

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

## ARREST

van 1 oktober 2019 met nummer RvVb-A-1920-0125  
in de zaak met rolnummer 1718-RvVb-0133-A

Verzoekende partijen	1. de heer <b>Stephan VANDERSANDEN</b> 2. de heer <b>Johan KOPPENOL</b>  vertegenwoordigd door advocaten Noël DEVOS en Guido VAN DEN EYNDE, met woonplaatskeuze op het kantoor te 2440 Geel, Diestsesweg 155
Verwerende partij	de deputatie van de provincieraad van <b>ANTWERPEN</b>
Tussenkomenende partij	de nv <b>GABRIELS &amp; CO</b>  vertegenwoordigd door advocaten Erika RENTMEESTERS en Stefan WALGRAEVE, met woonplaatskeuze op het kantoor te 9100 Sint-Niklaas, Vijfstraten 57

---

### I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 27 oktober 2017 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 3 augustus 2017.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de tussenkomenende partij tegen de weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Mol van 14 mei 2014 ingewilligd.

De verwerende partij heeft aan de tussenkomenende partij een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden verleend voor het slopen van gebouwen, het rooien van bomen, en het bouwen van een tankstation en een technische ruimte op het perceel gelegen te 2400 Mol, Molderdijk 160 met als kadastrale omschrijving afdeling 4, sectie F, nummer 1515Z2.

### II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkomenende partij verzoekt met een aangetekende brief van 13 december 2017 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkomenende partij met een beschikking van 17 mei 2018 toe in de debatten.

De verwerende partij dient geen antwoordnota maar wel het administratief dossier in. De tussenkomenende partij dient een schriftelijke uiteenzetting in. De verzoekende partijen dienen een toelichtende nota in.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 18 december 2018.

Advocaat Bram VAN GEEL, die *loco* advocaten Noël DEVOS en Guido VAN DEN EYNDE voor de verzoekende partijen verschijnt, en advocaat Erika RENTMEESTERS, die voor de tussenkomenende partij verschijnt, zijn gehoord.

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

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

### III. FEITEN

1.

De tussenkomenende partij dient op 17 februari 2014 bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Mol een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor het slopen van gebouwen, het rooien van bomen, en het oprichten van een tankstation en een technische ruimte op het perceel aan de Molderdijk 160.

Het perceel ligt volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan 'Herentals-Mol', vastgesteld met een koninklijk besluit van 28 juli 1978, in woongebied.

Tijdens het openbaar onderzoek, dat van 20 maart 2014 tot en met 18 april 2014 gehouden wordt, dienen de verzoekende partijen een bezwaarschrift in.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (vervolgens: AWW) brengt op 14 maart 2014 een gunstig advies uit.

De verkeersdienst van de gemeente Mol brengt op 25 maart 2014 een ongunstig advies uit.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Mol weigert op 14 mei 2014 een stedenbouwkundige vergunning aan de tussenkomenende partij. Het college motiveert:

“ ...

- *Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening:*

(...)

- *functionele inpasbaarheid:*

*Het voorgestelde tankstation bevindt zich langs de Molderdijk, een vrij drukke verkeersweg, nabij de grens met Balen. De te slopen bouwwerken betreffen een villa met bijgebouwen met een ruime groene voortuin. Deze ligt in een segment met meerdere dergelijke villa's met groene voortuin, waarvan enkele ook een thuishantoor omvatten. Aan de overzijde van de weg liggen kleinschaligere woningen in halfopen bebouwing en enkele onbebouwde percelen (weide). Achter de villa's enerzijds en de woningen aan de overzijde anderzijds, ligt de bosgordel van de Dillenbossen. Meer noordelijk ligt een concentratie van grootschaligere kleinhandel, bedrijven en de instelling De Hutten. In zuidelijke richting, op grondgebied van de gemeente Balen, liggen een carwash en verderop nog diverse handelszaken en ondernemingen. Het voorgestelde tankstation wordt qua functie beschouwd als een publiekstrekkende handel, vergelijkbaar met het type 'baanwinkel'. In*

*Mol is beleidsmatig gekozen om dergelijke handel niet verder te laten uitdeinen langsheen Molderdijk, maar de bestaande concentratie ten noorden van het kruispunt Molderdijk - Beukenhoflaan verder te optimaliseren (zo ligt de voorgestelde locatie ook niet binnen de afbakening van het kleinstedelijk gebied). Gelet op de grotere naburige villapercelen zou een eerste inplanting van dergelijke functie in het deel van de Molderdijk ten zuiden van de Beukenhoflaan, een grote precedentwaarde hebben en aanleiding geven om ook andere villa's door handelszaken of bedrijven te vervangen. Om deze redenen is de inplanting van een tankstation op de voorgestelde locatie beleidsmatig niet gewenst.*

*- mobiliteitsimpact:*

*Er is een mobiliteitsproblematiek op de Molderdijk in deze omgeving, die randvoorwaarden stelt aan de ontwikkelingen van verkeersaantrekkende functies. Er rest niet alleen een beperkte wegcapaciteit om bijkomend verkeer aan te trekken, maar de doorstroming van het verkeer is ook een probleem, onder andere door in- en uitrijdend verkeer naar de percelen langsheen de weg. Alhoewel het voorgestelde tankstation, zoals aangegeven in het aanvraagdossier, zich vooral richt op het bestaande passerende verkeer en vermoedelijk niet veel bijkomend verkeer zal genereren, zal het tankstation wel leiden tot veel meer in- en uitrijdend verkeer dan een woonfunctie op dezelfde locatie, en zal het dus leiden tot bijkomende stremming van het verkeer. Substantiële toename van de verkeersdynamiek en in- en uitrijdende verkeersbewegingen is verkeerstechnisch niet haalbaar zonder bijkomende maatregelen aan de verkeersinfrastructuur.*

*De aanvraag voorziet bovendien twee brede toeritten, die beide als in- en uitrit kunnen worden gebruikt, ook al voorziet de aanvraag dat de ene als inrit en de andere als uitrit wordt gebruikt. Deze toeritten zijn ook enigszins schuin ingeplant t.o.v. de weg, waardoor verkeer vlot (snel) in kan rijden. In het aanvraagdossier wordt gesteld dat vooral verkeer uit noordelijke richting zal worden aangetrokken, en dus rechtsin-rechtsuit-verkeer zal zijn, maar tegelijkertijd wordt indraaiend verkeer uit zuidelijke richting niet voorkomen. Het rooien van bomen langs de voetweg i.f.v. de zichtbaarheid van het prijzenbord voor verkeer uit het zuiden, wijst er bovendien op dat het tankstation zich ook op verkeer uit zuidelijke richting richt. Door de mogelijke snelheid van het indraaiende verkeer en potentieel onduidelijke verkeerssituaties van in- en uitrijdend verkeer langs twee toeritten, vergroot de kans op ernstige conflicten van in- en uitrijdend verkeer met fietsers op het fietspad.*

*- schaal:*

*Alhoewel het tankstation beperkt is tot twee pompinstallaties, zijn de omvang van de verharding en de grootte van de luifel die vooruit schiet tot over de voorbouwlijn van een geheel andere schaal dan het beeld op de overige villapercelen en tegenoverliggende kleinschalige bebouwing in dit wegsegment. Het aangevraagde vormt dan ook een schaalbreuk ten opzichte van de directe omgeving.*

*- ruimtegebruik en bouwdichtheid:*

*De bouwdichtheid is laag en vergelijkbaar met de aanpalende villapercelen. De indeling van het perceel is echter van een geheel ander karakter, waarbij de constructies en verhardingen voorliggend zijn en de groene voortuin wordt herleid tot een smalle groenstrook aan de rooilijn.*

*- visueel-vormelijke elementen:*

*De omvang van de verharding, de grootte van de luifel die bovendien vooruit schiet tot over de voorbouwlijn en het kenmerkende kleurgebruik gericht op visibiliteit voor passerend verkeer, geven ook een geheel ander beeld dan het bestaande straatbeeld van de directe omgeving, met villapercelen met teruggelegen woningen en diepere groene voortuinen. De inplanting van een tankstation zoals aangevraagd zal beeldbepalend zijn en het karakter van dit deel van de Molderdijk in sterke mate veranderen van een groen residentieel karakter naar een commercieel steenwegkarakter.*

*(...)*

*- hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen:*

*Gelet op het beperkt aantal pompinstallaties, de inplanting van de eigenlijke tankzone t.o.v. de aanpalende woningen, en het bestaande achtergrondlawaai en de verlichting van (verkeer op) de Molderdijk, zijn er vermoedelijk geen significante hinderaspecten ten opzichte van de omgevende woonfunctie. Daarnaast wordt er van uitgegaan dat de gezondheidsaspecten en veiligheid in afdoende mate zijn gevrijwaard indien aan de algemene en bijzondere milieuvoorwaarden, overeenkomstig de milieureglementering ter zake, wordt voldaan.*

*- Algemene conclusie:*

*Het aangevraagde project is niet verenigbaar met de goede ruimtelijke ordening:*

*- verdere uitdeining van op verkeer gerichte commerciële activiteiten langs Molderdijk is niet gewenst; het aangevraagde heeft bovendien een grote precedentwaarde voor dergelijke ontwikkeling;*

*- grote impact op de doorstroming en verkeersveiligheid op Molderdijk;*

*- past zich qua schaal en beeld niet in de directe omgeving in.*

*...*

Tegen die beslissing tekent de tussenkomende partij op 18 juni 2014 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in haar verslag van 28 augustus 2014 om dit beroep in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden te verlenen.

Na de hoorzitting op 2 september 2014 handhaaft de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar in een aanvullend verslag van 4 september 2014 haar oorspronkelijk advies om een vergunning te verlenen "onder de bijkomende voorwaarde om de extra aanbevelingen uit de mobiliteitsstudie na te leven".

De verwerende partij beslist op 25 september 2014 om het beroep van de tussenkomende partij in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden te verlenen.

2.

Op beroep van de verzoekende partijen wordt de vergunningsbeslissing van 25 september 2014 van de verwerende partij met het arrest van 11 april 2017 met nummer RvVb/A/1617/0759 vernietigd.

3.

In de hernomen administratieve beroepsprocedure wordt de aanvraag aan een nieuw openbaar onderzoek onderworpen, dat plaatsvindt van 7 juni 2017 tot en met 6 juli 2017. De verzoekende partijen dienen een bezwaarschrift in.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in haar verslag van 27 juli 2017 om het administratief beroep in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden aan de tussenkomende partij te verlenen.

Na de hoorzitting van 1 augustus 2017 beslist de verwerende partij op 3 augustus 2017 om het beroep in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden te verlenen. De verwerende partij motiveert:

*"...*

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

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

*Voorliggende aanvraag betreft de oprichting van een tankstation met uitsluitend zelfbediening, na sloop van de bestaande bebouwing op het perceel. Het perceel is gelegen langsheen de Molderdijk N18, een drukke gewestweg. De directe omgeving wordt gekenmerkt door eengezinswoningen in een mix van vrijstaande, halfopen en gesloten bebouwing. In de ruimere omgeving komen kleinschalige handelszaken en grote bedrijfsgebouwen voor. Zo is op ca. 450m in de richting van Balen het tankstation Van Raak gelegen, op ca. 360m eveneens in de richting van Balen, garage De Lim gelegen, op ca. 500m t.h.v. het kruispunt van de N18 met de N71, een projectgebied gelegen, waar zich een Carrefour, een carwash en een McDonalds bevinden en is er nog een carwash gelegen op ca. 100m, in de richting van Balen, aan de overzijde van de Molderdijk. Op ca. 60m, in de richting van het kruispunt met de N71, bevindt zich campus 'De Hutten', een gesloten afdeling van de gemeenschapsinstelling 'De Kempen'. Aan de linkerzijde van voorliggend perceel bevindt zich een onverharde doorsteekweg van de Molderdijk naar de Beukenhoflaan, met een breedte van ca. 5m.*

*Uit bovenstaande blijkt dat ondanks de aanpalende percelen bebouwd zijn met vrijstaande eengezinswoningen, dit deel van de Molderdijk niet kan worden getypeerd als een louter residentiële omgeving. De Molderdijk wordt eerder gekenmerkt met een heterogeen karakter. De beperkte omvang van de constructies op het perceel, zijnde twee verdeelinstallaties onder een luifel van 180m<sup>2</sup> en een klein technisch bijgebouw met een oppervlakte van 12m<sup>2</sup>, stemt overeen met wat er in de omgeving reeds voorkomt, zeker wanneer er wordt vergeleken met de detailhandel dewelke in de ruimere omgeving voorkomt, in het bijzonder met de carwash schuin tegenover voorliggend perceel.*

*Aanvrager heeft in de hoorzitting van 2 september 2014 een mobiliteitsstudie bijgebracht.*

*De ligging van het perceel aan een gewestweg is ideaal voor het voorzien van een tankstation aangezien daar reeds zeer veel verkeer passeert en de wagens niet extra dienen om te rijden langs kleinere wegen en door woonwijken om het tankstation te bereiken. Het voorgestelde tankstation gaat zich richten op dit bestaand passerend verkeer en zal niet veel meer bijkomend verkeer genereren. Dit blijkt ook uit de in beroep bijgebrachte mobiliteitsstudie.*

*In deze mobiliteitsstudie wordt duidelijk vermeld dat de observatie werd uitgevoerd in een vakantieperiode, waardoor een extrapolatie noodzakelijk is. Aan de hand van de gedane streekproeftelling en een verkeerstelling van het Agentschap Wegen en Verkeer, kon worden afgeleid in welke mate het verkeer in de avondspits van een vakantieperiode lager ligt dan deze op een representatieve werkdagavondspits.*

*Er werd uitgegaan van 250 tankbeurten per dag (niet 200), informatie dewelke gebaseerd is op vergelijkbare tankstations van Gabriels & C°. Op basis van deze gegevens en de geëxtrapoleerde resultaten van de metingen, werd de verkeersimpact van de voorgenomen activiteit beoordeeld. Hieruit blijkt dat de bijkomende verkeersbewegingen die het tankstation met zich meebrengt, niet zullen leiden tot een beduidende verhoging van de verkeersbelasting op de N18 Molderdijk.*

*Ook werd er een beoordeling gedaan m.b.t. de afwikkeling van de in- en uitrit. De gemiddelde afwikkeling gaat gepaard met een wachttijd van meer dan 20 seconden. Om*

de wachttijden op de uitrit te beperken, dient er aan de uitrit een linksafslag- en rechtsafslagstrook te worden voorzien. Naast de voorziene bebordingen, dienen tevens bijkomend pijlmarkeringen te worden aangebracht. Deze aanbevelingen worden als voorwaarden in de vergunning opgelegd.

Aan beide zijden van de gewestweg loopt een veelgebruikt (eenrichtings-)fietspad. Om het tankstation te bereiken dient het fietspad telkens worden overgestoken. Een goede zichtbaarheid op de fietsers is dan ook van groot belang. Door de grazige, onbebouwde tussenbermen is er voldoende zicht op dit fietspad voor de aan- en afrijdende wagens. Een van de aanbevelingen uit de mobiliteitsstudie is het plaatsen van een extra verkeersbord om te waarschuwen voor de kruising met het fietspad. Hieruit kan worden opgemaakt dat er in de mobiliteitsstudie wel rekening werd gehouden met fietsers. Het plaatsen van dit verkeersbord wordt als voorwaarde in de vergunning opgelegd.

Tevens zijn de voorziene op- en uitrit breed genoeg om het vlot in- en uitrijden te garanderen. Met toepassing van de aanbevelingen uit de mobiliteitsstudie wordt de verkeersafhandeling en doorstroming bevorderd en de verkeersveiligheid verhoogd.

Daarnaast heeft het agentschap Wegen en Verkeer op 18 april 2014 een voorwaardelijk gunstig advies afgeleverd. De opgelegde voorwaarde heeft enkel betrekking op de verharding en begroeiing op de tussenbermen.

Voorliggende perceel is niet gelegen in het PRUP Molderdijk.

In het PRUP Molderdijk wordt vastgesteld dat er inderdaad een mobiliteitsprobleem is rond het kruispunt N18 – N71. Het stelt dat ook grenzen aan de ontwikkelingen op de Molderdijk.

*Toelichtingsnota*

#### 4.3 Mobiliteit

Naar aanleiding van de screeningsprocedure voor dit PRUP in combinatie met de doorrekening van cumulatieve effecten in het planMER voor PRUP Berkenbossen werd dus vastgesteld dat de mobiliteitsproblematiek in deze omgeving randvoorwaarden stelt aan de ontwikkeling op de korte termijn:

- Er rest slechts een beperkte restcapaciteit voor opvang van bijkomend verkeer op Molderdijk.
- Er bestaat een doorstromingsproblematiek op de N18 richting N71. Een doorgedreven ontwikkeling als kleinhandelsconcentratie zou dermate bijkomend verkeer opwekken dat de huidige weginfrastructuur dit niet kan opvangen. Om die reden kan op korte termijn, i.e. zolang de noodzakelijke mobiliteitsmaatregelen niet uitgevoerd en vervolgens positief geëvalueerd zijn (positieve mobiliteitstoets), geen volledige ontwikkeling van grootschalige kleinhandel voorzien worden.

*Definitie grootschalige kleinhandel:*

(...)

Het tankstation betreft enkel een luifel van 180m<sup>2</sup>, met daaronder twee verdeelinstallaties en een technisch gebouwtje met een oppervlakte van 12m<sup>2</sup>. Bijgevolg kan het niet als grootschalige kleinhandel worden aangezien.

De aanvrager levert veel inspanningen om de inpassing van het tankstation in de woonomgeving maximaal na te streven en de hinder voor de omwonenden te beperken.

*De bestaande groenbeplanting langsheen de beide zijdelingse en achterste perceelsgrenzen wordt bijkomend voorzien van groenbeplanting. De activiteit van het tanken zelf bevindt zich op minstens 13m van de perceelsgrenzen. Deze afstand samen met de groenbuffer zorgen ervoor dat de visuele impact voor de onmiddellijke omgeving wordt gereduceerd.*

*De groenbuffer zorgt niet enkel voor een visuele verlaging van de hinder afkomstig van het tankstation, maar zorgt ook voor een buffering van het geluid van aan- en afrijdende wagens. De aanvraag voorziet in zowel een in- als uitrit waardoor wagens niet hoeven te kruisen of op elkaar te wachten, waardoor er nagenoeg geen geluidshinder van manoeuvrerende wagens zullen zijn. Gezien het feit dat de wagens de motor stil dienen te leggen tijdens het tanken, zal er geen geluid afkomstig zijn van stationair draaiende wagens. Gelet op de ligging van het perceel aan de gewestweg zal het omgevingsgeluid afkomstig van deze drukke gewestweg het beperkte geluid dewelke de exploitatie genereert, daarnaast steeds overstijgen.*

*Daarnaast wordt er voorzien in led verlichting dewelke pas in lichtsterkte zal toenemen wanneer het terrein betreden worden. De lichtbundels zijn tevens recht naar beneden gericht.*

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

*...*

Dat is de bestreden beslissing.

#### **IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST**

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

#### **V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging**

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

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

##### **A. Eerste middel**

*Standpunt van de partijen*

1.

Een eerste middel ontleen de verzoekende partijen aan de schending van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (vervolgens: Motiveringswet), en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het redelijkheids-, het motiverings-, het zorgvuldigheids- en het *patere legem*-beginsel.

De verzoekende partijen stellen:

*“ ...*

*Doordat de bestreden beslissing zich louter baseert op de mobiliteitsstudie van Anteagroup om te oordelen dat de activiteit niet tot bijkomende verkeersbelasting zou leiden en geen probleem zou vormen voor de verkeersveiligheid.*

*En doordat deze mobiliteitsstudie niet alle relevante feitelijke elementen in aanmerking neemt en onjuiste bepalingen bevat.*

*En doordat de verkeersdienst van de gemeente Mol een negatief advies verleende, aangezien het vanuit verkeerstechnisch oogpunt niet aangewezen is dit wegvak bijkomend te verzwaren met bijkomende aantrekkingspolen.*

*En doordat de Provincieraad van de Provincie Antwerpen in het PRUP Molderdijk zelf aangaf dat er op de Molderdijk geen ruimte is voor bijkomende kleinhandel.*

*Terwijl het zorgvuldigheidsbeginsel bepaalt dat alle feitelijke elementen correct en zorgvuldig dienen te worden afgewogen.*

*En terwijl het motiveringsbeginsel bepaalt dat de materiële elementen die aan de beslissing ten grondslag liggen, correct dienen te zijn en in de beslissing dienen uiteengezet.*

*En terwijl elk bestuur gehouden is de eigen regels en rechtsbeginselen na te komen.*

*Zodat de besteden beslissing werd genomen met schending van artikelen 2 en 3 van de Wet van 29 juni 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het motiverings- en zorgvuldigheidsbeginsel.*

*Toelichting:*

*De Deputatie baseert zich enkel en alleen op de mobiliteitsstudie, die op eenzijdig verzoek van de aanvrager werd opgesteld, om conform het hoger geciteerde besluit te komen (stuk 12, p. 11).*

*De Deputatie benadrukt slechts dat weinig bijkomend verkeer zou worden gegenereerd, maar gaat zij niet in op het feit dat er – volgens de studie – 500 kruisingen zullen zijn over het fietspad. Dat er weinig bijkomend verkeer zou zijn, is niet relevant: de kruisingen zorgen voor risico's en mobiliteitsproblemen, zodat deze bewegingen zorgvuldig dienen beoordeeld te worden.*

*Eén en ander werd eveneens opgemerkt door de verkeersdienst van de gemeente Mol. De Deputatie antwoordde hierop door te verwijzen naar de mobiliteitsstudie die werd uitgevoerd op eenzijdig verzoek van de aanvrager.*

*De gemeente Mol verwoordde haar bezorgdheden als volgt (stuk 1, p. 7):*

*“Kerncijfers van Gabriels en Co tonen aan dat net tijdens deze spitsmomenten van school en woon-werkverkeer de meeste transacties zullen plaatsvinden, doch wordt er enkel het plaatsen van een bijkomend bord als beveiliging voor de vele fietsers voorzien.”*



*Ondanks het negatieve advies van de verkeersdienst en de vermelding door de gemeente dat enkel het plaatsen van een bijkomend bord voor de vele fietsers niet voldoende lijkt te zijn, volgt de Deputatie het voorstel uit de eenzijdige mobiliteitsstudie zonder verdere motivering.*

*Volgens de Deputatie blijkt uit de aanbeveling dat de studie wel rekening houdt met fietsers (stuk 12, p. 11). Dergelijke motivering is nietszeggend: in de studie wordt een aanbeveling geformuleerd die volgens de gemeente kennelijk onvoldoende is. De Deputatie besluit uit die aanbeveling dat er rekening werd gehouden met fietsers. Met andere woorden: elke minimale aanbeveling (ook indien onvoldoende) volstaat voor de Deputatie om de studie te volgen.*

*Wanneer advies niet wordt gevolgd of bestaan er tegenstrijdige adviezen, moet uit de beslissing duidelijk blijken waarom het advies niet werd gevolgd (o.m. R.v.St. 43.272 van 10 juni 1993). De Deputatie neemt echter een eenzijdig voorstel aan om – zonder enig concreet onderzoek – te besluiten dat er geen probleem zou zijn met verkeersveiligheid.*

*Bovendien is de mobiliteitsstudie onjuist en negeert zij belangrijke aspecten van de plaatselijke situatie.*

*Ten eerste maakt de mobiliteitsstudie geen enkele melding of schatting van de drukte inzake fietsers. De situatie werd namelijk slechts geobserveerd op 26 augustus 2014, dit is tijdens de zomervakantie (stuk 4). Volgens de Deputatie werd vergeleken met een verkeerstelling van Agentschap Wegen & Verkeer. Dit blijkt nergens uit.*

*De Molderdijk kenmerkt zich door het bijzonder drukke fietsverkeer. Honderden scholieren uit Balen begeven zich dagelijks met de fiets van Balen naar Mol om er school te lopen. De mobiliteitsstudie maakt hiervan om evidente redenen geen melding: er werd slechts tijdens de zomervakantie geobserveerd.*

*Ten tweede is het duidelijk dat op de momenten dat de fietsers zich ter hoogte van het benzinestation begeven (dit is na de schooluren), de drukste uren zijn. De kerncijfers wijzen er op dat tussen 16.30 en 17.30 uur maar liefst 532 personenwagens richting Mol en 852 personenwagens richting Balen/Leopoldsborg rijden. Op dat ene uur worden 16 klantenbezoeken of maar liefst 32 verplaatsingen over het fietspad verwacht. (stuk 4)*

*Deze conflicten worden volgens de mobiliteitsstudie opgelost door een extra bord te plaatsen, hoewel men in de studie geen weet kan hebben van de fietsdrukke, gelet op de observatieperiode tijdens de vakantie. Ondanks de bezwaren in het kader van het openbaar onderzoek (onder meer door verzoekers) en ondanks het negatief advies van de gemeente, volgt de Deputatie de studie zonder enig verder onderzoek en op basis van een onvolledige beoordeling. Deze oplossing is kennelijk onvoldoende om dergelijk verkeersrisico op te vangen.*

*Ten derde merken verzoekers op dat de dagelijkse verkeersdrukke groter is dan uiteengezet wordt in de mobiliteitsstudie. Dat de observatie in de maand augustus werd uitgevoerd, heeft ook hierop zijn invloed.*

*In de beslissing wordt enkel verwezen naar de eenzijdige mobiliteitsstudie, die – zoals hoger gesteld – geen afdoende zicht op de plaatselijke situatie geeft en niet alle elementen aanreikt. Het negatief advies van de verkeersdienst en de opmerkingen van de gemeente*

*worden onvoldoende beantwoord. Er wordt geen zorgvuldige beoordeling gemaakt en de bestreden beslissing is niet correct en afdoende gemotiveerd.*

*Deze elementen worden bijgetreden in het PRUP Molderdijk (goedgekeurd bij MB van 10 juli 2012, B.S. 26 juli 2012), dat bepaalt (stuk 8):*

*“Verduidelijking: mobiliteitsproblematiek N18-N71 stelt grenzen aan ontwikkelingen op Molderdijk.*

*Naar aanleiding van de screeningsprocedure voor dit PRUP in combinatie met de doorrekening van cumulatieve effecten in het planMER voor PRUP Berkenbossen werd dus vastgesteld dat de mobiliteitsproblematiek in deze omgeving randvoorwaarden stelt aan de ontwikkeling op de korte termijn:*

*– Er rest slechts een beperkte restcapaciteit voor opvang van bijkomend verkeer op Molderdijk.*

*– Er bestaat een doorstromingsproblematiek op de N18 richting N71. Een doorgedreven ontwikkeling als kleinhandelsconcentratie zou dermate bijkomend verkeer opwekken dat de huidige weginfrastructuur dit niet kan opvangen. Om die reden kan op korte termijn, i.e. zolang de noodzakelijke mobiliteitsmaatregelen niet uitgevoerd en vervolgens positief geëvalueerd zijn (positieve mobiliteitstoets), geen volledige ontwikkeling van grootschalige kleinhandel voorzien worden.*

*Aanleg van een fiets- en voetgangerstunnel op het kruispunt Molderdijk-N71.*

*In uitvoering van de hierboven vermelde streefbeeldstudie en in het kader van het project ‘Wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken’ werd de aanleg van een ongelijkvloerse fiets- en voetgangersdoorgang, onder de N71 en de N18 gerealiseerd. Ter hoogte van het project Molderdijk werd hiertoe ten noorden en ten zuiden van Molderdijk en langs de N71 een deel van het hellend vlak van de fietstunnel voorzien. D.w.z. dat een deel van de oppervlakte van de daar gesitueerde zones wordt ingenomen door het hellend vlak van de fietstunnel (het betreft 7,5 à 10 m van de rand van de N18 en tot 40 m (in de hoeken N71/N18) vanaf de N71 gemeten). Dit beperkt met name de ontsluitingsmogelijkheden van de oostelijke zone in de oksel van de kruising van N71 en N18.”*

*Dit PRUP is van toepassing op louter 150 meter van de aangevraagde activiteit. De Molderdijk betreft de N18, de Ring rond Mol de N71. (stukken 8-9)*

*In dit PRUP stelt de provincie zelf dat er mobiliteits- en doorstromingsproblemen zijn, dat er een gevaarlijk punt is en dat er geen ontwikkeling van grootschalige kleinhandel kan worden voorzien.*

*Desalniettemin beslist zij 150 meter verder dan het toepassingsgebied van het PRUP op geheel andere wijze, stelt zij dat er geen mobiliteitsprobleem zou zijn op basis van een eenzijdige studie.*

*De Deputatie doet dit argument af met de melding dat de aanvraag niet gelegen is in het PRUP Molderdijk.... Dergelijke beoordeling is in strijd met elke vorm van gezond verstand.*

- De Deputatie erkent in het PRUP dat er een probleem is door het fietsverkeer komende uit Balen en voorziet een fietstunnel. 150 meter eerder op de weg (waar datzelfde fietsverkeer dus passeert richting diezelfde fietstunnel) ontkent men elk probleem.
- De Deputatie motiveert zelf dat er bijkomend verkeer wordt gegenereerd (weliswaar, volgens haar bewoordingen, weinig verkeer, maar toch verkeer) op de Molderdijk. Het PRUP bepaalt dat er slechts een beperkte restcapaciteit is voor opvang van bijkomend verkeer op de Molderdijk.
- Dat het tankstation geen grootschalige kleinhandel vormt, is niet relevant. Relevant zijn de bewegingen over het fietspad, die de Deputatie blijkbaar weigert te beoordelen.

