

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 3 september 2019 met nummer RvVb-A-1920-0030
in de zaak met rolnummer 1718-RvVb-0586-A

Verzoekende partij	de LEIDEND AMBTENAAR van het agentschap WEGEN EN VERKEER
Verwerende partij	de deputatie van de provincieraad van ANTWERPEN
Tussenkomenende partij	de bvba B&C VG vertegenwoordigd door advocaat Ive VAN GIEL, met woonplaatskeuze op het kantoor te 2018 Antwerpen, Generaal Lemanstraat 67

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 23 april 2018 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 18 januari 2018.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de tussenkomenende partij tegen de stilzwijgende weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Geel ingewilligd.

De verwerende partij heeft aan de tussenkomenende partij een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden verleend voor het bouwen van een bedrijfshal met winkelruimte op de percelen gelegen te 2440 Geel, Antwerpseweg 25, met als kadastrale omschrijving afdeling 3, sectie L, nummers 967L2, 961T, 967K2, 962B2 en 967H2.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

1.

De tussenkomenende partij verzoekt met een aangetekende brief van 9 augustus 2018 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen. De voorzitter van de Raad laat de tussenkomenende partij met een beschikking van 21 september 2018 toe in de debatten.

2.

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

3.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 21 mei 2019.

Mevrouw Anouk JANSSENS voert het woord voor de verzoekende partij. De verwerende partij, hoewel behoorlijk opgeroepen, verschijnt niet op de zitting. Advocaat Ive VAN GIEL voert het woord voor de tussenkomende partij.

4.

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 3 juli 2017 bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Geel een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor het bouwen van een bedrijfshal met winkelruimte.

De aanvraag kent een historiek. Twee eerdere gelijkaardige aanvragen worden op respectievelijk 1 februari 2016 en 28 april 2016 door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Geel geweigerd, waarna ook het administratief beroep tegen deze beslissingen door verwerende partij op respectievelijk 28 april 2016 en 23 maart 2017 wordt verworpen omwille van strijdigheid van de aanvragen met de stedenbouwkundige voorschriften (PRUP 'Antwerpseweg', gemeentelijke stedenbouwkundige verordening, gemeentelijke parkeerverordening), de zorgplicht vanuit het beleidsdomein verkeer en de goede ruimtelijke ordening.

2.

De percelen liggen binnen de grenzen van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Antwerpseweg', goedgekeurd bij ministerieel besluit van 10 april 2012 (hierna: PRUP), in de 'zone handelslint grootschalige handelszaken' (artikel 1), 'strategische locatie' (artikel 1.1) en 'reservatiestrook voor aanleg Antwerpseweg met ventwegen' (artikel 3).

3.

De verzoekende partij adviseert op 8 september 2017 ongunstig, gezien *"het dossier voor wat betreft de samenstelling en noodzakelijke gegevens onvolledig is"*, waarbij met name volgende *"documenten en/of elementen ontbreken"*:

"- Het is ons niet duidelijk welk soort handelszaak hier gaat komen. De term "handel in dagelijkse sector" kan ook betrekking hebben op een supermarkt waardoor de verkeerstoename niet beperkt zal zijn tot maximaal 10%.

- Hoe verloopt de verkeerscirculatie van alle soorten voertuigen op het terrein? Gelieve dit op een plan weer te geven, waarbij ook de draaicirkels van de verschillende types van voertuigen worden ingetekend.

- Wat zal de frequentie en timing zijn van de leveringen?"

De dienst verkeer adviseert op 19 oktober 2017 ongunstig:

"- De 18 parkeerplaatsen aan de voorzijde ... zijn allemaal dwarsparkeerplaatsen die bij een toekomstige aanleg van de ventwegen allemaal rechtstreeks aantakken op de ventweg. Dit zijn 18 conflicten met het verkeer op de ventweg. Dit is niet aanvaardbaar.

- De laad -en loszone is voorzien aan de zijkant en dit aan dezelfde zijde als de parking. Leveringen komen dus in conflict met de bezoekers, dit is niet veilig. Bovendien is de voorziene ruimte heel beperkt – draaicirkels zijn niet ingetekend. Leveringen worden best langs een

andere, aparte weg gedaan zodat de 2 verkeersstromen van leveringen en bezoekers van elkaar gescheiden zijn.

...

Het college van burgemeester en schepenen neemt geen beslissing binnen de decretale vervaltermijn, zodat de aanvraag stilzwijgend wordt geweigerd.

4.

Tegen voormelde stilzwijgende weigeringsbeslissing tekent de tussenkomende partij op 8 november 2017 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De verzoekende partij adviseert op 15 december 2017 in het kader van het administratief beroep ongunstig:

“ ...

Als agentschap wegen en verkeer kunnen we niet akkoord gaan met de argumentatie van de beroeper zoals geformuleerd op pagina 4 en 5 van dit beroepschrift.

Wij zijn immers van mening dat de aanvraag:

1. Wel in strijd is met het PRUP (PRUP Antwerpseweg). De ingetekende parkeerplaatsen liggen inderdaad achter de voorgeschreven 30 meter maar sluiten hier rechtstreeks (haaks) op aan. Dit impliceert dat de 18 parkeerplaatsen vooraan het gebouw niet meer bruikbaar zullen zijn na realisatie van de ventwegen.

