

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 30 januari 2018 met nummer RvVb/A/1718/0501
in de zaak met rolnummer 1516/RvVb/0659/A

Verzoekende partijen	1. mevrouw Christine MALDOY 2. de heer Dimitri CLAES vertegenwoordigd door advocaten Koen GEELEN, Wouter MOONEN en Elsbeth LONCKE met woonplaatskeuze op het kantoor te 3500 Hasselt, Gouverneur Roppesingel 131
Verwerende partij	de deputatie van de provincieraad van LIMBURG vertegenwoordigd door de heer Tom ROOSEN.
Tussenkommende partij	de nv GABRIELS & CO vertegenwoordigd door advocaat Gerald KINDERMANS met woonplaatskeuze op het kantoor te 3870 Heers, Steenweg 161

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 2 juni 2016 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 20 april 2016.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de verzoekende partijen tegen de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de stad Hasselt van 24 december 2015 niet ingewilligd.

De verwerende partij heeft aan de tussenkommende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend voor het oprichten van een tankstation met prijzenbord na sloop van een toonzaal op een perceel gelegen te 3510 Hasselt (Kermt), Diestersteenweg 50, met als kadastrale omschrijving afdeling 15, sectie B, nummer 589S.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkommende partij verzoekt met een aangetekende brief van 29 augustus 2016 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkommende partij met een beschikking van 12 oktober 2016 toe in de debatten.

Met een aangetekende brief van 16 juni 2016 vorderen de verzoekende partijen bij de Raad de schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de tenuitvoerlegging van de beslissing van de verwerende partij van 20 april 2016.

De Raad verwerpt met een arrest van 23 juni 2016 met nummer RvVb/UDN/1516/1274 de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid.

De verzoekende partijen dienen een verzoek tot voortzetting in.

De verwerende partij dient een antwoordnota in en heeft het administratief dossier neergelegd in de samenhangende zaak 1516/RvVb/0659/UDN. De tussenkomende partij dient een schriftelijke uiteenzetting in. De verzoekende partijen dienen een wederantwoordnota in. De verwerende partij dient geen laatste nota in. De tussenkomende partij dient een laatste schriftelijke uiteenzetting in.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 12 december 2017.

De heer Tom ROOSEN voert het woord voor de verwerende partij en advocaten Gerald KINDERMANS en Stefaan GABRIELS voeren het woord voor de tussenkomende partij.

De verzoekende partijen verschijnen schriftelijk.

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

III. FEITEN

1.

De tussenkomende partij dient op 26 oktober 2015 bij het college van burgemeester en schepenen van de stad Hasselt een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“het oprichten van een tankstation met prijzenbord na sloop van een toonzaal”* op een perceel gelegen te 3510 Hasselt (Kermt), Diestersteenweg 50.

2.

Op 20 januari 2016 verleent de verwerende partij een milieuvergunning *“voor het exploiteren van een bevoorradingsstation voor motorvoertuigen, omvattende de volgende hinderlijk ingedeelde rubrieken”*.

Volgende rubrieken werden onder meer vergund:

- (rubriek 6.5.3) : brandstofverdeelinstallaties voor motorvoertuigen, zijnde installaties voor het vullen van brandstoftanks van motorvoertuigen met vloeibare koolwaterstoffen bestemd voor de voeding van de erop geïnstalleerde motor(en)
aanvraag: de exploitatie van 2 multiproductpompen met elk 6 verdeelslangen - totaal aantal slangen: 12 (klasse 1)
- (rubriek 17.3.2.1.1.2°) : brandgevaarlijke vloeistoffen en vaste stoffen, opslagplaatsen voor vloeistoffen en vaste stoffen op basis van etikettering gekenmerkt door het gevarenpictogram GHS02, ontvlambare vloeistoffen van gevarencategorie 3, gasolie, diesel, lichte stookolie en gelijkaardige vloeistoffen met een vlampunt $\geq 55^{\circ}\text{C}$

aanvraag: de opslag van 62,3 ton diesel in 2 compartimenten van resp. 17,8 ton en 44,5 ton in een ondergrondse, dubbelwandige, gecompartmenteerde houder (klasse 2)

- rubriek 17.3.2.2.b.) : brandgevaarlijke vloeistoffen en vaste stoffen, opslagplaatsen voor vloeistoffen en vaste stoffen op basis van etikettering gekenmerkt door het gevarenpictogram GHS02, ontvlambare vloeistoffen van gevarencategorie 1 en 2, volledig of gedeeltelijk gelegen in een gebied ander dan industriegebied

aanvraag: de opslag van 39 ton benzine in 2 compartimenten van resp. 15,6 ton voor de super Plus en 23,4 ton voor de Eurosuper in een ondergrondse, dubbelwandige, gecompartmenteerde houder (klasse 2)”

3.

Het perceel ligt volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Hasselt-Genk’, vastgesteld met koninklijk besluit van 3 april 1979, in woongebied.

Het perceel ligt ook binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk’, vastgesteld op 20 juni 2014. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan bevat geen specifieke voorschriften voor het perceel.

Het perceel lag recent ook binnen de omschrijving van een vergunde, niet-vervallen verkaveling nummer 7082V22 ‘KER 027’ van 10 juni 1966, maar de loten 6 en 7 werden vervallen verklaard. De eigenaar van de overige loten 1, 2, 3, 4 en 5 verzaakte op 20 oktober 2015 aan de verkavelingsvergunning. Het college van burgemeester en schepenen nam van die verzaking akte in zitting van 29 oktober 2015.

Tijdens het openbaar onderzoek over de aanvraag, georganiseerd van 10 november 2015 tot en met 9 december 2015, dienen de verzoekende partijen een bezwaarschrift in.

Het agentschap Wegen en Verkeer, district Hasselt, adviseert op 23 november 2015 voorwaardelijk gunstig.

De gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar adviseert op 14 december 2015 om een stedenbouwkundige vergunning te verlenen. Hij overweegt onder meer als volgt:

“ ...

M.E.R.- screening

Voorliggende aanvraag betreft de bouw van tankstation.

De aanvraag betreft een stadsontwikkelingsproject cfr. rubriek 10b van bijlage III van het Mer-besluit. Het project blijft onder de drempels van bijlage I en II van het voorgenoemd besluit.

Er werd een project-mer-screeningsnota opgenomen in de aanvraag. Hierin werd geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten te verwachten zijn.

In deze nota werd voldoende informatie opgenomen om een evaluatie te doen.

Evaluatie

Mogelijke milieueffecten die typerend zijn voor 'stadsontwikkelingsprojecten', zijn o.a. geluids- en verkeershinder tijdens bouwfase, geluidshinder en verkeersgeneratie tijdens exploitatiefase, ruimtegebruik, infiltratievermindering, luchtverontreiniging, fauna en flora, en visuele impact.

Het project is volgens het gewestplan gelegen in woongebied.

Het project is niet gelegen in een VEN- of IVON-gebied, noch in een Vogelrichtlijn of Habitatgebied.

Het project is niet gelegen in overstromingsgevoelig gebied.

Het hemelwater van de luifel en het technisch lokaal wordt opgevangen in een hemelwaterput met hergebruik voor het reinigen. De overloop van de hemelwaterput gaat naar de infiltratievoorziening met overloop naar de riolering.

Het hemelwater, afkomstig van de verharding rondom de luifel, wordt via een olie-afscheider geleid alvorens het wordt afgevoerd naar een infiltratievoorziening met overloop naar de riolering. Het hemelwater, afkomstig van de vloeistofdichte zone onder de luifel en de aanleveringszone, wordt via een olie-afscheider afgevoerd naar de openbare riolering. Uit de aanvraag blijkt dat er voldaan zal worden aan de gewestelijke verordening voor hemelwater: er wordt een hemelwaterput en infiltratievoorziening geplaatst.

Aangezien het een onbemand tankstation betreft, ontstaat er geen huishoudelijk afvalwater. Er ontstaat wel bedrijfsafvalwater dat enerzijds bestaat uit het afvalwater van het reinigen van de vulzone en de verdeelinstallaties en anderzijds uit het hemelwater dat rechtstreeks op de vulzones valt. Het bedrijfsafvalwater wordt via een KWS-afscheider afgevoerd naar de openbare riolering. Ook nadat het bedrijfsafvalwater door de KWS-afscheider gepasseerd is, wordt het nog beschouwd als bedrijfsafvalwater.

Het project is volgens de zoneringsplannen van VMM gelegen in centraal gebied. Aangezien ter plaatse een gescheiden rioleringsstelsel aanwezig is, moet er een gescheiden afvoer voor hemelwater en afvalwater worden aangelegd. Dit is niet voorzien op de plannen. Het rioleringsplan moet bijgevolg aangepast worden.

In de bijgevoegde Project-mer-screeningsnota wordt ingegaan op mogelijke effecten en wordt met preventieve maatregelen aangetoond waarom deze effecten niet aanzienlijk zijn. Het gaat hierbij om luchtverontreiniging, afvalwaterlozingen, bodem- en grondwaterverontreiniging, licht en stralingen. Wat betreft geluidshinder en trillingen wordt aangegeven dat, gelet op de ligging naast een drukke gewestweg, het omgevingsgeluid tijdens de dag zeker het lawaai van de inrichting overstemt. 's Nachts zou er slechts een beperkt aantal bezoekers zijn, die geen overmatig lawaai produceren en zouden de voorbijrijdende wagens hinderlijker zijn dan de weinige bezoekers. Wat betreft het aantal vervoersbewegingen geeft men aan dat er geen extra verkeer wordt aangetrokken, maar dat men gebruik maakt van de aanwezige passage. Daarnaast zal er 2x per week geleverd worden met een vrachtwagen.

Het is aangewezen dat er bij de aanleg van groen wordt gekozen voor duurzame en inheemse beplanting die de biodiversiteit ondersteunt.

Voor het tankstation werd een milieuvergunning klasse 1 aangevraagd bij het provinciebestuur, dat de aanvraag op 15/10/2015 ontvankelijk en volledig verklaarde. Deze procedure is momenteel nog lopende.

...

Uit de aanvraag blijkt dat er voldaan zal worden aan de geldende afstandsregels cfr. Vlarem.

Wat betreft het slopen van constructies is het aanbevolen om de vrijgekomen afvalstoffen selectief in te zamelen. Deze afvalstoffen moeten correct afgevoerd worden.

...

Conclusie :

(+) *Op voorwaarde dat het rioleringsplan wordt aangepast door het voorzien van een gescheiden afvoer van hemelwater en afvalwater, kan aangenomen worden dat er geen*

aanzienlijke effecten zullen optreden die aanleiding kunnen geven tot de noodzaak van een project-mer.

...

Het college van burgemeester en schepenen verleent op 24 december 2015 een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden aan de tussenkomen partij.

Tegen die beslissing tekenen de tweede verzoekende partij op 21 januari 2016 en de eerste verzoekende partij op 12 februari 2016 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

Het agentschap Wegen en Verkeer, district Hasselt, adviseert op 11 februari 2016 opnieuw voorwaardelijk gunstig.

