

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

## ARREST

van 16 juli 2019 met nummer RvVb-A-1819-1222  
in de zaak met rolnummer 1718-RvVb-0667-A

Verzoekende partij	het college van burgemeester en schepenen van de gemeente <b>ZAVENTEM</b>  vertegenwoordigd door advocaat Robin SLABBINCK met woonplaatskeuze op het kantoor te 9000 Gent, Kasteellaan 141
Verwerende partij	de deputatie van de provincieraad van <b>VLAAMS-BRABANT</b>
Tussenkomenende partij	de bvba <b>PVG PROJECTS</b>  vertegenwoordigd door advocaten Yves LOIX en Nele ANSOMS met woonplaatskeuze op het kantoor te 2018 Antwerpen, Mechelsesteenweg 27

---

### I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 4 juni 2018 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 22 maart 2018.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de tussenkomenende partij tegen de weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Zaventem van 13 november 2017 ontvankelijk verklaard.

De verwerende partij heeft aan de tussenkomenende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend onder voorwaarden voor het verbouwen van een bestaand gebouw tot carwash met dubbele wasstraat, stofzuigers, interieurlijn en kantoren en het bouwen van een gebouw voor dieptereiniging op het perceel gelegen te 1930 Zaventem, Leuvensesteenweg 623, met als kadastrale omschrijving afdeling 3, sectie B, nummer 5a.

### II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkomenende partij verzoekt met een aangetekende brief van 6 augustus 2018 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen. De voorzitter van de Raad laat de tussenkomenende partij met een beschikking van 2 oktober 2018 toe in de debatten.

De verwerende partij dient een antwoordnota en het administratief dossier in. De tussenkomenende partij dient een schriftelijke uiteenzetting in. De verzoekende partij dient een wederantwoordnota in.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 18 juni 2019.

Advocaat Sofie DE MAESSCHALCK *loco* advocaat Robin SLABBINCK voert het woord voor de verzoekende partij. Advocaat Jo VAN LOMMEL voert het woord voor de tussenkomenende partij.

De verwerende partij verschijnt schriftelijk.

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

### III. FEITEN

De tussenkomenende partij dient op 19 juli 2017 bij de verzoekende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“het verbouwen van een bestaand gebouw tot carwash met dubbele wasstraat, stofzuigers, interieurlijn en kantoren en het bouwen van een gebouw voor dieptereiniging”* op het perceel gelegen te 1930 Zaventem, Leuvensesteenweg 623.

Het bestaande kantoorgebouw aan de voorzijde van het perceel wordt gesloopt (oppervlakte van 234 m<sup>2</sup> en een volume van 2138 m<sup>3</sup>) en aan de rechter- en achterzijde van de bestaande loods wordt er een uitbreiding voorzien. Aan de voorzijde van het perceel wordt er een nieuw, vrijstaand gebouw voor dieptereiniging voorzien. Er wordt één in- en uitrit tot het perceel behouden.

Het perceel ligt volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Halle-Vilvoorde-Asse’, vastgesteld met koninklijk besluit van 7 maart 1977 in een zone voor kleine en middelgrote ondernemingen en ambachtelijke bedrijven.

Het perceel ligt ook binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Afbakening Vlaams Strategisch gebied rond Brussel en aansluitende open ruimtegebieden’, goedgekeurd op 16 december 2011. Het perceel van de aanvraag valt evenwel niet onder de gebieden waarvoor het ruimtelijk uitvoeringsplan voorschriften vastlegt.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 25 augustus 2017 tot en met 23 september 2017, worden er 13 bezwaarschriften ingediend.

Het agentschap Wegen en Verkeer, district Asse-Vilvoorde, adviseert op 16 augustus 2017 voorwaardelijk gunstig.

De mobiliteitsambtenaar adviseert op 21 september 2017 ongunstig. De mobiliteitsambtenaar stelt dat de informatie uit de milieuaanvraag *“uiterst relevant”* is voor het beoordelen van het mobiliteitsaspect. Hij stelt dat in de milieuvergunningsaanvraag gevraagd wordt om 180.000 voertuigen op jaarbasis te verwerken, maar dat die gegevens niet overeenstemmen met de gegevens van de stedenbouwkundige aanvraag. Volgens die laatste gegevens zullen er minimaal 355.000 voertuigen per jaar worden verwerkt. Hij stelt voorts dat het gebruik van slagbomen geen garanties biedt voor de vooropgestelde regimes van verwerking en vreest nefaste consequenties voor de verkeersafwikkeling op de Leuvensesteenweg.

De gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar adviseert op 27 oktober 2017 gunstig. De mobiliteitsimpact wordt als volgt beoordeeld:

“  
...  
**mobiliteitsimpact**”

*De verandering van een loods met kantoorgebouw naar een carwash heeft onmiskenbaar effecten op de mobiliteit. Een kantoorgebouw heeft doorgaans enkel voertuigbewegingen op weekdays met hun zwaartepunten tijdens de spitsuren. Een carwash zal de hoeveelheid voertuigbewegingen sterk doen toenemen. Het aantal bewegingen doorheen de dag worden er meer, en ook tijdens het weekend zal hier een toename zijn. Er stelt zich een vereiste om een simulatiemodel op te stellen. De hoeveelheid voertuigen op de Leuvensesteenweg moeten worden gesimuleerd op verschillende momenten doorheen de dag. Op basis daarvan, dient er gespecificeerd te worden hoeveel wagens er verwerkt kunnen worden binnen specifieke tijdsblokken doorheen de dag.*