2. Wel in strijd is met onze zorgplicht en dit omwille van verschillende redenen:

a. Zoals in puntje 1 reeds aangehaald, kan men op het eigen terrein niet voldoende parking voorzien. Hierdoor zal de parkeerdruk elders moeten worden opgevangen. Mogelijks op het openbaar domein.

b. Een vlotte levering met vrachtwagens is niet mogelijk. Hierdoor zouden er nog extra parkeerplaatsen moeten sneuvelen (rechts van het gebouw en een aantal vooraan het gebouw). Zelfs als men deze parkings zou opheffen, zijn wij van mening dat een vrachtwagen niet vlot en veilig in de laad- en loszone kan geraken. De aangeleverde draaicirkels handelen enkel over het binnenrijden van de site en niet over het al dan niet kunnen bereiken van de laad- en loszone. Dat was nochtans onze uitdrukkelijke vraag. Indien vrachtwagens niet in de mogelijkheid zijn om vlot en veilig te kunnen draaien op het eigen terrein, verwachten we dat deze het openbaar domein gaan gebruiken om te leveren. Dat willen we uiteraard ten zeerste vermijden gezien het niet te onderschatten aantal fietsers dat hier dagelijks voorbij rijdt.

Daarnaast willen nog heel graag meegeven dat de studie omtrent de ventwegen nog volop lopende is, de realisatie van deze ventwegen is dus zeker geen vaag plan. Deze locatie is een erg gekende bottleneck in de regio die wij zo snel als mogelijk wensen aan te pakken.

Daarenboven willen we benadrukken dat wij, uiteraard, enkel een gebouw kunnen vergunnen (en dus geen bestemming). De inplanting van het gebouw op de site moet bijgevolg van die aard zijn, dat het de tand des tijds kan doorstaan.

Mogelijke oplossingen die wij zien (deze dienen nog verder onderzocht te worden naar technische haalbaarheid en vergunbaarheid):

- Het gebouw op palen zetten en zo extra capaciteit creëren op het eigen terrein voor parking en draaiende vrachtwagens*
- Kijken of er toch geen mogelijkheden zijn om de achterliggende gronden, die reeds in bezit zijn van de aanvrager, reeds in te richten als parking.*

...”

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 11 januari 2018 om het beroep in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning te verlenen.

Na de hoorzitting van 16 januari 2018 verklaart de verwerende partij het beroep op 18 januari 2018 gegrond en verleent zij een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden, waarbij zij zich aansluit bij het advies van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar:

“ ...

Uit de onderstaande motivering blijkt dat de aanvraag in overeenstemming kan worden gebracht met de wettelijke bepalingen en de goede ruimte ordening mits:

- *Het strikt naleven van de adviezen van de brandweer en de provinciale Dienst Integraal Waterbeleid;*
- *Het schrappen van de 4 parkeerplaatsen aan de rechterzijgevel van de gevraagde bedrijfshal*
- *De leveringen aan de bedrijfshal met winkelruimte dienen allen te geschieden buiten de openingsuren van de winkelruimte.*

...

De aanvraag is in overeenstemming met de voorschriften van het geldende provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan Antwerpseweg.

...

Het hoofdgebouw is in overeenstemming met art. 1 van het RUP.

Onder punt 9 van de stedenbouwkundige voorschriften bij artikel 1 wordt gesteld dat het parkeren van personenwagens hetzij op collectieve parkings, hetzij op eigen terrein onder specifieke voorwaarden gebeurt. Onder deze specifieke voorwaarden valt onder andere de verplichting:

“ ...

Parkeren op eigen terrein enkel mogelijk is in de vorm van gebundelde parkings (= gekoppeld met die van een belendend perceel) in de voortuinstrook, tenzij het efficiënt functioneren van het bedrijf in gedrang komt of de voortuinstrook onvoldoende ruimte biedt. In voorkomend geval is het voorzien van parkeerterruimte voor personenwagens in de zijtuin of in de achtertuin mogelijk.”

De in totaal 35 parkeerplaatsen zijn gesitueerd in de zone van artikel 1 van het RUP en liggen buiten de reservatiestrook voor de aanleg van ventwegen langs de Antwerpseweg (art. 3), op minimaal 30 m uit de as van de voorliggende Antwerpseweg.

18 parkeerplaatsen worden ingericht in de voortuinstrook, rechtstreeks aangrenzend aan de reservatiestrook van de ventweg. 17 parkeerplaatsen worden ingericht in de rechterzijtuinstrook, waarvan 4 ter hoogte van de rechterzijgevel van de bedrijfshal en 13 rechtstreeks aangrenzend aan de rechterperceelgrens. Laatste maken bij een ontwikkeling van het naburig perceel een koppeling mogelijk.

...

De aanvraag is in overeenstemming met de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake parkeren en stallen van auto's en fietsen.

De aanvraag voorziet 35 parkeerplaatsen (waarvan 2 aangepaste parkeerplaatsen) en een fietsenstalling voor 20 fietsen zodat voldaan wordt aan de betreffende verordening.

De verordening rekent 1 parkeerplaats per 50 m² vloeroppervlakte. De gevraagde bedrijfshal omvat een bruto oppervlakte van 1528 m² zodat strikt genomen slechts 31 parkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden.

Het eigendom is getroffen door het rooilijnplan. De aanvraag is in overeenstemming met dit plan.

Uit het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer van 9 november 2016 kan worden afgeleid dat de bouwlijn gelegen is op 30m uit de as van de weg. De aanvraag is hiermee in overeenstemming.

