

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 17 december 2019 met nummer RvVb-A-1920-0371
in de zaak met rolnummer 1819-RvVb-0297-A

Verzoekende partijen	1. de heer Evert WAUTERS 2. de heer Jan VAN MEULDER 3. mevrouw Griet IVENS vertegenwoordigd door advocaten Isabelle VANDESCHOOOR en Willem CHEYNS met woonplaatskeuze op het kantoor van laatstvermelde te 9700 Oudenaarde, Kerkgate 19
Verwerende partij	de deputatie van de provincieraad van ANTWERPEN
Tussenkommende partij	de nv PELSYS vertegenwoordigd door advocaten Dirk NOELS en Stijn VERBIST met woonplaatskeuze op het kantoor van laatstgenoemde te 2000 Antwerpen, Mechelsesteenweg 196

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 26 november 2018, geregulariseerd met een aangetekende brief van 10 januari 2019, de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 2 augustus 2018.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van onder andere de verzoekende partijen tegen de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Bornem van 23 april 2018 niet ingewilligd.

De verwerende partij heeft aan de tussenkommende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend voor het slopen van de bestaande bebouwing en voor het bouwen van een magazijn 1 en kantoor 1, maar geweigerd voor het bouwen van een magazijn 2 en kantoor 2 op de percelen gelegen te 2880 Bornem, Rijksweg 22-24, met als kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie C, nummers 368F, 368G en 376K.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkommende partij verzoekt met een aangetekende brief van 8 maart 2019 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkommende partij met een beschikking van 25 maart 2019 toe in de debatten.

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

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 22 oktober 2019.

Advocaat Willem CHEYNS voert het woord voor de verzoekende partijen.

Advocaat Karel VEUCHELEN *loco* advocaten Stijn VERBIST en Dirk NOELS voert het woord voor de tussenkomende partij.

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

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 tussenkomende partij dient op 22 december 2017 bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Bornem een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “het bouwen van magazijnen met bijhorende kantoren en het slopen van de bestaande gebouwen” op de percelen gelegen te 2880 Bornem, Rijksweg 22-24.

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Mechelen’, vastgesteld met koninklijk besluit van 5 augustus 1976, in een gebied voor milieubelastende industrie.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het bijzonder plan van aanleg ‘Landelijk gebied industriezone (zuidoostelijk deel)’ goedgekeurd op 29 augustus 2000, in een zone voor regionale bedrijven en strook voor parkeerhavens met een overdruk leidingenstrook.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 26 januari 2018 tot en met 25 februari 2018, dient de eerste verzoekende partij één van de twee bezwaarschriften in.

Tijdens een nieuw openbaar onderzoek, georganiseerd van 8 maart 2018 tot en met 7 april 2018, wordt een bezwaarschrift ingediend.

Het agentschap Onroerend Erfgoed, afdeling Antwerpen adviseert op 10 januari 2018 voorwaardelijk gunstig stellende dat ze de archeologienota bekrachtigd heeft met voorwaarden.

Het Agentschap Wegen en Verkeer adviseert op 7 februari 2018 ongunstig wegens de afwezigheid van een mobiliteitstoets.

Defensie, Algemene Dienst Bouwwerken adviseert op 19 februari 2018 over de ligging van de pijpleiding en adviseert vervolgens op 7 maart 2018 ongunstig.

De brandweerzone Rivierenland adviseert op 2 februari 2018 ongunstig.

Na een nieuwe vraag om advies, adviseert het Agentschap Wegen en Verkeer op 11 april 2018 voorwaardelijk gunstig.

Defensie, Algemene Dienst Bouwwerken adviseert op 17 april 2018 voorwaardelijk gunstig over de sloop en over de bouw van magazijn 1 en kantoor 1, maar ongunstig over de bouw van magazijn 2 en kantoor 2.

De brandweerzone Rivierenland adviseert op 21 maart 2018 voorwaardelijk gunstig.

Het college van burgemeester en schepenen verleent op 23 april 2018 een stedenbouwkundige vergunning voor de sloop en een vergunning onder voorwaarden voor de bouw van magazijn 1 en kantoor 1, maar weigert een vergunning voor de bouw van magazijn 2 en kantoor 2 aan de tussenkomen partij. Het college beslist:

“ ...

Openbaar onderzoek

De aanvraag werd openbaar gemaakt volgens de regels vermeld in het uitvoeringsbesluit betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingsaanvragen.

Tijdens het gehouden openbaar onderzoek van 08/03/2018 tot 07/04/2018 werden 2 bezwaarschriften ingediend. De gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar neemt omtrent deze bezwaarschriften het volgende standpunt in:

Aangehaalde bezwaren en/of opmerkingen:

- 1. Voorgenomen inplanting zal zowel in de C. Van Kerckhovenstr. als op de aansluiting met de N16 grote verkeersoverlast geven met gevaarlijke verkeerssituaties tot gevolg. Zie bezwaarschrift vzw. MIJN HINGENE, waar ik medeondertekenaar ben.*
- 2. Indien de inplanting toch doorgaat, verzoek ik een alternatieve kleur te kiezen voor de achterwand van het gebouw. De agressieve zwarte kleur betekent een aanzienlijke gezichtsvervuiling voor de zij- en achtergevel van mijn woning. C. Van Kerckhovenstr 120. Een witte of lichtgrijze wand is net zo goed mogelijk en oogt veel frisser voor de hele omgeving. (Zie zijkant Gondrand e.a. in dezelfde straat).*
- 3. De plannen voorzien in een groenstrook van 12m langs de zijkant van het terrein aan de onverharde weg tussen mijn eigendom en de voorgenomen inplanting. Wij vragen op deze strook een volwaardige beplanting met landschapseigen bomen en struiken, zoals op de terreinen van de kantoorgebouwen achter onze woning (het vroegere Superclub), nl. kurkeik, wilg en hazelaar. Dit om de geluids- en gezichtshinder van af- en aan rijdend verkeer enigszins te verminderen.*

Standpunt:

1. aan het dossier werd een mobiliteitstoets toegevoegd. Het besluit hiervan is:

Uit het onderzoek van de invloed van het project op de globale verkeersintensiteiten van het omliggende wegennet, meer specifiek de N16, blijkt dat het aandeel van het project relatief beperkt is. De capaciteitsgrens van 0.8 (de I/C-waarde) wordt door het project nauwelijks beïnvloed. Voor het in- en uitrijdend verkeer na de projectsite zijn geen specifieke maatregelen noch op de ventweg van de N16, noch op de C. van Kerckhovenstraat noodzakelijk. Zoals in het Mob-plan Klein Brabant voorzien kan de tunnel onder de N16 de functionele fietsroute veiliger maken en de bereikbaarheid van de projectsite voor fietsers verbeteren. Ook de toepassing van het Vademecum fietsvoorzieningen is aangewezen. De initiatiefnemer van het project zal het fietsen door personeelsleden faciliteren en ook het gebruik van het openbaar en gemeenschappelijk vervoer aanmoedigen. Ook voor carpoolers, car-sharing en elektrische voertuigen worden

faciliteiten voorzien. Het aantal parkeerplaatsen is voldoende, afwenteling op omliggende straten niet te verwachten. Het project past volledig in de door verschillende beleidsplannen en studies aangegeven verkeerskundige opties en randvoorwaarden voor de Industriezone Bornem-Noord.

2 De voorzien gevels worden uitgevoerd in een RAL 7012. De gevels worden dus niet uitgevoerd in een zwart materiaal maar in een antracietgrijze bekleding. De voorwaarde om de gevels uit te voeren in een lichtgrijs materiaal is aanvaardbaar.

3 de bestaande groenaanleg moet aangeplant worden met streekeigen groen, dit groenscherm dient minimaal te worden aangeplant in de daarvoor voorziene zone op het inplantingsplan 'bestaande groenaanleg'. Dit groenscherm dient een minimale hoogte te hebben van 5m.

Externe adviezen

Het advies van Agentschap Wegen en Verkeer werd gevraagd op 05/03/2018. Dit advies werd ontvangen op 11/04/2018 en is voorwaardelijk gunstig.

bijzondere en algemene voorwaarden opgenomen in het advies zijn strikt na te leven (...)

Het advies van Ministerie van Landsverdediging werd gevraagd op 05/03/2018. Dit advies werd ontvangen op 17/04/2018 en is voorwaardelijk gunstig.

de voorwaarden opgenomen in het advies zijn strikt na te leven. In dit advies werd enkel een voorwaardelijk gunstig advies verleend voor magazijn 1 en kantoor 1. Het Magazijn 2 en Kantoor 2 liggen in de voorbehouden zone van de pijpleidingen en kunnen om die redenen niet worden uitgevoerd.

...

Toetsing aan de stedenbouwkundige voorschriften of verkavelingsvoorschriften, andere regelgeving en regels rond ontbossing.

...

De plaats waar de werken voorzien zijn ligt volgens het BPA Landelijk gebied industriezone (zuidoostelijk deel)

Artikel 4 zone voor regionale bedrijven

(...)

Gelet op artikel 4.4.1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

...

De aanvraag is principieel in overeenstemming met voornoemde bestemmingsplannen, behalve voor het volgende:

Het bijzonder plan van aanleg voorziet

Artikel 4.6, regionaal bedrijventerrein, hoogte van de gebouwen, Overeenkomstig profiel C in artikel 1. De hoogte dient begrepen te zijn binnen een hoek van 45%, gemeten op de perceelsgrens. Dakuitbouwen, liftkokers, lichtkoepels, schouwen, silo's en masten dienen niet in het maximumprofiel te worden begrepen.

Het ontwerp voorziet een hoogte van 14m.

Artikel 12.3 strook voor parkeerhavens, aanleg van de plaats, Van een strook van 5 m, gemeten vanaf de rooilijn, mag maximum 30% worden verhard of bebouwd in functie van de aanleg van toegangen tot het terrein en oprichting van reclameinrichtingen.

Het overige gedeelte van deze strook dient als groene ruimte te worden aangelegd en als dusdanig gehandhaafd.

het ontwerp voorziet een volledige verharding van de voortuinzone

Gelet op het ontwerp van het gebouw. Gelet op de ligging van de laadkade ten op zichte van de voorliggende weg. Gelet dat de aanvraag de goede ruimtelijke ordening van het perceel en zijn omgeving niet in het gedrang brengen.

Gelet dat de aanvraag enkel handelt over het bouwen van magazijnen met bijhorende kantoren , kunnen volgens artikel 4.4.1 (VCRO) de afwijkingen worden toegestaan.

...

Toetsing aan de goede ruimtelijke ordening

VCRO Artikel 4.3.1.§2 3°. De overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld met inachtneming van volgende beginselen:

Gelet dat het aangevraagde gelegen is in een gebied dat geordend wordt door: een gemeentelijk plan van aanleg, waarvan op geldige wijze afgeweken wordt, worden deze voorschriften geacht de criteria van een goede ruimtelijke ordening weer te geven.

Het betreft een terrein bebouwd met een magazijngebouw.

De bouwplaats is gelegen langs de Rijksweg in een bedrijventerrein van Bornem met in de omgeving andere bedrijven.

De aanvraag omvat: bouwen van magazijnen met bijhorende kantoren.

Het betreft:

Afbraak van een bestaande bouwvallig en verouderd magazijngebouw met bijhorende kantoren en het bouwen van een nieuw goed geïsoleerd en veilig gesprinklerd opslagmagazijn met bijbehorende kantoren en wegenis t.p.v. het regionaal bedrijventerrein langs de Rijksweg N16 te Bornem

Vorige dossiers of oorsprong gebouw:

Geen vorige relevante dossiers.

Door de reeds bestaande bebouwingen en de reeds aanwezige infrastructuur, is de ordening van het gebied bekend. Door de configuratie en de reeds aanwezige bebouwing op de omliggende percelen, brengt de voorgestelde aanvraag, bouwen van magazijnen met bijhorende kantoren, de goede ordening van het gebied in het gedrang. De aanvraag is in strijd met het artikel 4.5 van het BPA. Voor werken die betrekking hebben op een pijpleidingenstrook dienen de plannen ter goedkeuring worden voorgelegd aan de beheerder van de installatie.

