

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 22 november 2016 met nummer RvVb/S/1617/0342
in de zaak met rolnummer 1516/RvVb/0629/SA

Verzoekende partijen	<p>1. het college van burgemeester en schepenen van de gemeente ERPE-MERE</p> <p>2. de gemeente ERPE-MERE, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen</p> <p>vertegenwoordigd door advocaat Jürgen DE STAERCKE met woonplaatskeuze op het kantoor te 9550 Herzele, Dries 77</p>
Verwerende partij	<p>de deputatie van de provincieraad van OOST-VLAANDEREN</p> <p>vertegenwoordigd door mevrouw Kaat VAN KEYMEULEN</p>
Tussenkommende partijen	<p>1. bvba MEGENT</p> <p>vertegenwoordigd door advocaten Wim DE CUYPER en Roy VANDER CRUYSSSEN met woonplaatskeuze op het kantoor te 9100 Sint-Niklaas, Vijfstraten 57</p> <p>2. GmbH & Co KG LIDL BELGIUM</p> <p>vertegenwoordigd door advocaten Laurent PROOT en Karolien BEKÉ met woonplaatskeuze op het kantoor te 9000 Gent, Kasteellaan 141</p>

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 30 mei 2016 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 24 maart 2016.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de eerste tussenkommende partij tegen de weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Erpe-Mere van 10 november 2015 ingewilligd.

De verwerende partij heeft aan de eerste tussenkommende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend onder voorwaarden voor het bouwen van nieuwe burelen en handelsruimte na afbraak van de bestaande bebouwing op de percelen gelegen te 9420 Erpe-Mere, Gentsesteenweg 6-8 met als kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie B, nummers 0213C, 0213L, 0215E, 0216L 0216M, 0226G en 0226K.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

1.

De eerste tussenkomende partij verzoekt met een aangetekende brief van 8 augustus 2016 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de eerste tussenkomende partij met een beschikking van 23 augustus 2013 toe in de debatten.

De tweede tussenkomende partij verzoekt met een aangetekende brief van 11 augustus 2016 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tweede tussenkomende partij met een beschikking van 23 augustus 2016 toe in de debatten.

2.

De verwerende partij dient een nota betreffende de vordering tot schorsing in en legt het administratief dossier neer. De argumentatie van de tussenkomende partijen betreffende de vordering tot schorsing is vervat in hun verzoekschriften tot tussenkomst.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot schorsing op de openbare zitting van 20 september 2016.

Advocaat Jürgen DE STAERCKE voert het woord voor de verzoekende partijen, mevrouw Kaat VAN KEYMEULEN voert het woord voor de verwerende partij, advocaat Roy VAN DER CRUYSEN voert het woord voor de eerste tussenkomende partij en advocaat Laurent PROOT voert het woord voor de tweede tussenkomende partij.

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

III. FEITEN

De eerste tussenkomende partij dient op 2 juli 2015 bij de eerste verzoekende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “het bouwen van een handelsruimte en burelen na afbraak van de bestaande bebouwing” op de percelen gelegen te 9420 Erpe-Mere, Gentssteenweg 6-8.

De aanvraag beoogt het slopen van de bestaande bebouwing op het terrein en het rooien van de aanwezige bomen, en vervolgens het bouwen van twee deelvolumes. Het eerste volume betreft een nieuw notariaat met handelsruimte op het gelijkvloers, het tweede volume een winkelruimte die door de tweede tussenkomende partij uitgebaat zal worden. Op het terrein worden er bovengronds 177 parkeerplaatsen, 26 fietsenstalplaatsen en een laad- en loszone voor vrachtwagens aangelegd.

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem’, vastgesteld met koninklijk besluit van 30 mei 1978 in woongebied.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het door de Vlaamse regering op 10 juli 2003 definitief vastgestelde gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, 'Afbakening stedelijk gebied Aalst', zonder dat de percelen in een specifiek deelplan opgenomen worden.

Tijdens het openbaar onderzoek, dat van 18 augustus 2015 tot en met 16 september 2015 gehouden wordt, worden er 33 individuele bezwaarschriften en zeven collectieve bezwaarschriften ingediend.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken adviseert op 17 augustus 2015 gunstig.

De brandweer adviseert op 17 augustus 2015 voorwaardelijk gunstig.

De dienst Integraal Waterbeleid van de provincie adviseert op 14 september 2015 voorwaardelijk gunstig.

Het agentschap Wegen en Verkeer adviseert op 22 september 2015 voorwaardelijk gunstig.

Het agentschap voor Natuur en Bos adviseert op 8 oktober 2015 gunstig.

FARYS adviseert op 12 oktober 2015 voorwaardelijk gunstig.

De gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening adviseert op 5 november 2015 ongunstig.

De eerste verzoekende partij weigert op 10 november 2015 een stedenbouwkundige vergunning aan de eerste tussenkomende partij. De motivering luidt:

“ ...

Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

De aanvraag behelst het bouwen van twee volumes : een (deel A) gemengd project (handel en kantoor) + een (deel B) handelsruimte na de afbraak van de bestaande bebouwing. Eén volume zal worden gebruikt als Lidl-supermarkt, het andere volume zal dienst doen als notariaat (bovenverdieping) en een nog te bestemmen handelsruimte (gelijkvloers). Het deel A neemt een oppervlakte in van 5359m², het deel B een oppervlakte van 7015m².

De aanvraag is gelegen langs de Gentsteenweg te Erpe in woongebied volgens het gewestplan en binnen het gewestelijk RUP “afbakening van het stedelijk gebied Aalst”, definitief goedgekeurd bij Besluit van de Vlaamse Regering op 10 juli 2003.

De aanvraag is volgens het gewestplan Aalst - Ninove - Geraardsbergen - Zottegem (KB 30/05/1978) gelegen in een woongebied. In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften van art. 5.1.0. van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. Deze voorschriften luiden als volgt:

(...)

Het gebied bevindt zich binnen de grenslijn van het gewestelijk RUP “afbakening van het stedelijk gebied Aalst”, definitief goedgekeurd bij Besluit van de Vlaamse Regering op 10 juli 2003 (publicatie in het Belgisch Staatsblad op 1.09.2003).

(...)

Het gebied ten noorden van de N9 wordt niet opgenomen in een specifiek deelplan met bestemmingsvoorschriften. Het art. 4.2 (Stedelijk woongebied langs de N9) slaat enkel op het gebied ten zuiden van de N9, zoals aangeduid op het plan 4: gemengd regionaal bedrijventerrein Siezegemkouter. Voor dit deelgebied 4.2 vermeldt art. 4.2.1: “deze zone is bestemd voor:

- Wonen ;

- Aan het wonen verwante voorzieningen voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving : winkels voor dagelijkse aankopen, horeca, kleine bedrijven, openbare en private nutsvoorzieningen en diensten, parkeervoorzieningen, sociaal-culturele inrichtingen en recreatieve voorzieningen ;

- Niet hinderlijke ambachtelijke bedrijven, voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.

De bestaande grootschalige kleinhandelszaken binnen dit stedelijk woongebied kunnen behouden blijven. Nieuwe grootschalige kleinhandelszaken zijn niet toegelaten.”

(...)

Andere aanlegplannen of uitvoeringsplannen zijn niet aanwezig op de locatie van de aanvraag. De restrictieve houding van het gemeentebestuur t.a.v. uitbreidingen of een eerder negatieve houding t.a.v. nieuwe commerciële grootschalige projecten werd ook niet vertaald in een RUP voor dit deel van de N9.

Het zou evenwel voor de goede ruimtelijk ordening niet logisch zijn dat voor de perimeter waarbinnen huidig project is gelegen, een andere zienswijze zou worden gehanteerd dan voor andere dichtbij gelegen deelgebieden gelegen langsheen de N9.