Op 15 december 2017 verleent het Agentschap Wegen en Verkeer een ongunstig advies gezien de aanvraag niet overeenstemt met de doelstellingen en zorgplichten van het Agentschap.

...

Mits het schrappen van de 4 parkeerplaatsen aan de rechterzijgevel van de gevraagde bedrijfshal kan tegemoetgekomen worden aan de doelstellingen van het Agentschap voor Wegen en Verkeer.

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

AWV maakt onder punt 1 van haar advies een eigen beoordeling aan het RUP en stelt dat de aanvraag hiermee strijdt. Het advies haalt echter zelf aan dat de gevraagde parkeerplaatsen worden ingericht achter de voorschreven 30 m en bijgevolg in de daartoe voorziene zone worden ingericht. De aanvraag is bijgevolg in overeenstemming met het PRUP. AWV haalt aan dat deze parkeerplaatsen (gezien de haakse inplanting) na realisatie van de ventweg niet bruikbaar zullen zijn. Onderstaande afbeelding werd toegevoegd uit het PRUP en geeft analoog aan de aanvraag de toekomstige ventweg weer, met aansluitend eveneens een haakse inplanting van parkeerplaatsen. Het standpunt is aldus onduidelijk waarom dergelijke parkeerplaatsen niet bruikbaar zouden zijn.

De ventweg zal specifiek gebruikt worden ter ontsluiting van de aanliggende bedrijven en als verbinding naar de hoofdbaan Antwerpseweg. In die zin kent de ventweg een gericht lokaal gebruik. Het te verwachten lokaal verkeer op de ventweg zal niet van die aard zijn dat de gevraagde parkeerplaatsen onbruikbaar zullen worden zijn ten gevolge van sterke verkeersstroom.

Eerder werd reeds aangehaald dat de aanvraag in overeenstemming is met de bepalingen van het PRUP en voldoet aan het vereiste aantal parkeerplaatsen van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake parkeren en stallen van auto's en fietsen. De aanvraag voorziet 35 parkeerplaatsen op het perceel terwijl de gemeentelijke verordening slechts 31 parkeerplaatsen oplegt. Om de bereikbaarheid van de laad- en loszone voor vrachtwagens te verbeteren worden de 4 parkeerplaatsen aan de rechterzijgevel van de bedrijfshal geschrapt. Hierdoor kan de volledige rechterzijtuinstrook tot aan de parkeerplaatsen aan de rechterperceelgrens als manoeuvreerruimte gebruikt worden en blijft er voldaan aan de gemeentelijke verordening. Het gebruik van de laad- en loszone dient hoofdzakelijk geregeld te worden buiten de bezoekersuren zodat de mogelijke conflicten tussen leveranciers en bezoekers aanzienlijk beperkt worden.

Gezien voldaan wordt aan het vereiste aantal parkeerplaatsen en het schrappen van de betreffende parkeerplaatsen voldoende manoeuvreerruimte voor personenwagens en vrachtwagens bekomen wordt, wordt aldus geen bijkomende impact op het openbaar domein verwacht. Er wordt aangenomen dat er voldoende tegemoetgekomen wordt aan het advies van AWV.

De suggesties van AWV om het gevraagde gebouw op een paalconstructie op te richten of om het achterliggende agrarisch gebied mee als parking in te richten is enerzijds overbodig geworden en anderzijds strijdig met de gewestplanbestemming.

...

De aanvraag is in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening mits het schrappen van de 4 parkeerplaatsen aan de rechterzijgevel van de gevraagde bedrijfshal.

... Er wordt dieper ingegaan op de voor de aanvraag noodzakelijke of relevante elementen.

Omgeving

Het perceel is gelegen langs de Antwerpseweg, de verbinding tussen Geel-centrum (en de ring van Geel) en de Autosnelweg E313. De weg bestaat uit 2x2 rijvakken met middenberm.

Langsheen de weg zijn een aantal woningen gelegen. Ter hoogte van de aanvraag zijn momenteel enkele vrijstaande eengezinswoningen gelegen die in voorliggende aanvraag zullen worden gesloopt. De straat wordt momenteel echter vooral gedomineerd door baanwinkels gericht op autobezoekers. Het aandeel baanwinkels (en enkele kantoren) is het afgelopen decennium sterk toegenomen. Boven de winkels zijn in sommige gevallen appartementen opgericht.

Toelichting

De aanvraag is in overeenstemming met het PRUP Antwerpseweg, dat in belangrijke mate representatief is voor de criteria van de goede ruimtelijke ordening. Hiervoor dient terug verwezen te worden naar het legaliteitsonderdeel.

De aanvraag voorziet initieel 35 parkeerplaatsen en voldoet aan het opgelegde aantal parkeerplaatsen (31) uit de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake parkeren en stallen van auto's en fietsen. Om tegemoet te komen aan de doelstellingen van AWV, aangaande het verbeteren van de bereikbaarheid van de laad- en loszone voor vrachtwagens, worden de 4 parkeerplaatsen aan de rechterzijgevel van de bedrijfshal geschrapt. De volledige rechterzijtuinstrook tussen de bedrijfshal en de parkeerplaatsen aan de rechterperceelgrens kan bijgevolg gebruikt worden als manoeuvreerruimte voor wagens en vrachtwagens.

Gezien de aanvraag in overeenstemming is met het PRUP en voldoende kwalitatieve parkeerplaatsen voorziet conform de gemeentelijke verordening, wordt geen bijkomende belasting van het openbaar domein verwacht. De mogelijke hinderaspecten worden aldus tot een aanvaardbaar niveau gereduceerd.