Het advies van Ministerie van Landsverdediging werd gevraagd op 05/03/2018. Dit advies werd ontvangen op 17/04/2018 en is voorwaardelijk gunstig.

de voorwaarden opgenomen in het advies zijn strikt na te leven. In dit advies werd enkel een voorwaardelijk gunstig advies verleend voor magazijn 1 en kantoor 1. Het Magazijn 2 en Kantoor 2 liggen in de voorbehouden zone van de pijpleidingen en kunnen om die redenen niet worden uitgevoerd.

Het magazijn 2 en kantoor 2 is om die redenen niet in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.

De privacy van derden wordt niet in gevaar gebracht.

...

BIJGEVOLG BESLIST HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN IN DE ZITTING VAN 23 APRIL 2018 HET VOLGENDE:

Het college van burgemeester en schepenen geeft de vergunning af aan de aanvrager, die ertoe verplicht is het college van burgemeester en schepenen per aangetekende brief op de hoogte te brengen van het begin van de werkzaamheden of handelingen waarvoor vergunning is verleend, ten minste acht dagen voor de aanvatting van die handelingen.

De vergunning wordt afgegeven onder volgende voorwaarden:

Ongunstig voor het bouwen magazijn 2 en kantoor 2.

Het advies van Ministerie van Landsverdediging werd gevraagd op 05/03/2018. Dit advies werd ontvangen op 17/04/2018 en is voorwaardelijk gunstig.

In dit advies werd enkel een voorwaardelijk gunstig advies verleend voor magazijn 1 en kantoor 1. Het Magazijn 2 en Kantoor 2 liggen in de voorbehouden zone van de pijpleidingen en kunnen om die redenen niet worden uitgevoerd.

Eveneens is Magazijn 2 en kantoor 2 om deze redenen in strijd met de goede ruimtelijke ordening volgend het BPA.

Gunstig voor het bouwen van magazijn 1 en kantoor 1 en het slopen van het bestaande magazijn , stedenbouwkundige vergunning kan verleend worden onder volgende voorwaarden voor het magazijn 1 en kantoor 1:

...

- het advies van Agentschap Wegen en Verkeer van 11/04/2018 is strikt na te leven.

- het advies van Bornem Patrimonium van 18/04/2018 is strikt na te leven.

- het advies van Hulpverleningszone Rivierenland van 20/03/2018 is strikt na te leven.

- het advies van Ministerie van Landsverdediging van 17/04/2018 is strikt na te leven.

- de bestaande groenaanleg moet aangeplant worden met streekeigen groen, dit groenscherm dient minimaal te worden aangeplant in de daarvoor voorziene zone op het inplantingsplan 'bestaande groenaanleg'. Dit groenscherm dient een minimale hoogte te hebben van 5m.

- De gevels dienen te worden uitgevoerd in een lichtgrijze kleur.

..."

Tegen die beslissing tekenen onder andere de verzoekende partijen op 5 juni 2018 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 26 juli 2018 om het beroep in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning te weigeren. Hij adviseert:

" ...

2. ONDERWERP

Omschrijving:

Het terrein is gelegen in de industriezone aan de Rijksweg tussen Puurs en Bornem. Op het terrein is een oud kantoorgebouw met magazijn gelegen. Deze gebouwen worden afgebroken.

...

Nieuwe toestand:

...

Na afbraak van de bestaande bebouwing worden 2 aan elkaar gebouwde magazijnen voorzien met elk een kantoorruimte over 3 bouwlagen.

De magazijnen hebben een hoogte van 14 m. er worden 38 loskades voorzien. Magazijn 1 (inclusief kantoor) heeft een oppervlakte van 6.681m² en magazijn 2 heeft een oppervlakte van 5612m². Magazijn 1 heeft een toegang via de ventweg van de Rijksweg, magazijn 2 heeft 2 toegangen via de C. Van Kerkhovenstraat.

Aan de voorzijde wordt het terrein volledig verhard. Aan de linkerzijde wordt het terrein volledig verhard (de ingetekende groenstrook ligt op het naastgelegen perceel. Aan de achterzijde wordt het perceel verhard met uitzondering van een groenzone (bestaand) van 12 meter breed. Aan de rechterzijde wordt het perceel voor meer dan de helft verhard.

...

7. LEGALITEIT: niet OK

...

De aanvraag is niet in overeenstemming met de voorschriften van het geldende bijzonder plan van aanleg BPA landelijk gebied industriezone (zuidoostelijk deel) d.d. 29 augustus 2000.

Volgens het plan situeert de aanvraag zich in art.4, art. 12 en de overdruk leidingenstrook.

Art. 4.4.1. §1. VCRO bepaalt

...

De aanvraag wijkt af van de voorschriften in artikel 4.6:

art.4.6: Hoogte van de gebouwen: Overeenkomstig profiel C in art. 1

...

De hoogte van de gebouwen van de aanvraag is 14m.

Van de hoogte van een gebouw kan, in toepassing van art.4.4.1§1 afgeweken worden, indien een openbaar onderzoek heeft plaatsgevonden en indien de afwijking als beperkt kan worden beschouwd.

In de beoordeling of een afwijking van 2m op toegelaten 12m (of bijna 17%) als beperkt kan worden beschouwd, dient er rekening mee worden gehouden dat het gebouw een erg grote straatlengte heeft (118m aan de Rijksweg en 133m aan de C. Van Kerhovenstraat). De visuele impact kan niet worden onderschat. Het dossier bevat ook nergens een motivering waarom een dergelijke hoogte noodzakelijk is voor de goede exploitatie van het bedrijf. Het blijkt het niet uit het dossier of er in het BPA reeds dergelijke afwijkingen reeds werden goedgekeurd.

Een dergelijke overschrijding van wat het BPA al als een maximum oplegt kan in redelijkheid niet als een beperkte afwijking worden afgedaan en worden de perken van artikel 4.4.1, §1 VCRO overschreden.

De aanvraag wijkt af van art.4.8.2: zij- en achteruittuinstroken:

Langs de perceelgrenzen dient een minimum groenstrook van 3m te worden aangelegd en als dusdanig gehandhaafd. Aan de linkerzijde van het perceel wordt geen groenstrook aangelegd. De groenstrook die op de plannen staan aangeduid bevindt zich volgens het plan op het naastliggende perceel en ze loopt bovendien maar tot de helft van het perceel.

De aanvraag voldoet dan ook niet aan de bepalingen van het BPA, de afwijking is ook niet beperkt.

De aanvraag wijkt af van art.12.3: aanleg strook voor parkeerhavens:

Van een strook van 5m, gemeten vanaf de rooilijn, mag maximum 30% worden verhard of bebouwd in functie van de aanleg van toegangen tot het terrein. Het overige gedeelte van deze strook dient als groene ruimte te worden aangelegd en als dusdanig gehandhaafd.

In de volgende 10m is de aanleg van toegangswegen en parkeerplaatsen toegelaten. De aanleg van de noodzakelijke verhardingen gebeurt in een hoogwaardig waterdoorlaatbaar bestratingsmateriaal; kws- en monoliete betonverhardingen zijn verboden. Er dient minimum 1 streekeigen hoogstam per 100m² parkeerruimte te worden aangeplant.

Aan de Rijksweg wordt de volledige zone als loskade aangelegd met beton. Beton werd expliciet verboden in de voorschriften.

Een deel van de betonverharding is nu reeds aanwezig, maar deze dateert van voor de goedkeuring van het BPA. Bovendien wordt alle bebouwing afgebroken.

De gevraagde afwijking is niet beperkt en kan dan ook niet aanvaard worden.

Er is een gunstig advies van de beheerder van de gasleiding voor magazijn 1 met kantoor 1. En de afbraak van de bestaande gebouwen. Er is geen gunstig advies voor magazijn 2 en kantoor 2.

Een gunstig advies is een conditio sine qua non om de aanvraag te kunnen goedkeuren. Het advies dient te worden beschouwd als een direct werkende norm en een schending van art.4.5 en 4.8 van het BPA.

Er hoeft geen milieueffectenrapport te worden opgesteld.

Het project valt onder onder bijlage III van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2014 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage (project-m.e.r.-besluit).

Er dient geen MER-rapport te worden opgemaakt. Uit de resultaten van de screeningsnota blijkt dat de mogelijke milieueffecten verwaarloosbaar zijn.

Er werd een mobiliteitstoets toegevoegd:

Deze studie besluit:

“Uit het onderzoek van de invloed van het project op de globale verkeersintensiteiten van het omliggende wegennet, meer specifiek de N16, blijkt dat het aandeel van het project relatief beperkt is.

De capaciteitsgrens van 0.8 (de I/C-waarde) wordt door het project nauwelijks beïnvloed.

Voor het in- en uitrijdend verkeer na de projectsite zijn geen specifieke maatregelen noch op de ventweg van de N16, noch op de C. van Kerckhovenstraat noodzakelijk.

Zoals in het Mob-plan Klein Brabant voorzien kan de tunnel onder de N16 de functionele fietsroute veiliger maken en de bereikbaarheid van de projectsite voor fietsers verbeteren. Ook de toepassing van het Vademecum fietsvoorzieningen is aangewezen.

De initiatiefnemer van het project zal het fietsen door personeelsleden faciliteren en ook het gebruik van het openbaar en gemeenschappelijk vervoer aanmoedigen. Ook voor carpoolers, car-sharing en elektrische voertuigen worden faciliteiten voorzien. Het aantal parkeerplaatsen is voldoende, afwenteling op omliggende straten niet te verwachten.

Het project past volledig in de door verschillende beleidsplannen en studies aangegeven verkeerskundige opties en randvoorwaarden voor de Industriezone Bornem-Noord.”

...

8. GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING: niet OK

..

Omgeving:

Het perceel vormt het hoekpand van de Rijksweg met ventweg en de Cesar Van Kerkhovenstraat. Het maakt deel uit van een ontwikkeld KMO gebied. Aan de C. van Kerkhovenstraat en de Woestijnstraat zijn enkele eengezinswoningen gelegen. Dit zijn de woningen van de beroepers. Deze hebben meestal 1 of 2 bouwlagen en een hellend dak. Links van het bedrijf is een groot bedrijf gelegen dat voor het grootste gedeelte 1 bouwlaag heeft, ook de volgende bedrijven hebben een gelijkaardig (laag en uitgestrekt) uiterlijk. Hetzelfde beeld vinden wij terug aan de overzijde van de C. Van Kerkhovenstraat langs de Rijksweg, maar hier worden de gebouwen hoger naarmate ze verder van de aanvraag verwijderd zijn. Er is een gelijkaardig beeld aan de overzijde van de Rijksweg.

Toelichting:

...

In casu is de aanvraag gelegen in een BPA, dat voorschriften bevat die de criteria van de goede ruimtelijke ordening voldoende behandelen.

De mobiliteit is een criterium dat extra aandacht vereist:

De aanvraag voorziet een toegang tot het pand via de ventweg van de Rijksweg voor het magazijn 2 en kantoor 2. Magazijn 1 en kantoor 1 nemen hun toegang via 2 opritten aan de C. Van Kerkhovenstraat. De parkeerplaatsen aan de linkerzijde van het perceel hebben een toegang via de ventweg en achteraan via C. Van Kerkhovenstraat.

Door de aanvrager werd een studiebureau aangesteld die een uitgebreide mobiliteitstoets uitvoerde. Uit deze toets blijkt:

- 80 vrachtwagens worden gebruikt*
- De vrachtwagens voeren gemiddeld 2 ritten per dag uit*
- 132 parkeerplaatsen worden voorzien*
- 50 werknemers (zonder vrachtwagenchauffeurs)*
- 2 bezoekers per dag*
- 20 overdekte fietsstallingen*

Uit deze gegevens blijkt dat de parkeerplaatsen voor personenwagens ruim voorzien zijn (132 p voor 50 werknemers en 2 bezoekers per dag.