*Ook de kwetsbare positie van de fietser langsheen de Leuvensesteenweg, dient in rekening te worden genomen. Momenteel is de bestaande toestand voor fietsverkeer suboptimaal waardoor additionele veiligheidsmaatregelen zeker nodig zijn. Het detecteren van in- en uitrijdende voertuigen en het voorbijrijden van fietsen dient te gebeuren. Dit biedt de informatie nodig voor het plaatsen van een verkeersbord met een digitale vermelding "Fietzers?", wanneer een fietser voorbijrijdt, aan de op-/uitrit van het terrein. Een heraanleg van de straat lijkt in deze zin noodzakelijk. Vanuit de simulaties van de dienst mobiliteit blijkt dat de capaciteit van de carwash kan oplopen tot 350 000 auto's per jaar. Dit zou ongunstig zijn voor de omgeving. De dienst omgeving stelt dan ook voor om de capaciteit te beperken tot 180 000 auto's per jaar. Het is echter onduidelijk hoe dit gewaarborgd kan worden.*

*schaal, ruimtegebruik en bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen*

*De voorziene uitbreidingen van het gebouw, wordt voorafgegaan door een sloop van de kantoren aan de voorzijde. De uitbreidingen van het bestaande gebouw zijn voorzien ter hoogte van de achtergevel en de rechterzijgevel, maar hebben een lagere kroonlijsthoogte dan die van de bestaande loods. Beperking van de kroonlijst tot 5,00 en 6,00m in combinatie met de speling van het reliëf zorgt voor een kleine visuele impact naar de achterburen toe. Te meer dat het nieuwe gebouw ingegraven zit in de grond tegenover het maaiveld. Tevens wordt de bestaande groenzone behouden en versterkt. De uitbreidingen behouden minimum 4 meter afstand van de perceelsgrenzen. Het losstaand gebouw aan de voorzijde is ingepland achter de bouwlijn en heeft een kroonlijsthoogte van 5,00 meter. Er wordt aandacht besteed aan nieuwe groenzones en het bewaren van de groenzone achteraan. Voorliggende aanvraag is bestaanbaar op vlak van schaal, ruimtegebruik, bouwdichtheid en visueel-vormelijke elementen.*

*...*

Het college van burgemeester en schepenen weigert op 13 november 2017 een stedenbouwkundige vergunning aan de tussenkomende partij op grond van de volgende overwegingen:

*“ ...*

*Het college van burgemeester en schepenen sluit zich **niet** aan bij het advies van de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar.*

**BIJGEVOLG BESLIST HET COLLE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN IN DE ZITTING VAN 13 NOVEMBER 2017 HET VOLGENDE:**

*Het college van burgemeester en schepenen **weigert** de vergunning van de aanvrager.*

*Dit omwille van volgende redenen:*

- Uit het advies van de mobiliteitsambtenaar blijkt dat de carwash erop voorzien is om jaarlijks 350.000 auto's te wassen. Dit komt onder meer voort uit de gegevens van de aanvrager en het gehanteerde businessmodel. Dit aantal overstijgt ruim het gevraagde aantal van de aanvraag en doet vermoeden dat de aanvrager meer auto's wenst te wassen dan de beoogde 180.00 auto's. Het is tevens moeilijk om*

*dit aantal te controleren met het oog op een maximaal quotiënt. Het model is er zo op voorzien dat het aantal te wassen auto's niet beperkt wordt door de capaciteit van het gebouw, deze capaciteit ligt immers ruim boven de 180.000 auto's.*

- Ook uit eerdere aanvragen bleek het aantal gevraagde "te wassen auto's" boven de gevraagde 180.000 auto's te liggen. Er bestaat bijgevolg een groot vermoeden dat de aanvrager een lager aantal auto's inschat om een vergunning te bekomen en aldus de invloed lichter in te schatten.*
- De huidige straatinrichting van de Leuvensesteenweg is er niet op voorzien om dergelijke op- en afgaande draaibewegingen te verwerken zonder invloed op de doorstroming van de weg. Tevens is deze weg en de huidige inrichting van de carwash nefast voor fietsers en voetgangers. In die zin dient een voorafgaande herinrichting van de wegenis te gebeuren om de verkeersveiligheid en doorstroming van de weg te garanderen.*

*Aangezien er geen duidelijkheid bestaat over de maximale capaciteit van de carwash, het aantal te wassen auto's ruim hoger kan liggen, er een onduidelijkheid bestaat tussen de aanvraag en mogelijke implicatie en de huidige straatinrichting niet voorzien is op deze aanvraag, is het aangewezen om met het oog op de duidelijkheid deze aanvraag te weigeren.*

*...*

Tegen die beslissing tekent de tussenkomende partij op 11 december 2017 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 9 maart 2018 om het beroep in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning te verlenen. Het verslag luidt onder meer als volgt:

*"...*

*c) Zoals de hogervermelde omzendbrief aangeeft, is de beoordeling van de overeenstemming met de planologische bestemming een feitenkwestie. Er worden diverse criteria gehanteerd, die tegelijkertijd toetsstenen zijn voor de beoordeling van een goede ruimtelijke ordening, in toepassing van art. 4.3.1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO). Deze criteria worden in de volgende punten besproken.*

