

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

VOORZITTER VAN DE EERSTE KAMER

ARREST

nr. RvVb/S/1516/0072 van 6 oktober 2015

in de zaak RvVb/1415/0492/SA/0475

In zake: de **LEIDEND AMBTENAAR** van het **Agentschap Wegen en Verkeer**, met zetel te 1000 Brussel, Koning Albert II laan 20 bus 4 waar woonplaats wordt gekozen

vertegenwoordigd door:
mevrouw Isabel FRANCK

verzoekende partij

tegen:

de **deputatie** van de provincieraad van **OOST-VLAANDEREN**

vertegenwoordigd door:
de heer Johan KLOKOCKA

verwerende partij

*Tussenkomen
partijen:*

1. de heer **Peter De SCHEERDER**
2. mevrouw **Patricia DE BOCK**

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Michaël De Mol
kantoor houdende te 8500 Kortrijk, Beneluxpark 3
waar woonplaats wordt gekozen

I. VOORWERP VAN DE VORDERING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 15 april 2015 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de deputatie van de provincieraad van Oost-Vlaanderen van 26 februari 2015.

De deputatie heeft het administratief beroep van de verzoekende partij tegen de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de stad Oudenaarde van 27 oktober 2014 verworpen.

De deputatie heeft aan de tussenkomen partijen een stedenbouwkundige vergunning verleend voor de bouw van 5 garages en 1 appartement.

De bestreden beslissing heeft betrekking op het perceel gelegen te 9700 Oudenaarde, Diependale 72 en met als kadastrale omschrijving afdeling 7, sectie A, nummer 0129g.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij heeft een nota met betrekking tot de vordering tot schorsing ingediend en een afschrift van het administratief dossier neergelegd. De repliek van de tussenkomende partijen met betrekking tot de vordering tot schorsing is vervat in hun verzoekschrift tot tussenkomst.

De procespartijen zijn opgeroepen voor de openbare zitting van 18 augustus 2015, waarop de vordering tot schorsing wordt behandeld.

Kamervoorzitter Eddy STORMS heeft verslag uitgebracht.

Mevrouw Isabel FRANCK, die verschijnt voor de verzoekende partij, de heer Johan KLOKOCKA die verschijnt voor de verwerende partij, en advocaat Michaël De Mol, die verschijnt voor de tussenkomende partijen, zijn gehoord.

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.

De verwijzingen in dit arrest naar artikelen van de VCRO, het DBRC-decreet en het Procedurebesluit hebben betrekking op de tekst van deze artikelen zoals van toepassing op het ogenblik van het instellen van de vordering.

III. TUSSENKOMST

De heer Peter DE SCHEERDER en mevrouw Patricia DE BOCK verzoeken met een aangetekende brief van 25 juni 2015 in het geding te mogen tussenkomen.

De voorzitter van de Raad heeft met een beschikking van 17 juli 2015 de tussenkomende partijen toegelaten tussen te komen.

Een uitspraak over de ontvankelijkheid van het verzoek tot tussenkomst is echter alleen nodig wanneer de voorwaarden vervuld zijn om de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te bevelen en, zoals hierna blijkt, is dat niet zo.

IV. FEITEN

Op 16 juli 2014 (datum van het ontvangstbewijs) dienen de tussenkomende partijen bij het college van burgemeester en schepenen van de stad Oudenaarde een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“het bouwen van 5 garages en 1 appartement”*.

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

Het perceel is eveneens gelegen binnen de grenzen van het op 29 juni 1994 goedgekeurd bijzonder plan van aanleg nr. 7/1 ‘Leupegem - Centrum’, meer bepaald in een zone voor gesloten bebouwing.

Het perceel is niet gelegen in een behoorlijk vergunde, niet-vervallen verkaveling.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 14 augustus tot en met 12 september 2014, worden geen bezwaarschriften ingediend.

Het Agentschap Wegen en Verkeer adviseert als volgt ongunstig op 19 augustus 2014:

“ ...

Er wordt een ONGUNSTIG advies verleend op basis van de volgende rechtsgrond(en):

Het bouwen van garages op zeer korte afstand van een kruispunt is in strijd met de reglementering van dienstorder MOW/AWV/2012/16 “Reglementering van de toegangen tot het gewestdomein”:

- 1) Deze stipuleert dat een toegang tot een perceel steeds op een zo ruim mogelijke afstand van het kruispunt dient te worden voorzien, t.b.v. verkeersveiligheid.*
- 2) Tevens wordt slechts 1 toegang/perceel toegestaan, in deze aanvraag worden 5 toegangen gevraagd.*

...”

De stad Oudenaarde is ontvoogd. Het advies van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar moet niet gevraagd worden.

Het college van burgemeester en schepenen van de stad Oudenaarde verleent op 27 oktober 2014 als volgt een stedenbouwkundige vergunning aan de tussenkomende partijen:

“ ...

Gelet op situering van het perceel binnen de grenzen van het bijzonder plan van aanleg nr. 7/1 “Leupegem - Centrum”, goedgekeurd bij MB dd. 29 juni 1994 binnen een zone voor gesloten bebouwing.

Gelet op het ongunstig advies van het agentschap wegen en verkeer om reden dat het bouwen van garages op zeer korte afstand van een kruispunt in strijd is met de reglementering van dienstorder MOW/AWV/2012/16 “reglementering van de toegang tot het gewestdomein”. Deze stipuleert dat een toegang tot een perceel steeds op een zo ruim mogelijke afstand van het kruispunt dient te worden voorzien, t.b.v. verkeersveiligheid — tevens wordt slechts 1 toegang/perceel toegestaan -, in deze aanvraag worden 5 toegangen gevraagd.