“ ...

De vergunning kan verleend worden onder de hiernavolgende bijzondere voorwaarden en de algemene voorwaarden (als bijlage):

BIJZONDERE VOORWAARDEN

- 1. Peil van de dorpels dient hoger gesitueerd te zijn dan dat van de kruin van de weg.*
- 2. Diepte van de zone van achteruitbouw: 8 m.*
- 3. Vastlegging ten opzichte van, de bestaande as van de gewestweg:*
 - a) de grens van het openbaar domein ligt op 13 m.*
 - b) de ontworpen rooilijn is gelegen op 13 m uit de bestaande wegas en dit overeenkomstig de vigerende wegnormen.*
 - c) de bouwlijn ligt op minimum 21 m.*
- 4. De toegang tot de gewestweg dient beperkt tot één in- en uitrit, met een maximale breedte van 7 meter. Tussen deze inritten wordt een niet-overrijdbare zone aangelegd die volledig op privaat domein is ingeplant.*
- 5. Het terrein dient zodanig ingericht dat het materieel onmogelijk wordt om elders binnen of buiten te rijden. Bedoelde inrichting dient aangebracht buiten het gewestdomein op de grens van het openbaar domein.*
- 6. Verbouwen: 'Uiterlijk 2 jaar na het afleveren van ons advies dient de eigendomsgrens grenzend aan de gewestweg onoverrijdbaar afgesloten te worden over de volledige breedte van het perceel minus de eventueel stedenbouwkundig vergunde in-/ uitrit(ten)*

...”

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 11 maart 2016 om het beroep in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning te weigeren:

“ ...

Op het perceel zelf is er genoeg parkeerruimte voor en achter de pompen.

Er zullen slechts 2 multi-productpompen voorzien worden, met elk 6 verdeelslangen (12 verdeelslangen in totaal).

Tevens is op te merken dat er geen shop of carwash wordt voorzien, en dat er in dat kader geen verkeer gegenereerd zal worden. Het tankstation zal enkel bezocht worden om er te tanken. Dit betekent dat de voertuigen kortstondig stationeren.

Het tankstation richt zich vooral op het passerende verkeer en zal geen extra verkeer genereren zoals bv. een voedingswinkel, kledingszaak,....Ook zijn er reeds een aantal tankstations (Q8 easy, Esso, Total) tussen Kuringen en Kermt aanwezig.

Het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) d.d. 23/11/2015 is voorwaardelijk gunstig.

Na onderling contact van de aanvrager en het AWV is er op 11/02/2016 een nieuw advies verleend.

Het nieuwe advies houdt enkel een aanpassing in van punt 4 van de bijzondere voorwaarden: Punt 4 van het advies van 23/11/2015 stelt: 'Voor bedrijven en druk bezochte handelszaken wordt een afzonderlijke gemeenschappelijke in- en uitrit met een breedte van 5m toegestaan.'

Deze voorwaarde is in het advies van 11/02/2016 als volgt aangepast:

'De toegang tot de gewestweg dient beperkt tot één- en uitrit, met een maximale breedte van 7 meter. Tussen deze inritten wordt een niet-overrijdbare zone aangelegd die volledig op privaat domein is ingeplant.'

Het besluit van het nieuw advies blijft ongewijzigd ten aanzien van het eerste advies:

"Er wordt een VOORWAARDELIJK GUNSTIG advies verleend voor deze aanvraag.

Huidige vraag tot advies werd besproken op directieniveau van AWV Limburg. AWV heeft volgende bemerkingen bij het oprichten van een tankstation op deze locatie:

- Tankende (grote) voertuigen komende van Diest zullen bij het inrijden moeilijkheden ervaren met plantvak in het midden van de N2.
- De leveringen van de brandstoffen zullen bij het verlaten van het terrein een korte achterwaartse beweging maken, opstotende richting voetpad.
- De langspaarkeerplaatsen, geparkeerde voertuigen in de middenberm en de naburige panden zullen het zicht belemmeren.
- Vertrekkende "zware" voertuigen kunnen moeilijkheden ondervinden met het oprijden van de helling van de brug.

AWV zal geen kosten maken om de aanpassingen uit te voeren op het openbaar domein opdat deze bemerkingen zouden verbeteren...";

De bemerking van AWV betreffende de levering van brandstoffen is specifiek gericht op voorliggende aanvraag. De overige bemerkingen gelden ook voor de bestaande woningen en handelsvestigingen in de directe omgeving (zie hogervermelde bespreking).

In verband met de bevoorrading van het tankstation is de aanvraag te verduidelijken.

De bevoorrading is ook aangehaald tijdens de procedure van de milieuvergunningsaanvraag.

Het vergunningbesluit van deputatie d.d. 20/01/2016 vermeldt:

'Overwegende dat AMV opmerkt dat op het originele uitvoeringsplan een standplaats voor tankwagens met een lengte van 10,7 meter en een breedte van 4,85 meter voorzien was; dat de exploitant echter ook de levering door grotere tankwagens beoogt; dat door de exploitant een aangepast plan met daarop een grotere vloeistofdichte zone voor de standplaats van de vrachtwagen werd bijgebracht; dat zodoende wordt voldaan aan de bepalingen van artikel 5.17.4.1.16 punt 6 van het Vlarem II;'

Op het inplantingsplan is de manoeuvreerruimte van een tankwagen in stippellijn aangeduid.

Het is onduidelijk of deze gegevens betrekking hebben op de beoogde grotere tankwagens.

De schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid:

De voorgestelde nieuwbouwwerken hebben betrekking op een kleinschalige handelsinrichting.

Zoals reeds aangehaald zullen ter plaatse slechts 2 multi-productpompen voorzien worden en geen shop of carwash.

De (opgaande) bouwinfrastructuur beperkt zich tot een prijzenbord, een luifel van 10 meter bij 18 meter en met een totale hoogte van 5.50 meter, en een technische ruimte met een grondoppervlakte van 3 meter bij 4 meter en een hoogte van 3.25 meter.

Ten aanzien van de aanpalende percelen wordt een groene bufferstrook met voldoende breedte voorzien.

Dit is niet het geval in de bestaande toestand.

Het bestaande terrein is bijna volledig bebouwd en verhard. Langs de perceelsgrenzen is slechts een groenzone voorzien van circa 0.70 meter ten aanzien van de linker buur en circa 1.15 meter ten aanzien van de achterliggende en rechts aanpalende percelen.

De groenbuffer in voorliggend ontwerp is vanaf de bouwlijn minimum 3 meter t.a.v. de linker en rechter perceelsgrens. Ten aanzien van de rechter buur is er wel plaatselijk een beperkte versmalling van de groenbuffer. Het is aangewezen om de minimum afstand van 3 meter over de volledige lengte aan te houden.

Ten aanzien van de achterliggende percelen is de minimale afstand tussen technische ruimte en perceelsgrens circa 18 meter.

De achterliggende percelen zijn momenteel onbebouwd. De percelen maken deel uit van de lintbebouwing langs Heerstraat. Deze bebouwing bestaat voornamelijk uit eengezinswoningen in open en halfopen bouwvorm.

De aanvraag specificeert het type van beplanting van de haag en groenstrook maar niet de hoogte ervan.

Bijkomende opmerkingen:

- Langs de rechter perceelsgrens met het perceel nr. 589p moet tevens een groenscherm op het eigen perceel voorzien worden.*
- Het groenscherm moet voldoende geluidsbufferend zijn.*

De visueel-vormelijke elementen:

...

Conclusie:

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het beoogde tankstation ter plaatse aanvaardbaar mits de aanvraag vervolledigd wordt.

- De wijze van bevoorrading is te specificeren.*
- Het groenscherm is te voorzien langsheen de volledige lengte van de perceelsgrenzen. Het scherm moet voldoende hoog en geluidsbufferend zijn.*

De vergunning kan niet worden verleend. De aanvraag is nog te specificeren.

...”

Na de hoorzitting van 15 maart 2016 verleent de verwerende partij op 20 april 2016 de stedenbouwkundige vergunning aan de tussenkomende partij. De verwerende partij beslist:

“...

Overwegende dat overeenkomstig het goedgekeurd gewestplan van 3 april 1979 de aanvraag gesitueerd is in een woongebied;

dat overeenkomstig artikel 4.3.1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) een vergunning geweigerd wordt indien het aangevraagde onverenigbaar is met een goede ruimtelijke ordening;

Overwegende dat de aanvraag gelegen is binnen het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringplan (GewRUP) 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk' goedgekeurd door de Vlaamse minister voor ruimtelijke ordening op 20 juni 2014; dat het kwestieuze perceel niet opgenomen is in een deelgebied van het vermeld GewRUP; dat de bestemming van het gewestplan geldig blijft;

Overwegende dat het advies van het agentschap Wegen en Verkeer van 23 november 2015 voorwaardelijk gunstig is;

Overwegende dat het brandweeradvies van 5 november 2015 (nr. 88-068-002) de voorwaarden vermeldt betreffende de brandbeveiliging en —voorkoming van de inrichting;

Overwegende dat het voorliggende project niet gesitueerd is in een mogelijk of een effectief overstromingsgevoelig gebied, zodat in alle redelijkheid dient geoordeeld te worden dat in het kader van de watertoets het schadelijk effect beperkt is; [...]

Overwegende dat het zoneringsplan voor Hasselt, vastgesteld door de minister op 22 januari 2009 (B.S. 10/02/2009), aanduidt dat het terrein gelegen is in een centraal gebied (met reeds bestaande aansluiting op een zuiveringsstation);

Overwegende dat voorliggend project een stadsontwikkelingsproject betreft (rubriek 10b van bijlage III);

dat de ontwerper een nota project-m.e.r.-screening bij het dossier gevoegd heeft en concludeert dat er geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn;

dat de vergunningverlenende overheid de aanvraag dient te screenen; dat een screening inhoudt dat er nagegaan wordt of het project, in het licht van zijn concrete kenmerken, de concrete plaatselijke omstandigheden en de concrete kenmerken van zijn potentiële milieueffecten, aanzienlijke milieueffecten kan hebben; dat indien er aanzienlijke milieueffecten kunnen zijn, dan moet een milieueffectenrapport worden opgemaakt; dat uit navolgende ruimtelijke beoordeling en uit de milieutechnische beoordeling (milieuvergunning) blijkt dat er geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn;

Overwegende dat op 20 januari 2016 door deputatie een milieuvergunning verleend is voor het exploiteren van een bevoorradingstation voor motorvoertuigen en voor een termijn die eindigt op 20 januari 2036;

Overwegende dat tijdens het openbaar onderzoek 3 bezwaarschriften , waaronder 1 bezwaarschrift met petitie, ingediend werden;

dat de bezwaren uitvoerig omschreven zijn in de beslissing van het college van burgemeester en schepenen;

dat de bezwaren voornamelijk handelen over:

- ongunstige inplanting*
- Verkeersveiligheid*
- privacy-, geur- en geluidshinder*
- veiligheidsrisico's*
- economische haalbaarheid, noodzaak en tewerkstelling, waardevermindering eigendommen in de omgeving;*

Overwegende dat het perceel oorspronkelijk gelegen was in een verkaveling (nr. 7082V22 of nr. gemeente KER027);

dat de verkaveling goedgekeurd werd op 10 juni 1966 en bestond uit 7 loten;

dat de onbebouwde loten 6 en 7 conform de bepalingen van het decreet van 1 mei 2000 vervallen verklaard werden;

dat de eigenaar van de overige loten, lot 1, lot 2, lot 3, lot 4 en lot 5, op 20/10/2015 een verzaking van de verkaveling heeft gemeld;

dat het college van burgemeester en schepenen in zitting van 29 oktober 2015 hiervan akte genomen heeft en de eigenaar in kennis gesteld heeft van deze akteneming (artikel 4.6.8 §1, §2 en §3);

Overwegende dat aangezien het terrein niet gelegen is binnen de grenzen van een gemeentelijk plan van aanleg noch binnen een verkaveling de aanvraag te toetsen is aan de bepalingen van het gewestplan; dat een tankstation tot de handelsfuncties behoort;

dat in woongebied een handelsfunctie kan worden toegestaan voor zover ze verenigbaar is met een goede ruimtelijke ordening [...]

