

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 29 mei 2018 met nummer RvVb/A/1718/0930
in de zaak met rolnummer 1516/RvVb/0539/A

Verzoekende partij	mevrouw Maria VAN WILDERODE vertegenwoordigd door advocaten Veerle TOLLENAERE en Pieter VAN ASSCHE, met woonplaatskeuze op het kantoor te 9000 Gent, Koning Albertlaan 128
Verwerende partij	de deputatie van de provincieraad van VLAAMS-BRABANT vertegenwoordigd door advocaat Michel VAN DIEVOET, met woonplaatskeuze op het kantoor te 1000 Brussel, Wolstraat 56
Tussenkommende partij	de bvba GARAGE DON BOSCO vertegenwoordigd door advocaat Erika RENTMEESTERS, met woonplaatskeuze op het kantoor te 9100 Sint-Niklaas, Vijfstraten 57

I. BESTREDEN BESLISSING

Verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 25 april 2016 de vernietiging van de beslissing van verwerende partij van 25 februari 2016.

Verwerende partij heeft het administratief beroep van onder meer verzoekende partij tegen de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de stad Halle van 9 oktober 2015 niet ingewilligd.

Verwerende partij heeft aan tussenkommende partij een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden verleend voor het verbouwen en uitbreiden van de showroom van een garagebedrijf op een perceel gelegen te 1501 Halle, Alsebergsesteenweg 164, met als kadastrale omschrijving afdeling 4, sectie A, nummers 132s3, 130m2 en 132l2.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

1.

Tussenkommende partij verzoekt met een aangetekende brief van 23 augustus 2016 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen. De voorzitter van de Raad laat tussenkommende partij met een beschikking van 14 oktober 2016 toe in de debatten.

2.

Verwerende partij dient een antwoordnota en het administratief dossier in. Tussenkommende partij dient een schriftelijke uiteenzetting in. Verzoekende partij dient een wederantwoordnota in. Tussenkommende partij dient een laatste schriftelijke uiteenzetting in.

3.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 21 november 2017.

Advocaat Klaas DE PAUW *loco* advocaten Veerle TOLLENAERE en Pieter VAN ASSCHE voert het woord voor verzoekende partij. Advocaat Filip VAN DIEVOET *loco* advocaat Michel VAN DIEVOET voert het woord voor verwerende partij. Advocaat Erika RENTMEESTERS voert het woord voor tussenkomende partij.

4.

Bij verzoekschrift van 14 december 2017 vraagt verzoekende partij om de debatten te willen heropenen naar aanleiding van het tussengekomen auditoraatsverslag van 27 oktober 2017 in de procedure bij de Raad van State, waarin verzoekende partij de vernietiging vordert van de milieuvergunning van verwerende partij van 25 februari 2016 voor het garagebedrijf van tussenkomende partij.

5.

Het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (DBRC-decreet) en het besluit van de Vlaamse regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (Procedurebesluit) zijn toegepast. De artikelen 37 en 38 DBRC-decreet zijn van toepassing zoals gewijzigd door het decreet van 9 december 2016.

III. VERZOEK TOT HEROPENING VAN DE DEBATTEN

Zoals blijkt uit het verzoekschrift houdende de heropening van de debatten, ligt er in het kader van de procedure bij de Raad van State, waarin verzoekende partij de vernietiging vordert van de milieuvergunning van verwerende partij van 25 februari 2016 voor het garagebedrijf van tussenkomende partij op de bouwpercelen, voortsnog geen arrest voor van de Raad van State, maar enkel een auditoraatsverslag. Er bestaat derhalve geen noodzaak om de debatten in dit kader te heropenen.

IV. FEITEN

1.

Tussenkomende partij dient op 2 juli 2015 (datum van het ontvangstbewijs) bij het college van burgemeester en schepenen van de stad Halle een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“de verbouwing en uitbreiding van de showroom Skoda-garage Don Bosco”*.

In de beschrijvende nota bij de bouwaanvraag wordt het volgende overwogen:

“ ...

De uitbreiding wordt opgericht binnen het volume van de afgebroken woning en omvat een leveringszone voor twee wagens. ...

... ”

De zone tussen het openbaar domein en de gevel van het garagecomplex wordt volledig vrijgemaakt en heraangelegd als laad- en loszone voor auto-transporten met vrachtwagens.

... ”

2.

Het perceel ligt volgens het gewestplan 'Halle-Vilvoorde-Asse', vastgesteld bij koninklijk besluit van 7 maart 1977, in woongebied (eerste 90 meter vanaf de staat) en in woonuitbreidingsgebied.

3.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 16 juli 2015 tot en met 14 augustus 2015, worden twee bezwaarschriften ingediend.

De afdeling Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant adviseert op 31 juli 2015 voorwaardelijk gunstig.

De dienst GGZ OMM van de stad Halle adviseert inzake de mobiliteit op 17 augustus 2015 ongunstig wat betreft de voorziene laad -en loszone.

De VMM, dienst lokaal Waterbeheer adviseert op 21 augustus 2015 voorwaardelijk gunstig.

De gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar adviseert op 14 oktober 2015 gunstig:

“
...

Toetsing aan de regelgeving en de stedenbouwkundige voorschriften ...

De aanvraag is volgens het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse vastgesteld bij kb van 7 maart 1977 gelegen in woongebied op het grondgebied van Halle. Het achterliggend gedeelte van de site van garage Don Bosco is gelegen op het grondgebied van de gemeente Beersel. Deze aanvraag heeft enkel betrekken op het gedeelte gelegen in Halle.

Volgens de planologische voorschriften gevoegd bij het gewestplan zijn woongebieden bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf (voor zover deze om redenen van een 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, alsmede voor agrarische bedrijven voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.

Het ingediend project stemt overeen met de planologische voorschriften gevoegd bij het gewestplan.

...

Toetsing aan de goede ruimtelijke ordening van het gebied

Door de reeds bestaande bebouwing en de reeds aanwezige infrastructuur is de structuur van het gebied gekend. De onmiddellijke omgeving bestaat voornamelijk uit eengezinswoningen en handelszaken in gesloten verband.

Voorliggende aanvraag voorziet de verbouwing en uitbreiding van de showroom Skoda - Garage Don Bosco. De aanpalende woning rechts van de showroom wordt afgebroken, waarna de showroom wordt uitgebreid tot tegen de rechter perceelsgrens.

De bestaande te slopen rijwoning had een bouwdiepte van ca. 15m op het gelijkvloers. De uitbreiding van de showroom wordt opgericht binnen het volume van de afgebroken woning en omvat een leveringszone voor twee wagens. Deze toegevoegde ruimte wordt verbonden met de bestaande showroom van Skoda. De uitbreiding zal een diepte hebben van 11m op een breedte van ca. 4m. Naast deze uitbreiding wordt een doorgang voorzien van ca. 1m60 in kader van het verplaatsen van de voetweg die zich momenteel aan de andere zijde van het perceel bevindt. Een gedeelte van de doorgang wordt overdekt, namelijk de eerste 5m. ...

Deze aanvraag doet echter geen uitspraak over de verplaatsing van de voetweg. Het verplaatsen van deze voetweg maakt deel uit van een andere vergunningsaanvraag ... Voorliggende aanvraag vormt een basis voor de verlegging van de voetweg: met deze aanvraag wordt het nieuwe tracé en de doorsteek tot de Alsebergsesteenweg mogelijk gemaakt. Samen met de stedenbouwkundige aanvraag voor de gemeente Beersel en het planologisch attest voor de uitbreiding van de parking vormt dit dossier een voorwaarde voor de mogelijkheid tot vergunning van het nieuwe tracé van dé voetweg. ...

...

Het slopen van de woning en de uitbreiding is verenigbaar met de goede plaatselijke ordening: de voorgestelde bouwhoogte en bouwdiepte zijn aanvaardbaar. De voorgestelde architectuur

en de gebruikte materialen harmoniëren met de bestaande gebouwen. Na verbouwing vormt het één architecturaal geheel. De bebouwde oppervlakte blijft ongewijzigd.

Deze aanvraag voorziet volgens de plannen ook de heraanleg van de parking. Het aanvraagformulier vermeld enkel de uitbreiding en de verbouwing van de showroom. Op de plannen wordt de zone tussen het openbaar domein en de gevel van het garagecomplex volledig vrijgemaakt en heraangelegd als laad- en loszone voor auto-transporten met vrachtwagens. Volgens de beschrijvende nota worden deze aanpassingen doorgevoerd op vraag van en volgens bespreking met het Agentschap Wegen en Verkeer (en maken deel uit van een afzonderlijke aanvraag met betrekking tot het verplaatsen van de voetweg).

De dienst OMM - mobiliteit van de stad Halle gaf hieromtrent een negatief advies. Er ontstaat hierdoor een belangrijk risico voor de fietsers op dit fietspad. De vrachtwagen moet twee maal het fietspad oversteken en tegelijkertijd autoverkeer in het oog houden. Dit lijkt de mobiliteitsambtenaar een gevaarlijk manoeuvre, zeker als er wordt rekening gehouden met de dode-hoekproblematiek. De dode hoek is een belangrijk gegeven bij aankomst vanuit de richting van de ring. Deze speelt ook bij het wegrijden in de richting van de RO. De dienst OMM stelt voor een andere oplossing voor het laden en lossen van de vrachtwagens uit te werken. Deze zone wordt bijgevolg ook uit de vergunning gesloten.

Op het achtergelegen deel van de terreinen wordt de huidige parking in grind ordelijk aangelegd, uitgebreid en voorzien van riolering en infiltratievoorziening. De randzones worden van groen voorzien. Langsheen de rechter perceelsgrens wordt een vrije zone voorzien voor een publiek toegankelijk pad. Volgens de beschrijvende nota maakt ook dit terreindeel tevens deel uit van de vergunningsaanvraag voor het verplaatsen van de openbare voetweg, die momenteel schuin over het terrein van Don Bosco verloopt. De nieuw voorziene parkeerplaatsen op de heringerichte parking worden gedeeltelijk voorzien, waar de bestaande voetweg zich situeert, alsook een gedeelte van de groenstrook wordt op de locatie van de bestaande voetweg voorzien. De omgevingswerken worden bijgevolg volledig uit de vergunning gesloten met uitzondering van de voorziene ruimte voor de nieuwe voetweg en naastliggende groenstrook en hagen ter hoogte van de rechter perceelsgrens.

Voor de omgevingsaanleg dient er een nieuwe stedenbouwkundige aanvraag ingediend te worden na de goedkeuring van de verlegging van de voetweg. ...

Voor het project werd een nota 'screening project-mer' bijgevoegd. Een toetsing aan de criteria van bijlage II van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen 'inzake milieubeleid wijst uit dat het voorgenomen project geen aanzienlijke gevolgen kan hebben voor het milieu en een project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten of milieuhinder naar de omgeving toe.