Overwegende dat volgens art. 7.5.9 van de Vlaamse codex vergunningsaanvragen die bij het college van burgemeester en schepenen of, in de bijzondere procedure, bij de Vlaamse Regering, de gedelegeerd stedenbouwkundig ambtenaar of de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar zijn betekend voor 31/12/2013, in afwijking van art. 4.3.3 en 4.3.4 onderworpen worden aan een bindende advisering door de wegbeheerder, in zoverre de aanvraag betrekking heeft op percelen die gelegen zijn langs gewest- of provinciewegen. Het bindend advies, vermeld in het eerste lid, verbindt het vergunningverlenend bestuursorgaan in zover het negatief is of voorwaarden oplegt.

Overwegende dat uit voornoemde kan besloten worden dat binnen de codex na 31/12/2013 geen bindend advies meer bestaat voor wat betreft de wegbeheerder.

Overwegende dat, als we de nabije omgeving nader bekijken, er volgende druk bezochte handelszaken zijn die voorzien zijn van parkeergelegenheid aan de straatzijde: apotheek Ghys — krantenwinkel Blommaert — wijnhandel Blommaert — tevens situeert de aanvraag zich ter hoogte van rode verkeerslichten welke op zich al een verkeersvertragend effect hebben op de weggebruikers.

Overwegende dat de aanvraag in overeenstemming is met de bestemming van het gewestplan. Overwegende dat het ontwerp voorziet in volgende afwijkingen t.o.v de voorschriften van bovenvermeld bpa:

- situering der uiterste bouwlijn t.o.v. de achterkavelgrens bedraagt 0 m i.p.v. 8 m.*
- bouwdiepte op gelijkvloers bedraagt 6.39 m i.p.v 8 m.*

Gelet op art. 4.4.1 van de Vlaamse codex ruimtelijke ordening.

Overwegende dat de aanvraag voldoet aan de bepalingen van art. 4.4.1 van de VCRO.

Gelet op de positieve resultaten van het openbaar onderzoek.

Gelet op het akkoord van de aanpalende eigenaar (zie bouwplan).

Overwegende dat de afwijking geen afbreuk doet aan de algemene strekking van het plan, gezien dit voorziet in gesloten bebouwing.

Overwegende dat de afwijking evenmin afbreuk doet aan de goede ruimtelijke ordening, gezien ze zo gering is dat ze geen echte impact heeft op de samenhang en de beleving van de omgeving.

Gelet op het schrijven van architect Browaeys in kader van art. 13 van het Besluit van de Vlaamse regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater.

Overwegende dat de ruimtelijke draagkracht van het betrokken gebied, gezien het doel en de omvang van de voorgestelde werken, niet wordt aangetast.

Toetsing aan de decretale beoordelingselementen

4.3.5. Uitgeruste weg

4.3.6. Maximum volume bedrijfswoningen — niet van toepassing

4.3.7. Toegankelijkheid openbare wegen en voor het publiek toegankelijke gebouwen — niet van toepassing

4.3.8. Rooilijn en reservatiestrook — niet van toepassing.

Normen en percentages betreffende de verwezenlijking van een sociaal of bescheiden woonaanbod. Niet van toepassing.

Advies en eventueel voorstel van voorwaarden - gunstig - uit bovenstaande motivering blijkt dat de aanvraag in overeenstemming is (of kan gebracht worden mits het opleggen van de nodige voorwaarden) met de wettelijke bepalingen, alsook met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving.

Voorwaarden

- De werken uit te voeren volgens het plan geïllustreerd als bijlage aan deze beslissing.
- Het besluit van de Vlaamse regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater dient strikt gevolgd.
- Het ontwerp dient voorzien van een gescheiden rioleringsstelsel.
- Het ontwerp dient voorzien van een septiek.
- Rekening dient gehouden met het decreet dd 08/05/2009 houdende de beveiliging van woningen door optische rookmelders.
- **De nodige maatregelen dienen getroffen om het hemelwater op eigen terrein te houden en de aanpalende eigendommen van eventuele wateroverlast te vrijwaren.**

Advies gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar

De gemeente is ontvoegd. Bijgevolg moet het advies van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar niet worden ingewonnen.

Bijgevolg beslist het College van Burgemeester en Schepenen in de zitting van 27/10/2014 het volgende:

Het college van burgemeester en schepenen geeft de vergunning af aan de aanvrager, die ertoe verplicht is het college van burgemeester en schepenen per aangetekende brief op de hoogte te brengen van het begin van de handelingen waarvoor vergunning is verleend, ten minste acht dagen voor de aanvatting van die handelingen. De aanvrager dient binnen een termijn van tien dagen, te rekenen vanaf de datum van de ontvangst van de beslissing van het college van burgemeester en schepenen, de bijgevoegde mededeling aan te plakken, op de plaats waarop de vergunningsaanvraag betrekking heeft, gedurende 30 dagen. De aanvrager brengt de gemeente onmiddellijk op de hoogte van de startdatum van de aanplakking.

Van een vergunning mag gebruik worden gemaakt als de aanvrager niet binnen vijftig dagen, te rekenen vanaf de dag van aanplakking, op de hoogte werd gebracht van de instelling van een administratief beroep.

De vergunning wordt afgegeven onder volgende voorwaarden:

Bijzondere voorwaarden:

- *De werken uit te voeren volgens het plan geïllustreerd als bijlage aan deze beslissing.*
- *Het besluit van de Vlaamse regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater dient stipt gevolgd.*
- *Het ontwerp dient voorzien van een gescheiden rioleringsstelsel.*
- *Het ontwerp dient voorzien van een septiek.*
- *Rekening dient gehouden met het decreet dd 08/05/2009 houdende de beveiliging van woningen door optische rookmelders.*
- *De nodige maatregelen dienen getroffen om het hemelwater op eigen terrein te houden en de aanpalende eigendommen van eventuele wateroverlast te vrijwaren.*

...