Er 160 vrachtwagens per dag gebruik maken van de site.

Het bedrijf heeft dus een aanzienlijke verkeergeneratie van vooral vrachtwagens, die voor ongeveer de helft ervan aan de woningen van beroepers zullen voorbijkomen. Dit vormt een aanzienlijke overlast voor beroepers. Deze overlast kan vermeden worden indien het ontwerp als dusdanig werd opgemaakt dat alle verkeer via de ventweg van de Rijksweg wordt voorzien.

De bezwaren van de beroepers kunnen dan ook gevolgd worden.

Algemene conclusie:

- Het ontwerp wijkt af van de voorschriften van het BPA*
 - Het gebouw is 2m te hoog en er worden teveel verharding en te weinig groene buffers voorzien*
 - De materialen van de verhardingen zijn niet waterdoorlatend en niet conform het BPA*
 - Deze afwijkingen kunnen niet worden beschouwd als beperkt*
 - Geen gunstig advies voor magazijn 1 en kantoor 1 van de beheerder van de (nato)leiding*
 - Te veel overlast van vrachtwagens voor de woningen aan de C. Van Kerkhovenstraat*
- Enkel het magazijn 2 en kantoren 2 goedkeuren, zoals door het CBS van Bornem werd gedaan, impliceert te veel wijzigingen aan de plannen, die dan een nieuw OO noodzaken.*
- ...*

Na de hoorzitting van 31 juli 2018 verklaart de verwerende partij het beroep op 2 augustus 2018 ongegrond en verleent een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden voor de sloop van de bestaande gebouwen en de bouw van magazijn 1 en kantoor 1, maar weigert een stedenbouwkundige vergunning voor de bouw van magazijn 2 en kantoor 2. De verwerende partij beslist:

“ ...

9. BEOORDELING

...

Beoordeling legaliteit

...

De aanvraag is niet in overeenstemming met de voorschriften van het geldende bijzonder plan van aanleg BPA landelijk gebied industriezone (zuidoostelijk deel) d.d. 29 augustus 2000.

Volgens het plan situeert de aanvraag zich in art.4, art. 12 en de overdruk leidingenstrook.

Art. 4.4.1. §1. VCRO bepaalt dat

...

De aanvraag wijkt af van de voorschriften in artikel 4.6:

art.4.6: Hoogte van de gebouwen: Overeenkomstig profiel C in art.1

...

De hoogte van de gebouwen van de aanvraag is 14m.

Van de hoogte van een gebouw kan, in toepassing van art.4.4.1§1 afgeweken worden, indien een openbaar onderzoek heeft plaatsgevonden en indien de afwijking als beperkt kan worden beschouwd.

In de beoordeling of een afwijking van 2m op toegelaten 12m (of bijna 17%) als beperkt kan worden beschouwd, dient er rekening mee worden gehouden dat het gebouw een erg grote straatlengte heeft (118m aan de Rijksweg en 133m aan de C. Van Kerhovenstraat). De visuele impact kan niet worden onderschat. Het dossier bevat ook nergens een motivering waarom een dergelijke hoogte noodzakelijk is voor de goede exploitatie van het bedrijf. Het blijkt het niet uit het dossier of er in het BPA reeds dergelijke afwijkingen reeds werden goedgekeurd.

De deputatie is van oordeel dat de afwijking van de hoogte van het gebouw te verantwoorden is, gelet op de aard van het gebouw.

De aanvraag wijkt af van art.4.8.2: zij- en achteruittuinstroken:

Langs de perceelgrenzen dient een minimum groenstrook van 3m te worden aangelegd en als dusdanig gehandhaafd. Aan de linkerzijde van het perceel wordt geen groenstrook aangelegd. De groenstrook die op de plannen staan aangeduid bevindt zich volgens het plan op het naastliggende perceel en ze loopt bovendien maar tot de helft van het perceel.

De aanvraag voldoet dan ook niet aan de bepalingen van het BPA. De deputatie is van oordeel dat de groenstroken redelijk van oppervlakte zijn en dan ook voldoende zijn, gelet op de bestemming van het perceel en de naastgelegen panden.

De aanvraag wijkt af van art.12.3: aanleg strook voor parkeerhavens:

Van een strook van 5m, gemeten vanaf de rooilijn, mag maximum 30% worden verhard of bebouwd in functie van de aanleg van toegangen tot het terrein. Het overige gedeelte van deze strook dient als groene ruimte te worden aangelegd en als dusdanig gehandhaafd.

In de volgende 10m is de aanleg van toegangswegen en parkeerplaatsen toegelaten. De aanleg van de noodzakelijke verhardingen gebeurt in een hoogwaardig waterdoorlaatbaar bestratingsmateriaal; kws- en monoliete betonverhardingen zijn verboden. Er dient minimum 1 streekeigen hoogstam per 100m² parkeerruimte te worden aangeplant.

Aan de Rijksweg wordt de volledige zone als loskade aangelegd met beton. Beton werd expliciet verboden in de voorschriften.

Een deel van de betonverharding is nu reeds aanwezig, maar deze dateert van voor de goedkeuring van het BPA. Bovendien wordt alle bebouwing afgebroken.

Aangezien de verharding reeds bestaand is kan ze aanvaard worden.

Er is een gunstig advies van de beheerder van de gasleiding voor magazijn 1 met kantoor 1. En de afbraak van de bestaande gebouwen. Er is geen gunstig advies voor magazijn 2 en kantoor 2.

Een gunstig advies is een conditio sine qua non om de aanvraag te kunnen goedkeuren. Het advies dient te worden beschouwd als een direct werkende norm en een schending

van art.4.5 en 4.8 van het BPA. De deputatie is van oordeel dat de voorwaarde van de gemeente, de vergunning kan enkel gelden voor magazijn 1 en kantoorgebouw 1. Magazijn 2 en kantoorgebouw 2 wordt niet vergund.

Er hoeft geen milieueffectenrapport te worden opgesteld.

Het project valt onder onder bijlage III van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2014 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage (project-m.e.r.-besluit).

Er dient geen MER-rapport te worden opgemaakt. Uit de resultaten van de screeningsnota blijkt dat de mogelijke milieueffecten verwaarloosbaar zijn.

...

De aanvraag kan in overeenstemming worden gebracht met de goede ruimtelijke ordening door het opleggen van voorwaarden.

...

Omgeving:

Het perceel vormt het hoekpand van de Rijksweg met ventweg en de Cesar Van Kerkhovenstraat. Het maakt deel uit van een ontwikkeld KMO gebied. Aan de C. van Kerkhovenstraat en de Woestijnstraat zijn enkele eengezinswoningen gelegen. Dit zijn de woningen van de beroepers. Deze hebben meestal 1 of 2 bouwlagen en een hellend dak. Links van het bedrijf is een groot bedrijf gelegen dat voor het grootste gedeelte 1 bouwlaag heeft, ook de volgende bedrijven hebben een gelijkaardig (laag en uitgestrekt) uiterlijk. Hetzelfde beeld vinden wij terug aan de overzijde van de C. Van Kerkhovenstraat langs de Rijksweg, maar hier worden de gebouwen hoger naarmate ze verder van de aanvraag verwijderd zijn. Er is een gelijkaardig beeld aan de overzijde van de Rijksweg.

Toelichting:

...

In casu is de aanvraag gelegen in een BPA, dat voorschriften bevat die de criteria van de goede ruimtelijke ordening voldoende behandelen.

De mobiliteit is een criterium dat extra aandacht vereist:

De aanvraag voorziet een toegang tot het pand via de ventweg van de Rijksweg voor het magazijn 2 en kantoor 2. Magazijn 1 en kantoor 1 nemen hun toegang via 2 opritten aan de C. Van Kerkhovenstraat. De parkeerplaatsen aan de linkerzijde van het perceel hebben een toegang via de ventweg en achteraan via C. Van Kerkhovenstraat.

Door de aanvrager werd een studiebureau aangesteld die een uitgebreide mobiliteitstoets uitvoerde. Uit deze toets blijkt:

- 80 vrachtwagens worden gebruikt
- De vrachtwagens voeren gemiddeld 2 ritten per dag uit
- 132 parkeerplaatsen worden voorzien
- 50 werknemers (zonder vrachtwagenchauffeurs)
- 2 bezoekers per dag
- 20 overdekte fietsstallingen

Uit deze gegevens blijkt dat de parkeerplaatsen voor personenwagens ruim voorzien zijn (132 p voor 50 werknemers en 2 bezoekers per dag).

Er 160 vrachtwagens per dag gebruik maken van de site.

Het bedrijf heeft dus een aanzienlijke verkeergeneratie van vooral vrachtwagens, die voor ongeveer de helft ervan aan de woningen van beroepers zullen voorbijkomen. Dit vormt een aanzienlijke overlast voor beroepers. Deze overlast kan vermeden worden indien het ontwerp als dusdanig werd opgemaakt dat alle verkeer via de ventweg van de Rijksweg wordt voorzien.

*De bezwaren van de beroepers kunnen dan ook gevolgd worden.
Door het schrappen van magazijn 2 en kantoorgebouw 2 uit de vergunning, wordt enkel de
ventweg gebruikt. De overlast van de beroepers wordt op die manier beperkt.
...*

Dat is de bestreden beslissing.

Voor de volledigheid kan nog worden vermeld dat de verwerende partij op 16 mei 2019 een omgevingsvergunning weigerde aan de tussenkomende partij voor het bouwen van magazijnen met bijhorende kantoren en exploiteren van een opslag en distributiemagazijn voor diverse niet gevaarlijke producten. De geweigerde aanvraag voorziet onder andere in de bouw van een nieuw magazijn 2 aansluitend aan magazijn 1 in westelijke richting met een oppervlakte van 6.673 m². Achter het nieuwe magazijn 2 wordt nog een magazijn 3 gevraagd met een oppervlakte van 1.091 m². De verwerende partij oordeelt in deze beslissing dat de gevraagde afwijkingen van het BPA gezamenlijk niet beperkt worden geacht om met toepassing van artikel 4.4.1 VCRO als afwijking te worden toegestaan. Tevens stelt ze dat er meerdere knelpunten op het vlak van mobiliteit zijn in deze aanvraag en dat de hinder voor de omgeving onvoldoende kan worden beperkt.

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 - ONTVANKELIJKHEID WAT BETREFT HET BELANG VAN DE VERZOEKENDE PARTIJ

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen stellen dat ze belanghebbende derden zijn die hinder of nadelen ondervinden ingevolge de bestreden beslissing. Ze zetten uiteen dat ze eigenaar zijn van een woning palend aan de betrokken percelen of in de onmiddellijke omgeving. Ze verwijzen naar een luchtfoto met aanduiding van hun percelen.

De verzoekende partijen verduidelijken dat ze zowel in hun bezwaarschrift als tijdens de beroepsprocedure bij de verwerende partij de onaanvaardbare verkeershinder hebben bekritiseerd en daarbij hebben aangetoond dat het project overlast genereert van vrachtwagens die passeren voor hun woningen in de Cesar Van Kerckhovenstraat en omliggende straten zoals de Woestijnstraat. Alle verkeer van en naar het aanvraagperceel – ook voor het vergunde ingeperkte project - ontsluit via de ventweg evenwijdig met de N16 (de Rijksweg), die aansluit op de Cesar Van Kerckhovenstraat. Het verkeer zal een file veroorzaken aan het kruispunt met de N16 (met verkeerslichten) zodat het verkeer in de Cesar Van Kerckhovenstraat zal opstoppen en hinder veroorzaken voor de verzoekende partijen. De bestreden beslissing bevestigt uitdrukkelijk dat de betrokken percelen niet rechtstreeks ontsluiten op de N16, maar wel via de vermelde straat. De verzoekende partijen verwijzen naar een aanduiding op een bijgebrachte luchtfoto. De verkeersproblematiek wordt op deze wijze naar het oordeel van de verzoekende partijen voldoende aannemelijk gemaakt en wordt trouwens ook erkend door de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar.

