

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

nr. A/2014/0461 van 1 juli 2014
in de zaak 1011/0131/SA/8/0103

In zake:

1. de heer [REDACTED]
2. mevrouw [REDACTED]

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Peter VERGUCHT
kantoor houdende te 1700 Dilbeek, Ninoofse steenweg 255
en advocaat Hans-Kristof CAREME
kantoor houdende te 3001 Heverlee, Industrieweg 4 bus 1
waar woonplaats wordt gekozen

verzoekende partijen

tegen:

de **GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR** van het
Agentschap Ruimte en Erfgoed, afdeling Oost-Vlaanderen

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Veerle TOLLENAERE
kantoor houdende te 9000 Gent, Koning Albertlaan 128
waar woonplaats wordt gekozen

verwerende partij

*Tussenkomen
partijen:*

1. het Agentschap Wegen en Verkeer, met adres te 1000 Brussel, Koning Albert II-laan 20 bus 4

2. het college van burgemeester en schepenen van de **stad Ninove**

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Wim DE CUYPER
kantoor houdende te 9100 Sint-Niklaas, Vijfstraten 57
waar woonplaats wordt gekozen

I. VOORWERP VAN DE VORDERING

De vordering, ingesteld bij aangetekende brief van 1 oktober 2010, strekt tot de vernietiging van het besluit van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van het Agentschap Ruimte en Erfgoed, afdeling Oost-Vlaanderen van 26 augustus 2010 waarbij aan de eerste tussenkomen partij de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het uitvoeren van wegen- en rioleringswerken ter hoogte van de [REDACTED].

Het betreft de percelen gelegen te [REDACTED] en [REDACTED].

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij heeft een antwoordnota ingediend en heeft het administratief dossier neergelegd. De verzoekende partij heeft een wederantwoordnota ingediend. De eerste tussenkomende partij heeft geen schriftelijke uiteenzetting ingediend. De tweede tussenkomende partij heeft een schriftelijke uiteenzetting ingediend.

De Raad heeft met het arrest van 6 februari 2012 met nummer S/2012/0023 de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing verworpen

De behandeling van de vordering die initieel werd toegewezen aan de eerste kamer, werd op 14 november 2013 toegewezen aan de achtste kamer.

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare terechtzitting van 3 december 2013, waar de vordering tot vernietiging werd behandeld.

Kamervoorzitter Luk JOLY heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Olivier COOPMAN, die loco advocaat Veerle TOLLENAERE verschijnt voor de verwerende partij en advocaat Julie CORNELIS, die loco advocaat Wim DE CUYPER verschijnt voor de tweede tussenkomende partij, zijn gehoord.

De verzoekende partij en de eerste tussenkomende partij, hoewel behoorlijk opgeroepen, zijn niet ter zitting verschenen. Gelet op artikel 4.8.24 VCRO verhindert de afwezigheid van partijen de geldigheid van de zitting, en dus van de behandeling van de zaak, echter niet.

Titel IV, hoofdstuk VIII van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) betreffende de Raad voor Vergunningsbetwistingen en de bepalingen van het reglement van orde van de Raad, bekrachtigd door de Vlaamse Regering op 20 november 2009, zijn toegepast.

De uitdrukkelijke verwijzingen in dit arrest naar artikelen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening hebben betrekking op de tekst van deze artikelen, zoals zij golden op het ogenblik van het instellen van de voorliggende vordering.

III. TUSSENKOMSTEN

1.

Het Agentschap WEGEN en VERKEER vraagt als eerste tussenkomende partij met een op 11 januari 2011 ter post aangetekend verzoekschrift om in het geding te mogen tussenkomen.

De voorzitter van de eerste kamer heeft bij beschikking van 26 januari 2011 vastgesteld dat de eerste tussenkomende partij de aanvrager van de vergunning is; dat uit de gegevens van de zaak blijkt dat de belangen van de eerste tussenkomende partij kunnen worden beïnvloed door de oplossing die aan het ingestelde beroep gegeven zou kunnen worden en dat de verzoekende partij tot tussenkomst kan worden aangemerkt als belanghebbende in de zin van artikel 4.8.16, §1, eerste lid VCRO en dat bijgevolg toelating kan worden verleend om voor die belangen op te komen.

Er is geen reden om anders te oordelen in het kader van de vordering tot vernietiging.

2.

Het college van burgemeester en schepenen van de stad NINOVE vraagt als tweede tussenkomende partij met een op 20 januari 2011 ter post aangetekend verzoekschrift om in het geding te mogen tussenkomen.

