

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 11 april 2017 met nummer RvVb/A/1617/0759
in de zaak met rolnummer 1415/0207/A/9/0202

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

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 28 november 2014 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 25 september 2014.

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

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

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkomenende partij verzoekt met een aangetekende brief van 25 februari 2015 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de tweede kamer laat de tussenkomenende partij met een beschikking van 4 mei 2015 toe in de debatten.

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

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 11 oktober 2016.

Advocaat Bram VANGEEL die *loco* advocaat Noël DEVOS voor de verzoekende partijen verschijnt en advocaat Roy VANDER CRUYSSSEN die *loco* advocaat Erika RENTMEESTERS voor de tussenkomende partij verschijnt, zijn gehoord.

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

Titel IV, hoofdstuk VIII van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) betreffende de Raad voor Vergunningsbetwistingen en het besluit van de Vlaamse regering van 13 juli 2012 houdende de rechtspleging voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen (Procedurebesluit) zijn toegepast.

III. FEITEN

De tussenkomende partij dient op 17 februari 2014 bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Mol een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “het oprichten van een tankstation na sloop van bestaande gebouwen” op een perceel gelegen te 2400 Mol, Molderdijk 160.

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

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

Het agentschap Wegen en Verkeer brengt op 14 maart 2014 een gunstig advies uit.

De brandweer Mol brengt op 24 maart 2014 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

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

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

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

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

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

De verwerende partij beslist op 25 september 2014 om het beroep in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden te verlenen. De motivering luidt:

“ ...

Volgens het vastgestelde gewestplan van Herentals-Mol (...) situeert de aanvraag zich in woongebied.

(...)

De aanvraag is principieel in overeenstemming met deze planologische bestemming van het gewestplan.

De aanvraag is principieel in overeenstemming met de bepalingen in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) en haar uitvoeringsbesluiten.

(...)

De aanvraag dient getoetst op de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening. De overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen. Het aangevraagde werd met inachtneming van al deze aspecten onderzocht. Hierna wordt dieper ingegaan op de voor de aanvraag noodzakelijke of relevante elementen.

Bij de beoordeling van het aangevraagde is rekening gehouden met de in de omgeving bestaande toestand.

De aanvraag is gelegen aan de Molderdijk N18. Aan de linker-, rechter- en achterzijde van het perceel staan villa's met groene voortuin.

De bebouwing in de directe omgeving wordt gekenmerkt door een mix van vrijstaande, halfopen en gesloten bebouwingen, type woningen, handelszaken en grootschalige bedrijfsgebouwen. Schuin tegenover het perceel bevindt zich een carwash.

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

Er zijn twee brede uitritten voorzien, schuin ingeplant waardoor het verkeer vlot in en uit kan rijden.

Gelet op het beperkt aantal pompinstallaties, de inplanting van de eigenlijke tankzone tegenoverstaande van de aanpalende woningen, het bestaande achtergrondlawaai en de bestaande verlichting van het verkeer op de Molderdijk, zijn er vermoedelijk geen significante hinderaspecten ten opzichte van de omgevende woonfunctie.

Maatregelen om de hinder te beperken zijn: een groen buffer om inkijk te beletten en verlichting die pas in lichtsterkte zal toenemen wanneer het terrein betreden wordt.

Er werd een mobiliteitsstudie van Antea aangeleverd tijdens de hoorzitting. In deze mobiliteitsstudie werd een inschatting gemaakt van de te verwachten mobiliteits- en verkeersimpact van het tankstation.

Met betrekking tot de veiligheid worden mogelijke conflicten door de inrichting en

circulatie van het tankstation geminimaliseerd.

De grazige berm met hoogstammige bomen zorgt voor een goede zichtbaarheid van het gemotoriseerd verkeer op verkeer op het fietspad.

Extra aanbevelingen:

- linksafslag- en rechtsafslagstrook voorzien aan uitrit via markeringen om wachttijden te verkorten*
- naast voorziene bebordingen, bijkomend pijlmarkering aanbrengen*
- extra bord plaatsen voor waarschuwing kruising met fietspad*

Uit de mobiliteitsstudie blijkt dat de bijkomende verkeersbewegingen die het tankstation met zich meebrengt, niet tot een beduidende verhoging van de verkeersbelasting op de N18 Molderdijk leidt. Het tankstation is gericht op de bestaande verkeersstromen op deze gewestweg en zal weinig bijkomend verkeer genereren. Met toepassing van de aanbevelingen wordt de verkeersafhandeling en doorstroming bevorderd en de verkeersveiligheid verhoogd.