De verzoekende partijen verwachten ook gezondheidsschade omdat de hoeveelheid fijn stof door het bedrijfsverkeer zal toenemen rond de site.

Verder vrezen ze hinder op het vlak van verminderde (zon)lichtinval. Het gebouw is met een bouwhoogte van 14 meter hoger dan de woningen van de verzoekende partijen en ligt zuid(west)waarts van deze woningen, zodat ze minder (zon)licht zullen genieten.

2.

De tussenkomende partij verwijst naar het belang dat belanghebbende derden moeten aantonen volgens de VCRO en volgens de vaste rechtspraak van de Raad.

De tussenkomende partij merkt op dat de woningen van de verzoekende partijen niet in woongebied zijn gelegen, maar wel in industriegebied en bedrijventerrein volgens het gewestplan en het BPA. De verzoekende partijen kunnen dus geen hinder inroepen die inherent is aan een industriegebied omdat ze er kennelijk zelf voor hebben gekozen om zonevreed te wonen, wat een risico-aanvaarding inhoudt, zodat ze minstens moeten tolereren dat de omliggende percelen worden benut voor de industriële doeleinden waarvoor ze zijn bestemd. In het verzoekschrift worden enkele potentiële hinderaspecten opgesomd die gewoonweg voortvloeien uit bedrijvigheid en industrie, zoals het gebruik van vrachtwagens en het aanwezig zijn van bedrijfsgebouwen. Volgens de tussenkomende partij komen de verzoekende partijen op tegen de aanwezigheid van elke vorm van (industriële) bedrijfsactiviteiten in hun omgeving, wat niet mogelijk is gelet op de bestemming als industriegebied.

Daarenboven houdt de bestreden beslissing een reductie van de bedrijfssite in. In het verleden was er een logistiek bedrijf gevestigd, zodat er aan de aanwezige bedrijfsactiviteiten niets wordt gewijzigd. Ten opzichte van de bestaande – te slopen – toestand zal de vergunde nieuwbouw aan de achterzijde ongeveer tien meter en ook aan de rechterzijde met enkele meters worden ingekort zodat de afstand tot de woningen van de verzoekende partijen vergroot. Hun percelen grenzen niet rechtstreeks aan het projectgebied maar worden ervan gescheiden door een openbare weg. Ten aanzien van de eigendom van de eerste verzoekende partij zal de afstand vergroten tot 88 meter. Door de weigering van de vergunning voor magazijn 2 en kantoor 2 vervalt tevens de op- en uitrit aan de Cesar van Kerckhovenstraat zodat er geen ontsluiting zal zijn langsheen de woningen van de verzoekende partijen zoals ook uitdrukkelijk gesteld in de bestreden beslissing. Ze wijst erop dat er momenteel blokken staan die elke doorgang langs deze zijde uitsluiten.

De verzoekende partijen maken niet concreet aannemelijk dat ze daadwerkelijk hinder kunnen ondervinden. De tussenkomende partij verduidelijkt dit als volgt:

- De vrachtwagens zullen niet langs de woningen van de verzoekende partijen rijden. De site wordt immers enkel ontsloten via de ventweg vlakbij het kruispunt tussen de Rijksweg met de Cesar Van Kerckhovenstraat zodat er ook geen sluipverkeer wordt gegenereerd naar de omliggende straten vanuit andere toegangswegen. Dit geldt nog meer ten aanzien van de derde verzoekende partij die in de Woestijnstraat woont, wat niet enkel uit de richting is maar die trouwens volledig afgesloten is voor vrachtverkeer met een vrachtwagensluis. De verzoekende partijen maken onterecht abstractie van het feit dat er reeds een logistieke firma aanwezig was op de site. Ze verduidelijken niet of er in het verleden hinder was, laat staan dat ze aantonen dat er toen een verkeersinfarct was. Ze verwijzen ook onterecht naar het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar, die zijn beoordeling nog baseerde op een volledige aanvraag met inbegrip van magazijn 2 en kantoor 2.
- Om dezelfde reden wordt ook de vermeende gezondheidsschade niet aannemelijk gemaakt. De verzoekende partijen maken niet aannemelijk dat het vrachtverkeer en dus ook het fijn stof zal toenemen.

- De verzoekende partijen maken evenmin aannemelijk dat ze hinder door verminderde lichtinval ondergaan. De gebouwen komen immers verder af te liggen. De extra hoogte van de nieuwbouw heeft geen enkele impact op de lichtinval. De afstand tot het perceel van de eerste verzoekende partij bedraagt bijna 100 meter. Een verlies aan lichtinval zal eerder te wijten zijn aan het feit dat de woning volledig is omgeven door groen. De woning van de tweede verzoekende partij ligt dicht bij de site, maar is dicht tegen de straatkant gelegen dan gebruikelijk in de omgeving en amper georiënteerd naar het projectgebied. Een verminderde lichtinval zal hier eerder afkomstig zal zijn van de bestaande bomen aan de overzijde van de straat. Het perceel van de derde verzoekende partij is het verst gelegen en heeft geen enkel zicht op het projectgebied.

De tussenkomen partij benadrukt tot slot dat ze reeds tijdens de aanvraagprocedure is tegemoet gekomen aan de bezorgdheden van de verzoekende partijen met de belofte niet langer gebruik te maken van de op- en uitrit ter hoogte van de Cesar Van Kerckhovenstraat en door afspraken met de eerste verzoekende partij over de invulling van de voorziene groenzone.

3.

In hun toelichtende nota wijzen de verzoekende partijen erop dat voldoende is dat ze mogelijke hinder en/of nadelen kunnen ondergaan, zodat ze ook niet meer dan dat moeten bewijzen om hun belang aan te tonen.

De zonevreemdheid van de woningen neemt niet weg dat ze hinder en/of nadelen kunnen ondervinden van een zone-eigen activiteit, evenmin als het feit dat er eerder reeds een logistiek bedrijf aanwezig was. Er anders over oordelen zou betekenen dat er een belangcriterium wordt toegevoerd aan de decretale vereisten.

De mogelijke hinder of nadelen zijn in het verzoekschrift effectief geconcretiseerd en afdoende aannemelijk gemaakt met aanduiding van de ligging van de woningen van de verzoekende partijen. Ze herhalen dat de beoogde transportbedrijvigheid kan leiden tot een mobiliteitsproblematiek zoals geschetst in het verzoekschrift en dan voornamelijk ter hoogte van de ontsluiting van de ventweg op de Cesar Van Kerckhovenstraat en het kruispunt met de N16. Het is net omdat de verzoekende partijen ook deze weg gebruiken voor de ontsluiting van hun woningen dat ze hinder zullen (kunnen) ondervinden van de mobiliteitsproblemen. De ventweg sluit enkel aan op de Cesar Van Kerckhovenstraat zodat het vrachtwagen-, personeels- en bezoekersverkeer op dat specifieke punt een verkeersinfarct zal veroorzaken voor het verkeer dat vanuit deze straat de Rijksweg wenst op te rijden. Door deze filevorming aan het kruispunt met de N16 zal alle verkeer aan de woningen van de verzoekende partijen opstoppen.

De verzoekende partijen benadrukken verder dat de vermindering van de bebouwingsgraad op het perceel of het uitsluiten van een deel van het aangevraagde project niet betekent dat de verkeers- en mobiliteitsproblematiek zou zijn opgelost. De tussenkomen partij laat integendeel na om een vergelijking te maken van de verkeersdensiteit van het bestaande (te slopen) bedrijf met de verwachte nieuwe densiteit en de mogelijke gevolgen ervan.

De verkeersproblematiek is volgens de verzoekende partijen ondertussen bevestigd door de verwerende partij in een beslissing van 16 mei 2019, waarbij een aanvraag van de tussenkomen partij tot uitbreiding van het magazijn 1 en kantoor 1 geweigerd is omwille van de mobiliteitsproblematiek. In deze beslissing wordt verwezen naar het ongunstig advies van het Agentschap voor Wegen en Verkeer, dat de aangeleverde mobiliteitsstudie onzorgvuldig en onvolledig bevindt. Uit de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening blijkt dat het mobiliteitsaspect in totaliteit ongunstig beoordeeld wordt door de verwerende partij. Ze motiveert dat het verkeer van/naar de beoogde uitbreiding via de ventweg richting het kruispunt met de

Rijksweg mobiliteitshinder voor de omgeving zal veroorzaken. Het is juist deze ventweg die ook ontsluiting geeft aan het met de bestreden beslissing vergunde magazijn 1 en kantoor 1. Daarenboven heeft ook het college van burgemeester en schepenen van Bornem ongunstig geadviseerd met betrekking tot de mobiliteitstoets in dit nieuwe dossier.

Beoordeling door de Raad

1.

Om als belanghebbende derden bij de Raad beroep te kunnen instellen vereist artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO dat de verzoekende partijen, als natuurlijke personen, rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kunnen ondervinden als gevolg van de bestreden beslissing, maar niet dat deze hinder of nadelen absoluut zeker is.

Wel moeten de verzoekende partijen het eventueel bestaan van deze hinder of nadelen voldoende waarschijnlijk maken, de aard en de omvang ervan voldoende concreet omschrijven en tegelijkertijd aantonen dat er een rechtstreeks of onrechtstreeks causaal verband kan bestaan tussen de vergunningsbeslissing en de hinder of nadelen die ze vrezen te ondervinden.

De voorwaarde van een belang bij het beroep mag niet op een overdreven restrictieve of formalistische wijze worden toegepast.

2.

De verzoekende partijen stellen dat ze als eigenaars en bewoners van een woning in de onmiddellijke omgeving van het vergunde project hun belang ontleen aan onder andere de mobiliteitshinder. Ze wijzen hierbij in het bijzonder op het gegeven dat de site zal ontsluiten via de ventweg naar de Cesar Van Kerckhovenstraat en het kruispunt van de N16, waardoor er op die plaats filevorming dreigt. Ze vrezen dat de ontsluiting van hun woningen daardoor bemoeilijkt zal worden.

Uit de mobiliteitsstudie en de bestreden beslissing blijkt dat het bedrijf veel verkeer genereert, vooral van vrachtwagens. De tussenkomende partij kan niet worden bijgetreden in haar argumentatie dat de verzoekende partijen zich niet op deze hinder kunnen beroepen omwille van het gegeven dat hun woning in industriegebied gelegen is. De verzoekende partijen verzetten zich niet tegen elke vorm van vestiging van een bedrijf in het bedrijventerrein, maar geven op concrete wijze aan dat ze van dit specifieke project mobiliteitshinder kunnen ondervinden.

De verzoekende partijen maken voldoende aannemelijk dat er mobiliteitshinder dreigt aan het kruispunt gevormd door de ventweg, de Cesar Van Kerckhovestraat en de N16. Uit de aanvraag en de bestreden beslissing blijkt dat het verkeer naar en van het vergunde magazijn en kantoor langs deze weg ontsluit. Het kan niet worden ontkend dat ook de verzoekende partijen langs dit kruispunt moeten ontsluiten en dat er een risico bestaat op filevorming in de Cesar Van Kerckhovestraat.

De door de verzoekende partijen omschreven mogelijke mobiliteitshinder is voldoende persoonlijk. Ze beschikken over het rechtens vereiste belang in de zin van artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO.

De exceptie wordt verworpen.

3.

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

VI. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN

A. Eerste middel

Standpunt van de partijen

1.

In dit middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van artikel 4.4.1, §1, eerste lid VCRO, van artikel 4 van het BPA “landelijk gebied industriezone (zuidoostelijk deel)”, van artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna: de Motiveringswet) en van de formele en materiële motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

1.1

In een eerste onderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat artikel 4.4.1, §1 VCRO geschonden is. Dat artikel bepaalt dat afwijkingen op voorschriften van een bijzonder plan van aanleg (hierna: BPA) mogelijk zijn voor zover deze beperkt zijn van aard en betrekking hebben op de perceelsafmetingen, afmetingen en inplanting van constructies, de dakvorm en/of de gebruikte materialen.