*De beslissing is dan ook kennelijk onredelijk en in strijd met het patere-legen beginsel.*

*Ten slotte zijn ook de bezoekersaantallen van het benzinestation veel hoger dan verwacht, hetgeen ook blijkt uit de getuigenverklaringen (stuk 16-17). De 500 rijbewegingen per dag worden dus manifest overschreden. Gabriëls & Co, die ook in de vorige procedure tussenkwam, zal de bezoekersaantallen wel vrijwillig staven, zo niet vorderen verzoekers thans reeds toepassing van artikel 12 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges: Uw Raad kan alle nuttige inlichtingen en stukken opvragen.*

*Ook om die reden is het kennelijk onzorgvuldig de mobiliteitsstudie blindelings te volgen. Daarnaast is de materiële motiveringsverplichting geschonden, daar verzoekers dit reeds opriepen in de loop van de administratieve procedure.*

*...*

## 2.

De tussenkommende partij antwoordt:

*“ ...*

*Verzoekers stellen volkomen ten onrechte dat de door hen bestreden beslissing ‘zich louter baseert op de mobiliteitsstudie van Anteagroup om te oordelen dat de activiteit niet tot bijkomende verkeersbelasting zou leiden en geen probleem zou vormen voor de verkeersveiligheid.’ (cf. verzoekschrift tot nietigverklaring pag. 9). Het feit dat de deputatie zich niet uitsluitend baseert op de door tussenkommende partij aangebrachte mobiliteitsstudie blijkt immers expliciet uit de d.d. 3 augustus door de deputatie genomen voorwaardelijke vergunningsbeslissing (...):*

*“Het voorgestelde tankstation gaat zich richten op dit bestaand passerend verkeer en zal niet veel meer bijkomend verkeer genereren. Dit blijkt ook uit de in beroep bijgebrachte mobiliteitsstudie. (...) Aan de hand van de gedane steekproeftelling en een verkeerstelling van het Agentschap Wegen en Verkeer, kon worden afgeleid in welke mate het verkeer in de avondspits van een vakantieperiode lager ligt dan deze op een representatieve werkdagavondspits.”*

*De deputatie van de provincie Antwerpen verwijst zowel in haar besluitvorming (cf. besluit deputatie pag. 9, pag. 11 en pag. 12 ) als in haar beslissing (cf. besluit deputatie pag. 1 en pag. 13) dan ook expliciet naar het Agentschap Wegen en Verkeer. De bij (voorwaardelijk gunstig) advies d.d. 14 maart 2014 door het Agentschap Wegen en Verkeer bepaalde*

voorwaarde vormt logischerwijze een door de deputatie opgelegde vergunningsvoorwaarde (citaat besluit deputatie pag. 1 (en pag. 13); eigen onderlijning):

*“Op 3 augustus 2017 beslist de deputatie het volgende: (...) De aanvraag is in overeenstemming met de decretale en reglementaire bepalingen, onder voorwaarden: (...) Het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer d.d. 14.03.2014 dient strikt te worden nageleefd. (...)”.*

*De door toedoen van tussenkomende partij aangebrachte mobiliteitsstudie wordt door de deputatie dan ook enkel als een bijkomend element aanzien en als dusdanig in haar besluitvorming betrokken, dit omdat de deputatie van oordeel is dat (citaat besluit deputatie pag. 12):*

*“Met toepassing van de aanbevelingen uit de mobiliteitsstudie (...) de verkeersafhandeling en doorstroming (wordt) bevorderd en de verkeersveiligheid (wordt) verhoogd”.*

*Het feit dat de mobiliteitsstudie een bijkomend element in haar besluitvorming vormt wordt zelfs woordelijk in de door de deputatie genomen beslissing gestipuleerd (citaat besluit deputatie pag. 1 (en pag. 13); eigen onderlijning):*

*“Op 3 augustus 2017 beslist de deputatie het volgende: (...) De aanvraag is in overeenstemming met de decretale en reglementaire bepalingen, onder voorwaarden:*

- o het advies van de brandweer van Mol d.d. 24.03.2014 dient strikt te worden nageleefd.*
- o het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer d.d. 14.03.2014 dient strikt te worden nageleefd.*
- o het advies Pidpa d.d. 13.03.2014 dient strikt te worden nageleefd.*
- o de extra aanbevelingen uit de mobiliteitsstudie van Antea dienen strikt te worden nageleefd:*
  - ☐ *linksafslag- en rechtsafslag strook voorzien aan uitrit via markeringen om wachttijden te verkorten.*
  - ☐ *naast voorziene bebordingen, bijkomend pijlmarkeringen aanbrengen.*
  - ☐ *extra bord plaatsen voor waarschuwing kruising met fietsers.”.*

*Het is overigens niet meer dan logisch dat de door tussenkomende partij aangebrachte mobiliteitsstudie niet meer dan een bijkomend of extra element vormt in de besluitvorming van de deputatie. Betreffende mobiliteitsstudie was en is inzake deze vergunningsaanvraag, immers geen verplicht document, dit gelet op de in casu vigerende bepalingen van het Besluit van de Vlaamse Regering (BVR) van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning (een BVR waar het besluit van de deputatie expliciet naar verwijst; cf. besluit deputatie, 4de laatste gedachtenstreepje pag. 7). In het BVR van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling voor een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning worden immers de gevallen opgesomd waarin het opstellen en indienen van een mobiliteitsstudie effectief noodzakelijk is. Het gaat daarbij onder meer om het voorzien van meer dan 200 parkeerplaatsen, handelsgebouwen met een vloeroppervlakte van meer dan 7.500 m², het bouwen van ten minste 250 woongelegenheden, het bouwen van gebouwen of gebouwencomplexen voor de vestiging van industrie, K.M.O. en ambacht met een totale bruto vloeroppervlakte na de werkzaamheden van ten minste 15.000 m².*

*Het in casu door de deputatie van de provincie Antwerpen voorwaardelijk vergunde project noodzaakt een dergelijk mobiliteitsstudie dan ook niet. Logischerwijze mag er dan ook worden verondersteld dat de Vlaamse Regering, bij het bepalen van de werken waarvoor een mobiliteitsstudie dient te worden opgemaakt, enkel werken met een zekere omvang, zoals expliciet opgesomd in voormeld BVR d.d. 28 mei 2004, heeft weerhouden, dit gelet op de met die werken (van een zekere omvang) gepaard gaande overlastisico's op het vlak van de mobiliteit. Logischerwijze mag er dan ook evenzeer worden van uitgegaan dat de Vlaamse Regering – bij het bepalen van de modaliteiten inherent aan de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning - is uitgegaan van het feit dat werken met een kleinere omvang (dan deze die volgens betreffend BVR een mobiliteitsstudie vereisen), wat in casu het geval is, in principe geen abnormale overlastisico's op het vlak van de mobiliteit zullen genereren.*

*De door toedoen van de verzoekers aan de vergunningsaanvraag toegevoegde mobiliteitsstudie, opgemaakt door Antea, dient zodoende te worden beschouwd worden als een louter bijkomend, toelichtend document, aanvullend op de verantwoordingsnota. Aangezien betreffend document in casu niet verplichtend is gesteld is er logischerwijze geen enkele bepaling die verbiedt dat een dergelijke - louter informatieve - mobiliteitsstudie wordt opgemaakt door een studiebureau dat in opdracht van de aanvrager werkt. Niets verhindert de verzoekers overigens om zelf eveneens, al dan niet door toedoen van een studiebureau, een mobiliteitsstudie op te maken of te laten opmaken teneinde de in hun verzoekschrift allerm minst gestaafde en bovendien volstrekt onjuiste beweringen als zou 'de mobiliteitsstudie onjuist zijn en belangrijke aspecten van de plaatselijke situatie negeren' e.d.m. enigszins te staven en zodoende hun bezwaren enigszins aantoonbaar te maken, wat nu alvast allerm minst het geval is.*

*Het feit dat de deputatie het in casu d.d. 14 maart 2014 door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) verstrekte (voorwaardelijk) gunstig advies ten volle in haar besluitvorming betreft is overigens evident om reden dat de N18 Molderdijk een gewestweg is, AWV inzake gewestwegen de wegbeheerder is en zodoende het Agentschap Wegen en Verkeer – en dus niet de gemeente Mol - de wegbeheerder is van de (projectgebied ontsluitende) gewestweg N18 Molderdijk. Duidelijkheidshalve verwijzen verzoekers in deze naar stuk 806 (2015-2016) – Nr. 1, ingediend bij het Vlaams Parlement op 2 juni 2016 en genaamd 'Conceptnota voor nieuwe regelgeving betreffende een kaderdecreet Gemeentewegen' dat deze problematiek duidelijk schetst (citaat pag. 7; eigen onderlijning):*

*"In het administratief recht maakt men bij de openbare wegen een onderscheid tussen 'hoofdwegen' en 'kleine wegen':*

- o de 'hoofdwegen' bestaan uit de zogenaamde grote wegen (gewestwegen) en de autosnelwegen;*
- o onder de 'kleine wegen' onderscheidt men de gewone kleine wegen en de buurtwegen.*

*De grote wegen worden door het gewest beheerd, de kleine wegen door de gemeente. Het onderhoud valt dan ook ten laste van de beheerder, in casu het Vlaamse Gewest of de gemeente. Kleine wegen zijn wegen die onder het rechtstreekse en onmiddellijke beheer van de gemeenten zijn geplaatst en kunnen dus ook omschreven worden als 'gemeentewegen'."*

*Voor wat betreft de specifieke taalstelling van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) verwijst tussenkomende partij naar het 'oprichtingsbesluit' van AWV. Het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) werd opgericht bij besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005, een besluit*

*dat in werking is getreden op 1 april 2006 (de inwerkingtreding geschiedde bij besluit van de Vlaamse Regering (BVR) d.d. 24 maart 2006 tot operationalisering van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (Belgisch Staatsblad (BS) d.d. 12 mei 2006)). Het (bij BVR d.d. 14 november 2007 en 11 januari 2013 gewijzigde) BVR van 7 oktober 2005 'tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap Wegen en Verkeer' (BS d.d. 1 december 2005) stelt in artikel 3 en artikel, 4 §1 (...):*

*(...)*

*Het Agentschap Wegen en Verkeer verwoordt haar taakstelling op haar website 'www.wegenenverkeer.be' als volgt (citaat):*

*"Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is, als intern verzelfstandigd agentschap (IVA), één van de schakels van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. AWV beheert ca. 7.000 km gewest- en autosnelwegen en ruim 7.700 km fietspaden."*

*Het meermaals gewijzigde Besluit van de Vlaamse Regering d.d. 5 juni 2009 'tot aanwijzing van de instanties die over een vergunningsaanvraag advies verlenen' stelt in art. 1, 2° dan ook éénduidig dat - voor aanvragen met betrekking tot percelen die gelegen zijn op minder dan 30 meter van het domein van autosnelwegen, hoofdwegen of primaire wegen categorie I volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen of langs gewest- of provinciewegen - de instanties die overeenkomstig artikel 4.7.16, § 1, respectievelijk 4.7.26, § 4, eerste lid, 2°, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO), om advies dienen te worden verzocht, 'de wegbeheerder' is.*

*De leidend ambtenaar van de Afdeling Wegen en Verkeer (AWV) omschrijft de taakstelling van AWV als wegbeheerder van gewestwegen als volgt (citaat arrest Raad voor Vergunningsbetwistingen nr. RvVb/S/1516/0072 d.d. 6 oktober 2015 in de zaak RvVb/1415/0492/SA/0475; (...)):*

*"hoeder van het algemeen belang als wegbeheerder van de gewestwegen. Dit betekent dat zij in alle omstandigheden moet instaan voor het veilig en vlot verkeer op de gewestwegen (...). Het is één van haar zorgplichten om over de verkeersveiligheid te waken en deze te garanderen. Het betreft een prioritaire zorgplicht die het algemeen belang raakt." (zie ter zake ook arrest nr. RvVb/S/2015/0019 d.d. 24 februari 2015 in de zaak 1415/0055/SA/3/0043).*

*Indien het realiseren van betreffende stedenbouwkundige vergunning op enigerlei wijze risico's zou inhouden qua verkeersveiligheid en/of het vanuit verkeerstechnisch oogpunt niet aangewezen zou zijn om het wegvlak van betreffende gewestweg te verzwaren met het weinige bijkomend verkeer inherent aan het aangevraagde mag dan ook in alle redelijkheid worden verwacht dat de Afdeling Wegen en Verkeer de vergunningsaanvraag in casu ongunstig zou hebben geadviseerd, quod non. Tussenkomen partij stelt daarentegen enkel vast dat het in casu door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) d.d. 14 maart 2014 verstrekte advies, een voorwaardelijk gunstig advies betreft, waarbij de door AWV opgelegde voorwaarde uitsluitend betrekking heeft op de verharding en begroeiing van de tussenbermen, een (vergunnings)voorwaarde die overigens ten volle door de tussenkomen partij wordt en zal worden gerespecteerd, wat door verzoekers overigens op generlei wijze wordt betwist.*

*Het feit dat er in casu geen sprake is van enige vorm van kennelijke onredelijkheid blijkt overigens afdoende uit het feit dat het voorwaardelijk gunstig advies, uitgebracht d.d. 14*

maart 2014 door het Agentschap Wegen en Verkeer, een advies dat in het kader van de vergunningsprocedure werd verleend en waarvan de Deputatie in haar voorwaardelijke inwilligingsbeslissing d.d. 3 augustus 2017 stelt dat onder meer betreffend advies strikt dient te worden nageleefd.

Tussenkomen de partij verwijst in deze tevens naar het Gemeentedecreet d.d. 15 juli 2005 en meer specifiek naar de bepalingen vervat onder 'Afdeling II Gemeentewegen', in casu artikel 192 dat luidt (...):

Art. 192: "De Vlaamse Regering bepaalt, na advies van de gemeenteraad in kwestie, welke wegen op het grondgebied van die gemeente als gewestwegen beschouwd worden.

Als bestaande wegen of weggedeelten niet langer beschouwd worden als gewestwegen, worden ze beschouwd als gemeentewegen, mits de gemeenteraad daarmee instemt. Die overdracht heeft de toekenning om niet van de eigendom van die wegen tot gevolg. Bij de eigendomsoverdracht moeten deze wegen zich in goede staat van onderhoud bevinden." (einde citaat artikel 192 Gemeentedecreet)

Aangezien het beheer van de gewestweg N18 op dit moment een (exclusieve) gewestelijke bevoegdheid is – en allerm minst een gemeentelijke bevoegdheid is – dient betreffend negatief advies van verkeersdienst van de gemeente Mol (waarin gesteld wordt dat het vanuit verkeerstechnisch oogpunt niet aangewezen is om dit wegvlak te verzwaren met bijkomende aantrekkingspolen, een advies dat als weigeringsmotief fungeerde in de beslissing d.d. 14 mei 2014 van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Mol) dan ook te worden aanzien als zijnde een advies dat niet uitgaat van de wegbeheerder van betreffende ontsluitende gewestweg, aangezien de wegbeheerder in casu de Afdeling Wegen en Verkeer is.

Verzoekers stellen tevens (citaat verzoekschrift tot nietigverklaring pag. 10):

"De Deputatie benadrukt slechts dat weinig bijkomend verkeer zou worden gegenereerd, maar gaat niet in op het feit dat er – volgens de studie – 500 kruisingen zullen zijn over het fietspad. Dat er weinig bijkomend verkeer zou zijn, is niet relevant: de kruisingen zorgen voor risico's en mobiliteitsproblemen, zodat deze bewegingen zorgvuldig dienen beoordeeld te worden."

Daarbij verwijzen verzoekers expliciet naar wat zij duiden als de 'bezorgdheden van de gemeente Mol', en meer specifiek naar navolgend citaat (cf. verzoekschrift tot nietigverklaring pag. 10):

"Kerncijfers van Gabriëls en Co tonen aan dat net tijdens de spitsmomenten van school en woon-werkverkeer de meeste transacties zullen plaatsvinden, doch wordt er enkel het plaatsen van een bijkomend bord als beveiliging voor de vele fietsers voorzien."

Ook inzake deze door verzoekers bestempelde 'bezorgdheid van de gemeente Mol', waarnaar verzoekers in hun verzoekschrift expliciet verwijzen, dient – volgens tussenkomen de partij – te worden opgemerkt dat deze zogenaamde 'bezorgdheid' niet werd geformuleerd door de wegbeheerder, aangezien de gemeente Mol, gelet op wat voorafgaat ook inzake betreffend fietspad, net omdat het langs heen een gewestweg is gesitueerd, in casu geen wegbeheerder is. Tussenkomen de partij verwijst in deze in

bijkomende orde naar het 'meldpunt fietspaden', consulteerbaar is via [www.meldpuntfietspaden.be](http://www.meldpuntfietspaden.be), waarbij op betreffende welkomepagina wordt gestipuleerd (...):

*"Via dit meldpunt kunt u knelpunten voor FIETSERS signaleren aan de bevoegde wegbeheerders in Vlaanderen. Het is vooral bedoeld om een abnormale toestand te melden, die een echt gevaar inhoudt voor de fietsers en die een dringende tussenkomst van de wegbeheerder vereist. Het meldpunt is NIET bedoeld om algemene klachten te formuleren (bv. 'fietspaden ontbreken' of 'auto's rijden te snel')."*

*Uit voormeld citaat, door verzoekers geduid als de 'bezorgdheden van de gemeente Mol' en meer specifiek, op basis van de passus 'doch (...) er enkel het plaatsen van een bijkomend bord als beveiliging voor de vele fietsers voorzien', menen verzoekers te mogen afleiden dat (partieel citaat verzoekschrift tot nietigverklaring pag. 11; eigen onderlijning) "enkel het plaatsen van een bijkomend bord voor de vele fietsers niet voldoende lijkt te zijn" (einde partieel citaat).*

*Tussenkomen de partij merkt in deze (objectief) op dat de gemeente Mol enkel stipuleert dat er 'enkel het plaatsen van een bijkomend bord als beveiliging voor de vele fietsers wordt voorzien' - en de gemeente bijgevolg geenszins, laat staan expliciet, stelt dat het plaatsen van een bijkomend bord 'niet voldoende' zou zijn. Het feit dat deze aanbeveling uit de mobiliteitsstudie (citaat verzoekschrift tot nietigverklaring pag. 11) "volgens de gemeente kennelijk onvoldoende is" berust dus op een door verzoekers louter eenzijdig gemaakte interpretatie van de stellingname van de gemeente Mol, dewelke in deze – zoals gesteld – geenszins als wegbeheerder fungeert.*

*Bovendien is het geenszins zo dat het vrijwaren van de veiligheid van de fietser zich beperkt tot het plaatsen van een bijkomend verkeersbord. De deputatie stipuleert in haar besluit (cf. besluit deputatie pag. 1 en pag. 13) immers expliciet dat in casu het advies d.d. 14 maart 2014 van het Agentschap Wegen en Verkeer strikt dient te worden nageleefd. Dit impliceert het ten volle respecteren van de via dat advies opgelegde (vergunning)voorwaarde inzake de verharding en begroeiing van de tussenbermen, een voorwaarde die uiteraard is ingegeven door de (terechte) bekommernis van AWV om een zo maximaal mogelijke visibiliteit te bewerkstelligen bij het uitvoeren van onder meer kruisende mobiliteitsbewegingen over het fietspad.*

*Uit de door de door deputatie d.d. 3 augustus 2017 opgelegde vergunningsvoorwaarden blijkt dan ook expliciet dat de met de kruisingen over het fietspad gepaard gaande risico's door de deputatie niet enkel worden geremedieerd op basis van de opgelegde verplichting tot het plaatsen van een bijkomend verkeersbord (o.b.v. de aanbeveling vervat in de mobiliteitsstudie) maar bovendien wordt geremedieerd op basis van de opgelegde (vergunning)voorwaarde inzake de verharding en begroeiing van de tussenbermen (o.b.v. het AWV-advies d.d. 14 maart 2014). Uit dit alles kan enkel worden geconcludeerd dat zowel het AWV-advies als de mobiliteitsstudie terdege rekening houden met het aspect verkeersveiligheid en het verkeersveilige fietsverkeer in het bijzonder en dat de deputatie in haar besluitvorming zowel het AWV-advies als, weliswaar in secundaire orde, de mobiliteitsstudie betreft. Stellen – zoals verzoekers expliciet doen (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 10) dat de deputatie zich qua besluitvorming louter baseert op de mobiliteitsstudie is dan ook volkomen onjuist.*



*Met verwijzing naar het RvS-arrest 43.272 d.d. 10 juni 1993 stellen verzoekers vervolgens dat, wanneer een advies niet wordt gevolgd of er tegenstrijdige adviezen, uit de beslissing duidelijk moet blijken waarom het advies niet werd gevolgd. Verwerende partij kan diengaande enkel vaststellen dat dit wel degelijk uit de beslissing van de deputatie blijkt. De deputatie stelt immers (citaat besluit deputatie pag. 11; (...)):*

*(...)*

*Op basis van voormeld citaat uit de door de deputatie d.d. 3 augustus 2017 genomen voorwaardelijke vergunningsbeslissing worden dus zowel de motieven die aan de basis liggen van de gemeente Mol – en bijgevolg van het negatief advies van de verkeersdienst van de gemeente Mol - waarin gesteld wordt dat het vanuit verkeerstechnisch oogpunt niet aangewezen is om dit wegvlak te verzwaren met bijkomende aantrekkingspolen (een advies dat als weigeringsmotief fungeerde in de beslissing d.d. 14 mei 2014 van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Mol) door de deputatie gemotiveerd weerlegd als een concreet en gemotiveerd antwoord verstrekt op de zogenaamde 'bekommernis' van de gemeente Mol inzake de veiligheid voor de fietsers.*

*Tussenkomen de partij merkt inzake de stellingname van de verkeersdienst van de gemeente Mol, waarbij gesteld wordt dat het vanuit verkeerstechnisch oogpunt niet aangewezen is om dit wegvlak te verzwaren met bijkomende aantrekkingspolen, een stellingname waarnaar door verzoekers expliciet wordt verwezen (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 10) op dat verzoekende partij zowel in het eerste als het derde door haar aangewende middel stipuleert dat het feit dat 'er weinig bijkomende verkeer zou zijn, niet relevant is' (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 10) en 'het weinig relevant is of de activiteit al dan niet bijkomend verkeer zal genereren' (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 16). Tussenkomen de partij kan uiteraard enkel akte nemen van het standpunt van verzoekende partij dat het volgens haar blijkbaar 'weinig relevant is of de activiteit al dan niet bijkomend verkeer zal genereren' (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 16), dit terwijl diezelfde verzoekende partij in dit eerste door haar aangewende middel expliciet argumenteert 'dat de verkeersdienst van de gemeente Mol een negatief advies verleende, aangezien het vanuit verkeerstechnisch oogpunt niet aangewezen is dit wegvlak bijkomend te verzwaren met bijkomende aantrekkingspolen' (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 10). Logischerwijze meent tussenkomen de partij dan ook te mogen concluderen dat betreffend standpunt van de verkeersdienst van de gemeente Mol, althans volgens verzoekende partij, in casu 'weinig relevant' is. Tussenkomen de partij stelt zich dan ook de vraag waarom verzoekende partij, in deze dan ook expliciet verwijst naar dit voor haar blijkbaar 'weinig relevant' standpunt.*

*Verzoekers stellen tevens dat de deputatie een 'eenzijdig voorstel' heeft aangenomen 'om - zonder enig concreet onderzoek - te besluiten dat er geen probleem zou zijn qua verkeersveiligheid'. (cf. verzoekschrift tot nietigverklaring pag. 11) Uit voormeld citaat blijkt daarentegen dat ook deze stelling van verzoekers onjuist is. Tussenkomen de partij wijst er in deze bovendien op dat wanneer de verwerende partij op basis van de artikelen 4.7.21, §1 en 4.7.23, §1 VCRO uitspraak doet over een bij haar ingesteld beroep tegen een beslissing van het college van burgemeester en schepenen, wat in casu het geval is, de deputatie optreedt als orgaan van actief bestuur en niet als administratief rechtscollege. Bij de behandeling van het beroep onderzoekt de verwerende partij de aanvraag dan ook in haar volledigheid. De motiveringsplicht die op de verwerende partij rust, impliceert niet, in tegenstelling tot wat de verzoekende partijen beweren, dat zij, als vergunningverlenend bestuursorgaan, alle tot staving van het administratief beroep aangevoerde middelen of argumenten rechtstreeks en punt na punt moet beantwoorden. Het is voldoende dat uit de genomen beslissing blijkt op welke met de goede ruimtelijke ordening verband houdende overwegingen de verwerende partij zich heeft gesteund om de aanvraag te vergunnen. (cf.*

arrest nr. A/2014/0659 d.d. 30 september 2014 in de zaak 1213/0549/SA/2/0517)  
Tussenkomen de partij kan enkel vaststellen dan dit in casu effectief door verwerende partij geschiedde.

*Uit de bestreden beslissing blijkt, volgens tussenkomen de partij, bovendien dat de verwerende partij de argumentatie van de gemeente Mol en verzoekende partij niet heeft gevolgd. Het gegeven dat de verzoekende partijen het niet eens zijn met het gevolg dat aan hun argumentatie en aan de argumentatie van de gemeente Mol is gegeven door de verwerende partij, impliceert evenwel geen schending van het zorgvuldigheidsbeginsel. Ter zake zijn wij als tussenkomen de partij zo vrij om te verwijzen naar de beoordeling van de Raad, vervat in arrest nr. A/2014/0659 d.d. 30 september 2014 in de zaak 1213/0549/SA/2/0517:*

*(...)*

*Bijkomend beweren verzoekers dat de mobiliteitsstudie ‘onjuist’ zou zijn en ‘belangrijke aspecten van de plaatselijke situatie’ zou negeren. (cf. verzoekschrift tot nietigverklaring pag. 11) Tussenkomen de partij merkt ter zake opnieuw op dat de mobiliteitsstudie dient te worden beschouwd worden als een louter bijkomend, toelichtend document, aanvullend op de verantwoordingsnota. Tussenkomen de partij is het evenwel ten gronde volstrekt oneens met deze stellingname van verzoekers. Bovendien merkt tussenkomen de partij op dat het feit dat een louter bijkomend, toelichtend document ‘onjuist’ zou zijn en ‘belangrijke aspecten van de plaatselijke situatie’ zou negeren op zich volkomen irrelevant is in de mate dat de erin vervat zijnde onjuiste of genegeerde plaatselijke situatie, waarop de verwerende partij zich desgevallend baseert niet resulteert in een onjuiste besluitvorming of een besluitvorming die de plaatselijke situatie negeert. De vraag die zich in deze dan ook stelt is volgens tussenkomen de partij dan ook niet – zoals verzoekende partij ten onrechte beweert – of de mobiliteitsstudie ‘onjuist’ zou zijn en/of ‘belangrijke aspecten van de plaatselijke situatie’ zou negeren, maar wel of de besluitvorming van de verwerende partij ‘onjuist’ zou zijn en/of ‘belangrijke aspecten van de plaatselijke situatie’ zou negeren. Bovendien is het aan verzoekende partij is om effectief aan te tonen dat de verwerende partij ofwel foutief, ofwel kennelijk onredelijk oordeelt, wat verzoekende partij in casu allerm minst aantoon t.*

*Dienaangaande wordt door verzoekende partij immers geargument eerd (partieel citaat verzoekschrift tot vernietiging, pag. 11; eigen onderlijning) “dat de mobiliteitsstudie geen enkele melding of schatting van de drukte inzake fietsers maakt. De situatie werd namelijk geobserveerd op 26 augustus 2014, dit is tijdens de zomervakantie” (einde partieel citaat). Inzake het tijdstip van de metingen verwijst tussenkomen de partij nogmaals de door de deputatie d.d. 3 augustus 2017 genomen beslissing waarin expliciet wordt gesteld (citaat pag. 11):*

*“In deze mobiliteitsstudie wordt duidelijk vermeld dat de observatie werd uitgevoerd in een vakantieperiode, waardoor een extrapolatie noodzakelijk is. Aan de hand van een gedane steekproeftelling en een verkeerstelling van het Agentschap Wegen en Verkeer, kon worden afgeleid in welke mate het verkeer in de avondspits lager ligt dan deze op een representatieve werkdagavondspits.”*

*De in de door de deputatie bij haar besluitvorming – voor wat betreft (gemotoriseerde) voertuigen - in ogenschouw genomen gebruikersfrequentie is dus gebaseerd op geëxtrapol eerde cijfers van een tijdens de vakantieperiode uitgevoerde observatie. Een extrapolatie die geschiedde op basis van een gedane steekproeftelling en een verkeerstelling van het Agentschap Wegen en Verkeer.*

*In zoverre de door verzoekers gemaakte vaststelling – dat door de deputatie in haar besluitvorming de capaciteit van het (eenrichtings-)fietspad, gesitueerd aan beide zijden van de gewestweg niet in ogenschouw wordt genomen - ontgaat het tussenkomende partij volkomen wat de relevantie hiervan zou kunnen zijn. Het aangevraagde doet immers op generlei wijze afbreuk aan de bestaande capaciteit van betreffend fietspad. Net zoals het aangevraagde geen afbreuk doet aan de capaciteit van het voetpad, waardoor zodoende evenmin door verwerende partij de capaciteit van het voetpad in ogenschouw werd genomen. Wat in deze daarentegen wel relevant is dat het voorliggend (eenrichtings-)fietspad op een verkeersveilige wijze door fietsers kan worden aangewend. Dàt is dan ook de (terechte) bekommernis van de deputatie. Ter zake verwijst tussenkomende partij naar het besluit van de deputatie waarin expliciet wordt gesteld (...):*

*“Aan beide zijden van de gewestweg loopt een veelgebruikt (eenrichtings-)fietspad. Om het tankstation te bereiken dient het fietspad telkens te worden overgestoken. Een goede zichtbaarheid op de fietsers is dan ook van groot belang. Door de grazige, onbebouwde tussenbermen is er voldoende zicht op dit fietspad voor de aan- en afrijdende wagens. Een van de aanbevelingen uit de mobiliteitsstudie is het plaatsen van een extra verkeersbord om te waarschuwen voor de kruising met het fietspad. (...) Het plaatsen van dit verkeersbord wordt als voorwaarde in de vergunning opgelegd.*

*Tevens zijn de voorziene op- en uitrit breed genoeg om het vlot in- en uitrijden te garanderen. Met toepassing van de aanbevelingen uit de mobiliteitsstudie wordt de verkeersafhandeling en doorstroming bevorderd en de verkeersveiligheid verhoogd.”*

*Tevens verwijst tussenkomende partij in deze naar het via besluit van de deputatie opgelegde, strikt na te leven advies d.d. 14 maart 2014 van het Agentschap Wegen en Verkeer, in casu de wegbeheer van de projectgebied-ontsluitende gewestweg N18 Molderdijk, en meer specifiek naar de via dat advies door de deputatie opgelegde (vergunning)voorwaarde inzake de verharding en begroeiing van de tussenbermen, een voorwaarde die uiteraard is ingegeven door de (terechte) bekommernis van AWV, als enige beheerder van de projectgebied ontsluitende gewestweg N18, om – uit oogpunt verkeersveiligheid - een zo maximaal mogelijke visibiliteit te bewerkstelligen, dit onder meer bij het uitvoeren kruisende mobiliteitsbewegingen (door gemotoriseerde voertuigen) over het fietspad. Voor het overige is tussenkomende partij van oordeel dat het in casu de verantwoordelijkheid van elke bestuurder is om zich aan de wegcode te houden, en zo niet dat er daartegen politieel moet worden opgetreden, maar dit is sowieso geen aspect van stedenbouwkundige aard.*

*Tussenkomende partij meent, gelet op wat voorafgaat, dan ook – in alle redelijkheid – te mogen stellen dat de verwerende partij, rekening houdende met de concrete gegevens van de aanvraag evenals de relevante bestaande omgeving, allerm minst kennelijk onredelijk geoordeeld heeft dat het via vergunningsaanvraag beoogde aldaar zodoende conform de door de deputatie genomen beslissing, weliswaar voorwaardelijk, aanvaardbaar is. Tussenkomende partij meent op basis van wat voorafgaat tevens in alle redelijkheid te mogen stellen - zeker m.b.t. wat in deze door verzoekers (o.i. volkomen ten onrechte) wordt gesteld – dat de door verwerende partij d.d. 3 augustus 2017 genomen (voorwaardelijke) vergunningsbeslissing in deze wel degelijk op afdoende wijze is gemotiveerd.*

*Tussenkomende partij is in deze dan ook ten gronde van oordeel dat het betoog van de verzoekende partij veeleer uit opportuniteitskritiek bestaat waarbij de eigen beoordeling van*

*verzoekers als (omzeggens enige) toetsingsmaatstaf voor de bestreden beslissing wordt gehanteerd. Gelet op wat voorafgaat toont verzoekende partij, volgens tussenkomende partij, bovendien geenszins aan dat de verwerende partij bij het nemen van de bestreden beslissing is uitgegaan van onjuiste feitelijke gegevens, dat zij deze gegevens niet correct heeft beoordeeld of dat zij kennelijk onredelijk tot haar beslissing is gekomen. Dit blijkt tevens expliciet uit wat volgt.*

*Voormelde door verzoekers aangehaalde elementen worden – althans volgens de verzoekers (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 12) – ‘bijgetreden in het PRUP Molderdijk’, aangezien verzoekers expliciet stipuleren (citaat verzoekschrift tot vernietiging, pag. 12):*

*“Deze elementen worden bijgetreden in het PRUP Molderdijk (goedgekeurd bij Ministerieel Besluit d.d. 10 juli 2012; publicatie Belgisch Staatsblad d.d. 26 juli 2012)”*

*Tussenkomende partij acht het – voor een goed begrip - aangewezen om in eerste instantie de doelstelling van het PRUP ‘Molderdijk’ te duiden (citaat toelichtingsnota ‘Afbakening Stedelijk gebied Mol’ – PRUP 10 Molderdijk (cf. het aan deze repliek-nota toegevoegde stuk 7); deel 1.2 ‘Doelstelling van het RUP’; pag. 14; (...)):*

*“Molderdijk is geselecteerd in het RSPA als kleinhandelsconcentratie die vermoedelijk samenhangt met een stedelijk gebied (type II). Ook in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Mol wordt aangegeven dat het gebied best als een regionaal kleinhandelsactiviteitencentrum verder ontwikkeld kan worden. In de hypothese van gewenste ruimtelijke structuur wordt de locatie aangeduid als te ontwikkelen poort voor het kleinstedelijk gebied Mol. Het knooppunt werd aangeduid als locatie voor kleinstedelijke functies, recreatieve, commerciële en openbare functies die er gestuurd kunnen uitbreiden. Het versterken van het knooppunt als poort vertaalt zich op lange termijn in een kwalitatieve verdichting ter vervulling van de poortfunctie. In het voorliggende PRUP worden de kansen daartoe voor de lange termijn gereserveerd, de invullingsmogelijkheden op korte termijn worden echter beperkt op basis van de huidige verkeersproblematiek. Het PRUP biedt niettemin een kader voor een kwalitatieve beeldvorming op het terrein en voor een gepaste verkeerscirculatie en het afstemmen of bufferen van de verschillende activiteiten binnen de zone.”*

*Het PRUP ‘Molderdijk’ beoogt zodoende, op lange termijn, dat de potenties van het knooppunt van de N71 (zijnde de gewestweg ‘Zuiderring’) en de N18 (zijnde de gewestweg ‘Molderdijk’) als ‘poort’ te optimaliseren, wat zich dient te vertalen in het op die plaats concentreren van meer kleinhandelsactiviteiten. Enkel op korte termijn worden de ontwikkelingsmogelijkheden van betreffend knooppunt beperkt op basis van de huidige verkeersproblematiek.*

*Aangezien het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) waarnaar verzoekers in hun verzoekschrift menen te moeten refereren een identieke benaming heeft (met name ‘Molderdijk’) als het projectgebied ontsluitende deel van de gewestweg N 18 én het knooppunt N18-N71 acht tussenkomende partij het, voor een goed begrip van zaken, tevens onontbeerlijk om de het door verzoekers in hun verzoekschrift aangehaalde citaat uit het PRUP (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 12 én toelichtingsnota ‘Afbakening Stedelijk gebied Mol – PRUP 10 Molderdijk’ (cf. het aan deze repliek-nota toegevoegde stuk 7); deel 4.3 ‘Mobiliteit’; pag. 16) dat luidt “Er rest slechts een beperkte restcapaciteit*

voor opvang van bijkomend verkeer op Molderdijk.” correct te duiden, en meer specifiek wat in betreffend PRUP onder ‘Molderdijk’ concreet dient te worden verstaan.