De verzoekende partij tekent tegen deze beslissing op 17 november 2014 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 8 januari 2015 als volgt dit administratief beroep in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning te weigeren:

“ ...

2.3 De juridische aspecten

De vergunningverlenende overheid dient de aanvraag te toetsen aan de gebruikelijke inzichten en noden betreffende een goede aanleg der plaats, gebaseerd op de voorschriften van het van kracht zijnde BPA 7/1 "Leupegem - Centrum" als meest recente en gedetailleerde plan.

In het BPA 7/1 "Leupegem - Centrum" is het betreffende bouwperceel gelegen in een zone voor gesloten bebouwing.

De BPA-voorschriften maken het mogelijk om in deze zone woningen op te richten, met als nevenbestemming (detail)handel, tertiaire diensten, horeca, ... De constructies moeten ingeplant worden op de rooilijn, op 0 á 3 m van de zijkaveigrenzen en op 8 m van de achterkavelgrens. De gebouwen dienen een gelijkvloerse bouwdiepte te omvatten van minimaal 8 m en maximaal 12 m, op de verdieping kan de bouwdiepte maximaal 12 m bedragen. Het aantal bouwlagen is begrepen tussen 2 á 2,5, met een dak met helling tussen 30° á 50° en met een nokhoogte van maximaal 12 m.

Het BPA vormt de basis voor het vergunningenbeleid. De voorschriften van een bijzonder plan van aanleg hebben bindende en verordenende kracht.

Gelet op de specifieke hoeksituatie van het perceel en het feit dat het perceel een diepte heeft t.o.v. de gewestweg van slechts 6,29m, kan geoordeeld worden dat de aanvraag niet strijdig is met de BPA-voorschriften.

De bouwdiepte kan namelijk geen 8m bedragen, en ook de inplanting van de bouw op 8m van de achterkavelgrens is in voorliggend geval niet uitvoerbaar.

2.4 De goede ruimtelijke ordening

Het perceel van de aanvraag bevindt zich langs een gewestweg.

De wegbeheerder, met name het agentschap Wegen en Verkeer, district Oudenaarde, bracht op 19 augustus 2014 een ongunstig advies uit (zie rubriek 1.3).

Artikel 4.3.4 VCRO bepaalt dat een vergunning kan worden geweigerd indien uit een verplicht in te winnen advies blijkt dat het aangevraagde onwenselijk is in het licht van doelstellingen of zorgplichten die gehanteerd worden binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening.

Voor de toepassing van het eerste lid wordt onder "doelstellingen of zorgplichten" verstaan: internationaalrechtelijke, Europeesrechtelijke, wetkrachtige, reglementaire of beschikkende bepalingen die de overheid bij de uitvoering of de interpretatie van de regelgeving of het voeren van een beleid verplichten tot de inachtneming van een bepaalde doelstelling of van bepaalde voorzorgen, zonder dat deze, op zichzelf beschouwd, voldoende juridisch duidelijk zijn om onmiddellijk te kunnen worden uitgevoerd.

Uit het advies van de wegbeheerder blijkt dat de aanvraag in strijd is met de reglementering van dienstorder MOW/AWV/2012/16 van 16 oktober 2012 betreffende de "Reglementering van de toegangen tot het gewestdomein". Deze stipuleren dat een toegang tot een perceel steeds op een zo ruim mogelijke afstand van het kruispunt dient te worden voorzien, t.b.v. de verkeersveiligheid. Tevens wordt slechts 1 toegang per perceel toegestaan.

Hoewel de aanvraag niet strijdig is met een 'direct werkende norm', en de aanvraag ingediend werd na 31 december 2013, waardoor het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer niet bindend is, kan niet zomaar voorbijgegaan worden aan dit advies.

Het college van burgemeester en schepenen stelt dat er in de nabije omgeving volgende 3 druk bezochte handelszaken zijn die voorzien zijn van parkeergelegenheid aan de straatzijde, en dat de aanvraag zich situeert ter hoogte van rode verkeerslichten welke op zich al een verkeersvertragend effect hebben op de weggebruikers. Het college van burgemeester en schepenen treedt het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer d.d. 19 augustus 2014 bijgevolg niet bij.

Het feit dat bij de vorige aanvraag voor het bouwen van 5 garages en 2 studio's een gunstig advies werd verleend door de wegbeheerder, zoals gesteld in de argumentatie van de aanvrager, is naast de kwestie. Het enige waar thans rekening mee dient gehouden te worden is het ongunstig advies van het Agentschap Wegen en Verkeer voor voorliggende aanvraag.

Voor de verkeersveiligheid is het essentieel dat bestuurders die de garages wensen te verlaten over voldoende zichtbaarheid beschikken met betrekking tot aankomende fietsers, voetgangers en voertuigen op de openbare weg, alvorens hun manoeuvre om op de rijweg te rijden, op een veilige manier aan te vangen. Hieraan kan niet worden voldaan door de voorliggende aanvraag, gezien de directe ligging van de garages aan de

openbare weg, waardoor voertuigen, die de garages verlaten, zich reeds volledig op het één meter brede voetpad en deels de rijweg dienen te bevinden alvorens de chauffeur enig overzicht kan hebben omtrent de verkeerssituatie. Dit manoeuvre, al dan niet achterwaarts uitrijdend, zal ofwel onder begeleiding dienen te gebeuren, of zal op goed geluk dienen te worden uitgevoerd. Bijgevolg zal de verkeersveiligheid ernstig in het gedrang komen door het voorzien van 5 toegangen tot 5 garages op één perceel langs deze gewestweg. Bijkomende verkeersbewegingen op de gewestweg dienen te worden vermeden.