De aanvraag wijkt op volgende punten af van het geldende BPA:

- artikel 4.6 i.v.m. bouwhoogte
- artikel 4.8.2 i.v.m. zij- en achteruittuinstroken
- artikel 12.3 i.v.m. de verharding (aanleg van parkeerhavens).

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar heeft in zijn verslag geoordeeld dat dit geen beperkte afwijkingen zijn die met toepassing van artikel 4.4.1, §1 VCRO vergund kunnen worden.

De bestreden beslissing ontkent niet dat de bouwhoogte met 17 % afwijkt van wat is toegestaan, maar stelt dat dit beperkt is om de enkele reden van ‘de aard van het gebouw’. De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar heeft echter gewezen op de erg grote straatlengte van het nieuwe gebouw en op het gebrek aan enige motivering in de aanvraag waarom dergelijke hoogte vereist is. De verzoekende partijen begrijpen niet welke ‘aard van het gebouw’ zou maken dat de afwijking als beperkt kan worden gezien. De afwijkingsmogelijkheden van artikel 4.4.1, §1 VCRO moeten bovendien restrictief worden toegepast.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar stelt verder een niet-toegelaten afwijking op het BPA vast wat betreft de zij- en achteruittuinstroken. Ook deze afwijking wordt in de bestreden beslissing niet weerlegd. De verwerende partij stelt enkel dat de groenstroken redelijk van oppervlakte zijn gelet op de bestemming van het perceel en de naastgelegen percelen. De verzoekende partijen benadrukken dat het totale gebrek aan groenstroken een schending van het BPA is. Daarenboven is het motief van de bestreden beslissing niet correct aangezien de groenstroken niet op het aanvraagperceel zelf zijn voorzien en maar tot de helft van het perceel lopen. Voor zover de groenstrook als een bestemming wordt gezien, wijzen ze erop dat overeenkomstig artikel 4.4.1, §1, eerste lid VCRO nooit een afwijking op de bestemming kan worden toegestaan. Sinds de inwerkingtreding van de Codextrein zijn afwijkingen op ‘groen’ trouwens onvergundbaar.

Tevens is er een afwijking op de bepaling inzake de parkeerhavens van het BPA. Ook hier worden de vaststellingen van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar niet weerlegd in de bestreden beslissing. Hierin wordt immers enkel vermeld dat de betonverharding aanvaard wordt omdat ze reeds bestaat. De verwerende partij gaat niet in op de opmerking van de provinciale

stedenbouwkundige ambtenaar dat slechts een deel van de verharding reeds bestaat en dat alle bestaande bebouwing wordt afgebroken.

1.2

In een tweede onderdeel wijzen de verzoekende partijen op de gebrekkige motivering die door de verwerende partij wordt aangereikt om af te wijken van het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar. Er is sprake van een onzorgvuldige besluitvorming.

In het verslag wordt voor elke afwijking concreet aangegeven waarom deze als niet-beperkt dient te worden beschouwd. Zoals reeds gesteld in het eerste onderdeel is de daaraan tegenstrijdige motivering in de bestreden beslissing onvoldoende concreet.

Wat de bouwhoogte betreft, was juist de aard van het gebouw voor de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar een reden om de afwijking als niet-beperkt te beschouwen. Er wordt niet ingegaan op het gegeven dat een deel van de betonverharding bestaand is en dateert van voor het BPA terwijl alle bestaande bebouwing wordt afgebroken en dus geen vergunningsmotief kan zijn ter afwijking van de toegelaten verhardingsgraad. De bestreden beslissing bevat geen enkele motivering voor het volledig gebrek aan groenstrook aan de linkerzijde van het perceel.

2.

De verwerende partij dient geen antwoordnota in.

3.1

Wat het eerste onderdeel betreft, wijst de tussenkomende partij erop dat de verzoekende partijen zich wat het niet-beperkt karakter van de afwijkingen betreft, volledig steunen op het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar. Dit verslag bevat evenwel nog een beoordeling van de volledige vergunningsaanvraag en dus mét magazijn 2 en kantoor 2. Het project is evenwel gereduceerd, zodat niet met redelijkheid kan worden verwezen naar het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar en naar daarin opgenomen standpunten over het al dan niet beperkt zijn van de afwijkingen van het BPA.

Het BPA was daarenboven op het ogenblik van de aanvraag reeds 18 jaar oud en voor sommige voorschriften achterhaald. De Codextrein heeft ondertussen wijzigingen doorgevoerd in de VCRO, zodat een vergunningverlenend bestuursorgaan mag afwijken van het betrokken BPA. In de bestreden beslissing werd minstens impliciet gebruik gemaakt van deze regel.

Wat de afwijking van de voorgeschreven hoogte betreft, stelt de tussenkomende partij dat dit wel degelijk op uitdrukkelijke en degelijk gemotiveerde wijze besproken is in de bestreden beslissing. De aard van het gebouw wijst daarbij op een magazijn gericht op lossen, laden, stockeren en transporteren. Een hoogte van twaalf meter is een standaardhoogte voor een logistiek magazijn, maar omdat het dak rust op dakbalken moet daarvoor ruimte worden voorzien zodat de totale hoogte veertien meter wordt. Indien de hoogte zou moeten worden teruggebracht, moet de totale vloeroppervlakte worden vergroot om eenzelfde opslagcapaciteit te creëren. De afwijking vanuit de aard van het gebouw is ook te begrijpen door het gebouw te vergelijken met gelijkaardige gebouwen langs de Rijksweg die ook een dakrand hebben die hoger is dan twaalf meter. De tussenkomende partij verwijst naar bijgebrachte foto's.

Ook de afwijking inzake de zij- en achtertuintroken is wel degelijk besproken in de bestreden beslissing, stellende dat de doelstellingen van dit voorschrift reeds gehaald werden nu de groenstroken redelijk van oppervlakte zijn en dan ook voldoende zijn gelet op de bestemming van het perceel en de naastgelegen panden. Uit de bestreden beslissing blijkt dus duidelijk dat er wel

degelijk groenstroken langsheen de percelen zijn voorzien en deze de minimumafmeting van drie meter respecteren. Dit laatste wordt ook niet betwist door de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar. De verwerende partij verklaart tevens waarom de groenstroken voldoende zijn, namelijk door de bestemming van het perceel en de naastgelegen percelen. De verzoekende partijen gaan er verkeerdelijk van uit dat ingevolge het BPA een absolute verplichting geldt inzake het aanleggen van groenstroken en dat ten aanzien van alle perceelsgrenzen, maar dit kan nooit de bedoeling zijn geweest van het BPA. Het voorzien van groenzones aan alle grenzen zou elk normaal gebruik als transport en/of logistiek bedrijf onmogelijk maken binnen de als regionaal bedrijventerrein bestemde percelen. Bij een restrictieve lezing zou ook het eerste lid van het bedoelde artikel van het BPA worden uitgehold namelijk de verplichting om een normale toegang voor de brandweer rond het gebouw mogelijk maken. Aan de linkerzijde van het project ligt een brandweg die met de aanvraag wordt behouden. Daarenboven stelt het BPA enkel dat langs de perceelsgrenzen een groenstrook moet worden voorzien, maar niet dat deze stroken binnen het projectgebied moeten liggen. De groenstrook aan de linkerzijde ligt wel degelijk op eigen eigendom.

Wat tot slot de verharding van de parkeerhavens betreft, moet ook worden vastgesteld dat deze uitdrukkelijk worden besproken in de bestreden beslissing. De verwerende partij stelt uitdrukkelijk vast dat de bestaande verharding blijft bestaan. Bovendien gaat de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar er zonder meer van uit dat de verhardingen zullen worden aangelegd in een materiaal dat volgens het BPA niet toelaatbaar is, namelijk k.w.s.- en monoliete betonverhardingen. De loskades kunnen evenwel ook worden aangelegd in waterdoorlatende betonstraatstenen.

3.2

Wat het tweede onderdeel betreft, zet de tussenkomende partij uiteen dat reeds uit het antwoord op het eerste onderdeel blijkt dat de verwerende partij wel degelijk is ingegaan op de stellingen van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar over het niet-beperkt karakter van de afwijkingen van het BPA. Deze motivering is daarenboven voldoende.

De motieven zijn tevens in rechte en in feite aanvaardbaar, correct en relevant. Uit de bespreking van het eerste onderdeel blijkt dat de verwerende partij het verslag op een correcte en relevante wijze heeft weerlegd binnen de context van de specifieke aanvraag.

4.

De verzoekende partijen volharden in het middel en stellen dat de tussenkomende partij niet betwist dat ook na de uitsluiting van het magazijn 2 en kantoor 2 wordt afgeweken van verschillende bepalingen van het BPA. Tevens kan niet worden ontkend dat ook na de uitsluiting van een deel van de aanvraag de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar nog steeds van oordeel was dat de afwijkingen niet beperkt zijn. De verzoekende partijen stellen vast dat ook de bestreden beslissing na de uitsluiting van een deel van de aanvraag oordeelde dat de bepalingen van het BPA niet worden nageleefd.

Het oude karakter van het BPA is irrelevant, omdat er geen toepassing is gemaakt van artikel 4.4.9/1 VCRO.

Wat het al dan niet beperkte karakter van de afwijkingen betreft, kan enkel rekening worden gehouden met de tekst van de bestreden beslissing. De bijkomende argumentatie van de tussenkomende partij in de schriftelijke uiteenzetting kan niet remediëren aan de tekorten in de bestreden beslissing zelf.

Over de afwijking inzake de zij- en achtertuinstroken merken de verzoekende partijen nog op dat de exacte locatie en wijze van uitvoering van de voorziene groenbuffer niet gekend is.

Wat de aanlegstrook voor parkeerhavens betreft, is in het verslag duidelijk vastgesteld dat het bestaande karakter irrelevant is omdat volgens de aanvraag alle constructies zullen worden gesloopt en de bestaande verharding daarenboven de toets aan het BPA niet kon doorstaan.

Beoordeling door de Raad

1.

In dit middel stellen verzoekende partijen in essentie dat er op een niet-beperkte wijze wordt afgeweken van de voorschriften van het BPA inzake de bouwhoogte, de zij- en achtertuinstroken en de verharding/parkeerhavens. Ze voeren aan dat de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar op basis van een gedegen motivering tot het niet-beperkt karakter van de afwijking van de bepalingen van het BPA besloot, terwijl de verwerende partij in de bestreden beslissing enkel tot een tegenovergesteld standpunt komt zonder een afdoende motivering.

2.1

Een vergunning moet worden geweigerd als de aanvraag in strijd is met stedenbouwkundige voorschriften, voor zover daarvan niet op geldige wijze is afgeweken (artikel 4.3.1, §1, eerste lid, 1°, a VCRO).

Artikel 4.4.1, §1 VCRO bepaalt:

“ ...

In een vergunning kunnen, na een openbaar onderzoek, beperkte afwijkingen worden toegestaan op stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften met betrekking tot perceelsafmetingen, de afmetingen en de inplanting van constructies, de dakvorm en de gebruikte materialen.

Afwijkingen kunnen niet worden toegestaan voor wat betreft:

- 1° de bestemming;*
- 2° de maximaal mogelijke vloerterreinindex;*
- 3° het aantal bouwlagen.*

...”

Op grond van die bepaling is de bevoegdheid van het vergunningverlenend bestuursorgaan om afwijkingen op plannen van aanleg toe te staan aan een dubbele beperking onderworpen:

- de afwijkingen mogen enkel betrekking hebben op de perceelafmetingen, de afmetingen en de inplanting van constructies, de dakvorm en de gebruikte materialen, en niet op de bestemming, de maximaal mogelijke vloerterreinindex en het aantal bouwlagen
- enkel ‘beperkte’ afwijkingen kunnen worden toegestaan.

2.2.