...

Dat is de bestreden beslissing.

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.

De verzoekende partij voert de schending aan van de artikelen 1.1.4, 4.3.1, §§1 en 2 en 4.3.4 Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (hierna: VCRO), van het PRUP, van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna: Motiveringswet), en van het zorgvuldigheids-, het motiverings- en het redelijkheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Zij betwist in essentie de degelijkheid van de toets van de aanvraag aan de geldende stedenbouwkundige voorschriften.

Zij stelt met name dat de aanvraag overeenkomstig artikel 4.3.1, §1, lid 1, 1° VCRO diende te worden geweigerd wegens strijdigheid met de artikelen 1.8 en 1.9 van het PRUP, die de criteria weergeven van de goede ruimtelijke ordening inzake de inplanting, afscherming en bundeling van de parkeergelegenheid. Zij benadrukt dat het PRUP in functie van de verkeersveiligheid *“uitgaat van een zo beperkt mogelijk aantal toegangen naar de nieuwe ventwegen”*, en dat *“de beperking van toegangen tot de ventweg werd vertaald in artikel 1 PRUP”*, in het bijzonder de artikelen 1.8 en 1.9 PRUP. Zij wijst op de vaststelling dat de parkeerzone overeenkomstig artikel 1.8 PRUP dient te worden afgeschermd via opgaand groen, zodat *“de parkeerzone niet rechtstreeks op de ventweg mag aansluiten”* en *“er tussen de parkeerzone en de openbare weg steeds een groenscherm moet worden voorzien”*. Zij wijst tevens op de vaststelling dat er in artikel 1.9 PRUP *“wordt uitgegaan van gebundelde parkings, waarbij belendende percelen hun parkeerzone via een gemeenschappelijke toegang ontsluiten via de voortuinstrook”*, en dat indien dit niet mogelijk is *“een parkeerzone in (de) zijtuin of in de achtertuin kan worden voorzien”* dan wel *“parkings die geïntegreerd worden in het bedrijfsgebouw”*, zodat *“het PRUP niet toelaat dat er ongebundelde parkings worden voorzien in de voortuinstrook”*. In de rand hiervan merkt zij nog op dat er in de bestreden beslissing ten onrechte wordt verwezen naar een afbeelding in de toelichting bij artikel 3 PRUP *“waaruit zou blijken dat de parkings rechtstreeks zouden kunnen aansluiten op de ventweg”*, gezien *“deze afbeelding uit de context wordt gehaald”* en *“betrekking heeft op de kwalitatieve aanleg van een groenstructuur tussen de hoofdweg en de ventweg”*, en *“nooit de bedoeling heeft gehad om een referentiesituatie weer te geven inzake de aanleg van de parkings in het betrokken projectgebied”*. Zij stelt tevens dat de bestreden beslissing hieromtrent ten onrechte geen afdoende motivering bevat, terwijl het aan de verwerende partij in het licht van haar ongunstig advies stond om haar beslissing terzake des te concreter en zorgvuldiger te motiveren.

2.

De tussenkomenende partij betwist vooreerst de ontvankelijkheid van het middel, in zoverre daarin de schending wordt aangevoerd van artikel 4.3.4 VCRO, van de artikelen 2 en 3 Motiveringswet en van het redelijkheidsbeginsel, gezien niet wordt vermeld op welke manier deze bepalingen zijn geschonden.

Zij betwist tevens dat de aanvraag strijdig is met de artikelen 1.8 en 1.9 van het PRUP. Zij stelt dat er blijkens het inplantingsplan vooraan op het terrein een groenscherm wordt voorzien, zoals wordt bevestigd in de bestreden beslissing. Wat betreft de parkeerplaatsen wijst zij op de overwegingen in de bestreden beslissing en in de nota bij de aanvraag, waaruit blijkt *“dat het links aanpalende perceel is ingericht als groenzone zonder parkeervoorzieningen”* zodat *“een bundeling van de voortuinstrook t.a.v. het linksaanpalend perceel niet mogelijk zou zijn”*, terwijl *“ten aanzien van de parkeerplaatsen in de zijtuinstrook een dergelijke bundeling met toekomstige parkeerplaatsen op het rechterperceel wel mogelijk zou zijn”*, zoals in de bestreden beslissing wordt bevestigd. Zij benadrukt dat het PRUP *“toelaat dat van de regels van het voorzien van gebundelde parkings in de voortuinstrook kan worden afgeweken als de voortuinstrook onvoldoende ruimte biedt”*, waarbij *“de voorschriften bepalen dat in voorkomend geval het voorzien van parkeerruimte voor personenwagens in de zijtuin- of in de achtertuinstrook mogelijk is”*, terwijl *“zoals de vergunning stelt, de parkeerruimte in de zijtuin kan worden gebundeld met toekomstige parkeerplaatsen op het rechts aanpalend perceel”*. Zij stelt dat *“er geen sprake is van een rechtstreekse aansluiting van de parkeerplaatsen op de Antwerpseweg”*, terwijl *“in de stedenbouwkundige voorschriften nergens uitdrukkelijk wordt gesteld dat parkeerplaatsen niet rechtstreeks op de ventweg mogen uitgeven”*, waarmee zij het standpunt betwist van de verzoekende partij dat *“het doel van de bundeling er in gelegen zou zijn om rechtstreekse toegangen op de toekomstige ventwegen te beperken”*. Zij wijst in dit kader op de vaststelling dat *“artikel 3 bij de toelichting integendeel een afbeelding bevat waarop parkeerplaatsen worden weergegeven die rechtstreeks uitgeven op de ventweg”*, waarbij *“de ventweg ertoe strekt om doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer te scheiden”*, zoals wordt bevestigd in de bestreden beslissing. Zij merkt daarbij nog op dat er *“door verzoekende partij geen*