Standpunt gemeente Mol over mobiliteitsstudie:

"Kencijfers van Gabriels en Co tonen aan dat net tijdens deze spitsmomenten van school en woon-werkverkeer de meeste transacties zullen plaatsvinden, doch wordt er enkel het plaatsen van een bijkomend bord als beveiliging voor de vele fietsers voorzien. Bovendien leeft er bezorgdheid over dat de op- en afrit in beide richtingen zal worden gebruikt om tijd te kunnen winnen in geval van file."

Een extra aanbeveling uit de mobiliteitsstudie is inderdaad een extra bord te plaatsen met een waarschuwing voor kruising met het fietspad.

In de aanvraag worden ook al maatregelen voorzien zoals een groenbuffer van 4.2m tussen de op- en afrit (de huidige haag wordt verwijderd) en een haag, om inkijk bij de burens te beletten, met daarvoor een groenbuffer van 2.2m aan de linker en rechter perceelgrenzen.

Daarnaast zijn de op- en afrit schuin geplaatst om het zicht op de fietsers te bevorderen en om op een vlotte en overzichtelijke manier de openbare weg op te rijden.

Het tankstation richt zicht op het bestaande verkeer. Er zal geen significante vermeerdering zijn van de verkeersbewegingen.

Het Agentschap van Wegen en Verkeer geeft een gunstig advies. Er is voorafgaandelijk een gesprek geweest met de adviesinstantie om op vlak van verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling de problemen te bepreken.

Het betreft een klein tankstation met maar 22m tussen de op- en afrit. Bijgevolg wordt er geen winst verwacht door over het terrein van het tankstation te rijden tijdens de file.

Algemene conclusie:

De aanvraag is in overeenstemming met de decretale en reglementaire bepalingen, onder voorwaarden:

- het advies van de brandweer van Mol d.d. 24.03.2014 dient strikt te worden nageleefd*
- het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer d.d. 14.03.2014 dient strikt te worden nageleefd*

- *het advies van Pidpa d.d. 13.03.2014 dient strikt te worden nageleefd*
- *de extra aanbevelingen uit de mobiliteitsstudie van Antea dienen, strikt te worden nageleefd:*
 - *linksafslag- en rechtsafslagstrook voorzien aan uitrit via markeringen om wachttijden te verkorten*
 - *naast voorziene bebordingen, bijkomend pijlmarkeringen aanbrengen*
 - *extra bord plaatsen voor waarschuwing kruising met fietspad.*

De aanvraag kan vanuit het oogpunt van de goede ruimtelijke ordening worden aanvaard.

...

Dat is de bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST

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

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

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

VI. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN

A. Eerste middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen nemen een eerste middel uit de schending van artikel 4.7.15 VCRO, van artikel 3 van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning, verkavelingsaanvragen en aanvragen tot verkavelingswijziging, van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (vervolgens: Motiveringswet), en van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het motiverings- en zorgvuldigheidsbeginsel.

De verzoekende partijen zetten het volgende uiteen:

“ ...

Er werd door de aanvrager een mobiliteitsstudie ingediend tijdens de hoorzitting van de Deputatie en dus na afsluiting van het openbaar onderzoek. (stuk 4)

Deze studie was in de procedure bij de gemeente dus niet in het dossier gevoegd (stuk 1, p. 6):

(...)

De Raad van State stelt in haar rechtspraak dat het openbaar onderzoek ertoe strekt omwonenden behoorlijk in te lichten, zodat zij met kennis van zaken hun bezwaren en opmerkingen kunnen doen gelden, zodat het niet toegelaten is om na het afsluiten van het

openbaar onderzoek gegevens aan te vullen die essentieel zijn voor de volledige en correct inschatting van het aanvraagdossier.

(...)

Verzoekers stellen vast dat er een negatief advies werd verleend door de Verkeersdienst Mol en dat de vergunning in eerste aanleg werd geweigerd, onder meer omwille van de verkeersveiligheid (stuk 1, p. 4).

Na afloop van het openbaar onderzoek werd een eenzijdige mobiliteitsstudie neergelegd, zonder dat derden-belanghebbenden opmerkingen konden maken over deze studie en zonder dat de adviesverleners kennis hadden van deze studie.

In de bestreden beslissing verwijst de Deputatie niet alleen uitdrukkelijk naar deze eenzijdige studie, maar legt zij bovendien nog bepaalde vergunningsvoorwaarden op die rechtstreeks volgen uit de eenzijdige mobiliteitsstudie (stuk 1, p. 6 en p. 8):

(...)