Het voorgelegd ontwerp brengt de goede ruimtelijke ordening van het gebied niet in het gedrang en integreert zich goed in de onmiddellijke omgeving indien de aanvraag beperkt wordt tot de uitbreiding van de showroom en het voorzien van een nieuw tracé voor de voetweg. Het bestaand tracé blijft. De overige aspecten dienen deel uit te maken van een nieuwe aanvraag in overeenstemming met de vermelde opmerkingen. Om bovenvernoemde redenen is het ingediend project planologisch en stedenbouwkundig-architecturaal verantwoord.

Watertoets

De locatie stroomt af naar de Zenne, een onbevaarbare waterloop van eerste categorie die beheerd wordt door de VMM - afdeling operationeel Waterbeheer. Het gebied is volgens de watertoetskaarten niet overstromingsgevoelig gebied.

De VMM gaf een watertoetsadvies voor het gehele project inclusief heraanleg parking. In het kader van een latere vergunningsaanvraag voor de herinrichting van de parking dient er rekening gehouden te worden met de opmerkingen in het advies van de VMM.

Inzake deze aanvraag dient enkel de uitbreiding van de showroom bijgevolg te voldoen aan de verordening hemelwater.

...

CONCLUSIE: GUNSTIG

Voorwaarden:

1° De omgevingsaanleg (de herinrichting van de laad- en loszone en de parking), met uitzondering van de voorziene ruimte voor de nieuwe voetweg en naastliggende groenstrook en hagen ter hoogte van de rechter perceelsgrens, maken geen deel uit van deze vergunning; ...”

Het college van burgemeester en schepenen verleent op 9 oktober 2015 in eerste aanleg een stedenbouwkundige vergunning, waarbij zij zich aansluit bij het advies van haar gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar.

4.

Tegen deze beslissing tekent onder meer verzoekende partij op 25 november 2015 administratief beroep aan bij verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in haar verslag van 21 januari 2016 om dit beroep niet in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden te verlenen.

Na de hoorzitting van 25 februari 2016 verklaart verwerende partij het beroep op dezelfde datum ongegrond en verleent zij een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden:

“ ...

De deputatie neemt kennis van het eensluidend verslag van de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar van 21 januari 2016 ...

...

5.2 Beschrijving van de aanvraag

De aanvraag heeft betrekking op de afbraak van een woning en de uitbreiding van een showroom bij een bestaande garage (volgens het aanvraagformulier). Uit de plannen blijkt dat ook een ondergeschikt gedeelte van de te regulariseren parking, m.n. het stuk op grondgebied Halle tot de aanvraag behoort, zijnde vijf stroken aanliggend aan en naast de bebouwing met een capaciteit van 36 wagens. Nog een klein deeltje van een aanliggende parking over de gemeentegrens heen, buiten deze aanvraag, bevindt zich op grondgebied Halle, maar maakt onlosmakelijk deel uit van de grote parking op grondgebied Beersel. De parkings zijn ingericht tot tegen de linker perceelgrens. Ondergeschikt wordt ook de parkeerstrook voor de showroom omgevormd naar een laad -en loszone.

...

De uitbreiding betreft 54m² op een bestaande oppervlakte van bebouwing van 3930m², uitgedrukt in volume een toename van 203m³ op 15088m³ (volgens het statistisch formulier). De uitbreiding behelst aldus ca. 1.3% op het bestaande bouwvolume, ter vervanging van een bestaande woning ...

5.3 Beschrijving van de plaats

Het goed is gelegen op de grens van Buizingen en Huizingen ... Langs de voorliggende Alsebergsesteenweg wordt de omgeving gekenmerkt door woningen met een verscheiden typologie, een parochiekerk en kleine tot middelgrote handelsvestigingen. Aan de achterzijde dringt het bedrijf door in een binnengebied (nog te ontwikkelen woonuitbreidingsgebied) op grondgebied Beersel, omzoomd met woningen met diepe tuinpercelen. Dit openruimtefragment bestaat uit weilanden en kleine landschapselementen.

...

5.7 Beoordeling

a) ... Volgens het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse is het goed voor de eerste 90m vanaf de weg gelegen in een woongebied en voorbij dit woongebied in een woonuitbreidingsgebied.

De uitbreiding van de showroom vindt plaats in het woongebied. Artikel 5 van het KB van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen is van kracht. Woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor

handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf (voor zover deze om redenen van een goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten afgezonderd worden), voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, alsmede voor agrarische bedrijven voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.

Het uitbreiden van de showroom van een bestaand garagebedrijf is in overeenstemming met de planologische bestemmingsbepalingen voor de plaats.

Het gedeelte van de parkeerruimte op grondgebied van Halle ligt ook volledig in woongebied. De inrichting van parkeerruimte bij een garagebedrijf is in overeenstemming met de planologische bestemmingsbepalingen voor het woongebied, evenals de inrichting van een laad- en losruimte.

b) Hoofdstuk III, afdeling I, artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het algemeen waterbeleid (Belgisch Staatsblad 14 november 2003) legt bepaalde verplichtingen op, die de watertoets worden genoemd. Deze watertoets houdt in dat de eventuele schadelijke effecten van het innemen van ruimte ten koste van de watersystemen worden ingeschat. De aanvraag is niet gelegen binnen een overstromingsgevoelige zone. Er dringen zich in het kader van de watertoets geen maatregelen op inzake overstromingsvrij bouwen of beperkingen inzake de inname van komberging.

Gezien de aanvraag een uitbreiding van de bebouwde en verharde oppervlakte inhoudt zal er een vermindering van de infiltratiecapaciteit van de bodem plaatsvinden. In deze omstandigheden dient overgegaan te worden tot afkoppeling van het hemelwater, overeenkomstig de gewestelijke en provinciale verordeningen. De uitbreiding van de showroom watert af in een hemelwaterput van 100001 achter de huidige garagegebouwen, met overloop naar een infiltratievoorziening. Ook de verharding watert af naar een stelsel van buffers en infiltratievoorzieningen, waarbij de parkeerstroken zelf overeenkomstig de provinciale verordening in poreuze betonstraatstenen zijn aangelegd teneinde infiltratie ter plaatse toe te laten.

In deze dient gesteld dat de infiltratievoorziening buiten de perimeter van het gedeelte van het project in aanvraag valt. Er is geen vergunning gevraagd of bekomen voor deze infiltratievoorziening en er zijn geen waarborgen dat deze vergunning bekomen kan worden. Aldus beantwoordt de aanvraag vandaag niet aan de hemelwaterverordeningen. Ook kan de doorlaatbaarheid van de betonstraatstenen in vraag worden gesteld. Dit is maar mogelijk indien nog bijkomende maatregelen worden getroffen inzake de voegen en de bedding van deze stenen.

De aanvraag beantwoordt op dit moment niet aan de geldende verordeningen omtrent het afkoppelen van dakoppervlaktes en verharde oppervlaktes. Minstens een infiltratievoorziening op eigen terrein en duidelijke uitwerking van de doorlaatbaarheid van de parkeerplaatsen dringen zich op. Pas dan kan aangenomen worden dat er geen schadelijk effect wordt veroorzaakt in de plaatselijke waterhuishouding, noch dat dit mag verwacht worden ten aanzien van het eigendom in aanvraag.

c) In navolging van het Besluit van de Vlaamse Regering van 1/03/2013 (BS 29/04/2013) dient er voor de aanvraag een project MER-screening te gebeuren (bijlage III bij het project-m.e.r.-besluit). Een screeningsnota maakt deel uit van het aanvraagdossier.

Er wordt ingegaan op de disciplines waterkwaliteit en —kwantiteit, grondwater, bodem, landschap, geluid, geur en mobiliteit.

Uit de nota blijkt dat geen significante negatieve milieueffecten te verwachten zijn in de huidige opstelling en rekening houdende met de reeds voorziene maatregelen.

...

e) De voorliggende aanvraag dient in samenhang met de uitbreiding van het bedrijf op grondgebied Beersel beoordeeld te worden. Hier wordt de regularisatie en uitbreiding van een

parkeerruimte tot ca. 265 wagens beoogd (waarvan al ca. 150 bestaand en een deel verplaatsing van de huidige strook voor het gebouw).

De bedoeling is een totale parkeercapaciteit in het eigendom over de gemeentegrens te bereiken van ca. 300 wagens. Gezien de ligging in woonuitbreidingsgebied en overheen het tracé van een voetweg zijn er planologische en juridische obstakels hiertoe en werd nog geen stedenbouwkundige aanvraag gedaan.

Gelijktijdig met de voorliggende aanvraag werd wel een procedure tot het verkrijgen van een planologisch attest opgestart. Voor werken die niet in overeenstemming zijn met de basisbestemming van het gebied kan de toepassing van een afwijkingsregeling overwogen worden, onder meer mits te beschikken over een planologisch attest. Op 29 oktober 2015 besliste de deputatie een ongunstig advies te verlenen inzake het planologisch attest met betrekking tot de regularisatie en uitbreiding van de parkeerruimte en een gunstig advies voor wat betreft de uitbreiding van de showroom en de parkings binnen het woongebied. De gemeente gaf geen planologisch attest af, de beroeper trok de aanvraag daartoe in.

Gesuggereerd wordt dat een herlocalisatie van het bedrijf, of minstens een gedeelte van het bedrijf, zich opdringt. Eerder werd al de Audi-concessie verplaatst, vandaag zijn de concessies voor Volkswagen en Skoda nog gebundeld, zodat ook hier een mogelijkheid tot afsplitsing tot de mogelijkheden behoort, of een totale herlocalisatie. Vastgesteld wordt dat het bedrijf met de geplande uitbreiding en regularisatie van de al aangelegde parking (sinds kort na 2000) de draagkracht van de plaats overschrijdt. Een verdere expansie van het bedrijf op deze locatie strijdt ook met de beleidsmatige opties voor de plaats zoals die vertaald werden in het structuurplanningsproces. Het gedeelte van het goed binnen woongebied laat niet toe de totaliteit van de activiteit, inclusief de behoefte aan parkeerruimte op te vangen. Anderzijds is het plausibel dat de bestaande bebouwing binnen het woongebied verder kan functioneren na een inkrimping/opdeling van de bedrijfsvoering.