Uit de artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet volgt dat een vergunningsbeslissing duidelijk en op afdoende wijze de redenen moet bevatten waarop het vergunningverlenend bestuursorgaan haar beslissing steunt. Bij het beoordelen van de wettigheid van een vergunningsbeslissing dient dus rekening gehouden te worden met de redenen die omschreven zijn in de vergunningsbeslissing en kan er geen rekening worden gehouden met aanvullende argumentatie in latere procedurestukken.

Het zorgvuldigheidsbeginsel houdt in dat een vergunningverlenend bestuursorgaan, zoals de verwerende partij, haar beslissing op een zorgvuldige wijze moet voorbereiden en dus moet steunen op werkelijk bestaande en concrete feiten die met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld. De zorgvuldigheid verplicht de verwerende partij onder meer om zorgvuldig te werk te gaan bij de voorbereiding van de bestreden beslissing en ervoor te zorgen dat de feitelijke en

juridische aspecten van het dossier deugdelijk onderzocht worden, zodat ze met kennis van zaken kan beslissen.

Wanneer de verwerende partij afwijkt van het verslag van de provinciale stedenbouwkundig ambtenaar, geldt het principe dat ze des te zorgvuldiger moet motiveren waarom ze tot een andere besluitvorming komt. Het zorgvuldigheidsbeginsel houdt ook in dat ze haar andersluidende beoordeling moet baseren op een eigen onderzoek en feitenvinding.

3.

De Raad stelt vast dat er geen discussie bestaat dat de aanvraag afwijkt van de voorschriften van het BPA inzake de bouwhoogte, de zij- en achtertuinstroken en de verhardingen.

3.1

De toegelaten maximale bouwhoogte is twaalf meter (artikel 4.6 van het BPA). Uit de aanvraag blijkt dat magazijn 1 en kantoor 1 een totale hoogte van veertien meter hebben.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar stelt uitdrukkelijk dat een afwijking van twee meter op de maximale bouwhoogte van twaalf meter niet als een beperkte afwijking in de zin van artikel 4.4.1, §1 VCRO kan worden beschouwd, onder andere omwille van de grootte van het aangevraagde gebouw met een straatlengte van 118 m langs de N16. Hij stelt dat de afwijking van de bouwhoogte een enorme visuele impact heeft en dat niet blijkt dat dergelijke hoogte noodzakelijk is voor de exploitatie.

De bestreden beslissing stelt daar tegenover dat de hoogte te verantwoorden is gelet op 'de aard van het gebouw'.

Deze summiere motivering kan bezwaarlijk als een voldoende weerlegging van het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar worden beschouwd. De verwerende partij verduidelijkt deze motivering niet en geeft niet aan waarom 'de aard' van het gebouw een hogere bouwhoogte zou vereisen of verantwoorden, terwijl de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar daarentegen had aangegeven dat de aanvraag geen enkele motivering bevat waarom dergelijke hoogte vereist zou zijn voor de exploitatie.

De argumentatie die de tussenkomenende partij in de procedure voor de Raad nog aanreikt om de hoogte van veertien meter te verantwoorden, is niet terug te vinden in de bestreden beslissing en is dus een *post factum*-motivering waarmee geen rekening kan worden gehouden.

De tussenkomenende partij kan evenmin gevolgd worden in haar stelling dat met dit deel van het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar geen rekening moet worden gehouden, omdat het magazijn 2 en kantoor 2 nog betrokken zijn in de beoordeling terwijl die niet zijn vergund. De vaststelling blijft immers overeind dat de bouwhoogte van magazijn 1 en kantoor 1 met een straatlengte van 118 m langs de N16 een impact heeft op het straatbeeld. De verwerende partij heeft hierop geen adequaat antwoord gegeven.

3.2.

Wat de afwijking op de zij- en achtertuinstroken betreft, moet rekening worden gehouden met artikel 4.8.2 van het BPA dat onder andere bepaalt:

“ ...

Aanleg van rijwegen toegelaten, en in die mate verplicht, dat een normale toegang voor de brandweer rond het gebouw mogelijk is.

Langs de perceelsgrenzen dient een minimum groenstrook van 3 m te worden aangelegd en als dusdanig gehandhaafd.

...

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar stelt uitdrukkelijk vast dat aan de linkerzijde van het perceel geen groenstrook wordt aangelegd en dat de groenstrook die op de plannen is aangeduid zich op het naastliggende perceel bevindt en slechts tot de helft van het perceel loopt.

De bestreden beslissing stelt daar tegenover enkel dat de groenstroken redelijk van oppervlakte zijn en voldoende zijn gelet op de bestemming van het perceel en de naastgelegen panden. De verwerende partij verduidelijkt evenwel niet waarin het redelijk karakter van de oppervlakte aan groenstrook gelegen is. De verwerende partij ontkent op die wijze trouwens ook niet dat de bestaande groenstrook op een ander perceel gelegen is en daarenboven slechts tot de helft van het perceel loopt. De loutere bestemming van het perceel en van de naastgelegen panden is niet dienstig als motivering. Het BPA legt immers zelf voor de zone met bestemming regionaal bedrijventerrein op dat er in deze zone groenstroken van minimum drie meter moeten worden aangelegd.

Waar de tussenkomende partij nog stelt dat het nooit de bedoeling kan zijn geweest van het BPA om de groenstroken langs elke perceelsgrens te voorzien, kan evenwel niet voorbij worden gegaan aan de uitdrukkelijke tekst van het BPA. Het verplicht voorzien van groenstroken verhindert daarenboven niet per definitie de aanleg van een brandweg, zoals de tussenkomende partij lijkt te beweren.

3.3

Wat de afwijking op de bepalingen inzake de verhardingen betreft, moet rekening worden gehouden met artikel 12.3 van het BPA dat onder andere bepaalt:

“...

Van een strook van 5 m, gemeten vanaf de rooilijn, mag maximum 30% worden verhard of bebouwd in functie van de aanleg van toegangen tot het terrein en oprichting van reclame-inrichtingen. Het overige gedeelte van deze strook dient als groene ruimte te worden aangelegd en als dusdanig gehandhaafd.

In de volgende 10 m is de aanleg van toegangswegen en parkeerplaatsen toegelaten. De aanleg van de noodzakelijke verhardingen gebeurt in een hoogwaardig waterdoorlaatbaar bestratingsmateriaal; k.w.s.- en monoliete betonverhardingen zijn verboden. Er dient minimum 1 streekeigen hoogstam (...) per 100 m² parkeerruimte te worden aangeplant.

...”

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar stelt uitdrukkelijk vast dat aan de Rijksweg (N16) de volledige zone als loskade wordt aangelegd in beton wat expliciet verboden is door het BPA. Hij stelt verder dat een deel van de betonverharding reeds aanwezig is, maar dat deze dateert van voor de goedkeuring van het BPA en dat bovendien alle bebouwing wordt afgebroken, zodat met de voorschriften van het BPA rekening moet worden gehouden.

De bestreden beslissing stelt daar tegenover louter dat de verharding reeds bestaat en dus kan worden aanvaard. Deze stelling is een louter tegenspreken van het standpunt van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar en is daarenboven in tegenspraak met de onmiddellijk eraan voorafgaande overweging die – in navolging van het verslag – stelt dat de betonverharding dateert van voor het BPA en dat alle bebouwing wordt afgebroken.

De summiere motivering in de bestreden beslissing volstaat niet in het licht van het andersluidend verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar. Uit het dossier blijkt overigens niet hoe de verwerende partij tot het standpunt zou kunnen komen dat de bestaande betonverharding behouden blijft. Integendeel, uit het funderings- en rioleringsplan blijkt duidelijk dat er temidden van de verharding voor het magazijn 1 en kantoor 1 een ondergronds infiltratiebekken zal worden opgericht met een lengte van 45 m, een hoogte van 1,2 m en een breedte van 1,2 m waarvoor de bestaande betonverharding in elk geval moet worden opgebroken. Daarenboven blijkt uit de foto's gevoegd bij het aanvraagdossier dat het projectgebied niet over de gehele breedte aan de ventweg verhard is met beton, zodat de gevraagde betonverharding een uitbreiding omvat ten opzichte van de bestaande situatie. De bestreden beslissing vermeldt dat de bestaande bebouwing wordt afgebroken; op basis van de plannen mag er van worden uitgegaan dat ook de bestaande betonverharding wordt afgebroken. Het inplantingsplan van de nieuwe toestand vermeldt immers enkel een bestaande klinkerverharding, maar geen bestaande betonverharding. Rekening houdende met deze feitelijke gegevens kon de verwerende partij zich dus niet beperken tot de stelling dat de betonverharding reeds bestaat.

Waar de tussenkommende partij nog aanvoert dat de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar niet zonder meer kan aannemen dat de verharding in een niet door het BPA toegelaten materiaal zal worden aangelegd, moet worden vastgesteld dat in de plannen van de aanvraag enkel melding wordt gemaakt van een bestaande klinkerverharding, een betonverharding laadkade en een asfaltverharding. De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar kon op basis van deze gegevens dus wel degelijk tot het besluit komen dat een betonverharding aangevraagd wordt, terwijl dit niet is toegelaten door het BPA.

4.

Wat tot slot de stelling van de tussenkommende partij betreft dat impliciet toepassing werd gemaakt van het (nieuwe) artikel 4.4.9/1 VCRO, moet worden vastgesteld dat de bestreden beslissing enkel uitdrukkelijk verwijst naar de afwijkingsmogelijkheid zoals opgenomen in artikel 4.4.1, §1 VCRO.

Artikel 4.4.9/1 VCRO is een afwijkingsbepaling die toelaat om af te wijken van bepalingen van een BPA dat ouder is dan 15 jaar. Aangezien het een afwijkingsbepaling betreft, dient het vergunningverlenend bestuursorgaan, wanneer ze toepassing wenst te maken van deze afwijkingsmogelijkheid, dit uitdrukkelijk te vermelden in de vergunningsbeslissing en moet ze bovendien motiveren waarom de afwijking aanvaardbaar is. Dat is niet gebeurd.

Zoals vastgesteld onder randnummer 3 is de verwerende partij op basis van een nietszeggende motivering afgeweken van het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar die besloot dat de afwijkingen van de voorschriften van het BPA niet beperkt zijn in de zin van artikel 4.4.1, §1 VCRO, zonder enige verwijzing naar artikel 4.4.9/1 VCRO.

5.

Het middel is gegrond.

B. Tweede middel

Standpunt van de partijen

1.

In dit middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van artikelen 4.3.1, §1, tweede en derde lid en 4.2.19, § 1 VCRO.

De vergunning wordt verleend onder de voorwaarden zoals opgenomen in het besluit van het college van burgemeester en schepenen van 23 april 2018. Deze voorwaarden behelzen onder meer de uitsluiting van het deel “bouwen van magazijnen 2 en kantoor 2”.

Volgens de verzoekende partijen kon de verwerende partij de vergunning niet verlenen met uitsluiting van magazijn 2 en kantoor 2. De uitsluiting komt wel tegemoet aan het voorwaardelijk gunstig advies van het Ministerie van Landsverdediging, maar dit noodzaakt volgens de verzoekende partijen de indiening van een nieuwe aanvraag voor magazijn 1 en kantoor 1 met een nieuwe adviesronde en een nieuw openbaar onderzoek. De uitsluiting heeft volgens hen immers een grote impact op de beoordeling van de (rest van de) aanvraag en vereist een bijkomende beoordeling door de vergunningverlenende overheid. Een nieuwe aanvraag voor het uitgesloten deel zal in elk geval, gelet op het ongunstig advies, anders moeten worden geconcipieerd. De ruimtelijke impact van een nieuwe aanvraag voor dit tweede deel genereert per definitie een wijzigende ruimtelijke impact voor het eerste, wel vergunde deel zoals ontsluitingsmogelijkheden voor het tweede gedeelte, bestemmingszones enz.

Het uitgesloten deel is een fundamenteel deel van de aanvraag. De verwerende partij had enkel het geheel kunnen weigeren.