Gelet op deze vergunningsvoorwaarde blijkt de mobiliteitsstudie essentieel in de beoordeling en de vergunning had zonder de mobiliteitsstudie niet (minstens niet op dezelfde manier) kunnen worden verleend. De rechtspraak van de Raad van State is duidelijk: één en ander vormt een uitholling van het openbaar onderzoek. De beslissing is dan ook in strijd met voornoemde wettelijke en reglementaire bepalingen en er werd niet zorgvuldig geoordeeld door de Deputatie.

De bezwaren die verzoekers (en wellicht ook de andere belanghebbenden) hadden gemaakt, zijn legio en worden in het tweede middel toegelicht. Verzoekers dienden trouwens ook in het kader van het openbaar onderzoek bezwaar in inzake mobiliteit en verkeersveiligheid, zonder dat zij daarbij rekening konden houden met de studie (stuk 3).

In alle geval motiveert de Deputatie op geen enkele manier waarom de studie niet aan het openbaar onderzoek zou moeten worden onderworpen, hetgeen in strijd is met het motiveringsbeginsel.

De Deputatie dient er over te waken dat de belangen van derden-belanghebbenden niet geschaad worden, hetgeen in de bestreden beslissing niet is gebeurd, zodat de beslissing in strijd is met het motiveringsbeginsel.

De vergunning werd verleend in strijd met de rechten van derden-belanghebbenden, die de mogelijkheid werd ontzegd bezwaren in te dienen met betrekking tot de studie, met het zorgvuldigheids- en met het motiveringsbeginsel. Het openbaar onderzoek werd uitgehold en de beslissing dient te worden vernietigd.

...”

2.

De tussenkomende partij antwoordt:

“ ...

Artikel 4.7.15 VCRO luidt als volgt:

(...)

Artikel 3 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 luidt als volgt:

(...)

De openbaarmaking van een vergunningsaanvraag door een openbaar onderzoek heeft als doel, enerzijds om al wie bezwaren zou hebben tegen de aanvraag de mogelijkheid te bieden bezwaren en opmerkingen kenbaar te maken, en anderzijds om aan de bevoegde

overheden de nodige inlichtingen en gegevens te verstrekken opdat zij met kennis van zaken zouden kunnen beslissen.

In casu is hier aan voldaan nu verzoekende partijen tijdens het openbaar onderzoek zonder enig probleem hun bezwaren op het vlak van de mobiliteit en verkeersafwikkeling hebben kunnen bezorgen. Een eventuele vernietiging, louter omwille van een toegevoegde mobiliteitsstudie, waarbij voor de rest het project en de ruimtelijke invulling ongewijzigd blijft, levert geen enkel voordeel op voor de verzoekende partijen.

Verzoekende partijen hebben dan ook geen belang bij de in het eerste middel aangehaalde schending van de regels van het openbaar onderzoek, nu zij haar bezwaren heeft kunnen melden tijdens het van 20 maart 2014 tot en met 18 april 2014 georganiseerd openbaar onderzoek, en de verwerende partij de aanvraag niet wijzigt middels de bestreden beslissing.

De mobiliteitsstudie werd door tussenkomende partij gebruikt in haar verweer tegen de weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen, maar maakte geen verplichte mobiliteitsstudie uit in de zin van het Besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning.

...

3.

De verzoekende partijen repliceren in hun toelichtende nota:

“ ...

1.

Tussenkomende partij stelt ten onrechte dat verzoekende partijen hun bezwaren op het vlak van mobiliteit hebben kunnen melden tijdens het openbaar onderzoek en dat verzoekende partijen geen belang zouden hebben bij het middel.

Ten eerste konden verzoekende partijen geen opmerkingen doen kennen op de mobiliteitsstudie tijdens het openbaar onderzoek en trouwens ook niet daarna, nu de studie pas ter zitting van de Deputatie werd neergelegd. Verzoekende partijen (evenals belanghebbende derden) konden dan ook niet met kennis van zaken opmerkingen maken, bv. door te stellen dat de aanbevelingen in de mobiliteitsstudie manifest niet volstaan.

Ten tweede verliest tussenkomende partij uit het oog dat het openbaar onderzoek een essentiële pleegvorm is, erop gericht derden-belanghebbenden te informeren en hun toe te laten eventuele bezwaren op gemotiveerde wijze te doen kennen. In die zin oordeelde de Raad van State (nr. 120.764, 20 juni 2003, hoger reeds geciteerd):

(...)

Verzoekende partijen hebben er wel degelijk belang bij dat de essentiële pleegvormen worden gerespecteerd door de vergunningsverlenende overheid. Verzoekende partijen hebben er eveneens belang bij dat derden-belanghebbenden hun bezwaren met kennis van zaken kunnen maken. In dezelfde zin oordeelde de Raad van State (227.742 van 19 juni 2014):

(...)