In het licht van de bestending van enige garage-activiteit binnen het gedeelte van het perceel in woongebied dient gesteld dat de uitbreiding van de showroom met 54m², of 1.3% op het totaal van de bebouwing, waar twee wagens voor levering kunnen gestald worden, er niet toe kan leiden dat het kritische punt waarboven het bedrijf niet langer verenigbaar zou zijn met het woongebied overschreden wordt. Temeer daar met deze uitbreiding ook een grondstrook wordt toegevoegd die inbuffering naar de volgende tuinen toelaat en aldus een relatieve terreinbezetting en bebouwingsindex ook daalt. Het stallen van de wagens op een voorbehouden plaats voor aflevering is enkel een klantgerichte ingreep die vanuit het merk opgelegd wordt zonder dit iets verandert aan de capaciteit van de garage inzake verkoop of herstellingen en heeft dus geen enkele impact op de dynamiek van het bedrijf. Het is geen uitbreiding van de concessie maar een concessievoorwaarde. Deze plaatsen staan ook op geen enkele manier in relatie tot de problematische parkeerbehoefte rondom het bedrijf.

Opgemerkt moet wel worden dat vandaag de voor- en achtertuinstrook bij deze woning ook al benomen is voor het stallen van wagens, wat strijdt met een goede ruimtelijke ordening. Op de plannen wordt de voortuinstrook vrijgemaakt als oprit naar de poort in de showroom en wordt tot op ca. 44m vanaf de voorgevel in een groenstrook voorzien naast het pad, afgeboord met hagen. Daarachter is nog een strook van ruim 10m verhard zonder duidelijke bestemming. Er dient vermeden te worden dat de inname door wagens bestendig wordt. Het is wenselijk om op te leggen dat deze strook, met geïncorporeerd pad, steeds groen dient te blijven en geenszins voor het stallen van wagens mag worden gebruikt. ...

g) Inzake de strook voorliggend aan de showroom wordt op de plannen opgenomen dat deze een 'laad- en loszone' is, in de praktijk is dit vandaag een parkeerstrook waar dwars geparkeerd wordt. De praktijk van dwarsparkeren wordt overal langs de gewestwegen bestreden en er wordt gestreefd naar parkeerstroken die met maximaal één in- en/of uitrit worden bediend, teneinde de potentiële conflictzones te vermijden, de veiligheid te verbeteren en de doorstroming over de gewestweg. De omvorming naar laad- en loszone is hierbij in overleg met het Agentschap Wegen en Verkeer tot stand gekomen, waarbij er ook een gunstig

advies werd verleend (onder de algemeen geldende voorwaarden). Deze optie verhelpt ook aan het laden en lossen op de steenweg zelf, met obstructies tot gevolg.

Niettemin heeft de gemeente dit deel van de aanvraag uit de vergunning gesloten op basis van een ongunstig advies van de interne dienst mobiliteit. Er wordt daarbij gevreesd voor de veiligheid van de fietsers bij het oversteken van het fietspad. Er kan worden bijgetreden dat de manoeuvres die door de vrachtwagens moeten gemaakt worden om in de langsrichting het fietspad over te steken niet veilig is, en minstens minder veilig dan dwars het terrein op te rijden om naast of achter het gebouw te laden en lossen.

Belangrijk om hierbij op te merken is dat het laden en lossen van wagens in grote mate, samenhangt met de enorme parkeerfaciliteiten die beoogd worden op de omliggende terreinen en waarvoor op dit ogenblik geen wettelijk kader tot vergunnen bestaat. Garages kunnen perfect functioneren zonder een grootschalige stock aan wagens op het eigen terrein en zonder de bijhorende behoefte aan een laad- en loszone voor veelvuldig gebruik. De rechtstreekse relatie met de niet-vergunbare parkeerfaciliteiten maakt dat de uitsluiting van dit deel van de aanvraag des te meer gerechtvaardigd is.

h) Inzake de te regulariseren parkeerplaatsen dient gesteld dat er zes voorziene plaatsen geheel of gedeeltelijk op het grondgebied Halle zijn gelegen en horen bij de voorliggende aanvraag, maar ruimtelijk en functioneel een geheel vormen met de niet-vergunbare parking op grondgebied Beersel, slechts over het grondgebied van Beersel toegankelijk zijn, en aldus zelfstandig niet voor vergunning in aanmerking komen.

Inzake de overige 36 plaatsen naast en achter het gebouw, verdeeld over 5 stroken, werd al opgemerkt onder b) dat de aanleg met doorlatende betonstraatstenen niet volstaat en de afwatering van de tussenliggende rijstroken naar een inrichting buiten het projectgebied ook niet volstaat.

Onder d) werd ook al gestipuleerd dat de voorbehouden plaatsen voor mensen met een beperking ontbreken. Bijkomend dient opgemerkt dat de parking voorzien is tot tegen de perceelsgrens tegenover aanliggende tuinstroken en een dergelijke terreininrichting onaanvaardbaar is. Een zeker groeninbuffering teneinde de leefbaarheid in de omliggende tuinstroken te vrijwaren dient ook als een minimum gezien te worden en mag niet afgewenteld worden op de aanpalende percelen. Principieel kan ingestemd worden met de inrichting van een parking bij het garagecomplex, gezien het een logische noodwendigheid is die volgt op de vergunningen die eerder werden verleend, maar er dringt zich een grondige aanpassing op van deze voorziening.

i) In toepassing op art. 4.3.1. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (beoordelingsgronden) kunnen voor wat betreft het onderdeel van de uitbouw van de showroom geen opmerkingen gemaakt worden inzake hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen. Evenmin wordt er merkkelijk geraakt aan het bodemreliëf of zijn er cultuurhistorische aspecten die wegen op de beoordeling. Inzake de visueel-vormelijke elementen past de aanvraag zich goed in. De schaal van het project, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid is aanvaardbaar. De aanvraag heeft geen impact op de mobiliteit. De extra verkeersintensiteit werd al tot stand gebracht bij een voorgaande fundamentele uitbreiding van het bedrijf, de twee extra plaatsen in de showroom zullen op geen enkele wijze de bedrijfsvoering meer dynamisch maken of grotere verkeersstromen genereren.

De overwegingen in acht genomen komt de aanvraag in aanmerking voor vergunning voor de uitbreiding van de showroom en de inrichting van het perceel 1321, om volgende redenen:

- de uitbreiding van de showroom is volledig ondergeschikt aan het geheel van de garage en maakt niet dat een kritisch punt wordt overschreden waardoor de ruimtelijke draagkracht van de plaats wordt overschreden;*

- *de opvatting van deze uitbreiding houdt rekening met de mogelijke verlegging van een voetweg op het terrein en faciliteert een veilige doorgang;*
 - *de toevoeging van de grondstrook heeft een bufferende werking naar de aanliggende tuinstrook en maakt dat de relatieve terreinbezetting en bebouwingsindex van het complex daalt door een vergroting van de draagkracht van het eigendom;*
 - *de geveluitwerking maakt dat de uitbreiding volledig opgaat in de rest van het complex.*
- ...

Dit is de bestreden beslissing.

3.

Terloops voormelde administratieve procedure dient tussenkomende partij tevens een milieuvergunningsaanvraag in voor haar activiteiten op de bouwpercelen. Wat betreft de activiteiten op het grondgebied van Halle verleent het college van burgemeester en schepenen van de stad Halle op 30 oktober 2015 in eerste aanleg een milieuvergunning. Deze vergunning wordt bij besluit van verwerende partij van 25 februari 2016, in het kader van het administratief beroep van onder meer verzoekende partij, bevestigd. Tegen deze beslissing wordt door verzoekende partij een vordering tot vernietiging ingediend bij de Raad van State, die momenteel nog hangende is.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST

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

VI. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

A. Ontvankelijkheid wat betreft de tijdigheid van het beroep en de betaling van het rolrecht

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

B. Ontvankelijkheid wat betreft het belang van verzoekende partij

Standpunt van de partijen

1.

Verzoekende partij omschrijft haar belang als volgt:

“...

3. De verzoekende partij wordt conform artikel 4.8.11, §1, 3° VCRO als belanghebbende aangeduid om beroep in te stellen bij uw Raad.

De verzoekster is aanpalende en werd toegelaten tot het beroep bij de deputatie, waar haar belang werd aanvaard.

4. De verzoekende partij is de rechtstreekse buur van de begunstigten van de vergunning.

Zij heeft haar gezinswoning gelegen op voormeld adres en lijdt door de bestreden beslissing rechtstreekse hinder en nadelen, zoals hierna wordt uiteengezet.

De beroepsindiener is woonachtig in de onmiddellijke omgeving van het betrokken terrein en paalt aan de site van de aanvrager/vergunningverkrijger langs de achterzijde, waar een parking gepland wordt op termijn, en waar de voertuigen van de bezoekers van de showroom, hun leveranciers, voertuigen en andere staan.

Een uitbreiding van de showroom verhoogt de activiteiten op het terrein, brengt het bedrijf opnieuw 5 meter dicht bij haar eigendom en verhoogt de druk van parkeerfaciliteiten en mobiliteit in de verkeers- en parkeercongestie die het bedrijf vandaag al veroorzaakt.

Zij tekende ook bezwaar aan tegen de milieuvergunning en tegen het planologisch attest aangevraagd op naam van de Garage Don Bosco voor dezelfde site, hetgeen telkens als ontvankelijk werd aanvaard.

Verder hebben zij dagdagelijks last van de opstoppen en verkeerscongestie die door de garage in zijn geheel wordt veroorzaakt, en dewelke door een zoveelste uitbreiding enkel toeneemt.

...

Zij voegt hieraan in haar wederantwoordnota nog het volgende toe:

“6. De vergunningsaanvraag handelt over de uitbreiding van de garage in woongebied, en moet in haar geheel bekeken worden, gezien de ‘uitbreiding’ consequenties heeft voor de impact van de mobiliteit, gebruik en omvang van de site in zijn geheel. Dat het perceel van de verzoekende partij enkel (rechtstreeks) grenst aan de parking, welke niet het voorwerp is van de vergunningsaanvraag, is niet relevant.

Bovendien blijkt uit vaste rechtspraak van de Raad van State dat een aanpalende buur die het bestaan van bepaalde hinder aanvoert, voldoende belang heeft bij het indienen van beroep tegen een beslissing bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen ...

De verzoekende partij heeft in haar verzoekschrift voldoende duidelijk aangetoond welke hinder en nadelen zij mogelijks kan ondervinden door de bestreden beslissing.

Dreigende mobiliteitsproblemen zijn wel degelijk een voldoende ernstig nadeel waaruit het belang van verzoekende partij kan blijken.

...

2.

Verwerende partij gedraagt zich wat betreft het belang van verzoekende partij naar de wijsheid van de Raad.

3.

Tussenkomen partij betwist het belang van verzoekende partij als volgt:

“ ...

Onderstaande foto geeft de ligging van de woning van verzoekster t.o.v. de garage weer ...

Hieruit blijkt dat de woning van verzoekster in tweede bouwzone gelegen is, op een afstand van meer dan 70 meter van de garage zelf, en daarvan gescheiden door een tiental woningen en hun tuinen. Haar tuin paalt wel aan de eigendom van tussenkomen partij, maar niet aan de inrichting zelf: het perceel waar zij aan paalt wordt gebruikt als weiland/akkerland.