Ook de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar was van oordeel dat het uitsluiten van het magazijn 2 en kantoor 2 te veel wijzigingen aan de plannen impliceert die dan een nieuw openbaar onderzoek zouden vergen.

2.

De verwerende partij dient geen antwoordnota in.

3.1

De tussenkomenende partij stelt in hoofddorde dat de verzoekende partijen geen belang hebben bij dit middel omdat de bestreden beslissing niet enkel een reductie inhoudt van het oorspronkelijk aangevraagde project maar ook een reductie van de bestaande bedrijfssite. De afstand tot de woningen van de verzoekende partijen wordt op die wijze vergroot. Daarenboven valt de op- en uitrit die rechtstreeks aansluit op de Cesar Van Kerckhovenstraat weg door de reductie, zodat er geen ontsluiting meer is langs de woningen van de verzoekende partijen zoals ook in de bestreden beslissing wordt vastgesteld.

3.2

Ondergeschikt stelt de tussenkomenende partij dat het middel ook ongegrond is. Een vergunning kan immers worden afgeleverd met het opleggen van voorwaarden en een aanpassing van de plannen. De tussenkomenende partij verwijst naar de voorwaarden die artikel 4.3.1, §1, derde lid VCRO stelt voor de aanpassing van de plannen. Ten eerste wijst ze erop dat de plannen niet worden aangepast, maar dat een deel van de aanvraag gewoon wegvalt zodat een negatieve impact van het project op mens, milieu of de goede ruimtelijke ordening en op de rechten van de mens niet zal bestaan. Ten tweede wijst ze erop dat het wegvallen van het tweede deel tegemoet komt aan een voorwaardelijk advies. Artikel 4.3.1 VCRO wordt dan ook niet geschonden en verzoekende partijen laten na het tegendeel aan te tonen.

De overweging dat een nieuwe aanvraag kan worden ingediend voor het uitgesloten deel, is een hypothese die niet relevant is ten aanzien van de bestreden beslissing. Er wordt louter slechts een deel van het aangevraagde vergund buiten de wil van de tussenkomenende partij om, namelijk ingevolge het advies van het Ministerie van Defensie wegens de ligging van een NATO-pijpleiding die toch anders bleek te liggen dan wat eerder werd meegedeeld aan de tussenkomenende partij. Er kan van de Raad onmogelijk worden verwacht dat er rekening wordt gehouden met elke

hypothetische latere aanvraag aangaande de percelen. Een latere aanvraag wordt maar beoordeeld indien deze wordt ingediend.

De uitsluiting vergt daarenboven geen bijkomende beoordeling. De uitsluiting werd dan ook niet opgelegd omwille van een te grote ruimtelijke impact maar wel omwille van de aanwezigheid van de pijpleiding.

De voorwaarde is verder voldoende precies en kan eenvoudig door de tussenkomende partij worden verwezenlijkt.

4.

De verzoekende partijen stellen wel degelijk belang te hebben bij het middel nu de ruimtelijke impact van de uitsluiting de helft van de voorziene bebouwing en verharding betreft. Bij het eerste middel gaf de tussenkomende partij trouwens zelf aan dat elke afwijking van het BPA te beoordelen is zonder het uitgesloten deel van de aanvraag waarmee wordt aangegeven dat het gereduceerde gedeelte op zichzelf opnieuw te beoordelen was in het licht van het al dan niet beperkte karakter van elke afwijking door het overgebleven deel. Het belang bestaat er juist in dat het vergunde opnieuw volledig te beoordelen was in het licht van alle opgeworpen grieven. Het loutere feit dat het uiteindelijk vergunde een reductie inhoudt van het oorspronkelijk gevraagde doet geen afbreuk aan het belang om ook enkel dit deel te bekritisieren op bv. het vlak van verminderde mobiliteit tegenover de totaliteit van het project. De loutere reductie maakt immers nog niet dat de mobiliteitsproblematiek uit zichzelf zou zijn opgelost nu deze zich vooral voordoet ter hoogte en in het verlengde van het kruispunt Cesar Van Kerckhovenstraat met de N16 waarlangs ook de verzoekende partijen ontsluiten.

Voor het overige volharden de verzoekende partijen in het middel.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partijen stellen dat de uitsluiting van de bouw van magazijn 2 en kantoor 2 niet kon worden opgelegd met een voorwaarde, omdat dit een (te) grote impact heeft op de beoordeling van de rest van de aanvraag. De verwerende partij had de vergunning integraal moeten weigeren.

2.

Een stedenbouwkundige vergunning moet worden geweigerd indien het aangevraagde onverenigbaar is met enerzijds de stedenbouwkundige voorschriften of verkavelingsvoorschriften voor zover daarvan niet op geldige wijze is afgeweken of, anderzijds, met de goede ruimtelijke ordening (artikel 4.3.1, §1 VCRO).

Uit artikel 4.3.1, §1, tweede lid VCRO volgt dat een aanvraag die door het vergunningverlenend bestuursorgaan onverenigbaar wordt geacht met het recht of met de goede ruimtelijke ordening, toch kan worden verleend wanneer de overeenstemming met het recht of met de goede ruimtelijke ordening kan worden gewaarborgd door het opleggen van voorwaarden, met inbegrip van een beperkte aanpassing van de voorliggende plannen. De opgelegde voorwaarden en beperkte planaanpassingen mogen evenwel niet dienen om leemten in een aanvraagdossier op te vangen en de planaanpassingen moeten een 'beperkt' karakter hebben, te begrijpen als 'kleine' aanpassingen. Deze planaanpassingen moeten bovendien voldoen aan de vereisten van artikel 4.3.1, §1, derde lid VCRO, dat luidt als volgt:

“ ...

Een aanpassing van de plannen, zoals vermeld in het tweede lid, is slechts mogelijk wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan:

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

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

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

...

3.

De Raad stelt vooreerst vast dat de geviseerde voorwaarde in essentie een weigering is van een deel van de aangevraagde vergunning. Deze weigering komt tegemoet aan het advies van de beheerder van de pijpleiding, die ongunstig heeft geadviseerd over het magazijn 2 en het kantoor 2 omwille van de ligging van de leiding.

De Raad stelt tevens vast dat de aanvrager zelf een onderscheid maakt tussen de twee magazijnen en kantoren en in die zin zijn aanvraag zelf deelbaar heeft gemaakt. Hoewel een stedenbouwkundige vergunning in beginsel één en ondeelbaar is kan hiervan uitzonderlijk worden afgeweken, indien vaststaat dat de verscheidene onderdelen van een aanvraag van elkaar kunnen worden afgesplitst en het vergunningverlenende bestuursorgaan dezelfde beslissing zou hebben genomen ongeacht of het betrokken gedeelte al dan niet mede deel uitmaakte van de aanvraag.

De verwerende partij beschikte omwille van de deelbaarheid van de aanvraag over de mogelijkheid om te beslissen om een deel van de aanvraag te vergunnen en een deel te weigeren. De verzoekende partijen tonen niet aan dat de verwerende partij geen afdoende beoordeling kon maken van het vergunde deel, na uitsluiting van het magazijn 2 en het kantoor 2.

Het gegeven dat de verwerende partij de weigeringsbeslissing heeft geformuleerd als een voorwaarde die aan de vergunning wordt verbonden en die wordt overgenomen van de beslissing van het college van burgemeester en schepenen, is daarbij irrelevant omdat het geen inhoudelijke invloed heeft op de draagwijdte van de weigering. De verzoekende partijen tonen evenmin aan dat niet voldaan zou zijn aan de voorwaarden van 4.3.1, §1, derde lid VCRO.

4.

Het middel wordt verworpen.

C. Derde middel

Standpunt van de partijen

1.

In dit middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van artikelen 4.3.2, §§1, 2, 2*bis*, 3 en 3*bis* van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake algemeen milieubeleid (hierna: DABM), van artikel 2 van het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage (hierna: Project-MER-besluit), van artikel 16 van het besluit van de Vlaamse regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning (hierna: Besluit Dossiersamenstelling), van de artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet en van het materieel motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

1.1

In een eerste onderdeel stellen verzoekende partijen dat het Project-MER-besluit een project-MER of een project-m.e.r.-screeningsnota verplicht stelt naargelang de bijlage I, II of III bij het besluit. Het Besluit Dossiersamenstelling stelt dat een aanvraag een mobiliteitsstudie dient te bevatten onder andere in het geval van de bouw van vestigingen voor industrie, ambacht of KMO met een totale brutovloeroppervlakte van tenminste 15.000 m².

De bestreden beslissing bevestigt dat de aanvraag een activiteit behelst die voorkomt op bijlage III bij het Project-MER-besluit zodat een screeningsnota moest worden opgemaakt. Er wordt evenwel onjuist geoordeeld dat geen project-MER dient te worden opgesteld louter stellende dat uit de screeningsnota blijkt dat de mogelijke milieueffecten verwaarloosbaar zijn.

De aanvraag genereert volgens de verzoekende partijen aanzienlijke milieueffecten zodat een project-MER noodzakelijk is. Ze wijzen erop dat de plicht tot het opstellen van een MOBER niet geldt wanneer het project is onderworpen aan een volwaardige project-MER zoals voorzien door artikel 16/1 Besluit Dossiersamenstelling. Vast staat evenwel dat het dossier geen MOBER bevatte en ook geen project-MER zodat aan de bepalingen van het project-MER-besluit niet is voldaan.

De verzoekende partijen benadrukken dat ze daarop wezen naar aanleiding van hun beroep bij de verwerende partij. Het gebrek aan een MOBER en de afwezigheid van een volwaardige project-MER is in de bestreden beslissing evenwel niet beoordeeld. Het is niet omdat later in de procedure een 'mobiliteitstoets' is voorgelegd – waarover geen enkele tegenspraak kon worden gevoerd – dat aan de MOBER- of project-MER-verplichtingen is voldaan.

Met verwijzing naar het beroepschrift van de eerste verzoekende partij stellen de verzoekende partijen dat de bestreden beslissing op dit punt onvoldoende is gemotiveerd en geen antwoord geeft. De loutere 'boutade' dat er geen project-MER moet worden opgesteld gelet op de resultaten van de screening schendt de aangehaalde bepalingen.

De tussenkomenende partij wil duidelijk de MER- en MOBER-verplichting omzeilen door de beoogde bedrijfsontwikkeling te saucissoneren nu blijkt dat er een bijkomende aanvraag is ingediend voor het naastliggend perceel.

1.2

In een tweede onderdeel stellen ze dat de bestreden beslissing gebrekkig gemotiveerd is wat betreft de mobiliteitsaspecten. Ze hernemen hun standpunt van hun beroepschrift waarop door de bestreden beslissing niet wordt geantwoord of toch niet voldoende.

De te verwachten mobiliteitsproblematiek is nochtans cruciaal voor de verzoekende partijen. Het is niet betwist dat zelfs het gereduceerde project voor problemen zal zorgen nu alle vrachtwagenverkeer en ander verkeer via de Cesar Van Kerckhovenstraat zal moeten ontsluiten. Dit kan niet worden betwist.

Het louter verwijzen naar de resultaten van een screeningsnota zonder concrete beoordeling van de uitgebreide grieven naar voor gebracht door de verzoekende partijen omtrent de mobiliteit is als onzorgvuldig te beschouwen.

2.

De verwerende partij dient geen antwoordnota in.

3.1

Voor zover er kritiek is op de afwezigheid van een project-MER, wijst de tussenkomende partij erop dat de bestreden beslissing onterecht stelt dat het project onder bijlage III valt. De vereiste van een project-MER is niet van toepassing zodat de bewuste artikelen van het DABM of van het project-MER-besluit niet geschonden worden. De overweging dat uit de screeningsnota blijkt dat de mogelijke milieueffecten verwaarloosbaar zijn, is dan ook een overtuigend motief dat niet kan leiden tot de vernietiging van de bestreden beslissing. Ook in de loop van de vergunningsprocedure bestond er geen enkele discussie over de vereiste van een screening. De verzoekende partijen stellen dit pas voor het eerst in vraag in de procedure voor de Raad en houden nu voor dat een project-MER noodzakelijk is.