Voor wat betreft de juridische inpasbaarheid van beide volumes wordt verwezen naar de adviezen van het 3PO van 25.11.2013 (ref. RWO 8.00/41082/5558.2 en 8.00/41082/5558.3) waarin RWO (Beleidsdomein Ruimtelijke Ordening – Woonbeleid – Onroerend Erfgoed) stelt dat volgens de voorschriften van het gewestelijk RUP “afbakening van het stedelijk gebied Aalst” een commerciële functie niet enkel aanvaardbaar is, maar ook gewenst. Hierbij wordt er van uit gegaan dat de commerciële activiteiten beiden gebaseerd zijn op winkels voor dagelijks aankopen. De grootwarenhuisketen Lidl profileert zich als supermarktketen die “zich dagelijks inzet om verse groenten, fruit en sterke eigen merken aan te bieden voor de hoogste kwaliteit aan de laagste prijs” (zie website www.lidl.be). In de regio bevindt er zich reeds een zelfde warenhuis in Herzele (afstand 6km), 2 in Aalst (afstand 6 en 7 km), Wetteren (afstand 10km), Ninove (afstand 10km), Zottegem (afstand 10km), Affligem (afstand 11.2km), Opwijk (afstand 15km), Lebbeke (afstand 15km), Zele (afstand 15km) (afstanden uitgedrukt t.o.v. Erpe-Mere volgens website Lidl). In 2 buurgemeenten (Aalst en Herzele) bevindt zich vandaag reeds een warenhuis van Lidl. Mogelijks zal dit warenhuis wel klanten aantrekken uit Lede en Haaltert, aangezien hier geen Lidl aanwezig is.

Voor de locatie vond op 25.11.2013 een 3PO plaats (ref. RWO 8.00/41082/5558.2 en 8.00/41082/5558.3).

Agendapunt 22.2 omvatte het voorontwerp voor de oprichting van een grootwarenhuis met een bruto oppervlakte van 1400m² à 1600m² voor Lidl, met 80 à 100 parkeerplaatsen. Het grondplan ging uit van een hoofdgebouw met een oppervlakte van ca. 36m x 46m. In het verslag van het 3PO wordt gesteld dat de verhouding tussen de bebouwde oppervlakte / parkeerplaatsen / onbebouwde zone aanvaardbaar is. De hoogte reikt niet hoger dan 6m en kan worden aanvaard.

Het college kon zich aansluiten bij de bevindingen van het 3PO, behoudens het volgende, dat op 19 december 2013 in een brief aan Lidl werd geformuleerd:

“Op 25 november werd het voorstel voor een project voor commerciële ontwikkeling langsheen de Gentssteenweg nr.6 te Erpe, besproken op het 3PO.

Het college kan zich grotendeels aansluiten bij de bevindingen van het 3PO, behoudens hetgeen volgt:

Ondanks dat het perceel zich situeert binnen de afbakening stedelijk gebied AALST, en dat het college de zienswijze van RO Vlaanderen kan volgen waar gesteld wordt dat een commerciële functie op de aangegeven locatie aanvaardbaar is, dient evenwel de omvang van deze commerciële activiteit beperkt te blijven, gelet op de achterliggende woonzone.

De site ligt aan het kruispunt van 2 drukke verkeersaders waarbij de Gentssesteenweg de belangrijkste verbinding is tussen Erpe-Mere en Aalst.

Het is niet duidelijk wat de invloed zal zijn van de werken die op het grondgebied van Aalst nog zijn gepland waaronder werken aan de Gentssesteenweg zelf en deze aan de Siesegemlaan. Met de realisatie van de Siesegemkouter als stedelijk industriegebied, zal het belang van de verbinding Gentssesteenweg alleen maar toenemen. Het college kan alleen maar akkoord gaan met een commerciële activiteit die slechts een beperkte impact heeft op de mobiliteit ter plaatse.

De inplanting van een grootwarenhuis met een cliënteel van 1000 klanten per dag, zal ongetwijfeld een invloed hebben op de mobiliteit.

Het aantal voorziene parkeerplaatsen geeft een indicatie van het te verwachten klantenbestand. De parking die grenst aan de Gentssesteenweg kan worden aanvaard. Het gebruik van de parking en de loskade links en achteraan het hoofdgebouw, zal heel wat hinder veroorzaken voor het achterliggende woongebied. Het college kan alleen akkoord gaan met de inplanting van een commerciële activiteit, indien de parkeerruimte is gelegen onmiddellijk aan de Gentssesteenweg en ook het bevoorraden van de winkels, zich niet situeert helemaal achteraan het perceel.”

Er dient opgemerkt dat bij de voorstelling van het project door LIDL er op dat ogenblik geen sprake was van een 2^{de} project op het terrein (deel B). Op het 3PO-overleg werd nooit de combinatie van de twee projecten besproken.

De firma LIDL heeft daarop een aanvraag ingediend tot het bekomen van een socio-economische vergunning. Het dossier werd ingediend op 4 juli 2014.

Het advies van het Nationaal Sociaal – economisch Comité voor de Distributie van 23 juli 2014 was negatief, onder meer om reden dat de inplanting een verhoogd ongevalsrisico met zich zou meebrengen, doordat er heel wat verkeersbewegingen zullen zijn over de busstrook, zowel door klanten die naar de vestiging gaan en die uit de richting van Erpe-Mere komen, als deze die de vestiging zullen verlaten en richting Aalst moeten.

In haar weigeringsbeslissing van 9 september 2014 (over de aanvraag voor een sociaal-economische vergunning) heeft het college van Burgemeester en schepenen reeds uitvoerig haar ongerustheid uitgedrukt wat betreft de impact die dit project zal hebben op de mobiliteit op en rond de Gentssesteenweg. Het weze opgemerkt dat er op dat ogenblik ook nog altijd maar sprake was van het project LIDL. In haar aanvraag van de socio-economische vergunning, gaat de LIDL ook voor het eerst de bebouwbare oppervlakte opdrijven naar 1965m², daar waar er bij de besprekingen naar aanleiding van het 3PO-overleg, slechts sprake was van een inplanting van maximaal 1.600m². Het college argumenteerde haar weigeringsbeslissing onder meer als volgt:

(...)

LIDL is tegen deze beslissing in beroep gegaan bij het Interministerieel Comité voor de Distributie, die bij beslissing van 23 oktober 2014 het beroep inwilligde. Dat in haar overwegingen, dit comité onder meer het volgende argumenteerde wat betreft de mobiliteit:

“Overwegende dat in de mobiliteitstoets uitgevoerd op verzoek van de aanvrager, uitgegaan wordt van 3000 bezoekers per week, waarvan 85% (modal-split) met de wagen zal komen, elk met een gemiddelde bezettingsgraad van 1.4 bezoekers (Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen), hetgeen neerkomt op 27 toekomende en 27 vertrekkende auto's per uur, in plaats van 100 bezoekers per dag, met per minuut 1 toekomende en 1 vertrekkende auto zal zijn, hetzij meer dan het dubbele, welk raming het college van Burgemeester en Schepenen heeft gehanteerd. Overwegende dat een onderzoek van de 3 pieken in bezoekersaantallen (op donderdag en op zaterdag telkens tussen 10uur en 11 uur, en op vrijdag tijdens de avondspits

tussen 17 uur en 18 uur), in het slechtste geval leidt tot een toename van maximaal 3.33 % van de bestaande verkeersstroom op de N9.”

Dat het Comité in haar beslissing ook vervolgt: “Overwegende dat de aanvrager aangeeft dat iets meer dan de helft van de bezoekers vanuit Aalst komt, waardoor er vanaf de N9 minder linksaf geslagen moet worden, waardoor eventuele negatieve impact op de doorstroming vermoed kan worden minder groot te zijn dan het college van Burgemeester en Schepenen inschatten in hun weigeringsbeslissing.”

Dat ten eerste al dient opgemerkt te worden dat de mobiliteitstoets zoals die door de LIDL was meegedeeld naar aanleiding van haar beroep tegen de weigering van de sociaal-economische vergunning, verschilt van de mobiliteitstoets die bij de huidige aanvraag werd gevoegd. In het mobiliteitsprofiel zijn de drie functies die in het project voorkomen (LIDL – notariaat – handelsruimte onder notariaat), beperkter dan in de laatste mobiliteitstoets.

Wat betreft de bij de huidige aanvraag ingediende mobiliteitstoets, dienen verschillende opmerkingen te worden geformuleerd op het gunstig advies van het departement Mobiliteit en Openbare Werken dd. 10 september 2015.