Onder ‘Molderdijk’ wordt in betreffend PRUP immers verstaan wat volgt (citaat toelichtingsnota ‘Afbakening Stedelijk gebied Mol’ – PRUP 10 Molderdijk (cf. het aan deze repliek-nota toegevoegde stuk 7) ; deel 1.1 ‘Situering binnen de afbakening van het kleinstedelijk gebied’; pag. 3; (...)):

“Molderdijk is een beperkte grootschalige kleinhandelsconcentratie gelegen op de zuidelijke rand van het voorstel tot afbakening van kleinstedelijk gebied Mol (provincie Antwerpen, arrondissement Turnhout). De kleinhandelsconcentratie is gelegen aan het knooppunt van de N71 en de N18 ten zuiden van de vallei van de Molse Nete. De zone Molderdijk maakt ruimtelijk-functioneel deel uit van het kleinstedelijk gebied door de directe ontsluiting via Molderdijk en de aanwezigheid van ondersteunende bovenlokale stedelijke functies: commerciële voorzieningen, gemeenschapsinstelling voor Bijzondere Jeugdbijstand De Kempen, schoolinstelling, bedrijfsactiviteiten,...

‘Molderdijk’ heeft in betreffend PRUP zodoende exclusief betrekking op een ‘zone’, een ‘zone’ die ‘Molderdijk’ wordt genaamd – en dus NIET (als dusdanig) op het deel van de gewestweg N18 die eveneens Molderdijk wordt genaamd, laat staan op het projectgebied ontsluitende deel – een zone die gekenmerkt wordt door een (bestaande) grootschalige kleinhandelsconcentratie, dewelke zich situeert aan het knooppunt van de N71 (zijnde de gewestweg ‘Zuidering’) en de N18 (zijnde de gewestweg ‘Molderdijk’). Het feit dat er volgens de toelichtingsnota van betreffend PRUP, (in betreffende zone) ‘Molderdijk’ slechts een beperkte restcapaciteit voor de opvang van bijkomend verkeer op de Molderdijk is heeft zodoende uitsluitend betrekking op plangebied van betreffend PRUP, zijnde de directe omgeving van het knooppunt van de N71 (zijnde de gewestweg ‘Zuidering’) en de N18 (zijnde de gewestweg ‘Molderdijk’) en geenszins als dusdanig op het deel van de gewestweg N18 dat ook Molderdijk wordt genoemd, laat staan op het projectgebied ontsluitende deel.

Ook het vervolgens door verzoekers aangehaalde citaat (cf. verzoekschrift tot vernietiging; pag. 12) uit de toelichtingsnota ‘Afbakening Stedelijk gebied Mol – PRUP 10 Molderdijk’ (cf. het aan deze repliek-nota toegevoegde stuk 7) dat luidt (partieel citaat deel 4.3 ‘Mobiliteit’; pag. 16; (...)):

“Er bestaat een doorstromingsproblematiek op de N18 richting N71. Een doorgedreven ontwikkeling als kleinhandelsconcentratie zou dermate bijkomend verkeer opwekken dat de huidige weginfrastructuur dit niet kan opvangen. Om die reden kan op korte termijn, i.e. zolang de noodzakelijke mobiliteitsmaatregelen niet uitgevoerd en vervolgens positief geëvalueerd zijn (positieve mobiliteitstoets), geen volledige ontwikkeling van grootschalige kleinhandel voorzien worden.”

dient als tussenkomende partij noodzakelijkerwijze bijkomend te worden geduid aangezien het niet correct door verzoekers wordt geciteerd. Meer specifiek wordt in betreffend citaat door verzoekers het gedachtenstreepje (dat enkel betrekking heeft op de daaraan voorafgaande paragraaf, met name eerste zin (die luidt: ‘Er bestaat een doorstromingsproblematiek op de N18 richting N71.’)) volkomen ten onrechte betrokken op de daaropvolgende paragraaf die als dusdanig geen betrekking heeft op de achter betreffend gedachtenstreepje vermelde tekst (omdat betreffend gedachtenstreepje louter betrekking heeft op de daaraan voorafgaande paragraaf (die eindigt op het leesteken ‘:’,

waarna een tweeledige opsomming volgt, telkenmale aangeduid met het leesteken ‘-’) en dus geenszins betrekking heeft op de daaropvolgende paragraaf, waarin een andere ‘geachte’ wordt verwoord). Duidelijkheidshalve verwijst tussenkomende partij in deze naar het desbetreffend (correct geciteerd) uittreksel uit de toelichtingsnota van het PRUP 10 ‘Molderdijk’ (cf. het aan deze repliek-nota toegevoegde stuk 7) vervat in navolgende kader. (...)

De vaststelling dat in voormeld (in de kader) correct geciteerd uittreksel gesteld wordt er een doorstromingsproblematiek bestaat op de N18 (in casu de gewestweg ‘Molderdijk’) richting N71 (zijnde de gewestweg ‘Zuiderring’) is gebaseerd op het interpreteren van de conclusies van de in functie van het PRUP ‘Berkenbossen’ opgemaakte planMER. Het PRUP ‘Berkenbossen’ verstrekt ter zake navolgende duiding (citaat toelichtingsnota ‘Afbakening Stedelijk gebied Mol’ – PRUP 9 Berkenbossen-Oost (cf. het aan deze repliek-nota toegevoegde stuk 8); deel 5.5.6 Mens - Mobiliteit; pag. 60; (...)):

“Voor een gunstige beoordeling in het planMER is het noodzakelijk dat aanzienlijke negatieve mobiliteitseffecten vermeden worden. Beoordelingsaspecten daarbij zijn zowel doorstroming als verkeersleefbaarheid. In termen van ruimtelijke ordening (ruimtelijke draagkracht) kan dit vertaald worden als het bereiken van een evenwichtige afstemming tussen mobiliteitsprofiel van de activiteiten en bereikbaarheidsprofiel van de locatie(s). Vaststelling is dat in de referentiesituatie (actuele toestand) het verzadigingspunt voor doorstroming op een aantal kritische punten nagenoeg bereikt is, i.c. op de kruispunten, bijvoorbeeld ter hoogte van Molderdijk. Dat betekent dat door extra verkeersgeneratie als gevolg van nieuwe ontwikkelingen vanaf een bepaald ontwikkelingsniveau maatregelen noodzakelijk zijn om mobiliteitsprofiel en bereikbaarheidsprofiel op elkaar te blijven afstemmen. Maatregelen kunnen zowel genomen worden aan de vraagzijde als aan de aanbodzijde:

- o Eerste spoor, maatregelen aan de vraagzijde: maatregelen die leiden tot een verminderen van de mobiliteitsvraag. Concreet komt dit neer op het realiseren van een modal shift, waarbij een deel van het autoverkeer afgewenteld wordt naar alternatief vervoer, hetzij openbaar vervoer, hetzij traag verkeer (fiets, voet).
- o Tweede spoor, maatregelen aan de aanbodzijde: dit komt neer op infrastructurele maatregelen die de capaciteit van de N71 en in het bijzonder op de kruispunten verhoogt.

In de praktijk zal meestal een combinatie van beide sporen aan de orde zijn.”

De in voormeld citaat (uit de toelichtingsnota van het PRUP Berkenbossen) vermelde ‘Molderdijk’ betreft dus eens te meer de ‘zone Molderdijk’, in casu het knooppunt van de N71 (zijnde de gewestweg ‘Zuiderring’) en de N18 (zijnde de gewestweg ‘Molderdijk’)) en geenszins het deel van de gewestweg N18 dat eveneens ‘Molderdijk’ wordt genoemd, laat staan het projectgebied ontsluitende deel.

De interpretatie van de in functie van het PRUP 9 ‘Berkenbossen-Oost’ opgemaakte planMER, op basis waarvan gesteld wordt (cf. voormeld citaat in kader) dat er een doorstromingsproblematiek bestaat op de N18 richting N71 heeft eveneens betrekking op betreffend kruispunt ‘Molderdijk’ omdat dat knooppunt qua doorstroming als een soort ‘flessenhals’ fungeert. Eén van de uitgangspunten inzake de N71 (zijnde de gewestweg ‘Zuiderring’) in de planMER van het PRUP 9 ‘Berkenbossen-Oost’ uitgevoerde capaciteitsberekening – dat tevens geldt inzake het PRUP 10 ‘Molderdijk’ – is immers het volgende (citaat toelichtingsnota ‘Afbakening Stedelijk gebied Mol’ – PRUP 9

*'Berkenbossen-Oost' (cf. het aan deze repliek-nota toegevoegde stuk 8); deel 5.5.6 Mens - Mobiliteit; pag. 58; (...)):*

*"Hoewel de N71 over een grote lengte over 2x2 rijstroken beschikt, functioneert hij, door de vele vernauwingen ter hoogte van de kruispunten, in feite volledig als een 2x1-weg. Dit wordt ook als dusdanig verrekend in het planMER."*

*Aangezien de gewestweg N18 Molderdijk niet over 2x2 rijstroken beschikt kan dan ook bezwaarlijk worden gesteld dat de vastgestelde doorstromingsproblematiek op het knooppunt van de N71 (zijnde de gewestweg 'Zuiderring') en de N18 (zijnde de gewestweg 'Molderdijk') als dusdanig te wijten zou zijn aan het deel van de gewestweg N18 dat eveneens 'Molderdijk' wordt genoemd, laat staan aan het projectgebied ontsluitende deel van de N18. Logischerwijze worden in de in voormeld citaat (cf. toelichtingsnota 'Afbakening Stedelijk gebied Mol' – PRUP 9 'Berkenbossen-Oost' (cf. het aan deze repliek-nota toegevoegde stuk 8); deel 5.5.6 Mens - Mobiliteit; pag. 60) vooropgestelde maatregelen aan de vraag- en aanbodzijde, dewelke noodzakelijk worden geacht om het mobiliteitsprofiel en bereikbaarheidsprofiel op elkaar te blijven afstemmen in gevolge extra verkeersgeneratie als gevolg van nieuwe ontwikkelingen en dit meer specifiek vanaf een bepaald ontwikkelingsniveau, dan ook geenszins gesteld dat nieuwe ontwikkelingen langsheen het deel van de gewestweg N18 dat eveneens 'Molderdijk' wordt genaamd, laat staan aan het projectgebied ontsluitende deel van de N18, uit den boze zouden zijn. Enkel wordt er - zeer algemeen - gesteld dat er onder meer maatregelen moeten worden genomen die moeten leiden tot een verminderen van de mobiliteitsvraag, maatregelen die – gelet op wat voorafgaat – uiteraard vooral, zo niet uitsluitend, betrekking dienen te hebben op de N71 (zijnde de gewestweg 'Zuiderring').*

*De eveneens door verzoekers geciteerde (cf. verzoekschrift tot vernietiging; pag. 12; betreffend correct geciteerde – en dus niet ten onrechte samengetrokken – passus is vervat in voormelde kader) stelling uit het PRUP 10 Molderdijk (cf. toelichtingsnota 'Afbakening Stedelijk gebied Mol' – PRUP 10 Molderdijk (cf. het aan deze repliek toegevoegde stuk 7); deel 4.3 'Mobiliteit'; pag. 16) die luidt:*

*"Een doorgedreven ontwikkeling als kleinhandelsconcentratie zou dermate bijkomend verkeer opwekken dat de huidige weginfrastructuur dit niet kan opvangen. Om die reden kan op korte termijn, i.e. zolang de noodzakelijke mobiliteitsmaatregelen niet uitgevoerd en vervolgens positief geëvalueerd zijn (positieve mobiliteitstoets), geen volledige ontwikkeling van grootschalige kleinhandel voorzien worden."*

*heeft, gelet op wat voorafgaat, uiteraard eveneens betrekking op het knooppunt 'Molderdijk' in casu het knooppunt van de N71 (zijnde de gewestweg 'Zuiderring') en de N18 (zijnde de gewestweg 'Molderdijk')) en als dusdanig geenszins op het deel van de gewestweg N18 dat eveneens Molderdijk wordt genoemd, laat staan op het projectgebied ontsluitende deel. De geciteerde passus ressorteert immers onder de eveneens geciteerde titel (cf. voormeld citaat in kader) die luidt "Verduidelijking: mobiliteitsproblematiek N18-N71 stelt grenzen aan ontwikkelingen op Molderdijk", een titel die, gelet op wat voorafgaat moet gelezen worden als 'Verduidelijking: mobiliteitsproblematiek N18-N71 stelt grenzen aan ontwikkelingen langsheen het knooppunt 'Molderdijk', met name door – op korte termijn, i.e. zolang de noodzakelijke mobiliteitsmaatregelen niet zijn uitgevoerd en vervolgens positief geëvalueerd zijn (positieve mobiliteitstoets), langsheen het knooppunt met de Molderdijk, geen volledige ontwikkeling qua grootschalige kleinhandel te voorzien. Betreffende passus heeft immers enkel betrekking op een nog verder doorgedreven (grootschalige*

commerciële) ontwikkeling van de langsheen het knooppunt N18-N71 – dat in het PRUP 10 Molderdijk eveneens ‘Molderdijk’ wordt genoemd - reeds aanwezige kleinhandelsconcentratie en dus geenszins als dusdanig op het deel van de gewestweg N18 dat ook Molderdijk wordt genoemd, laat staan op het projectgebied ontsluitende deel van de gewestweg N18.

Tussenkomen de partij stelt bovendien vast dat in de stelling van verzoekers dat ‘de Provincieraad van de Provincie Antwerpen in het PRUP Molderdijk zelf aangaf dat er op de Molderdijk geen ruimte is voor bijkomende kleinhandel’ (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 10), althans volgens tussenkomen de partij, een aantal allermist onbelangrijk woorden ontbreken. Het correcte citaat uit de toelichtingsnota van het PRUP 10 Molderdijk (cf. het aan deze repliek toevoegde stuk 7) luidt immers (citaat toelichtingsnota PRUP 10 Molderdijk, pag. 16; eigen onderlijning):

“Een doorgedreven ontwikkeling als kleinhandelsconcentratie zou dermate bijkomend verkeer opwekken dat de huidige weginfrastructuur dit niet kan opvangen. Om die reden kan op korte termijn, i.e. zolang de noodzakelijke mobiliteitsmaatregelen niet uitgevoerd en vervolgens positief geëvalueerd zijn (positieve mobiliteitstoets), geen volledige ontwikkeling van grootschalige kleinhandel voorzien worden.”

Zodoende diende de stelling van verzoekers, volgens tussenkomen de partij, als volgt te luiden:

‘dat de Provincieraad van de Provincie Antwerpen in het PRUP 10 Molderdijk zelf aangaf dat er in de aan het knooppunt ‘Molderdijk’, in casu het knooppunt van de N71 (zijnde de gewestweg ‘Zuiderring’) en de N18 (zijnde de gewestweg ‘Molderdijk’), inherente zone en dus geenszins aan het projectgebied ontsluitend deel van de gewestweg N 18 dat op die plaats eveneens Molderdijk noemt, aangezien het projectgebied geen deel uitmaakt van het plangebied van betreffend PRUP en bovendien, het projectgebied, benaderend ingeschat op basis van het CadGIS-programma, dat toelaat om het Belgisch kadastraal plan digitaal te consulteren, omzeggens een halve kilometer van dat knooppunt verwijderd is – op korte termijn geen volledige ontwikkeling van grootschalige kleinhandel kan worden voorzien.’

aangezien het niet vermelden van het woorden ‘op korte termijn’ en ‘volledige ontwikkeling van grootschalige (kleinhandel)’ er, althans volgens tussenkomen de partij, de facto op neer komt dat door verzoekers aan de betreffende provincieraad een standpunt wordt toegeschreven dat niet het hare is.

Wat voorafgaat – met name dat de door verzoekers geciteerde citaten expliciet betrekking hebben op het knooppunt/kruispunt N18-N71 ‘Molderdijk’ en de daarmee gepaard gaande impact op de directe omgeving van dat knooppunt, in casu het plangebied van het PRUP 10 Molderdijk en dus geenszins op de gewestweg N18 Molderdijk als dusdanig en dus evenmin het via vergunningsaanvraag beoogde, aangezien betreffend kadastraal perceel geen deel uitmaakt van het plangebied van het PRUP 10 Molderdijk – geldt evenzeer inzake de door de verzoekers geciteerde passus met als titel ‘Aanleg van een fiets- en voetgangerstunnel op het kruispunt Molderdijk-N71’.

Tussenkomen de partij ziet in alle redelijkheid immers niet in wat de relevantie zou kunnen zijn van de inmiddels onder het kruispunt van de knooppunt/kruispunt N18-N71 ‘Molderdijk’



*gerealiseerde ongelijkvloers fiets- en voetgangersdoorgang op de door de deputatie d.d. 3 augustus 2017 afgeleverde voorwaardelijke vergunningsbeslissing, een fiets- en voetgangersonderdoorgang die zich, benaderend ingeschat op basis van het CadGIS-programma, dat toelaat om het Belgisch kadastraal plan digitaal te consulteren, omzeggens een halve kilometer verderop bevindt.*

*Zoals reeds aangehaald merkt tussenkomende partij bijkomend op dat het eigenlijke knooppunt/kruispunt 'Molderdijk' van de N18 (zijnde de gewestweg 'Molderdijk') met de N71 (zijnde de gewestweg 'Zuiderring'), waar het in casu effectief in het PRUP 10 Molderdijk om gaat, benaderend ingeschat op basis van CadGIS-programma (dat toelaat om het Belgisch kadastraal plan digitaal te consulteren) ruim 500 meter verwijderd is van het projectgebied waarop de d.d. 3 augustus 2017 door de deputatie voorwaardelijk afgeleverde vergunning betrekking heeft.*

*In hoofdorde merkt tussenkomende partij echter, zoals reeds omstandig werd gemotiveerd, op dat alle door verzoekers in deze geciteerde passages evenals alle op die basis door verzoekers geponeerde stellingen expliciet betrekking hebben op het knooppunt/kruispunt N18-N71 'Molderdijk' en de daarmee gepaard gaande impact op de directe omgeving van dat knooppunt, in casu het plangebied van het PRUP 10 Molderdijk en dus geenszins als dusdanig op het deel van gewestweg N18 dat eveneens Molderdijk is genaamd, laat staan op het projectgebied van de door de deputatie d.d. 3 augustus afgeleverde, voorwaardelijke stedenbouwkundige vergunning aangezien het desbetreffend kadastraal perceel op generlei wijze deel uitmaakt van het plangebied van het PRUP 10 Molderdijk.*

*Tussenkomende partij sluit zich in deze dan ook integraal aan bij het standpunt van verwerende partij, zoals vervat in het besluit van de deputatie van de provincie Antwerpen d.d. 3 augustus 2017, waarin volkomen terecht door verwerende partij wordt gesteld (...)*

*"Voorliggend perceel is niet gelegen in het PRUP Molderdijk. In het PRUP Molderdijk wordt vastgesteld dat er inderdaad een mobiliteitsprobleem is rond het kruispunt N18 – N17. (...)"*

*Tevens sluit tussenkomende partij zich aan bij het door de deputatie in haar beslissing van 3 augustus 2017 vervat zijnde standpunt dat het in casu via vergunningsaanvraag beoogde tankstation, allerminst als zijnde grootschalige kleinhandel kan worden aanzien. In het door verzoekers bestreden besluit van de deputatie van de provincie Antwerpen d.d. 3 augustus 2017, wordt dienaangaande immers gesteld (...):*

*"Het tankstation betreft enkel een luifel van 180 m<sup>2</sup>, met daaronder twee verdeelinstallaties en technisch gebouwtje met een oppervlakte van 12 m<sup>2</sup>. Bijgevolg kan het niet als grootschalige kleinhandel worden aangezien."*

*Ter zake wordt door de deputatie navolgende definitie van grootschalige kleinhandel gehanteerd (...):*

*"Grootschalige kleinhandel is distribuerende handel die zich richt op de verkoop van producten (inclusief diensten) aan eindgebruikers en een minimale omvang heeft van 1.000 m<sup>2</sup> bruto bebouwd oppervlak per winkel."*

*Inzake laatst vermelde definitie van 'grootschalige kleinhandel' vermeldt de deputatie in haar besluit navolgende 'bron': [www.unizo.be/images/res386745\\_1.doc](http://www.unizo.be/images/res386745_1.doc). Tussenkomende partij merkt ter zake op dat de betreffende definitie, vervat in het door de deputatie*

opgegeven bronbestand, effectief pertinent is omdat deze definitie gebaseerd is op de definitie van 'grootschalige kleinhandel' vervat in navolgend twee documenten: (1°) 'Typevoorschriften voor gewestelijke RUPs' – 'Bijlage bij het Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels met betrekking tot de vorm en de inhoud van de ruimtelijke uitvoeringsplannen (11 april 2008)' (cf. pag. 16) en (2°) beleidsvoorbereidende studie d.d. 1 december 2009, uitgevoerd door IDEA Consult, OMGEVING, PUBLIUS en CBRE, in opdracht van de afdeling Ruimtelijke Planning (deel uitmakend van het actueel genaamde departement Omgeving van de Vlaamse overheid), genaamd 'Ruimtelijk afwegingskader voor grootschalige detailhandelsvestigingen – Deel I: analyserapport - Eindrapport' (cf. pag. 104)).

Tussenkomen de partij merkt ter zake tevens op dat de door de deputatie d.d. 3 augustus 2017 aan tussenkomen de partij verstrekte voorwaardelijke vergunning slechts voorziet in een distributie-eenheid omvattende twee verdeelinstallaties (dewelke telkenmale voorzien in verdeelpompen en een banksystemterminal); dat het in casu voorwaardelijk vergunde een onbemand tankstation zonder schop, noch drank- of snoepautomaten noch enige andere commerciële nevenactiviteit betreft en dat de beoogde luifel van het tankstation, die de twee verdeelinstallaties overspant, een dakoppervlakte heeft van slechts 180 m<sup>2</sup>, wat impliceert dat het door de deputatie voorwaardelijk vergunde tankstation zodoende als zijnde een 'zeer kleinschalig' tankstation dient te worden aanzien en de met dat zeer kleinschalig tankstation gepaard gaande activiteit bijgevolg sowieso als 'kleinschalige kleinhandel' dient te worden getypeerd.

Immers, hoewel er over het aspect 'kleinhandel' in deze geen discussie bestaat wenst tussenkomen de partij in deze er duidelijkheidshalve de aandacht op te vestigen dat het d.d. 3 augustus 2017 door de deputatie voorwaardelijk vergunde tankstation wel degelijk voldoet aan de inzake 'kleinhandelsbedrijf' gehanteerde omschrijving, vervat in de wet betreffende de vergunning van handelsvestigingen. Artikel 2, §1, 2° van betreffende wet luidt immers (citaat):

*"kleinhandelsbedrijf: de distributie-eenheid waarvan de activiteit bestaat uit het wederverkopen op gewone wijze, in eigen naam en voor eigen rekening, van goederen aan consumenten, zonder deze goederen andere behandelingen te doen ondergaan dan die welke in de handel gebruikelijk zijn"*

Aangezien het door verwerende partij d.d. 3 augustus 2017 voorwaardelijk vergunde zeer kleinschalige tankstation betrekking heeft op een eveneens kleinschalige handelsactiviteit die er enkel in bestaat om, rechtstreeks aan (eind)gebruikers, relatief beperkte hoeveelheden benzine of diesel te verkopen dient de beoogde handelsactiviteit logischerwijze dan ook als 'kleinhandel' wordt getypeerd.

Aangezien in het voorgaande omstandig werd aangetoond dat alle door verzoekers in deze geciteerde passages expliciet en exclusief betrekking hebben op het knooppunt/kruispunt N18-N71 'Molderdijk' en de daarmee gepaard gaande impact op de directe omgeving van dat knooppunt, in casu het plangebied van het PRUP 10 Molderdijk en dus geenszins als dusdanig op het deel van de gewestweg N18 met diezelfde naam (Molderdijk) waar de aanvraag gelegen is, werd tevens expliciet aangetoond dat de door de deputatie genomen beslissing allerm minst kennelijk onredelijk en bovendien absoluut niet in strijd is met het patere-legem beginsel. Op basis van wat voorafgaat kan er door tussenkomen de partij immers enkel worden vastgesteld dat de d.d. 3 augustus 2017 in casu genomen voorwaardelijke vergunningsbeslissing, minstens voor wat betreft het mobiliteitsaspect, op generlei wijze strijdig is met het besluit van de provincieraad van de provincie Antwerpen

van 22 maart 2012 tot definitieve vaststelling van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Molderdijk' te Mol, noch met het ministerieel besluit d.d. 10 juli 2012 houdende de goedkeuring van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Molderdijk' van de provincie Antwerpen.

Tot slot wordt – inzake het eerste door verzoekers aangewende middel – door verzoekers gesteld 'dat het bezoekersaantallen van het benzinstation veel hoger zijn dan verwacht' (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 13). Ter staving verwijzen verzoekers naar de door verzoekers bijgebrachte getuigenverklaringen.

Inzake de door verzoekers bijgebrachte getuigenverklaringen verwijst tussenkomende partij naar het door haar dienaangaande ten gronde ingenomen standpunt, een standpunt dat in onderhavige nota grondig wordt toegelicht in de repliek van tussenkomende partij inzake het derde door verzoekers aangewende middel, waarnaar tussenkomende partij in deze dan ook verwijst. In betreffende repliek wordt door tussenkomende partij onder meer gemotiveerd gesteld dat inzake de door verzoekers bijgebrachte getuigenverklaring tussenkomende partij van oordeel is dat het in deze niet opgaat om te verwijzen naar getuigenverklaringen zoals verzoekers doen, dit onder meer omdat tussenkomende partij enkel kan vaststellen dat de personen die de getuigenverklaringen hebben afgelegd de facto hebben verzaakt aan de hen via het openbaar onderzoek geboden mogelijkheid om hun bezwaren en opmerkingen in deze te doen gelden en er bijgevolg (door hen of namens hen) bezwaarlijk aan de bevoegde overheid kan worden verweten dat ze met hun specifieke bezwaren of opmerkingen geen rekening heeft gehouden – wat de facto door verzoekers gebeurt aangezien het door verzoekers ingediende verzoekschrift tot nietigverklaring expliciet naar de getuigenverklaringen - en de daarin vervat zijnde bezwaren - verwijst - aangezien de bevoegde overheid er geen kennis van had van deze bezwaren, laat staan van deze bezwaren op de geëigende wijze (openbaar onderzoek) in kennis werd gesteld. Tussenkomende partij staft voormeld oordeel door te verwijzen naar het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen van 11 april 2017 met nummer RvVb/A/1617/0759 in de zaak met rolnummer 1415/0207/A/9/0202 evenals naar het arrest van de Raad van State nr. 120.764 d.d. 20 juni 2003 in de zaak A. 134.034/X-11.327, waarbij tekenmale geoordeeld wordt: 'De openbaarmaking van de vergunningsaanvraag door een openbaar onderzoek is voorgeschreven, eensdeels, om degenen die bezwaren zouden hebben tegen de aanvraag de mogelijkheid te bieden om die te doen gelden, anderdeels, om aan het vergunningverlenend bestuur de nodige gegevens te verstrekken zodat het met kennis van zaken kan oordelen.' Tevens verwijst tussenkomende partij in deze naar alle andere argumenten die haar inziens nopen tot het door de Raad uit de besluitvorming weren van betreffende door verzoekers toegevoegde getuigenverklaringen, argumenten die, zoals gesteld, in onderhavige nota vervat zijn in de repliek van tussenkomende partij op het derde door verzoekers aangewende middel, meer specifiek in de rubriek 'hinderaspecten'.