Verder wordt opgemerkt dat de vormgeving van het ontwerp, met de straatgevelwand met 5 naastliggende garagepoorten, het straatbeeld allerminst ten goede komt. De monotone rij garagepoorten heeft een negatief effect op de belevingswaarde en het woonklimaat van de straat en de buurt.

De voorbeelden, die in de argumentatie van de aanvrager aangehaald worden, van particuliere garages die hun rechtstreekse toegang tot de gewestweg hebben, zijn slechts voorzien van 1 toegang per perceel, hetgeen toegestaan wordt volgens de reglementering van dienstorder MOW/AWV/2012/16 van 16 oktober 2012 betreffende de "Reglementering van de toegangen tot het gewestdomein".

Er kan geconcludeerd worden dat het gevraagde project tot een ongewenste ruimtelijke situatie leidt en de draagkracht van het terrein en van de omgeving overschrijdt.

2.5 Conclusie

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

Stedenbouwkundige vergunning dient te worden geweigerd.

...

Na de hoorzitting van 20 januari 2015 beslist de verwerende partij op 26 februari 2015 als volgt het administratief beroep niet in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning te verlenen:

“...

2.1 De watertoets

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

Er wordt voldaan aan de bepalingen van het besluit van de Vlaamse regering van 1 oktober 2004 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater. Er wordt voorzien in de plaatsing van 2 hemelwaterputten van elk 5.000 liter. Het opvangen hemelwater zal worden hergebruikt. De overloop van het hemelwater en het afvalwater worden gescheiden afgevoerd tot aan de rooilijn. Er wordt een septische put geplaatst.

Er is geen schadelijk effect voor het watersysteem te verwachten, de doelstellingen van het decreet betreffende het integraal waterbeleid worden niet geschaad.

2.2 De MER-toets

Na onderzoek van de kenmerken van het project, de locatie van het project en de kenmerken van de mogelijke milieueffecten, wordt het in de project-m.e.r.-screeningsnota ontwikkeld standpunt bijgetreden dat geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn.

Er kan redelijkerwijze aangenomen worden dat een project-MER geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten zal bevatten, zodat de opmaak ervan dan ook niet noodzakelijk is.

2.3 De juridische aspecten

De vergunningverlenende overheid dient de aanvraag te toetsen aan de gebruikelijke inzichten en noden betreffende een goede aanleg der plaats, gebaseerd op de voorschriften van het van kracht zijnde BPA 7/1 "Leupegem - Centrum" als meest recent en gedetailleerd plan.

In het BPA 7/1 "Leupegem - Centrum" is het betreffende bouwperceel gelegen in een zone voor gesloten bebouwing.

De BPA-voorschriften maken het mogelijk om in deze zone woningen op te richten, met als nevenbestemming (detail)handel, tertiaire diensten, horeca, ... De constructies moeten ingeplant worden op de rooilijn, op 0 à 3 m van de zijkavelgrenzen en op 8 m van de achterkavelgrens. De gebouwen dienen een gelijkvloerse bouwdiepte te omvatten van minimaal 8 m en maximaal 12 m, op de verdieping kan de bouwdiepte maximaal 12 m bedragen. Het aantal bouwlagen is begrepen tussen 2 à 2,5, met een dak met helling tussen 30° en 50° en met een nokhoogte van maximaal 12 m.

Het BPA vormt de basis voor het vergunningenbeleid. De voorschriften van een bijzonder plan van aanleg hebben bindende en verordenende kracht.

Gelet op de specifieke hoeksituatie van het perceel en het feit dat het perceel een diepte heeft t.o.v. de gewestweg van slechts 6,29m, kan geoordeeld worden dat de aanvraag niet strijdig is met de BPA-voorschriften.

De bouwdiepte kan namelijk geen 8m bedragen, en ook de inplanting van de bouw op 8m van de achterkavelgrens is in voorliggend geval niet uitvoerbaar.

2.4 De goede ruimtelijke ordening

Het perceel van de aanvraag bevindt zich langs een gewestweg.

De wegbeheerder, met name het agentschap Wegen en Verkeer, district Oudenaarde, bracht op 19 augustus 2014 een ongunstig advies uit (zie rubriek 1.3).

Artikel 4.3.4 VCRO bepaalt dat een vergunning kan worden geweigerd indien uit een verplicht in te winnen advies blijkt dat het aangevraagde onwenselijk is in het licht van doelstellingen of zorgplichten die gehanteerd worden binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening.

Voor de toepassing van het eerste lid wordt onder "doelstellingen of zorgplichten" verstaan: internationaalrechtelijke, Europeesrechtelijke, wetstekrachte, reglementaire of beschikkende bepalingen die de overheid bij de uitvoering of de interpretatie van de

regelgeving of het voeren van een beleid verplichten tot de inachtneming van een bepaalde doelstelling of van bepaalde voorzorgen, zonder dat deze op zichzelf beschouwd voldoende juridisch duidelijk zijn om onmiddellijk te kunnen worden uitgevoerd.

Uit het advies van de wegbeheerder blijkt dat de aanvraag in strijd is met de reglementering van dienstorder MOWIAWV/2012/16 van 16 oktober 2012 betreffende de "Reglementering van de toegangen tot het gewestdomein". Deze stipuleren dat een toegang tot een perceel steeds op een zo ruim mogelijke afstand van het kruispunt dient te worden voorzien, t.b.v. de verkeersveiligheid. Tevens wordt slechts 1 toegang per perceel toegestaan.