Overwegende dat bij het onderzoek naar de functionele inpasbaarheid van het project nagegaan dient te worden of de functie van het gebouw past in de omgeving waarbij

rekening dient te worden gehouden met de bestaande omgeving en de reeds bestaande en geplande functies; dat het perceel bebouwd is met een handelsgebouw waarvoor op 2 maart 1989 een stedenbouwkundige vergunning verleend werd; dat het handelspand momenteel niet gebruikt wordt; dat voorheen de exploitatie bestond uit een verkoop- en werkplaats van grasmachines; dat voorliggende aanvraag voorziet in de afbraak van het bestaande handelsgebouw en de oprichting van opnieuw een handelsinrichting, namelijk een onbemand tankstation, waar men 24 uur op 24 uur kan tanken;

Overwegende dat het perceel gelegen is aan een gewestweg, met daarnaast de spoorlijn Hasselt - Diest; dat langs de Diestersteenweg er een grote diversiteit aan functies en gebouwen is; dat de bestemming van de panden op de links aanpalende percelen tot aan Heerstraat achtereenvolgens bestaan uit: een eengezinswoning (nr. 54), een handelspand (nr. 56/4 Ramenhuis), een meergezinswoning (nr. 58), handelspanden (nr.62, 66), eengezinswoningen (nr.68, 70) en handelspand met garage (nr. 74 Auto-Electro); dat de rechts aanpalende percelen bebouwd zijn met een eengezinswoning (nr. 46, nr. 44) en woningen met nevenbestemming (massagesalon nr. 42, kantoor nr.40,...);

Overwegende dat het voorliggend project geen betrekking heeft op één van vermelde projecten onder hoofdstuk V, artikel 16 punt 13° van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning van 28 mei 2004 en latere wijzingen; dat de opmaak van een mobiliteitsstudie niet vereist is in voorliggende aanvraag;

Overwegende dat de Diestersteenweg een drukke verbindingsweg is tussen Hasselt en Diest; dat de steenweg door het centrum van Kermt loopt; dat voorliggende aanvraag zich situeert aan de rand van Kermt; dat de steenweg ter hoogte van het bouwperceel en in het centrum van Kermt verkeersveilig aangelegd is; dat de steenweg er voorzien is van 2 smalle rijstroken en een overrijdbare middenberm; dat er aangeduide parkeerzones, een fietspad en een voetpad langs de weg zijn; dat het versmallen van de weg van 2 rijstroken, ter hoogte van Carrefour, naar 1 rijstrook, richting centrum Kermt, voor een veiligere doorgang van het verkeer zorgt (snelheidsvermindering); dat de bezwaren aanhalen dat het kwestieuze tankstation aan een gevaarlijke bocht ingeplant wordt; dat het bezwaar niet kan worden bijgetreden; dat de zogenaamde bocht niet aangegeven wordt door middel van een gevaarbord; dat het een bocht betreft met een grote straal (> 400 meter); dat er voldoende zichtbaarheid aanwezig is ten behoeve van het op- en afrijden van het perceel; dat een eventuele zichtbelemmering vanwege de langsparkeerplaatsen langs de weg zich ook ten aanzien van de ontsluiting van de panden in de directe omgeving stelt; dat zo o.a. de uitrit van woning nr.48 gesitueerd is tussen 2 parkeerzones in en het zicht op het openbaar domein eventueel belemmerd wordt door het ontbreken van een achteruitbouwstrook (woning getroffen door een rooilijn); dat anderzijds op te merken is dat het dichtstbijzijnde kruispunt met Heerstraat op voldoende afstand van het bouwperceel gelegen is (circa 100 meter); dat tevens het bouwperceel zich nog situeert aan het vlakke weg gedeelte; dat de naastgelegen spoorlijn ongeveer op dezelfde hoogte van de weg ligt; dat de helling van het viaduct over de spoorweg ter hoogte van het pand Diestersteenweg nr. 66 begint;

Overwegende dat het voorliggend ontwerp voorziet in een veiligere verkeersafwikkeling van het perceel ten aanzien van de bestaande toestand;

dat het ontwerp in een in- en uitrit voorziet met elk een breedte van 7 meter; dat de in- en uitrit van het perceel zich links en rechts van een parkeerzone bevinden; dat de resterende ruimte ter hoogte van de rooilijn als groenzone aangelegd wordt;
dat in de bestaande situatie de volledige zone tussen het handelsgebouw en de rooilijn verhard is; dat door deze situatie er dwars op de weg geparkeerd wordt en er zelfs over de bestaande openbare parkeerzone in- en uit gereden wordt;

Overwegende dat op het perceel zelf er genoeg parkeerruimte voor en achter de pompen is; dat er slechts 2 multi-productpompen voorzien zullen worden, met elk 6 verdeelslangen (12 verdeelslangen in 'totaal');
dat tevens op te merken is dat er geen shop of carwash voorzien wordt, en dat er in dat kader geen verkeer gegenereerd zal worden; dat het tankstation enkel bezocht zal worden om er te tanken; dat dit betekent dat de voertuigen kortstondig stationeren;
dat het tankstation zich vooral richt op het passerende verkeer en geen extra verkeer zal genereren zoals bv. een voedingswinkel, kledingszaak,...; dat ook er reeds een aantal tankstations (Q8 easy, Esso, Total) tussen Kuringen en Kermt aanwezig zijn;

Overwegende dat het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) van 23 november 2015 voorwaardelijk gunstig is;
dat na onderling contact van de aanvrager en het AWV er op 11 februari 2016 een nieuw advies verleend is; dat het nieuwe advies enkel een beperkte aanpassing inhoudt van punt 4 van de bijzondere voorwaarden: dat punt 4 van het advies van 23 november 2015 oorspronkelijk stelde: 'Voor bedrijven en druk bezochte handelszaken wordt een afzonderlijke gemeenschappelijke in- en uitrit met een breedte van 5m toegestaan'
dat deze voorwaarde in het advies van 11 februari 2016 als volgt aangepast is:
De toegang tot de gewestweg dient beperkt tot één- en uitrit, met een maximale breedte van 7 meter. Tussen deze inritten wordt een niet-overrijdbare zone aangelegd die volledig op privaat domein is ingeplant.'
dat het besluit van het nieuw advies ongewijzigd blijft ten aanzien van het eerste advies:
Er wordt een VOORWAARDELIJK GUNSTIG advies verleend voor deze aanvraag.
Huidige vraag tot advies werd besproken op directieniveau van AWV Limburg. AWV heeft volgende bemerkingen bij het oprichten van een tankstation op deze locatie:

- *Tankende (grote) voertuigen komende van Dleest zullen bij het inrijden moeilijkheden ervaren met plantvak in het midden van de N2,*
- *De leveringen van de brandstoffen zullen bij het verlaten van het terrein een korte achterwaartse beweging maken, opstotende richting voetpad.*
- *De langspaarkeerplaatsen, geparkeerde voertuigen in de middenberm en de naburige panden zullen het zicht belemmeren.*

Vertrekkende "zware" voertuigen kunnen moeilijkheden ondervinden met het oprijden van de helling van de brug.

AWV zal geen kosten maken om de aanpassingen uit te voeren op het openbaar domein opdat deze bemerkingen zouden verbeteren...";

Overwegende dat de bemerking van het AWV betreffende de levering van brandstoffen specifiek gericht is op voorliggende aanvraag; dat de overige bemerkingen ook gelden voor de bestaande woningen en handelsvestigingen in de directe omgeving (zie hogervermelde bespreking)

Overwegende dat het ontwerp in verband met de bevoorrading van het tankstation dient verduidelijkt te worden;

dat de bevoorrading ook aangehaald is tijdens de procedure van de milieuvergunningaanvraag;

dat het vergunningbesluit van deputatie van 20 januari 2016 vermeldt:

'Overwegende dat AWW opmerkt dat op het originele uitvoeringsplan een standplaats voor tankwagens met een lengte van 10,7 meter en een breedte van 4,85 meter voorzien was; dat de exploitant echter ook de levering door grotere tankwagens beoogt; dat door de exploitant een aangepast plan met daarop een grotere vloeistofdichte zone voor de standplaats van de vrachtwagen werd bijgebracht; dat zodoende wordt voldaan aan de bepalingen van artikel 5.17.4.1.16 punt 6 van het Vlarem II;'

dat op het inplantingsplan de manoeuvreerruimte van een tankwagen in stippellijn aangeduid is;

dat het onduidelijk is of deze gegevens betrekking hebben op de beoogde grotere tankwagens;

Overwegende dat de voorgestelde nieuwbouwwerken betrekking hebben op een kleinschalige handelsinrichting; dat zoals reeds aangehaald ter plaatse slechts 2 multi-productpompen voorzien zullen worden en geen shop of carwash;

dat de (opgaande) bouwinfrastructuur zich beperkt tot een prijzenbord, een luifel (10 meter bij 18 meter en met een totale hoogte van 5.50 meter) én een technische ruimte met een grondoppervlakte van 3 meter bij 4 meter en een hoogte van 3.25 meter;

dat ten aanzien van de aanpalende percelen een groene bufferstrook met voldoende breedte voorzien wordt; dat dit een verbetering is ten aanzien van de bestaande toestand; dat het bestaande terrein bijna volledig bebouwd en verhard is; dat langs de perceelsgrenzen slechts een groenzone voorzien is van circa 0.70 meter ten aanzien van de linker buur en circa 1.15 meter ten aanzien van de achterliggende en rechts aanpalende percelen;