Tussenkomende partij geeft in haar motivering bovendien zelf een tegenstrijdigheid aan wanneer zij ten onrechte voorhoudt dat verzoekende partijen geen enkel voordeel hebben bij vernietiging, “louter omwille van een toegevoegde mobiliteitsstudie, waarbij voor de rest het project en de ruimtelijke invulling ongewijzigd blijft.” Het project is niet ongewijzigd: de

aanbevelingen uit de mobiliteitsstudie gelden namelijk als vergunningsvoorwaarde. Verzoekende partijen hebben aldus wel degelijk belang bij het middel.

2.

Daarnaast benadrukt tussenkomende partij ten onrechte dat zij haar aanvraag niet zou hebben gewijzigd, dat de mobiliteitsstudie geen verplicht onderdeel zou zijn inzake de dossiersamenstelling en dat de mobiliteitsstudie werd neergelegd ter weerlegging van het oordeel van het College van Burgemeester en Schepenen.

Dat hetgeen aangevraagd wordt, niet wordt gewijzigd, is irrelevant. Hetgeen in het middel wordt opgeworpen is de schending van het openbaar onderzoek, door documenten toe te voegen die geen onderdeel vormden van het openbaar onderzoek, terwijl deze documenten essentieel zijn in het beslissingsproces en zelfs letterlijk worden opgenomen als vergunningsvoorwaarde. In dezelfde zin oordeelde de Raad van State (nr. 120.764, 20 juni 2003, hoger reeds geciteerd):

(...)

Nogmaals wordt namelijk herhaald dat de mobiliteitsstudie klaarblijkelijk essentieel was om de risico's te beoordelen, aangezien het naleven van de aanbevelingen uit de studie werd opgelegd als vergunningsvoorwaarde.

Zelfs indien de stukken de stukken geen verplicht onderdeel uitmaken van de dossiersamenstelling, is het niet toegelaten stukken bij te brengen die essentieel zijn, zoals hoger aangegeven in de geciteerde arresten.

...

Beoordeling door de Raad

1.

Artikel 3, §3 van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning, verkavelingsaanvragen en aanvragen tot verkavelingswijziging (vervolgens: besluit openbaar onderzoek) vermeldt, in uitvoering van artikel 4.7.15, §1 VCRO, de aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning die aan een openbaar onderzoek onderworpen worden, behoudens de in §2 van genoemd artikel bepaalde gevallen.

Uit artikel 4.7.15, §2 VCRO en artikel 11, §1 van het besluit openbaar onderzoek blijkt dat iedereen gedurende de periode van het openbaar onderzoek bezwaren of opmerkingen kan indienen en dat het vergunningverlenend bestuur zich over de ingediende bezwaren en opmerkingen moet uitspreken. De openbaarmaking van de vergunningsaanvraag door een openbaar onderzoek is voorgeschreven, eensdeels, om degenen die bezwaren zouden hebben tegen de aanvraag de mogelijkheid te bieden om die te doen gelden, anderdeels, om aan het vergunningverlenend bestuur de nodige gegevens te verstrekken zodat het met kennis van zaken kan oordelen. De formaliteit van het openbaar onderzoek is een substantiële pleegvorm.

2.

In het middel voeren de verzoekende partijen aan dat de verwerende partij de aanvraag vergund heeft op grond van een mobiliteitsstudie die niet aan het openbaar onderzoek onderworpen werd en dus aan inspraak onttrokken werd. Anders dan de tussenkomende partij opwerpt, hebben de verzoekende partijen wel degelijk belang bij het middel. De verzoekende partijen hebben dan wel tijdens het openbaar onderzoek een bezwaarschrift ingediend, zij klagen net aan dat zij niet de kans gekregen hebben om de studie tijdens het openbaar onderzoek in te zien, dat zij hun kritiek

daarop niet kenbaar hebben kunnen maken en dat die studie essentieel was voor de beoordeling van de aanvraag. Zoals uit de beoordeling van de grond van de zaak blijkt, is het ook onjuist dat de verwerende partij de aanvraag ongewijzigd vergund zou hebben.

3.

De aanvraag van de tussenkomen partij werd van 20 maart tot en met 18 april 2014 aan een openbaar onderzoek onderworpen.

Het blijkt voorts dat de verkeersdienst van de gemeente Mol op 25 maart 2014 een ongunstig advies over de aanvraag uitgebracht heeft. Het advies luidt:

“ ...