Zij is dus geen rechtstreekse buur van de exploitatie, noch paalt haar eigendom hier aan. Het loutere feit dat zij eigenaar is van een woning die paalt aan een eigendom van de begunstigde van de beslissing, maar welke eigendom geen deel uitmaakt van de betwiste inrichting, volstaat dan ook niet om over een afdoende belang te beschikken.

Luidens artikel 4.8.11, §1, 3° VCRO kan een annulatieberoep voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen ingesteld worden door elke partij die rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kan ondervinden als gevolg van de vergunningsbeslissing. Men dient dus aannemelijk te maken dat men rechtstreeks dan wel onrechtstreeks benadeeld of gehinderd kan worden én dat dit het gevolg is van de aangevochten beslissing zelf.

In casu toont verzoekende partij niet aan dat zij door de bestreden beslissing rechtstreekse of zelfs onrechtstreekse hinder of nadelen zou dreigen te lijden. Verzoekster ent haar belang immers volledig op de hinder die zij zou kunnen ondervinden van het gebruik van een parking achteraan die op termijn gepland wordt, maar lijkt uit het oog te verliezen dat deze parking géén deel uitmaakt van de bestreden beslissing. Deze wordt integendeel expliciet uit de vergunning gesloten (hetgeen op zich niet eens nodig was, nu zij niet mee aangevraagd was).

Verzoekster beseft dit zeer goed en voegt er daarom nog aan toe dat door de uitbreiding die wel vergund wordt, de exploitatie 5 m dichter bij haar woning zou worden gebracht. Op zich wordt dit niet betwist, maar dit volstaat uiteraard niet om verzoekende partij een voldoende belang te geven. In welke mate haar dit rechtstreekse of onrechtstreekse hinder zou kunnen opleveren, verduidelijkt verzoekster immers niet. De uitbreiding heeft enkel vooraan, langs de straatzijde, gevolgen nu men aan die kant een bestaande woning omvormt naar een leveringszone voor verkochte wagens (ruimte voor 2 wagens). Daarachter wordt een volledige groenstrook voorzien en opgelegd. Doordat de woning van de verzoekende partij in 2^e bouwzone gelegen is en bovendien van het perceel met de uitbreiding gescheiden is door meerdere woningen en tuinen (in gesloten bebouwing), kan zij hier onmogelijk enig gevolg van ondervinden.

Ook de bewering dat de uitbreiding de parkeerdruk zal verhogen en de mobiliteitsproblematiek zal doen toenemen, is onvoldoende. Los van het feit dat verzoekster zich beperkt tot een gratuite bewering die op geen enkele manier hard gemaakt wordt, is deze bewering niet correct en ook door verwerende partij om die reden reeds verworpen. In de bestreden beslissing wordt er terecht op gewezen dat de uitbreiding uiterst beperkt is (zeker in oppervlakte) en bovendien enkel en alleen het gevolg is van een gewijzigde concessievoorwaarde maar dat de capaciteit van de concessie hierdoor niet toeneemt ...

Daarenboven valt niet in te zien hoe verzoekende partij, wiens woning zoals meermaals aangehaald in 2^e bouwzone en dus niet aan de straatkant gelegen is, hinder kan ondervinden van parkeerdruk die er door het bedrijf van tussenkomende partij zou bestaan. Zij heeft hieromtrent in het verleden in ieder geval nooit klachten geuit, heeft tijdens het openbaar onderzoek geen bezwaar ingediend en was ook niet aanwezig op de informatievergadering waar zij meer dan voldoende gelegenheid zou hebben gehad om verzuchtingen mee te delen of bestaande problemen aan te kaarten.

Dat verzoekende partij dus rechtstreekse of onrechtstreekse nadelen zou ondervinden van de bestreden vergunningsbeslissing, wordt niet aangetoond noch aannemelijk gemaakt zodat het beroep tot nietigverklaring moet worden afgewezen als onontvankelijk bij gebrek aan belang.
..."

Zij voegt hieraan in haar laatste schriftelijke uiteenzetting nog het volgende toe:

" ...

Zij is dus geen rechtstreekse buur van de exploitatie, noch paalt haar eigendom hier aan. Ten onrechte blijft verzoekende partij in haar wederantwoordnota beweren dat haar eigendom (rechtstreeks) aan de parking zou grenzen; de hierboven weergegeven foto toont dat dit geenszins correct is nu achter haar woning enkel weiland ligt. ...

De rechtspraak van Uw Raad die verzoekende partij in de wederantwoordnota aanhaalt ... Verzoekende partij dient deze rechtspraak echter correct toe te passen en dan ook effectief

redelijkerwijze aannemelijk te maken dat er een risico bestaat op het ondergaan van de door haar aangehaalde hinder of nadelen door de bestreden beslissing. Zij doet dat niet! Het louter beweren dat zij hinder zou kunnen ondervinden omdat haar eigendom paalt aan de parking van de garage (hetgeen niet eens correct is) volstaat uiteraard niet.
...”

Beoordeling door de Raad

1.

Tussenkomen de partij stelt in essentie dat verzoekende partij, gelet op de vaststelling dat haar woning en tuin in tweede bouworde zijn gelegen en er tussen haar eigendom en het garagebedrijf met parking respectievelijk landbouwpercelen en meerdere aaneengesloten woningen met tuin zijn gelegen, onvoldoende aannemelijk maakt dat zij hinder of nadelen kan ondervinden, die in causaal verband staan met de beperkte uitbreiding van de showroom van het garagebedrijf ter hoogte van de straatzijde, door het omvormen van een bestaande woning tot een leveringszone voor twee verkochte wagens met daarachter een groenstrook.

2.

Artikel 4.8.11, §1, lid 1, 3° VCRO luidt (in de toepasselijke versie) als volgt:

*‘§1. De beroepen bij de Raad kunnen door volgende personen worden ingesteld:
3° elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kan ondervinden als gevolg van de vergunnings-...beslissing;’*

Om als derde belanghebbende bij de Raad een beroep te kunnen instellen, vereist geciteerd artikel niet dat verzoekende partij hinder of nadelen die het gevolg zijn van de bestreden vergunningsbeslissing moet ondervinden. Het volstaat dat zij redelijkerwijze aannemelijk maakt dat er een risico bestaat op het ondergaan van de door haar aangevoerde hinder of nadelen. Geciteerd artikel vereist evenmin dat deze hinder of nadelen ten gevolge van de bestreden vergunningsbeslissing, of het risico op het ondergaan ervan, door verzoekende partij uitsluitend rechtstreeks kan/kunnen worden ondervonden. Het volstaat dat verzoekende partij de aangevoerde hinder of nadelen of het risico daarop onrechtstreeks ondervindt of kan ondervinden.

De verplichting in hoofde van derde-belanghebbenden om de hinder en nadelen (concreet) te omschrijven mag niet op een buitensporig restrictieve of formalistische wijze worden toegepast, gezien een te hoge drempel op de toegang tot de Raad afbreuk zou doen aan of onverzoenbaar zou zijn met het effectieve recht op toegang tot de rechter, zoals onder meer gewaarborgd door artikel 9, lid 3 van het verdrag van Aarhus.

3.

Zoals blijkt uit het administratief dossier en door partijen niet wordt betwist, strekt de bestreden vergunning tot de verbouwing en uitbreiding van de showroom van een bestaand garagebedrijf in woongebied, waarbij met name een aanpalende woning wordt gesloopt en ter hoogte van de straatzijde wordt vervangen door een leveringszone voor (twee) verkochte voertuigen, met daarachter een groenzone.

Verzoekende partij stelt in haar verzoekschrift met betrekking tot haar belang dat zij eigenaar en bewoner is van een woning met tuin in de onmiddellijke omgeving van het garagebedrijf, die achteraan paalt aan de garagesite. Zij wijst op de aldaar reeds bestaande parkeer- en mobiliteitshinder die wordt veroorzaakt door dit garagebedrijf, en stelt dat deze hinder nog zal toenemen, gezien de uitbreiding van de showroom een verhoging impliceert van de garage-activiteiten op het terrein.

Zoals door verzoekende partij wordt gesteld en blijkt uit het administratief dossier, is haar woning met tuin gesitueerd in de onmiddellijke omgeving van het garagebedrijf waarop de betwiste vergunning betrekking heeft, waarbij met name de (wederrechtelijke) parking op de percelen achter de garagegebouwen (op het grondgebied van Beersel) dicht tegen haar eigendom in tweede bouworde is gesitueerd. Door expliciet te wijzen op het feit dat de realisatie van de uitbreiding van de showroom bij het garagebedrijf een verhoging impliceert van de garage-activiteiten op het terrein, waardoor de aldaar reeds bestaande parkeer- en mobiliteitshinder nog zal toenemen, maakt verzoekende partij voldoende aannemelijk dat (er een risico bestaat dat) zij rechtstreekse dan wel (minstens) onrechtstreekse hinder en nadelen kan ondervinden ingevolge de bestreden beslissing. De door verzoekende partij aangevoerde bestaande mobiliteitshinder wordt overigens expliciet bevestigd in de bestreden beslissing, waarin wordt gewezen op “*de problematische parkeerbehoefte rondom het bedrijf*”, en een minstens gedeeltelijke herlocalisatie van het bedrijf wordt gesuggereerd. De door tussenkommende partij benadrukte vaststelling dat de bestreden vergunning slechts betrekking heeft op een beperkte uitbreiding van het garagebedrijf in het licht van de totaliteit van de bestaande inrichting, waarbij de huidige concessie niet wordt uitgebreid, doet daaraan geen afbreuk, gezien er nog steeds sprake blijft van een uitbreiding van het garagebedrijf in woongebied op de plaats van een af te breken woning.

5.

Gelet op voormelde vaststellingen beschikt verzoekende partij over het rechtens vereiste belang bij huidige procedure, zoals vereist door artikel 4.8.11, §1, lid 1, 3° VCRO. De exceptie van tussenkommende partij wordt verworpen.

VII. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN

A. Eerste middel

Standpunt van de partijen

1.

Verzoekende partij voert de schending aan van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen, van het materiële motiveringsbeginsel, het zorgvuldigheids- en het rechtszekerheidsbeginsel, van de artikelen 4.3.1 en 4.7.21 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (hierna: VCRO) en van artikel 5.1.0 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen (hierna: Inrichtingsbesluit) *juncto* het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse.

Zij licht het middel toe als volgt:

“ ...

16. De site is gelegen in woonzone volgens het vigerende gewestplan. Artikel 5.1.0 van het KB van 28 december 1972 geeft aan dat in dergelijke gebieden handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf mogelijk zijn, voor zover deze om redenen van een goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd.