*d) Op visueel-vormelijk vlak zijn er in het algemeen geen opmerkingen te maken. Het perceel grenst aan een woonzone, waardoor een voldoende grote groenbuffer belangrijk is. De bufferzone bedraagt 15,00 m en wordt ingericht met bosgoedbeplanting. Gezonde bestaande bomen worden gesnoeid en er worden nieuwe inheemse bomen, zoals hazelaars, zomerlinde, haagbeuk en hultst aangeplant. Tussen deze bufferzone en de achtergevel van het gebouw wordt een wadi aangelegd, eveneens in een groene, onbebouwde strook. De totale groene zone is daardoor ca. 17 m diep aan de westelijke kant en ca. 22 m aan de oostelijke kant. Het natuurlijk maaiveld ter hoogte van de bosbegroeiing ligt op dezelfde hoogte als dat van de aangrenzende tuinen. Dit is ca. 2 m hoger dan het maaiveld aan de achterzijde van het gebouw, waardoor de bufferstrook visueel nog meer effect heeft.*

*e) Het gebouw heeft, met uitzondering van het voorste gedeelte, een gesloten karakter. De nieuwe aanbouw achteraan krijgt een betonnen structuur, met inbegrip van het dak. Daardoor is het aannemelijk dat de geluidshinder voor de omgeving zelfs kleiner zal zijn dan in de huidige toestand, waarin deze zone als open opslagplaats en parking dienst doet. In het oosten vormt de geluidswand van 6,00 m hoog een voortzetting van de akoestische isolatie die het gebouw zelf biedt. Wanneer wagens op drukke momenten moeten*

aanschuiven, komt het keerpunt dichtbij de geluidswand. De aanvrager heeft een akoestische studie laten uitvoeren. De conclusie daarvan luidt dat het specifieke geluid zelfs in de meest ongunstige en wellicht weinig waarschijnlijke situatie dat er continu gemaneuvreerd wordt in de wachtrij, nog steeds voldoet aan de geluidsgrenzen voor de dag. Het samen plaatsen van alle externe extractietoestellen boven het kantoorgedeelte op het dak, met daarrond geluidswerende panelen, is ook een maatregel om geluidshinder te voorkomen.

f) Luchtvervuiling en fijn stof zijn een belangrijke vorm van hinder, die echter vaak moeilijk aan één locatie of activiteit toe te wijzen is. Het betrokken perceel ligt op een bedrijventerrein, dichtbij een woonwijk en aan de drukke gewestweg N2. De E40, de Ring en de luchthaven liggen ook in de nabijheid. Bovendien zal elke activiteit die in dit bestaande bedrijfsgebouw wordt uitgeoefend, een zekere mate van hinder met zich meebrengen, bijvoorbeeld door laden en lossen van goederen. De aanvrager heeft in de opeenvolgende ingediende projecten voor de carwash wel een inspanning gedaan om de luchtvervuiling tot een minimum te beperken. De bedrijfsactiviteiten gebeuren in een gesloten gebouw met een minimaal aantal poorten die zich dichtbij de Leuvensesteenweg bevinden. In het gebouw zelf kunnen zes wagens wachten. Wagens die buiten aanschuiven, zullen wel fijn stof uitstoten. Eventueel kunnen in de milieuvergunning beperkingen opgelegd worden in de openingsuren, om zo de hinder nog te verminderen.

g) De impact op de mobiliteit is volgens het college van burgemeester en schepenen een weigeringsgrond voor de stedenbouwkundige vergunning. De aanvrager stelt dat er een tweede wasstraat is toegevoegd, precies om mogelijke mobiliteitsproblemen op de Leuvensesteenweg te voorkomen op piekmomenten. De gemeente beschouwt nu de hoge capaciteit van de carwash als een weigeringsgrond voor de stedenbouwkundige vergunning. In het beroepsschrift verwijst de aanvrager naar een brief van de zaakvoerder van Dodane Carwash, die stelt dat de best gelegen wasstraat in Sint-Pieters-Leeuw langs de Bergensesteenweg jaarlijks gemiddeld 60.000 wassingen uitvoert. De werkelijke capaciteit hangt niet alleen af van het aantal wagens dat potentieel kan gewassen worden, maar ook van het reële bereik van cliënteel. Door de snelheid waarmee het wassen gebeurt, namelijk aan een ritme van ca. 200 wagens per uur, zijn de wachttijden ook kort. Via de openingsuren die eventueel in de milieuvergunning kunnen aangepast worden, kan de maximale capaciteit van de carwash tot een aanvaardbaar niveau beperkt worden. Hiermee wordt meteen de mogelijke mobiliteitshinder beperkt. De Leuvensesteenweg is op zichzelf voldoende uitgerust voor de te verwachten verkeersstromen. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) gaf een gunstig advies. De aanvrager geeft tenslotte te kennen bereid te zijn de veiligheid van fietsers op eigen terrein te verbeteren. Hiertoe kan een voorwaarde opgelegd worden. Bijgevolg kan het mobiliteitsaspect gunstig beoordeeld worden.

h) De aanvrager heeft geen gebruik gemaakt van het modelformulier project-MER screening maar motiveert in zijn beschrijvende nota wel uitvoerig op welke wijze het project visuele overlast, geluidsoverlast en verkeersoerlast vermijdt. Er mag aangenomen worden dat voldaan is aan de project-MER screening.

i) De Hulpverleningszone Vlaams-Brabant West heeft geen advies verleend, maar de aanvrager heeft zelf in zijn motivatienota uitvoerig de maatregelen voor brandveiligheid toegelicht, waardoor mag aangenomen worden dat het bezwaar dat hierop betrekking heeft, ongegrond is.

j) De hierboven uiteengezette argumentatie biedt een antwoord aan de tussenkomende belanghebbende derden en het buurtcomité. De bezwaren die zij in een nota hebben laten kennen, hebben betrekking op het mobiliteitsprobleem, hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen en de functionele inpasbaarheid.