- De aanvraag richt zich op passerend verkeer. Het is echter onmogelijk in te schatten hoeveel extra voertuigen er zich op de Molderdijk zullen bevinden na de aanleg van het tankstation.
- Het opleggen van een eenrichtingsverkeer is niet haalbaar, er kan wel een interne circulatie op het terrein worden voorzien, dit is gebruikelijk bij tankstations, maar het is onmogelijk een verplichte richting op te leggen voor de mensen die de site verlaten. Er zal dus verkeer zowel richting Mol als richting Balen de Molderdijk oprijden.
- Als er wordt gestreefd naar 250 bezoekers per dag zal dit in principe de aanleg van een bijkomend kruispunt betekenen. Je kan hier niet meer spreken van een erfontsluiting bij een woonfunctie. De ontsluiting zal niet eenvoudig zijn met stremming tot gevolg, zowel het oprijdend als het afrijdend verkeer zal de verkeersstroom op de N18 vertragen.
- De verkeersstromen op het gedeelte van de Molderdijk tot de Westhoek worden nu onderbroken door de aanwezigheid van de verkeerslichten aan het Kruisven. De site verlaten en invoegen op de N18 zal op meerdere rijdstippen niet evident zijn.
- De in- en uitritten moeten zo georganiseerd worden dat een maximale zichtbaarheid wordt gegarandeerd. Er is geen parkeersstrook ter hoogte van het perceel, hierdoor komen voertuigen die de site willen oprijden onmiddellijk op het fietspad terecht.

...”

In zijn weigeringsbeslissing van 14 mei 2014 sluit het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Mol zich aan bij die ongunstige beoordeling door de verkeersdienst en de tijdens het openbaar onderzoek ingediende bezwaren betreffende de gevreesde impact van de aanvraag op de mobiliteit en de verkeersveiligheid. Het college overweegt:

“ ...

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

De aanvraag voorziet bovendien twee brede toeritten, die beide als in- en uitrit kunnen worden gebruikt, ook al voorziet de aanvraag dat de ene als inrit en de andere als uitrit wordt gebruikt. Deze toeritten zijn ook enigszins schuin ingeplant t.o.v. de weg, waardoor verkeer vlot (snel) in kan rijden. In het aanvraagdossier wordt gesteld dat vooral verkeer uit noordelijke richting zal

worden aangetrokken, en dus rechtsin-rechtsuit-verkeer zal zijn, maar tegelijkertijd wordt indraaiend verkeer uit zuidelijke richting niet voorkomen. Het rooien van bomen langs de voetweg i.f.v. de zichtbaarheid van het prijzenbord voor verkeer uit het zuiden, wijst er bovendien op dat het tankstation zich ook op verkeer uit zuidelijke richting richt. Door de mogelijke snelheid van het indraaiende verkeer en potentieel onduidelijke verkeerssituaties van in- en uitrijdend verkeer langs twee toeritten, vergroot de kans op ernstige conflicten van in- en uitrijdend verkeer met fietsers op het fietspad.

...

4.

Uit de gegevens van het dossier blijkt dat de tussenkomende partij op de hoorzitting van 2 september 2014 een mobiliteitsstudie neergelegd heeft om de verwerende partij ervan te overtuigen dat de impact van het aangevraagde tankstation op de mobiliteit en de verkeersveiligheid aanvaardbaar is. De studie formuleert als aanbevelingen “de uitrit op te splitsen in een linksafslag- en rechtsafslagstrook aan de hand van markeringen”, het bijkomend aanbrengen van een pijlmarkering om de inrit te benadrukken en het plaatsen van een extra bord om het uitrijdend verkeer attent te maken op het kruisen van het fietspad.

In de bestreden beslissing leidt de verwerende partij uit de mobiliteitsstudie af dat “de bijkomende verkeersbewegingen die het tankstation met zich meebrengt, niet tot een beduidende verhoging van de verkeersbelasting op de N18 Molderdijk leidt”, dat “het tankstation (...) gericht (is) op de bestaande verkeersstromen op deze gewestweg en (...) weinig bijkomend verkeer (zal) genereren” en dat “de verkeersafhandeling en doorstroming bevordert en de verkeersveiligheid verhoogd (wordt)” als de aanbevelingen van de studie gevolgd worden. De verwerende partij legt de naleving van die aanbevelingen als vergunningsvoorwaarden op.