Door de herinrichting van de N9 als secundaire weg type 3 bestaat de N9 momenteel uit 2x1 rijstroken en een centrale bijzonder overrijdbare bedding. Voertuigen, andere openbare vervoerdiensten en prioritaire voertuigen, mogen deze bedding dwarsen op een kruispunt of om een aanpalende eigendom te verlaten of te bereiken maar mogen er niet op stilstaan of voorsorteren. Ze mogen er daarnaast ook van gebruik maken om langs een hindernis op de rijbaan te rijden. Het is onwaarschijnlijk dat gelet op de toename van de verkeersdrukke die het project zal hebben op deze toch al drukke rijweg (hoger werd een cijfer genoemd van 3.33% enkel voor de LIDL), voertuigen zich aan deze verkeersregels zullen kunnen houden.

Dat zal al zeker het geval zijn in de spitsuren, waar het vaak in de beide richtingen bumperrijden is.

Een bijkomende ontwikkeling met twee handelspanden en een notariaat zal de verkeersbewegingen op de N9 ongetwijfeld doen toenemen. De aanleg van de overrijdbare bedding en de verkeersregels hiervoor, maken dat het verkeer komende vanuit Gent het verkeer zal vertragen indien het een linksafbeweging dient te maken om het domein van het huidig project te bereiken. De redenering die hoger door het comité werd gehanteerd in het kader van het beroep tegen de weigering door het college van de socio-economische vergunning, dat het merendeel van de bezoekers toch uit de richting van Aalst zal komen, en dat dit dwarsen van de busstrook bijgevolg minder zou voorkomen, is dan ook een drogreden. Immers een groot deel van deze wagens moeten na het bezoek aan de site terug de steenweg dwarsen en dus de busstrook overrijden, om terug richting Aalst te rijden.

De dagelijkse situatie op de N9 is deze van files tijdens de spitsuren en op zaterdagen en koopzondagen. De heraanleg van het kruispunt N9-Siezegemlaan verderop in Aalst zal het verkeer niet weghalen van deze N9. Bovendien mag er bijkomend verkeer verwacht worden door de aanleg van de Siezegemkouter als regionaal bedrijventerrein en de komst van een crematorium met regionale aantrekkingskracht. De milderende maatregelen die in het project worden voorgesteld hebben eerder betrekking op de verkeersafwikkeling op het terrein zelf, maar kunnen niet beletten dat de congestie op de N9 nog zal toenemen door het project.

Bovenal dient te worden vastgesteld dat in de mobiliteitstoets geen rekening wordt gehouden met de nog te bestemmen handelsruimte op de gelijkvloerse verdieping onder het notariaat (Mobiliteitstoets – p11 Mobiliteitsprofiel, functie 3). De enige indicatie over de omvang die deze handelsfunctie zal krijgen, zijn het aantal parkeerplaatsen die voor deze functie worden voorzien. Voor de LIDL worden er 102 parkeerplaatsen voorzien. Voor project A (het notariaat en de nog te bestemmen handelsruimte), worden er 75 parkeerplaatsen voorzien. Voor het notariaat worden er 10 parkeerplaatsen voorzien voor werknemers. Er zouden 20 bezoekers zijn per dag, waarvoor 5 parkeerplaatsen voldoende zouden moeten zijn. Aldus worden er voor

de nog te bestemmen handelsruimte 60 parkeerplaatsen voorzien. Als we de vergelijking maken met het aantal parkeerplaatsen dat is voorzien voor werknemers van de LIDL en het notariaat, dan is het realistisch te stellen dat van deze 60 parkeerplaatsen, 50 parkeerplaatsen worden voorzien voor het cliënteel van de handelsruimte onder het notariaat. Als we dit extrapoleren naar het aantal parkeerplaatsen die werd voorzien voor de LIDL, dan zal het cijfer dat door het interministerieel comité voor Distributie werd weerhouden in het kader haar beslissing tegen de weigeringsbeslissing van de socio-economische vergunning – 27 toekomstige en 27 vertrekkende auto's per uur - , alleszins aanzienlijk hoger liggen.

De aanvrager blijft in zijn mobiliteitstoets onduidelijk over de handelsfuncties die zullen worden ondergebracht in de ruimte onderaan het notariaat, waardoor het onmogelijk is om de invloed in te schatten van het ganse project op de mobiliteit.

Het bedrijf LIDL had al in april 2009 een projectaanvraag ingediend bij de stad Aalst, voor percelen gelegen op de hoek van de Erpestraat en de Gentsesteenweg, dit op de percelen gekend op het kadaster Aalst 2/ sectie C, percelen 365A, 365F, 365G, 365C, 370c2, 371D en 371E. De toenmalige woningen langs de Gentse Steenweg 361-369 en de woningen 6-8 van de Erpestraat zouden worden gesloopt. Het project ligt 100 meter verder dan huidige projectaanvraag. De bestemmingsvoorschriften zijn eveneens dezelfde. De bebouwde oppervlakte van het project bedroeg bruto 1.230 m², de netto verkoopsruimte 925 m² en 84 parkings. Het project werd geweigerd om redenen van de negatieve impact op de mobiliteit van de Gentsesteenweg. Dit project van de Lidl was veel kleiner dan de huidige aanvraag. De conclusies van de verschillende adviesinstanties en de uiteindelijke beslissing van de Stad Aalst in dat dossier, kunnen in deze eveneens worden onderschreven. De dienst mobiliteit van de Stad Aalst, adviseerde het project als volgt:

(...)

Uiteindelijk werd op ditzelfde terrein de bouw van een BIOPLANET vergund via beslissing van het college van Burgemeester en Schepenen van de Stad Aalst dd. 14 juli 2014, voor een netto winkelopervlakte van 650m², een bebouwde oppervlakte van 1000m² en 39 parkeerplaatsen. Een dergelijk project zou ruimtelijk eveneens inpasbaar zijn op de site van de huidige aanvraag. Dat zou dan ook meer in de lijn liggen van hetgeen op het 3PO werd besproken. Doorheen het verloop van de aanvraag zijn beide projecten (gebouw A - LIDL – en gebouw B – notariaat en gelijkvloerse handelsruimte); steeds groter geworden, zonder dat duidelijkheid werd verschaft omtrent het mobiliteitsverhaal. Wat de impact zal zijn van de nog te bestemmen handelsruimte is op heden onduidelijk.

In de ruimte voorzien voor het notariaat, is er grote 'ontspanningsruimte' die afzonderlijk kan worden betreden, en waarin alle voorzieningen aanwezig zijn om heel wat mensen te ontvangen. Mogelijks zou deze ruimte kunnen dienen om grote bijeenkomsten te organiseren of colloquia. Dat dergelijke ruimte nodig is als 'ontspanningsruimte' voor het personeel, lijkt weinig waarschijnlijk. Dus ook over de werkelijke plannen voor deze ontspanningsruimte, is de aanvrager zeer onduidelijk. Het college volgt de bezwaarindieners waar wordt gesteld dat er van in de ontspanningsruimte en het bijhorende terras, inkijk ontstaat in de tuinen van de achterliggende woningen. In de voorgestelde plannen wordt een groenbuffering voorgesteld die nooit op afdoende wijze deze inkijk zal kunnen verhinderen of beperken.

"Ook de Gecoro formuleerde op 5.11.2015 volgend negatief advies over het dossier:

De mobiliteitsdruk in de betrokken zone is zeer hoog met structurele files als gevolg. In die zin kunnen de bezwaarschriften bijgetreden worden. In de voorschriften van het gewestelijk RUP "Afbakening van het stedelijk gebied Aalst", het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan en het gemeentelijk ruimtelijk Structuurplan wordt geargumenteed dat een overvloed aan nieuwe grootschalige handelszaken op de N9 geen gewenste evolutie is. De aanvraag omvat de realisatie van twee grootschalige handelszaken, gecombineerd met een kantoorruimte. In die zin wordt de druk extra verhoogd in deze zone met negatieve gevolgen ten aanzien van de inwoners van de achterliggende straat.

Het project is niet conform de beleidslijnen en beleidsvisie van het GRUP, het Provinciaal en het gemeentelijk structuurplan.

De leden stellen zich bovendien grote vragen bij de werkelijke bedoelingen met de relatief grote "receptieruimte" die in het kantoorproject is voorzien en die niet in verhouding is met de normale activiteiten van een notariaat.