concrete plannen van de realisatie van de ventweg naar voor werden gebracht, zodat helemaal niet kan worden begrepen waarom de in het PRUP weergegeven afbeelding geen relevant referentiebeeld zou zijn". Ter weerlegging van de schending van de goede ruimtelijke ordening wijst zij op artikel 4.3.1, §2, 3° VCRO en stelt zij dat *"de aanvraag voldoet aan de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP (en het erin vervatte referentiebeeld) en derhalve ook aan de goede ruimtelijke ordening"*.

3.

In haar toelichtende nota stelt de verzoekende partij dat de tussenkomende partij ten onrechte poogt om de aanleg van de ventwegen buiten beschouwing te laten, terwijl *"wel degelijk een reservatiestrook wordt voorzien in het PRUP die zal lopen tot aan de voorgenomen parkings"* en *"er wel degelijk concrete plannen zijn voor de aanleg van de betrokken ventwegen"*, terwijl ook de verwerende partij *"de aanleg van de ventwegen als een ruimtelijk gegeven meeneemt"*. Zij betwist tevens de stelling van de tussenkomende partij *"dat in het PRUP niet uitdrukkelijk wordt gesteld dat de parkeerplaatsen niet rechtstreeks op de ventweg mogen uitgeven"*. Zij wijst daarbij op het feit dat *"het PRUP uitdrukkelijk stelt dat de parkeerzone moet worden afgeschermd door een groenscherm"*, zodat *"een individuele haakse ontsluiting op de openbare weg per parkeerplaats duidelijk in strijd is met deze bepaling"*. Zij wijst daarbij tevens op *"de voorwaarden inzake de bundeling van parkeerplaatsen"*, en merkt op dat *"het ruimtelijk en qua verkeersveiligheid geen zin heeft om parkings te gaan bundelen met belendende percelen wanneer de parkings op het eigen terrein individueel per parkeerplaats ontsluiten op de openbare weg"*, gezien *"het doel van het bundelen van parkeerplaatsen met belendende percelen op deze wijze volledig wordt uitgehold"*.

Beoordeling door de Raad

1.

De tussenkomende partij betwist tevergeefs dat de verzoekende partij in het middel niet afdoende duidelijk uiteenzet op welke wijze artikel 4.3.4 VCRO, de artikelen 2 en 3 Motiveringswet en het redelijkheidsbeginsel worden geschonden. De verzoekende partij wijst in haar verzoekschrift naar het negatief advies vanuit haar beleidsdomein en de daarin weerhouden strijdigheid van de aanvraag met het PRUP, evenals naar de daaruit voortvloeiende verzwaarde (formele) motiveringsplicht in hoofde van de verwerende partij. De exceptie wordt verworpen.

2.

Overeenkomstig artikel 4.3.1, §1, lid 1, 1° VCRO dient een vergunning te worden geweigerd indien de aanvraag onverenigbaar is met hetzij stedenbouwkundige voorschriften, voor zover daarvan niet op geldige wijze is afgeweken, hetzij een goede ruimtelijke ordening. Een stedenbouwkundig voorschrift betreft overeenkomstig de definitie in artikel 1.1.2, 13°, a) VCRO (onder meer) een reglementaire bepaling, opgenomen in een ruimtelijk uitvoeringsplan.

De verwerende partij dient als vergunningverlenende overheid op concrete wijze, en met inachtneming van de adviezen, te onderzoeken of de bouwaanvraag beantwoordt aan de voorschriften van het geldende PRUP en aan de goede ruimtelijke ordening, en of gebeurlijke afwijkingen op deze voorschriften kunnen worden beschouwd als (toegelaten) beperkte afwijkingen in de zin van artikel 4.4.1, §1 VCRO. De Raad kan zijn beoordeling daaromtrent niet in de plaats stellen van die van de vergunningverlenende overheid. In de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidstoezicht is hij enkel bevoegd om na te gaan of de verwerende partij de haar ter zake toegekende appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend, met name of zij is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of zij deze correct heeft beoordeeld en of zij op grond daarvan niet op kennelijk onredelijke wijze tot haar -bestreden- beslissing is gekomen. Een kennelijk onredelijke beslissing zal slechts voorliggen wanneer wordt vastgesteld dat de beslissing van de verwerende partij dermate afwijkt van het normaal te verwachten beslissingspatroon, dat het

ondenkbaar is dat een ander zorgvuldig handelend bestuur, in dezelfde omstandigheden, tot dezelfde besluitvorming zou komen. Om te voldoen aan de formele motiveringsplicht dient de verwerende partij in haar -bestreden- beslissing duidelijk de met de toets van de aanvraag aan de stedenbouwkundige voorschriften verband houdende redenen op te geven waarop zij haar beslissing steunt, derwijze dat het de belanghebbende mogelijk is met kennis van zaken tegen de beslissing op te komen. De opgegeven motieven moeten afdoende zijn.

3.