Voor het overige merkt tussenkomende partij op dat in de door mevrouw Christel Triki (Beukenhoflaan, 5 te 2400 Mol) verstrekte verklaring ter zake enkel sprake is van (partieel citaat): "Het station is veel drukker dan verwacht, (...)" (einde partieel citaat); in de verklaring van de heer Jules Schepens (Molderdijk, 143 te 2400 Mol) wordt dienaangaande gesteld (citaat): "Door de goedkope prijzen is het tankstation ook veel drukker als verwacht. Het trekt extra volk van rondom, ook van Mol centrum. Dat zorgt voor bijkomend verkeer. Zelfs de wagens van de gemeente: brandweer, politie, gemeente wagens, camions, van het cultureel centrum, ... komen hier rechtover tanken."

*Bovendien moet worden vastgesteld (stuk nr. 15) dat de lokale politie van Mol, in antwoord op een schrijven dienaangaande van de raadsman van tussenkomende partij, bij fax dd. 21 december 2017 heeft bevestigd dat geen pv's werden opgesteld, noch m.b.t. de vermeende burenhinder, noch m.b.t. ongevallen die zouden hebben plaatsgevonden ter hoogte van het tankstation ingevolge het in gebruik zijn van het tankstation.*

*Tussenkomende partij kan dan ook slechts vaststellen dat in deze de getuigenissen die de verzoekers hebben bijgebracht, ook op dat vlak, bijzonder vaag zijn en meent dat daaruit enkel kan worden afgeleid dat het tankstation 'veel drukker is – dan betreffende bewoners – hadden verwacht'. Wat het concrete initiële verwachtingspatroon van betreffende bewoners was inzake het gebruik (lees: de gebruikersfrequentie) van betreffend tankstation is evenwel op generlei wijze duidelijk. 'Veel drukker dan verwacht', is zodoende – bij afwezigheid van concrete referentiebasis qua gebruik (lees: gebruikersfrequentie), laat staan concrete gegevens qua actueel gebruik – een bijzonder relatieve vaststelling die – objectief bekeken – weinig- om niet te zeggen nietszeggend is.*

*Louter op basis van de voormelde getuigenverklaringen menen verzoekers echter te moeten stellen (...):*

*"Ten slotte zijn ook de bezoekersaantallen van het benzinestation veel hoger dan verwacht, hetgeen ook blijkt uit de getuigenverklaringen (stuk 16-17). De 500 rijbewegingen per dag worden dus manifest overschreden."*

*Waarop het woord 'ook' in voormeld citaat slaat is voor tussenkomende partij een volkomen raadsel. Bovendien stelt tussenkomende partij vast dat het zogenaamd 'manifest overschrijden van de 500 rijbewegingen per dag' allerm minst 'blijkt' uit te getuigenverklaringen aangezien daaruit, zoals gesteld, enkel kan worden afgeleid dat het tankstation 'veel drukker is – dan betreffende bewoners – aanvankelijk hadden verwacht', wat zoals gesteld – althans objectief bekeken – weinig- om niet te zeggen nietszeggend is. Op die basis op de meest expliciete wijze stellen, zoals verzoekers doen, dat 'De 500 rijbewegingen per dag dus manifest overschreden worden.' is volgens tussenkomende partij dan ook niet ernstig.*

*Verzoekers lijken overigens ten volle te beseffen dat er in casu door hen op generlei wijze een hogere gebruikersfrequentie, dan deze die de deputatie in haar besluitvorming heeft betrokken, wordt aangetoond. Tussenkomende partij meent dat te mogen afleiden uit navolgende passus (...):*

*"Ten slotte zijn ook de bezoekersaantallen van het benzinestation veel hoger dan verwacht, hetgeen ook blijkt uit de getuigenverklaringen (stuk 16-17). De 500 rijbewegingen per dag worden dus manifest overschreden. Gabriëls & Co, die ook in de vorige procedure tussenkwam zal de bezoekersaantallen wel vrijwillig staven, zo niet vorderen verzoekers thans reeds toepassing van artikel 12 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtcolleges: Uw Raad kan alle nuttige inlichtingen en stukken opvragen."*

*Artikel 12 van betreffend BVR stelt: "Met het oog op de beoordeling van de zaak kan het College rechtstreeks briefwisseling voeren met alle partijen, besturen en derden en hen alle nuttige inlichtingen en stukken vragen." Onder 'College' dient ter zake te worden verstaan: "een Vlaams Bestuursrechtcollege als vermeld in artikel 2, 1°, van het decreet",*

*waarbij onder decreet dient te worden verstaan: “het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges”.*

*Tussenkomen de partij acht deze vordering van verzoekende partij volkomen ongegrond om reden dat verzoekende partij geen enkel feitelijk element aanbrengt waaruit – objectief bekeken - zou kunnen blijken dat er in de door verwerende partij d.d. 3 augustus 2017 genomen voorwaardelijke vergunningsbeslissing geen correcte gebruikersfrequentie-inschatting zou zijn gemaakt.*

*Voor wat betreft de door de verwerende partij gemaakte gebruikersfrequentie-inschatting verwijst tussenkomende partij nogmaals de door de deputatie d.d. 3 augustus 2017 genomen voorwaardelijke vergunningsbeslissing waarin expliciet wordt gesteld (...):*

*(...)*

*Tussenkomen de partij is zodoende – bij afwezigheid van enig gegrond motief daartoe - van mening dat de t.a.v. de Raad voor Vergunningsbetwistingen door verzoekers ingestelde vordering inzake het door toepassing van artikel 12 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtcolleges te herleiden is tot het de Raad aanzetten om zich qua appreciatiebevoegdheid in de plaats te stellen van de ter zake bevoegde administratieve (vergunningverlenende) overheid, in casu de verwerende partij.*

*...”*

### 3.

De verzoekende partijen dupliceren dat adviezen belangrijke onderdelen van de procedure zijn, zo niet zou de regelgever ze niet voorschrijven. Wanneer de overheid zich niet aansluit bij een advies, neemt zij een niet voor de hand liggende beslissing. De motiveringsplicht is dan ook strenger en er moet worden vermeld waarom het advies niet gevolgd wordt. Afwijken is volgens de verzoekende partijen maar mogelijk als uit de formele motivering precieze, juiste en pertinente motieven daarvoor blijken.

Het advies van de gemeente noemen de verzoekende partijen dan ook wel degelijk relevant, aangezien het project de mobiliteitsproblemen in de gemeente Mol vergroot. Het lokale bestuur, dat trouwens bevoegd is in eerste administratieve aanleg, speelt een belangrijke rol in de afweging van de gevaren ter plaatse, die het zelf als beste kent en het tot een weigering in eerste administratieve aanleg gebracht hebben.

Voor het overige verwijst de tussenkomende partij volgens de verzoekende partijen naar inhoudelijke punten, het advies van AWW en het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan. Blijkbaar meent de tussenkomende partij dat de door de verzoekende partijen aangevoerde argumenten onvoldoende concreet zouden zijn. Dat er ter plaatse een onveilige verkeerssituatie bestaat en versterkt wordt, blijkt nochtans uit het aangehaalde advies, het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan en de weigeringsbeslissing in eerste administratieve aanleg.

### *Beoordeling door de Raad*

#### 1.

De artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet bepalen dat elke eenzijdige rechtshandeling met individuele strekking die uitgaat van een bestuur en die beoogt rechtsgevolgen te hebben voor een of meer bestuursinstellingen of voor een ander bestuur, in de akte de juridische en feitelijke overwegingen moet vermelden die aan de beslissing ten grondslag liggen, en dat die afdoende moeten zijn. De motieven moeten in de beslissing terug te vinden zijn.

Luidens artikel 4.7.21, §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) onderzoekt de deputatie in administratief beroep de aanvraag in haar volledigheid. De devolutieve werking van het administratief beroep houdt in dat de deputatie het onderzoek van de aanvraag overdoet, zowel uit het oogpunt van de rechtmatigheid als van de opportuniteit, zonder daarbij gebonden te zijn door de motieven van de beroepen beslissing. De deputatie doet uitspraak, niet als bestuurlijk rechtscollège maar als orgaan van actief bestuur. De artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet vereisen niet dat de deputatie in haar beslissing een antwoord biedt op alle voor haar aangevoerde argumenten en opmerkingen. Wel moet de deputatie, wanneer in eerste administratieve aanleg de vergunning geweigerd werd, oog hebben voor de bezwaren van het college van burgemeester en schepenen en moet uit de motivering in haar beslissing duidelijk blijken waarom zij dat anders beoordeelt.

## 2.

Uit de motivering in de weigeringsbeslissing van 14 mei 2014 blijkt dat de impact van de inplanting van het tankstation op de veiligheid van fietsers op het naastgelegen fietspad voor het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Mol een van de bezwaren was om de aanvraag niet te vergunnen.

Het college motiveert dat de aanvraag twee brede “toeritten” inhoudt die elk potentieel als in- en uitrit gebruikt kunnen worden, ook al gaat het om een aparte in- en uitrit, en dat de schuine inplanting ten opzichte van de weg een vlot of snel inrijden mogelijk maakt. De vooropstelling in de aanvraag dat er vooral verkeer uit noordelijke richting aangetrokken wordt, wordt sterk genuanceerd. Uit het “rooien van bomen langs de voetweg” ter wille van de zichtbaarheid van het prijzenbord wordt er juist afgeleid dat het tankstation zich ook op verkeer uit zuidelijke richting richt. Het college besluit dat door de mogelijke snelheid van het indraaiende verkeer en potentieel onduidelijke verkeerssituaties “de kans op ernstige conflicten van in- en uitrijdend verkeer met fietsers op het fietspad (vergroot)”. Het bezwaarschrift van de verzoekende partijen wordt daarmee bijgetreden.

Zowel het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar als de bestreden beslissing vermeldt het standpunt van de gemeentelijke mobiliteitsambtenaar over de in administratief beroep ingediende mobiliteitsstudie. De ongunstige evaluatie in eerste administratieve aanleg wordt gehandhaafd aangezien de “kencijfers [van de mobiliteitsstudie] aan(tonen) dat net tijdens [de] spitsmomenten van school en woon-werkverkeer de meeste transacties zullen plaatsvinden, doch (...) er enkel het plaatsen van een bijkomend bord als beveiliging voor de vele fietsers voorzien (wordt)”.

## 3.

In de bestreden beslissing beaamt de verwerende partij dat het gaat om “een veelgebruikt (eenrichtings-)fietspad” en dat een goede zichtbaarheid dan ook “van groot belang” is. De verwerende partij motiveert dat er dankzij de grazige, onbebouwde tussenbermen voldoende zicht is op het fietspad voor de aan- en afrijdende wagens, en legt als vergunningsvoorwaarde de aanbeveling uit de mobiliteitsstudie op om een bord te plaatsen dat waarschuwt voor de kruising met het fietspad. Daarnaast stelt de verwerende partij de naleving van het advies van 14 maart 2014 van AWW als voorwaarde verplicht.

Het college leidt in zijn weigeringsbeslissing in eerste administratieve aanleg het verhoogde risico op ernstige conflicten met fietsers af uit de snelheid van het indraaiende verkeer en potentieel onduidelijke verkeerssituaties, en motiveert waarom. Voorts hebben de verzoekende partijen in hun bezwaarschrift tijdens het openbaar onderzoek in administratief beroep aangevoerd dat de mobiliteitsstudie, met in de vakantieperiode verrichte tellingen en extrapolaties, het gebruik door schoolgaande jeugd van het fietspad niet verrekent en dat de verkeersdrukke toch duidelijk het

grootst is na de schooluren. Als antwoord is het dan niet afdoende dat de motivering in de bestreden beslissing zich beperkt tot maatregelen ter wille van de zichtbaarheid.

Het is overigens niet duidelijk waar in het advies van 14 maart 2014 van AWW de voorwaarde betreffende “de verharding en begroeiing op de tussenbermen” figureert, waarop er nochtans doorslaggevend gesteund wordt. Volgens de motivering komt die voorwaarde dan weer uit een advies van AWW gedateerd op “18 april 2014”. Een advies van 18 april 2014 bevindt zich niet in het administratief dossier en wordt ook niet in de bestreden beslissing afdwingbaar gesteld.

De tussenkomende partij overtuigt niet waar zij zich verliest in algemene beschouwingen over de taakstelling van AWW en over de “exclusieve bevoegdheid” van AWW als wegbeheerder van gewestwegen, dat de N18 als gewestweg “allerm minst een gemeentelijke bevoegdheid” is, dat het om niet meer dan een “zogenaamde” bezorgdheid van de gemeente gaat en dat volgens het “meldpunt fietspaden” gevaarlijke toestanden aan de bevoegde wegbeheerder – de gewestelijke wegenadministratie - gemeld moeten worden om de ongunste beoordeling door de gemeente te weerleggen of relativeren. Het is niet omdat het om een gewestweg gaat, dat de gemeente als lokale overheid iedere kennis van een bestaande verkeers toestand ontzegt moet worden of slecht geplaatst zou zijn om zich daarover een deskundig oordeel te vormen. De collegebeslissing van 14 mei 2014 gaat alleszins concreter in op de bestaande mobiliteitssituatie van de Molderdijk en de mogelijke impact van de locatie van het tankstation op de veiligheid van fietsers dan het advies van 14 maart 2014 van AWW dat niet meer blijkt te zijn dan een opsomming van algemene standaardvoorwaarden en bijzondere voorwaarden zonder enige concrete beschouwingen over de verkeersveiligheid.

4.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

## **B. Tweede middel**

### *Standpunt van de partijen*

1.

Een tweede middel ontleent de verzoekende partijen aan de schending van artikel 5.1.0 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen (vervolgens: het Inrichtingsbesluit), het gezag van gewijsde van het arrest van 11 april 2017, de artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet, en van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het motiverings- en zorgvuldigheidsbeginsel.

De verzoekende partijen stellen:

“...

*Doordat het geplande benzinstation gelegen is in woonzone.*

*En doordat verwerende partij simpelweg poneert dat de ‘functie tankstation’ thuishoort in de buurt van de functie wonen.*

*Terwijl enkel de woonfunctie principieel is toegelaten in woongebied, terwijl uitzonderingen op de woonfunctie dienen te beantwoorden aan twee strikte voorwaarden, met name bestaanbaarheid met de bestemming, zijnde de woonfunctie, en verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving.*

*En terwijl uitzonderingen op de woonfunctie nauwgezet dienen te worden gemotiveerd.*

### *Eerste onderdeel*

*Doordat Uw Raad reeds oordeelde dat inzake de bestaanbaarheid met de bestemming van woongebied dient te worden onderzocht of het aangevraagde tankstation vanwege de “taken van bedrijf” niet in een daartoe aangewezen bestemmingsgebied afgezonderd moet worden.*

*Terwijl niet wordt gemotiveerd waarom de aanvraag bestaanbaar is met de bestemming en niet zou moeten worden afgezonderd in een daartoe aangewezen gebied.*

*Zodat de besteden beslissing werd genomen met schending van artikel 5.1.0 van het KB van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen, van de artikelen 2 en 3 van de Wet van 29 juni 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het motiverings- en zorgvuldigheidsbeginsel.*

### *Tweede onderdeel*

*Doordat Uw Raad reeds oordeelde dat tevergeefs werd opgeworpen dat er ook “met handelsactiviteiten op ca. 500m of zelfs 150m” rekening gehouden mag worden, daar vooreerst de ordening in de onmiddellijke omgeving in ogenschouw moet worden genomen en daar de ordening in de ruimere omgeving minder doorslaggevend is.*

*Terwijl de Deputatie wederom de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving motiveert aan de hand van handelsactiviteiten in de ruimere omgeving, terwijl de Deputatie zelf aangeeft dat de onmiddellijke omgeving wordt gekenmerkt door eengezinswoningen.*

*En terwijl de Deputatie de invloed op de woonfunctie toetst aan de hand van onjuiste en/of irrelevante factoren, zoals de inspanningen die de aanvrager zou leveren.*

*Zodat de besteden beslissing werd genomen met schending van artikel 5.1.0 van het KB van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen, van de artikelen 2 en 3 van de Wet van 29 juni 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het motiverings- en zorgvuldigheidsbeginsel.*

*En zodat verzoekers toepassing vorderen van artikel 37 §1 van het Decreet Vlaamse Bestuursrechtscolleges*

### *Derde onderdeel*

*Doordat de Deputatie slechts verwijst naar de bestaande toestand aan een gewestweg, een eenzijdige mobiliteitsstudie en zogenaamde ‘maximale om te besluiten dat er ‘vermoedelijk’ geen significante hinderaspecten zijn ten opzichte van de omgevende woonfunctie.*

*En doordat de bestaande toestand aan een gewestweg door de Deputatie in algemene termen wordt aangehaald als een vrijbrief voor elke andere activiteit dan wonen, zonder een individuele beoordeling te maken van de plaatselijke toestand.*

*En doordat de zogenaamde ‘maximale inspanningen’ eveneens een loze motivering vormt en als vrijbrief kan dienen voor elke aanvraag.*



*En doordat de bestaande toestand bovendien onjuist wordt voorgesteld door de Deputatie. En doordat de mobiliteitsstudie een onjuist en eenzijdig stuk betreft dat niet onderworpen werd aan het openbaar onderzoek, waarop de Deputatie zich niet zonder meer op kan baseren.*

*En doordat het weinig relevant is of de activiteit al dan niet bijkomend verkeer zal genereren, maar dat het alleszins vaststaat dat er minstens 500 rijbewegingen per dag, dag en nacht, het perceel in kwestie zullen belasten, hetgeen de Deputatie op geen enkele manier in acht neemt, zelfs niet vermeldt in haar beslissing.*

*Terwijl uit art. 5.1.0 van het KB van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen en uit de Rechtspraak van uw Raad volgt dat andere activiteiten dan wonen in woongebied slechts zijn toegelaten voor zover deze taken om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd en voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.*

*En terwijl het zorgvuldigheidsbeginsel als beginsel van behoorlijk bestuur noopt tot een volledig onderzoek van de feitelijke en juridische merites van een vergunningsdossier, hetgeen inhoudt dat zij alle relevante elementen afweegt en bovendien de feitelijke elementen van het dossier zorgvuldig en correct weergeeft.*

*En terwijl het motiveringsbeginsel, nader uitgewerkt door de rechtspraak van de Raad van State, enerzijds (materieel) bepaalt dat de vergunningsverlenende overheid alle relevante elementen in het dossier correct beoordeelt en afweegt en anderzijds (formeel) bepaalt dat elke uitzondering op de woonfunctie zorgvuldig gemotiveerd dient te worden.*

*Zodat de Deputatie de invloed op de woonfunctie toetst aan de hand van onjuiste en/of irrelevante factoren.*

*Zodat de besteden beslissing werd genomen met schending van artikel 5.1.0 van het KB van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen, van de artikelen 2 en 3 van de Wet van 29 juni 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het motiverings- en zorgvuldigheidsbeginsel.*

*Toelichting:*

*Het perceel is volgens het gewestplan gelegen in woonzone. (stuk 7)*

*Art. 5.1.0 van het KB van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen bepaalt:*

*(...)*

*Art. 5.1.0. voorziet dus twee voorwaarden opdat sommige functies kunnen worden toegestaan in woongebied*

- 1. Deze taken dienen om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied worden afgezonderd.*

*De Omzendbrief van 8 juli 1997 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen (B.S. 23 augustus 1997), bepaalt het volgende:*

(...)

2. Deze taken dienen verenigbaar te zijn met de onmiddellijke omgeving. Volgens voornoemde Omzendbrief behoren tot de onmiddellijke omgeving:

*“deze percelen waarop de inplanting en exploitatie van een inrichting een invloed kan hebben. De beoordeling van de verenigbaarheid van een inrichting met de onmiddellijke omgeving moet nauwkeurig en concreet worden gecontroleerd op basis van een omstandige analyse van de algemene aanleg van het betrokken gebied en van de weerslag van (de uitbating van) het gebouw op de levensomstandigheden van de wijk.”*

*Beide voorwaarden dienen cumulatief vervuld te zijn (RvVerg A/2012/0414).*

*Volgens Uw Raad volgt uit deze bepaling dat “inrichtingen voor handel, dienstverlening en kleinbedrijf enkel in woongebied kunnen worden toegestaan indien zij bestaanbaar zijn met de bestemming woongebied en zij verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.” (RvVerg A/2012/0414)*

*De Raad van State (arrest 108.541 van 27 juni 2002) oordeelde dat elke uitzondering zorgvuldig gemotiveerd dient te worden.*

*De –summiere- motivering van de bestreden beslissing werd hoger geciteerd (...).*

#### **EERSTE ONDERDEEL**

*De Deputatie hanteert een foutief uitgangspunt en neemt het eerste uitzonderingscriterium van art. 5.1.0. van het KB van 26 december 1972 simpelweg niet in acht.*

*Uw Raad oordeelde inzake de vernietigde beslissing reeds (stuk 14, overweging 2.3):*

*“De in de bestreden beslissing opgegeven redengeving verantwoordt de bestaanbaarheid van de aanvraag met de bestemming van woongebied niet, evenmin de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving. De bestaanbaarheid met de bestemming van woongebied wordt louter geponeerd zonder enig onderzoek of het aangevraagde tankstation vanwege de “taken van bedrijf” niet in een daartoe aangewezen bestemmingsgebied afgezonderd moet worden.”*

*In de thans bestreden beslissing handelt verwerende partij identiek hetzelfde...*

*Er wordt gemotiveerd als volgt:*

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

*Wederom wordt dus niet gemotiveerd waarom de ‘taken van het bedrijf’ niet in een daartoe aangewezen bestemmingsgebied afgezonderd moeten worden.*

*De Deputatie stelt zelf dat de ‘functie tankstation’ in de buurt van de ‘functie wonen’ thuishoort; zij gaat er dus blijkbaar zelf van uit dat de functie niet thuishoort in woongebied, maar wel in de buurt ervan.*

*Andere functies dan de woonfunctie zijn de uitzondering en zijn slechts toegelaten indien aan de twee voorwaarden voldaan is. De aanvraag is niet principieel in overeenstemming met de planologische bestemming, zijnde wonen, aangezien de aanvraag een handelsfunctie betreft.*

*De Deputatie hanteert dus een foutief uitgangspunt, nu zij de louter de voorwaarde nagaat of de woonfunctie niet verstoord wordt, terwijl handelsfunctie slechts vergunbaar zijn in woongebied voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd. Uit de motivering van de Deputatie blijkt zulks het geval: de taken van bedrijf blijken volgens de Deputatie thuis te horen in de buurt van (en dus niet in) woonzone.*

*De Deputatie schendt art. 5.1.0 van voornoemd KB en maakt geen zorgvuldige en gemotiveerde afweging van alle elementen.*

## **TWEEDE ONDERDEEL**

*Bovendien toetst de Deputatie niet aan de relevante criteria en motiveert niet afdoende waarom de vergunning in overeenstemming zou zijn met de voorwaarden, bepaald in art. 5.1.0. van het KB van 26 december 1972.*

*De Deputatie maakt geen correcte toetsing wat de tweede voorwaarde betreft (verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving).*

*Met het oog op de toepassing van artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit beoordeelt de Deputatie namelijk wederom niet de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving. Opnieuw wordt verwezen naar de ruimere omgeving, om te beweren dat de Molderijk een heterogeen karakter zou hebben.*

*De Raad van State oordeelde in arrest 172.871 van 28 juni 2007 als volgt:*

*“Overwegende dat het bestreden besluit inzake de verenigbaarheid van de autoherstellingswerkplaats met de onmiddellijke omgeving het volgende stelt:*

*"In de onmiddellijke omgeving van de autoherstellingswerkplaats bevinden zich langs de druk bereden steenweg een meubelwinkel, een autohandel, een handel in antieke bouwmaterialen en een textielkleinhandel. Gelet op de aanwezigheid van meerdere handelszaken kan bijgevolg gesteld worden gesteld dat de uitbating van de autoherstellingswerkplaats verenigbaar is met de onmiddellijke omgeving";*

*dat bij het beoordelen van de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving dient te worden uitgegaan van de specifieke kenmerken van de onmiddellijke omgeving die voornamelijk afhankelijk zijn van de aard en het gebruik of de bestemming van de in die omgeving bestaande gebouwen of open ruimten;*

*dat zich in de onmiddellijke omgeving van de aangevraagde inrichting gezinswoningen bevinden evenals percelen die vrij zijn van elke bebouwing, in gebruik zijn als landbouwgrond en weiland en gelegen zijn in landschappelijk waardevol agrarisch gebied; dat uit het louter beschrijvend gegeven van de aanwezigheid van meerdere handelszaken langs de drukbereden steenweg niet blijkt dat de autoherstellingswerkplaats verenigbaar is met de onmiddellijke omgeving;*

(...)

*Uit de aanwezigheid van handelszaken (hoewel door de Deputatie verkeerdelijk in aanmerking genomen, zie verder), volgt dus niet automatisch dat aan de voorwaarden uit art. 5.1.0 van het KB is voldaan. Er dient een individuele afweging gemaakt te worden en de specifieke kenmerken van de omgeving dienen in acht genomen te worden, hetgeen niet is gebeurd.*

*De objectieve hinderlijkheid van de inrichting moet dan ook steeds gekoppeld worden aan het eigen karakter van het betrokken woongebied (zie hoger; Omzendbrief van 8 juli 1997), dat verkeerd wordt beoordeeld door de Deputatie.*

*Het perceel waarop het geplande benzinstation zou worden gevestigd, is gelegen in een residentiële wijk. De Deputatie stelt terecht dat het perceel in kwestie omringd is door villa's met groene voortuin.*

*De handelsactiviteiten die de Deputatie aanhaalt, zijn niet in de nabije omgeving van verzoekers gelegen, hetgeen wordt bevestigd door het advies van de milieudienst van de gemeente Mol in het kader van de milieuvergunning:*

*“Hierbij dient dan ook te worden opgemerkt dat de gevraagde inrichting, hoewel gelegen aan een drukke gewestweg met elders grotere clusters met o.m. handelsactiviteiten, in casu wordt aangevraagd te midden van een omgeving waar hoofdzakelijk residentiële bewoning plaatsvindt. Het tankstation is dan ook volledig omringd door bewoning (ernaast, erachter en ertegenover).”*

*De carwash, die volgens de bestreden beslissing schuin tegenover het perceel in kwestie ligt, bevindt zich in werkelijkheid 150 meter van het perceel in kwestie. Overige handelsactiviteit op de Molderdijk bevindt zich bij het kruispunt met de Ring (Zuiderring), haast 500 meter van het perceel in kwestie gelegen en bovendien bereikbaar via de Ring. (stukken 5 en 9)*

*De Deputatie stelt dan ook ten onrechte dat de bestaande toestand wordt gekenmerkt door een mix van woningen, handelszaken en grootschalige bedrijfsgebouwen. Het perceel in kwestie is gelegen te midden van woningbouw.*

*De Omzendbrief verduidelijkt eveneens dat de afweging gebeurt aan de hand van een “omstandige analyse van de algemene aanleg van het betrokken gebied en van de weerslag van (de uitbating van) het gebouw op de levensomstandigheden van de wijk.”*

*Het gaat evenmin op te verwijzen naar de carwash, aangezien beide percelen niet te vergelijken zijn. Het perceel waarop de carwash gevestigd is, is veel ruimer, langs de achterliggende Huttenstraat te bereiken en langs de Molderdijk te verlaten. Het perceel waarop de aanvrager haar activiteit wenst te vestigen, is niet alleen smaller, het wordt ook volledig (langs 3 perceelsgrenzen) ingesloten door bewoning. (stuk 5)*

*Het voorgaande vormt een letterlijke weergave van de argumentatie van verzoekers in de eerdere procedure. Uw Raad heeft deze argumentatie reeds aanvaard:*

*“Uit de feitelijke beschrijving in de bestreden beslissing kan er worden afgeleid dat de onmiddellijk aanpalende percelen met “villa”s met groene voortuin” bebouwd zijn. De verwerende partij stelt wel dat er zich in de onmiddellijke omgeving ook*

*handelszaken, grootschalige bedrijfsgebouwen en een carwash bevinden, maar zij verduidelijkt niet concreet op welke afstand die van de bouwplaats gelegen zijn. Een dergelijke algemene beschouwing laat niet toe om te beoordelen of het om relevante omgevingsreferenties gaat en geeft geen blijk van een overtuigende feitenvinding.*

*In de beroepen beslissing heeft het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Mol het tankstation niet vergund, onder meer omdat het aangevraagde tankstation “een schaalbreuk ten opzichte van de directe omgeving” vormt, de aanvraag “een geheel ander beeld dan het bestaande straatbeeld van de directe omgeving, met villapercelen met teruggelegen woningen en diepere voortuinen” geeft, en de inplanting van een tankstation op de betrokken locatie “beeldbepalend (zal) zijn en het karakter van dit deel van de Molderdijk in sterke mate (zal) veranderen van een groen residentieel karakter naar een commercieel steenwegkarakter”. Die beoordeling wijst erop dat de bestaanbaarheid van de aanvraag met woongebied en de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving zich niet als een evidentie aandient. In het licht van de andersluidende weigeringsbeslissing in eerste administratieve aanleg klemt de summiere motivering in de bestreden beslissing des te meer.*

*De tussenkomenende partij werpt tevergeefs op dat er ook “met handelsactiviteiten op ca. 500m of zelfs 150m” rekening gehouden mag worden. Zoals blijkt uit artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit, moet het vergunningverlenend bestuur vooreerst de ordening in de onmiddellijke omgeving in ogenschouw nemen. De ordening in de ruimere omgeving is minder doorslaggevend.”*

*Het gezag van gewijsde van het arrest van Uw Raad wordt geschonden.*

*De bestreden beslissing schendt art. 5.1.0 Inrichtingsbesluit: er wordt niet getoetst aan de onmiddellijke omgeving, maar louter verwezen naar de ruimere omgeving.*

*Daarnaast vormt de bestreden beslissing en maakt geen zorgvuldige afweging, noch is de bestreden beslissing afdoende gemotiveerd. Het gezag van gewijsde wordt geschonden.*

*Aangezien verwerende partij kennelijk de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving niet schijnt te willen toetsen, vorderen verzoekers toepassing van artikel 37 §1 Decreet Vlaamse Bestuursrechtscolleges:*

*(...)*

*Verzoekers vorderen dat aan verwerende partij wordt opgelegd dat zij de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving toetst conform artikel 5.1.0 Inrichtingsbesluit, waarbij de onmiddellijke omgeving wordt gedefinieerd als “de percelen waarop de inplanting en exploitatie van een inrichting een invloed kan hebben, zijnde de vrijstaande eengezinswoningen die aanpalen aan het benzinestation.”*

*Het voorgaande volgt uit de hoger geciteerde rechtspraak van de Raad van State (p. 17).*

### **DERDE ONDERDEEL**

*De door de Deputatie in acht genomen elementen zijn bovendien irrelevant en/of onjuist.*

*De Deputatie hanteert een soort vrijbrief om handelsactiviteit toe te laten, zonder een individuele beoordeling te maken.*

1.