De aanvraag is niet strijdig is met een 'direct werkende norm', en de aanvraag werd ingediend na 31 december 2013, waardoor het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer niet bindend is.

Het advies van Wegen en Verkeer wijkt af van het naar aanleiding van de vorige aanvraag ingediend advies, dat gunstig was. Ruimtelijk en verkeerstechnisch is er ten opzichte van die aanvraag niets essentieel gewijzigd, zodat er geen reden is om het eerder uitgebracht advies te negeren en het huidige als bepalend in deze aanvraag kan worden beschouwd.

Het college van burgemeester en schepenen stelt dat er in de nabije omgeving 3 druk bezochte handelszaken zijn die voorzien zijn van parkeergelegenheid aan de straatzijde, en dat de aanvraag zich situeert ter hoogte van rode verkeerslichten welke op zich al een verkeersvertragend effect hebben op de weggebruikers. Het college van burgemeester en schepenen treedt het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer d.d. 19 augustus 2014 bijgevolg niet bij.

Het standpunt van het college van burgemeester en schepenen wordt bijgetreden.

Gelet op de specifieke perceelsconfiguratie is het gevraagde een van de weinige mogelijke invullingen om dit terreindeel op kwalitatieve wijze in te vullen. De voorgestelde invulling dekt een ruimtelijke behoefte op dit restperceel, wat getuigt van een zuinig ruimtegebruik en kadert binnen een goede plaatselijke aanleg.

De aanvraag betreft de herbouw van een bestaande constructie waarbij reeds 3 rechtstreekse toegangen tot de openbare weg waren voorzien.

Ten gevolge van een overmachtsituatie - met name een aanrijding door een tractor - kon het gebouw niet meer worden gerenoveerd ten gevolge van stabiliteitsproblemen.

Deze garages werden allen aangewend door bewoners van de Leupegemstraat. Immers, door de historisch gegroeide situatie beschikken vele woningen in deze straat niet over een eigen garage en is er ook geen mogelijkheid om op eigen terrein een stalplaats voor de wagen te voorzien.

Bijkomend dient te worden vastgesteld dat de Leupegemstraat niet voorzien is van de nodige parkeergelegenheden, waardoor bewoners evenmin in de eigen straat kunnen parkeren, eenzelfde situatie manifesteert zich in de aanpalende straat Diependale.

De vroegere bebouwing kwam aldus tegemoet aan een reële vraag aan parkeergelegenheden in de buurt van de omliggende woningen.

Naar aanleiding van de noodzaak tot herbouw van het pand werd appellant verzocht door omwonenden om bijkomende parkeergelegenheid te voorzien — onder andere door de bewoners van het hoekpand aan Diependaele — Leupegemstraat — waarna in twee bijkomende parkeermogelijkheden werd voorzien.

De aanvraag is dan ook vanuit de beoordeling inzake de goede ruimtelijke ordening verantwoordbaar, nu deze tegemoet komt aan een bestaande parkeerproblematiek.

Immers, op heden zijn de bewoners genoodzaakt om in de aanpalende straten te parkeren, met de nodige hinder tot gevolg.

Voor wat betreft de verkeersveiligheid dient te worden opgemerkt dat de aanvraag een bundeling op één locatie voorziet van de parkeergelegenheden, dit tegen de verkeerslichten die een ernstig verkeersafremmend effect hebben. Vanuit deze optiek is deze oplossing dan ook te prefereren op een situatie waarbij iedere woning - eveneens kort op de openbare weg- een eigen toerit voorziet, hetgeen nochtans wel zou toegelaten zijn conform het door AWW ingeroepen dienstorder.

Aangezien de aanvraag voorziet in een ontsluiting op het veiligste punt van de Leupegemstraat, met name het met verkeerslichten georganiseerd kruispunt met traag verkeer, is deze dan ook aanvaardbaar vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid.

Voor wat betreft de verschijningsvorm dient te worden opgemerkt dat de aanvraag voorziet in een afwerking met kwalitatieve materialen, dit in tegenstelling tot de huidige - te vervangen - constructie.

Louter op basis hiervan zal de nieuwe aanvraag een verbetering betekenen voor het straatbeeld. Bovendien heeft het bestaand pand allesbehalve een beeldbepalend karakter.

Voorts dient nogmaals te worden benadrukt dat de aanvraag tegemoetkomt aan een reële parkeerbehoefte in de onmiddellijke omgeving, waardoor de aanwezigheid van dit aantal garagepoorten wel degelijk verantwoord is.

Er kan geconcludeerd worden dat het gevraagde project niet tot een ongewenste ruimtelijke situatie leidt en de draagkracht van het terrein en van de omgeving niet overschrijdt.

2.5 Conclusie

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

Stedenbouwkundige vergunning kan worden verleend volgens ingediend plan.

...

Dit is de bestreden beslissing.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

De verwerende partij, noch de tussenkomenende partijen betwisten de ontvankelijkheid van de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging en tot vernietiging van de bestreden beslissing.

Het ontbreken van excepties belet niet dat de Raad de ontvankelijkheid van een beroep kan onderzoeken.

De Raad oordeelt dat dit onderzoek alleen nodig is wanneer de voorwaarden vervuld zijn om de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te bevelen en, zoals hierna blijkt, is dat niet zo.

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Krachtens artikel 40, §1 DBRC-decreet en de artikelen 56 en 57 van het Procedurebesluit kan de Raad de schorsing van de bestreden beslissing bevelen op voorwaarde dat er hoogdringendheid is en dat de verzoekende partij minstens één ernstig middel aanvoert dat de vernietiging van de bestreden beslissing kan verantwoorden.

A. Hoogdringendheid

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partij omschrijft de hoogdringendheid als volgt:

“ ...