... ”

22. Vooreerst is de mogelijkheid tot het realiseren van een (verdere uitbreiding) van een handelscomplex in woonzone onderworpen aan de toets van de goede ruimtelijke ordening.

De vraag naar de (verdere) ruimtelijke inpasbaarheid werd reeds in het KB van 1972 ingeschreven als toetssteen voor de beoordeling van elke vergunning voor handelsactiviteiten in woonzone.

Deze toets is verder in de VCRO uitgewerkt ...

De principiële overeenstemming met de gewestplanbestemming is er dus slechts in de mate dat het bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet moet worden afgezonderd.

23. Dit is precies wat in het beroep door de verzoeker werd gesuggereerd, met name dat het kritisch punt van de aanvaardbaarheid van de uitbreiding (zie ook feitelijke historiek) is bereikt en door de huidige aanvraag, met nieuwe uitbreiding wordt overschreden.

24. De PSA zowel als de bestreden beslissing lijken dit te erkennen en verwijzen hiervoor zelf naar de beleidsmatige opties:

“Gesuggereerd wordt dat een herlocalisatie van het bedrijf, of minstens een gedeelte van het bedrijf, zich opdringt. ... Het gedeelte van het goed binnen woongebied laat niet tyoe de totaliteit van de activiteit, inclusief de behoefte aan parkeerruimte, op te vangen. ...”

25. Evenwel wordt vervolgens aangegeven dat de aanvraag van 54 m² slechts 1.3 % uitmaakt van de totaliteit van de bebouwing en verder dat er geen uitbreiding van concessies is maar van concessievoorwaarden.

26. Kortom, de aanvaardbaarheid' omtrent het erkende bereikte (en overschreden) kritisch punt, wordt niet bekeken vanuit de goede ruimtelijke ordening maar louter vanuit twee elementen dewelke niet in de VCRO (artikel 4.3.1 VCRO) vermeld staat, met name:

- a. Een commercieel element: de door de aanvrager toegegeven vereiste van de concessiehouder*
- b. Een % op de totaliteit.*

27. Geen van beide toetsstenen staan als criterium van goede ruimtelijke ordening vermeld en kunnen dus deel uitmaken van een deugdelijk materieel gemotiveerde, zorgvuldige beslissing die de beoordeling van de inpasbaarheid overlaat aan het criterium 'goede ruimtelijke ordening'.

28. Daarenboven blijkt uit de bestreden beslissing letterlijk dat:

“het bedrijf met de geplande uitbreiding en regularisatie van de al aangelegde parking (sinds kort na 2000) de draagkracht van de plaats overschrijdt. ...”

29. Er wordt vanuit de goede ruimtelijke ordening dan ook nergens verklaard of op zorgvuldige wijze geduïd hoe deze uitbreiding dan wel te verantwoorden is, temeer nu de parking waarvan sprake illegaal is en er derhalve geen rekening mee kan worden gehouden.

Tmeer nu uit de bestreden beslissing blijkt dat het (door de verzoekster gesuggereerd) planologisch attest werd ingetrokken.

Ook de historiek met de splitsing (op verzoek van de gemeente) van de concessies en activiteiten toont al de oninpasbaarheid aan.

Het wordt dan ook niet (ruimtelijk) verantwoord waarom toch nog een woning kan worden opgeofferd in functie van het bedrijf.

30. De bedenkingen van de verzoekster in haar beroepsschrift worden in de bestreden beslissing enerzijds bevestigd, doch anderzijds wordt toch vergund, vanuit louter commerciële overwegingen, die blijkbaar zwaarder doorwegen dan de ruimtelijke motieven, die niet betrokken worden.

Ook de aanvrager zelf geraakte tijdens de hoorzitting niet verder dan commerciële motieven. De bestreden beslissing schrijft dit (p.2) neer, waar het verweer wordt samengevat als bevestiging dat de aanvraag een voorwaarde is vanuit de concessiehouder, om de concessie te behouden.

31. Dergelijke beslissing schendt de gewestplanbestemming, artikel 5.1.0 van het voormeld KB en de erin vervatte toets van artikel 4.3.1. VCRO, meer de zorgvuldigheids- en motiveringstoets, die erin vervat zit.

32. Verder: De bestreden beslissing is intern tegenstrijdig waar zij wel de uitbreiding vergunt, maar aangeeft dat het bijkomend creëren van deze oppervlakte geen impact zal hebben, terwijl de bestreden beslissing wel erkent dat hierdoor extra voertuigen het terrein aandoen (naar bezoek, handelaars, voertuigen,...) toe. Deze zuivere vaststellingen genereren derhalve een dynamiek die op het openbaar domein wordt afgewenteld, waar nu reeds een verkeerscongestie bestaat door de ongelukkige ligging van de site, waar een drukke toegangsweg tot de kern wordt afgesloten bij laden en lossen op de openbare weg.

33. Dit alles terwijl tegelijk (terecht) de laad- en loskade wordt uitgesloten uit de vergunning en wordt toegegeven dat er geen alternatieven aanwezig zijn.

34. Op de hoorzitting legde de aanvrager het bewijs voor dat vrachtwagenbewegingen niet anders via de (geweigerde) laad- en loskade. Het terrein oprijden naar achteren toe is door de helling niet mogelijk. Draaien op eigen terrein is evenwel mogelijk. De simulaties van de aanvrager, neergelegd ter zitting, tonen de tegenstrijdigheid en onmogelijkheid aan.

35. Derhalve wordt een bijkomende activiteit (uitbreiding van showroom is meer wagens in de showroom) vergund onder het (vergrote) probleem van de mobiliteit en levering op te lossen.

36. Meer nog, ter zitting werd door de gouverneur openlijk de vraag gesteld, hoe een garage verder kan uitbreiden, terwijl geen rekening kan gehouden worden met de illegale parking achteraan...toch wordt vergund, zonder oplossing.

37. Om dit te verantwoorden wordt blijkbaar verwezen naar de 'te regulariseren' parking. Deze aanvraag loopt niet en kan niet in rekening worden gebracht, gezien het over een woonuitbreidingsgebied, binnengebied gaat.

De bestreden beslissing erkent nochtans de (onoverkomelijke) problemen met die vraag:

“e) De voorliggende aanvraag dient in samenhang met de uitbreiding van het bedrijf op grondgebied Beersel beoordeeld te worden. Hier wordt de regularisatie en uitbreiding van een parkeerruimte tot ca. 265 wagens beoogd (waarvan al ca.150 bestaand en een deel verplaatsing van de huidige strook voor het gebouw).

... Gezien de ligging in woonuitbreidingsgebied en overheen het tracé van een voetweg zijn er planologische en juridische obstakels hiertoe en werd nog geen stedenbouwkundige aanvraag gedaan.”

Dit alles geldt des te meer waar verderop (bij de uitsluiting van de laad- en loskade) wordt geargumenteed dat:

“Belangrijk om hierbij op te merken is dat het laden en lossen van wagens in grote mate, samenhangt met de enorme parkeerfaciliteiten die beoogd worden op de omliggende terreinen en waarvoor op dit ogenblik geen wettelijk kader tot vergunnen bestaat. ...”

38. Waar de 'uitbreiding' voor de showroom 'aanvaardbaar' lijkt volgens de bestreden beslissing geldt de omgekeerde redenering voor de laad- en loskade, waarbij zelfs expliciet wordt erkend dat deze problematisch is, gecombineerd met de illegale parking; meer nog dat de illegale parking een rechtvaardiging te meer is om de vergunning (deels) te weigeren.

Waar de beroepsindiener er reeds op gewezen heeft, in zijn beroepsschrift dat de aanvraag met uitbreiding niet kon, omdat de parking illegaal was, wordt dit wel voor de laad- en loskade in rekening gebracht maar niet voor de showroom....

39. De bestreden beslissing is dan ook intern tegenstrijdig en schendt voormelde bepalingen en beginselen.

...

Zij voegt hieraan in haar wederantwoordnota nog het volgende toe:

“

33. Dat de tussenkomenende partij zich beroept op de verworven rechten en in het verleden verkregen vergunningen, is geen bewijs dat de uitbreiding die het voorwerp is van de vergunningsaanvraag verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening.

De Raad heeft ... reeds aangegeven dat een vergunningverlenende overheid zich steeds moet baseren op het dossier zoals het voor haar wordt gebracht en men zich als aanvrager of als vergunningverlenende overheid niet kan baseren op “verworvenheden”. Het ‘vertrouwensbeginsel’ of ‘gerechtvaardigde verwachtingen’ zijn geen onderdelen van goede ruimtelijke ordening.

De volledige inrichting moet inpasbaar zijn en na de aanvraag blijven binnen het geheel, niet enkel de uitbreiding op zich mag bekeken worden. Anders wordt de regelgeving uitgehold en kan geen enkele uitbreiding na een principiële beslissing in aanvaardbaarheid worden tegengehouden om reden van het overschrijven van de kritische grens van het ‘aanvaardbare’.

Dit wil zeggen dat ook de parking, die illegaal werd gerealiseerd, wel degelijk in overweging dient genomen te worden, niet om als onderdeel/vorm van de handhaving (wat niet tot de bevoegdheid van de deputatie behoort) te dienen, maar wel om vast te stellen, dat de inpassing op het ogenblik voor de aanvraag reeds zijn ‘kritisch’ punt had bereikt en tevens vast te stellen dat de mobiliteits- en inpassingsproblematiek er enkel slechter op kan worden na vergunning.

De overweging in de bestreden beslissing “dat het bedrijf met de geplande uitbreiding en regularisatie van de al aangelegde parking (sinds kort na 2000) de draagkracht van de plaats overschrijdt” heeft dus wel degelijk te maken met de ‘uitbreiding’ die middels huidige procedure gevraagd werd.

...”

2.

Verwerende partij betwist de gegrondheid van het middel als volgt:

“ ...

1. In het eerste onderdeel beweert de verzoekende partij dat niet op afdoende wijze zou zijn gemotiveerd waarom het bedrijf niet in een daartoe aangewezen (bestemmings)gebied moet worden afgezonderd. Volgens de verzoekende partij worden slechts een commercieel element en de hoegrootte van de uitbreiding in overweging genomen, wat volgens haar louter commerciële redenen zijn.

...

Volgens artikel 5.1.1.0 van het inrichtingsbesluit kunnen handelsruimten worden ingeplant in een woongebied voor zover deze functies om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd en zij verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving. De hoofdfunctie in een woongebied is dus “wonen”, maar nevenbestemmingen zijn toegelaten voor zover zij de hoofdfunctie niet in het gedrang brengen. De vraag of een bepaalde bedrijvigheid kan worden ingeplant – in casu uitgebreid – in een woongebied valt bijgevolg samen met de vraag of dit bedrijf verenigbaar is met de

goede ruimtelijke ordening van het gebied, waarin uiteraard ook de onmiddellijke omgeving is begrepen.