Er wordt geadviseerd dat 1 project op de locatie in kwestie aanvaardbaar zou zijn, indien dit voldoende beperkt is in omvang. De combinatie van deze twee grootschalige handelszaken met een kantoorruimte is te grootschalig qua bouwdichtheid, impact op de aanliggende bewoning en qua impact op de mobiliteit ter hoogte van de Gentsesteenweg. De combinatie van de beide volumes en de omvang en inplanting van de gebouwen maakt dat het project zich niet integreert binnen de bestaande omgeving, in het bijzonder de verder gelegen woningen aan de Gentsesteenweg en de achterliggende huizen van de Kattelinnestraat en de Sint-Apolloniastraat.

De GECORO kan zich aansluiten bij de bezwaarschriften en adviseert het voorliggend dossier dan ook negatief.

Het totale project zoals het op heden voorligt, is niet meer inpasbaar in de omgeving, noch ruimtelijk, nog naar mobiliteit."

..."

Tegen die beslissing tekent de eerste tussenkomende partij op 23 december 2015 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

Het agentschap Onroerend Erfgoed adviseert op 17 februari 2016 voorwaardelijk gunstig.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 18 februari 2016 om het beroep in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning te verlenen onder voorwaarden.

Na de hoorzitting van 1 maart 2016 beslist de verwerende partij op 24 maart 2016 om het beroep in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden te verlenen. De verwerende partij motiveert:

"...

De watertoets

Het terrein ligt niet in een recent overstroomd gebied of in (mogelijk) overstromingsgevoelig gebied.

De voorgestelde handelsruimten zullen relatief beperkte dimensies hebben en geen aanleiding geven tot een verminderde infiltratie in de bodem, zodat in alle redelijkheid dient geoordeeld te worden dat het schadelijk effect beperkt zal zijn, indien de verordening hemelwater wordt nageleefd. Voor het betrokken project werd de watertoets uitgevoerd volgens de richtlijnen van het uitvoeringsbesluit van 20 juli 2006. Daaruit volgt dat een positieve uitspraak mogelijk is indien bij de realisatie van de voorgestelde handelsruimten de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater wordt nageleefd.

Voor wat betreft de infiltratie/buffervoorziening werden opmerkingen geformuleerd door Farys. In verband met het begroten van het effect van de gewijzigde afstromingshoeveelheid werd advies gevraagd aan de beheerder van de waterloop, de Zijpbeek, van 2° categorie. De dienst Integraal Waterbeleid bracht op 14 september 2015 een gunstig advies uit op voorwaarde dat de buffervoorzieningen van zowel deelproject A als deelproject B vertraagd geleegd worden door middel van een knijpleiding met diameter 110mm.

(...)

De MER-toets

Bij de aanvraag is een MER-screening gevoegd. Hieruit blijkt dat voor het project geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn.

De aanvraag betreft het bouwen van nieuwe burelen en handelsruimte, na afbraak van de bestaande bebouwing.

Gelet op de locatie binnen stedelijk gebied en de aard van het aangevraagde kunnen in alle redelijkheid de bevindingen in de screeningsnota aangenomen worden en wordt geoordeeld dat het project geen aanzienlijke milieueffecten kan veroorzaken.

De juridische aspecten

De aanvraag is in overeenstemming met de voorschriften van het geldend gewestplan, zoals hoger omschreven.

De goede ruimtelijke ordening

Naast het juridisch aspect dient elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning beoordeeld in functie van de goede ruimtelijke ordening. Voor het betrokken terrein gelden geen specifieke stedenbouwkundige voorschriften opgelegd door een bijzonder plan van aanleg of een verkaveling zodat bij de beoordeling van onderhavig beroep naar de inpasbaarheid en verenigbaarheid met het woongebied geen concrete normen of verplichtingen kunnen worden gehanteerd. Bijgevolg zijn de specifieke kenmerken en karakteristieken van de omgeving van het betrokken terrein doorslaggevend.

Voorliggend project beoogt het bouwen van nieuwe burelen en handelsruimte, na afbraak van de bestaande bebouwing. De aanvraag behelst het bouwen van twee volumes: een (deel A) gemengd project (handel en kantoor) + een (deel B) handelsruimte na de afbraak van de bestaande bebouwing.

Eén volume zal worden gebruikt als Lidl-supermarkt, het andere volume zal dienst doen als notariaat (bovenverdieping) en een nog te bestemmen handelsruimte (gelijkvloers). Het deel A neemt een oppervlakte in van 5359m², het deel B een oppervlakte van 7015m².

De bouwplaats situeert zich binnen een bestaande concentratie van grootschalige kleinhandel langsheen de gewestweg N9 in Erpe, deelgemeente van Erpe-Mere. De aanvraag tot het ontwikkelen van nieuwe burelen en handelsruimte binnen dit handelslint is niet vreemd aan de bestaande omgeving. De bebouwing langs deze gewestweg bestaat uit een langgerekt bouwlint met een grote diversiteit qua bebouwing, bezetting, inplanting en functies met o.a. baanwinkels, kleinbedrijven, autogarages, horeca en wonen. Zo bevindt zich op het rechtsaanpalend perceel een vestiging van 'Infralinge' en een handelsvestiging van Kvik interieurinrichting. De overzijde van de bouwplaats laat zich voornamelijk kenmerken door eengezinswoningen, een copy- en printcenter en een handelsvestiging van Chateau d'Ax. In de ruimere omgeving bevinden zich vestigingen van Delhaize, Belfius Bank, Ixina keukens, Vanden Borre, Dreambaby, Zoomart, JBC, Bent Schoenen, Bioplanet, Cobra,...

Deze omgevende projecten maken dan ook een belangrijk deel uit van de plaatselijke aanleg en onderhavig project wijkt hier niet in negatieve zin van af.

Ook het gewestelijk RUP verbiedt geen nieuwe commerciële grootschalige projecten voor dit deel van de N9, waardoor mag worden aangenomen dat zij op deze plaats principieel kunnen worden ingepast.

Voor wat betreft de functie van de deelruimte onder het notariaat, wordt in de vergunningsaanvraag aangegeven dat deze niet zal worden ingevuld met een handelszaak in de dagelijkse sector, bijvoorbeeld de voedingssector. Volgens het beroepschrift zal deze deelruimte een lokale commerciële activiteit uitmaken zoals een boekenwinkel, opticien, etc.

Bovendien wordt in het beroepschrift gesteld dat de receptieruimte in het notariskantoor enkel kan worden aangewend voor activiteiten in het kader van het uitoefenen van het ambt van notaris (ontvangen cliënteel in groep, multidisciplinaire vergaderruimte, ruimte voor studie-activiteit). Een horeca- activiteit in deze ruimte is volgens appellant uitgesloten en evenmin bestaat volgens appellant de mogelijkheid tot het aanwenden van de ruimte buiten de kantooruren of door externen.

Voor de commerciële functie van het gebouw A kunnen randvoorwaarden opgelegd worden zodat het pand geen regionale aantrekkingskracht krijgt. Er kan worden opgelegd dat de gelijkvloerse bouwlaag van het pand A dient ingericht te worden als kantoorruimte, zodat het aantal bezoekers beperkt blijft. Een kantoorruimte zal functioneel ook beter passend zijn bij het notariaat.

Uit voorgaande blijkt dat zowel het notariskantoor, alsook de commerciële activiteiten op dit terrein en in deze omgeving als functioneel inpasbaar zullen zijn.

In de bij de aanvraag gevoegde mobiliteitsstoets werden de consequenties van het project op vlak van de mobiliteit onderzocht.

Het project voldoet aan de vereisten in verband met verkeersveiligheid en verkeersintensiteiten. Het project zal, voor wat het kantoorgedeelte met onderliggende handel betreft, slechts een marginale impact hebben. De supermarkt zal een alternatief zijn (naast onder meer de AD Delhaize en Bio Planet in de directe omgeving) voor de aanwezige consumenten van het marktgebied en zal de huidige vervoersstromen niet significant doen toenemen, gezien zij in overgrote mate deel zullen uitmaken van het reeds bestaande woon-werk-winkel-verkeer. Het bereikbaarheidsprofiel van de site wordt besproken, evenals de reeds uitgevoerde en nog geplande werken aan de Gentsesteenweg (die een vlotter verkeer in de richting van de site zullen mogelijk maken). De mobiliteitsstudie besluit dat slechts een beperkt deel van het verkeer van en naar de site als bijkomend verkeer dient beschouwd te worden. De studie stelt ook dat de toename van het aantal in- en uitrijdende bewegingen ter hoogte van de ingang niet als problematisch wordt ervaren. De studie besluit verder dat voor het totale project ook op drukker tijdstippen het aantal parkeerplaatsen (177) ruimschoots zal volstaan en dat er geen bijkomende parkeerdruk op het openbaar domein zal worden gecreëerd. Bovendien laat het circulatieplan een vlotte afwikkeling toe van het verkeer op het terrein, zonder knelpunten. Tot slot geeft de studie nog een overzicht van de milderende maatregelen die in het project worden voorgesteld.