Overwegende dat voorliggend ontwerp voorziet in een groenbuffer vanaf de bouwlijn en met een breedte van minimum 3 meter ten aanzien van de linker en rechter perceelsgrens; dat ten aanzien van de rechter buur er wel plaatselijk een beperkte versmalling van de groenbuffer is; dat het aangewezen is om de minimum afstand van 3 meter over de volledige lengte aan te houden;

dat ten aanzien van de achterliggende percelen de minimale afstand tussen technische ruimte en perceelsgrens circa 18 meter is;

dat de achterliggende percelen momenteel onbebouwd zijn; dat de percelen deel uitmaken van de lintbebouwing langs Heerstraat; dat deze bebouwing voornamelijk bestaat uit eengezinswoningen in open en halfopen bouwvorm; dat de ontworpen bouwinfrastructuur op voldoende afstand ervan gelegen is;

Overwegende dat de aanvraag het type van beplanting van de haag en groenstrook specificeert maar niet de hoogte ervan;

Overwegende dat het aangewezen is om langs de rechter perceelsgrens met het perceel nr. 589p tevens een groenscherm op het eigen perceel te voorzien; dat het groenscherm voldoende geluidsbufferend moet zijn;

Overwegende dat langs de Diestersteenweg een diverse bouwtypologie aanwezig is (open, halfopen en gesloten bebouwing);

dat op de links aangrenzende percelen de bebouwing bestaat uit 2 bouwlagen onder hellend en plat dak;

dat de rechts gelegen panden 1,5 tot 2 en 3 bouwlagen hoog zijn en tevens onder zowel een hellend als een plat dak; dat tussen de woningen nr. 46, nr. 42 en nr. 40 en op de achterliggende percelen een hoge en dichte beplanting aanwezig is; dat aan de overzijde van de steenweg een spoorweginfrastructuur gesitueerd is en er een zicht is op de bebouwing langs Lindekensveldstraat (woningen, rusthuis, ...); dat een groenvoorziening

ook sterk aanwezig is op het openbaar domein (middenberm, zone tussen weg en spoorweg,...);

Overwegende dat op het kwestieuze bouwterrein uitsluitend een open bebouwing mogelijk is omwille van de halfopen en open bebouwing op het links en rechts aanpalend perceel; dat de bebouwing van het tankstation beperkt blijft tot een luifel en een technisch gebouwtje;

dat het creëren van meer open ruimte tussen de bestaande bebouwing niet storend is in geval het terrein een voldoende groene omkadering krijgt; dat dit het geval is in voorliggende aanvraag;

Overwegende dat het project niet in de nabijheid van een cultuurhistorisch beschermd monument of landschap ligt;

Overwegende dat het bestaande reliëf grotendeels behouden wordt.

Overwegende dat de hinderaspecten ten gevolge van de exploitatie van het tankstation ten aanzien van de omliggende bebouwing voornamelijk een aspect is van milieuwetgeving en ten gronde beoordeeld en gemotiveerd is in de aanvraag tot milieuvergunning van 20 januari 2016; dat in de milieuvergunning onder meer volgende aspecten behandeld zijn: geluidshinder (trilling) en mobiliteit, luchtmissies, afvalstoffen, bodem en grondwater/ bescherming van de oppervlaktewateren, luchtverontreiniging, geurhinder en fijn stof, brandbestrijding en externe veiligheid,...;

Overwegende dat een eventuele bijkomend geluid van hinder van voertuigen die het tankstation oprijden, stoppen, vertrekken en afrijden gering is gezien de inrichting is gelegen langs een drukke gewestweg en in de nabijheid van een spoorweg; dat er ook reeds aan- en afrijdend wegverkeer is bij de bestaande handelszaken op de aangrenzende percelen;

dat in voorliggende aanvraag er wel een bijkomende geluidshinder kan zijn tijdens de nachtperiode; dat uit de milieuvergunningsaanvraag blijkt dat er gerekend wordt op gemiddeld 200 personenwagens per dag en een beperkt aantal bezoekers dat 's nachts komt tanken; dat aangezien er geen shop voorzien wordt zullen er normaal gezien geen klanten aangetrokken worden die geen gebruik moeten maken van het tankstation; dat geluidshinder vanwege muziek, roepen, e.d. eerder beperkt zal zijn omwille van het kortstondig stationeren en de kleinschaligheid van de inrichting; dat anderzijds op te merken is dat het tankstation zal voorzien worden van de nodige controles waaronder camerabewaking;

Overwegende dat de bezwaren van de buurtbewoners in verband met de economische haalbaarheid, noodzaak, tewerkstelling en waardevermindering van de eigendommen geen stedenbouwkundig aspect betreffen; dat met betrekking tot de andere bezwaren, verwezen kan worden naar hogervermelde beoordeling;

Overwegende dat naar aanleiding van de hoorzitting de plannen werden verduidelijkt en beperkt werden aangepast; dat de manoeuvreerruimte van de tankwagen duidelijker op plan is weergegeven; dat deze niet wijzigt ten aanzien van de oorspronkelijk ingediende plannen;

Dat de vloestofdichte betonoppervlakte, conform de milieuvergunning d.d.20/01/2016 is ingetekend; dat dit aspect geen ruimtelijke impact heeft;

dat de groenzone over de volledige lengte van de rechter perceelsgrens min. 3 meter bedraagt; dat over de volledige diepte van de tankinfrastructuur een groenblijvend, geluidsbufferend beplantingsmassief zal voorzien worden; dat onder meer een dubbele haag met een plantmaathoogte van resp. 3 meter en 2 meter wordt aangeplant in cascade; dat de beplanting zal bestaan uit groenblijvende soorten met grote bladeren en hoge naalddichtheid; dat het type van beplanting op plan is gespecificeerd;

Overwegende dat artikel 4.3.1.§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (en latere wijzigingen) bepaalt dat een aanpassing van de ter beoordeling voorgelegde plannen mogelijk is in de administratieve beroepsprocedure bij de deputatie; dat deze aanpassing slechts mogelijk is wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan:

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

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

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

dat uit voorgaande overwegingen blijkt dat aan artikel 4.3.1, §1 wordt voldaan;

Overwegende dat het project zowel ruimtelijk als functioneel verenigbaar is in de omgeving; dat de stedenbouwkundige vergunning omwille van voormelde redenen kan worden verleend onder voorwaarden dat:

- het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer van 11 februari 2016 (720/B/BAV/2015/2887) strikt wordt nageleefd;

- het advies van de brandweer van 5 november 2015 strikt wordt gevolgd;

- de op het Inrichtingsplan - beplantingsplan (plan 1/ 2 d.d. 07/04/2016) aangeduide beplanting wordt uitgevoerd in het eerstvolgend plantseizoen na beëindiging van de bouwwerken; [...]

BESLUIT

Artikel 1 Aan Gabriëls & Co nv, Hekkestraat 41, 9308 Hofstade wordt de stedenbouwkundige vergunning verleend voor het oprichten van tankstation met prijzenbord na sloop toonzaal gelegen aan Diestersteenweg 50, afdeling 15 sectie B perceelnummer(s) 589S te Hasselt onder de voorwaarde(n) dat

- Het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer van 11 februari 2016 (720/BAV/2015/2887) strikt wordt nageleefd;
- het advies van de brandweer van 5 november 2015 strikt wordt gevolgd;
- de op het inrichtingsplan - beplantingsplan (plan 1/ 2 d.d. 07/04/2016) aangeduide beplanting wordt uitgevoerd in het eerstvolgend plantseizoen na beëindiging van de bouwwerken

...

Dit is de bestreden beslissing.

4.

Met een aangetekende brief van 16 juni 2016 vorderen de verzoekende partijen bij de Raad de schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de tenuitvoerlegging van de beslissing van de verwerende partij van 20 april 2016. Die zaak is bij de Raad gekend onder het rolnummer 1516/RvVb/0659/UDN.

De Raad verwerpt met een arrest van 23 juni 2016 met nummer RvVb/UDN/1516/1274 de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST

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

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

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

VI. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN

A. Eerste middel

Standpunt van de partijen

1.

In een eerste middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van artikel 4.7.14/1, §§1 en 2 en artikel 4.3.2, §2bis en bijlage II DABM, van artikel 2, §7 van het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage (hierna: MER-besluit), van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna: de Motiveringswet) en van het zorgvuldigheidsbeginsel en het materieel motiveringsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partijen lichten toe dat de verwerende partij in de bestreden beslissing geen concrete beoordeling maakt van de milieueffecten van de aanvraag in functie van de beoordelingscriteria van bijlage II DABM. Zij verwijst enkel naar de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening en de milieutechnische beoordeling van de milieuvergunningsaanvraag. De verzoekende partijen achten die motivering niet afdoende aangezien geen enkele van de criteria van bijlage II aan bod komt in de bestreden beslissing.

Waar de verwerende partij in de bestreden beslissing verwijst naar de “navolgende ruimtelijke beoordeling” benadrukken de verzoekende partijen dat die beoordeling niet overeenstemt met de beoordelingscriteria van bijlage II DABM. Ook de verwijzing naar de milieutechnische beoordeling kan niet volstaan aangezien die een andere finaliteit beoogt. De verzoekende partijen zetten nog uiteen dat zij geconfronteerd zullen worden met een verhoogde mobiliteit, verkeersonveilige situaties, geluidshinder, nachtlawaai, stofhinder en andere. De verwerende partij onderzoekt niet of die elementen te beschouwen zijn als mogelijke aanzienlijke milieueffecten waarvoor een project-MER aangewezen is.

2.

De verwerende partij antwoordt dat de aanvraag een m.e.r.-screeningsnota bevat en de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar op basis daarvan heeft besloten dat de aanvraag ontvankelijk en volledig is en de opmaak van een project-MER niet vereist is. De verwerende partij onderstreept dat er noch tijdens het openbaar onderzoek, noch in het administratief beroepschrift opmerkingen werden geformuleerd over dat oordeel.

De verwerende partij citeert haar beoordeling in de bestreden beslissing en meent dat zij afdoende heeft gemotiveerd waarom de opmaak van een project-MER niet vereist is. Zij legt uit dat de verwijzing naar de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening en de milieuvergunning kon volstaan. In de milieuvergunningsprocedure werden de aspecten geluidshinder, trilling, luchtverontreiniging, geurhinder en fijn stof, water, brandbestrijding, afvalstoffen en bodem, gevaarlijke stoffen en brandbare stoffen, mobiliteit en verkeersveiligheid reeds beoordeeld. Gelet

op het dubbele onderzoek bij zowel de stedenbouwkundige vergunning als de milieuvergunning moet dat aspect bij de beoordeling van de stedenbouwkundige vergunning volgens de verwerende partij niet overdreven zwaar zijn. De effecten worden voornamelijk beoordeeld in het kader van de milieuvergunningsaanvraag.

3.