De aanvraag beoogt de bouw van een bedrijfshal met winkelruimte (na de sloop van vier woningen). Zoals blijkt uit het administratief dossier en door partijen niet wordt betwist, ligt de aanvraag binnen de perimeter van het PRUP, in de “zone voor handelslint grootschalige handelszaken” (artikel 1), met overdruk “strategische locatie” (artikel 1.1) en overdruk “reservatiestrook voor aanleg Antwerpseweg met ventwegen” (artikel 3). De aanvraag diende dan ook in eerste instantie te worden getoetst aan de verordenende stedenbouwkundige voorschriften van dit PRUP, waarvan de relevante bepalingen als volgt luiden:

“...

Art. 1 Zone voor handelslint grootschalige handelszaken ...

De zone van Art. 1 is bestemd voor volgende hoofdactiviteiten:

- grootschalige handelszaken, d.w.z. gebouwen waarbij de gebouwoppervlakte min. 1000m² per (winkel)unit en max. 5000m² per gebouw bedraagt.*
- kleine en middelgrote ambachtelijke bedrijven met een grotere toonzaalfunctie ...*

...

1. Mobiliteit

Elke vergunningsaanvraag wordt beoordeeld op de toename van de verkeersdynamiek als gevolg van de voorziene activiteiten. In functie van een gunstige beoordeling op vlak van mobiliteit moet het mobiliteitsprofiel van de activiteit afgestemd zijn op het bereikbaarheidsprofiel.

De inrichting van de percelen moet afgestemd worden op alternatieve vervoersvormen.

Ontsluiting

De ontsluiting van de percelen gaat via de Antwerpseweg, behoudens voor de zone van Art. 1.1. Voor de zone van Art. 1.1 geldt dat de ontsluiting via de achterzijde van het bedrijf gaat, tenzij de noodzakelijke infrastructuur hiervoor ontbreekt (zie ook onder art. 1.1 – overdruk op grafisch plan)

...

4. Plaatsing van gebouwen

... De gebouwen voor de grootschalige handelsbedrijven, de geluidsproducerende recreatieve bedrijven en de kleine en middelgrote ambachtelijke bedrijven met een grotere toonzaalfunctie worden minimaal per twee gekoppeld.

Vrijstelling van de verplichting tot gekoppeld bouwen is uitsluitend toegestaan wanneer dit ruimtelijke niet of moeilijk inpasbaar is in de omgeving of wanneer de goede werking van het bedrijf wordt bezwaard.

...

8. Aanleg niet bebouwde zone

- De onbebouwde delen van de zone tussen de voorgevel en het openbaar domein worden ingericht als een aaneensluitende private ruimte met semipubliek karakter voor collectief parkeren, en/of representatieve toegangszone en/of groenaanleg*
- Minimaal 10% van de niet bebouwde zone moet per perceel verplicht beplant worden, waarbij ten minste de parkeerzone via opgaand groen gestructureerd en afgeschermd wordt. De groenstructuur ondersteunt eveneens de beeldwaarde van de bedrijfsgebouwen.*

...

9. Parkeren

- Het parkeren van personenwagens gebeurt hetzij op collectieve parkings, hetzij op eigen terrein onder specifieke voorwaarden:*

- Parkeren op eigen terrein is enkel mogelijk in de vorm van gebundelde parkings (= gekoppeld met die van een belendend perceel) in de voortuinstrook, tenzij het efficiënt functioneren van het bedrijf in het gedrang komt of de voortuinstrook onvoldoende ruimte biedt. In voorkomend geval is het voorzien van parkeerruimte voor personenwagens in de zijtuin of in de achtertuin mogelijk.

- Het ongelijkvloers voorzien van een parking, geïntegreerd in de bedrijfsbebouwing, is eveneens toegelaten.

Art. 1.1 Strategische locatie (overdruk) ...

De zone van Art. 1.1 is een strategische locatie binnen de zone van Art. 1.

Voor de voorschriften wordt verwezen naar Art. 1.

...

Art. 3 Reservatiestrook voor aanleg Antwerpseweg met ventwegen (overdruk) ...

Het gebied aangeduid in overdruk is bestemd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van verkeers- en vervoersinfrastructuur. De reservatiestrook wordt vastgelegd op 30 m uit de as van de weg, langs beide zijden van de Antwerpseweg.

In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van die voor verkeers- en vervoersinfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokale dienstwegen, jaagpaden, recreatienetwerk en waterwegennetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten. De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing met dien verstande dat geen nieuwe constructies of uitbreidingen van bestaande constructies kunnen vergund worden. Onderhoudswerken, aanpassingen binnen het bestaande volume zijn wel mogelijk.

...”

Gelet op (de samenlezing van) geciteerde bepalingen (en hun toelichting) en de toelichtingsnota bij het PRUP betreft de mobiliteitsimpact een essentieel aandachtspunt bij de beoordeling van elke aanvraag binnen het PRUP. In die optiek dient de verwerende partij (overeenkomstig artikel 4.3.1, §1, lid 1, 1° VCRO), op basis van het aanvraagdossier, (alleszins) (de toename van) de verkeersdynamiek als gevolg van de beoogde bedrijfshal met handelsruimte, de ontsluiting en de voorziene parkeergelegenheid zorgvuldig te onderzoeken en motiveren. Gelet op de afwijking door de verwerende partij van het ongunstig advies van de verzoekende partij (en van de dienst verkeer), vereisen de motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel bovendien dat zij haar beslissing op dit punt des te concreter en zorgvuldiger motiveert. Zij neemt in die omstandigheden een niet-evidente beslissing, waardoor grotere eisen kunnen worden gesteld aan haar verplichting tot formele motivering en zorgvuldigheid, in het bijzonder met betrekking tot de argumenten van de verzoekende partij inzake de mobiliteitsimpact van de aanvraag.