#### Conclusie

De aanvraag komt in aanmerking voor vergunning, om volgende redenen:

- er is voldaan aan de watertoets. Het intensieve hergebruik van hemelwater voor het wassen van wagens kan positief beoordeeld worden;
- planologisch is de bestemming verenigbaar met de zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's. Een mega carwash bevindt zich tussen een industriële en een dienstverlenende activiteit en past het beste in dit gebied;
- op visueel-vormelijk vlak zorgt de bosbegroeiing voor een afdoende buffer met de achterliggende woonzone;
- er zijn voldoende maatregelen genomen om de geluidshinder te beperken. De uitgevoerde akoestische studie wijst uit dat het project zelfs op piekmomenten voldoet aan de geluidsgrenzen voor de dag;
- de hinder door luchtvervuiling en fijn stof is moeilijk aan één activiteit toe te wijzen en wordt in het project maximaal beperkt door zoveel mogelijk in een gesloten gebouw te werken. Eventueel kunnen de openingsuren in de milieuvergunning beperkt worden;
- de impact op de mobiliteit is beperkt doordat wagens op eigen terrein kunnen aanschuiven. AWW gaf een gunstig advies. Ook voor dit aspect kan een beperking van de openingsuren de mogelijke hinder nog verder beperken;
- de aanvrager heeft de mogelijke hinderaspecten en de brandveiligheid uitvoerig toegelicht in een nota.

...

Na de hoorzitting van 22 maart 2018 verklaart de verwerende partij het beroep op diezelfde dag gegrond en verleent een voorwaardelijke stedenbouwkundige vergunning. De verwerende partij herneemt het eensluidend advies van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar en voegt hieraan toe dat, wat luchtvervuiling en fijn stof betreft, op de hoorzitting is gebleken dat de extractietoestellen op het dak worden voorzien van filters.

De verwerende partij verleent de vergunning onder de volgende voorwaarden:

“ ...

- de afvoer van het hemelwater afkomstig van het dak (en/of verharde oppervlakte) wordt in overeenstemming gebracht met de provinciale verordening op het afkoppelen van dakoppervlaktes (en/of verharde oppervlaktes);
- de normbepalingen van hoofdstuk 3 van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid worden nageleefd;
- de voorwaarden gesteld in het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer van 16 augustus 2017 en het rooilijnplan (als bijlagen) worden strikt nageleefd;
- de groenvoorzieningen opgetekend op het inplantingsplan worden aangelegd met streekeigen bomen en/of beplanting en dit ten laatste het eerste plantseizoen volgend op de uitvoering van de vergunde werken;
- de aanvrager brengt op zijn terrein de nodige signalisatie aan om de veiligheid van fietsers en voetgangers die de in- en uitrit kruisen, te verbeteren.

...”

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*

De verzoekende partij voert de schending aan van artikel 1.1.4. VCRO, artikel 4.3.1. § 1, 1° d) en § 2 VCRO, van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen, van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder het zorgvuldigheids- en het redelijkheidsbeginsel.

Zij zet uiteen:

“ ...

*Het is een vaststaand gegeven dat de Leuvensesteenweg, onder meer ter hoogte van de bouwplaats, kampt met **overvloedig wegverkeer en fileleed**. Dit wordt door niemand betwist.*

*Onder meer op basis van de eigen gegevens van de aanvrager in de beschrijvende nota (p. 3-4 stuk 3) – waarin er bijv. sprake is van een wasritme van 200 wagens per uur – heeft de mobiliteitsambtenaar berekend dat er minimum 355.000 wagens per jaar kunnen worden verwerkt, dit terwijl in de milieuvergunningsaanvraag van de aanvrager sprake is van een maximum van 180.000 wagens per jaar. De mobiliteitsambtenaar motiveert dat een dergelijk groot aantal wagens **nefast is voor de verkeersafwikkeling op de Leuvensesteenweg**. Er wordt gesuggereerd om een gedetailleerd **microsimulatiemodel** op te maken “waarbij er kan worden nagebootst hoeveel voertuigen er enerzijds op de Leuvensesteenweg rijden en anderzijds op piekmomenten aankomen aan de carwash en hoe deze kunnen worden verwerkt”. Tevens wordt aangegeven dat de fietsvoorzieningen op de Leuvensesteenweg eerst moeten worden verbeterd.*

*Ook de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar beseft dat het aantal voertuigbewegingen zeer sterk zal toenemen ten gevolge van de mega carwash. Ook de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar pleit voor (1) het voorafgaandelijk uitvoeren van een simulatiemodel en (2) een heraanleg van de straat:*

...

*Verder stelt de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar voor om de capaciteit te beperken tot 180.000 wagens per jaar, maar voegt er onmiddellijk aan toe dat onduidelijk is hoe dit kan worden gewaarborgd:*

...