Daaruit volgt dat de aanvraag na het openbaar onderzoek met essentiële informatie aangevuld werd die als grondslag voor de bestreden vergunning gediend heeft. In de bestreden beslissing geeft de verwerende partij geen begin van motivering waarom dat wettelijk mogelijk is zonder de substantiële vormvereiste van het openbaar onderzoek te schenden. Het wordt als de evidentie zelf beschouwd dat de mobiliteitsstudie in aanmerking genomen kan worden zonder dat daar inspraak aan te pas hoeft te komen.

De verwerende partij heeft haar gunstige beoordeling van de impact van de aanvraag op de mobiliteit en de verkeersveiligheid op doorslaggevende wijze op de mobiliteitsstudie gesteund. Het argument van de tussenkomende partij dat de mobiliteitsstudie geen verplicht onderdeel van het aanvraagdossier is, neemt niet weg dat de studie van beslissend belang blijkt te zijn geweest voor de afgifte van de vergunning en doet dan ook niet anders besluiten.

5.

Het middel is gegrond.

B. Derde en vierde middel

Standpunt van de partijen

1.1.

De verzoekende partijen ontleen een derde middel aan de schending van artikel 5.1.10 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen (vervolgens: Inrichtingsbesluit), van de artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet, en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het motiverings- en zorgvuldigheidsbeginsel.

Het middel wordt als volgt uiteengezet:

“ ...

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

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

(...)

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

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

In casu bepaalt de bestreden beslissing volgende nietszeggende motivering (stuk 1, p. 5-7):

(...)

Eerste onderdeel

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

De Deputatie stelt als uitgangspunt als volgt:

(...)

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

De Deputatie hanteert dus een foutief uitgangspunt, nu zij de handelsfunctie principieel in overeenstemming toelaat in woongebied, terwijl handelsfunctie slechts uitzonderlijk toegelaten is, wanneer aan twee voorwaarden (hieronder uiteengezet) voldaan is.

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

Tweede onderdeel

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

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

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

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

(...)

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

(...)

Beide voorwaarden dienen cumulatief vervuld te zijn (...).

De Deputatie tracht wel over te gaan tot toetsing wat de eerste voorwaarde betreft (bestaanbaar met de bestemming woongebied of met de woonfunctie), hoewel deze toetsing onzorgvuldig gebeurt en op basis irrelevante en/of onjuiste argumenten (...):

(...)

De Deputatie maakt echter geen enkele toetsing wat de tweede voorwaarde betreft (verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving). De Deputatie gaat tot geen enkele afweging over wat betreft de percelen waarop de inplanting en exploitatie een invloed kan hebben.

De Deputatie neemt geenszins de gevolgen van de inplanting van het benzinestation in acht wat de burens betreft. Verzoekers dienden reeds bezwaar in in het kader van het openbaar onderzoek (stuk 3). De Deputatie maakt geen afweging van de geur- en lichthinder, noch van de ingeroepen luchtvervuiling.

De geur- en lichthinder, evenals de luchtvervuiling hebben rechtstreeks betrekking op de woonfunctie. Deze elementen dienen in overweging te worden genomen, alvorens te kunnen besluiten tot verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving. De Deputatie rept er in haar motivatie echter met geen woord over.

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

De Deputatie maakt dus wel melding van de eerste voorwaarde, zij toetst geenszins aan de tweede. Er wordt geen enkele toetsing gemaakt van de weerslag op de levensomstandigheden van de wijk.

Een voorbeeld betreft de rijbewegingen die de geplande activiteit met zich zal meebrengen. Er zullen minstens 500 rijbewegingen per dag (dag en nacht) over het perceel in kwestie worden toegevoegd. De deuren van de wagens zullen minstens 500 keer per dag (dag en nacht) dichtklappen.

De Deputatie beoordeelt deze elementen helemaal niet, hoewel ze uiteraard zeer relevant zijn om na te gaan of aan de voorwaarden van art .5.1.0 voldaan is.

De Deputatie stelt ook geen enkele vergunningsvoorwaarde inzake geluidshinder.

De bestreden beslissing schendt art. 5.1.0 en maakt geen zorgvuldige afweging, noch is de bestreden beslissing afdoende gemotiveerd.

Derde onderdeel

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

Wat betreft de bestaande toestand, stelt de Deputatie:

(...)

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

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

(...)

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

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

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

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

(...)

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

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

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

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

(...)

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

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

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

1.2.

De verzoekende partijen voeren in een vierde middel de schending aan van artikel 4.3.1, §2, eerste lid, 1° en 2° VCRO, van de artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het redelijkheids-, motiverings- en zorgvuldigheidsbeginsel:

“ ...

Verzoekers hernemen dat er geen enkele rekening gehouden werd met de fietsdrukte, met de plaatselijke situatie, met de gevolgen voor de naburige percelen, ...