Ook een schending van artikel 16 van het Besluit Dossiersamenstelling wordt opgeworpen terwijl volgens de tussenkomende partij niet kan worden ingezien hoe deze bepaling geschonden kan zijn. Immers, het aangevraagde project heeft maar een totale brutovloeroppervlakte van 12.351 m² daar waar de MOBER maar verplicht is gesteld vanaf minstens 15.000 m². Een mobiliteitsstudie was dus niet verplicht. Het gegeven dat de tussenkomende partij veiligheidshalve toch een mobiliteitsstudie bijbracht doet daaraan geen afbreuk.

De verwijzing naar het administratief beroepschrift waarin wordt gesteld dat ook met de verharde (vloer)oppervlakte buiten de gebouwen rekening moet worden gehouden en er dus meer dan 15.000 m² zou worden voorzien is ook manifest onjuist. De brutovloeroppervlakte heeft immers enkel betrekking op de buitenomtrek van de bouwelementen die de begrenzing van het gebouw vormen, met inbegrip van hun bekleding, gemeten op vloerhoogte en niet op daarbuiten gelegen verhardingen of wegenis.

Door het gedeeltelijk vergunnen van de aanvraag bedraagt de uiteindelijke brutovloeroppervlakte maar 6.681 m².

3.2

De tussenkomende partij stelt nogmaals dat er sprake is van een overtuigend motief nu er geen MER-plicht geldt en er op basis van dit motief niet tot een vernietiging kan gekomen worden.

Daarenboven wordt wel degelijk op de opgeworpen mobiliteitskritiek ingegaan in de bestreden beslissing. Niet enkel wordt het besluit van de mobiliteitstoets overgenomen, maar er worden ook nog andere overwegingen inzake de mobiliteit toegevoegd in de bestreden beslissing. Er is dan ook ingegaan op de bezorgdheden en bezwaren van de verzoekende partijen. De vermeende overlast wordt zelfs vermeden door de reductie van het project. Er kan dan ook niet worden voorgehouden dat er niet afdoende is geantwoord op de kritieken op de mobiliteitsstudie die nog uitging van de realisatie van het volledige project.

4.

De verzoekende partijen volharden in hun middel en stellen dat de tussenkomende partij niet aantoont dat het project niet screeningsplichtig is. Feit is dat er een screeningsnota werd opgesteld/ingediend en dat deze beoordeeld is door de verwerende partij weze het dan ondeugdelijk. Gelet op de te verwachten mobiliteitsproblematiek had er naar het oordeel van de verzoekende partijen een volwaardige project-MER moeten worden opgemaakt.

De verzoekende partijen wijzen ook nog op de nieuwe vergunningsaanvraag die door de verwerende partij op 16 mei 2019 werd geweigerd. De weigering was vooral ingegeven door de te verwachten mobiliteitsproblematiek precies gelet op de samenhangende en in totaliteit te verwachten verkeersdichtheid en -afwikkeling van het vrachtvervoer via de ventweg.

Beoordeling door de Raad

1.

In dit middel houden de verzoekende partijen in essentie voor dat de verwerende partij onterecht heeft besloten dat een project-MER, met een bijhorende MOBER, niet nodig is.

Tevens voeren ze aan dat de bestreden beslissing geen afdoende beoordeling bevat van de mobiliteitsaspecten.

2.

Het aangevraagde project valt niet onder de projecten vermeld in bijlagen I en II bij het Project-MER-besluit, zodat er geen verplichting bestaat om een project-MER op te maken of een ontheffing van deze opmaak aan te vragen aan de bevoegde dienst.

De bestreden beslissing stelt dat de activiteit valt onder bijlage III van het Project-MER-besluit, waarvoor is voorgeschreven dat een screeningsnota kan worden ingediend die vervolgens wordt beoordeeld. Op basis van deze beoordeling kan blijken of het alsnog noodzakelijk is om een project-MER op te stellen.

Nog los van de vraag of de activiteit wel of niet onder de projecten vermeld in bijlage III van het Project-MER-besluit valt, moet in elk geval worden vastgesteld dat er wel degelijk een screeningsnota is toegevoegd aan het aanvraagdossier en dat deze ook werd beoordeeld door de verwerende partij. Wat deze beoordeling betreft, komen de verzoekende partijen niet verder dan te stellen dat de aanvraag een volwaardig project-MER had moeten bevatten zonder evenwel duidelijk te stellen waar de beoordeling van de screeningsnota door de verwerende partij op foutieve of ontbrekende gegevens gebaseerd zou zijn. Een verwijzing naar hun beroepschrift is niet dienstig nu de verwerende partij als orgaan van actief bestuur niet verplicht is om op alle beroepsargumenten te antwoorden en kan volstaan met een duidelijke vermelding van de redenen die tot haar beslissing hebben geleid. Zoals eerder gesteld is het aan de verzoekende partijen om aan te tonen dat deze redenen niet deugdelijk zijn.

3.1

Artikel 16, 13° van het Besluit Dossiersamenstelling stelt:

“...

Het dossier van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor de in artikel 15 bedoelde werken, bevat minstens de volgende stukken:

13° een mobiliteitsstudie met de gegevens, vermeld in bijlage IV, als de aanvraag betrekking heeft op één of meer van de volgende projecten :

- a) het bouwen van ten minste 250 wooneenheden;*
- b) het bouwen van gebouwen of gebouwencomplexen voor handel, horeca, kantoorfuncties en diensten met een totale brutovloeroppervlakte na de werkzaamheden van ten minste 7 500 m², of het uitbreiden van dergelijke gebouwen of gebouwencomplexen, als de totale brutovloeroppervlakte door die uitbreiding de drempel van 7500 m² of een veelvoud ervan overschrijdt;*
- c) het bouwen van gebouwen of gebouwencomplexen voor de vestiging van industrie, K.M.O. en ambacht met een totale brutovloeroppervlakte na de werkzaamheden van ten minste 15 000 m², of het uitbreiden van dergelijke gebouwen of gebouwencomplexen, als de totale brutovloeroppervlakte door die uitbreiding de drempel van 15 000 m² of een veelvoud ervan overschrijdt;*

...”

Artikel 1, 12° van hetzelfde besluit definieert brutovloeroppervlakte als volgt:

“ ...

brutovloeroppervlakte : de som van de vloeroppervlakte voor alle bouwlagen, met inbegrip van de buitenmuren of vergelijkbare bouwdelen, uitgezonderd de vloeroppervlakte die uitsluitend wordt bestemd voor parkeerplaatsen.

...”

Artikel 16/1, 1° van hetzelfde besluit stelt:

“ ...

De verplichting tot het opstellen van een mobiliteitsstudie, vermeld in artikel 7, 7° en artikel 16, 13°, geldt niet in de volgende gevallen :

1° als voor het project een milieueffectrapport werd opgemaakt of een ontheffing van de verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapport over het project werd verleend, waarin de te verwachten of mogelijke mobiliteitseffecten van dat project al worden geanalyseerd en geëvalueerd;

...”

3.2

Uit deze bepalingen blijkt dat een mobiliteitsstudie verplicht is voor bedrijfsgebouwen met een totale brutovloeroppervlakte van 15.000 m² of meer.

De beschrijvende nota bij de aanvraag vermeldt een brutovloeroppervlakte van 12.351 m². Dit wordt door de verzoekende partijen als dusdanig niet betwist, maar ze zijn wel van oordeel dat ook de verharde oppervlakte buiten de gebouwen mee in rekening moeten worden genomen. Rekening houdende met de vermelde definitie van brutovloeroppervlakte moet, anders dan de verzoekende partijen voorhouden, evenwel geen rekening worden gehouden met de verharde oppervlakten buiten de gebouwen. Aangezien de brutovloeroppervlakte zoals vastgesteld in de beschrijvende nota niet verder wordt betwist, moet worden vastgesteld dat het niet vereist was om bij de aanvraag een mobiliteitsstudie in te dienen, omdat deze maar moet worden ingediend bij een brutovloeroppervlakte van 15.000 m².

Nu is vastgesteld dat er geen verplichting is om een mobiliteitsstudie op te stellen overeenkomstig artikel 16, 13° Besluit Dossiersamenstelling, is artikel 16/1, 1° van hetzelfde besluit evenmin van toepassing.

4.

Tot slot moet worden vastgesteld dat uit de bestreden beslissing blijkt dat de verwerende partij een concrete beoordeling heeft gemaakt van de mobiliteitsaspecten en dit tevens voor de effecten die er nog zijn na uitsluiting van magazijn 2 en kantoor 2.

De verwerende partij vermeldt in de bestreden beslissing dat mobiliteit ‘een criterium is dat extra aandacht verdient’, beschrijft vervolgens de ontsluiting van de site en de gegevens van de mobiliteitsstudie en besluit dat het bedrijf een aanzienlijke verkeersgeneratie heeft van voornamelijk vrachtwagens, met een overlast voor de beroepers tot gevolg. De verwerende partij overweegt dat de bezwaren van de beroepers gevolgd kunnen worden. Door het schrappen van magazijn 2 en kantoor 2 wordt enkel de ventweg gebruikt en zal de overlast volgens de verwerende partij beperkt worden.

De verwerende partij betreft dus de bezwaren van de verzoekende partijen in haar beoordeling. Hoewel de overlast voor hen niet volledig wordt weggenomen, wordt deze wel ‘beperkt’ door het uitsluiten van een deel van de aanvraag. De bestreden beslissing bevat op deze wijze een afdoende beoordeling van de mobiliteitsaspecten, die niet onzorgvuldig of kennelijk onredelijk is.

Het loutere gegeven dat een navolgende vraag voor twee bijkomende magazijnen werd geweigerd door de verwerende partij, onder andere rekening houdende met de ongunstige beoordeling van het mobiliteitsaspect in haar totaliteit, heeft niet tot gevolg dat de beoordeling van dit aspect voor enkel magazijn 1 en kantoor 1 onjuist of onredelijk zou zijn.

5.

Het middel wordt verworpen.

D. Overige middelen

De overige middelen worden niet onderzocht aangezien deze niet tot een ruimere vernietiging kunnen leiden.

VII. KOSTEN

Met toepassing van artikel 33 DBRC-decreet legt de Raad de kosten van het beroep ten laste van de partij die ten gronde in het ongelijk gesteld wordt.

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.

De verzoekende partijen vragen om een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro toe te kennen ten laste van de verwerende partij. De tussenkomenende partij vraagt de kosten ten laste te leggen van de verzoekende partijen.

Uit de beoordeling van de middelen blijkt dat de verwerende partij te beschouwen is als de in het ongelijk gestelde partij. Zowel de kosten van de verzoekende partijen als de door hen gevorderde rechtsplegingsvergoeding worden ten laste gelegd van de verwerende partij.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van nv PELSYS is ontvankelijk.
2. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 2 augustus 2018, waarbij aan de tussenkomende partij de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het slopen van de bestaande bebouwing en voor het bouwen van een magazijn 1 en kantoor 1, maar geweigerd voor het bouwen van een magazijn 2 en kantoor 2 op de percelen gelegen te 2880 Bornem, Rijksweg 22-24, met als kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie C, nummers 368F, 368G en 376K.
3. De Raad beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over het administratief beroep van de verzoekende partijen en dit binnen een termijn van vier maanden te rekenen vanaf de dag na de dag van de betekening van dit arrest.
4. De Raad legt de kosten van het beroep bestaande uit het rolrecht van de verzoekende partijen, bepaald op 600 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro verschuldigd aan de verzoekende partijen, ten laste van de verwerende partij.
5. De Raad legt de kosten van de tussenkomst, bepaald op 100 euro, ten laste van de tussenkomende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 17 december 2019 door de zesde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de zesde kamer,

Elien GELDERS

Karin DE ROO