*Volgens de Deputatie levert de aanvrager 'veel inspanningen' om de inpassing na te streven en de hinder te beperken.*

*Dergelijk argument houdt reeds principieel geen steek : de hinder dient beoordeelt, niet de inspanningen van de aanvrager.*

*In die optiek is het mogelijk dat een uitbater van een zeer hinderlijke activiteit (bv. een containerpark of discotheek) zeer grote inspanningen levert, maar de hinder werkelijk onaanvaardbaar blijft.*

*Het is ondenkbaar dat de inspanningen volstaan om een vergunning te verlenen.*

*Bovendien zijn die inspanningen wel erg gericht. De zogenaamde groenbuffer dient ernstig gerelativeerd, gelet op de bijgebrachte foto's. Verzoekers, maar ook de achterburen (stuk 16) geven aan dat zij geen privacy meer hebben en rechtstreekse inkijk hebben vanaf de site.*

2.

*Wat betreft de vermelding dat het geplande benzinestation geen bijkomend verkeer met zich mee zou brengen, haalt de Deputatie een weinig relevant gegeven aan.*

*"Het voorgestelde tankstation gaat zich richten op het bestaand passerend verkeer en zal niet veel meer bijkomend verkeer genereren."*

*Om de verenigbaarheid met de nabije omgeving en de bestaanbaarheid met de woonfunctie te toetsen, is het in de eerste plaats relevant welke wijzigingen de activiteit met zich mee zal brengen voor de wijk. Het feit dat er niet veel bijkomend verkeer zou worden gegenereerd (hoewel onzeker), is dan ook weinig relevant.*

*Hetgeen wel relevant is, is dat er minstens 500 rijbewegingen per dag (dag en nacht) over het perceel in kwestie worden uitgevoerd. De deuren van de wagens zullen minstens 500 keer per dag (dag en nacht) dichtklappen, hetgeen - zoals hoger uiteengezet – weerslag heeft op de levensomstandigheden en dus relevant is.*

3.

*Ten slotte, wat betreft de mobiliteitsstudie, verwijzen verzoekers naar het eerste middel. De studie is een eenzijdig en onjuist stuk, niet onderworpen aan het openbaar onderzoek. De Deputatie kan haar beslissing er niet op baseren.*

*De bestreden beslissing schendt art. 5.1.0 van voornoemd KB, verduidelijkt door de Omzendbrief, evenals het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel.*

*..."*

2.

De tussenkommende partij antwoordt:

*"...*

*Eerste onderdeel*

*Verzoekers stellen inzake de 'bestaanbaarheid' met de bestemming woongebied (citaat verzoekschrift tot nietigverklaring pag. 14):*

(...)

*Volgens het gewestplan 'Herentals-Mol', vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 28 juli 1978, is het kadastraal perceel waarop de d.d. 3 augustus 2017 door de deputatie afgeleverde voorwaardelijke vergunning betrekking heeft (in onderhavige replieknota ook 'projectgebied' genoemd) gesitueerd in 'woongebied'. Conform artikel 5.1.0 van het meermaals gewijzigde Koninklijk Besluit van 28 december 1972 (Belgisch Staatsblad d.d. 10 februari 1973) betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen (in onderhavige repliek-nota ook 'Inrichtingsbesluit' genoemd) zijn 'woongebieden' 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, conform het Inrichtingsbesluit, maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.*

*In toepassing van voormelde bepaling dient - voor wat betreft het aspect 'bestaanbaarheid' - zodoende beoordeeld te worden of de via vergunningsaanvraag beoogde 'bedrijfstaken' om redenen van 'goede ruimtelijke ordening' al dan niet afgezonderd moeten worden in een daartoe aangewezen gebied. Derhalve dient er door de vergunningverlenende overheid te worden onderzocht of de aangevraagde 'bedrijfstaken' om redenen van 'goede ruimtelijke ordening' met betreffend 'woongebied' compatibel zijn, zo niet heeft dit immers noodzakelijkerwijze als consequentie dat de aangevraagde 'bedrijfstaken' om redenen van 'goede ruimtelijke ordening' in een ander bestemmingsgebied moeten worden afgezonderd.*

*In het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen d.d. 11 april 2017 met nummer RvVb/A/1617/0759 in de zaak met rolnummer 1415/0207/A/9/0202 waarbij de Raad de door verwerende partij d.d. 25 september 2014 aan tussenkommende partij voorwaardelijk verleende vergunningsbeslissing vernietigde – waardoor de door de deputatie d.d. 3 augustus 2017 door verwerende partij aan tussenkommende partij voorwaardelijk afgeleverde vergunning dient te worden getypeerd als zijnde een 'herstelbeslissing' - stelde de Raad inzake het beoordelen van de 'bestaanbaarheid' met de bestemming woongebied (citaat pag. 16; eigen onderlijning): "Bij het beoordelen van de bestaanbaarheid met de bestemming van woongebied moet er rekening worden gehouden met de aard en de omvang van het bedrijf, waardoor dat laatste inzonderheid om redenen van ruimtelijke ordening niet in het betrokken woongebied kan worden ingeplant, ofwel wegens het intrinsiek hinderlijk of storend karakter van het bedrijf, ofwel wegens het bijzonder karakter van het woongebied (bijvoorbeeld een louter residentiële villawijk of woonpark)."*

*In de voorwaardelijke vergunningsbeslissing d.d. 3 augustus 2017 van de deputatie wordt dienaangaande gesteld:*

- Het voorwerp van de aanvraag (cf. pag. 2) wordt door de deputatie als volgt omschreven (...):*

*"De aanvraag betreft het slopen van de bestaande gebouwen, het rooien van bomen en het bouwen van een tankstation en een technische ruimte. De te slopen bouwwerken betreffen een villa met bijgebouw. Het terrein wordt opnieuw ingericht als tankstation met uitsluitend zelfbediening.*

*De werken omvatten:*

- het oprichten van een tankstation met twee verdeelinstallaties onder een luifel van 18m x 10 m x 5,5m hoog;
- een achterin geplaatste technische ruimte van 4m x 3m x 3,2m hoog;
- een ondergrondse voorraadkamer;
- de aanleg van verharding met in- en uitrit naar Molderdijk van telkens 7m breed;
- aanleggen van groenstroken en visuele groenbuffers langs de zijdelingse en achterste perceelsgrenzen.

De voorziene pompruimte zelf bevindt zich op respectievelijk 13,5m en 15,8m van de zijdelingse perceelsgrens en op ca. 15m van de achterste perceelsgrens. De verharding en luifel komen tot op 1,6m van de rooilijn. De voortuinstrook heeft een diepte van 4,2m met een open groen aanleg.

De aanvraag is gelegen aan de Molderdijk."

- Het door verwerende partij uitgevoerde onderzoek qua 'bestaanbaarheid' (van de aangevraagde bedrijfstaken) wordt door de deputatie als volgt omschreven (...):  
*"De functie tankstation is een dienstverlenende functie die thuishoort in de buurt van de functie wonen maar deze moet ondergeschikt zijn aan dat wonen waarbij de woonfunctie niet verstoord mag worden. Dit dient onderzocht te worden."*
- De 'aard en de omvang van het bedrijf' beoordeelt de deputatie als volgt (...):  
*"De functie tankstation is een dienstverlenende functie (...)"*  
*"Voorliggende aanvraag betreft de oprichting van een tankstation met uitsluitend zelfbediening, na sloop van de bestaande bebouwing op het perceel. Het perceel is gelegen langsheen de Molderdijk N18, een drukke gewestweg. De directe omgeving wordt gekenmerkt door eengezinswoningen in een mix van vrijstaande, halfopen en gesloten bebouwing. (...) Aan de linkerzijde van voorliggend perceel bevindt zich een onverharde doorsteekweg van de Molderdijk naar de Beukenhoflaan, met een breedte van ca. 5m. (...)"*  
*De beperkte omvang van de constructies op het perceel, zijnde twee verdeelinstallaties onder een luifel van 180m<sup>2</sup> en een klein technisch gebouw met een oppervlakte van 12m<sup>2</sup>, stemt overeen met wat er in de omgeving reeds voorkomt, zeker wanneer er wordt vergeleken met de detailhandel dewelke in de ruimere omgeving voorkomt, in het bijzonder met de carwash schuin tegenover voorliggend perceel. (...)"*  
*De ligging van het perceel aan een gewestweg is ideaal voor het voorzien van een tankstation aangezien daar reeds zeer veel verkeer passeert en de wagens niet extra dienen om te rijden langs kleinere wegen en door woonwijken om het tankstation te bereiken. Het voorgestelde tankstation gaat zich richten op dit bestaand passerend verkeer en zal niet veel bijkomend verkeer genereren. (...)"*  
*Het tankstation betreft enkel een luifel van 180m<sup>2</sup>, met daaronder twee verdeelinstallaties en een technisch gebouwtje met een oppervlakte van 12 m<sup>2</sup>. Bijgevolg kan het niet als grootschalige kleinhandel worden aanzien."*
- het 'intrinsiek hinderlijk of storend karakter van het bedrijf' wordt door de deputatie als volgt beoordeeld (...):  
*"Voorliggende aanvraag betreft de oprichting van een tankstation met uitsluitend zelfbediening, na sloop van de bestaande bebouwing op het perceel. Het perceel is gelegen langsheen de Molderdijk N18, een drukke gewestweg. De directe omgeving wordt gekenmerkt door eengezinswoningen in een mix van vrijstaande, halfopen en gesloten bebouwing. (...) Aan de linkerzijde van*



voorliggend perceel bevindt zich een onverharde doorsteekweg van de Molderdijk naar de Beukenhoflaan, met een breedte van ca. 5m. (...)

De ligging van het perceel aan een gewestweg is ideaal voor het voorzien van een tankstation aangezien daar reeds veel verkeer passeert en de wagens niet extra dienen om te rijden langs kleinere wegen en door woonwijken om het tankstation te bereiken. Het voorgestelde tankstation gaat zich richten op dit bestaand passerend verkeer en zal niet veel bijkomend verkeer genereren. Dit blijkt ook uit de in beroep bijgebrachte mobiliteitsstudie.

In deze mobiliteitsstudie wordt duidelijk vermeld dat de observatie werd uitgevoerd in een vakantieperiode, waardoor een extrapolatie noodzakelijk is. Aan de hand van de gedane steekproeftelling en een verkeerstelling van het Agentschap Wegen en Verkeer, kon worden afgeleid in welke mate het verkeer in de avondspits van een vakantieperiode lager ligt dan op een representatieve werkdagavondspits.

Er werd uitgegaan van 250 tankbeurten per dag (niet 200), informatie die gebaseerd is op vergelijkbare tankstations van Gabriels & C°. Op basis van deze gegevens en de geëxtrapoleerde resultaten van de metingen, werd de verkeersimpact van de voorgenomen activiteit beoordeeld. Hieruit blijkt dat de bijkomende verkeersbewegingen die het tankstation met zich meebrengt, niet zullen leiden tot een beduidende verhoging van de verkeersbelasting op de N18 Molderdijk.

Ok werd er een beoordeling gedaan m.b.t. de afwikkeling van de in- en uitrit. De gemiddelde afwikkeling gaat gepaard met een wachttijd van meer dan 20 seconden. Om de wachttijden op de uitrit te beperken, dient er aan de uitrit een linksafslag- en rechtsafslagstrook te worden voorzien. Naast de voorziene bebordingen, dienen tevens bijkomend pijlmarkeringen te worden aangebracht. Deze aanbevelingen worden als voorwaarden in de vergunning opgelegd.

Aan beide zijden van de gewestweg loopt een veelgebruikt (eenrichtings-) fietspad. Om het tankstation te bereiken dient het fietspad telkens worden overgestoken. Een goede zichtbaarheid op de fietsers is dan ook van groot belang. Door de grazige, onbebouwde tussenbermen is er voldoende zicht op dit fietspad voor de aan- en afrijdende wagens. Een van de aanbevelingen uit de mobiliteitsstudie is het plaatsen van een extra verkeersbord om te waarschuwen voor de kruising met het fietspad. (...) Het plaatsen van dit verkeersbord wordt als voorwaarde in de vergunning opgelegd.

Tevens zijn de voorziene op- en uitrit breed genoeg om het vlot in- en uitrijden te garanderen. Met toepassing van de aanbevelingen uit de mobiliteitsstudie wordt de verkeersafhandeling en de doorstroming bevorderd en de verkeersveiligheid verhoogd.

Daarnaast heeft het agentschap Wegen en Verkeer op (...) een voorwaardelijk gunstig advies afgeleverd. De opgelegde voorwaarde heeft enkel betrekking op de verharding en begroeiing op de tussenbermen.

De bestaande groenbeplanting langsheen de beide zijdelingse en achterste perceelsgrenzen wordt bijkomend voorzien van groenbeplanting. De activiteit van het tanken bevindt zich op minstens 13m van de perceelsgrenzen. Deze afstand samen met de groenbuffer zorgen ervoor dat de visuele impact op de onmiddellijke omgeving wordt gereduceerd.

De groenbuffer zorgt niet enkel voor een visuele verlaging van de hinder afkomstig van het tankstation, maar zorgt ook voor een buffering van het geluid van aan- en afrijdende wagens. De aanvraag voorziet zowel in een in- als uitrit waardoor wagens niet hoeven te kruisen of op elkaar te wachten, waardoor er nagenoeg geen geluidshinder van manoeuvrerende wagens zullen zijn. Gezien

*het feit dat de wagens de motor stil dienen te leggen tijdens het tanken, zal er geen geluid afkomstig zijn van stationair draaiende wagens. Gelet op de ligging van het perceel aan de gewestweg zal het omgevingsgeluid afkomstig van deze drukke gewestweg het beperkte geluid dewelke de exploitatie genereert, daarnaast steeds overtijgen.*

*Daarnaast wordt er voorzien in led verlichting dewelke pas in lichtsterkte zal toenemen wanneer het terrein betreden worden. De lichtbundels zijn tevens naar beneden gericht.*

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

- *het ‘bijzonder karakter van het woongebied’ wordt door de deputatie als volgt beoordeeld (...):*

*“Voorliggende aanvraag betreft de oprichting van een tankstation met uitsluitend zelfbediening, na sloop van de bestaande bebouwing op het perceel. Het perceel is gelegen langsheen de Molderdijk N18, een drukke gewestweg. De directe omgeving wordt gekenmerkt door eengezinswoningen in een mix van vrijstaande, halfopen en gesloten bebouwing. In de ruimere omgeving komen kleinschalige handelszaken en grote bedrijfsgebouwen voor. Zo is op ca. 450m in de richting van Balen het tankstation Van Raak gelegen, op ca. 360 m eveneens in de richting van Balen, garage De Lim gelegen, op ca. 500m t.h.v. het kruispunt van de N18 en de N71, een projectgebied gelegen waar zich een Carrefour, een carwash en een McDonalds bevinden en is er nog een carwash gelegen op ca. 100 m, in de richting van Balen, aan de overzijde van de Molderdijk. Op ca. 60m, in de richting van het kruispunt met de N71, bevindt zich de campus ‘De Hutten’, een gesloten afdeling van de gemeenschapsinstelling ‘De Kempen’. Aan de linkerzijde van voorliggend perceel bevindt zich een onverharde doorsteekweg van de Molderdijk naar de Beukenhoflaan, met een breedte van ca. 5m.*

*Uit bovenstaande blijkt dat ondanks de aanpalende percelen bebouwd zijn met vrijstaande eengezinswoningen, dit deel van de Molderdijk niet kan worden getypeerd als een louter residentiële omgeving. De Molderdijk wordt eerder gekenmerkt door een heterogeen karakter. De beperkte omvang van de constructies op het perceel, zijnde twee verdeelinstallaties onder een luifel van 180m<sup>2</sup> en een klein technisch gebouw met een oppervlakte van 12m<sup>2</sup>, stemt overeen met wat er in de omgeving reeds voorkomt, zeker wanneer er wordt vergeleken met de detailhandel dewelke in de ruimere omgeving voorkomt, in het bijzonder met de carwash schuin tegenover voorliggend perceel.*

*De ligging van het perceel aan een gewestweg is ideaal voor het voorzien van een tankstation aangezien daar reeds zeer veel verkeer passeert en de wagens niet extra dienen om te rijden langs kleinere wegen en door woonwijken om het tankstation te bereiken.”*

*Inzake voormelde beoordeling van ‘het bijzonder karakter van het woongebied’ is tussenkomende partij van oordeel dat de deputatie volkomen correct stelt (...) “dat ondanks de aanpalende percelen bebouwd zijn met vrijstaande eengezinswoningen, dit deel van de Molderdijk niet kan worden getypeerd als een louter residentiële omgeving. De Molderdijk wordt eerder gekenmerkt met een heterogeen karakter.” ‘Dit deel’ van de ‘Molderdijk N18, een drukke gewestweg’ heeft, ook volgens tussenkomende partij, immers de ruimtelijke*

verschijningsvorm van de meeste Vlaamse gewestwegen, wat in casu, voor wat betreft het karakter en de verschijningsvorm van de 'onmiddellijke omgeving' (door de deputatie in haar besluit 'directe omgeving' genoemd) 'een mix van vrijstaande, halfopen en gesloten bebouwing' is, wat inderdaad – zoals verwerende partij volkomen terecht in haar beschrijvende beoordeling stipuleert – in een 'heterogeen karakter' van de betreffende onmiddellijke omgeving resulteert, dit ingevolge de aan de 'onmiddellijke omgeving' inherente (door de deputatie vastgestelde) heterogeniteit qua bebouwingstypologie, een 'heterogeen karakter' dat, gelet op de inzake het woord 'residentieel' geldende betekenis bezwaarlijk 'louter residentieel' kan worden genoemd.

Op basis van wat voorafgaat kan tussenkomende partij enkel concluderen dat de deputatie, overeenkomstig artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit, bij het beoordelen van de 'bestaanbaarheid' van het via vergunningsaanvraag beoogde met de bestemming 'woongebied' zowel de aard en de omvang van het bedrijf heeft onderzocht als de intrinsieke hinderlijkheid of het storend karakter van het bedrijf als het karakter van het desbetreffend woongebied, dit teneinde na te gaan of de via vergunningsaanvraag beoogde bedrijfstaken niet, om redenen van goede ruimtelijke ordening, in een daartoe aangewezen gebied moet worden afgezonderd, quod non.

Tussenkomende partij merkt tevens op dat ze het eveneens volkomen oneens is met de stellingname van verzoekers als zou in een gewestplanbestemming 'woongebied' (partieel citaat verzoekschrift tot vernietiging, pag. 14) "enkel de woonfunctie principieel (...) toegelaten (zijn)" (einde partieel citaat) en (partieel citaat verzoekschrift tot vernietiging, pag. 18) "andere functies dan de woonfunctie (...) de uitzondering (zijn)" (einde partieel citaat) en evenmin met de door verzoekers geponeerde stelling die luidt (...): "De aanvraag is niet principieel in overeenstemming met de planologische bestemming, zijnde wonen, aangezien de aanvraag een handelsfunctie betreft." Artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit stipuleert immers (partieel citaat; eigen onderlijning): "De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover (...)" (einde partieel citaat). Aangezien de betekenis van het woord 'alsmede', volgens 'Het Ambtelijk Woordenboek', 'ook' of 'en' is, is tussenkomende partij dan ook van oordeel dat 'de woongebieden', conform artikel 5.1.0. van het Inrichtingsbesluit, 'bestemd (zijn) voor wonen en voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf', weliswaar onder de (dubbele) voorwaarde dat zij (1°) niet wegens de 'taken van bedrijf' die zij uitvoeren, om redenen van goede ruimtelijke ordening, in een daartoe aangewezen gebied afgezonderd moeten worden, met andere woorden effectief 'bestaanbaar' zijn met de vigerende bestemming woongebied, en bovendien (2°) effectief verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.

Onder meer op basis van voormelde verkeerde interpretatie van de bepaling vervat in artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit stellen verzoekers, volkomen ten onrechte (cf. citaat verzoekschrift tot nietigverklaring pag. 18 en pag. 19):

"De deputatie hanteert dus een foutief uitgangspunt, nu zij louter de voorwaarde nagaat of de woonfunctie niet verstoord wordt, terwijl handelsfunctie slechts vergunbaar zijn voor zover deze taken van bedrijf om reden van ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd. Uit de motivering van de Deputatie blijkt zulks het geval: de taken van bedrijf blijken volgens de Deputatie thuis te horen in de buurt van (en dus niet in) woonzone."

*Tussenkomen de partij is van oordeel dat verzoekers spijkers op laag water zoeken door uitsluitend op basis van voormelde zin te stellen (citaat verzoekschrift tot vernietiging, pag. 18):*

*“De Deputatie stelt zelf dat de ‘functie tankstation’ in de buurt van de ‘functie wonen’ thuishoort; zij gaat er dus blijkbaar zelf van uit dat de functie niet thuishoort in woongebied, maar wel in de buurt ervan.”*

*en dat (citaat verzoekschrift tot vernietiging, pag. 14):*

*“(…) verwerende partij simpelweg poneert dat de ‘functie tankstation’ thuishoort in de buurt van de functie wonen.”*

*Het correct interpreteren van betreffende zin leert immers dat de deputatie in deze bedoelde dat ‘een tankstation een dienstverlenende functie is die thuishoort in de buurt van woningen maar ondergeschikt moet zijn aan het wonen, waarbij het wonen als dusdanig niet verstoord mag worden’. Dit blijkt onder meer op basis van navolgende zin (...):*

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

*Overigens volstaat het om ook de daaropvolgende zin uit de door verwerende partij d.d. 3 augustus 2017 genomen voorwaardelijke vergunningsbeslissing te citeren om duidelijk te maken dat verwerende partij, bij het nemen van haar beslissing, het aspect ‘bestaanbaarheid’ in het kader van haar besluitvoering m.b.t. het aangevraagde daadwerkelijk heeft onderzocht. Ter zake verwijst tussenkomen de partij naar navolgende – volledig geciteerde, want uit twee zinnen bestaande - passus vevat in de door verwerende partij d.d. 3 augustus 2017 genomen voorwaardelijke vergunningsbeslissing, een passus die luidt (...):*

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

*Op basis van voormeld citaat van betreffende twee zinnen (die uiteraard rechtstreeks betrekking hebben op elkaar aangezien de tweede zin begint met de woorden ‘Dit dient’) blijkt immers overduidelijk dat- zelfs indien aan de eerste zin de (niet door verwerende partij bedoelde) betekenis wordt gegeven die verzoekers voorstaan – het aspect ‘bestaanbaarheid’ door verwerende partij daadwerkelijk werd onderzocht. De tweede zin van voormeld citaat (die luidt: ‘Dit dient onderzocht te worden.’) betreft immers een opdrachtomschrijving – inzake het onderzoeken van het aspect ‘bestaanbaarheid’ van het aangevraagde - die verwerende partij in casu aan zichzelf (terecht) oplegt. In wat direct na voormelde passus in de door de deputatie d.d. 3 augustus 2017 genomen voorwaardelijke vergunningsbeslissing wordt gestipuleerd wordt immers onder meer het aan het aangevraagde inherente aspect ‘bestaanbaarheid’ door de verwerende partij ten gronde onderzocht. Ter zake verwijst tussenkomen de partij naar de m.b.t. het ‘2de middel – 1ste onderdeel’ reeds in onderhavige repliek geciteerde (relevante) passages uit de door verwerende partij d.d. 3 augustus 2017 genomen voorwaardelijke vergunningsbeslissing.*

*Stellen zoals verzoekers doen (citaat verzoekschrift tot vernietiging, pag. 18):*

*“De Deputatie hanteert een foutief uitgangspunt en neemt het eerste uitzonderingscriterium van art. 5.1.0 van het KB van 26 september 1972 simpelweg niet in acht. Uw Raad oordeelde inzake de vernietigde beslissing reeds (stuk, overweging 2.3): “De in de bestreden beslissing opgegeven redengeving verantwoordt de bestaanbaarheid van de aanvraag met de bestemming woongebied niet, evenmin de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving. De bestaanbaarheid met de bestemming van woongebied wordt louter geponeerd zonder enig onderzoek of het aangevraagde tankstation vanwege de “taken van bedrijf” niet in een daartoe aangewezen bestemmingsgebied afgezonderd moet worden.” In de thans bestreden beslissing handelt verwerende partij identiek hetzelfde... (...) Wederom wordt dus niet gemotiveerd waarom de ‘taken van bedrijf’ niet in een daartoe aangewezen bestemmingsgebied afgezonderd moeten worden.”*

*is dus volstrekt onjuist, aangezien op basis van de ter zake in onderhavige repliek (m.b.t. het ‘2de middel – 1ste onderdeel’) reeds geciteerde relevante passages uit de door verwerende partij d.d. 3 augustus 2017 genomen voorwaardelijke vergunningsbeslissing, die zoals gesteld als een herstelbeslissing dient te worden getypeerd blijkt dat verwerende partij in haar beslissing expliciet aangeeft dat het aspect ‘bestaanbaarheid’ ‘dient te worden onderzocht, wat ze vervolgens ook daadwerkelijk doet om op die basis te concluderen dat (citaat besluit Deputatie, pag. 11 en pag. 13) “dit deel van de Molderdijk niet kan worden getypeerd als een louter residentiële omgeving (...) de beperkte omvang van de constructies op het perceel, zijnde twee verdeelinstallaties onder een luifel van 180m² en een klein technisch bijgebouw stemt overeen met wat in de omgeving voorkomt (...) Gelet op de aanzienlijke afstand van het tankgedeelte t.o.v. de dichtstbijzijnde woningen, het feit dat aan alle veiligheidsvoorschriften en milieunormen voldaan wordt, gelet op de aanwezigheid van een ruime groenbuffer en de ligging aan de gewestweg, kan geoordeeld worden dat de hinder voor omwonenden niet van zulkdanige aard is dat het woongenot in de omgeving verstoord wordt.”*

*Tussenkomende partij is, op basis van de uit de voorwaardelijke vergunningsbeslissing van de deputatie reeds geciteerde passus, dan ook van oordeel dat, conform de stellingname van de Raad inzake het beoordelingsaspect ‘bestaanbaarheid’ vervat in het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen d.d. 11 april 2017 met nummer RvVb/A/1617/0759 (in de zaak met rolnummer 1415/0207/A/9/0202) de ‘bestaanbaarheid’ met de bestemming woongebied daadwerkelijk door verwerende partij werd beoordeeld en dit zowel qua aard en de omvang van het bedrijf, als qua intrinsiek hinderlijk of storend karakter van het bedrijf als qua karakter van het woongebied. Het feit dat op basis van het onderzoeken van betreffende deelaspecten inherent aan het nagaan van de ‘bestaanbaarheid’ van het aangevraagde met de bestemming woongebied daadwerkelijk de compatibiliteit met de bestemming woongebied blijkt – wat als dusdanig ook in het besluit van verwerende partij wordt gestipuleerd, conclusies die bovendien in het door verwerende partij d.d. 3 augustus 2017 genomen beslissing op afdoende wijze worden onderbouwd – impliceert dan ook dat de aangevraagde ‘taken van bedrijf’ niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd om reden dat het gevoerde onderzoek heeft aangetoond dat het aangevraagde effectief ‘bestaanbaar’ is met de bestemming ‘woongebied’.*

*Tevens merkt tussenkomende partij nogmaals op dat het nagaan van het aspect ‘bestaanbaarheid’ in toepassing van art. 5.1.0 van het KB van 28 december 1972 allerminst kan worden omschreven als het ‘eerste uitzonderingscriterium van art. 5.1.0’ (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 18), zoals verzoekers doen, aangezien conform artikel 5.1.0. van het Inrichtingsbesluit, de woongebieden bestemd zijn voor wonen en voor*

*handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf, weliswaar - voor wat betreft handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf - onder de (dubbele) voorwaarde dat zij (1°) niet wegens de 'taken van bedrijf' die zij uitvoeren, om redenen van goede ruimtelijke ordening, in een daartoe aangewezen gebied afgezonderd moeten worden, met andere woorden effectief 'bestaanbaar' zijn met de vigerende bestemming woongebied, en (2°) bovendien effectief verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.*

*Zoals gesteld, poneren verzoekers, eveneens volkomen te onrechte (cf. citaat verzoekschrift tot nietigverklaring pag. 18):*

*“De deputatie hanteert dus een foutief uitgangspunt, nu zij louter de voorwaarde nagaat of de woonfunctie niet verstoord wordt, terwijl handelsfunctie slechts vergunbaar zijn voor zover deze taken van bedrijf om reden van ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd.”*

*Op basis van voormelde citaten uit de door de deputatie d.d. 3 augustus 2017 genomen voorwaardelijke vergunningsbeslissing werd immers expliciet aangetoond dat de deputatie, overeenkomstig artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit, bij het beoordelen van de 'bestaanbaarheid' van de via vergunningsaanvraag beoogde bedrijfstaken met de op die locatie geldende bestemming 'woongebied' zowel de aard en de omvang van het bedrijf heeft onderzocht als de intrinsieke hinderlijkheid of het storend karakter van het bedrijf als het karakter van het desbetreffend woongebied, dit teneinde - op basis van een zorgvuldige en gemotiveerde afweging - na te gaan of de via vergunning beoogde taken van bedrijf niet, om redenen van goede ruimtelijke ordening, in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, quod non. Er is – voor wat betreft de in casu te beoordelen 'bestaanbaarheid' van het aangevraagde met de bestemming van woongebied - dan ook allerminst sprake van een schending door de deputatie van artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit zoals verzoekers ten onrechte beweren (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 14), noch van het in deze schenden van het gezag van gewijsde van het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 14).*

*Hetzelfde geldt voor wat betreft de door verzoekers beweerde het schending van de artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 14) aangezien, op basis van de ter zake in onderhavige repliek (m.b.t. het '2de middel – 1ste onderdeel') reeds geciteerde relevante passages uit de door verwerende partij d.d. 3 augustus 2017 genomen voorwaardelijke vergunningsbeslissing, expliciet melding maakt van door de Motiveringswet opgelegde overwegingen die aan de beslissing van verwerende partij ten grondslag liggen, overwegingen die in casu bovendien, in functie van de genomen beslissing, daadwerkelijk afdoende zijn.*

*Aangezien op basis van de ter zake in onderhavige repliek (m.b.t. het '2de middel – 1ste onderdeel') reeds geciteerde relevante passages uit de door verwerende partij d.d. 3 augustus 2017 genomen voorwaardelijke vergunningsbeslissing bovendien enkel kan worden vastgesteld dat dat alle feitelijk relevante elementen door verwerende partij in casu wel degelijk correct en zorgvuldig werden afgewogen en verwerende partij zodoende met kennis van zaken zorgvuldig heeft beslist is tussenkomen partij van oordeel dat in casu evenmin sprake is van het schenden van het zorgvuldigheidsbeginsel, waarvan verzoekers in hun verzoekschrift melding maken (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 14). Uit de bestreden beslissing voldoende blijkt dat de verwerende partij de argumentatie van de verzoekende partijen niet heeft gevolgd. Het feit dat verzoekende partij het niet eens is met de gevolgen die door de verwerende partij aan hun argumenten is gegeven impliceert op zich immers geen schending van het zorgvuldigheidsbeginsel.*

(...)