In totaliteit wordt circa 4037m² handels- en kantoorruimte ontwikkeld in combinatie met 177 parkeerplaatsen, hetgeen een voldoende aantal is om de parkeerbehoeften op eigen terrein op te vangen.

De parking is zodanig ontworpen dat vrachtwagens het draaimanoeuvre op eigen terrein kunnen uitvoeren. Alle voertuigen van klanten van de nieuwe winkel zullen op het eigen terrein kunnen worden geparkeerd, zonder enige overlast op het openbaar domein te veroorzaken, noch qua parkeerdruk, noch qua verkeersveiligheid. Gelet op het al bij al vrij beperkte hinterland dat door een dergelijke winkel bestreken wordt, kan verwacht worden dat ook zachte vervoersmodi zullen gebruikt worden door de klanten.

De Gentsesteenweg werd recent volledig vernieuwd waarbij rekening gehouden werd met de zwakke weggebruikers. Ook het kruispunt Vijfhuizen is vernieuwd. Deze werken komen de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming ten goede. De aanwezigheid van een bijzondere overrijdbare bedding voor bussen wordt in dit dossier als 'negatief element' naar voren geschoven door de gemeente. Verkeersregels moeten echter worden gevolgd door alle personen; dit geldt niet alleen voor onderhavig terrein, maar voor alle commerciële vestigingen die zich langsheen de N9 situeren en hun bezoekers. Ook dient rekening te worden gehouden

met de omstandigheid dat een groot aantal verkeersbewegingen op heden reeds aanwezig is en slechts een beperkt gedeelte als bijkomend verkeer kan worden beschouwd.

Op het terrein bevindt zich een bebossing, voornamelijk aan de noord-, oost- en westzijde van het eigendom. De bestaande bomen zullen worden gerooid in functie van het project. De aanvragers duiden de bebossing in het boscompensatieformulier aan als een gemengd bos. De aanvragers opteren voor een bosbehoudsbijdrage, en niet voor een compenserende bebossing. De totale oppervlakte aan boscompensatie bedraagt volgens de aanvragers 8883m².

Gelet op de ontbossing werd het advies gevraagd van het Agentschap Natuur en Bos. In het advies wordt de ecologische waarde van het bosbestand als eerder beperkt beschouwd. De oppervlakte die wordt vermeld als te compenseren beantwoordt aan de realiteit. Het agentschap verleent een gunstig advies over het boscompensatievoorstel dat wordt goedgekeurd en wordt geregistreerd onder het nr. COMP/15/0093/OV. In het advies wordt nog vermeld dat de vergunningverlenende overheid niet zelf de bevoegdheid heeft om het compensatievoorstel aan te passen.

De vraag die zich vervolgens stelt is in hoeverre de nieuwe handelsactiviteit storend zal zijn voor de omgevende woonzone en in welke mate de voorziene buffers naar de aanpalenden toe afdoende zijn.

Deel A omvat een gemengd project met een notariaat op de verdieping gecombineerd met een handelsfunctie op het gelijkvloers. Het gebouw heeft een grondoppervlakte van 25,74m op 41m (1055m²), en een hoogte van 9m. Het volume wordt ingeplant aan de westzijde van het terrein, op een afstand van minstens 11,96m van de voorliggende eigendommen. Op de verdieping bevindt zich aan 2 zijden terrasruimte.

Het volume bevindt zich op voldoende afstand tot de omliggende perceelsgrenzen, en wordt t.a.v. de omliggende villatuinen afgescheiden door middel van een groenbuffer met een breedte van minstens 5m en een dubbele parkeerstrook. De afstand t.a.v. de omliggende perceelsgrenzen voldoet aan de 45°-regel. Op de verdieping bevindt zich het notariaat in de vorm van enkele vergaderlokalen, wachtruimtes en bureelruimte. Aan de achterzijde van het pand bevindt zich een terras/buitenruimte die uitkijkt in de richting van de achterliggende Kattelinnestraat en de aanpalende villatuinen. De afstand van deze terrasruimte tot de perceelsgrens bedraagt minstens 22m, zodat de impact op de privacy beperkt zal zijn, ondanks de hoogte van het terras dat zich op 4,7m hoogte bevindt. Een voldoende hoog groenscherm kan hier nog meer garanties bieden. De buitenruimte is bereikbaar vanaf een afzonderlijke entiteit op de verdieping die als refter/ontspanningsruimte/receptieruimte wordt beschreven. Dergelijke ruimte is aanvaardbaar bij de werking van een hedendaagse kantoorruimte van enige omvang waar ook aandacht wordt geschonken aan ontspanning voor het personeel. Het kan echter niet de bedoeling zijn dat deze afzonderlijk toegankelijke entiteit afzonderlijk wordt verhuurd en afzonderlijk van het notariaat zal functioneren.

Deel B omvat het oprichten van een winkelruimte die wordt uitgebaat door het merk Lidl. Het gebouw heeft een oppervlakte van 50,71m op 38,4m (oppervlakte van 1926m²), met daarnaast een laadzone en sas met een breedte van 4,94m. Het deel B wordt ingeplant aan de noordzijde van het terrein, op een afstand van minstens 6m van de omliggende eigendommen. De hoogte van het gebouw, dat wordt afgewerkt deels met een plat dak, deels met een licht hellend dak, bedraagt hoofdzakelijk 5,9m en maximaal 6,9m ter hoogte van het inkomgedeelte. Het gebouw wordt ingeplant achter het gebouw A, de parkeerplaatsen worden ingeplant aan de rechter zijde van het terrein. Door de beperkte hoogte en de afstanden t.a.v. de perceelsgrenzen, gecombineerd met de bufferzone van minstens 6m breedte, kan deze inplanting aanvaard worden.

Rondom het terrein wordt een groenbuffer aangelegd met een breedte van minstens 5m. Deze groenbuffer heeft een voldoende breedte voor een locatie waar groenbuffers eerder zeldzaam zijn. De invulling van de groenbuffer dient te gebeuren met aandacht voor een minimale hoogte. Binnen deze buffer dient rondom een bomenrij aanwezig te zijn met een minimale hoogte van 5m, om het zicht in aanpalende tuinen vanop afstand te vermijden. Deze bomen dienen zich te bevinden op de geldende plantafstanden. De rest van het groenscherm heeft een hoogte van minstens 2m.

De functie, een lokale voedingswinkel, betreft geen hinderlijke activiteit en is niet van die aard dat ze overdreven veel overlast zal berokkenen t.a.v. de omliggende woningen. Deze functie is perfect inpasbaar in het woongebied.

De voorziene groenbuffers volstaan ruimschoots om een normaal woonklimaat te waarborgen en de privacy van de omwonenden niet in het gedrang te brengen. De eventuele inkijk op de aanpalende percelen is niet van die aard dat zij als overmatig of onaanvaardbaar in het woongebied kan worden aanzien.

De ruimtelijke impact van de bebouwde oppervlakte op een terrein leidt niet tot een overbezetting van het perceel.

Projecten als deze kunnen best langs gewestwegen in stedelijk gebied ingeplant worden, waar reeds een bestaand kleinhandelslint aanwezig is en die ingericht zijn om een zekere verkeersdoorstroming te kunnen opnemen.

De voorgestelde architectuur en materiaalgebruik zijn in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening en plaatselijke aanleg, zoals deze zich in de onmiddellijke omgeving voordoet. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt de aanvraag gunstig geadviseerd.

Conclusie

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

Stedenbouwkundige vergunning kan voorwaardelijk worden verleend.