De bestreden beslissing overweegt op dit punt onder meer als volgt ...

Hieruit blijkt, in tegenstelling tot wat de verzoekende partij beweert, dat de verenigbaarheid van de handelsactiviteit met het woongebied op een grondige en afdoende wijze is beoordeeld in de bestreden beslissing. De deputatie oordeelt dat de bestaande bebouwing binnen het woongebied verder kan functioneren en dat in het licht van de bestemming van enige garage-activiteit binnen het gedeelte van het perceel in woongebied moet worden vastgesteld dat:

- De uitbreiding van de showroom met 54 m², of 1.3% op het totaal van de bebouwing, waar twee wagens voor levering kunnen gestald worden, er niet toe kan leiden dat het kritische punt waarboven het bedrijf niet langer verenigbaar zou zijn met het woongebied, overschreden wordt,*
- Met deze uitbreiding ook een grondstrook wordt toegevoegd die inbuffering naar de volgende tuinen toelaat en de relatieve terreinbezetting en bebouwingsindex ook daalt,*
- De stalling voor twee wagens geen uitbreiding van de concessie is, maar een concessievoorwaarde die niet in relatie staat tot de problematische parkeerbehoefte rondom het bedrijf.*

Deze overwegingen hebben betrekking op de hoegrootheid van de uitbreiding van de garage, de terreinbezetting, de inbuffering en de impact van de nieuwe parkeerplaatsen.

Zij hebben dus wel degelijk betrekking op elementen die van belang zijn bij de afweging van de inpasbaarheid van een handelsactiviteit in woongebied. De bewering van de verzoekende partij dat het zou gaan om louter commerciële overwegingen mist feitelijke grondslag.

De verzoekende partij tracht in dat verband enkele overwegingen uit de bestreden beslissing uit hun context te halen. Tevergeefs aangezien de deputatie duidelijk oordeelt dat de uitbreiding enkel mogelijk is voor zover de vergunde activiteit wordt beperkt tot het woongebied. Een regularisatie van de parkeerplaatsen in het woonuitbreidingsgebied is volgens de deputatie uitgesloten. Dit wordt duidelijk aangegeven in de bestreden beslissing, in tegenstelling tot wat de verzoekende partij beweert.

2. Volgens de verzoekende partij is de bestreden beslissing intern tegenstrijdig wat betreft de mobiliteit (tweede onderdeel). Zij wijst erop dat de bestreden beslissing enerzijds akte neemt van de uitbreiding van de showroom (met meer voertuigen tot gevolg) maar anderzijds oordeelt dat deze uitbreiding geen impact zal hebben op de mobiliteit. Voorts wordt de uitbreiding van de showroom aanvaardbaar geacht maar de aanleg van een laad- en loskade niet waarbij de illegale parking slechts bij de laatste aan bod komt, wat volgens de verzoekende partij tegenstrijdig is.

Wat betreft het eerste argument gaat de verzoekende partij volledig voorbij aan de volgende overweging in de bestreden beslissing ...

In de bestreden beslissing wordt, in tegenstelling tot wat de verzoekende partij beweert, wel degelijk een concrete afweging gemaakt van de impact van de twee extra plaatsen in de showroom. De deputatie komt tot de conclusie dat de 'twee extra plaatsen in de showroom op geen enkele wijze de bedrijfsvoering meer dynamisch zullen maken of grotere verkeersstromen zullen genereren'. Deze overweging is geenszins tegenstrijdig met de geplande uitbreiding van de showroom. Integendeel, zij houdt er rechtstreeks verband mee.

Het argument van de verzoekende partij dat bij de uitbreiding van de showroom onterecht geen rekening wordt gehouden met de illegale parking, terwijl dit bij de uitsluiting van de laad- en loskade wel het geval is, moet eveneens worden verworpen. Immers, de laad- en loszone wordt hoofdzakelijk uitgesloten wegens veiligheidsredenen ...

Uit de bestreden beslissing volgt duidelijk dat de verwerende partij van oordeel is dat het laden en lossen wegens veiligheidsredenen niet kan gebeuren op de zogenaamde laad- en losstrook, en dat het laden en lossen moet gebeuren op het terrein van de aanvrager. De illegale parking wordt wel vernoemd bij de uitsluiting van de laad- en loskade, maar dit is niet de hoofdreden om de kade niet te vergunnen.

Bovendien blijkt duidelijk uit de bestreden beslissing dat ook bij de beoordeling van de uitbreiding van de showroom rekening is gehouden met de illegale parking. In de overweging (e) van de bestreden beslissing wordt duidelijk uiteengezet dat de uitbreiding van het bedrijf gekoppeld aan de (illegale) parking de draagkracht van het woongebied overschrijdt. Het is daarom dat de deputatie de beperkte uitbreiding van de showroom linkt aan een beperking van de bedrijfsactiviteit binnen het woongebied (vergund).

De impact van de illegale parking is dus wel degelijk besproken in de bestreden beslissing, zowel bij de vergunde uitbreiding als bij de uitsluiting van de laad- en loskade. Aangezien de argumentatie van de verzoekende partij vertrekt van een foute lezing van de bestreden beslissing moet worden vastgesteld dat zij feitelijke grondslag mist.

... ”

3.

Tussenkomen de partij betwist de gegrondheid van het middel in haar schriftelijke uiteenzetting als volgt:

“ ...

Zoals gesteld en aangetoond in de feitenweergave ligt de garage van tussenkomen de partij, en in ieder geval het gedeelte dat het voorwerp uitmaakt van huidige procedure volgens het gewestplan Halle - Vilvoorde - Asse (KB 07/03/1977) in woongebied.

Volgens artikel 5.1.0 van het KB van 28 december 1972 houdende de inrichting en toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen zijn woongebieden bestemd voor ...

Verzoekende partij betwist niet dat een garage-activiteit op zich verenigbaar is met de bestemming van woongebied, en eigenlijk ook geen inrichting is die omwille van de goede ruimtelijke ordening in een daartoe aangewezen gebied afgezonderd zou moeten worden. Zij stelt echter dat de garage van tussenkomen de partij door haar jarenlange expansie zodanig groot geworden is dat zij, hoewel dit oorspronkelijk wel het geval was, nu niet meer in overeenstemming zou zijn met de bestemming van woongebied. Zij zou volgens verzoekster niet meer op de huidige locatie behouden kunnen blijven en geherlocaliseerd moeten worden. Om deze reden zou de aanvraag tot beperkte uitbreiding, die niet meer inhoudt dan 54 m² toe te voegen als leveringszone, geweigerd moeten worden.

Verzoekende partij vergeet echter dat huidige procedure geen afbreuk kan doen aan verworven rechten en in het verleden verkregen vergunningen, waar op definitieve wijze beslist werd dat de Don Bosco garage een zone-eigen bedrijf is, verenigbaar met de bestemming van woongebied. Met andere woorden: zelfs zonder de in huidige procedure gevraagde beperkte uitbreiding, kan en mag deze garage op de huidige locatie behouden blijven. Ingevolge de historisch gegroeide uitbreidingen is de garage niet plots zonevreemd (in de zin van: vergund maar strijdig met de bestemmingsvoorschriften) geworden... Mogelijks meent men dat een herlocalisatie op termijn overwogen zou moeten worden (een standpunt dat tussenkomen de partij betwist), maar dit op zich brengt het vergunde zone-eigen karakter niet in het gedrang.

Bijgevolg kan bij de beoordeling van de vergunbaarheid in het algemeen, en de verenigbaarheid met de gewestplanbestemming in het bijzonder, ook alleen maar rekening gehouden worden met het voorwerp van huidige vergunningsaanvraag, nu de rest niet meer in vraag gesteld kan worden: men kan en mag alleen maar beoordelen of het voorwerp van hetgeen aangevraagd wordt, in overeenstemming is met de bestemming van het woongebied.

Hiermee rekening houdend, heeft de verwerende partij terecht geoordeeld dat een beperkte uitbreiding van een bestaande, vergunde garage met een oppervlakte van 54 m², of 1,3% van de totale oppervlakte, die geen capaciteitstoename tot gevolg heeft maar in tegendeel de terreinbezetting doet dalen, niet strijdig is met de bestemming van woongebied.

Integendeel: terecht wordt in de bestreden beslissing geconcludeerd dat de uitbreiding zelfs een verbetering betekent op vlak van goede ruimtelijke ordening nu dit, zonder capaciteitsuitbreiding, een aantal handelingen binnen de garage-activiteiten vergemakkelijkt.

...

Uit dit besluit alleen al (dat samen met de motivering van de beslissing gelezen moet worden) blijkt afdoende dat verwerende partij wel degelijk de verenigbaarheid van de aanvraag met de bestemmingsvoorschriften (en langs die weg ook al met de goede ruimtelijke ordening) onderzocht heeft en op kennelijk redelijke motieven geoordeeld heeft dat de aanvraag in overeenstemming is met de bestemming van woongebied. Verzoekende partij slaagt er niet in om aan te tonen dat deze argumenten niet afdoende zouden zijn of dat deze beoordeling onzorgvuldig zou zijn gebeurd. Uit het bovenstaande blijkt immers dat verwerende partij wel degelijk met méér dan enkel 'een commercieel element' (de eisen van de concessiegever) en 'een % op de totaliteit' rekening gehouden heeft, zoals verzoekster voorhoudt.

Zoals gezegd doet het loutere feit dat de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar wel aangaf dat een herlocalisatie in overweging genomen moet worden hier geen afbreuk aan. Immers, men moet dit standpunt in de juiste context bekijken, en dit was deze van de beoordeling van de mogelijkheid om een planologisch attest te bekomen en hiermee een achterliggende parking (die verzoekende partij een doorn in het oog is) te vergunnen. Een planologisch attest strekt ertoe het bedrijf op korte en op lange termijn uit te breiden binnen een zone waarin dit vandaag niet mogelijk is (in casu het woonuitbreidingsgebied) en heeft niets te maken met de beperkte uitbreiding binnen het woongebied die in huidige procedure aangevraagd werd. Het is in het kader van de gewenste uitbreiding naar achter toe – die geen voorwerp uitmaakte van de aanvraag – dat gewezen werd op het ongunstig advies van verwerende partij over de vraag tot planologisch attest, waarbij een herlocalisatie gesuggereerd werd.

Waar verwerende partij in de bestreden beslissing overweegt: "Vastgesteld wordt dat het bedrijf met de geplande uitbreiding en regularisatie van de al aangelegde parking (sinds kort na 2000) de draagkracht van de plaats overschrijdt" heeft dit dus niets te maken met de 'uitbreiding' die middels huidige procedure gevraagd werd en die, zoals verwerende partij terecht vaststelt, geen aanmerkelijke ruimtelijke impact heeft.