Tweede onderdeel

Verzoekers stellen inzake de verenigbaarheid zijn met de onmiddellijke omgeving (citaat verzoekschrift tot nietigverklaring pag. 15):

*“Doordat Uw Raad reeds oordeelde dat tevergeefs werd opgeworpen dat er ook ‘met handelsactiviteiten op ca. 500m of zelfs 150m’ rekening gehouden mag worden, daar vooreerst de ordening in de onmiddellijke omgeving in ogenschouw moeten worden genomen en daar de ordening in de ruimere omgeving minder doorslaggevend is. Terwijl de Deputatie wederom de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving motiveert aan de hand van handelsactiviteiten in de ruimere omgeving, terwijl de Deputatie zelf aangeeft dat de onmiddellijke omgeving wordt gekenmerkt door eengezinswoningen. En terwijl de Deputatie de invloed op de woonfunctie toetst aan de hand van onjuiste en/of irrelevante factoren zoals de inspanningen die de aanvrager zou leveren. Zodat de bestreden beslissing werd genomen met schending van artikel 5.1.0 van het KB van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen, van de artikelen 2 en 3 van de Wet van 29 juni 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het motiverings- en zorgvuldigheidsbeginsel. En zodat verzoekers toepassing vorderen van artikel 37 §1 van het Decreet Vlaamse Bestuursrechtscolleges”*

*Volgens het gewestplan ‘Herentals-Mol’, vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 28 juli 1978, is het projectgebied waarop de d.d. 3 augustus 2017 door de deputatie afgeleverde voorwaardelijke vergunning betrekking heeft gesitueerd in ‘woongebied’. Conform artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit zijn ‘woongebieden’ 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, conform het Inrichtingsbesluit, maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.*

*In het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen d.d. 11 april 2017 met nummer RvVb/A/1617/0759 in de zaak met rolnummer 1415/0207/A/9/0202 waarbij de Raad de inzake betreffende vergunningsaanvraag de voorwaardelijke vergunningsbeslissing van de deputatie d.d. 25 september 2014 vernietigde stelde de Raad (...):*

*“Zoals blijkt uit artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit, moet het vergunningverlenend bestuur vooreerst de ordening in de onmiddellijke omgeving in ogenschouw nemen. De ordening in de ruimere omgeving is minder doorslaggevend.”*

*In de bestreden beslissing wordt inzake het beoordelingsaspect ‘verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving’ onder meer gesteld (...) wat volgt:*

- het voorwerp van de aanvraag (cf. pag. 2) wordt door de deputatie als volgt omschreven (citaat besluit deputatie, pag. 2):*

*“De aanvraag betreft het slopen van de bestaande gebouwen, het rooien van bomen en het bouwen van een tankstation en een technische ruimte. De te slopen bouwwerken betreffen een villa met bijgebouw. Het terrein wordt opnieuw ingericht als tankstation met uitsluitend zelfbediening.*

*De werken omvatten:*

- *het oprichten van een tankstation met twee verdeelinstallaties onder een luifel van 18m x 10 m x 5,5m hoog;*
- *een achterin geplaatste technische ruimte van 4m x 3m x 3,2m hoog;*
- *een ondergrondse voorraadkamer;*
- *de aanleg van verharding met in- en uitrit naar Molderdijk van telkens 7m breed;*
- *aanleggen van groenstroken en visuele groenbuffers langs de zijdelingse en achterste perceelsgrenzen.*

*De voorziene pompruimte zelf bevindt zich op respectievelijk 13,5m en 15,8m van de zijdelingse perceelsgrens en op ca. 15m van de achterste perceelsgrens. De verharding en luifel komen tot op 1,6m van de rooilijn. De voortuinstrook heeft een diepte van 4,2m met een open groen aanleg.*

*De aanvraag is gelegen aan de Molderdijk.”*

- *het voorwerp van de aanvraag wordt door de deputatie als volgt getypeerd (citaat pag. 10, pag. 11 en pag. 12):*

*“De functie tankstation is een dienstverlenende functie (...) Voorliggende aanvraag betreft de oprichting van een tankstation met uitsluitend zelfbediening, na sloop van de bestaande bebouwing op het perceel. (...) Het tankstation betreft enkel een luifel van 180m<sup>2</sup>, met daaronder twee verdeelinstallaties en een technisch gebouwtje met een oppervlakte van 12m<sup>2</sup>. Bijgevolg kan het niet als grootschalige kleinhandel worden aanzien.”*

- *de ‘onmiddellijk omgeving’ wordt door de deputatie als volgt omschreven (citaat pag. 11):*

*“Het perceel is gelegen langsheen de Molderdijk N 18, een drukke gewestweg. De directe omgeving wordt gekenmerkt door eengezinswoningen in een mix van vrijstaande, halfopen en gesloten bebouwing. (...) Aan de linkerszijde van voorliggend perceel bevindt zich een onverharde doorsteekweg van de Molderdijk naar de Beukenhoflaan, met een breedte van ca. 5m.”*

- *de ‘ruimere omgeving’ wordt door de deputatie als volgt omschreven (citaat pag. 11):*

*“In de ruimere omgeving komen kleinschalige handelszaken en grote bedrijfsgebouwen voor. Zo is op ca. 450m in de richting van Balen het tankstation Van Raak gelegen, op ca. 360m eveneens in de richting Balen, garage De Lim gelegen, op ca. 500m t.h.v. het kruispunt van de N18 met de N71, een projectgebied gelegen waar zich een Carrefour, een carwash en een McDonalds bevinden en is er nog een carwash gelegen op ca. 100m, in de richting van Balen, aan de overzijde van de Molderdijk. Op ca. 60m, in de richting van het kruispunt met de N71, bevindt zich campus ‘De Hutten’, een gesloten afdeling van de gemeenschapsinstelling ‘De Kempen’.*

- *de ‘verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving’ van het aangevraagde wordt*
  - *voor wat betreft de ligging van het projectgebied langsheen de gewestweg N18*



*Molderdijk m.i.v. het aan het projectgebied palende fietspad - door de deputatie als volgt beoordeeld (...):*

*“Het perceel is gelegen langsheen de Molderdijk N18, een drukke gewestweg.(...)”*

*De ligging van het perceel aan een gewestweg is ideaal voor het voorzien van een tankstation aangezien daar reeds veel verkeer passeert en de wagens niet extra om dienen te rijden langs kleinere wegen en door woonwijken om het tankstation te bereiken. Het voorgestelde tankstation gaat zich richten op dit bestaand passerend verkeer en zal niet veel bijkomend verkeer genereren. Dit blijkt ook uit de in beroep bijgebrachte mobiliteitsstudie.*

*In deze mobiliteitsstudie wordt duidelijk vermeld dat de observatie werd uitgevoerd in een vakantieperiode, waardoor een extrapolatie noodzakelijk is. Aan de hand van de gedane steekproeftelling en een verkeerstelling van het Agentschap Wegen en Verkeer, kon worden afgeleid in welke mate het verkeer in de avondspits van een vakantieperiode lager ligt dan op een representatieve werkdagavondspits.*

*Er werd uitgegaan van 250 tankbeurten per dag (niet 200), informatie dewelke gebaseerd is op vergelijkbare tankstations van Gabriëls & Co. Op basis van deze gegevens en de geëxtrapolerde resultaten van de metingen, werd de verkeersimpact van de voorgenomen activiteit beoordeeld. Hieruit blijkt dat de bijkomende verkeersbewegingen die het tankstation met zich meebrengt, niet zullen leiden tot een beduidende verhoging van de verkeersbelasting op de N18 Molderdijk.*

*Ook werd een beoordeling gedaan m.b.t. de afwikkeling van de in- en uitrit. De gemiddelde afwikkeling gaat gepaard met een wachttijd van meer dan 20 seconden. Om de wachttijden op de uitrit te beperken, dient er aan de uitrit een linksafslag- en rechtsafslag te worden voorzien. Naast de voorziene bebordingen, dienen tevens bijkomend pijlmarkeringen te worden aangebracht. Deze aanbevelingen worden als voorwaarden in de vergunning opgelegd.*

*Aan beide zijden van de gewestweg loopt een veelgebruikt (eenrichtings-) fietspad. Om het tankstation te bereiken dient het fietspad telkens worden overgestoken. Een goede zichtbaarheid op de fietsers is dan ook van groot belang. Door de grazige, onbebouwde tussenbermen is er voldoende zicht op dit fietspad voor de aan- en afrijdende wagens. Een van de aanbevelingen uit de mobiliteitsstudie is het plaatsen van een extra verkeersbord om te waarschuwen voor de kruising met het fietspad. (...) Het plaatsen van dit verkeersbord wordt als voorwaarde in de vergunning opgelegd.*

*Tevens zijn de voorziene op- en uitrit breed genoeg om het vlot in- en uitrijden te garanderen. Met toepassing van de aanbevelingen uit de mobiliteitsstudie wordt de verkeersafhandeling en de doorstroming bevorderd en de verkeersveiligheid verhoogd.*

*Daarnaast heeft het agentschap Wegen en Verkeer op 18 april 2014 een (...) advies afgeleverd. De opgelegde voorwaarde heeft enkel betrekking op de verharding en begroeiing op de tussenbermen.”*

- de ‘verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving’ van het via vergunningsaanvraag beoogde wordt – voor wat betreft de in de onmiddellijke omgeving gesitueerde woningen - door de deputatie als volgt beoordeeld, een beoordeling die gepaard gaat met het door de deputatie verwijzen naar in de vergunningsaanvraag vervat zijnde maatregelen om de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving’ op dat vlak nog meer te verhogen (...):

*“Uit bovenstaande blijkt dat ondanks de aanpalende percelen bebouwd zijn met vrijstaande eengezinswoningen dit deel van de Molderdijk niet kan worden getypeerd als een louter residentiële omgeving. De Molderdijk wordt eerder gekenmerkt door een heterogeen karakter. De beperkte omvang van de constructies op het perceel, zijnde twee verdeelinstallaties onder een luifel van 180m<sup>2</sup> en een klein technisch gebouw met een oppervlakte van 12m<sup>2</sup>, stemt overeen met wat er in de omgeving reeds voorkomt, zeker wanneer er wordt vergeleken met de detailhandel dewelke in de ruimere omgeving voorkomt, in het bijzonder met de carwash schuin tegenover voorliggend perceel. (...)*

*De bestaande groenbeplanting langsheen de beide zijdelingse en achterste perceelsgrenzen wordt bijkomend voorzien van groenbeplanting. De activiteit van het tanken bevindt zich op minstens 13m van de perceelsgrenzen. Deze afstand samen met de groenbuffer zorgen ervoor dat de visuele impact op de onmiddellijke omgeving wordt gereduceerd.*

*De groenbuffer zorgt niet enkel voor een visuele verlaging van de hinder afkomstig van het tankstation, maar zorgt ook voor een buffering van het geluid van aan- en afrijdende wagens. De aanvraag voorziet zowel in een in- als uitrit waardoor wagens niet hoeven te kruisen of op elkaar te wachten, waardoor er nagenoeg geen geluidshinder van manoeuvrerende wagens zullen zijn. Gezien het feit dat de wagens de motor stil dienen te leggen tijdens het tanken, zal er geen geluid afkomstig zijn van stationair draaiende wagens. Gelet op de ligging van het perceel aan de gewestweg zal het omgevingsgeluid afkomstig van deze drukke gewestweg het beperkte geluid dewelke de exploitatie genereert, daarnaast steeds overtijgen.*

*Daarnaast wordt er voorzien in led verlichting dewelke pas in lichtsterkte zal toenemen wanneer het terrein betreden worden. De lichtbundels zijn tevens naar beneden gericht.*

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

*Inzake voormelde (relevante) citaten m.b.t. de ‘verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving’ van het aangevraagde, voor wat betreft de in de ‘onmiddellijke omgeving’ gesitueerde woningen, vervat in de d.d. 3 augustus 2017 door de deputatie voorwaardelijk verleende vergunning, merkt tussenkomende partij op dat conform de stellingname van de Raad voor Vergunningsbetwistingen, vervat in haar arrest d.d. 11 april 2017 met nummer RvVb/A/1617/0759 in de zaak met rolnummer 1415/0207/A/9/0202 (waarbij de Raad de inzake betreffende vergunningsaanvraag de voorwaardelijke vergunningsbeslissing van de deputatie d.d. 25 september 2014 vernietigde) stelde de (citaat pag. 18; eigen onderlijning): “Zoals blijkt uit artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit, moet het vergunningverlenend bestuur vooreerst de ordening in de onmiddellijke omgeving in ogenschouw nemen. De*

*ordering in de ruimere omgeving is minder doorslaggevend.” de deputatie, in door haar d.d. 3 augustus 2017 genomen voorwaardelijke vergunningsbeslissing, een effectief onderscheid maakt tussen enerzijds de ‘directe omgeving’ en anderzijds de ‘ruimere omgeving’, waarbij het voor zich spreekt dat de ‘directe omgeving’ de ‘onmiddellijke omgeving’ is, meer specifiek de ‘onmiddellijke omgeving’ waarmee het aangevraagde in toepassing van artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit verenigbaar dient te zijn.*

*Stellen zoals verzoekers doen (...) dat:*

*“(...) de Deputatie wederom de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving motiveert aan de hand van handelsactiviteiten in de ruimere omgeving (...)”*

*is, gelet op voormelde (m.b.t. het door verzoekers aangewende ‘2de middel – 2de onderdeel’) geciteerde relevante passages uit de door de verwerende partij d.d. 3 augustus 2017 genomen beslissing, volstrekt onjuist.*

*Zoals gesteld maakt de deputatie, in door haar d.d. 3 augustus 2017 genomen voorwaardelijke vergunningsbeslissing – terdege rekening houdend met de dragende overwegingen van het (vernietigings)arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen d.d. 11 april 2017 met nummer RvVb/A/1617/0759 – in haar beschrijvende beoordeling een effectief onderscheid tussen enerzijds de ‘directe omgeving’ en anderzijds de ‘ruimere omgeving’, waarbij het voor zich spreekt dat de ‘directe omgeving’ de ‘onmiddellijke omgeving’ is, meer specifiek de ‘onmiddellijke omgeving’ die in toepassing van artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit - in eerste instantie – in ogenschouw dient te worden genomen, dit aangezien de ordering in de ruimere omgeving minder doorslaggevend is.*

*Louter op basis van het in ogenschouw nemen van de ‘directe’ en dus ‘onmiddellijke’ omgeving (citaat besluit deputatie, pag. 11) stipuleert verwerende partij:*

*“Uit bovenstaande blijkt dat ondanks de aanpalende percelen bebouwd zijn met vrijstaande eengezinswoningen dit deel van de Molderdijk niet kan worden getypeerd als een louter residentiële omgeving. De Molderdijk wordt eerder gekenmerkt door een heterogeen karakter. De beperkte omvang van de constructies op het perceel, zijnde twee verdeelinstallaties onder een luifel van 180m² en een klein technisch gebouw met een oppervlakte van 12m², stemt overeen met wat er in de omgeving reeds voorkomt (...)”*

*Aangezien de deputatie in voormeld citaat stipuleert dat ‘dit deel van de Molderdijk niet kan worden getypeerd als een louter residentiële omgeving’ is het dan ook overduidelijk dat in casu de met ‘dit deel’ door de deputatie de ‘onmiddellijke omgeving’ van het projectgebied (door de deputatie ‘directe omgeving’ genaamd) wordt bedoeld, wat overigens eveneens uitdrukkelijk blijkt uit het eerste deel van de zin die louter betrekking heeft op de ‘aanpalende percelen’ en die luidt ‘Uit bovenstaande blijkt dat ondanks de aanpalende percelen bebouwd zijn met vrijstaande eengezinswoningen’. Zodoende spreekt het eveneens voor zich dat in de daaropvolgende zin die luidt ‘De Molderdijk wordt eerder gekenmerkt door een heterogeen karakter.’ – temeer deze zin het standpunt van de deputatie verrat in de daaraan voorafgaande zin verduidelijkt, wat expliciet blijkt uit het woord ‘eerder’ - ‘de Molderdijk’ dient te worden geïnterpreteerd als zijnde ‘dit deel van de Molderdijk’, met name de onmiddellijke of directe omgeving van het projectgebied.*

*Dit blijkt evenzeer uit de inhoudelijke stellingname door de deputatie, zoals deze verrat in haar beschrijvende beoordeling, De deputatie stelt immers (citaat besluit deputatie, pag.*

11) “De directe omgeving wordt gekenmerkt door eengezinswoningen, in een mix van vrijstaande, halfopen en gesloten bebouwing.”, dit om de evidente reden dat de directe of onmiddellijke omgeving van het projectgebied - aan de overzijde van de N18 Molderdijk - voorziet in woningen, opgericht in een open (Molderdijk 165 en 167), halfopen (Molderdijk 161, 163, 169 en 173) en gesloten verband (Molderdijk, 171); ‘de aanpalende percelen bebouwd zijn met vrijstaande eengezinswoningen’, met name de rechtstreeks aan het projectgebied aanpalende met vrijstaande eengezinswoningen bebouwde kadastrale percelen dewelke, bekeken vanaf de N18 Molderdijk, gesitueerd zijn aan de rechterzijde (Molderdijk 158) en aan de achterzijde (Beukenhoflaan 5) van het projectgebied en dat ‘aan de linkerzijde (...) zich een onverharde doorsteekweg (...) van de Molderdijk naar de Beukenhoflaan (bevindt), met een breedte van ca. 5m’ waarbij links van deze doorsteekweg, langsheen de N18 Molderdijk en bekeken vanaf deze gewestweg, eveneens een vrijstaande eengezinswoning (Molderdijk 162) is gesitueerd. Op basis van wat voorafgaat is dan ook expliciet aangetoond dat de het ‘eerder (...) heterogeen karakter’ inherent is aan de vastgestelde heterogeniteit qua bebouwingstypologie, in casu ‘een mix van vrijstaande, halfopen en gesloten bebouwing’ en dat aangezien verwerende partij expliciet stelt (citaat besluit deputatie, pag. 11; eigen onderlijning) “De directe omgeving wordt gekenmerkt door eengezinswoningen in een mix van vrijstaande, halfopen en gesloten bebouwing.”, het door de deputatie vastgestelde ‘eerder heterogeen karakter’ dan ook rechtstreeks betrekking heeft op de ‘onmiddellijke omgeving’. Zodoende is het dan ook volkomen onjuist om, zoals verzoekers doen, te stellen dat er (citaat verzoekschrift tot vernietiging; pag. 19):

“Opnieuw wordt verwezen naar de ruimere omgeving, om te beweren dat de Molderdijk een heterogeen karakter zou hebben.”

temeer op basis van wat voorafgaat is aangetoond dat louter door te verwijzen naar de directe of onmiddellijke omgeving, verwerende partij va oordeel is dat ‘dit deel van de Molderdijk’, in casu de onmiddellijke omgeving van het projectgebied, ‘eerder’ gekenmerkt wordt door ‘een heterogeen karakter’.

Tussenkomende partij merkt overigens op dat het andersoortig proberen interpreteren van de besluitvorming van de deputatie zowat een constante is in het door verzoekers ingediende ‘verzoekschrift tot vernietiging’. Daarbij valt het tussenkomende partij op dat dit zoeken naar mogelijke andersoortige interpretaties is ingegeven door het feit dat verzoekers het niet enkel niet eens zijn met de door verwerende partij gehanteerde beoordeling, wat hun goed recht is, maar bovendien hun appreciatiebeoordeling in deze willen opdringen, terwijl het niet meer dan evident is dat verzoekende partij zich qua appreciatiebevoegdheid niet in de plaats kan stellen van de ter zake bevoegde administratieve (vergunningverlenende) overheid. Navolgende zin staft dit (...):

“Het perceel waarop het geplande benzinstation zou worden gevestigd, is gelegen in een residentiële wijk.”

Terecht werd door verwerende partij nochtans geoordeeld (citaat besluit deputatie, pag. 11):  
(...)

Het feit dat de ‘onmiddellijke omgeving’ van het projectgebied, volgens verwerende partij, ‘niet als een louter residentiële omgeving kan worden getypeerd’ is overigens niet meer dan logisch aangezien het woord ‘residentieel’ in deze logischerwijze in zijn spraakgebruikelijke betekenis dient te worden geïnterpreteerd, een betekenis die volgens Van Dale (...) ‘chic, exclusief’ is, wat onder meer bevestigd wordt door de Nederlandse

*Taalunie (...) die stelt dat 'residentieel' in de betekenis van 'exclusief, chic, luxueus' 'standaardtaal' is en 'dit deel' van de 'Molderdijk N18, een drukke gewestweg' is die qua karakter en de verschijningsvorm van de 'onmiddellijke omgeving' (door de deputatie in haar besluit 'directe omgeving' genoemd) door de deputatie gevat wordt omschreven als 'een mix van vrijstaande, halfopen en gesloten bebouwing' is, wat inderdaad – zoals verwerende partij volkomen terecht in haar beschrijvende beoordeling stipuleert – eerder in een 'heterogeen karakter' van de betreffende onmiddellijke omgeving resulteert, dit ingevolge de aan de 'onmiddellijke omgeving' inherente (door de deputatie vastgestelde) heterogeniteit qua bebouwingstypologie, een eerder 'heterogeen karakter' dat, gelet op de inzake het woord 'residentieel' geldende betekenis bezwaarlijk 'louter residentieel' kan worden genoemd.*

*Wat voorafgaat toont evenzeer aan dat, in tegenstelling tot wat verzoekers beweren, het absoluut niet zo is dat (...):*

*“(...) de Deputatie wederom de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving motiveert aan de hand van handelsactiviteiten in de ruimere omgeving (...)”*

*Zoals gesteld maakt verwerende partij, in de door haar d.d. 3 augustus 2017 genomen voorwaardelijke vergunningsbeslissing – terdege rekening houdend met de dragende overwegingen van het (vernietigings)arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen d.d. 11 april 2017 met nummer RvVb/A/1617/0759 – in haar beschrijvende beoordeling een effectief onderscheid tussen enerzijds de 'directe omgeving' en anderzijds de 'ruimere omgeving', waarbij het voor zich spreekt dat de 'directe omgeving' de 'onmiddellijke omgeving' is, meer specifiek de 'onmiddellijke omgeving' waarmee het aangevraagde in toepassing van artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit verenigbaar dient te zijn (en waarbij de ruimere omgeving minder relevant is). Evenwel diende verwerende partij in het kader van deze aanvraag niet enkel, conform artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit, de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving te beoordelen maar bovendien de voor deze aanvraag relevante 'in de omgeving bestaande toestand' dit terdege rekening houdende met de specifieke gegevens van het aangevraagde en met de aandachtspunten en criteria vervat in artikel 4.3.1, §2, eerste lid, 1° en 2° VCRO, die voor zover noodzakelijk of relevant, voor het aangevraagde onderzocht dienen te worden, een eveneens daadwerkelijk door verwerende partij gemaakte beoordeling die, onder meer in het kader van het beoordelen van het aspect 'functionele inpasbaarheid', zoals zal blijken, zowel betrekking heeft op de 'directe omgeving' als de 'ruimere omgeving'. Aangezien in het kader van betreffende aanvraag zodoende zowel de 'onmiddellijke omgeving' (i.t.v. artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit) als de 'onmiddellijke omgeving' én de 'ruimere omgeving' (i.t.v. artikel 4.3.1, §2, eerste lid, 1° en 2° VCRO) diende te worden onderzocht heeft verwerende partij ervoor geopteerd om – mits het maken van een duidelijk onderscheid tussen 'onmiddellijke' en 'ruimere' omgeving – de huidige toestand van deze beide 'omgevingen' samen te beschrijven, wat haar goed recht is temeer geen enkele bepaling haar dat verbiedt. Op basis van het loutere feit dat de huidige toestand van deze 'omgevingen' door verwerende partij samen wordt beschreven – zelfs mits het door verwerende partij uitdrukkelijk gemaakte onderscheid tussen 'onmiddellijke' en 'ruimere' omgeving - stellen dat 'de Deputatie wederom de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving motiveert aan de hand van handelsactiviteiten in de ruimere omgeving', zoals verzoekers expliciet doen (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 15), kan dan ook bezwaarlijk als een ernstige stellingname worden aanzien, te meer uit de voormelde, inzake de in toepassing van artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit geldende 'verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving' door verwerende partij daadwerkelijk inzake de 'onmiddellijke omgeving' gemaakte beoordeling, vervat in voormelde (geciteerde) relevante passages uit haar besluitvorming,*

effectief de verenigbaarheid van het aangevraagde met de onmiddellijke omgeving aantoonde.

Uit de door verwerende partij gemaakte beoordeling van de 'verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving' blijkt expliciet dat zich 'aan de linkerzijde van voorliggend perceel een onverharde doorsteekweg van de Molderdijk naar de Beukenhoflaan, met een breedte van ca. 5m bevindt' en dat het projectgebied 'gelegen is langsheen de Molderdijk N18, een drukke gewestweg', waarbij 'de ligging van het perceel aan een gewestweg ideaal is voor het voorzien van een tankstation' omdat 'daar reeds veel verkeer passeert en de wagens niet extra om dienen te rijden langs kleinere wegen en door woonwijken om het tankstation te bereiken' en omdat 'de bijkomende verkeersbewegingen die het tankstation met zich meebrengt, niet zullen leiden tot een beduidende verhoging van de verkeersbelasting op de N18 Molderdijk'. Tevens blijkt ter zake uit de besluitvorming van verwerende partij expliciet dat dat 'de voortuinstrook (van het projectgebied) een diepte heeft van 4,2m met een open groen aanleg', onder meer op basis waarvan verwerende partij inzake 'het veelgebruikt (eenrichtings-) fietspad' dat 'aan beide zijden van de gewestweg loopt' en dat 'om het tankstation te bereiken telkens dient te worden overgestoken' waardoor 'een goede zichtbaarheid op de fietsers dan ook van groot belang is' er 'door de grazige, onbebouwde tussenbermen voldoende zicht is op dit fietspad voor de aan- en afrijdende wagens', waarbij het de 'door het advies van het agentschap Wegen en Verkeer opgelegde (vergunnings)voorwaarde betrekking heeft op de verharding en begroeiing op de tussenbermen' en waarbij tevens 'de (via het aangevraagde voorziene) aanleg van verharding met in- en uitrit naar Molderdijk van telkens 7m breed' 'breed genoeg is om het vlot in- en uitrijden te garanderen'. Bovendien stipuleert de deputatie inzake de door haar doorgevoerde toetsing van de verenigbaarheid van het aangevraagde dat 'de directe omgeving – lees: de 'onmiddellijke omgeving' van het projectgebied - wordt gekenmerkt door eengezinswoningen in een mix van vrijstaande, halfopen en gesloten bebouwing' waardoor, omwille van de aldus vastgestelde heterogeniteit qua bebouwingstypologieën van deze eengezinswoningen, in casu door de deputatie gevat omschreven als 'een mix van vrijstaande, halfopen en gesloten bebouwing' verwerende partij stipuleert 'dat ondanks (het feit dat) de aanpalende percelen bebouwd zijn met vrijstaande eengezinswoningen - in casu de vrijstaande woningen, palend aan de rechterzijde (Molderdijk 158) en aan de achterzijde (Beukenhoflaan 5) van het projectgebied - dit deel van de Molderdijk niet kan worden getypeerd als een louter residentiële omgeving' en dat zodoende dit deel van 'de Molderdijk eerder wordt gekenmerkt door een heterogeen karakter'. Tevens stelt de deputatie expliciet dat 'het oprichten van een tankstation met twee verdeelinstallaties onder een luifel van 18m x 10 m x 5,5m hoog' en 'een achterin geplaatste technische ruimte van 4m x 3m x 3,2m hoog', 'zijnde twee verdeelinstallaties onder een luifel van 180m<sup>2</sup> en een klein technisch gebouw met een oppervlakte van 12m<sup>2</sup>' qua bovengronds gesitueerde constructies, getuigt van 'de beperkte omvang van de constructies op het perceel' en 'overeen stemt met wat er in de omgeving reeds voorkomt'. Verder stelt de deputatie, inzake de toetsing van het aangevraagde met de 'onmiddellijke omgeving', op basis van het feit dat de aanvraag het 'aanleggen van groenstroken en visuele groenbuffers langs de zijdelingse en achterste perceelsgrenzen' beoogt en het feit dat de 'voorziene pompruimte zelf zich bevindt op respectievelijk 13,5m en 15,8m van de zijdelingse perceelsgrens en op ca. 15m van de achterste perceelsgrens', terdege rekening houdend met het feit dat de 'bestaande groenbeplanting langsheen de beide zijdelingse en achterste perceelsgrenzen bijkomend voorzien wordt van groenbeplanting' en dat 'de activiteit van het tanken zich op minstens 13m van de perceelsgrenzen bevindt' vast dat 'deze afstand (lees: 'minstens 13 meter') samen met de groenbuffer (lees: 'de bestaande groenbeplanting langsheen de zijdelings en achterste perceelsgrenzen in combinatie met de groenbeplanting die bijkomend wordt voorzien via de aanvraag') ervoor zorgen dat de visuele impact op de

*onmiddellijke omgeving wordt gereduceerd.’ om op die basis te stellen: ‘De groenbuffer zorgt niet enkel voor een visuele verlaging van de hinder afkomstig van het tankstation, maar zorgt ook voor een buffering van het geluid van aan- en afrijdende wagens.’ Tevens stipuleert de deputatie: ‘De aanvraag voorziet zowel in een in- als uitrit waardoor wagens niet hoeven te kruisen of op elkaar te wachten, waardoor er nagenoeg geen geluidshinder van manoeuvrerende wagens zullen zijn. Gezien het feit dat de wagens de motor stil dienen te leggen tijdens het tanken, zal er geen geluid afkomstig zijn van stationair draaiende wagens. Gelet op de ligging van het perceel aan de gewestweg zal het omgevingsgeluid afkomstig van deze drukke gewestweg het beperkte geluid dewelke de exploitatie genereert, daarnaast steeds overtuigen. Daarnaast wordt er voorzien in led verlichting dewelke pas in lichtsterkte zal toenemen wanneer het terrein betreden worden. De lichtbundels zijn tevens naar beneden gericht. Om, gelet op wat voorafgaat, te concluderen dat: ‘Gelet op de aanzienlijke afstand van het tankgedeelte t.o.v. de dichtstbijzijnde woningen, het feit dat aan alle veiligheidsvoorschriften en milieunormen voldaan wordt, gelet op de aanwezigheid van een ruime groenbuffer en de ligging aan de gewestweg, kan geoordeeld worden dat de hinder voor omwonenden niet van een zulkdanige aard is dat het woongenot in de omgeving verstoord wordt.’*

*Uit wat voorafgaat blijkt dan ook expliciet dat verwerende partij, in toepassing van art. 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit, in tegenstelling tot wat er ter zake door verzoekende partij ongemotiveerd wordt gesteld wel degelijk een correcte en bovendien afdoende, op basis van relevante criteria van de onmiddellijke omgeving gestoelde, toetsing werd gemaakt van de verenigbaarheid van het aangevraagde met de onmiddellijke omgeving, een toetsing van de verenigbaarheid van het aangevraagde met de onmiddellijke omgeving die, zoals uit wat voorafgaat blijkt, absoluut niet is gebaseerd op basis van ‘handelsactiviteiten in de ruimere omgeving’ zoals verzoekers ten onrechte beweren. Het feit dat verwerende partij daarbij in haar besluitvorming louter (zijdelings) opmerkt (citaat besluit deputatie, pag. 12) “De aanvrager levert veel inspanningen om de inpassing van het tankstation in de woonomgeving maximaal na te streven en de hinder voor de omwonenden te beperken.”, een stelling van verwerende partij die tussenkomende partij enkel kan beamen, geen enkele afbreuk doet aan voormelde vaststelling dat de door de deputatie doorgevoerde toetsing van de verenigbaarheid van het aangevraagde met de onmiddellijke omgeving correct en grondig geschiedde. Essentieel is dan ook dat, uit wat voorafgaat, expliciet blijkt dat de door de deputatie doorgevoerde toetsing van de verenigbaarheid van het aangevraagde met de onmiddellijke omgeving en in het bijzonder de ‘invloed op de woonfunctie’ allerminst door de deputatie geschiedde (citaat verzoekschrift tot vernietiging, pag. 15) “aan de hand van onjuiste en/of irrelevante factoren, zoals de inspanningen die de aanvrager zou leveren.”*

*Uit wat voorafgaat blijkt, volgens tussenkomende partij, tevens dat de door verzoekende partij gemaakte verwijzing naar het arrest van de Raad van State met nummer 172.871 in de zaak A. 125.435/VII-27.617 (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 19) in deze geen hout snijdt, aangezien, uit wat voorafgaat expliciet blijkt dat verwerende partij, ‘bij het beoordelen van de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving diende uit te gaan’ en ook daadwerkelijk is uitgegaan ‘van de specifieke kenmerken van de onmiddellijke omgeving die voornamelijk afhankelijk zijn van de aard en het gebruik of de bestemming van de in die omgeving bestaande gebouwen’ aangezien de deputatie expliciet stelt dat de ‘onmiddellijke omgeving’ van het projectgebied ‘wordt gekenmerkt door eengezinswoningen in een mix van vrijstaande, halfopen en gesloten bebouwing’ en dat de toetsing van het aangevraagde qua verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving zich in casu zodoende allerminst beperkt tot ‘het louter beschrijvend gegeven van de aanwezigheid van meerdere handelszaken langs de drukbereden steenweg’, waarvan*

sprake in het desbetreffend RvS-arrest met nummer 172.871 in de zaak A. 125.435/VII-27.617.