De tussenkomenende partij stelt dat de verwerende partij in de bestreden beslissing uitdrukkelijk bevestigt dat een screeningsnota bij de aanvraag werd gevoegd en dat daaruit niet blijkt dat een project-MER vereist is. Ook verwijst de verwerende partij naar de ruimtelijke beoordeling en de milieutechnische beoordeling van de milieuvergunning en stelt dat daaruit eveneens blijkt dat er geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn. De tussenkomenende partij verduidelijkt dat de verwerende partij verwijst naar de milieuvergunning van 20 januari 2016 en vaststelt dat de exploitatie voornamelijk een aspect is van milieuwetgeving dat daarin reeds werd beoordeeld.

Verder legt de tussenkomenende partij uit dat de verwerende partij er ook op wijst dat een eventuele bijkomende geluidshinder van voertuigen die het tankstation oprijden, stoppen, vertrekken en afrijden gering is aangezien de inrichting gelegen is langs een drukke gewestweg en in de nabijheid van een spoorweg. De tussenkomenende partij stelt nog dat de verwerende partij bij de beoordeling van de ruimtelijke aspecten ook overweegt dat de bijkomende geluidshinder tijdens de nachtperiode beperkt zal zijn en aangezien er geen shop wordt voorzien, de geluidshinder beperkt zal zijn door het kortstondig stationeren.

4.

In de wederantwoordnota stellen de verzoekende partijen dat zij de noodzaak van een project-MER voor het eerst voor de Raad mogen opwerpen en de verwerende partij niet aantoont waarom dat niet zou mogen. De verzoekende partijen herhalen dat er geen eigen onderzoek voorligt en de argumentatie van de verwerende partij dat een doorgedreven onderzoek niet vereist is volledig voorbijgaat aan de aangevoerde bepalingen. Voor het overige voegen zij niets wezenlijks meer toe.

5.

De tussenkomenende partij voegt in de laatste schriftelijke uiteenzetting niets meer toe.

Beoordeling door de Raad

1.

In het eerste middel bekritiseren de verzoekende partijen de beoordeling van de verwerende partij in de bestreden beslissing dat de opmaak van een project-MER niet vereist is, waarbij zij onder meer aanvoeren dat de criteria van bijlage II DABM niet afdoende *in concreto* werden onderzocht.

Artikel 4.3.2, §2bis van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (hierna: DABM) bepaalt dat de Vlaamse regering, aan de hand van de criteria die in bijlage II bij het DABM omschreven worden, de andere dan in paragrafen 1 en 2 vermelde categorieën van projecten aanwijst “waarvoor overeenkomstig dit hoofdstuk een project-MER of een project-m.e.r.-screeningsnota moet worden opgesteld”.

Artikel 4.7.14/1 VCRO bepaalt in §1 en §2 het volgende:

“ ...

§ 1. Als de vergunningsaanvraag een project-m.e.r.-screeningsnota als vermeld in artikel 4.3.3, § 2, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, omvat, onderzoekt de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar, zijn

gemachtigde of de gemeentelijke administratie, die nota en neemt een beslissing of er een milieueffectrapport over het project moet worden opgesteld.

§ 2. Er hoeft geen milieueffectrapport over het project te worden opgesteld als de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar, zijn gemachtigde of de gemeentelijke administratie oordeelt dat : 1) een toetsing aan de criteria van bijlage II van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, uitwijst dat het voorgenomen project geen aanzienlijke gevolgen kan hebben voor het milieu; of 2) vroeger al een project-MER werd goedgekeurd betreffende een project waarvan het voorgenomen initiatief een herhaling, voortzetting of alternatief is, en een nieuw project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of aanvullende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten.

...

Bijlage III bij het MER-besluit bevat de categorieën van projecten waarvoor overeenkomstig artikel 4.3.2, §2bis en §3bis van het DABM een project-MER of een project-m.e.r.-screeningsnota moet worden opgesteld.

Het voorwerp van de aanvraag strekt tot het oprichten van een tankstation met prijzenbord na de sloop van een toonzaal. In de bestreden beslissing wordt vastgesteld dat de aanvraag betrekking heeft op een project dat opgenomen is in bijlage III van het project-MER-besluit, met name een stadsontwikkelingsproject van rubriek 10 b). De partijen betwisten die vaststelling niet.

Artikel 2, §§ 6 en 7 van het MER-besluit luidt als volgt:

“§6 Voor de categorieën van projecten, vermeld in bijlage III bij dit besluit, kan de initiatiefnemer een project-m.e.r.-screeningsnota indienen bij de overheid die beslist over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag.

De Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu en het waterbeleid, kan een modelformulier vaststellen voor de opmaak van de project-m.e.r.-screeningsnota, vermeld in het eerste lid. In dat modelformulier worden alle gegevens opgevraagd over de kenmerken van het voorgenomen project, de locatie van het project, de gebieden waarop het project van invloed kan zijn en de kenmerken van de mogelijke milieueffecten, die nodig zijn om te besluiten of er aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn van een voorgenomen project.

§7 De overheid die beslist over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag beslist geval per geval over die project-m.e.r.-screeningsnota's. Ze beslist op basis van de selectiecriteria, vermeld in bijlage II van het decreet.”

Voor projecten onder bijlage III geldt dat de initiatiefnemer een project-m.e.r.-screeningsnota kan indienen bij de overheid die beslist over de ontvankelijkheid en de volledigheid van de aanvraag. Volgens de toelichting in de parlementaire voorbereiding zal de project-m.e.r.-screeningsnota moeten worden afgestemd op de motivatie van de overheid waarom (al dan niet) een project-MER moet worden opgesteld. Een project-m.e.r.-screeningsnota wordt omschreven als een gemotiveerde screeningsnota op basis waarvan wordt aangetoond, hetzij, dat er geen aanzienlijke milieueffecten verbonden zijn aan de uitvoering van zijn project, hetzij, dat er vroeger een project-MER werd goedgekeurd betreffende een project waarvan het voorgenomen initiatief een herhaling, voortzetting of alternatief is, en een nieuw project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of aanvullende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten (*Parl.St. VI. Parl., 2011-12, 1463/1, 3 en 7*).

Het komt vervolgens toe aan de overheid die beslist over de ontvankelijkheid en volledigheid van de aanvraag om een screeningsbeslissing te nemen, dit is een beslissing of er al dan niet een project-MER moet worden opgesteld over het aangevraagde project van bijlage III van het MER-besluit. Het is essentieel dat de overheid bij die beoordeling het aangevraagde project concreet toetst aan de criteria van bijlage II van het DABM, die het afwegingskader vormen bij het nemen van een screeningsbeslissing. Een loutere standaardmotivering dat de aanvraag werd getoetst aan de criteria van bijlage II DABM is dus niet voldoende.

2.

Uit het administratief dossier blijkt dat bij de aanvraag een formulier omtrent project-m.e.r.-screening was gevoegd. In de project-m.e.r.-screeningsnota worden de kenmerken van de omgeving weergegeven. Er wordt onder andere melding gemaakt van de nabijheid van het bosgebied/VEN-gebied op 990 meter en een habitatrichtlijngebied op 450 meter en hieromtrent worden een aantal bijlages gevoegd. Ook het aanwezige erfgoed wordt vermeld met de bijhorende kaarten als bijlage. De screeningsnota geeft aan dat de luchtverontreiniging, de hinder door geluid en trillingen en de toename in verkeersbewegingen niet aanzienlijk zullen zijn. Er worden bijgevolg geen effecten op mens, natuur en landschap verwacht. Volgens de screeningsnota zijn er geen cumulatieve effecten met andere projecten.

Zoals vermeld onder punt III, 3 heeft de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar in zijn verslag van 14 december 2015 een evaluatie gemaakt van de ingediende project-m.e.r.-screeningsnota en is hij tot het besluit gekomen dat kan aangenomen worden dat er geen aanzienlijke effecten zullen optreden die aanleiding kunnen geven tot de noodzaak van een project-MER, op voorwaarde dat het rioleringsplan wordt aangepast door het voorzien van een gescheiden afvoer van hemelwater en afvalwater.

In overeenstemming met artikel 4.7.21, §1 VCRO komt het de verwerende partij toe om de aanvraag aan een nieuw onderzoek te onderwerpen, de samenstelling van het aanvraagdossier inbegrepen, zonder daarbij door de beslissing in eerste aanleg gebonden te zijn.

De verwerende partij stelt in de bestreden beslissing in de paragraaf omtrent de MER-toets het volgende:

“ ...

Overwegende dat voorliggend project een stadsontwikkelingsproject betreft (rubriek 10b van bijlage III);

dat de ontwerper een nota project-m.e.r.-screening bij het dossier gevoegd heeft en concludeert dat er geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn;

dat de vergunningverlenende overheid de aanvraag dient te screenen; dat een screening inhoudt dat er nagegaan wordt of het project, in het licht van zijn concrete kenmerken, de concrete plaatselijke omstandigheden en de concrete kenmerken van zijn potentiële milieueffecten, aanzienlijke milieueffecten kan hebben; dat indien er aanzienlijke milieueffecten kunnen zijn, dan moet een milieueffectenrapport worden opgemaakt; dat uit navolgende ruimtelijke beoordeling en uit de milieutechnische beoordeling (milieuvergunning) blijkt dat er geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn;

Overwegende dat op 20 januari 2016 door deputatie een milieuvergunning verleend is voor het exploiteren van een bevoorradingsstation voor motorvoertuigen en voor een termijn die eindigt op 20 januari 2036;

“ ...”

Uit die overwegingen blijkt dat de verwerende partij in de m.e.r.-screeningsparagraaf verwijst naar de verdere ruimtelijke beoordeling in de bestreden beslissing en de doorgevoerde milieutechnische

beoordeling bij de milieuvergunningsaanvraag, waaruit volgens haar blijkt dat er geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn.

Het dossier, met inbegrip van voormelde screeningsnota, werd onderworpen aan een openbaar onderzoek en de verzoekende partijen betwisten niet dat zij inzage konden nemen van de stukken van het administratief dossier. De Raad stelt vast dat de verzoekende partijen gedurende de administratieve procedure en evenmin voor de Raad op geen enkel ogenblik enige kritiek formuleren op de inhoudelijke deugdelijkheid van de project-m.e.r.-screeningsnota. Ook de evaluatie van de project-m.e.r.-screeningsnota door de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar werd door de verzoekende partijen niet betwist.

De verzoekende partijen bekritisieren wel de beoordeling van de milieueffecten door de verwerende partij en menen dat in de bestreden beslissing niet verwezen kan worden naar de 'verdere ruimtelijke beoordeling'.

Zoals reeds gesteld dient de overheid bij het nemen van een screeningsbeslissing de aanvraag concreet te toetsen aan de criteria van bijlage II van het DABM en is een loutere standaardmotivering niet voldoende. Uit de overwegingen in de bestreden beslissing zelf moet voldoende blijken waarom de verwerende partij besluit dat er geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn en de opmaak van een project-MER niet vereist is. Hoewel het aangewezen is, vereist de regelgeving niet dat die toetsing moet worden opgenomen in een afzonderlijke screeningsparagraaf. De beoordeling kan ook blijken uit andere overwegingen in de bestreden beslissing, zoals een antwoord op een bezwaar of de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening. Wel is het in dat geval vereist dat uit die beoordeling voldoende duidelijk en afdoende volgt dat de verwerende partij het concrete aangevraagd project heeft getoetst aan de criteria van bijlage II DABM.