***De voorgaande opmerkingen hadden redelijkerwijs tot een ongunstig advies van de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar moeten leiden. Ondanks de vereisten die***

de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar eerst zelf vooropstelde (nl. (1) het uitvoeren van een simulatiemodel, (2) heraanleg van de straat in functie van de veiligheid van het fietsverkeer en (3) beperken van het aantal wagens per jaar, hetgeen evenwel niet valt te waarborgen) werd toch een voorwaardelijk gunstig advies gegeven en werd genoeg genomen met volgende oncontroleerbare en/of onvoldoende voorwaarden:

- maximale capaciteit van 180.000 auto's per jaar
- veiligheidsmaatregelen voor het voorbijrijdende fietsverkeer

Rekening houdend met het uitvoerig gemotiveerde advies van de mobiliteitsambtenaar en de terechte opmerkingen en overwegingen van de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar inzake de mobiliteitsimpact (die tot een ongunstig advies noopten), was de enige juiste conclusie van het college van burgemeester en schepenen om de aanvraag te weigeren. Hierbij werd tevens verwezen naar **het businessmodel en de eerdere aanvragen van de aanvrager**, waarin de **werkelijke intenties inzake het aantal te wassen auto's** wordt bevestigd:

- Uit het advies van de mobiliteitsambtenaar blijkt dat de carwash erop voorzien is om jaarlijks 350.000 auto's te wassen. Dit komt onder meer voort uit de gegevens van de aanvrager en het gehanteerde businessmodel. Dit aantal overstijgt ruim het gevraagde aantal van de aanvraag en doet vermoeden dat de aanvrager meer auto's wenst te wassen dan de beoogde 180.000 auto's. Het is tevens moeilijk om dit aantal te controleren met het oog op een maximaal quotiënt. Het model is er zo op voorzien dat het aantal te wassen auto's niet beperkt wordt door de capaciteit van het gebouw, deze capaciteit ligt immers ruim boven de 180.000 auto's.
- Ook uit eerdere aanvragen bleek het aantal gevraagde "te wassen auto's" boven de gevraagde 180.000 auto's te liggen. Er bestaat bijgevolg een groot vermoeden dat de aanvrager een lager aantal auto's inschat om een vergunning te bekomen en aldus de invloed lichter in te schatten.
- De huidige straatinrichting van de Leuvensesteenweg is er niet op voorzien om dergelijke op- en afgaande draaibewegingen te verwerken zonder invloed op de doorstroming van de weg. Tevens is deze weg en de huidige inrichting van de carwash nefast voor fietsers en voetgangers. In die zin dient een voorafgaande herinrichting van de wegenis te gebeuren om de verkeersveiligheid en doorstroming van de weg te garanderen.

Aangezien er geen duidelijkheid bestaat over de maximale capaciteit van de carwash, het aantal te wassen auto's ruim hoger kan liggen, er een onduidelijkheid bestaat tussen de aanvraag en mogelijke implicatie en de huidige straatinrichting niet voorzien is op deze aanvraag, is het aangewezen om met het oog op de duidelijkheid deze aanvraag te weigeren.

**Nu mag duidelijk zijn dat voorgaande pertinente en uitvoerig gestaafde weigeringsmotieven inzake de mobiliteits- en verkeersveiligheidsproblematiek met de nodige ernst en zorgvuldigheid dienden te worden behandeld in graad van beroep. Indien de deputatie van oordeel is dat men de stedenbouwkundige vergunning toch kan verlenen, dient men hier pertinente, draagkrachtige en feitelijk correcte motieven tegenover te stellen.**

De heeft de deputatie (voorafgegaan door de PSA) kennelijk niet gedaan:



- Het **belangrijke en uitvoerig gemotiveerde ongunstig advies van de mobiliteitsambtenaar** wordt niet eens opgenomen onder de hoofding 'adviezen'. Ook verderop **komt** dit advies **nergens ter sprake**. Aldus wordt geenszins tegemoet gekomen aan de diverse opmerkingen en bezwaren die hierin zijn opgenomen.
- De ernstige **bezwaren inzake mobiliteit en verkeersveiligheid** worden **als volgt afgedaan**:

g) De impact op de mobiliteit is volgens het college van burgemeester en schepenen een weigeringsgrond voor de stedenbouwkundige vergunning. De aanvrager stelt dat er een tweede wasstraat is toegevoegd, precies om mogelijke mobiliteitsproblemen op de Leuvensesteenweg te voorkomen op piekmomenten. De gemeente beschouwt nu de hoge capaciteit van de carwash als een weigeringsgrond voor de stedenbouwkundige vergunning. In het beroepsschrift verwijst de aanvrager naar een brief van de zaakvoerder van Dodane Carwash, die stelt dat de best gelegen wasstraat in Sint-Pieters-Leeuw langs de Bergensesteenweg jaarlijks gemiddeld 60.000 wassingen uitvoert. De werkelijke capaciteit hangt niet alleen af van het aantal wagens dat potentieel kan gewassen worden, maar ook van het reële bereik van cliënteel. Door de snelheid waarmee het wassen gebeurt, namelijk aan een ritme van ca. 200 wagens per uur, zijn de wachttijden ook kort. Via de openingsuren die eventueel in de milieuvergunning kunnen aangepast worden, kan de maximale capaciteit van de carwash tot een aanvaardbaar niveau beperkt worden. Hiermee wordt meteen de mogelijke mobiliteitshinder beperkt. De Leuvensesteenweg is op zichzelf voldoende uitgerust voor de te verwachten verkeersstromen. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) gaf een gunstig advies. De aanvrager geeft ten slotte te kennen bereid te zijn de veiligheid van fietsers op eigen terrein te verbeteren. Hiertoe kan een voorwaarde opgelegd worden. Bijgevolg kan het mobiliteitsaspect gunstig beoordeeld worden.