Verder stelt tussenkomende partij vast dat verzoekende partij – eens te meer volstrekt onjuiste - stellingen poneert (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 20) en dit louter op basis van de omzendbrief van 8 juli 1997, –onjuiste stellingen – die tussenkomende partij niet nodig acht om in het kader van onderhavige repliek ten gronde te weerleggen aangezien de Raad voor Vergunningsbetwistingen reeds herhaaldelijk in haar besluitvorming heeft gesteld dat omzendbrieven gericht zijn aan administratieve overheden en zodoende louter richtsnoeren nopens de interpretatie en de toepassing van de bestaande regelgeving bevatten en bijgevolg op generlei wijze een bindend karakter hebben en dat zodoende de eventuele niet-naleving van deze onderrichtingen derhalve, volgens de Raad, onmogelijk kan leiden tot de onwettigheid van de door de vergunningverlenende overheid desgevallend te nemen vergunningsbeslissing. Tussenkomende partij verwijst in deze onder meer naar het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen d.d. 14 april 2015 met nummer A/2015/0221 in de zaak 1314/0108/A/4/0095.

Ondanks het feit dat, zoals gesteld, de deputatie in de door haar d.d. 3 augustus 2017 genomen voorwaardelijke vergunningsbeslissing, een expliciet onderscheid maakt tussen de ‘directe omgeving’ zijnde de qua verenigbaarheid van het aangevraagde, in toepassing artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit, te toetsen ‘onmiddellijke omgeving’ enerzijds en de in casu minder doorslaggevende ‘ruimere omgeving’ anderzijds waarbij de deputatie inzake de in casu te toetsen ‘onmiddellijke omgeving’ enerzijds stelt dat (...):

“De directe omgeving wordt gekenmerkt door eengezinswoningen in een mix van vrijstaande, halfopen en gesloten bebouwing.”

en anderzijds inzake de ‘ruimere omgeving’, die zoals de Raad voor Vergunningsbetwistingen terecht stelt, inzake de te toetsen verenigbaarheid van het aangevraagde, in toepassing artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit, ‘minder doorslaggevend’ is, stelt (...):

“In de ruimere omgeving komen kleinschalige handelszaken en grote bedrijven voor. Zo is op ca. 450m in de richting van Balen het tankstation Van Raak gelegen, op ca. 360m eveneens in de richting Balen, garage De Lim gelegen, op ca. 500m t.h.v. het kruispunt van de N18 met de N71, een projectgebied gelegen waar zich een Carrefour, een carwash en een McDonalds bevinden en is er nog een carwash gelegen op ca. 100m, in de richting van Balen, aan de overzijde van de Molderdijk. Op ca. 60m, in de richting van het kruispunt met de N71, bevindt zich campus ‘De Hutten’, een gesloten afdeling van de gemeenschapsinstelling ‘De Kempen’.”

waardoor de deputatie letterlijk stelt dat (citaat besluit deputatie, pag. 11) “De directe omgeving wordt gekenmerkt door eengezinswoningen in een mix van vrijstaande, halfopen en gesloten bebouwing.” stipuleert verzoekende partij in haar verzoekschrift, begrippe wie kan, inzake het toetsen van de verenigbaarheid van het aangevraagde met de ‘onmiddellijke omgeving (citaat verzoekschrift tot vernietiging, pag. 20):

“De Deputatie stelt dan ook ten onrechte dat de bestaande toestand wordt gekenmerkt door een mix van woningen, handelszaken en grootschalige bedrijfsgebouwen.”



om in de daaropvolgende zin doodleuk vast te stellen (citaat verzoekschrift tot vernietiging, pag. 20):

*“Het perceel is kwestie is gelegen te midden van woningbouw.”,*

*alsof verwerende partij in het kader van de toetsing van het aangevraagde qua verenigbaarheid met de ‘onmiddellijke omgeving’ een andere mening zou toegedaan zijn, quod non.*

*Er is echter meer. Aangezien, op basis van voormelde geciteerde beschrijving van de ‘ruimere omgeving’, de deputatie ook melding maakt van de aan de overzijde van de Molderdijk gesitueerde carwash kan er dan ook bezwaarlijk anders worden geconcludeerd dan dat deze carwash – ook volgens de deputatie – deel uitmaakt van de ‘ruimere omgeving’ en dus niet van de ‘directe omgeving’ of ‘onmiddellijke omgeving’. Desalniettemin vindt verzoekende partij het in casu blijkbaar nodig om in het kader de qua verenigbaarheid van het aangevraagde, in toepassing artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit, te toetsen ‘onmiddellijke omgeving’ naar betreffende carwash expliciet te verwijzen stellende onder meer dat (citaat verzoekschrift tot vernietiging, pag. 20):*

*“De carwash, die volgens de bestreden beslissing schuin tegenover het perceel in kwestie ligt, bevindt zich in werkelijkheid 150 meter van het perceel in kwestie. (...) Het gaat evenmin op te verwijzen naar deze carwash, aangezien beide percelen niet te vergelijken zijn. Het perceel waarop de carwash gevestigd is, is veel ruimer, langs de achterliggende Huttenstraat te bereiken en langs de Molderdijk te verlaten. Het perceel waarop de aanvrager haar activiteit wenst te vestigen, is niet alleen veel smaller, het wordt ook volledig (langs 3 perceelsgrenzen) ingesloten door bewoning.”*

*Hoewel het er op de keper beschouwd niet toe doet aangezien, op basis van wat voorafgaat, verwerende partij betreffende carwash, in de door haar d.d. 3 augustus 2017 voorwaardelijke vergunningsbeslissing expliciet deze carwash aanziet als deel uitmakend van de ruimere context, een ruimere context die in het kader van het nagaan van de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving minder doorslaggevend is, wenst tussenkomende partij ook op laatst uit het verzoekschrift geciteerde passus inhoudelijk te reageren aangezien verzoekers, op basis van onjuistheden in hun verzoekschrift, de Raad voor Vergunningsbetwistingen blijkbaar wil laten geloven dat de deputatie de beslissingen van de Raad, zonder enige gegronde reden, systematisch aan haar laars lapt.*

*Verzoekers stellen inzake de laatst uit het verzoekschrift geciteerde passus immers volkomen ten onrechte dat:*

*1° ‘de carwash zich in werkelijkheid 150 meter van het perceel in kwestie bevindt’*

*terwijl de kadastrale percelen (in casu de percelen kadastraal gekend als A1442I<sup>2</sup> en A1442e<sup>2</sup>) waarop zich deze carwash (‘TOP-WASH’ genaamd) bevindt, op basis van het meetprogramma inherent aan het CadGIS-programma, dat toelaat om het Belgisch kadastraal plan digitaal te consulteren, uitwijst dat betreffende carwash op ca. 90 meter van het projectgebied is gesitueerd, een inderdaad benaderend gemeten afstand die vergelijkbaar is met de benaderend ingeschatte afstand, in casu ca. 100 meter, die ter zake in de d.d. 3 augustus 2017 door verwerende partij genomen beslissing wordt vermeld;*

2° *'het gaat evenmin op te verwijzen naar deze carwash, aangezien beide percelen niet te vergelijken zijn; het perceel waarop de carwash gevestigd is, is veel ruimer'*

*terwijl, eveneens op basis van het meetprogramma inherent aan het CadGIS-programma, dat toelaat om het Belgisch kadastraal plan digitaal te consulteren, net blijkt dat de kadastrale percelen (in casu de percelen kadastraal gekend als A1442I<sup>2</sup> en A1442e<sup>2</sup>) waarop zich deze carwash zich bevindt ('TOP-WASH' genaamd), en het projectgebied qua oppervlakte perfect vergelijkbaar zijn in die zin dat de oppervlakte van het projectgebied 1.352,17 m<sup>2</sup> bedraagt en de terreinoppervlakte waarop zich de self carwash 'TOP-WASH' bevindt ca. 1.200 m<sup>2</sup> omvat; de percelen waarop zich de carwash bevindt zijn dus niet 'veel ruimer' maar wel degelijk 'iets kleiner' dan het projectgebied;*

3° *'het gaat evenmin op te verwijzen naar deze carwash, aangezien beide percelen niet te vergelijken zijn; (...) Het perceel waarop de aanvrager haar activiteit wenst te vestigen, is (...) veel smaller'*

*terwijl, eveneens op basis van het meetprogramma inherent aan het CadGIS-programma, dat toelaat om het Belgisch kadastraal plan digitaal te consulteren, net blijkt dat de kadastrale percelen (in casu de percelen kadastraal gekend als A1442I<sup>2</sup> en A1442e<sup>2</sup>) waarop zich deze carwash zbevindt ('TOP-WASH' genaamd), net zoals het projectgebied langsheen de gewestweg N18 Molderdijk in een perceelsbreedte voorziet van ca. 40 meter (de perceelsbreedte van het projectgebied langsheen de gewestweg N18 Molderdijk betreft ca. 39,73 meter; de perceelsbreedte, langsheen de gewestweg N18 Molderdijk, van het terrein waarop zich de self carwash 'TOP-WASH' bevindt betreft ca. 39,76 meter) en de perceelsbreedte van het projectgebied zodoende geenszins smaller maar wel degelijk effectief vergelijkbaar is;*

4° *'het gaat evenmin op te verwijzen naar deze carwash, aangezien beide percelen niet te vergelijken zijn; het perceel waarop de carwash gevestigd is (...) langs de achterliggende Huttenstraat te bereiken en langs de Molderdijk te verlaten'*

*terwijl betreffende self carwash zich net als het via vergunningsaanvraag beoogde zich ent en richt op de gewestweg N18, omdat deze self carwash, naast een bijkomende ontsluiting via de achterliggende Huttenstraat, effectief – en bovendien rechtstreeks - via de gewestweg N18 wordt ontsloten;*

5° *'het gaat evenmin op te verwijzen naar deze carwash, aangezien beide percelen niet te vergelijken zijn; (...) het perceel waarop de aanvrager haar activiteit wenst te vestigen, (...) wordt ook volledig (langs 3 perceelsgrenzen) ingesloten door bewoning'*

*terwijl verwerende partij in haar beschrijvende beoordeling volkomen terecht expliciet melding maakt van "Het perceel is gelegen langsheen de Molderdijk, een drukke gewestweg." én "Aan de linkerzijde van voorliggend perceel bevindt zich een onverharde doorsteekweg van de Molderdijk naar de Beukenhoflaan, met een breedte van ca. 5m." waardoor het aangevraagde, bekeken vanaf de gewestweg, dus enkel aan de achterzijde en aan de rechterzijde paalt aan bebouwde kadastrale percelen, en bijgevolg allerminst volledig (want langs 2 en niet 3 perceelsgrenzen) ingesloten door bebouwing is, net zoals de kadastrale percelen waarop de carwash is gesitueerd;*

6° *"het gaat evenmin op te verwijzen naar deze carwash"*

*terwijl, op basis van wat voorafgaat, beide percelen effectief vergelijkbaar zijn temeer omdat betreffende self carwash, bekeken vanaf de gewestweg N18, zowel langs de linker- als langs de rechterzijde, wordt geflankeerd door woningen, in casu de recentelijk opgerichte nieuwbouwwoning op de daartoe samengevoegde kadastrale percelen F1512w en F1512x met als adres Molderdijk 181 (die de self carwash 'TOP-WASH' langs links flankeert) en de op het kadastraal perceel A1414n bestaande vrijstaande woning, gesitueerd Molsesteenweg 142 (die de self carwash 'TOP-WASH' langs rechts flankeert); dat zodoende, in tegenstelling tot wat door verzoekers wordt beweerd, de self carwash 'TOP-WASH' op tal van vlakken effectief vergelijkbaar is met het via vergunningsaanvraag in casu beoogde;*

*7° er in betreffende geciteerde passus bovendien sprake is van 'het perceel waarop de aanvrager haar activiteit wenst te vestigen'*

*terwijl de aangevraagde activiteit op betreffend perceel is gevestigd.*

*Tussenkomen de partij merkt nogmaals op dat het opsommen van voormelde 7 onjuistheden in één enkele paragraaf van betreffend verzoekschrift uitsluitend als oogmerk heeft om het tendentiekarakter van betreffend verzoekschrift aan de kaak te stellen, aangezien op basis van wat voorafgaat blijkt dat verwerende partij betreffende carwash niet in haar beoordeling van de verenigbaarheid van het aangevraagde met de onmiddellijke omgeving heeft betrokken. Immers de enige zijn waarin, in het besluit van de deputatie, effectief sprake is van betreffende carwash is navolgende zin (citaat besluit deputatie, pag. 11):*

*"De beperkte omvang van de constructies op het perceel, zijnde twee verdeelinstallaties onder een luifel van 180m<sup>2</sup> en een klein technisch gebouw met een oppervlakte van 12m<sup>2</sup>, stemt overeen met wat er in de omgeving reeds voorkomt, zeker wanneer er wordt vergeleken met de detailhandel dewelke in de ruimere omgeving voorkomt, in het bijzonder met de carwash schuin tegenover voorliggend perceel."*

*Uit deze zin blijkt immers expliciet dat ook zonder 'de detailhandel dewelke in de ruimere omgeving voorkomt, in het bijzonder met de carwash schuin tegenover voorliggend perceel' in ogenschouw te nemen 'de beperkte omvang van de constructies op het perceel, zijnde twee verdeelinstallaties onder een luifel van 180m<sup>2</sup> en een klein technisch gebouw met een oppervlakte van 12m<sup>2</sup>, overeen stemt met wat er in de omgeving reeds voorkomt'.*

*Op basis van wat voorafgaat kan er bovendien bezwaarlijk worden gesteld dat het gezag van gewijsde van het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen d.d. 11 april 2017 met nummer RvVb/A/1617/0759 in de zaak met rolnummer 1415/0207/A/9/0202 waarbij de Raad, inzake betreffende vergunningsaanvraag, de voorwaardelijke vergunningsbeslissing van de deputatie d.d. 25 september 2014 vernietigde, wordt geschonden. (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 21). Zoals gesteld maakt verwerende partij, in de door haar d.d. 3 augustus 2017 genomen voorwaardelijke vergunningsbeslissing in haar beschrijvende beoordeling een effectief onderscheid tussen enerzijds de 'directe omgeving' en anderzijds de 'ruimere omgeving', waarbij het voor zich spreekt dat de 'directe omgeving' de 'onmiddellijke omgeving' is, meer specifiek de 'onmiddellijke omgeving' waarmee het aangevraagde in toepassing van artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit verenigbaar dient te zijn (en waarbij de ruimere omgeving minder relevant is). Uit wat voorafgaat blijkt bovendien expliciet dat verwerende partij, in toepassing van art. 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit, in tegenstelling tot wat er ter zake door verzoekende partij ongemotiveerd*

wordt gesteld (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 19) wel degelijk een correcte en bovendien afdoende, op basis van relevante criteria van de onmiddellijke omgeving gestoelde, toetsing werd gemaakt van de verenigbaarheid van het aangevraagde met de onmiddellijke omgeving, een toetsing van de verenigbaarheid van het aangevraagde met de onmiddellijke omgeving die, zoals uit wat voorafgaat blijkt, absoluut niet is gebaseerd op basis van 'handelsactiviteiten in de ruimere omgeving' zoals verzoekers ten onrechte beweren (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 15), laat staan dat er kan worden gesteld, zoals verzoekers doen (citaat verzoekschrift tot vernietiging, pag. 21) "De bestreden beslissing schendt art. 5.1.0 Inrichtingsbesluit: er wordt niet getoetst aan de onmiddellijke omgeving, maar louter verwezen naar de ruimere omgeving." terwijl op basis van wat voorafgaat op expliciete wijze effectief het tegendeel werd aangetoond. Aangezien, op basis van wat voorafgaat, effectief door tussenkomende partij is aangetoond dat de verwerende partij de verenigbaarheid van het aangevraagde met 'onmiddellijke omgeving' niet enkel daadwerkelijk heeft getoetst maar bovendien op een afdoende wijze heeft getoetst is de door verzoekers gevorderde toepassing van artikel 37 §1 van het Decreet Vlaamse Bestuurscolleges (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 22), volgens tussenkomende partij, eveneens zonder voorwerp.

Tot slot wenst tussenkomende partij duidelijkheidshalve te stipuleren dat er in bestreden beslissing wel degelijk ook een zorgvuldige beoordeling werd gemaakt van de verenigbaarheid van het aangevraagde met de onmiddellijke omgeving in toepassing van artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit, een zorgvuldige beoordeling die ook een rechtstreeks antwoord biedt op de stellingname van de gemeente Mol. De stellingname van de gemeente Mol dat het aangevraagde tankstation "een schaalbreuk ten opzichte van de directe omgeving" vormt wordt immers door verwerende partij weerlegd door de vaststelling dat (citaat besluit deputatie, pag. 11) "De beperkte omvang van de constructies op het perceel, zijnde twee verdeelinstallaties onder een luifel van 180m<sup>2</sup> en een klein technisch gebouw met een oppervlakte van 12m<sup>2</sup>, stemt overeen met wat er in de (onmiddellijke) omgeving reeds voorkomt (...)" ; de stellingname van de gemeente Mol dat het aangevraagde tankstation "een geheel ander beeld dan het bestaande straatbeeld van de directe omgeving, met villapercelen met teruggelegen woningen en diepere voortuinen" geeft, en de inplanting van een tankstation op de betrokken locatie "beeldbepalend (zal) zijn en het karakter van dit deel van de Molderdijk in sterke mate (zal) veranderen van een groen residentiële karakter naar een commercieel steenwegkarakter" wordt bovendien door de deputatie weerlegd op basis van de gemotiveerde vaststelling dat (citaat besluit deputatie, pag. 11; eigen onderlijning) "Uit bovenstaande blijkt dat ondanks de aanpalende percelen bebouwd zijn met vrijstaande eengezinswoningen dit deel van de Molderdijk niet kan worden getypeerd als een louter residentiële omgeving. De Molderdijk wordt eerder gekenmerkt door een heterogeen karakter." , dit zoals gesteld gelet op de aan de onmiddellijke omgeving inherente heterogene bebouwingstypologie die volgens de deputatie (partieel citaat besluit deputatie, pag. 11) "wordt gekenmerkt door eengezinswoningen in een mix van vrijstaande, halfopen en gesloten bebouwing".

(...)

#### Derde onderdeel

Verzoekers stellen (citaat verzoekschrift tot nietigverklaring pag. 15):

(...)

Verwerende partij verwijst allermint 'slechts naar de bestaande toestand aan een gewestweg (...) om te besluiten dat er 'vermoedelijk' geen significante hinderaspecten zijn ten opzichte van de omgevende woonfunctie', zoals verzoekers beweren (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 15), maar toetst nauwgezet de verenigbaarheid van het aangevraagde met de onmiddellijke omgeving en dit conform artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit, om

op die basis onder meer gemotiveerd te oordelen “dat de hinder voor omwonenden niet van zulkdanige aard is dat het woongenot in de omgeving verstoord wordt.”. Tussenkomen de partij merkt bovendien op dat er in de bestreden beslissing sprake is van een expliciete stellingname (in casu: ‘de hinder voor omwonenden is niet van zulkdanige aard dat het woongenot in de omgeving verstoord wordt’) en er zodoende in het besluit geen sprake is van het feit dat er ‘vermoedelijk geen significante hinderaspecten ten opzichte van de woonfunctie zijn’, zoals verzoekers eveneens ten onrechte beweren. Inzake de door verwerende partij, conform artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit, in het kader van haar besluitvorming uitgevoerde toets van de verenigbaarheid van het aangevraagde met de onmiddellijke omgeving verwijst tussenkomen de partij ten gronde naar de in onderhavige nota vervat zijnde repliek inzake het door verzoekende partij aangewende ‘tweede middel – tweede onderdeel’.

Verwerende partij verwijst evenmin ‘slechts (...) naar (...) een eenzijdige mobiliteitsstudie’ (...) om te besluiten dat er ‘vermoedelijk’ geen significante hinderaspecten zijn ten opzichte van de omgevende woonfunctie’ (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 15), zoals verzoekers eveneens beweren. Tussenkomen de partij verwijst in deze ten gronde naar haar in onderhavige nota m.b.t. het eerste door verzoekers aangewende middel vervat zijnde repliek én haar eveneens in onderhavige nota vervat zijnde repliek m.b.t. de eerste twee onderdelen van het door verzoekers aangewende tweede middel waarbij door tussenkomen de partij onder meer expliciet werd aangetoond dat verwerende partij in deze, en dit zowel in haar besluitvorming als in haar finale beslissing, niet enkel ook expliciet verwijst naar het Agentschap Wegen en Verkeer, in casu de wegbeheerder van de ontsluitende gewestweg N18, maar tevens naar het feit dat uit hetgeen hiervoor werd uiteengezet m.b.t. het eerste middel bovendien expliciet blijkt dat de door tussenkomen de partij aangebrachte mobiliteitsstudie door de deputatie in haar besluitvorming enkel als een bijkomend element werd aanzien, wat overigens evenzeer expliciet uit het besluit van de deputatie blijkt. Tussenkomen de partij merkt ook in deze op dat er in het besluit van de deputatie geen sprake is van een het feit dat er ‘vermoedelijk geen significante hinderaspecten ten opzichte van de woonfunctie zijn’, zoals verzoekers verkeerdelijk beweren, maar integendeel van een weloverwogen afweging die leidt tot volgend besluit: “Gelet op de aanzienlijke afstand van het tankgedeelte t.o.v. de dichtstbijzijnde woningen, het feit dat aan alle veiligheidsvoorschriften en milieunormen voldaan wordt, gelet op de aanwezigheid van een ruime groenbuffer en de ligging aan de gewestweg, kan geoordeeld worden dat de hinder voor omwonenden niet van zulkdanige aard is dat het woongenot in de omgeving verstoord wordt”.

Verwerende partij verwijst bovendien evenzeer niet ‘slechts (...) naar (...) een zogenaamde ‘maximale (sic) om te besluiten dat er ‘vermoedelijk’ geen significante hinderaspecten zijn ten opzichte van de omgevende woonfunctie’ (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 15), zoals verzoekers ook ten onrechte beweren. Er vanuit gaande dat verzoekende partij in deze doelt op het feit dat verwerende partij louter bijkomend opmerkt (citaat besluit deputatie, pag. 12) dat “De aanvrager levert veel inspanningen om de inpassing van het tankstation in de woonomgeving maximaal na te streven en de hinder voor de omwonenden te beperken.”, hetgeen allerm minst afbreuk doet aan het feit dat de toetsing van het aangevraagde qua verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving correct geschiedde, wat onder meer impliceert dat in dat kader ook daadwerkelijk de aan het aangevraagde inherente hinder door verwerende partij ten gronde werd beoordeeld teneinde correct te concluderen dat het aangevraagde qua verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving in casu geen inconven iënten stelt en zodoende allerm minst gebaseerd is op de inspanningen die door tussenkomen de partij werden, worden of zullen worden geleverd, laat staan dat er in casu ‘slechts wordt verwezen naar’, laat staan dat ‘de zogenaamde maximale

*inspanningen (in deze) als vrijbrief' fungeert, zoals verzoekers eveneens beweren (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 15). Inzake de door verwerende partij, conform artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit, in het kader van haar besluitvorming uitgevoerde toets van de verenigbaarheid van het aangevraagde met de onmiddellijke omgeving verwijst tussenkomende partij ten gronde nogmaals naar de in onderhavige nota vervat zijnde repliek inzake het door verzoekende partij aangewende 'tweede middel – tweede onderdeel'. Tussenkomende partij merkt tevens nogmaals op dat er in het besluit van de deputatie geen sprake is van het feit dat er 'vermoedelijk geen significante hinderaspecten ten opzichte van de woonfunctie zijn', zoals verzoekers verkeerdelijk beweren, maar integendeel zoals hiervoor reeds gesteld van een weloverwogen afweging die leidt tot volgend besluit: "Gelet op de aanzienlijke afstand van het tankgedeelte t.o.v. de dichtstbijzijnde woningen, het feit dat aan alle veiligheidsvoorschriften en milieunormen voldaan wordt, gelet op de aanwezigheid van een ruime groenbuffer en de ligging aan de gewestweg, kan geoordeeld worden dat de hinder voor omwonenden niet van zulkdanige aard is dat het woongenot in de omgeving verstoord wordt"..*

*Verzoekende partij stipuleert in dat verband tevens (citaat verzoekschrift tot vernietiging, pag. 23): "De zogenaamde groenbuffer dient ernstig gerelativeerd, gelet op de bijgebrachte foto's. Verzoekers, maar ook de achterburen (stuk 16) geven aan dat zij geen privacy meer hebben en rechtstreekse inkijk hebben vanaf de site." Tussenkomende partij merkt eens te meer op dat het in deze noch verzoekers, noch de Raad toekomt om hun of haar beoordeling van de eisen van de goede ruimtelijke ordening in de plaats stellen van die van de bevoegde overheid, in casu de deputatie. Het door verzoekers hanteren van de stellingname vervat in laatst vermeld citaat komt er volgens tussenkomende partij immers simpelweg op neer dat verzoekers aansturen op het ten gronde overdoen van het door verwerende partij gevoerde onderzoek, wat in deze neer komt op aansturen tot bevoegdheidsoverschrijding en aldus bezwaarlijk als legitiem kan worden aanzien.*

*Aangezien verzoekende partij in deze naar foto's verwijst, verwijst tussenkomende partij eveneens naar de aan onderhavige repliek toegevoegde foto's, met name de bijgevoegde stukken 1 t.e.m. 6, dit onder meer teneinde de Raad effectief toe te laten zich een correct beeld te vormen van het buffergroen (in samenspraak met verzoekers door tussenkomende partij uitgevoerde groenaanplantingen die op termijn als buffergroen zullen fungeren evenals het reeds bestaand buffergroen).*

*Bovendien verwijst tussenkomende partij in deze naar het besluit d.d. 3 augustus van verwerende partij. Verwerende partij stipuleert immers in haar voorwaardelijke vergunningsbeslissing (citaat besluit deputatie, pag. 12):*

*"De bestaande groenbeplanting langsheen de beide zijdelingse en achterste perceelsgrenzen wordt bijkomend voorzien van groenbeplanting. De activiteit van het tanken zelf bevindt zich op minstens 13m van de perceelsgrenzen. Deze afstand samen met de groenbuffer zorgen ervoor dat de visuele impact voor de onmiddellijke omgeving wordt gereduceerd.*

*De groenbuffer zorgt niet enkel voor een visuele verlaging van de hinder afkomstig van het tankstation, maar zorgt ook voor een buffering van het geluid van aan- en afrijdende wagens."*

*In de laatst geciteerde passus m.b.t. de groenbeplanting/groenbuffer verwijst verwerende partij, volkomen terecht, qua 'visuele impact/hinder' en qua 'buffering van het geluid' zowel naar de 'langsheen de beide zijdelingse en achterste perceelsgrenzen' 'bestaande*

*groenbeplanting' als naar de 'groenbeplanting die bijkomend wordt voorzien', dit laatste conform de vergunningsaanvraag. Dit impliceert het behouden van het overgrote deel van bestaande beplanting en het effectief en op continue wijze langsheen de zijdelingse en de achterste perceelsgrenzen bijkomend beplanten van de in het aangevraagde voorziene brede groenstroken.*

*Het effectief en op continue wijze langsheen de zijdelingse en de achterste perceelsgrenzen bijkomend beplanten heeft betrekking op het bijkomend beplanten van de in het aangevraagde voorziene brede groenstroken. d.m.v. wintervaste en bijgevolg immer groene beplanting, in casu een haag, bijkomend geflankeerd door bomen en struiken, aanplantingen die inmiddels overigens reeds effectief door tussenkomende partij – in samenspraak met de families Vandersanden en Koppenol, in casu de verzoekers - werden uitgevoerd, waardoor deze aldus (bijkomend) aangeplante groenstroken daadwerkelijk, op termijn, als een permanente brede, wintervaste en bijgevolg immer groene groenbuffer zullen fungeren, groenbuffers die onder meer het aangevraagde visueel integraal zullen onttrekken aan het zicht vanop de rechtstreeks aanpalende kadastrale percelen en omgekeerd, waardoor onder meer het woongenot van de meest nabijgelegen woningen evenals de achterin gelegen woning niet door 'inkijk' of dergelijke zal worden gehypothekeerd. Uiteraard moet de, conform de aangevraagde vergunning, in de groenstroken bijkomend verrichte aanplantingen de kans krijgen om te groeien alvorens effectief – zeker ten opzichte van het achteraan aanpalend perceel – daadwerkelijk te bufferen.*

*Inzake de reeds bestaande beplanting langsheen de linker- en rechter perceelsgrens merkt tussenkomende partij op dat – telkenmale bekeken vanaf de gewestweg N18 – de ca. 36,00 meter lange linker perceelsgrens evenals de doorsteekweg tussen de Molderdijk en de Beukenhoflaan reeds wordt geflankeerd door minstens 10 meter hoge, in elkaar gegroeide, immer groen blijvende, cipressen, wat eveneens geldt voor wat betreft de ca. 32,00 meter lange rechter perceelsgrens. Bijkomend voorziet de rechter perceelsgrens tevens in een ca. 2 meter hoge, volledig gesloten, houten schutting. Het feit dat verzoekers, in hun verzoekschrift, aangeven dat zij 'geen privacy meer hebben en rechtstreekse inkijk hebben vanaf de site' (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 23) kan dan ook bezwaarlijk ernstig worden genomen. Tussenkomende partij verwijst ter zake naar bijgevoegde foto's (stuk 1 t.e.m. 6) en meer specifiek naar de stukken 1, 2, 5 en 6 teneinde de Raad toe te laten zich in deze zelf een objectief oordeel van de feitelijke situatie te vormen. Er weze bovendien herhaald dat ook de langsheen de linker en rechter perceelsgrenzen voorziene brede groenstroken, conform de aanvraag, inmiddels door tussenkomende partij geplant werden wat, op termijn, de reeds bestaande buffering langsheen de zijdelingse perceelsgrenzen enkel zal versterken.*

*Op het ca. 21 meter lange linker deel van de achterste perceelsgrens dat de grens vormt met het kadastraal perceel F1515p<sup>2</sup> is een ca. 3 meter hoge, volledig gesloten, houten schutting aanwezig. Inzake het ca. 18 meter lange rechter deel van de achterste perceelsgrens dat de grens vormt met het kadastraal perceel F1515n<sup>2</sup>, waarop zich een vrijstaande woning (Beukenhoflaan, 5) bevindt, staat er op de perceelsgrens een ca. 2 meter hoge, volledig gesloten, houten schutting. Laatstgenoemd perceel betreft het perceel waarop de woning van mevrouw Christel Roze F Triki staat die de door verzoekers aangebrachte getuigenverklaring (in casu het door verzoekers aangebrachte stuk 16) heeft ondertekend. De langsheen de volledige achterste perceelsgrens eveneens via de aanvraag voorziene groenstrook die minstens 11,5 meter breed is, werd zoals gesteld door tussenkomende partij - conform de vergunningsaanvraag – eveneens reeds integraal aangeplant teneinde, op termijn, als een permanente brede, wintervaste en bijgevolg immer*

groene groenbuffer te fungeren groenbuffers die onder meer het aangevraagde visueel integraal zullen onttrekken aan het zicht vanop de rechtstreeks aanpalende kadastrale percelen en omgekeerd, waardoor ook het woongenot van de meest nabijgelegen achterin gelegen woning niet door 'inkijk' of dergelijke zal worden gehypothekeerd of zoals verwerende partij het in haar besluit d.d. 3 augustus 2017 stelt: 'dat de hinder voor omwonenden niet van zulkdanige aard is dat het woongenot in de omgeving verstoord wordt'.