1.-

Artikel 4.8.13. VCRO bepaalt dat de Voorzitter van de Raad, ter voorkoming van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel, een bestreden vergunningsbeslissing kan schorsen bij wijze van voorlopige voorziening. Verzoekende partij is van oordeel dat in casu sprake is van een dergelijk moeilijk te herstellen ernstig nadeel waardoor de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing noodzakelijk is.

Verzoekende partij is 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 en de autosnelwegen. 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.

2.-

In het geval van een bestuurlijke overheid wordt geëist dat de bestreden beslissing de uitoefening van de overheidstaak verhindert of in ernstige mate bemoeilijkt, en dat de tenuitvoerlegging de werking van haar diensten in die mate in het gedrang brengt dat zij haar taken als overheid niet meer kan uitoefenen.

Het Agentschap is van mening dat een te stringente interpretatie en toepassing van deze eisen de zorgplicht inzake de verkeersveiligheid, waarvoor het Agentschap instaat, ondermijnt en uitholt. Het Agentschap zal immers zelden kunnen aantonen dat de vergunning in kwestie daadwerkelijk tot een verkeersonveilige situatie zal leiden en bijgevolg haar zorgplicht inzake de verkeersveiligheid rechtstreeks in het gedrang brengt.

Gevaarlijke situaties kunnen jarenlang bestaan zonder dat er een ongeval gebeurt. Dit neemt niet weg dat het gevaar er is en moet vermeden worden en dat dit nu net de taak is van het Agentschap.

Op deze manier zal het Agentschap nooit een schorsing kunnen bekomen. Het gevolg hiervan is dat het Agentschap de zorgplicht inzake de verkeersveiligheid niet naar behoren kan vervullen. In afwachting van een uitspraak over de vernietiging worden immers bijna al deze vergunningen uitgevoerd, met als gevolg dat de verkeersveiligheid op die welbepaalde locatie in het gedrang wordt gebracht, zodat er een dagelijks risico op ongevallen ontstaat, én dat de geloofwaardigheid van de taak van het Agentschap wordt aangetast.

De burger verwacht van de overheid veilige wegen en zal, indien een ongeval zich voordoet, niet begrijpen hoe zo'n vergunning kon worden uitgevoerd ondanks de zorgplicht van het Agentschap.

Het nadeel, dat in al deze situaties ontstaat, is wel degelijk moeilijk te herstellen en ernstig.

Het Agentschap is van mening dat elke vergunning, die zij negatief adviseerde omwille van de verkeersveiligheid, een moeilijk te herstellen en ernstig nadeel genereert in hoofde van het Agentschap.

Uiteraard zal telkens geval per geval nog moeten worden nagegaan of de middelen in kwestie ernstig zijn.

Het Agentschap is nu net als adviesinstantie aangeduid omdat zij de kennis en ervaring heeft om de verkeersveiligheid te beoordelen. Wanneer dit zomaar door de vergunningverlener opzij wordt geschoven, én de middelen ook ernstig zijn, is het noodzakelijk dat de vergunning geschorst wordt.

In casu wordt onder IV aangetoond dat er sprake is van een ernstig middel. Het kan niet betwist worden dat vijf toegangen, rechtstreeks op de gewestweg, in strijd met het dienstorder, tot een zeer verkeersonveilige situatie leiden.

Het betreft hier duidelijk een moeilijk te herstellen en ernstig nadeel en ook het middel is ernstig, zodat de beslissing moet geschorst worden.

3.-

Indien de Raad van mening blijft dat elke beslissing afzonderlijk moet beoordeeld worden wat het moeilijk te herstellen en ernstig nadeel betreft, dan moet minstens in onderhavige zaak worden vastgesteld dat de vergunning daadwerkelijk nadelige gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid ter plaatse. Er worden vijf extra conflictpunten met de gewestweg gecreëerd, dichtbij een kruispunt. Men kan niet anders dan haaks inrijden vanaf de gewestweg, waardoor het uitrijden steeds achterwaarts dient te gebeuren zonder enig zicht op aankomend verkeer (auto's, fietsers, voetgangers). Bovendien bevinden de garages zich pal op de opstelstrook van een met verkeerslichten geregeld kruispunt. De combinatie van beide elementen is zeer gevaarlijk. Van zodra er twee auto's staan opgesteld voor de stopstreep wordt de garage-uitgang belemmerd. Daarenboven betreft het een druk kruispunt waar continu auto's staan opgesteld. Doordat de garage direct aan de gewestweg ligt, slechts gescheiden door een één meter breed voetpad, zal de bestuurder er ten eerste heel dikwijls mee worden geconfronteerd dat het uitrijden van

zijn garage geblokkeerd wordt door wachtende auto's voor de stopstreep, en ten tweede zal deze eerst minstens twee meter "blind voor aankomend verkeer" op goed geluk op het voetpad en de wegenis achteruit dienen te rijden alvorens hij voldoende zicht verkrijgt om dit manoeuvre veilig uit te voeren.

Ook een concrete beoordeling leidt tot de vaststelling dat het hier duidelijk een moeilijk te herstellen en ernstig nadeel betreft en dat ook het middel ernstig is, zodat de beslissing moet geschorst worden.
...

2.

De verwerende partij antwoordt hierop:

“ ...

Verzoekende partij haalt de afbreuk aan verkeersveiligheid aan als een voor haar moeilijk te herstellen ernstig nadeel.

Nergens wordt enig gewag gemaakt van de op vandaag aan te tonen hoogdringendheid van een schorsing.

De vordering tot schorsing dient dan ook te worden verworpen.
...”

3.

De tussenkomenende partijen voegen hieraan nog het volgende toe:

“ ...