Hierbij moet worden vastgesteld dat

- o het beroepsschrift van de aanvrager **geen brief van de zaakvoerder van Dodane Carwash** bevat (stuk 9), en (ondergeschikt) indien dit wel het geval zou zijn, **de deputatie al te makkelijk de eenzijdige beweringen van de aanvrager als correct aanvaardt**, aangezien diverse stukken de werkelijke intenties van de aanvrager weergeeft voor wat het werkelijk beoogde aantal te wassen wagens betreft;
- o **zonder meer – zonder de minste motivering – wordt geponeerd dat “de Leuvensesteenweg [...] op zichzelf voldoende uitgerust [is] voor de te verwachten verkeersstromen”**, dit terwijl de gemeentelijke mobiliteitsambtenaar, de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar en het college van burgemeester en schepenen dit tegenspreken en er mag worden aangenomen dat hun oordeel op dit punt met kennis van zaken en doorslaggevend is;
- o **makkelijkheidshalve wordt verwezen naar het – nietszeggende – gunstig advies van AWV**, dit terwijl men er in slaagt het uitvoerig gemotiveerde advies van de mobiliteitsambtenaar volstrekt te negeren. In het advies van AWV heeft men de concrete mobiliteitsimpact kennelijk niet beoordeeld; er werd een louter standaard advies uitgebracht (stuk 5):

*Geachte,*

*Hierbij stuur ik u het advies van mijn afdeling. Gelieve mij een afschrift van de vergunning toe te sturen.*

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

**BIJZONDERE VOORWAARDEN**

- 1. De rooilijn is gelegen op 13 meter van de ontworpen baan as zoals aangeduid in rode kleur op bijgaand planuittreksel.*
- 2. De achteruit bouwstrook bedraagt 8 meter.*
- 3. De bouwlijn is gelegen op 13 meter+ 8 meter= 21 meter van de ontworpen baan as zoals aangeduid in groene kleur op bijgaand planuittreksel.*
- 4. Het aanbrengen van reclame of (uithang)borden zal het voorwerp uitmaken van een afzonderlijke aanvraag en mag in de achteruitbouwzone de 5 m2 in zijn totaliteit niet overschrijden alsook de max hoogte van 4 meter.*
- 5. De werken of de aard van de verbouwing aan de constructie kunnen echter het voorwerp uitmaken van aanvullende voorschriften op te leggen door de gemachtigde ambtenaar van het Agentschap Ruimte en Erfgoed, Afdeling Ruimtelijke Ordening Vlaams-Brabant.*

**BESLUIT**

*Er wordt een GUNSTIG advies verleend gezien de aanvraag in overeenstemming is met algemene en bijzondere voorwaarden.*

- Tot slot moet worden opgemerkt dat **zelfs geen beperking tot 180.000 te wassen wagens** meer wordt weerhouden door de deputatie bij wijze van vergunningsvoorwaarde.*

*De vergunningsvoorwaarde die ertoe strekt om op het eigen terrein signalisatie aan te brengen om de veiligheid van de fietsers en voetgangers te verbeteren, stelt redelijkerwijs niets voor in vergelijking met de geuite noodzaak om tot een herinrichting van de Leuvensesteenweg over te gaan.*

*...*

**Beoordeling door de Raad**

1.

De verzoekende partij bekritiseert in essentie de beoordeling van de mobiliteitsimpact in de bestreden beslissing, in het licht van haar weigeringsbeslissing ingegeven door het ongunstig advies van de mobiliteitsambtenaar en de opmerkingen in het advies van de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar.

2.

De verzoekende partij verwijt de verwerende partij vooreerst het ongunstig advies van de mobiliteitsambtenaar niet te vermelden en te bespreken in de bestreden beslissing.

Het ongunstig advies van de mobiliteitsambtenaar maakt deel uit van de vergunningsprocedure in eerste administratieve aanleg. De verzoekende partij verwijst naar dit advies in haar weigeringsbeslissing en steunt onder meer op dit advies om het aangevraagde te weigeren.

De verwerende partij stelt in de bestreden beslissing expliciet vast dat de weigering van de verzoekende partij steunt op de mobiliteitsimpact en komt vervolgens, op grond van een aantal overwegingen, tot het besluit dat het mobiliteitsaspect gunstig kan worden beoordeeld.

Het feit dat de verwerende partij het ongunstig advies van de mobiliteitsambtenaar niet uitdrukkelijk vermeldt en bespreekt, kan op zich niet beschouwd worden als een schending van de motiverings- of zorgvuldigheidsplicht. Het volstaat dat de verwerende partij in haar vergunningsbeslissing op duidelijke en op afdoende wijze de redenen aangeeft waaruit blijkt dat zij, in het licht van alle gegevens van het dossier, op zorgvuldige wijze aandacht heeft besteed aan de mobiliteitsimpact.

2.

De verzoekende partij betwist vervolgens de inhoudelijke bespreking in de bestreden beslissing van de mobiliteitsimpact op drie punten.

Volgens de verzoekende partij verwijst de verwerende partij ten onrechte naar de brief van de zaakvoerder van Dodane Carwash. Deze brief wordt niet vermeld in het beroepsschrift zelf, doch wel in de *“Nota ter ondersteuning van het beroep”* van 8 februari 2018. In de mate dat de verzoekende partij in de verwijzing naar deze brief leest dat de verwerende partij *“al te makkelijk de eenzijdige beweringen van de aanvrager als correct aanvaardt”*, moet vastgesteld worden dat uit de bestreden beslissing niet blijkt dat de verwerende partij steunt op deze brief om de vergunning te verlenen. De verwijzing naar deze brief maakt enkel deel uit van een geheel van overwegingen die hebben geleid tot de conclusie dat het mobiliteitsaspect gunstig kan worden beoordeeld.