Nogmaals verwijzend naar de in onderhavige nota vervat zijnde repliek van tussenkomende partij inzake het derde door verzoekers aangewende middel is tussenkomende partij in deze van oordeel dat in deze niet opgaat om te verwijzen naar getuigenverklaringen zoals verzoekers doen, dit onder meer omdat tussenkomende partij enkel kan vaststellen dat de personen die de getuigenverklaringen hebben afgelegd de facto hebben verzaakt aan de hen via het openbaar onderzoek geboden mogelijkheid om hun bezwaren en opmerkingen in deze te doen gelden en er bijgevolg bezwaarlijk aan de bevoegde overheid kan worden verweten dat ze met hun specifieke bezwaren of opmerkingen geen rekening heeft gehouden – wat de facto door verzoekers gebeurt aangezien het door verzoekers ingediende verzoekschrift tot nietigverklaring expliciet naar de getuigenverklaringen en de daarin vervat zijnde bezwaren verwijst - aangezien de bevoegde overheid er geen kennis van had. Daartoe kan worden verwezen naar het arrest van Uw Raad van 11 april 2017 met nummer RvVb/A/1617/0759 in de zaak met rolnummer 1415/0207/A/9/0202 evenals naar het arrest van de Raad van State nr. 120.764 d.d. 20 juni 2003 (...), waarbij tekenmale geoordeeld wordt 'De openbaarmaking van de vergunningsaanvraag door een openbaar onderzoek is voorgeschreven, eensdeels, om degenen die bezwaren zouden hebben tegen de aanvraag de mogelijkheid te bieden om die te doen gelden, anderdeels, om aan het vergunningverlenend bestuur de nodige gegevens te verstrekken zodat het met kennis van zaken kan oordelen.' Tevens verwijst tussenkomende partij in deze naar alle andere argumenten die nopen tot het uit de besluitvorming weren van betreffende door verzoekers toegevoegde getuigenverklaringen, argumenten die in onderhavige nota vervat zijn in de repliek van tussenkomende partij op het derde door verzoekers aangewende middel, meer specifiek in de rubriek 'hinderaspecten'.

Tevens wordt door verzoekers ten onrechte beweerd dat (citaat verzoekschrift tot vernietiging, pag. 15) "de bestaande toestand aan een gewestweg door de Deputatie in algemene termen wordt aangehaald als een vrijbrief voor elke andere activiteit dan wonen, zonder een individuele beoordeling te maken van de plaatselijke toestand." Tussenkomende partij verwijst in deze naar haar in onderhavige nota vervat zijnde repliek inzake de eerste twee onderdelen van het door verzoekende partij aangewende tweede middel, op basis waarvan - m.b.t. het eerste onderdeel van het tweede door verzoekers aangewende middel - tussenkomende partij enkel kan concluderen dat de deputatie, overeenkomstig artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit, bij het te gronde beoordelen van de 'bestaanbaarheid' van het via vergunningsaanvraag beoogde met de bestemming 'woongebied' zowel de aard en de omvang van het bedrijf heeft onderzocht als de intrinsieke hinderlijkheid of het storend karakter van het bedrijf als het karakter van het desbetreffend woongebied, dit teneinde na te gaan of de via vergunningsaanvraag beoogde bedrijfstaken niet, om redenen van goede ruimtelijke ordening, in een daartoe aangewezen gebied moet worden afgezonderd en waarbij - m.b.t. het tweede onderdeel van het tweede door verzoekers aangewende middel - tussenkomende partij enkel kan concluderen dat de deputatie, overeenkomstig artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit, eveneens de verenigbaarheid van het aangevraagde met de onmiddellijke omgeving ten gronde heeft beoordeeld. Tussenkomende partij is dan ook van oordeel dat er in casu wel



degelijk, door verwerende partij, een individuele beoordeling van de aangevraagde bedrijfstaken en de verenigbaarheid ervan met de onmiddellijke desbetreffende onmiddellijke omgeving, waardoor er in casu allerm minst sprake is van een zogenaamde 'vrijbrief voor elke andere activiteit dan wonen', zoals verzoekers ten onrechte beweren.

Verder beweren verzoekers dat 'de bestaande toestand bovendien onjuist wordt voorgesteld door de Deputatie.' (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 15), waarbij op generlei wijze door verzoekers concreet wordt geduid wat er 'onjuist' door verwerende partij zou worden voorgesteld. Tussenkomen de partij kan enkel vaststellen dat verzoekende partij nalaat om concreet aan te tonen dat de verwerende partij inzake de voorstelling van de zogenaamde 'bestaande toestand', wat verzoekers daarmee ook moge bedoelen, foutief handelt, waardoor de door verzoekende partij geponeerde stelling de facto niet enkel volkomen vrijblijvend is maar tussenkomen de partij bovendien de facto in de onmogelijkheid is om hierop ten gronde te repliceren.

Tevens argumenteren verzoekers ten onrechte dat 'de mobiliteitsstudie een onjuist en eenzijdig stuk is dat niet onderworpen werd aan het openbaar onderzoek, waarop de Deputatie zich niet zonder meer kan baseren.' (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 16)

Inzake de stellingname van verzoekers dat 'de mobiliteitsstudie een onjuist en eenzijdig stuk is' (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 16) verwijst tussenkomen de partij naar de in onderhavige nota vervat zijnde repliek inzake het door verzoekers aangewende eerste middel temeer deze stelling in betreffend eerste middel reeds door verzoekers op analoge wijze werd geponeerd in die zin dat verzoekers stelden dat 'deze mobiliteitsstudie niet alle relevante feitelijke elementen in aanmerking neemt en onjuiste bepalingen bevat' (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 10) en tussenkomen de partij hierop ten gronde heeft gerepliceerd. Ten gronde is tussenkomen de partij van oordeel dat 'de mobiliteitsstudie een onjuist en eenzijdig stuk is' enerzijds onjuist en anderzijds irrelevant is aangezien de door tussenkomen de partij vrijwillig aangebrachte mobiliteitsstudie, in casu een niet verplichtend gesteld en bijgevolg louter toelichtend, bijkomend document is. In de repliek houdende de weerlegging van het eerste middel werd reeds aangetoond dat de besluitvorming van verwerende partij correct geschiedde en geenszins essentiële aspecten negeert. Tussenkomen de partij vestigt er in deze evenwel de aandacht op dat de motiveringsplicht die op de verwerende partij in deze rust, niet impliceert, in tegenstelling tot wat de verzoekende partijen beweren, dat zij, als vergunningverlenend bestuursorgaan, alle tot staving van het administratief beroep aangevoerde middelen of argumenten rechtstreeks en punt na punt moet beantwoorden en dat het zodoende voldoende is dat uit de genomen beslissing blijkt op welke met de goede ruimtelijke ordening verband houdende overwegingen de verwerende partij zich heeft gesteund om de aanvraag te vergunnen, wat in casu ook daadwerkelijk het geval is.

Stellen dat 'de mobiliteitsstudie (...) niet onderworpen werd aan het openbaar onderzoek' en zodoende 'de Deputatie zich (hierop) niet zonder meer kan baseren' (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 16), zoals verzoekers doen, is pertinent onjuist om de evidente reden dat betreffende mobiliteitsstudie wel degelijk het voorwerp heeft uitgemaakt van een openbaar onderzoek (gehouden van 10 juni 2017 tot en met 10 juli 2017), dit ingevolge het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen d.d. 11 april 2017 met nummer RvVb/A/1617/0759 (in de zaak met rolnummer 1415/0207/A/9/0202) waarbij de Raad inzake deze aanvraag de door verwerende partij d.d. 25 september 2014 aan tussenkomen de partij voorwaardelijk verleende vergunningsbeslissing vernietigde, dit onder meer omwille van het feit dat betreffende mobiliteitsstudie ten onrechte geen voorwerp had uitgemaakt van het openbaar onderzoek. Inzake de door verzoekers

geponeerde stelling dat 'de Deputatie zich (hierop) niet zonder meer kan baseren.' verwijst tussenkomende partij eens te meer naar haar in onderhavige nota vervat zijnde repliek inzake het door verzoekers aangewende eerste middel. Tussenkomende partij toont in betreffende repliek onder meer aan dat de door toedoen van tussenkomende partij aangebrachte mobiliteitsstudie door de deputatie enkel als een bijkomend element aanzien en als dusdanig in haar besluitvorming betrokken, dit omdat de deputatie van oordeel is dat (citaat besluit deputatie pag. 12): "Met toepassing van de aanbevelingen uit de mobiliteitsstudie (...) de verkeersafhandeling en doorstroming (wordt) bevorderd en de verkeersveiligheid (wordt) verhoogd". Ongenuanceerd stellen zoals verzoekers doen dat 'de Deputatie zich (hierop) niet (...) kan baseren' (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 16) komt opnieuw neer op het zich in de plaats stellen van de ter zake bevoegde administratieve overheid, wat verzoekers geenszins toekomt.

Verder argumenteren verzoekers 'dat het weinig relevant is of de activiteit al dan niet bijkomend verkeer zal genereren maar dat het alleszins vaststaat dat er minstens 500 rijbewegingen per dag, dag en nacht, het perceel in kwestie zullen belasten, hetgeen de Deputatie op geen enkele manier in acht neemt, zelfs niet vermeldt in haar beslissing' (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 16)

Tussenkomende partij neemt akte van het standpunt van verzoekende partij dat het volgens haar blijkbaar 'weinig relevant is of de activiteit al dan niet bijkomend verkeer zal genereren' (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 16), dit terwijl verzoekende partij in het kader van haar eerste middel expliciet argumenteert 'dat de verkeersdienst van de gemeente Mol een negatief advies verleende, aangezien het vanuit verkeerstechnisch oogpunt niet aangewezen is dit wegvlak bijkomend te verzwaren met bijkomende aantrekkingspolen' (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 16). Logischerwijze meent tussenkomende partij dan ook te mogen concluderen dat betreffend standpunt van de verkeersdienst van de gemeente Mol, volgens verzoekende partij, in casu 'weinig relevant' is. De enige vraag die tussenkomende partij zich hierbij stelt is dan ook waarom tussenkomende partij naar dit blijkbaar 'weinig relevante' standpunt, in het daartoe door haar aangewende eerste middel, expliciet verwijst.

Verzoekende partij stelt tevens 'dat het alleszins vaststaat dat er minstens 500 rijbewegingen per dag, dag en nacht, het perceel in kwestie zullen belasten, hetgeen de Deputatie op geen enkele manier in acht neemt, zelfs niet vermeldt in haar beslissing' (cf. verzoekschrift tot vernietiging, pag. 16) Ter zake verwijst tussenkomende partij naar de door verwerende partij d.d. 3 augustus 2017 genomen voorwaardelijke vergunningsbeslissing waarin letterlijk wordt gestipuleerd (citaat besluit deputatie, pag. 11): "Er werd uitgegaan van 250 tankbeurten per dag (niet 200), informatie dewelke gebaseerd is op vergelijkbare tankstations van Gabriëls & C°." De door verzoekers aangehaalde '500 rijbewegingen' is zodoende gebaseerd op het maal twee vermenigvuldigen van de '250 tankbeurten', een aanname (cf. 'er werd uitgegaan van') op basis waarvan, in combinatie met de geëxtrapoleerde resultaten van de metingen, door verwerende partij de verkeersimpact van de aangevraagde activiteit werd beoordeeld aangezien (in de zin volgend op de laatste geciteerd zin uit de d.d. 3 augustus 2017 door verwerende partij genomen voorwaardelijke vergunningsbeslissing) de deputatie dienaangaande stelt (citaat besluit deputatie, pag. 11): "Op basis van deze gegevens en de geëxtrapoleerde resultaten van de metingen, werd de verkeersimpact van de voorgenomen activiteit beoordeeld." Ter zake verwijst tussenkomende partij naar navolgende citaten uit de door verwerende partij d.d. 3 augustus 2017 genomen beslissing, wat expliciet blijkt uit navolgend citaat (...):

(...)  
Verzoekende partij voegt daar aan toe:

*“Hetgeen wel relevant is, is dat er minstens 500 rijbewegingen per dag (dag en nacht) over het perceel in kwestie worden uitgevoerd. De deuren van de wagens zullen minstens 500 keer per dag (dag en nacht) dichtklappen, hetgeen – zoals hoger uiteengezet – weerslag heeft op de levensomstandigheden en dus relevant is.”*

*Tussenkomende partij is evenwel van oordeel dat ook de weerslag van het aangevraagde op de leefomstandigheden door verwerende partij in ogenschouw werd genomen, wat expliciet blijkt uit navolgend citaat (...):*

*(...)*

*Op basis van wat voorafgaat kan er in deze zodoende bezwaarlijk worden gesteld dat het aspect ‘leefomstandigheden’, in het bijzonder het ‘geluidsaspect’ waarop verzoekers in deze klaarblijkelijk doelen, niet door verwerende in ogenschouw werd genomen. Uit wat voorafgaat blijkt immers het tegendeel. Het feit dat de d.d. 3 augustus 2017 door de deputatie genomen beslissing niet expliciet melding maakt van het dichtklappen van de deuren van de wagens die gebruik maken van betreffend tankstation doet daar immers geen afbreuk aan. Immers de motiveringsplicht die op de verwerende partij rust, impliceert niet, in tegenstelling tot wat de verzoekende partijen beweren, dat zij, als vergunningverlenend bestuursorgaan, alle tot staving van het administratief beroep aangevoerde middelen of argumenten rechtstreeks en punt na punt moet beantwoorden. Het is voldoende dat uit de genomen beslissing blijkt op welke met de goede ruimtelijke ordening verband houdende overwegingen de verwerende partij zich heeft gesteund om de aanvraag te vergunnen. (cf. arrest nr. A/2014/0659 d.d. 30 september 2014 in de zaak 1213/0549/SA/2/0517) Tussenkomende partij kan enkel vaststellen dan dit in casu effectief door verwerende partij geschiedde.*

*...”*

3.

De verzoekende partijen dupliceren:

*“ ...*

*EERSTE ONDERDEEL*

*(...)*

*Tussenkomende partij argumenteert zoals zij ook in de voorgaande procedure voor Uw Raad argumenteerde: zij tracht de motivering van de bestreden beslissing aan te vullen met haar eigen motieven en argumenten. Het is echter de bestreden beslissing en de motivering aldaar die beoordeeld dient te worden. Daaruit blijkt nergens dat verwerende partij zich houdt aan het decretale uitgangspunt, integendeel.*

*TWEEDE ONDERDEEL*

*(...)*

*Tussenkomende partij antwoordt daarop dat het perceel waarop deze carwash gevestigd is, een gelijkaardige oppervlakte heeft. Dat is niet relevant: het perceel is langs twee kanten te bereiken (hetgeen door tussenkomende partij wordt erkend...) en biedt daarom meer mogelijkheden.*

*Het voorgaande vormt een letterlijke weergave van de argumentatie van verzoekers in de eerdere procedure. Uw Raad heeft deze argumentatie reeds aanvaard:*

*(...)*

*Ook hier tracht tussenkomende partij verwerende partij een handje toe te steken door de eigen argumenten en motieven in de plaats te stellen van die van de bestreden beslissing. De lange uiteenzetting van tussenkomende partij is echter, zoals de bestreden beslissing,*

*strijdig met het arrest van Uw Raad: de onmiddellijke omgeving is niet heterogeen, zoals tussenkomende partij tracht te benadrukken, maar verwerende partij heeft wel vergund omwille van dit zogenaamde heterogene karakter. Zulks blijkt uit het einde van het citaat van het eerdere arrest.*

#### *DERDE ONDERDEEL*

*(...)*

*Tussenkomende partij blijft de groenbeplanting benadrukken. Realiteit is dat deze beplanting manifest onvoldoende is: er is een enorme geluids- en lichthinder. Terrassen is onmogelijk geworden. Nachtrust wordt verstoord.*

*Zulks blijkt trouwens ook uit de foto's die tussenkomende partij zelf bijbrengt: zoals te zien is op stukken 3-6 van tussenkomende partij, is er wel een zeker groenscherm aan boompjes, maar zijn deze zo dun en ver van elkaar afgelegen, dat men zelfs overdag gewoon door de boompjes heen kijkt naar de aanpalende huizen en tuinen. Uw Raad kan zich voorstellen dat dat 's nachts geeft, wanneer de lampen van auto's daar doorheen schijnen. Geluid wordt door dergelijk onderbroken 'scherm' helemaal niet vermindert.  
..."*

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

Het bouwperceel is volgens het gewestplan 'Herentals-Mol' in woongebied gelegen.

Artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit luidt als volgt:

*" ...*

*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.*

*..."*

Uit artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit volgt dat inrichtingen voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf enkel in woongebied kunnen worden toegestaan onder de dubbele voorwaarde dat zij niet wegens de taken van bedrijf die zij uitvoeren, om redenen van goede ruimtelijke ordening, in een daartoe aangewezen gebied afgezonderd moeten worden, met andere woorden dat zij bestaanbaar zijn met de bestemming van woongebied, en dat zij verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.

Bij het beoordelen van de bestaanbaarheid met de bestemming van woongebied moet er rekening worden gehouden met de aard en de omvang van de inrichting, waardoor die laatste inzonderheid om redenen van ruimtelijke ordening niet in het betrokken woongebied kan worden ingeplant, ofwel wegens het intrinsiek hinderlijk of storend karakter van de inrichting, ofwel wegens het bijzonder karakter van het woongebied.

De beoordeling van de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving moet uitgaan van de specifieke kenmerken van de onmiddellijke omgeving die voornamelijk afhankelijk zijn van de aard en het gebruik of de bestemming van de in die omgeving bestaande gebouwen of open ruimten.

Op grond van de artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet moet de vergunningsbeslissing op afdoende wijze blijken geven van de toets aan artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit. Die motieven moeten in de beslissing zelf terug te vinden zijn en kunnen niet in processtukken worden aangevuld of gecorrigeerd.

2.

Met de bestreden beslissing spreekt de verwerende partij zich opnieuw uit over de aanvraag van de tussenkomenende partij na de vernietiging van haar vergunningsbeslissing met het arrest van 11 april 2017 met nummer RvVb/A/1617/0759. De vernietiging werd onder meer wegens niet afdoende motivering van de toets van de aanvraag aan artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit uitgesproken. Het arrest overweegt:

“ ...

*In de bestreden beslissing stelt de verwerende partij dat de aanvraag “principeel in overeenstemming (is) met [de] planologische bestemming van het gewestplan”.*

*Waar de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld, overweegt de verwerende partij dat er aan de linker-, rechter- en achterzijde van de bouwplaats villa's met groene voortuin staan. De bebouwing in de onmiddellijke omgeving wordt vervolgens omschreven als “een mix van vrijstaande, halfopen en gesloten bebouwingen, type woningen, handelszaken en grootschalige bedrijfsgebouwen” en een carwash “schuin tegenover het perceel”. De verwerende partij motiveert dat er “vermoedelijk geen significante hinderaspecten ten opzichte van de omgevende woonfunctie (zijn)” vanwege “het beperkt aantal pompinstallaties, de inplanting van de eigenlijke tankzone tegenoverstaande van de aanpalende woningen, het bestaande achtergrondlawaai en de bestaande verlichting van het verkeer op de Molderdijk”. Voorts stelt de verwerende partij vast dat de aanvraag een groenbuffer “om inkijk te beletten” en “verlichting die pas in lichtsterkte zal toenemen wanneer het terrein betreden wordt” als maatregelen tegen hinder bevat. Op grond van de mobiliteitsstudie van de tussenkomenende partij besluit de verwerende partij dat de impact op de mobiliteit en de verkeersveiligheid aanvaardbaar is.*

*(...)*

*De in de bestreden beslissing opgegeven redengeving verantwoordt de bestaanbaarheid van de aanvraag met de bestemming van woongebied niet, evenmin de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving. De bestaanbaarheid met de bestemming van woongebied wordt louter geponeerd zonder enig onderzoek of het aangevraagde tankstation vanwege de “taken van bedrijf” niet in een daartoe aangewezen bestemmingsgebied afgezonderd moet worden.*

*Uit de feitelijke beschrijving in de bestreden beslissing kan er worden afgeleid dat de onmiddellijk aanpalende percelen met “villa's met groene voortuin” bebouwd zijn. De verwerende partij stelt wel dat er zich in de onmiddellijke omgeving ook handelszaken, grootschalige bedrijfsgebouwen en een carwash bevinden, maar zij verduidelijkt niet concreet op welke afstand die van de bouwplaats gelegen zijn. Een dergelijke algemene beschouwing laat niet toe om te beoordelen of het om relevante omgevingsreferenties gaat en geeft geen blijk van een overtuigende feitenvinding.*

*In de beroepen beslissing heeft het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Mol het tankstation niet vergund, onder meer omdat het aangevraagde tankstation “een schaalbreuk ten opzichte van de directe omgeving” vormt, de aanvraag “een geheel ander beeld dan het bestaande straatbeeld van de directe omgeving, met villapercelen met teruggelegen woningen en diepere voortuinen” geeft, en de inplanting van een tankstation op de betrokken locatie “beeldbepalend (zal) zijn en het karakter van dit deel van de Molderdijk in sterke mate (zal) veranderen van een groen residentieel karakter naar een commercieel steenwegkarakter”. Die beoordeling wijst erop dat de bestaanbaarheid van de aanvraag met woongebied en de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving zich niet als een evidentie aandient. In het licht van de andersluidende weigeringsbeslissing in eerste administratieve aanleg klemmt de summiere motivering in de bestreden beslissing des te meer.*

*De tussenkomenende partij werpt tevergeefs op dat er ook “met handelsactiviteiten op ca. 500m of zelfs 150m” rekening gehouden mag worden. Zoals blijkt uit artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit, moet het vergunningverlenend bestuur vooreerst de ordening in de onmiddellijke omgeving in ogenschouw nemen. De ordening in de ruimere omgeving is minder doorslaggevend.*

*...*

3.

De verwerende partij motiveert in de bestreden beslissing:

*“...*

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

*Voorliggende aanvraag betreft de oprichting van een tankstation met uitsluitend zelfbediening, na sloop van de bestaande bebouwing op het perceel. Het perceel is gelegen langs de Molderdijk N18, een drukke gewestweg. De directe omgeving wordt gekenmerkt door eengezinswoningen in een mix van vrijstaande, halfopen en gesloten bebouwing. In de ruimere omgeving komen kleinschalige handelszaken en grote bedrijfsgebouwen voor. Zo is op ca. 450m in de richting van Balen het tankstation Van Raak gelegen, op ca. 360m eveneens in de richting van Balen, garage De Lim gelegen, op ca. 500m t.h.v. het kruispunt van de N18 met de N71, een projectgebied gelegen, waar zich een Carrefour, een carwash en een McDonalds bevinden en is er nog een carwash gelegen op ca. 100m, in de richting van Balen, aan de overzijde van de Molderdijk. Op ca. 60m, in de richting van het kruispunt met de N71, bevindt zich campus ‘De Hutten’, een gesloten afdeling van de gemeenschapsinstelling ‘De Kempen’. Aan de linkerzijde van voorliggend perceel bevindt zich een onverharde doorsteekweg van de Molderdijk naar de Beukenhoflaan, met een breedte van ca. 5m.*

*Uit bovenstaande blijkt dat ondanks de aanpalende percelen bebouwd zijn met vrijstaande eengezinswoningen, dit deel van de Molderdijk niet kan worden getypeerd als een louter residentiële omgeving. De Molderdijk wordt eerder gekenmerkt met een heterogeen karakter. De beperkte omvang van de constructies op het perceel, zijnde twee verdeelinstallaties onder een luifel van 180m<sup>2</sup> en een klein technisch bijgebouw met een oppervlakte van 12m<sup>2</sup>, stemt overeen met wat er in de omgeving reeds voorkomt, zeker wanneer er wordt vergeleken met de detailhandel dewelke in de ruimere omgeving voorkomt, in het bijzonder met de carwash schuin tegenover voorliggend perceel.*

*...”*

4.

De verwerende partij lokaliseert handelszaken, dienstverlenende functies en een gemeenschapsinstelling om te besluiten dat de omgeving een heterogeen en geen louter residentieel karakter heeft. Gelet op de opgegeven afstanden tot de bouwplaats, stellen de verzoekende partijen terecht dat de verwerende partij een ruime perimeter hanteert om tot dat besluit te komen en de verenigbaarheid van de aanvraag met de onmiddellijke omgeving te motiveren.

In de feitelijke beschrijving van de omgeving luidt het dat er aan de linker-, rechter- en achterzijde van het perceel villa's met groene voortuin staan. Dat strookt met de beschrijving in de beslissing van 14 mei 2014 in eerste administratieve aanleg dat de af te breken villa "in een segment (ligt) met meerdere dergelijke villa's met groene voortuin" en dat er aan de overzijde van de weg "kleinschaligere woningen in halfopen bebouwing (liggen)". Onder de beoordeling ten gronde overweegt de verwerende partij dat de "directe omgeving" zich laat kenmerken door eengezinswoningen in een mix van vrijstaande, halfopen en gesloten bebouwing. De opgegeven omgevingsreferenties laten niet toe om te besluiten dat de onmiddellijke omgeving op het vlak van gebruik of bestemming van de aanwezige bebouwing heterogeen zou zijn, evenmin om voorbij te gaan aan de andersluidende beoordeling in de beslissing van het college van burgemeester en schepenen dat, anders dan de aanpalende percelen met villa, de groene voortuin tot een smalle groenstrook aan de rooilijn herleid wordt, en het beeld van de directe omgeving door de aanvraag in sterke mate "van een groen residentieel karakter naar een commercieel steenwegkarakter" verandert.

5.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

### **C. Derde middel**

Het derde middel wordt niet onderzocht omdat het niet tot een ruimere vernietiging kan leiden.

## **VII. TOEPASSING VAN ARTIKEL 37 DBRC-DECREET**

1.

De verzoekende partijen koppelen aan het tweede middel het verzoek dat de verwerende partij het bevel opgelegd wordt om de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving in overeenstemming met artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit te toetsen, waarbij de onmiddellijke omgeving als de vrijstaande eengezinswoningen die palen aan het aangevraagde benzinestation bepaald wordt.

2.

Het gezag van gewijsde strekt zich uit tot de motieven die noodzakelijk aan de vernietiging ten grondslag liggen. Er wordt geoordeeld dat met de gegrondverklaring van het tweede middel en de daarin aangenomen onwettigheid de contouren van de te nemen herstelbeslissing duidelijk afgebakend zijn. De gevorderde injunctie wordt niet opgelegd.

## **VIII. KOSTEN**

Met toepassing van artikel 33 DBRC-decreet worden de kosten van het beroep, bestaande uit het rolrecht, ten laste van de verwerende partij als ten gronde in het ongelijk gestelde partij gelegd.

Op grond van artikel 21, §7 DBRC-decreet kan de aanspraak van de verzoekende partijen op een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro worden ingewilligd.

## BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van nv GABRIELS & CO is ontvankelijk.
2. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 3 augustus 2017 waarbij aan de tussenkomende partij een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden verleend wordt voor het slopen van gebouwen, het rooien van bomen, en het bouwen van een tankstation en een technische ruimte op het perceel gelegen te 2400 Mol, Molderdijk 160, met als kadastrale omschrijving afdeling 4, sectie F, nummer 1515Z2.
3. De Raad beveelt de verwerende partij om een nieuwe beslissing te nemen over het administratief beroep van de tussenkomende partij 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, bestaande uit het rolrecht bepaald op 400 euro, en een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro verschuldigd aan de verzoekende partijen, 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 1 oktober 2019 door de negende kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de negende kamer,

Yannick DEGREEF

Geert DE WOLF