Onder de beoordeling in de bestreden beslissing waarnaar de verwerende partij in de m.e.r.-screeningsparagraaf verwijst, wordt onder meer het volgende overwogen:

“ ...

Overwegende dat het voorliggend ontwerp voorziet in een veiligere verkeersafwikkeling van het perceel ten aanzien van de bestaande toestand;

dat het ontwerp in een in- en uitrit voorziet met elk een breedte van 7 meter; dat de in- en uitrit van het perceel zich links en rechts van een parkeerzone bevinden; dat de resterende ruimte ter hoogte van de rooilijn als groenzone aangelegd wordt;

dat in de bestaande situatie de volledige zone tussen het handelsgebouw en de rooilijn verhard is; dat door deze situatie er dwars op de weg geparkeerd wordt en er zelfs over de bestaande openbare parkeerzone in- en uit gereden wordt;

Overwegende dat op het perceel zelf er genoeg parkeerruimte voor en achter de pompen is; dat er slechts 2 multi-productpompen voorzien zullen worden, met elk 6 verdeelslangen (12 verdeelslangen in 'totaal');

dat tevens op te merken is dat er geen shop of carwash voorzien wordt, en dat er in dat kader geen verkeer gegenereerd zal worden; dat het tankstation enkel bezocht zal worden om er te tanken; dat dit betekent dat de voertuigen kortstondig stationeren;

dat het tankstation zich vooral richt op het passerende verkeer en geen extra verkeer zal genereren zoals bv. een voedingswinkel, kledingszaak,...; dat ook er reeds een aantal tankstations (Q8 easy, Esso, Total) tussen Kuringen en Kermt aanwezig zijn;

...

Overwegende dat het project niet in de nabijheid van een cultuurhistorisch beschermd monument of landschap ligt;

Overwegende dat het bestaande reliëf grotendeels behouden wordt.

Overwegende dat de hinderaspecten ten gevolge van de exploitatie van het tankstation ten aanzien van de omliggende bebouwing voornamelijk een aspect is van milieuwetgeving en ten gronde beoordeeld en gemotiveerd is in de aanvraag tot milieuvergunning van 20 januari 2016; dat in de milieuvergunning onder meer volgende aspecten behandeld zijn: geluidshinder (trilling) en mobiliteit, luchtmissies, afvalstoffen, bodem en grondwater/ bescherming van de oppervlaktewateren, luchtverontreiniging, geurhinder en fijn stof, brandbestrijding en externe veiligheid,...;

Overwegende dat een eventuele bijkomend geluid van hinder van voertuigen die het tankstation oprijden, stoppen, vertrekken en afrijden gering is gezien de inrichting is gelegen langs een drukke gewestweg en in de nabijheid van een spoorweg; dat er ook reeds aan- en afrijdend wegverkeer is bij de bestaande handelszaken op de aangrenzende percelen;

dat in voorliggende aanvraag er wel een bijkomende geluidshinder kan zijn tijdens de nachtperiode; dat uit de milieuvergunningsaanvraag blijkt dat er gerekend wordt op gemiddeld 200 personenwagens per dag en een beperkt aantal bezoekers dat 's nachts komt tanken; dat aangezien er geen shop voorzien wordt zullen er normaal gezien geen klanten aangetrokken worden die geen gebruik moeten maken van het tankstation; dat geluidshinder vanwege muziek, roepen, e.d. eerder beperkt zal zijn omwille van het kortstondig stationeren en de kleinschaligheid van de inrichting; dat anderzijds op te merken is dat het tankstation zal voorzien worden van de nodige controles waaronder camerabewaking;

...

Overwegende dat naar aanleiding van de hoorzitting de plannen werden verduidelijkt en beperkt werden aangepast; dat de manoeuvreerruimte van de tankwagen duidelijker op plan is weergegeven; dat deze niet wijzigt ten aanzien van de oorspronkelijk ingediende plannen;

Dat de vloestofdichte betonoppervlakte, conform de milieuvergunning d.d.20/01/2016 is ingetekend; dat dit aspect geen ruimtelijke impact heeft;

...

Uit de voorgaande overweging blijkt dat de verwerende partij in de bestreden beslissing de potentiële milieueffecten van het project heeft beoordeeld. Daarbij overweegt de verwerende partij dat gelet op de omvang van het tankstation en de afwezigheid van een winkelmogelijkheid de geluidshinder beperkt is en er geen bijkomende verkeersgeneratie te verwachten valt. De verwerende partij wijst er nog uitdrukkelijk op dat het project niet in de nabijheid van een cultuurhistorisch beschermd monument of landschap ligt en dat in de beoordeling van de reeds verkregen milieuvergunning van 20 januari 2016 verschillende hinderaspecten behandeld werden. Hieruit blijkt, naar het oordeel van de Raad, dat de verwerende partij, in het licht van de concrete gegevens van de zaak, niet onredelijk of onjuist heeft geoordeeld dat het project, in het licht van bijlage II DABM geen aanzienlijke gevolgen heeft voor het milieu en de opmaak van een project-MER niet vereist is.

De verzoekende partijen stellen in hun verzoekschrift enkel op algemene wijze dat de verwerende partij geen rekening zou hebben gehouden met de beoordelingscriteria van bijlage II DABM. Zij tonen evenwel op geen enkele manier aan dat het project aanzienlijke milieugevolgen zou kunnen hebben en dat derhalve mogelijks een project-MER moet worden opgesteld.

Het middel wordt verworpen.

B. Tweede, derde en vierde middel

Standpunt van de partijen

1.

In hun tweede, derde en vierde middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van artikel 4.3.1, §1 en §2, van de artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet en van het materieel motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

1.1

De verzoekende partijen zetten in het tweede middel enkele feitelijkeheden uiteen over de verkeersonveiligheid van het tankstation en het gebrek aan beoordeling van die aspecten door de verwerende partij. Zij leggen uit dat de inrit van de tweede verzoekende partij de uitrit van het tankstation kruist met risico op aanrijding tot gevolg, wat een verkeersonveilige situatie is. De tweede verzoekende partij moet achterwaarts uitrijden zodat het moeilijk is om zicht te krijgen op de auto's die het tankstation verlaten. Zij bemerken dat er een groenbuffer wordt aangelegd die het zicht op het afrijdend verkeer nog meer zal belemmeren. Hoewel de tweede verzoekende partij dat heeft aangekaart in haar bezwaarschrift, gaat de verwerende partij daar in de bestreden beslissing niet op in.

Verder lichten de verzoekende partijen toe dat het tankstation gelegen is in een onveilige bocht en de relevante overweging daarover in de bestreden beslissing niet overeenstemt met de werkelijkheid. Verder stellen zij dat de tankwagens voor een verkeersonveilige situatie zorgen aangezien zij de middenberm niet kunnen gebruiken om in te draaien en te manoeuvreren. De verzoekende partijen wijzen er op dat de middenberm gebruikt wordt als parkeerstrook en menen dat het agentschap voor Wegen en Verkeer zelf reeds opmerkingen formuleerde over het gebruik van de middenberm als manoeuvreerruimte. Uit de bestreden beslissing blijkt evenwel niet hoe daaraan werd verholpen. De verzoekende partijen benadrukken verder dat de aanvrager daarover tijdens de beroepsprocedure verduidelijking en beperkte aanpassingen heeft bijgebracht waarvan zij geen kennis hebben kunnen nemen. In het geval dat er geen wijzigingen werden aangebracht blijven de opmerkingen van het agentschap voor Wegen en Verkeer volgens de verzoekende partijen onverkort van toepassing.

De verzoekende partijen stellen vervolgens dat de langspaarkeerplaatsen tot gevolg hebben dat afrijdende bestuurders geen zicht zullen hebben op de aankomende fietsers evenals aan- of oprijdende auto's op het perceel van de tweede verzoekende partij. Dat is volgens de verzoekende partijen een onaanvaardbare verkeersonveilige situatie. De overweging in de bestreden beslissing dat er voldoende zichtbaarheid is achten zij in strijd met de realiteit. Dat er bij andere panden zich eveneens een probleem van zichtbelemmering stelt, achten zij geen afdoende motivering.

1.2

In het derde middel voeren de verzoekende partijen aan dat de verwerende partij voor de beoordeling van de hinder in grote mate verwijst naar de milieuvergunning en vervolgens enkel de bijkomende geluidshinder op een beknopte manier bespreekt. De regelgeving over milieu en stedenbouw heeft echter een eigen finaliteit.

Zij stellen verder dat de bijkomende geluidshinder niet gering zal zijn en het start- en stopgeluid van wagens anders van aard is dan voorbijrijdende treinen en wagens. De bijkomende geluidshinder is bijgevolg veel intensiever dan de bestaande geluidshinder. Dat er reeds aan- en afrijdend wegverkeer is bij de bestaande handelszaken moet volgens de verzoekende partijen gerelativeerd worden. Zij verduidelijken dat er maar twee handelszaken in de directe omgeving van

het tankstation zijn en die niet van aard zijn om een constante en dagdagelijkse stroom van klanten aan te trekken. Het is manifest feitelijk onjuist te stellen dat 200 personenwagens per dag slechts een geringe bijkomende geluidshinder zullen teweegbrengen. Ook de nachtelijke geluidshinder door 20 voertuigen die per nacht gebruik maken van het tankstation achten de verzoekende partijen niet gering. Dat er geen shop staat ingetekend impliceert volgens hen niet dat er geen gebruik wordt gemaakt van het tankstation.

1.3

In het vierde middel kaarten de verzoekende partijen aan dat de bestreden beslissing niet antwoordt op de bezwaren van de tweede verzoekende partij over de impact van het project op haar privacy. Het is niet duidelijk waarom de verwerende partij aan dat bezwaar voorbijgaat.

2.

De verwerende partij verwijst integraal naar de beoordeling in de bestreden beslissing en meent dat de verzoekende partijen daartegen louter opportunitetskritiek uiten. Het louter hebben van een andere mening volstaat niet om de motivering onderuit te halen.

Verder antwoordt de verwerende partij op het tweede middel dat het agentschap Wegen en Verkeer voorwaardelijk gunstig adviseerde zodat de vergunning zelfs met de geformuleerde opmerkingen verleend kon worden. Bovendien werden de opmerkingen van het agentschap ontmoet in de bestreden beslissing. Concreet stelt de verwerende partij nog dat de opmerkingen van AWW werden ontmoet. Zij merkt op dat zij niet onredelijk heeft geoordeeld dat er geen sprake is van een kruising met de oprit van de tweede verzoekende partij, er geen sprake is van een gevaarlijke bocht en de tankwagens op veilige wijze kunnen beleveren.