Gelet op dit alles moet gecontroleerd worden dat verwerende partij op afdoende en kennelijk redelijke motieven geoordeeld heeft dat de aanvraag verenigbaar is met de bestemming van woongebied en dat het voorwerp van de vergunning, zijnde een uiterst beperkte uitbreiding zonder capaciteitsverhoging niet om redenen van goede ruimtelijke ordening moet worden afgezonderd in een daarvoor bestemd gebied.

..."

Zij voegt hieraan in haar laatste schriftelijke uiteenzetting nog het volgende toe:

" ...

Verzoekende partij vergeet echter dat huidige procedure geen afbreuk kan doen aan verworven rechten en in het verleden verkregen vergunningen ...

Verzoekende partij betwist dit in haar wederantwoordnota, verwijzend naar een arrest van uw Raad ... waaruit volgens verzoekster zou volgen dat een vergunningverlenende overheid zich niet kan baseren op 'verworvenheden'. De context van dat arrest is echter fundamenteel verschillend, waar het daar ging over de aanvraag van een vergunning voor de bouw van een woning die eerder al vergund was, maar niet conform de vergunde plannen werd gebouwd. Hiervan oordeelde Uw Raad dat het gegeven dat eerder een vergunning was afgeleverd voor

een woning niet volstond om de nieuwe vergunning ook te verlenen. Deze situatie is hier echter niet aan de orde. Het standpunt van tussenkomende partij is daarentegen dat het loutere gegeven dat middels huidige aanvraag een uiterst beperkte uitbreiding wordt aangevraagd, dit niet tot gevolg heeft dat de bestaande inrichting, die steeds vergund werd, plots strijdig zou zijn geworden met de bestemmingsvoorschriften.

...

Beoordeling door de Raad

1.

Verzoekende partij stelt in essentie dat de bestreden beslissing geen pertinente motieven inzake goede ruimtelijke ordening bevat, op basis waarvan afdoende blijkt dat het garagebedrijf, met de gevraagde uitbreiding van de showroom op de plaats van een aanpalende woning, aldaar nog langer conform is met de gewestplanbestemming woongebied, en niet om redenen van goede ruimtelijke ordening in een daartoe aangewezen gebied moet worden afgezonderd. Zij stelt tevens dat de bestreden beslissing terzake intern tegenstrijdig is gemotiveerd, gezien enerzijds wordt geoordeeld dat de uitbreiding van de showroom geen bijkomende ruimtelijke impact zal hebben, maar anderzijds wordt erkend dat de garage-activiteiten hierdoor zullen toenemen, terwijl de bestaande mobiliteitsproblematiek op het openbaar domein, inzonderheid in het kader van de levering van voertuigen, door de weigering van de laad- en loskade vooraan het garagebedrijf niet wordt opgelost, en er abstractie wordt gemaakt van de wederrechtelijke parking achteraan de garagegebouwen.

2.

Artikel 4.3.1 VCRO luidt (in de toepasselijke versie) als volgt:

“§1. Een vergunning wordt geweigerd:

1° indien het aangevraagde onverenigbaar is met:

a) stedenbouwkundige voorschriften ..., voor zover daarvan niet op geldige wijze is afgeweken.

b) een goede ruimtelijke ordening;

Overeenkomstig geciteerd artikel dient verwerende partij - als vergunningverlenende overheid - op concrete wijze, en met inachtneming van de adviezen en de argumentatie in het beroepschrift van verzoekende partij, te onderzoeken of de aanvraag beantwoordt aan de stedenbouwkundige voorschriften van het geldende gewestplan, evenals aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening, waarbij zij de noodzakelijke of relevante aandachtspunten en criteria bij haar beoordeling dient te betrekken. De Raad kan zijn beoordeling hieromtrent niet in de plaats stellen van die van de vergunningverlenende overheid. In de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidsstoezicht is hij enkel bevoegd om na te gaan of 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 in redelijkheid tot haar -bestreden- beslissing is kunnen komen. Een kennelijk onredelijke beslissing zal slechts voorliggen wanneer de Raad vaststelt dat de beslissing van 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 verwerende partij in haar -bestreden- beslissing duidelijk de met de goede ruimtelijke ordening 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.

Artikel 5.1.0 Inrichtingsbesluit luidt als volgt:

“ ...

De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om reden van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, ...

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

...”

Overeenkomstig geciteerd artikel kunnen inrichtingen voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf in een woongebied enkel worden toegestaan indien zij niet wegens de taken van bedrijf die zij uitvoeren, om redenen van goede ruimtelijke ordening, in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, en met name bestaanbaar zijn met de bestemming woongebied, en indien zij verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving. Bij het beoordelen van de bestaanbaarheid van de inrichting met de bestemming woongebied dient rekening te worden gehouden met de aard en de omvang van de inrichting, waardoor deze laatste inzonderheid om redenen van ruimtelijke ordening niet in het betrokken woongebied kan worden ingeplant, ofwel wegens het intrinsiek hinderlijk of storend karakter van de inrichting, ofwel wegens het bijzonder karakter van het woongebied. Bij het beoordelen van de verenigbaarheid van de inrichting met de onmiddellijke omgeving dient te worden uitgegaan 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.

4.

Zoals blijkt uit het administratief dossier en door partijen niet wordt betwist, beoogt de aanvraag onder meer de uitbreiding van de showroom van een bestaand garagebedrijf in woongebied, dat moet worden gekwalificeerd als een inrichting voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf in de zin van hoger geciteerd artikel 5.1.0 Inrichtingsbesluit. Het stond derhalve aan verwerende partij om te onderzoeken en te motiveren in hoeverre het bedrijf (nog) voldoet aan de dubbele voorwaarde dat zij bestaanbaar moet zijn met de bestemming woongebied en verenigbaar met de onmiddellijke omgeving. Dit geldt des te meer in het licht van de argumentatie in het administratief beroepschrift van onder meer verzoekende partij, waarin zowel de strijdigheid van de aanvraag met de gewestplanbestemming als de onverenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening werd aangevoerd.

Hoewel de bestreden beslissing enkel een stedenbouwkundige vergunning verleent voor de uitbreiding van de showroom van het bestaande garagebedrijf, door de vervanging ter hoogte van de straatzijde van een te slopen aanpalende woning door een leveringszone voor verkochte voertuigen (die met een oppervlakte van 54 m² en een volume van 203 m³ plaats biedt voor het stallen van twee auto's met het oog op levering), stond het aan verwerende partij om bij haar beoordeling van de toelaatbaarheid van het bedrijf in woongebied rekening te houden met de omvang van het volledige bedrijf. Derhalve diende verwerende partij niet alleen de uitbreiding van de showroom op zich te beoordelen, maar moest zij tevens rekening houden met de reeds bestaande constructies, zodat zij de totaliteit van het garagebedrijf in haar ruimtelijke beoordeling diende te betrekken. In die optiek wordt in de bestreden beslissing terecht overwogen dat “*de voorliggende aanvraag in samenhang met de uitbreiding van het bedrijf op grondgebied Beersel dient beoordeeld te worden*”.

5.

Verwerende partij overweegt met betrekking tot de bestaanbaarheid van de aanvraag met de bestemming woongebied en haar verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving in de bestreden beslissing het volgende:

“ ...

a) ... De uitbreiding van de showroom vindt plaats in het woongebied. ... Het uitbreiden van de showroom van een bestaand garagebedrijf is in overeenstemming met de planologische bestemmingsbepalingen voor de plaats.

Het gedeelte van de parkeerruimte op grondgebied van Halle ligt ook volledig in woongebied. De inrichting van parkeerruimte bij een garagebedrijf is in overeenstemming met de planologische bestemmingsbepalingen voor het woongebied, evenals de inrichting van een laad- en losruimte.

...

e) De voorliggende aanvraag dient in samenhang met de uitbreiding van het bedrijf op grondgebied Beersel beoordeeld te worden. Hier wordt de regularisatie en uitbreiding van een parkeerruimte tot ca. 265 wagens beoogd (waarvan al ca. 150 bestaand en een deel verplaatsing van de huidige strook voor het gebouw).

De bedoeling is een totale parkeercapaciteit in het eigendom over de gemeentegrens te bereiken van ca. 300 wagens. Gezien de ligging in woonuitbreidingsgebied en overheen het tracé van een voetweg zijn er planologische en juridische obstakels hiertoe en werd nog geen stedenbouwkundige aanvraag gedaan.

...

Gesuggereerd wordt dat een herlocalisatie van het bedrijf, of minstens een gedeelte van het bedrijf, zich opdringt. ... Vastgesteld wordt dat het bedrijf met de geplande uitbreiding en regularisatie van de al aangelegde parking (sinds kort na 2000) de draagkracht van de plaats overschrijdt. Een verdere expansie van het bedrijf op deze locatie strijdt ook met de beleidsmatige opties voor de plaats zoals die vertaald werden in het structuurplanningsproces. Het gedeelte van het goed binnen woongebied laat niet toe de totaliteit van de activiteit, inclusief de behoefte aan parkeerruimte op te vangen. Anderzijds is het plausibel dat de bestaande bebouwing binnen het woongebied verder kan functioneren na een inkrimping/opdeling van de bedrijfsvoering.

In het licht van de bestendiging van enige garage-activiteit binnen het gedeelte van het perceel in woongebied dient gesteld dat de uitbreiding van de showroom met 54m², of 1.3% op het totaal van de bebouwing, waar twee wagens voor levering kunnen gestald worden, er niet toe kan leiden dat het kritische punt waarboven het bedrijf niet langer verenigbaar zou zijn met het woongebied overschreden wordt. Temeer daar met deze uitbreiding ook een grondstrook wordt toegevoegd die inbuffering naar de volgende tuinen toelaat en aldus een relatieve terreinbezetting en bebouwingsindex ook daalt. Het stallen van de wagens op een voorbehouden plaats voor aflevering is enkel een klantgerichte ingreep ... zonder dit iets verandert aan de capaciteit van de garage inzake verkoop of herstellingen en heeft dus geen enkele impact op de dynamiek van het bedrijf. Het is geen uitbreiding van de concessie maar een concessievoorwaarde. Deze plaatsen staan ook op geen enkele manier in relatie tot de problematische parkeerbehoefte rondom het bedrijf.

Opgemerkt moet wel worden dat vandaag de voor- en achtertuinstrook bij deze woning ook al benomen is voor het stallen van wagens, wat strijdt met een goede ruimtelijke ordening. Op de plannen wordt de voortuinstrook vrijgemaakt als oprit naar de poort in de showroom en wordt tot op ca. 44m vanaf de voorgevel in een groenstrook voorzien naast het pad, afgeboord met hagen. Daarachter is nog een strook van ruim 10m verhard zonder duidelijke bestemming. Er dient vermeden te worden dat de inname door wagens bestendigd wordt. Het is wenselijk om op te leggen dat deze strook, met geïncorporeerd pad, steeds groen dient te blijven en geenszins voor het stallen van wagens mag worden gebruikt. ...