De verzoekende partij stelt verder dat de verwerende partij louter poneert dat de Leuvensesteenweg op zich voldoende is uitgerust voor de te verwachten verkeersstromen, terwijl dit wordt tegengesproken door de mobiliteitsambtenaar, de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar en verzoekende partij zelf. Het is de Raad echter niet duidelijk waaruit de verzoekende partij die tegenspraak afleidt. De verzoekende partij bespreekt dit ook niet. De Raad kan enkel vaststellen dat de ongunstige beoordelingen in eerste administratieve aanleg voornamelijk samenhangen met de inschatting of het niet kunnen inschatten van de (hoge) capaciteit van de carwash. Enkel na de vaststelling in de bestreden beslissing dat deze capaciteit in de milieuvergunning tot een aanvaardbaar niveau kan beperkt worden, waardoor meteen de mogelijke mobiliteitshinder wordt beperkt, wordt verder overwogen dat de Leuvensesteenweg op zichzelf voldoende is uitgerust voor de te verwachten verkeersstromen. De verzoekende partij laat deze (samenhangende) overwegingen in de bestreden beslissing echter onbesproken. Een vergunningsbeslissing moet in zijn geheel worden gelezen. Indien een verzoekende partij zich beperkt tot het bekritisieren van één bepaalde passus binnen een geheel van samenhangende overwegingen, moet zij aanvaarden dat de beoordeling door de Raad tot die passus beperkt blijft. In onderliggende zaak overtuigt de kritiek van de verzoekende partij niet dat de verwerende partij uitgaat van een verkeerde aanname.

Wat de capaciteit betreft van de aangevraagde carwash, geeft de tussenkomende partij aan, en dit blijkt ook uit de voorgelegde stukken, dat in de verkregen milieuvergunning een voorwaarde wordt opgelegd waardoor de capaciteit beperkt wordt tot 180.000 wagens. In de wederantwoordnota repliceert de verzoekende partij dat de milieuvergunning van latere datum is en niet kon in rekening worden gebracht in het bestreden besluit. Die aanvullende kritiek op de (hiervoor aangehaalde samenhangende) overwegingen in de bestreden beslissing kan echter niet anders beschouwd worden dan als een nieuw en derhalve onontvankelijk middel. In het verzoekschrift voert de verzoekende partij immers enkel aan dat in de bestreden beslissing geen capaciteitsbeperking wordt opgelegd als voorwaarde, zonder aannemelijk te maken, laat staan aan te tonen dat deze

leemte de bestreden beslissing onwettig maakt en terwijl ook niet anders kan dan vastgesteld worden dat de verwerende partij bewust heeft geopteerd geen voorwaarde op te leggen naar capaciteit maar dit over te laten aan de overheid die te oordelen heeft over de milieuvergunning.

De verzoekende partij stelt nog dat de verwerende partij verwijst naar een nietszeggend gunstig advies van het agentschap Wegen en Verkeer. Ook die kritiek betreft enkel één passus uit een geheel van samenhangende overwegingen en kan niet overtuigen dat de beoordeling van de mobiliteitsimpact, dat steunt op een geheel van overwegingen, ondeugdelijk is.

De verzoekende partij stelt tenslotte nog dat de voorwaarde in de bestreden beslissing die betrekking heeft op de signalisatie voor de veiligheid van fietsers en voetgangers niets voorstelt in vergelijking met de geuite noodzaak om de Leuvensesteenweg her in te richten. De verzoekende partij nodigt hiermee opnieuw de Raad uit om zelf te onderzoeken of die voorwaarde volstaat in het licht van de gegevens van het dossier. Het komt echter aan de verzoekende partij toe om dit aan te tonen, minstens aannemelijk te maken.

Het middel wordt verworpen.

## **B. Tweede middel**

### *Standpunt van de partijen*

In het tweede middel voert de verzoekende partij de schending aan van artikel 4.3.2, §2bis en bijlage II DABM, van artikel 2, §7 en bijlage III van het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen en van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder het zorgvuldigheids- en het redelijkheidsbeginsel.

Zij zet uiteen:

“ ...

*doordat de deputatie een stedenbouwkundige vergunning heeft verleend en daarbij als volgt motiveert dat een voldoende project-MER screening zou zijn uitgevoerd:*

*h) De aanvrager heeft geen gebruik gemaakt van het modelformulier project-MER screening maar motiveert in zijn beschrijvende nota wel uitvoerig op welke wijze het project visuele overlast, geluidsoverlast en verkeersoverlast vermijdt. Er mag aangenomen worden dat voldaan is aan de project-MER screening.*

...

*Verzoekster is er zich van bewust dat inzake project-MER screening het gebruik van het modelformulier niet verplicht is (X, “Screenen meer dan alleen een formaliteit”, TOO 2017, nr. 2, 201-203; F. DE PRETER, “Project-MER-Screening - Het nieuwe pijnpunt in de Vlaamse vergunningspraktijk?”, TROS 2017, nr. 86, 103-112; en N. MOSKOFIDIS, Handboek Milieueffectrapportagerecht, Brugge, die Keure / la Charte, 2016, 307-570).*

*Volgens de parlementaire voorbereidingen betreft een project-mer-screeningsnota “een gemotiveerde screeningsnota op basis waarvan door de initiatiefnemer wordt aangetoond ofwel 1) dat er geen aanzienlijke milieueffecten verbonden zijn aan de uitvoering van zijn project, ofwel 2) dat er vroeger een project-MER werd goedgekeurd betreffende een project waarvan het voorgenomen initiatief een herhaling, voortzetting of alternatief is, en een*

nieuw project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of aanvullende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten” (Parl. St. VI. Parl., 2011-12, nr. 1463/1, 7).