- De ontspanningsruimte op de verdieping van het gebouw A dient functioneel één geheel te vormen met het notariaat. Deze entiteit kan niet afzonderlijk worden verhuurd of vervreemd. De gelijkvloerse ruimte in het gebouw A kan ook als handelsfunctie ingericht worden, evenwel beperkt in die zin dat voedingssector en alle handelsfuncties uit 'dagelijkse sector' dienen uitgesloten te worden.
- De klinkers dienen deels vervangen te worden door grasdallen (zone met grasdallen omgeven door strook klinkers).
- Binnen de groenbuffer dient rondom een bomenrij aanwezig te zijn met een minimale hoogte van 5m, om het zicht in aanpalende tuinen vanop afstand te vermijden. Deze bomen dienen zich te bevinden op de geldende plantafstanden. De rest van het groenscherm heeft een hoogte van minstens 2m.
- Het boscompensatievoorstel goedgekeurd door het Agentschap voor Natuur en Bos en geregistreerd onder het nr. COMP/15/0093/OV is van kracht. Het integrale advies van het Agentschap Natuur en Bos van 8 oktober 2015 is bindend : "...

Conclusie

Op basis van bovenstaande uiteenzetting verleent het Agentschap voor Natuur en Bos een gunstig advies.

De volgende voorwaarden in het kader van art. 90bis van het Bosdecreet moeten in de stedenbouwkundige vergunning worden opgenomen:

- o De te ontbossen oppervlakte bedraagt 5.922 m². Deze oppervlakte valt niet meer onder het toepassingsgebied van het Bosdecreet.

- *De vergunning wordt verleend op grond van artikel 90bis, §5, derde lid, van het Bosdecreet en onder de voorwaarden zoals opgenomen in het hierbij gevoegde compensatieformulier met nummer: COMP/15/0093/OV.*
- *De bosbehoudsbijdrage van 17.588,34 € dient binnen de 4 maanden, vanaf de datum waarop gebruik mag gemaakt worden van deze vergunning, gestort worden op het rekeningnummer van het Agentschap voor Natuur en Bos BIC BBRUBEBB IBAN BE15375111098930 met vermelding COMP/15/0093/OV.*
- *Als bijlage vindt u het door het Agentschap voor Natuur en Bos goedgekeurde compensatievoorstel, dat integraal moet deel uitmaken van de stedenbouwkundige vergunning.*

Alle van nature in het wild levende vogelsoorten zijn beschermd in het Vlaamse Gewest op basis van het Soortenbesluit van 15 mei 2009. De bescherming heeft onder meer betrekking op de nesten van deze vogelsoorten (artikel 14 van het Soortenbesluit). Bij het uitvoeren van werken in de periode 1 maart - 1 juli moet men er zich van vergewissen dat geen nesten van beschermde vogelsoorten beschadigd, weggenomen of vernield worden. Als nesten in het gedrang komen dient de uitvoerder op te nemen met het Agentschap voor Natuur en Bos (Wouter Mewis: 09/276.20.29)."

- *Het advies van het agentschap van het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed is bindend.*
 - *Er dient tegemoet gekomen te worden aan de opmerkingen van Farys. De aanpassingen aan het plan aan de technische voorzieningen (op advies van Farys) dienen opnieuw voorgelegd te worden aan Farys. De bouwheer kan pas starten met de bouwwerken indien een akkoord werd verkregen van Farys over de aanpassingen.*
 - *Het advies van de dienst Integraal Waterbeleid van 14 september 2015 is bindend: de buffervoorzieningen van zowel deelproject A als deelproject B dient vertraagd gelegeerd te worden door middel van een knijpleiding met diameter 110mm.*
 - *het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer en de erin opgenomen voorwaarden moeten strikt nageleefd worden*
 - *de op- en afrit moet blijvend via N9 verlopen en mag niet via Kateleijnestraat voorzien worden.*
 - *het advies van de brandweerdienst moet strikt nageleefd worden.*
 - *rustverstorende activiteiten, zoals de bevoorrading van de winkel, zijn verboden na 22u en voor 6u.*
- ..."*

Dat is de bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST

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

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

De tussenkomende partijen betwisten de ontvankelijkheid van de vordering.

De exceptie moet worden onderzocht wanneer de voorwaarden om de schorsing te bevelen, zijn vervuld. Zoals zal blijken, is dat niet het geval.

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Op grond van artikel 40, §1 DBRC-decreet kan de Raad de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing bevelen op voorwaarde dat er hoogdringendheid is en dat de verzoekende partijen minstens een ernstig middel aanvoeren dat de vernietiging van de bestreden beslissing kan verantwoorden.

A. Hoogdringendheid

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen omschrijven de hoogdringendheid als volgt:

“ ...

De site ligt aan het kruispunt van twee drukke verkeersaders, waarbij de Gentsesteenweg de belangrijkste verbinding is tussen Erpe-Mere en Aalst.

Langs de Gentsesteenweg liggen een groot aantal solitaire handelsvestigingen met een afzonderlijke in- en uitrit. Dit vormt een algemeen probleem inzake mobiliteit en verkeersveiligheid. Meer bepaald verkeer dat de parking verlaat richting Aalst waarbij de rijstrook richting Gent en de busstrook worden gedwarsd genereert een verhoogd ongevalsrisico. Hetzelfde geldt voor het verkeer komende van Erpe-Mere dat de parking oprijdt.

Het perceel wordt actueel ingenomen door een woning, een kantoor en een voormalige horecazaak. Deze worden gesloopt en vervangen door een kantoor en twee grootschalige handelszaken.

Zoals ook word bevestigd in het advies van de GEVORO van 6 november 2015, is de aanvraag aldus gesitueerd in een zone waar de mobiliteitsdruk zeer hoog is, met o.m. structurele files als gevolg.

De aanvraag omvat de realisatie van twee grootschalige handelszaken, gecombineerd met een kantoorruimte. In die zin wordt de mobiliteitsdruk extra verhoogd in deze zone met negatieve gevolgen.

De inplanting van een grootwarenhuis LIDL in blok B met een cliënteel van 1000 klanten per dag, heeft op zich reeds een aanzienlijke invloed op de mobiliteit.

Door de herinrichting van de N9 als secundaire weg type 3 bestaat de N9 momenteel uit 2x1 rijstroken en een centrale bijzonder overrijdbare bedding. Voertuigen, andere openbare vervoersdiensten en prioritaire voertuigen mogen deze bedding dwarsen op een kruispunt of om een aanpalende eigendom te verlaten of te bereiken, maar mogen er niet op stilstaan of voorsorteren. Ze mogen er daarnaast ook van gebruik maken om langs een hindernis op de rijbaan te rijden. Het is onwaarschijnlijk dat gelet op de toename van de verkeersdruk die het project al zal hebben op deze toch al drukke rijweg, voertuigen zich aan deze verkeersregels zullen kunnen houden.

Dat zal al zeker het geval zijn in de spitsuren, waar het vaak in de beide richtingen bumperrijden is.

De aanleg van de overrijdbare bedding en de verkeersregels hiervoor, maken dat het verkeer komende vanuit Gent het verkeer zal vertragen indien het een linksafbeweging dient te maken om het domein van het huidige project te bereiken. De redenering dat het merendeel van de bezoekers toch uit de richting van Aalst zal komen, en dat dit dwarsen van de busstrook bijgevolg minder zou voorkomen, is een drogreden. Immers een groot deel van deze wagens moeten na het bezoek van de site terug de steenweg dwarsen en dus de busstrook overrijden, om terug richting Aalst te rijden.

Een verkeersveiligheidsrisico geldt in zonderheid nu langsheen de Gentssteenweg een busstrook is voorzien waarlangs weggebruikers die in de file staan, wederrechtelijk gebruik zullen maken om het notariskantoor en beide handelszaken te bereiken.

De dagelijkse situatie op de N9 is deze van files tijdens de spitsuren en op zaterdag en koopzondagen. De heraanleg van het kruispunt N9-Siezegemlaan verderop in Aalst zal verkeer niet weghalen van deze N9. Bovendien mag er bijkomend verkeer verwacht worden door de aanleg van de Siezegemkouter als regionaal bedrijventerrein en de komst van een crematorium met regionale aantrekkingskracht.

LIDL gaat – voor de handelszaak in blok B alleen al- uit van een toename van het verkeer op de Gentssteenweg van 3.33%.

Hoewel de aanvrager zelf in de bij de aanvraag gevoegde mobiliteitstoets in alle talen zwijgt over het verkeer dat de tweede handelszaak in blok A zal genereren, geeft het aantal voorziene parkeerplaatsen een indicatie van het te verwachten klantenbestand.