Artikel 4.3.1, §2, eerste lid, 1° en 2° VCRO bepaalt als volgt:

(...)

Niet alle relevante elementen werden in acht genomen, zodat de bestreden beslissing de motiveringsverplichting schendt.

De Deputatie is in haar beoordeling ook kennelijk onredelijk: de bestreden beslissing schendt de goede ruimtelijke ordening. Een benzinestation hoort niet thuis tussen residentiële woningen, op een plaats waar honderden scholieren per dag fietsen.

...”

2.1.

De tussenkomende partij antwoordt op het derde middel:

“ ...

Eerste onderdeel

(...)

Woongebieden zijn (...) wel degelijk bestemd “handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf”, tenzij deze functies om reden van goede ruimtelijke ordening beter in een daartoe aangewezen gebied zouden moeten worden afgezonderd.

De stelling van verwerende partij dat een tankstation bijgevolg “principeel” toelaatbaar is in woongebied, dient wel degelijk te worden onderschreven.

(...)

Tweede onderdeel

(...)

Vooreerst dient te worden opgemerkt dat in voormeld artikel 5.1.0 niet staat dat handel, dienstverlening, ambacht of kleinbedrijf kan op voorwaarde dat dit past in de goede ruimtelijke ordening. Artikel 5.1.0 stelt dat deze inrichtingen principeel kunnen in woongebied, tenzij dit niet zou gaan om redenen van goede ruimtelijke ordening. Verzoekende partijen trachten de redenering om te gooien.

Alleen al om die reden dient het tweede onderdeel van het derde middel dan ook als ongegrond te worden beschouwd.

Bovendien heeft, in tegenstelling tot wat verzoekende partijen trachten voor te houden, verwerende partij wel degelijk rekening gehouden, én met de planologische bestemming én met de goede ruimtelijke ordening én met de onmiddellijke omgeving.

(...)

Derde onderdeel

(...)

Nochtans, het weze herhaald, heeft verwerende partij een uitgebreide beoordeling gemaakt, waarbij rekening wordt gehouden met de “onmiddellijke omgeving”. Verzoekende partijen trachten die onmiddellijke omgeving te beperken tot louter de aanpalende partijen, maar verwerende partij mag uiteraard bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening en de verenigbaarheid met de in de omgeving bestaande toestand rekening houden met de iets ruimere omgeving. Stellen zoals verzoekende partijen doen, dat geen rekening kan worden gehouden met handelsactiviteiten op ca. 500m of zelfs 150m houdt uiteraard geen steek.

Bovendien heeft verwerende partij wel degelijk een uitgebreide hinderbeoordeling gemaakt:

(...)

In de mate verzoekende partijen ook hier zouden aansturen op een opportuniteitsbeoordeling dient uiteraard te worden herhaald dat Uw Raad hier niet toe bevoegd is.

...”

2.2

Op het vierde middel antwoordt de tussenkommende partij:

“ ...

Tussenkommende partij kan begrijpen dat verzoekende partijen het oneens zijn met de beoordeling door verwerende partij, maar het is onjuist, zoals verzoekende partij dit tracht voor te houden, te stellen dat de bestreden beslissing de regelgeving, het redelijkheidsbeginsel, de motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel heeft geschonden.

Integendeel, uit de bestreden beslissing mag blijken dat verwerende partij de aanvraag wel degelijk accuraat heeft getoetst aan de geldende regelgeving, de feitelijke gegevens uit het dossier, en aan de beginselen van behoorlijk bestuur.

Verzoekende partij lijkt ook op dit punt in haar verzoekschrift vooral aan te sturen op een opportuniteitsbeoordeling door Uw Raad, hetgeen uiteraard buiten haar bevoegdheid valt.

Verwerende partij heeft haar appreciatiebevoegdheid in deze naar behoren uitgeoefend en dat zij daarbij is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, die zij correct heeft beoordeeld, waarna zij op grond daarvan in alle redelijkheid tot de bestreden beslissing is kunnen komen.

Verwerende partij heeft dan ook terecht een uitvoerige, op basis van feitelijke vaststelling uit het aanvraagdossier en op grond van het eensluidend verslag van de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar, motivering neergeschreven, waardoor zij in alle redelijkheid tot de bestreden beslissing kon komen.

...”

3.

Wat het derde middel betreft, repliceren de verzoekende partijen in hun toelichtende nota het volgende:

“ ...