18.

In het inleidend verzoekschrift haalt verzoekende partij als “moeilijk te herstellen ernstig nadeel” aan dat zij de “hoeder [is] van het algemeen belang als wegbeheerder van de gewestwegen” en dat zij in die hoedanigheid dient in te staan voor het veilig en vlot verkeer op de gewestwegen en autosnelwegen.

Voorts haalt verzoekende partij aan dat van een bestuurlijke overheid wordt geëist dat de bestreden beslissing de uitoefening van haar overheidstaak verhindert of in ernstige mate bemoeilijkt teneinde de schorsing van de bestreden beslissing te kunnen vorderen.

Hierbij stelt verzoekende partij echter dat deze voorwaarde niet al te stringent mag worden toegepast, aangezien dit de zorgplicht in hoofde van verzoekende partij al te ernstig zou ondermijnen. Zo zou iedere vergunningsaanvraag, die het AWW ongunstig heeft geadviseerd vanuit het aspect van de verkeersveiligheid, de facto een moeilijk te herstellen ernstig nadeel creëren in hoofde van verzoekende partij.

In casu zouden 5 extra conflictpunten op de gewestweg worden gecreëerd en dit dicht bij een kruispunt en bij de opstelstrook bij verkeerslichten. Hierdoor zou het uitrijden uit de garages bij een rood licht vaak gehinderd worden door stilstaand verkeer en zou achterwaarts uit de garages moeten worden gereden over een één meter breed voetpad waardoor er slechts een beperkt zicht zou zijn op aankomend verkeer.

Dit zou leiden tot een verkeersonveilige situatie.

19.

Voorafgaand aan de inhoudelijke repliek op het inleidend verzoekschrift dient te worden opgemerkt dat n.a.v. de invoering van het decreet van 04.04.2014 “betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges” de vereiste van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel werd vervangen door een vereiste

inzake hoogdringendheid (artikel 40, §1 van het Decreet van 04.04.2014).

Hieruit vloeit voort dat bij de beoordeling (i) een belangenafweging dient te worden gemaakt tussen de door verzoekende partij ingeroepen belangen en de belangen van de verwerende en tussenkommende partijen en (ii) de behandelingstermijn inzake de vernietigingsprocedure mee in aanmerking dient te worden genomen vooraleer tot schorsing kan worden overgegaan: (...)

20.

Zoals hierna zal blijken is er in casu bij een eventuele schorsing geen enkele sprake van voordelen die opwegen ten opzichte van de nadelen in hoofde van de vergunninghouder, met name tussenkommende partijen.

Bovendien doet verzoekende partij geenszins getuigen van enig risico op een nadeel in zijn hoofde.

21.

Zo stelt verzoekende partij weliswaar terecht dat een bestuurlijke overheid slechts kan doen getuigen van een nadeel in haar hoofde indien de bestreden beslissing de uitoefening van haar overheidstaak ernstig bemoeilijkt of verhindert en zij deze voorwaarde voldoende aannemelijk maakt.

Echter, verzoekende partij stelt dat deze voorwaarde in haar hoofde de facto niet mag worden toegepast aangezien zij (quasi) nooit aan deze vereisten kan voldoen, m.a.w. erkent verzoekende partij dat zij in casu de aanwezigheid van enig nadeel niet aannemelijk kan maken: (...)

Het spreekt voor zich dat verzoekende partij, doordat zij niet aannemelijk kan maken dat zij een nadeel zal lijden, niet plots kan eisen dat de decretale voorwaarden om een schorsing van een bestreden beslissing te bekomen niet op haar zouden worden toegepast.

Louter om deze redenen dient de vordering tot schorsing te worden verworpen.

22.

Naast het voorgaande dienen tussenkommende partijen op te merken dat verzoekende partij op geen enkele wijze concreet aannemelijk maakt dat het voorziene project de verkeersveiligheid in het gedrang brengt. Hierbij beperkt verzoekende partij zich tot de bewering dat het creëren van 5 “bijkomende conflictpunten” op een gewestweg, waarbij de gebruikers van de garages achterwaarts op de rijweg dienen op te rijden, de verkeersveiligheid in het gedrang brengt.

Echter, verzoekende partij houdt hierbij geen enkele rekening met het feit dat de gewestweg in kwestie, met name de Leupegemstraat (N8), gekenmerkt wordt door verschillende privatieve en publieke parkeervoorzieningen, waarbij eveneens achterwaarts op de rijweg dient te worden opgereden, en dit zelfs ook in de onmiddellijke omgeving van het kwestieuze kruispunt. Dit wordt bovendien duidelijk aangetoond in de fotoreportage, die werd opgenomen in de tussenkommstnota van tussenkommende partijen (stuk 3).

Ter zake kan worden verwezen naar een eerdere uitspraak van Uw Raad waarbij verzoekende partij om de schorsing van een vergunningsbeslissing verzocht, aangezien bijkomende ontsluitingen op een gewestweg in de nabijheid van een gewestweg werden voorzien. Ter zake stelde Uw Raad als volgt: (...)

23.

In casu staat vast dat op de kwestieuze locatie reeds verschillende rechtstreekse

toegangen tot de gewestweg voorhanden zijn, waarbij eveneens achterwaarts toegang tot de openbare weg dient te worden genomen.

Bovendien weerlegt verzoekende partij het standpunt van zowel het college van burgemeester en schepenen, verwerende partij als tussenkomende partij – met name dat het lage snelheidsregime, in combinatie met de aanwezigheid van verkeerslichten, er net toe leidt dat de aanvraaglocatie de meest geschikte inplantingslocatie is voor parkeervoorzieningen – op geen enkele wijze en beperkt zij zich aldus tot loutere beweringen inzake het aspect verkeersveiligheid.