...

g) Inzake de strook voorliggend aan de showroom wordt op de plannen opgenomen dat deze een 'laad- en loszone' is, in de praktijk is dit vandaag een parkeerstrook waar dwars

geparkeerd wordt. De praktijk van dwarsparkeren wordt overal langs de gewestwegen bestreden en er wordt gestreefd naar. parkeerstroken die met maximaal één in- en/of uitrit worden bediend, teneinde de potentiële conflictzones te vermijden, de veiligheid te verbeteren en de doorstroming over de gewestweg. De omvorming naar laad- en loszone is hierbij in overleg met het Agentschap Wegen en Verkeer tot stand gekomen ... Deze optie verhelpt ook aan het laden en lossen op de steenweg zelf, met obstructies tot gevolg.

Niettemin heeft de gemeente dit deel van de aanvraag uit de vergunning gesloten ... Er wordt daarbij gevreesd voor de veiligheid van de fietsers bij het oversteken van het fietspad. Er kan worden bijgetreden dat de manoeuvres die door de vrachtwagens moeten gemaakt worden om in de langsrichting het fietspad over te steken niet veilig is, en minstens minder veilig dan dwars het terrein op te rijden om naast of achter het gebouw te laden en lossen.

Belangrijk om hierbij op te merken is dat het laden en lossen van wagens in grote mate, samenhangt met de enorme parkeerfaciliteiten die beoogd worden op de omliggende terreinen en waarvoor op dit ogenblik geen wettelijk kader tot vergunnen bestaat. Garages kunnen perfect functioneren zonder een grootschalige stock aan wagens op het eigen terrein en zonder de bijhorende behoefte aan een laad- en loszone voor veelvuldig gebruik. De rechtstreekse relatie met de niet-vergunbare parkeerfaciliteiten maakt dat de uitsluiting van dit deel van de aanvraag des te meer gerechtvaardigd is.

h) ... Principieel kan ingestemd worden met de inrichting van een parking bij het garagecomplex, gezien het een logische noodwendigheid is die volgt op de vergunningen die eerder werden verleend, maar er dringt zich een grondige aanpassing op van deze voorziening.

i) ... kunnen voor wat betreft het onderdeel van de uitbouw van de showroom geen opmerkingen gemaakt worden inzake hinderaspecten ... De aanvraag heeft geen impact op de mobiliteit. De extra verkeersintensiteit werd al tot stand gebracht bij een voorgaande fundamentele uitbreiding van het bedrijf, de twee extra plaatsen in de showroom zullen op geen enkele wijze de bedrijfsvoering meer dynamisch maken of grotere verkeersstromen genereren.

...

Op basis van geciteerde overwegingen blijkt niet dat verwerende partij afdoende concreet en zorgvuldig onderzocht en motiveerde in hoeverre het volledige garagebedrijf, met name zowel de bestaande onderdelen hiervan als de (beperkte) uitbreiding van de showroom, gelet op de aard, de omvang en de hinderaspecten, inzonderheid de mobiliteitshinder die de totale bedrijvigheid met zich meebrengt, (nog) bestaanbaar is met de woonbestemming en verenigbaar met de onmiddellijke omgeving, waaronder de woning met tuin van verzoekende partij.

Het standpunt in de bestreden beslissing dat “de uitbreiding van de showroom met 54m², of 1.3% op het totaal van de bebouwing, waar twee wagens voor levering kunnen gestald worden, er niet toe kan leiden dat het kritische punt waarboven het bedrijf niet langer verenigbaar zou zijn met het woongebied overschreden wordt”, vormt geen afdoende motivering waaruit blijkt dat het garagebedrijf ook na de uitbreiding, in zijn totaliteit nog toelaatbaar is in het woongebied aldaar, en verenigbaar is met de aansluitende woningen met diepe tuinen. De overwegingen dat “het stallen van de wagens op een voorbehouden plaats voor aflevering (niets) verandert aan de capaciteit van de garage inzake verkoop of herstellingen en dus geen enkele impact heeft op de dynamiek van het bedrijf”, dat “deze plaatsen ook op geen enkele manier in relatie staan tot de problematische parkeerbehoefte rondom het bedrijf”, en dat “de aanvraag geen impact heeft op de mobiliteit”, gezien “de extra verkeersintensiteit al tot stand werd gebracht bij een voorgaande fundamentele uitbreiding van het bedrijf” en “de twee extra plaatsen in de showroom op geen enkele wijze de bedrijfsvoering meer dynamisch zullen maken of grotere verkeersstromen genereren”, vormen in dit kader geen afdoende motivering.

Het kan bezwaarlijk ernstig worden betwist dat de (fysieke en ruimtelijk relevante) uitbreiding van de showroom voor het stallen van twee bijkomende auto's met het oog op levering (hoe klein ook) wel degelijk in relatie staat tot de capaciteit van het garagebedrijf inzake verkoop, die op zijn beurt tevens in relatie staat met de dynamiek van de overige onderdelen van het garagebedrijf (en de daaruit voortvloeiende parkeerproblematiek en mobiliteitshinder bij levering van auto's met het oog op verkoop), die samen de oorzaak vormen voor de door verwerende partij erkende *"problematische parkeerbehoefte rondom het bedrijf"*. De uitbreiding op de plaats van een af te breken woning betreft ondanks de beperkte oppervlakte en het beperkte volume *"een verdere expansie van het bedrijf op deze locatie"* ten nadele van de principiële woonbestemming, hoewel verwerende partij oordeelt dat dit *"strijdt met de beleidsmatige opties voor de plaats zoals die vertaald werden in het structuurplanningsproces"*. In die optiek is de vaststelling in de bestreden beslissing dat *"het gedeelte van het goed binnen woongebied niet toelaat de totaliteit van de activiteit, inclusief de behoefte aan parkeerruimte op te vangen"* (maar dat *"het plausibel is dat de bestaande bebouwing binnen het woongebied verder kan functioneren na een inkrimping/opdeling van de bedrijfsvoering"*), tegenstrijdig met de toelating voor de uitbreiding van de showroom *"in het licht van de bestemming van enige garage-activiteit binnen het gedeelte van het perceel in woongebied"*. Zolang de totaliteit van de garage-activiteiten, inclusief de benodigde parkeerplaatsen (en de daarmee gerelateerde laad- en loszone) volgens verwerende partij niet kan worden uitgeoefend in overeenstemming met het geldende gewestplan, waarbij zij zelfs expliciet minstens een gedeeltelijke herlocalisatie van het garagebedrijf suggereert, valt niet in te zien waarom er ondertussen toelating wordt gegeven om de showroom in woongebied uit te breiden, gezien dergelijke uitbreiding duidelijk kadert in de verderzetting (en uitbreiding) van deze garage-activiteiten op dezelfde locatie. De opmerking in de bestreden beslissing dat *"het laden en lossen van wagens in grote mate samenhangt met de enorme parkeerfaciliteiten die beoogd worden op de omliggende terreinen en waarvoor op dit ogenblik geen wettelijk kader tot vergunnen bestaat"*, maar dat *"garages perfect kunnen functioneren zonder een grootschalige stock aan wagens op het eigen terrein en zonder de bijhorende behoefte aan een laad- en loszone voor veelvuldig gebruik"*, doet geen afbreuk aan voormeld oordeel, gezien uit voorliggende aanvraag evenals uit de overige aanvragen van tussenkomende partij met betrekking tot haar garagebedrijf (inzonderheid het planologisch attest) duidelijk blijkt dat zij (vooralsnog) de totaliteit van de aldaar bestaande garage-activiteiten minstens wenst te bestendigen.

Het voorwerp van de bestreden vergunning heeft bovendien wel degelijk invloed op de aldaar reeds bestaande parkeerproblematiek (als onderdeel van de mobiliteitshinder), gezien er in beginsel niet langer zal kunnen worden geparkeerd ter hoogte van de voor- en achterzijde van de te slopen woning. Terwijl volgens de bestreden beslissing *"vandaag de voor- en achtertuinstrook bij deze woning ook al benomen is voor het stallen van wagens"*, zal dit ingevolge de tenuitvoerlegging van deze beslissing niet langer mogelijk zijn, vermits *"de voortuinstrook op de plannen wordt vrijgemaakt als oprit naar de poort in de showroom"*, en wat betreft de achtertuinstrook *"dient vermeden te worden dat de inname door wagens bestendigd wordt"* en *"het wenselijk is om op te leggen dat deze strook steeds groen dient te blijven en geenszins voor het stallen van wagens mag worden gebruikt"*. Hoewel tussenkomende partij in haar aanvraag voorzag om het verlies aan beschikbare (noodzakelijke) parkeerruimte ter hoogte van de voor- en achtertuinstrook bij de te slopen woning te compenseren, waarbij volgens de bestreden beslissing *"de regularisatie en uitbreiding van een parkeerruimte tot ca. 265 wagens wordt beoogd (waarvan al ca. 150 bestaand en een deel verplaatsing van de huidige strook voor het gebouw)"*, wordt in dit kader in de bestreden beslissing vastgesteld dat *"het bedrijf met de geplande uitbreiding en regularisatie van de al aangelegde parking (sinds kort na 2000) de draagkracht van de plaats overschrijft"*. De uitbreiding van de showroom heeft derhalve wel degelijk invloed op *"de problematische parkeerbehoefte rondom het bedrijf"*.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

B. Tweede middel

Gelet op de beoordeling van het eerste middel, dient het middel niet meer te worden onderzocht, temeer dit niet tot een ruimere vernietiging kan leiden.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot heropening van de debatten wordt verworpen.
2. Het verzoek tot tussenkomst van de bvba GARAGE DON BOSCO is ontvankelijk.
3. De Raad vernietigt de beslissing van verwerende partij van 25 februari 2016, waarbij aan tussenkomende partij een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden wordt verleend voor het verbouwen en uitbreiden van de showroom van een garagebedrijf op de percelen gelegen te 1501 Halle, Alemborgsesteenweg 164, met als kadastrale omschrijving afdeling 4, sectie A, nummers 132s3, 130m2 en 132l2.
4. De Raad beveelt verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over het administratief beroep van onder meer verzoekende partij, en dit binnen een termijn van vier maanden te rekenen vanaf de dag na de dag van de betekening van dit arrest.
5. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 175 euro, ten laste van verwerende partij
6. De Raad legt de kosten van de tussenkomst, bepaald op 100 euro, ten laste van tussenkomende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 29 mei 2018 door de achtste kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de achtste kamer,

Marino DAMASOULIOTIS

Pascal LOUAGE