Tussenkommende partij stelt dat verzoekende partijen de onmiddellijke omgeving zouden beperken tot de aanpalende percelen. Dit is niet correct. Er dient simpelweg vastgesteld te worden dat de onmiddellijke omgeving enkel gekenmerkt wordt door bewoonde percelen. Tussenkommende partij tracht de onmiddellijke omgeving te verruimen tot aan bepaalde handelszones, honderden meters verderop. Dergelijke zone is geen onmiddellijke omgeving. Indien die redenering gevolg zou worden (quod non), geldt hetgeen hoger uiteengezet werd inzake het PRUP des te meer.

...

Beoordeling door de Raad

1.1.

Uit de gegevens van de zaak blijkt dat de bouwplaats in woongebied gelegen is.

Artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit luidt als volgt:

“ ...

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

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

...”

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

Bij het beoordelen van de bestaanbaarheid met de bestemming van woongebied moet er rekening worden gehouden met de aard en de omvang van het bedrijf, waardoor dat laatste inzonderheid om redenen van ruimtelijke ordening niet in het betrokken woongebied kan worden ingeplant, ofwel wegens het intrinsiek hinderlijk of storend karakter van het bedrijf, ofwel wegens het bijzonder karakter van het woongebied (bijvoorbeeld een louter residentiële villawijk of woonpark). De beoordeling van de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving moet uitgaan van de specifieke kenmerken van de onmiddellijke omgeving die voornamelijk afhankelijk zijn van de aard en het gebruik of de bestemming van de in die omgeving bestaande gebouwen of open ruimten, of van de bijzondere bestemming die het bijzonder plan van aanleg van het gebied aan die omgeving heeft gegeven.

1.2.

Luidens artikel 4.3.1, §1, eerste lid, 1°, b VCRO wordt een vergunning geweigerd als de aanvraag onverenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening. De verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening wordt in overeenstemming met de in artikel 4.3.1, §2, eerste lid VCRO bepaalde beginselen beoordeeld.

Artikel 4.3.1, §2, eerste lid, 2° VCRO bepaalt dat de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening van de in de omgeving bestaande toestand moet uitgaan. Zoals uitdrukkelijk bepaald door artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit, moet de verwerende partij daarbij in de eerste plaats de ordening in de onmiddellijke omgeving in ogenschouw nemen. Die beoordeling moet *in concreto* geschieden.

De beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening behoort tot de appreciatiebevoegdheid van het vergunningverlenend bestuursorgaan. Het komt de Raad niet toe om zijn beoordeling in de plaats te stellen van die van het bevoegde bestuur. In de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidstoezicht is hij wel bevoegd om na te gaan of het bestuur van de juiste feitelijke gegevens uitgegaan is, of het die correct beoordeeld heeft en of het op grond ervan in redelijkheid tot zijn beslissing is kunnen komen.

1.3.

De artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet bepalen dat elke eenzijdige rechtshandeling met individuele strekking die uitgaat van een bestuur en die beoogt rechtsgevolgen te hebben voor een of meer bestuursden of voor een ander bestuur, in de akte de juridische en feitelijke overwegingen moet vermelden die aan de beslissing ten grondslag liggen, en dat die afdoende moeten zijn. Daaruit volgt dat er enkel met de in de bestreden beslissing opgenomen redengeving rekening gehouden kan worden.

2.1.

De aanvraag beoogt de oprichting van een tankstation met twee verdeelinstallaties onder een luifel (18 meter x 10 meter x 5,5 meter), met een technische ruimte en de aanleg van verharding met een in- en uitrit.

2.2.

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

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

2.3.

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

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

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

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

3.

De bestaanbaarheid van de aanvraag met het woongebied en de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving wordt in de bestreden beslissing niet afdoende verantwoord.

De middelen zijn in de aangeven mate gegrond.

C. Overig middel

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

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van de nv GABRIËLS & CO is ontvankelijk.
2. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 25 september 2014, waarbij aan de tussenkomende partij een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden verleend wordt voor het slopen van gebouwen, het rooien van bomen, en het bouwen van een tankstation en een technische ruimte op de percelen gelegen te 2400 Mol, Molderdijk 160, met als kadastrale omschrijving afdeling 4, sectie F, nr. 1515 Z2.
3. De Raad beveelt de verwerende partij om een nieuwe beslissing te nemen over het administratief beroep van de tussenkomende partij binnen een vervaltermijn van vier maanden te rekenen vanaf de dag na de dag van de betekening van dit arrest.
4. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 350 euro, ten laste van de verwerende partij.
5. De Raad legt de kosten van de tussenkomst, bepaald op 100 euro, ten laste van de tussenkomende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 11 april 2017 door de negende kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de negende kamer,

Yannick DEGREEF

Geert DE WOLF