Wat het derde middel aangaat antwoordt de verwerende partij dat het niet onredelijk is om de beoordeling van de milieutechnische hinderaspecten te steunen op de eerdere bevindingen in het milieuvergunningsdossier. Niettemin werden de hinderaspecten die verband houden met het project beoordeeld, in het bijzonder de privacyhinder, de geur- en geluidshinder. De verwerende partij stelt dat de buffering via groenzones en hagen een zeer belangrijk aandachtspunt was.

Op het vierde middel antwoordt de verwerende partij dat uit de bestreden beslissing duidelijk blijkt dat geen mogelijk probleem van privacyhinder voorligt. Zij wijst daarbij op het gebrek aan carwash of winkel, het kortstondig parkeren van voertuigen en de buffering van de projectsite. Het tegendeel beweren is volgens de verwerende partij onredelijk.

3.

De tussenkomende partij stelt met betrekking tot het tweede middel dat de verwerende partij in de bestreden beslissing grondig tot haar besluit is gekomen. Ze zet uiteen dat de verwerende partij zeer uitvoerig is ingegaan op de verkeersproblematiek waarbij verwezen wordt naar het feit dat het ontwerp voorziet in een veiligere verkeersafwikkeling van het perceel ten aanzien van de bestaande toestand. Verder stelt zij dat de verwerende partij uitdrukkelijk wijst op een in- en uitrit met een breedte van 7 meter die zich links en rechts van een parkeerzone bevinden waarbij de resterende ruimte ter hoogte van de rooilijn als groenzone aangelegd wordt. De tussenkomende partij wijst nog op het bijkomende voorwaardelijk gunstig advies van het agentschap Wegen en Verkeer dat de verwerende partij aan de hand van een voorwaarde als na te leven oplegt.

Wat het derde middel aangaat stelt de tussenkomende partij dat de verwerende partij in de bestreden beslissing oordeelt dat eventuele bijkomende geluidshinder van voertuigen die het tankstation oprijden, stoppen, vertrekken en afrijden gering is. Dat omwille van de inrichting langs een drukke gewestweg in de nabijheid van een spoorweg en het reeds aan- en afrijdend wegverkeer bij de bestaande handelszaken op de aangrenzende percelen. De tussenkomende

partij wijst eveneens op de overweging van de verwerende partij dat er wel bijkomende geluidshinder kan zijn tijdens de nachtperiode maar dat uit de milieuvergunningaanvraag blijkt dat er gerekend wordt op gemiddeld 200 personenwagens/dag en een beperkt aantal bezoekers dat 's nachts komt tanken.

De tussenkomenende partij wijdt geen uiteenzetting aan het vierde middel.

4.

De verzoekende partijen benadrukken in hun wederantwoordnota dat de verwerende partij in haar antwoordnota motieven aandraagt die niet in de bestreden beslissing vervat zitten en die bovendien feitelijk onjuist zijn. Zij merken nog op dat de verwerende partij niet kan verwijzen naar de beoordeling van de milieuvergunning, zelfs niet gedeeltelijk. Voor het overige voegen zij niets wezenlijks meer toe.

5.

De tussenkomenende partij voegt in haar laatste schriftelijke uiteenzetting niets wezenlijks meer toe.

Beoordeling door de Raad

1.

In het tweede, derde en het vierde middel bekritisieren de verzoekende partijen in essentie de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening en de beoordeling daarvan door de verwerende partij. In het bijzonder wat de aspecten mobiliteit, geluidshinder en privacyhinder betreft.

Het behoort tot de taak en de bevoegdheid van het vergunningverlenende bestuursorgaan om overeenkomstig artikel 4.3.1, §2, eerste lid, 1° en 2° VCRO op concrete wijze te onderzoeken of een aanvraag beantwoordt aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening, waarbij zij de noodzakelijke of relevante aspecten van de goede ruimtelijke ordening bij haar beoordeling dient te betrekken en dient rekening te houden met de ingediende bezwaren en adviezen.

De Raad kan zijn beoordeling van de eisen van de goede ruimtelijke ordening niet in de plaats stellen van die van de bevoegde overheid. In de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidscontrole is hij enkel bevoegd om na te gaan of de administratieve overheid de haar ter zake toegekende appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend, met name of zij is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of zij die correct heeft beoordeeld en of zij op grond daarvan in redelijkheid tot haar besluit is kunnen komen.

Gelet op de marginale toetsingsbevoegdheid van de Raad volstaat het niet dat een verzoekende partij een betoog voert waaruit blijkt dat zij van mening is dat het gevraagde project niet vergund kan worden. De Raad kan zich niet in de plaats stellen van het vergunningverlenend bestuursorgaan en de beoordeling van de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening van het aangevraagde overdoen. Het is aan de verzoekende partij die de beoordeling van de overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening betwist om aan te tonen dat het vergunningverlenende bestuursorgaan hetzij foutief, hetzij op kennelijk onredelijk wijze tot de conclusie kwam dat het aangevraagde project verenigbaar is met een goede ruimtelijke ordening.

Een verzoekende partij kan zich derhalve niet beperken tot het formuleren van een tegengesteld standpunt, maar moet integendeel op gefundeerde wijze aantonen dat het vergunningverlenend bestuursorgaan de overeenstemming van het aangevraagde project met een goede ruimtelijke ordening niet heeft beoordeeld met inachtneming van de relevante criteria die zijn bepaald in artikel

4.3.1, §2, eerste lid VCRO, hetzij deze beoordeling foutief of op kennelijk onredelijke wijze heeft uitgevoerd.

2.

Om te voldoen aan de formele motiveringsplicht moet een vergunningverlenende overheid de met de ruimtelijke ordening verband houdende redenen vermelden waarop zij haar beslissing steunt, zodat een belanghebbende met kennis van zaken de beslissing kan aanvechten. Er kan slechts rekening gehouden worden met de motieven vermeld in de bestreden beslissing, die bovendien afdoende moeten zijn.

Wanneer de vergunningverlenende overheid afwijkt van doorheen de administratieve procedure uitgebrachte adviezen, of, indien tijdens die procedure bezwaren en opmerkingen zijn geformuleerd aangaande een relevant en te beoordelen aspect, geldt in principe dat zij haar beslissing op dat punt des te zorgvuldiger dient te motiveren. Het gegeven dat de betrokken adviezen, opmerkingen of bezwaren niet punt voor punt moeten weerlegd worden, doet aan het bovenstaande geen afbreuk. De vergunningverlenende overheid moet aangeven of afdoende laten blijken waarom zij de argumentatie in het advies, hetzij in de bezwaren en opmerkingen niet volgt. Het louter tegenspreken van die argumentatie volstaat derhalve niet. Uit de bestreden beslissing moet blijken waarom in tegengestelde zin wordt beslist.

3.1

Uit de stukken van het dossier blijkt dat het openbaar onderzoek over de aanvraag gepaard ging met bezwaren en opmerkingen, onder meer van de verzoekende partijen, met betrekking tot de verkeersveiligheid, de ontsluiting van het tankstation, geluidshinder en privacyhinder. Die aangekaarte hinderaspecten zijn in het licht van artikel 4.3.1, §2, eerste lid VCRO bijgevolg te beschouwen als relevante en te beoordelen aspecten van de vergunningsaanvraag.

Wat de mobiliteitshinder en verkeersveiligheid betreft overweegt de verwerende partij in de bestreden beslissing onder meer:

“ ...

Overwegende dat de Diestersteenweg een drukke verbindingsweg is tussen Hasselt en Diest; dat de steenweg door het centrum van Kermt loopt; dat voorliggende aanvraag zich situeert aan de rand van Kermt; dat de steenweg ter hoogte van het bouwperceel en in het centrum van Kermt verkeersveilig aangelegd is; dat de steenweg er voorzien is van 2 smalle rijstroken en een overrijdbare middenberm; dat er aangeduide parkeerzones, een fietspad en een voetpad langs de weg zijn; dat het versmallen van de weg van 2 rijstroken, ter hoogte van Carrefour, naar 1 rijstrook, richting centrum Kermt, voor een veiligere doorgang van het verkeer zorgt (snelheidsvermindering); dat de bezwaren aanhalen dat het kwestieuze tankstation aan een gevaarlijke bocht ingeplant wordt; dat het bezwaar niet kan worden bijgetreden; dat de zogenaamde bocht niet aangegeven wordt door middel van een gevaarbord; dat het een bocht betreft met een grote straal (> 400 meter); dat er voldoende zichtbaarheid aanwezig is ten behoeve van het op- en afrijden van het perceel; dat een eventuele zichtbelemmering vanwege de langsparkeerplaatsen langs de weg zich ook ten aanzien van de ontsluiting van de panden in de directe omgeving stelt; dat zo o.a. de uitrit van woning nr.48 gesitueerd is tussen 2 parkeerzones in en het zicht op het openbaar domein eventueel belemmerd wordt door het ontbreken van een achteruitbouwstrook (woning getroffen door een rooilijn); dat anderzijds op te merken is dat het dichtstbijzijnde kruispunt met Heerstraat op voldoende afstand van het bouwperceel gelegen is (circa 100 meter); dat tevens het bouwperceel zich nog situeert aan het vlakke weg gedeelte; dat de naastgelegen spoorlijn

ongeveer op dezelfde hoogte van de weg ligt; dat de helling van het viaduct over de spoorweg ter hoogte van het pand Diestersteenweg nr. 66 begint;

*Overwegende dat het voorliggend ontwerp voorziet in een veiligere verkeersafwikkeling van het perceel ten aanzien van de bestaande toestand;
dat het ontwerp in een in- en uitrit voorziet met elk een breedte van 7 meter; dat de in- en uitrit van het perceel zich links en rechts van een parkeerzone bevinden; dat de resterende ruimte ter hoogte van de rooilijn als groenzone aangelegd wordt;
dat in de bestaande situatie de volledige zone tussen het handelsgebouw en de rooilijn verhard is; dat door deze situatie er dwars op de weg geparkeerd wordt en er zelfs over de bestaande openbare parkeerzone in- en uit gereden wordt;*

*Overwegende dat op het perceel zelf er genoeg parkeerruimte voor en achter de pompen is; dat er slechts 2 multi-productpompen voorzien zullen worden, met elk 6 verdeelslangen (12 verdeelslangen in 'totaal);
...”*

De verwerende partij overweegt dat de steenweg ter hoogte van het bouwperceel en in het centrum van Kermt verkeersveilig aangelegd is en voorzien is van twee smalle rijstroken en een overrijdbare middenberm met aangeduide parkeerzones, een fietspad en een voetpad langs de weg. De verwerende partij overweegt verder dat de weg richting het centrum versmalt naar één rijstrook wat zorgt voor een betere verkeersveiligheid. Zij wijst daarbij uitdrukkelijk op de bezwaren die aanhalen dat het tankstation zich bevindt in een gevaarlijke bocht, maar treedt die bezwaren niet bij aangezien het volgens de verwerende partij om een bocht gaat met een grote straal (groter dan 400 meter). Het ontwerp voorziet volgens de bestreden beslissing in een veilige verkeersafwikkeling van het perceel ten aanzien van de bestaande toestand met een op- en afrit van zeven meter links en rechts en een groenzone deels voor de rooilijn en biedt voldoende parkeerruimte voor en achter de pompen.