Voor de LIDL worden er 102 parkeerplaatsen voorzien. Voor project A (het notariaat en de nog te bestemmen handelsruimte), worden er 75 parkeerplaatsen voorzien. Voor het notariaat worden er 10 parkeerplaatsen voorzien voor werknemers. Er zouden 20 bezoekers zijn per dag, waarvoor 5 parkeerplaatsen voldoende zouden moeten zijn. Aldus worden er voor de nog te bestemmen handelsruimte 60 parkeerplaatsen voorzien. Als de vergelijking wordt gemaakt met het aantal parkeerplaatsen dat is voorzien voor werknemers van de LIDL en het notariaat dan is het realistisch te stellen dat van deze 60 parkeerplaatsen, 50 parkeerplaatsen worden voorzien voor cliënteel van de handelsruimte onder het notariaat. Als dit wordt geëxtrapoleerd naar het aantal parkeerplaatsen die werd voorzien voor de LIDL, dan zal het aantal verkeersbewegingen dat de tweede handelszaak genereert, aanzienlijk hoger liggen dan 27 toekomende en 27 vertrekkende auto's per uur.

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

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

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

Minstens leidt de situatie die de aanvrager m.b.t. de wegenis heeft gecreëerd tot rechtsonzekerheid, hetgeen aanzienlijke repercussies kan hebben op de politionele

bevoegdheden en beheersbevoegdheden die op de verzoekende partij als gemeentelijke overheid rusten.

Het beleid van verzoekers wordt in voormelde zin dan ook gehinderd.

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

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

...

2.

De verwerende partij antwoordt:

“ ...

De verzoekende partijen menen dat de vereiste hoogdringendheid voorligt om een vordering tot schorsing te kunnen verantwoorden.

Dit blijkt niet het geval te zijn.

Enerzijds stellen de verzoekers dat de ‘ernstige hinder’ die zij zullen ondervinden, bestaat uit een mobiliteitshinder, parkeerdruk en een problemen met de verkeersveiligheid.

Uit het verzoekschrift blijkt echter dat deze hinder hoogst hypothetisch is en minstens dient te worden genuanceerd.

Zo wordt door de verzoekende partijen meermaals uitdrukkelijk gesteld dat de omgeving van de N9 op heden reeds kampt met een mobiliteitsproblematiek, zodat een schorsing alvast niet preventief kan werken tegen deze vorm van hinder.

Inzake de verkeersveiligheid worden wel allerlei hypothesen vooropgesteld, waarbij de weggebruikers op illegale wijze zouden gebruik maken van de busstrook of waarbij zij zich niet aan de verkeersregels zullen houden. Niet alleen zijn dit slechts loutere hypothesen, maar bovendien kan de vergunningverlenende overheid – noch de Raad – bij haar oordeel uitgaan van een bij voorbaat aangenomen illegaal gedrag van de burgers.

Overigens kan een (zeer hypothetische) toename van de verkeersbewegingen op de N9 in hoofde van de verzoekende partijen niet als hinder worden beschouwd. Sowieso heeft en behoudt de verzoeker immers zijn politionele bevoegdheden. Een vernietiging van de bestreden beslissing wijzigt deze situatie niet. Dat de verzoekers in het kader van deze politionele bevoegdheid ‘voor een vlot en veilig verkeer over en langsheen de wegenis’ moeten zorgen, wijzigt niet door het aangevraagde te vergunnen dan wel te weigeren. De verzoekers tonen niet aan op welke manier en in welke mate zij precies concrete schade lijden ingevolge de bestreden beslissing.

Als er zelfs al een toename zou zijn in verkeers- en parkeerbewegingen – quod non –, dan is dit nog maar een element dat pas zal spelen bij de ingebruikname van de betreffende

constructies. Aangezien er op het terrein nog geen enkele aanwijzing is dat de uitvoering binnen de kortste keren zal zijn aangevat – laat staan voltooid – is er geen reden om aan te nemen dat de vordering het vereiste ‘hoogdringende’ karakter heeft.

Ook de loutere stijlformule ‘dat de realisatie weinig tijd in beslag neemt eens de oprichting wordt aangevat’, kan evenmin van de hoogdringendheid overtuigen.

...

3.

De eerste tussenkomende partij stelt:

“ ...

Verzoekende partijen tonen (...) niet aan dat er sprake is van hoogdringendheid.

Immers tonen zij niet aan op welke wijze zij **onherroepelijke gevolgen** zullen ondervinden.

Verzoekende partijen, zonder onderscheid, stellen dat:

“De aanvraag omvat de realisatie van twee grootschalige handelszaken, gecombineerd met een kantoorruimte. In die zin wordt de mobiliteitsdruk extra verhoogd in deze zone met negatieve gevolgen”.

De verwijzing van verzoekende partijen naar de mobiliteitssituatie ter plaatse, verschaft hun vordering geenszins de vereiste hoogdringendheid.

Verzoekende partijen verliezen zich in het maken van hypothesen over beweerde verkeersdrukke door de inplanting van de constructies, of nog, de mogelijke verkeersovertredingen die toekomstige bezoekers van de site zouden maken...

Langsheen de voorliggende weg Gentsesteenweg (N9) bevinden zich diverse commerciële panden, alwaar eveneens de centrale bijzonder overrijdbare bedding aanwezig is. Dit vormt voor deze commerciële panden geen probleem. De bevoegde politionele diensten kunnen uiteraard sanctionerend optreden tegen alle mogelijke verkeersovertredingen.

De verwerende partij stelt hieromtrent in de bestreden beslissing zelfs geheel terecht:

“De aanwezigheid van een bijzondere overrijdbare bedding voor bussen wordt in dit dossier als ‘negatief element’ naar voren geschoven door de gemeente. Verkeersregels moeten echter worden gevolgd door alle personen; dit geldt niet alleen voor onderhavig terrein, maar voor alle commerciële vestigingen die zich langsheen de N9 situeren en hun bezoekers.”

De toegangen tot de commerciële panden betreffen bovendien geen openbare wegenis, maar louter de private opritten tot de constructies. Buiten de openingsuren van de commerciële ruimte en de kantoren, wordt het terrein tevens afgesloten met een hek. Een beslissing van de gemeenteraad is, bij gebreke aan publieke wegenis, geen vereiste en kan niet als verantwoording van de hoogdringendheid worden ingeroepen.

Daarnaast worden de loze beweringen van de verzoekende partijen geenszins gestaafd door enig concreet stuk.

Uw Raad heeft reeds eerder geoordeeld inzake de hoogdringendheid, aangevoerd door een gemeente en een college van burgemeester en schepenen, dat:

“De verzoekende partijen voeren weliswaar een heel aantal schadelijke gevolgen aan, maar brengen geen enkel stuk bij dat deze mogelijke nadelige gevolgen concreet aantoont (geen enkele foto, simulatie, studie,...). De verzoekende partijen kunnen zich naar het oordeel van de Raad geenszins beperken tot het louter poneren van stellingen die het niveau van de hypothese nauwelijks overstijgen en daarom de gebeurlijke schorsing van de bestreden beslissing allerminst kunnen verantwoorden.”(...)

Uw Raad dient in onderhavig geval tot dezelfde conclusie te komen.

Bovendien heeft het voorwerp van de bestreden beslissing betrekking op één perceel en kan onmogelijk het gehele beleid van de stad inzake mobiliteit gehypothekeerd worden door onderhavig project.

Dat verwerende partij een andere opvatting heeft over de goede ruimtelijke ordening dan verzoekende partijen inzake de mobiliteit van het project, maakt nog niet dat er sprake zou zijn van onherroepelijke gevolgen voor verzoekende partijen.

Bovendien is het net eigen aan de volheid van bevoegdheid van verwerende partij in het kader van het bouwberoep, dat deze een andere opvatting omtrent de goede ruimtelijke ordening kan hebben en anders dan verzoekende partijen kan oordelen dat de mobiliteit van het project in deze omgeving kan worden opgevangen.

*Bovendien tonen verzoekende partijen nergens aan dat de betreffende hinder, quod certe non, **een onherroepelijk schadelijk** gevolg zou hebben.*

Verzoekende partijen beperken zich in het verzoekschrift tot de verwijzing naar de duur van de vernietigingsprocedure bij uw Raad en de eventuele realisatie van de stedenbouwkundige vergunning alvorens een uitspraak zou volgen.