4.

Het voorwerp van de aanvraag wordt (in gelijkkluidende bewoordingen als het beroepschrift van de tussenkomende partij) in de bestreden beslissing (onder de titel “3. Omschrijving en historiek van de aanvraag”) omschreven als “de bouw van een bedrijfshal met winkelruimte, waarbij de parkeerplaatsen achter de reservatiestrook voor ventwegen worden ingeplant”. Tevens wordt gesteld dat “het gebouw een handelsruimte, een magazijn, een kantoor, een kitchenette, met technische ruimte en sanitair omvat”, dat “de aanvraag vooraan op het terrein een fietsenstalling en een groen- en bufferzone voorziet”, en dat “er achter de reservatiestrook voor aanleg Antwerpseweg met ventwegen voor het gebouw 18 parkeerplaatsen worden ingetekend” en “in de rechter zijtuinstrook nog 17 parkeerplaatsen worden aangelegd, waarvan 13 tot op de perceelsgrens, waardoor gebundeld parkeren met het rechts aanpalend perceel mogelijk wordt”. Wat betreft de conformiteit van de aanvraag met de geldende stedenbouwkundige voorschriften van het PRUP wordt in de bestreden beslissing (onder de titel “9. Beoordeling”) (in gelijkaardige bewoordingen als het beroepschrift van de tussenkomende partij) geoordeeld dat “het hoofdgebouw in overeenstemming is met art. 1 van het RUP”. Tevens wordt geoordeeld dat de

aanvraag conform is met artikel 1.9 PRUP, gezien *“de in totaal 35 parkeerplaatsen zijn gesitueerd in de zone van artikel 1 van het RUP en buiten de reservatiestrook voor de aanleg van ventwegen langsheen de Antwerpseweg (art. 3) liggen, op minimaal 30 m uit de as van de voorliggende Antwerpseweg”,* waarbij *“18 parkeerplaatsen worden ingericht in de voortuinstrook, rechtstreeks aangrenzend aan de reservatiestrook van de ventweg”,* en *“17 parkeerplaatsen worden ingericht in de rechterzijtuinstrook, waarvan 4 ter hoogte van de rechterzijgevel van de bedrijfshal en 13 rechtstreeks grenzend aan de rechter perceelsgrens”,* zodat *“laatste bij een ontwikkeling van het naburig perceel een koppeling mogelijk maken”*.

Geciteerde overwegingen betreffen (mede in het licht van het belang van de toets van de mobiliteitsimpact van de aanvraag) geen afdoende motivering die getuigt van een zorgvuldig onderzoek naar de verenigbaarheid van de aanvraag met de geldende stedenbouwkundige voorschriften van het PRUP. Zoals blijkt uit de bestreden beslissing en door partijen niet (ernstig) wordt betwist, wordt de conformiteit van de parkeerplaatsen in de aanvraag met het PRUP in de bestreden beslissing louter getoetst aan artikel 1.9 PRUP. De verwerende partij maakt blijkens de bestreden beslissing derhalve abstractie van de toets van de aanvraag aan (onder meer) artikel 1.8 PRUP inzake de aanleg van de niet bebouwde zone, waarvan de voorschriften niet los kunnen worden gelezen van deze in artikel 1.9 PRUP inzake parkeren, en waarin onder meer wordt bepaald dat *“de onbebouwde delen van de zone tussen de voorgevel en het openbaar domein worden ingericht als een aaneensluitende private ruimte met semipubliek karakter voor collectief parkeren, en/of representatieve toegangszone en/of groenaanleg”* en *“minimaal 10% van de niet bebouwde zone per perceel verplicht moet beplant worden, waarbij ten minste de parkeerzone via opgaand groen gestructureerd en afgeschermd wordt”,* waarbij *“de groenstructuur eveneens de beeldwaarde van de bedrijfsgebouwen ondersteunt”*. Uit de goedgekeurde plannen blijkt dat er in de voortuinstrook, tegenaan (de inkom van) het hoofdgebouw, 18 aaneensluitende dwarsparkeerplaatsen worden voorzien, die rechtstreeks ontsluiten op de reservatiestrook voor de aanleg van de Antwerpseweg en de ventwegen, terwijl er ook in de rechter zijtuinstrook, tegenaan de rechter perceelsgrens, 13 parkeerplaatsen worden voorzien. Ongeacht de vaststelling dat uit de bestreden beslissing niet blijkt op basis waarvan de verwerende partij oordeelt dat de voortuinstrook met 18 parkeerplaatsen (redelijkerwijze) moet worden beschouwd als *“een aaneensluitende private ruimte met semipubliek karakter voor collectief parkeren”,* blijkt daaruit alleszins niet dat de betreffende twee parkeerzones (in de voor- en zijtuinstrook) *“via opgaand groen”* worden gestructureerd en afgeschermd. Uit de goedgekeurde plannen blijkt zelfs dat er ter hoogte van de betreffende parkeerstroken (op het eigen terrein) geen *“opgaand groen”* wordt voorzien, vermits er enkel vooraan op het terrein, op 6m van de parkeerplaatsen, in (een deel van) de reservatiestrook wordt voorzien in een groenscherm, terwijl de betreffende strook blijkens artikel 3 PRUP principieel is bestemd *“voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van verkeers- en vervoersinfrastructuur”*.