Het document moet het bestuur toelaten om met kennis van zaken en **aan de hand van de in bijlage II bij het DABM omschreven criteria** te beoordelen in hoeverre de aanvraag aanzienlijke effecten voor mens en milieu genereert, en of er daaromtrent al dan niet een project-mer moet worden opgemaakt (RvVb 3 april 2018, nr. RvVb/A/1718/0730, p. 29-30). Het is essentieel dat de overheid bij die beoordeling het aangevraagde project concreet toetst aan de criteria van bijlage II van het DABM, die het afwegingskader vormen bij het nemen van een screeningsbeslissing. **Een loutere standaardmotivering dat de aanvraag werd getoetst aan de criteria van bijlage II DABM is dus niet voldoende** (RvVb 30 januari 2018, nr. RvVb/A/1718/0501, p. 17).

In casu vooreerst valt niet te betwisten dat een ‘mega carwash’ project-MER **screeningsplichtig** is als zijnde een **stadsontwikkelingsproject** (cf. rubriek 10.b van bijlage III bij het MER-besluit). Zo ook wordt een tankstation als een stadsontwikkelingsproject cf. rubriek 10.b in bijlage III bij het MER-besluit aanzien (RvVb 30 januari 2018, nr. RvVb/A/1718/0501, p. 16).

Een blik op de beschrijvende nota van de architect maakt duidelijk dat deze nota enkel oog heeft voor visuele overlast, geluidsoverlast, verkeersoverlast en brandveiligheid.

**De diverse criteria in bijlage II bij het DABM blijven volstrekt onbesproken in de beschrijvende nota.** Zie daartoe de volgende criteria in bijlage II bij het DABM in vetdruk:

“De criteria overeenkomstig artikel 4.3.2, § 1, § 2, § 2bis, § 3, § 3bis en § 4, zijn:

**1° de kenmerken van de projecten. Bij de kenmerken van de projecten moeten in het bijzonder de volgende aspecten in overweging worden genomen:**

...

**b) de cumulatie met andere bestaande of goedgekeurde projecten;**

**c) het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, met name land, bodem, water en biodiversiteit;**

...

**2° de locatie van de projecten. Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn, moeten in het bijzonder de volgende aspecten in overweging worden genomen;**

...

**b) de relatieve rijkdom aan en de beschikbaarheid, de kwaliteit en het regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen (met inbegrip van bodem, land, water en biodiversiteit) in het gebied en de ondergrond ervan;**

**c) het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder de volgende types van gebieden**

...

**3° de soort en kenmerken van het potentiële effect.**

...

Voormelde (onbesproken gebleven) criteria zijn eveneens essentieel om de bestaanbaarheid met het beoogde project in deze omgeving na te gaan.

Desalniettemin heeft de deputatie genoeg genomen met een **loutere standaardmotivering** om te beweren dat de beschrijvende nota van de architect zou volstaan als MER screeningsnota.

*In werkelijkheid werd de aanvraag geenszins getoetst aan de voormelde criteria.*

***Het bestreden besluit getuigt aldus niet van een zorgvuldig en redelijk onderzoek en mankeert enige deugdelijke motivering.***

*...*

#### *Beoordeling door de Raad*

De verzoekende partij voert aan dat het bestreden besluit niet getuigt van een zorgvuldig en redelijk onderzoek van de MER-plicht.

Nog daargelaten de vaststellingen dat de verzoekende partij als vergunningverlenende overheid in eerste administratieve aanleg tot de conclusie kwam dat er *“kan geconcludeerd worden dat er ten gevolge van het project geen aanzienlijke milieugevolgen zijn”* en nalaat enige repliek te geven op de exceptie van de tussenkommende partij dat ze geen belang heeft bij het aanvoeren van het middel, moet opgemerkt worden wat volgt.

Het komt aan een verzoekende partij toe aan te tonen wat ze aanvoert als schending. Uit de overwegingen in de bestreden beslissing blijkt dat de verwerende partij vaststelt dat de aanvrager geen gebruik heeft gemaakt van een modelformulier maar wel in de beschrijvende nota uitvoerig motiveert *“op welke wijze het project visuele overlast, geluidsoverlast en verkeersoverlast vermijdt”*. De verzoekende partij acht dit niet voldoende, doch maakt op geen enkele wijze aannemelijk dat de beoordeling van een relevant criterium ontbreekt. Een louter citaat van de ter zake geldende regelgeving volstaat niet om succesvol aan te voeren dat het bestreden besluit niet getuigt van een zorgvuldig en redelijk onderzoek van de MER-plicht.

Het middel wordt verworpen.

## **VII. KOSTEN**

Artikel 21, §7 DBRC-decreet bepaalt dat de Raad op verzoek een rechtsplegingsvergoeding kan toekennen, die een forfaitaire tegemoetkoming is in de kosten en erelonen van de advocaat van de partij die ten gronde in het gelijk gesteld wordt.

Op de vraag van de verzoekende partij om een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro toe te kennen, kan derhalve niet worden ingegaan.

## **BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN**

1. Het verzoek tot tussenkomst van de bvba PVG PROJECTS is ontvankelijk.
2. De Raad verwerpt de vordering tot vernietiging.
3. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 200 euro, ten laste van de verzoekende partij.
4. De Raad legt de kosten van de tussenkomst, bepaald op 100 euro, ten laste van de tussenkomende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 16 juli 2019 door de vierde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de vierde kamer,

Chana GIELEN

Nathalie DE CLERCQ