Rechtspraak van de Raad van State omtrent het spoedeisendheid-criterium stelt:

“Een uiteenzetting, beperkt tot algemeenheden of een loutere verwijzing naar de duur van de annulatieprocedure en zonder ook maar enig licht te doen schijnen op de onherroepelijke schadelijke gevolgen voor verzoeker bij een tenuitvoerlegging van de bestreden akte, volstaat aldus niet om de spoedeisendheid aan te tonen.”(...)

Ook uw Raad oordeelde reeds met betrekking tot de duur van de procedure nietigverklaring:

“De verzoekende partijen zetten daarnaast ook niet concreet uiteen dat de beweerde negatieve impact van de bestreden beslissing op hun beleid van die aard is dat niet kan gewacht worden op de afhandeling van het vernietigingsberoep.”(...)

Geenszins tonen verzoekende partijen bijgevolg aan dat er sprake is van hoogdringendheid.

5.

Volledigheidshalve kan worden verwezen naar eerdere rechtspraak van uw Raad omtrent het moeilijk te herstellen ernstig nadeel als ‘richtinggevend kader’ bij de beoordeling van de hoogdringendheid.

Dienaangaande dient te worden opgemerkt dat uw Raad in haar rechtspraak omtrent het moeilijk te herstellen ernstig nadeel ten aanzien van bestuurlijk overheden vereist dat:

“In hoofde van een bestuurlijke overheid (zoals de verzoekende partijen) kan er bijkomend echter slechts sprake zijn van een persoonlijk moeilijk te herstellen ernstig nadeel, indien de bestreden beslissing de uitoefening van de overheidstaak of de bestuursopdracht waarmee die overheid belast is, verhindert of in ernstige mate bemoeilijkt en indien de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de werking van haar diensten in die mate in het gedrang zou brengen dat zij haar taken als overheid niet meer zou kunnen uitoefenen. Het nadeel van een bestuurlijke overheid (zoals de verzoekende partijen) kan daarom niet zonder meer gelijkgeschakeld worden met het nadeel dat private natuurlijke personen of rechtspersonen dienen aan te tonen.”

Hoger werd er reeds op gewezen dat verzoekende partijen nalaten om concreet aan te tonen op welke wijze het door hen gevoerde beleid op eender welk vlak wordt doorkruist. Laat staan dat zij hiermee aantonen dat hun taak als overheid niet meer zou kunnen worden uitgeoefend.

...

4.

De tweede tussenkomende partij stelt:

“ ...

De verzoekende partijen tonen geenszins aan dat er hoogdringendheid is. Het gaat immers om een omvangrijk bouwproject, dat niet binnen de doorlooptijd van een procedure tot nietigverklaring kan worden gefinaliseerd.

De verzoekende partijen laten verder na bewijskrachtige overtuigingsstukken te voegen die deze hoogdringendheid zouden aantonen. Artikel 57, eerste lid, 1° van het besluit van de Vlaamse regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges bepaalt nochtans dat de partij die de schorsing vraagt, bij het verzoekschrift de overtuigingsstukken dient te voegen die aantonen dat de schorsing hoogdringend is.

Hieruit volgt dat de verzoekende partijen door middel van overtuigingsstukken concreet moeten aantonen dat zij het resultaat van een procedure tot nietigverklaring niet kunnen afwachten zonder dat er onherroepelijk schadelijke gevolgen optreden. Dit is hier niet het geval.

*Daarenboven bevat ook het verzoekschrift zelf onvoldoende redenen die aantonen dat een schorsing noodzakelijk is. De vermeende hinder en nadelen die de verzoekende partijen zouden lijden zijn allen gelieerd aan de **exploitatie** van de handelsruimten, waarvan vaststaat dat deze zich nooit kunnen realiseren vooraleer uw Raad zich heeft uitgesproken omtrent de annulatievordering.*

...”

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partij die zich op hoogdringendheid beroept, moet, op grond van artikel 40, §1, zesde lid DBRC-decreet en artikel 56, §1, 2° en artikel 57, 1° Procedurebesluit, in haar verzoekschrift, ondersteund met de nodige overtuigingsstukken, een uiteenzetting geven van de

redenen die aantonen dat de schorsing hoogdringend is, gelet op de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

De vereiste van hoogdringendheid houdt onder meer in dat de verzoekende partijen aantonen dat de behandeling van de zaak onverenigbaar is met de behandelingstermijn van een vordering tot vernietiging. Meer in het bijzonder rust op de verzoekende partijen de bewijslast om met voldoende concrete, precieze en aannemelijke gegevens aan te tonen dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de verwezenlijking van de aangevoerde nadelige gevolgen, die voor hen persoonlijk voortvloeien uit de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing, te voorkomen. De verzoekende partijen mogen zich daarbij niet beperken tot vaagheden en algemeenheden, maar moeten integendeel concrete en duidelijke gegevens aanbrengen om van de hoogdringendheid van de zaak te overtuigen.

Er moet bovendien een oorzakelijk verband worden aangetoond tussen de aangevoerde nadelige gevolgen en de bestreden beslissing, zodat die kunnen worden voorkomen door een schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

2.

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

3.

De verzoekende partijen maken op geen enkele concrete wijze aannemelijk dat de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de werking van hun diensten in het gedrang zou brengen of ingrijpende gevolgen zou hebben voor de vervulling van hun taken.

Uit hun betoog blijkt dat de verzoekende partijen aan de vergunde aanvraag een negatieve impact op de mobiliteit en een verkeersveiligheidsrisico verbinden, daar waar de Gentsesteenweg nu al met een “algemeen probleem inzake mobiliteit en verkeersveiligheid” te maken heeft. Er wordt vastgesteld dat de verzoekende partijen onvoldoende concrete, met stukken gedocumenteerde en vaststaande gegevens aanreiken waaruit kan blijken dat de verkeersonveiligheid in die mate zal toenemen en de uitoefening van hun politionele bevoegdheden in die mate gehinderd zal worden, dat een uitspraak bij hoogdringendheid aangewezen is. De argumentatie van de verzoekende partijen steunt integendeel op nogal vrijblijvende, zonder veel kritiek aan te nemen veronderstellingen dat, waar het om het gebruik van de centrale bijzonder overrijdbare bedding gaat, bestuurders zich door de toegenomen verkeersdruk niet aan de verkeersregels zullen houden, en dat weggebruikers in de file wederrechtelijk van de busstrook langsheen de Gentsesteenweg gebruik zullen maken om het notariskantoor en beide handelszaken te bereiken.

Waar de verzoekende partijen kortweg stellen dat “er bijkomend verkeer verwacht (mag) worden door de aanleg van de Siezegemkouter als regionaal bedrijventerrein en de komst van een crematorium met regionale aantrekkingskracht”, blijven zij zelfs niet bij de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing en bepleiten zij hoogdringendheid op basis van een beweerde toekomstige verkeerstoename die niet met de bestreden beslissing in verband staat. Ook de extrapolatie die zij op basis van het aantal vooropgestelde parkeerplaatsen voor de LIDL, het notariskantoor en de handelsruimte maakt om te besluiten dat de tweede handelszaak meer verkeersbewegingen zal genereren dan 27 toekomende en 27 vertrekkende auto's per uur, ontbeert overtuigingskracht.

De verzoekende partijen stellen nog dat zij “buiten hun wil om” zullen moeten instaan voor het onderhoud van de in de vergunde aanvraag begrepen wegenis. Los van de vraag of de aan te leggen wegenis al dan niet een openbaar karakter heeft, moet er worden vastgesteld dat de verzoekende partijen nalaten om ook op dit punt concreet aan te tonen dat de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing een dermate grote impact op de uitoefening van hun politionele bevoegdheden heeft, dat de zaak hoogdringend is.

4.

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

B. Ernstige middelen

Aangezien de verzoekende partijen de hoogdringendheid niet aantonen, is een onderzoek naar de ernst van de middelen niet aan de orde.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De Raad verwerpt de vordering tot schorsing.
2. De uitspraak over de kosten wordt tot de beslissing over de vordering tot vernietiging uitgesteld.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 22 november 2016 door de negende kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de negende kamer,

Yannick DEGREEF

Geert DE WOLF