De verwerende partij overweegt vervolgens dat “een eventuele zichtbelemmering vanwege de langspaarkeerplaatsen langs de weg zich ook ten aanzien van de ontsluiting van de panden in de directe omgeving stelt”, daarbij verwijzend naar een nabij gelegen woning. De verzoekende partijen kunnen wel enigszins gevolgd worden waar zij stellen dat de bestaande zichtbelemmering van langspaarkeerplaatsen in de directe omgeving geen verantwoording kan zijn om dat probleem ook voor het aangevraagde project te bestendigen. Die overweging staat echter niet op zich. Zo overweegt de verwerende partij eveneens dat er sprake is van een bocht met een grote straal waarbij er voldoende zichtbaarheid is ten behoeve van het op- en afrijden van het perceel.

Anders dan wat de verzoekende partijen menen, getuigen die overwegingen in hun geheel genomen niet van een kennelijke onredelijke of onjuiste beoordeling van de verenigbaarheid van het tankstation met de goede ruimtelijke ordening. In tegendeel blijkt uit die overwegingen uitdrukkelijk waarom de verwerende partij de bezwaren van de verzoekende partijen niet volgt en oordeelt dat de aanvraag op het vlak van verkeersveiligheid aanvaardbaar is.

De verzoekende partijen lijken er bovendien in grote mate een andere beoordeling van de goede ruimtelijke ordening op na te houden dan de verwerende partij. Zo beklemtonen zij in hun verzoekschrift dat gelet op de kruising tussen het verkeer dat het tankstation verlaat of oprijdt en de oprit van de tweede verzoekende partij ‘het geen betoog behoeft’ dat er sprake is van een verkeersonveilige situatie. Verder stellen zij nog dat het vergunde tankstation gelegen is in een onveilige bocht en er sprake is van ‘een verkeersonveilige situatie die onaanvaardbaar is’. Los van de vraag of de verzoekende partijen die stellingen op enige manier onderbouwen volstaat de

vaststelling dat zij daarmee in wezen enkel een andere mening uiten zonder aan te tonen dat de beoordeling die de verwerende partij heeft gemaakt kennelijk onredelijk is.

3.2

De verzoekende partijen wijzen nog op de verkeersonveiligheid door de bevoorrading met tankwagens en de opmerkingen daarover in de adviezen van het agentschap Wegen en Verkeer van 23 november 2015 en 11 februari 2016.

Uit de stukken van het dossier blijkt dat het agentschap Wegen en Verkeer in zijn voorwaardelijk gunstige adviezen van 23 november 2015 en 11 februari 2016 opmerkingen formuleerde over de moeilijkheden bij het inrijden van het tankstation door vrachtwagens die brandstof leveren.

De verwerende partij wijst er in de bestreden beslissing in dat verband op dat de aanvrager tijdens de hoorzitting in kader van het administratief beroep verduidelijkende plannen aan de verwerende partij heeft overgemaakt waarop de manoeuvreerruimte van de vrachtwagens werd verduidelijkt. Daarmee geeft de verwerende partij duidelijk aan waarom en op grond van welke gegevens zij tot het oordeel komt dat de aanvraag ruimtelijk en functioneel inpasbaar is.

De verzoekende partijen menen dat het enkel zou gaan om de manoeuvreerruimte op eigen terrein en dat de opmerkingen van het agentschap nog steeds geldig blijven. De verzoekende partijen gaan echter voorbij aan het gegeven dat het agentschap Wegen en Verkeer tot tweemaal toe voorwaardelijk gunstig adviseerde. Het enkele feit dat het agentschap in haar adviezen opmerkingen formuleert, betekent niet dat de aanvraag om die redenen geweigerd diende te worden. Uit de bestreden beslissing blijkt daarenboven dat de verwerende partij, aan de hand van een voorwaarde, het advies van het agentschap van 11 februari 2016 als 'strikt na te leven' heeft opgelegd.

4.

Wat het derde en vierde middel betreft, stelt de Raad vast dat de verwerende partij in de bestreden beslissing het volgende overweegt over de relevante hinderaspecten:

“ ...

Overwegende dat de hinderaspecten ten gevolge van de exploitatie van het tankstation ten aanzien van de omliggende bebouwing voornamelijk een aspect is van milieuwetgeving en ten gronde beoordeeld en gemotiveerd is in de aanvraag tot milieuvergunning van 20 januari 2016; dat in de milieuvergunning onder meer volgende aspecten behandeld zijn: geluidshinder (trilling) en mobiliteit, luchtmissies, afvalstoffen, bodem en grondwater/ bescherming van de oppervlaktewateren, luchtverontreiniging, geurhinder en fijn stof, brandbestrijding en externe veiligheid,...;

Overwegende dat een eventuele bijkomend geluid van hinder van voertuigen die het tankstation oprijden, stoppen, vertrekken en afrijden gering is gezien de inrichting is gelegen langs een drukke gewestweg en in de nabijheid van een spoorweg; dat er ook reeds aan- en afrijdend wegverkeer is bij de bestaande handelszaken op de aangrenzende percelen;

dat in voorliggende aanvraag er wel een bijkomende geluidshinder kan zijn tijdens de nachtperiode; dat uit de milieuvergunningsaanvraag blijkt dat er gerekend wordt op gemiddeld 200 personenwagens per dag en een beperkt aantal bezoekers dat 's nachts komt tanken; dat aangezien er geen shop voorzien wordt zullen er normaal gezien geen klanten aangetrokken worden die geen gebruik moeten maken van het tankstation; dat geluidshinder vanwege muziek, roepen, e.d. eerder beperkt zal zijn omwille van het kortstondig stationeren en de kleinschaligheid van de inrichting; dat anderzijds op te

merken is dat het tankstation zal voorzien worden van de nodige controles waaronder camerabewaking;

...

dat de groenzone over de volledige lengte van de rechter perceelsgrens min. 3 meter bedraagt; dat over de volledige diepte van de tankinfrastructuur een groenblijvend, geluidsbufferend beplantingsmassief zal voorzien worden; dat onder meer een dubbele haag met een plantmaathoogte van resp. 3 meter en 2 meter wordt aangeplant in cascade; dat de beplanting zal bestaan uit groenblijvende soorten met grote bladeren en hoge naalddichtheid; dat het type van beplanting op plan is gespecificeerd;

..."

Uit die overwegingen blijkt dat de verwerende partij bij de beoordeling van de verschillende hinderaspecten ten gevolge van de exploitatie in eerste instantie verwijst naar de beoordeling die reeds werd gemaakt bij het verlenen van de milieuvergunning. Verder overweegt de verwerende partij dat een bijkomende geluidshinder van voertuigen beperkt is gelet op de ligging van de inrichting langs een drukke gewestweg en nabij de spoorweg en het reeds bestaande verkeer op de handelszaken op de aangrenzende percelen. De verwerende partij stelt wel uitdrukkelijk vast dat er bijkomende geluidshinder kan zijn tijdens de nachtperiode, maar dat slechts een beperkt aantal bezoekers het tankstation 's nachts zal gebruiken. Verder luidt het dat er gerekend wordt op 200 personenwagens per dag en er geen winkel wordt ingericht zodat er normaal gezien geen klanten aangetrokken worden die geen gebruik moeten maken van het tankstation, zodat geluidshinder vanwege muziek, roepen, e.a. eerder beperkt zal zijn omwille van het kortstondig stationeren en de kleinschaligheid van de inrichting.

Waar de tweede verzoekende partij in haar bezwaarschrift een vermindering van privacy aanvoerde, wijst de verwerende partij er in de bestreden beslissing nog op dat het op de hoorzitting bijgevoegde plan verduidelijkt dat er over de volledige diepte van de tankinfrastructuur een groenblijvend, geluidsbufferend beplantingsmassief zal voorzien worden en het onder meer gaat om een dubbele haag met een plantmaathoogte van respectievelijk drie en twee meter. De beplanting zal bestaan uit 'groenblijvende soorten met grote bladeren en hoge naalddichtheid' waarvan het type van beplanting op het plan is gespecificeerd. De verwerende partij verbindt vervolgens de volgende voorwaarde aan de bestreden beslissing:

"de op het inrichtingsplan – beplantingsplan (plan 1/2 d.d. 07/04/2016) aangeduide beplanting wordt uitgevoerd in het eerstvolgend plantseizoen na beëindiging van de bouwwerken."

De verwerende partij is bij haar beoordeling overgegaan tot een concrete beschrijving van het aangevraagde project. Zij heeft de aanvraag onderworpen aan een eigen beoordeling en overweegt in de bestreden beslissing duidelijk waarom het aangevraagde tankstation inpasbaar is in de omgeving. Dat zij daarbij deels verwijst naar de corresponderende milieuvergunning die op het ogenblik van de bestreden beslissing reeds was verleend doet geen afbreuk aan het gegeven dat de verwerende partij de aanvraag daarnaast concreet heeft onderworpen aan een eigen beoordeling van de goede ruimtelijke ordening en op basis daarvan tot het besluit is gekomen dat het brandstofverdeelcentrum ruimtelijk en functioneel verenigbaar is met de omgeving.

Samen met de verwerende partij moet vastgesteld worden dat uit de stukken van het dossier en de bestreden beslissing zelf afdoende blijkt waarom de verwerende partij het bezwaar van de tweede verzoekende partij over de privacy en bijkomende geluidshinder niet volgt. Dat de verwerende partij daarbij niet 'expliciet' ingaat op de beoordeling van het bezwaar over de privacy doet daaraan geen afbreuk, in het bijzonder gelet op de overwegingen inzake de aanleg van een groenbuffer en de met de bestreden beslissing opgelegde voorwaarde tot uitvoering van het

beplantingsplan, dat een dubbele haag van respectievelijk drie meter en twee meter hoog omvat. De verwerende partij voldoet aan de formele motiveringsplicht wanneer zij de met de ruimtelijke ordening verband houdende redenen vermeldt waarop zij haar beslissing steunt en uit de bestreden beslissing blijkt waarom zij de bezwaren en opmerkingen niet volgt.

De middelen worden verworpen.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van de nv GABRIËLS & CO is ontvankelijk.
2. De Raad verwerpt de vordering tot vernietiging.
3. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 550 euro, ten laste van de verzoekende partijen.
4. De Raad legt de kosten van de tussenkomst, bepaald op 100 euro, ten laste van de tussenkomende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 30 januari 2018 door de zesde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de zesde kamer,

Elien GELDERS

Karin DE ROO