25.

Ten overvloede dient te worden opgemerkt dat verzoekende partij in het inleidend verzoekschrift stelt dat de adviezen die het AWW verleent “geen subjectieve beoordelingen [zijn] door één ambtenaar maar gebaseerd [zijn] op uniform toe te passen, algemene richtlijnen omtrent toegangen tot de gewestwegen”. In casu dateren deze richtlijnen van het jaar 2012.

Het is dan ook bijzonder opmerkelijk dat het AWW eind 2013 – d.i. nadat het kwestieuze dienstorder reeds van toepassing was – wel een gunstig advies heeft uitgebracht voor het voorzien van 5 garages in een identieke inplanting als de voorliggende aanvraag (stuk 1).

Dit feit toont reeds genoegzaam aan dat er van enig risico inzake verkeersveiligheid geen enkele sprake is. Zo stelt ook verwerende partij terecht in de bestreden beslissing: (...)

26.

Gelet op het voorgaande is er geen sprake van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel in hoofde van verzoekende partij. Bijgevolg dient de vordering tot schorsing te worden verworpen.

...

Beoordeling door de Raad

1.

Sinds 1 januari 2015 is de schorsingsvoorwaarde van het “moeilijk te herstellen ernstig nadeel” vervangen door de “hoogdringendheid”.

Krachtens artikel 40, §1 DBRC-decreet en artikelen 56 en 57 Procedurebesluit moet de verzoekende partij in haar verzoekschrift tot schorsing aantonen waarom de schorsing hoogdringend is en daarover stavingstukken bij het verzoekschrift voegen.

Dit betekent dat de verzoekende partij, met aandacht voor de specificiteit van elk dossier, voldoende precieze, pertinente en concrete elementen moet bezorgen, die aantonen dat de zaak, omwille van de nadelige gevolgen die een tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing voor haar persoonlijk veroorzaakt, te hoogdringend is om het resultaat van de procedure tot vernietiging van de bestreden beslissing te kunnen afwachten.

Voor een overheid zijn de nadelen persoonlijk wanneer de bestreden beslissing de uitoefening van de overheidstaak of de bestuursopdracht van die overheid verhindert of ernstig in het gedrang brengt.

Of er omstandigheden zijn die de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing verantwoorden, is een feitenkwestie. Het antwoord op die vraag vergt met andere woorden een beoordeling in concreto van de gegevens die de verzoekende partij aanvoert om de

hoogdringendheid aan te tonen en de ondoelmatigheid van de procedure tot vernietiging voldoende aannemelijk te maken.

De nadelige gevolgen die de verzoekende partij dreigt te ondergaan, en waartegen zij zich wil verzetten, moeten bovendien hun exclusieve oorzaak vinden in de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing. De schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing moet op zich volstaan om deze nadelige gevolgen te voorkomen.

2.

De verzoekende partij stelt dat zij haar zorgplicht inzake de verkeersveiligheid niet naar behoren kan uitvoeren wanneer de bestreden vergunning uitgevoerd wordt.

De verzoekende partij vermeldt in haar verzoekschrift alleen “moeilijk te herstellen ernstige nadelen”. De Raad kan echter alleen maar rekening houden met de uiteenzetting van het “moeilijk te herstellen ernstig nadeel”, voor zover daaruit de hoogdringendheid blijkt.

De verzoekende partij stelt dat de concrete situatie, meer bepaald de bouw van vijf garages langs een gewestweg, zal leiden tot vijf bijkomende conflictsituaties, dichtbij een kruispunt.

Verder stelt de verzoekende partij dat zij slechts zelden zal kunnen aantonen dat de tenuitvoerlegging van een stedenbouwkundige vergunning daadwerkelijk tot een verkeersonveilige situatie zal leiden, en bijgevolg haar zorgplicht inzake de verkeersveiligheid rechtstreeks in het gedrang brengt.

Om haar stelling te staven brengt de verzoekende partij een foto bij, waaruit blijkt dat er op de plaats waarop de bestreden vergunning betrekking heeft, drie garages zijn, gericht naar de gewestweg, die zullen verdwijnen en vervangen worden door de met de bestreden beslissing vergunde (vijf) garages. Met deze foto wil de verzoekende partij de huidige verkeersonveilige situatie weergeven, maar zij brengt geen bijkomende documenten of gegevens bij waaruit blijkt dat de huidige situatie vroeger al problemen veroorzaakt heeft.

Bovendien formuleert de verzoekende partij in haar betoog met betrekking tot het moeilijk te herstellen ernstig nadeel alleen maar kritiek op de wettigheid van de bestreden beslissing: de verzoekende partij stelt immers dat de verwerende partij onzorgvuldig afgeweken is van haar advies en daardoor een verkeersonveilige situatie creëert. Deze kritiek volstaat niet om een schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te verantwoorden, laat staan dat de verzoekende partij hiermee de hoogdringendheid aantoont.

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 hoogdringendheid wordt aangetoond. Deze vaststelling volstaat om de vordering af te wijzen.

B. Ernstige middelen

De Raad oordeelt in het vorig onderdeel dat de verzoekende partij de hoogdringendheid niet aantoont en dus is een onderzoek naar de ernst van de middelen niet nodig.

OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De Raad verwierpt de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.
2. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de uitspraak over de vordering tot vernietiging.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare zitting op 6 oktober 2015, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, eerste kamer, samengesteld uit:

Eddy STORMS, voorzitter van de eerste kamer,
met bijstand van

Hildegard PETTENS, toegevoegd griffier.

De, toegevoegd griffier

De voorzitter van de eerste kamer,

Hildegard PETTENS

Eddy STORMS