Onafgezien van voormelde vaststelling, wordt tevens vastgesteld dat uit de bestreden beslissing evenmin blijkt op basis waarvan de verwerende partij oordeelt dat de twee parkeerzones op eigen terrein (redelijkerwijze) conform zijn met artikel 1.9 PRUP. Hoewel de betreffende parkeerzones volgens de bestreden beslissing (en de schriftelijke uiteenzetting van de tussenkomende partij) klaarblijkelijk niet worden beschouwd als *“collectieve parkings”,* en worden gerealiseerd *“op eigen terrein onder specifieke voorwaarden”,* blijkt daaruit niet op basis waarvan de verwerende partij oordeelt dat de aanvraag (redelijkerwijze) aan de betreffende voorwaarden voldoet. Terwijl daarin wordt bepaald dat *“parkeren op eigen terrein enkel mogelijk is in de vorm van gebundelde parkings (= gekoppeld met die van een belendend perceel) in de voortuinstrook”,* dan wel *“in de zijtuin of in de achtertuin”* indien *“het efficiënt functioneren van het bedrijf in het gedrang komt of de voortuinstrook onvoldoende ruimte biedt”,* worden er in de aanvraag twee onderscheiden parkeerzones voorzien in zowel de voortuinstrook als in de rechter zijtuinstrook. Ongeacht de vaststelling dat niet blijkt op basis waarvan de verwerende partij oordeelt dat *“het efficiënt*

functioneren van het bedrijf in het gedrang komt of de voortuinstrook onvoldoende ruimte biedt", waardoor *"het voorzien van parkeerruimte voor personenwagens in de zijtuin of in de achtertuin mogelijk is"*, wordt bovendien niet betwist dat de parkeerplaatsen in de voortuinstrook (redelijkerwijze) niet kunnen worden beschouwd als *"gebundelde parkings"*, gezien ze niet zijn *"gekoppeld met die van een belendend perceel"*. Nochtans heeft het PRUP (volgens de toelichtingsnota) als doelstelling om *"clustering"* in de hand te werken, waarbij *"gemeenschappelijk gebruik van infrastructuur wordt gestimuleerd"* (zoals tevens blijkt uit artikel 1.4 inzake de plaatsing van gebouwen, op basis waarvan de gebouwen principieel minimaal per twee worden gekoppeld). In de rand hiervan wordt nog opgemerkt dat de verwijzing in de bestreden beslissing naar een afbeelding in de toelichting bij artikel 3 PRUP geen afbreuk doet aan het verordenend karakter van voormeld artikel 1.9 PRUP.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

B. Tweede middel

Het tweede middel wordt in het licht van de beoordeling van het eerste middel niet onderzocht, temeer dit niet tot een ruimere vernietiging kan leiden.

VII. KOSTEN

1.

De kosten van het geding, die *in casu* enkel het rolrecht omvatten en niet eveneens de rechtsplegingsvergoeding, gezien de verzoekende partij optreedt in persoon, worden overeenkomstig artikel 33 DBRC-decreet ten laste gelegd van de verwerende partij, die ingevolge het inwilligen van het verzoek tot vernietiging wordt beschouwd als de partij die ten gronde in het ongelijk wordt gesteld.

2.

De tussenkomende partij verzoekt om de verzoekende partij te veroordelen tot de kosten van het geding. Wat betreft het door de tussenkomende partij betaalde rolrecht, komt het passend voor om dit niet ten laste te leggen van de verwerende partij (of de verzoekende partij), gezien de tussenkomende partij zelf beslist om al dan niet tussen te komen in een procedure. De (vrijwillige) tussenkomst van een tussenkomende partij mag de inzet van de procedure in hoofde van de verwerende partij (en in hoofde van de verzoekende partij) niet verzwaren (mede om te vermijden dat het recht op toegang tot de rechter onredelijk zou worden bezwaard). Iedere tussenkomende partij dient de kosten van haar tussenkomst dan ook zelf te dragen. Hoewel zij geen rechtsplegingsvergoeding vordert, kan terzake nog worden gewezen op artikel 21, §7, lid 6 DBRC-decreet, dat bepaalt dat *"de tussenkomende partijen niet kunnen worden gehouden tot de betaling van de rechtsplegingsvergoeding of die vergoeding genieten"*. De vordering van de tussenkomende partij inzake de kosten wordt verworpen.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van BVBA B&C VG is ontvankelijk.
2. De beslissing van de verwerende partij van 18 januari 2018, waarbij aan de tussenkomende partij een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden wordt verleend voor het bouwen van een bedrijfshal met winkelruimte op de percelen gelegen te 2240 Geel, Antwerpseweg 25, met als kadastrale omschrijving afdeling 3, sectie L, nummers 967L2, 961T, 967K2, 962B2 en 967H2, wordt vernietigd.
3. De verwerende partij dient een nieuwe beslissing te nemen over het administratief beroep van de tussenkomende partij, en dit binnen een termijn van 4 maanden te rekenen vanaf de dag na de dag van de betekening van dit arrest.
4. De kosten van het beroep, begroot op 200 euro rolrecht, worden ten laste gelegd van de verwerende partij.
5. De kosten van de tussenkomst, begroot op 100 euro rolrecht, worden ten laste gelegd van de tussenkomende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 3 september 2019 door de achtste kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de achtste kamer,

Marino DAMASOULIOTIS

Pascal LOUAGE