De voorzitter van de eerste kamer heeft bij beschikking van 26 januari 2011 vastgesteld dat de tweede tussenkomende partij een bij het dossier betrokken adviserende instantie is, aangewezen krachtens artikel 4.7.26, §4, 2° VCRO, en dat het advies tijdig werd verstrekt; dat de tweede tussenkomende partij dus kan worden aangemerkt als belanghebbende in de zin van artikel 4.8.16, §1, eerste lid, 6° VCRO.

De voorzitter van de eerste kamer stelde echter vast dat de verzoekende partij tot tussenkomst overeenkomstig artikel 193 van het gemeentedecreet haar beslissing om in rechte op te treden niet aan het verzoekschrift had toegevoegd en vroeg haar de collegebeslissing houdende haar beslissing om in rechte op te treden, bij haar beslissing ten gronde te voegen en minstens neer te leggen op de zitting die zal georganiseerd worden omtrent het schorsingsverzoek.

De tweede tussenkomende partij legde op de openbare terechtzitting van 4 april 2011 deze beslissing neer en de Raad verklaarde dit verzoek tot tussenkomst dan ook ontvankelijk.

Er zijn geen redenen om anders te oordelen in het kader van de vordering tot vernietiging.

IV. FEITEN

Op 11 mei 2010 (datum van het ontvangstbewijs) dient de eerste tussenkomende partij bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“het uitvoeren van wegen- en rioleringswerken ter hoogte van de [REDACTED]”*.

De percelen zijn, zo blijkt uit de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 30 mei 1978 vastgestelde gewestplan ‘Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem’, gelegen in woongebied.

De percelen zijn niet gelegen binnen een gebied waarvoor een goedgekeurde bijzonder plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan geldt, noch binnen de omschrijving van een behoorlijk vergunde, niet vervallen verkaveling.

Het Agentschap Ruimte en Erfgoed, afdeling Oost-Vlaanderen brengt op 27 mei 2010 een gunstig advies uit.

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek, georganiseerd van 4 juni 2010 tot en met 3 juli 2010, worden 10 bezwaarschriften ingediend, waarvan 2 door verzoekende partijen betreffende enerzijds het wegnemen van bestaande parkeerplaatsen en anderzijds de mogelijkheid van het ledigen van een ingebouwde container.

Het Agentschap Natuur en Bos verleent op 14 juni 2010 een volgend voorwaardelijk gunstig advies:

“ ...

Situering

3.3 Biologische waarderingskaart : wegzate

3.4 Andere: in omgeving van

- *VEN gebied ‘Vallei van de Dender en de Mark’ code 222*

- *Natuurrichtplan 'Dendervallei tussen de gewestgrens en Ninove, evenals het Raspaillebos en Geitebos'- goedgekeurd door minister Crevits op 14 mei 2009 en gepubliceerd in BS op 2 juli 2009 NRP*

4. Bespreking

Door de uitvoering van deze werken wenst men de verkeersveiligheid verbeteren en een betere doorstroming van het verkeer.

Het paalt aan het natuurgebied (ook VEN en afgebakend NRPgebied). Dit wordt begrensd door de spoorlijn en de Venebroeklos. De weg ligt hier op een helling die over de spoorweg gaat. Er worden geen werken uitgevoerd in het natuurgebied. Er wordt een overstort voorzien dat loost in de waterloop van 2^e Cat, 5.125bis.

Deze beek loopt langs een onverharde weg naar de Dender.

Voor zover er geen materiaal of grond in het natuurgebied wordt gestockeerd, worden er geen effecten verwacht op de ecologische waarde van het gebied.

...

Gunstig voor zover er geen materiaal of grond wordt gestockeerd in het natuurgebied."

De Vlaamse Milieumaatschappij, afdeling Operationeel Waterbeheer brengt op 22 juni 2010 volgend voorwaardelijk gunstig advies uit:

" ...

De percelen Ninove, [REDACTED], met diverse nrs. zijn volgens de watertoetskaarten niet infiltratiegevoelig en gevoelig voor grondwaterstroming en grenzen voor een deel aan mogelijk overstromingsgevoelig gebied.

...

De omgeving van de Molenbeek (2^e categorie) is afwaarts overstromingsgevoelig waardoor een lozingsbeperking van max. 20l/s/ha is opgelegd door de provincie zodat voldoende buffering in het nieuwe RWA-stelsel moet worden voorzien. Per RWA-leiding die aansluit op de ingebuisde Molenbeek wordt een overstort voorzien met knijpopening of wervelventiel. Elk overstort wordt voorzien van een terugslagklep.

Voor de hemelwaterafvoer, ook deze afkomstig van verharde oppervlakten binnen openbaar wegdomein, moet voldaan worden aan de bepalingen van art. 6.2.2.1.2 §4 van Vlarem II

...

Gelet op het niet-infiltratiegevoelige karakter van de bodem mag worden gebufferd met vertraagde afvoer. Er wordt voldaan aan bovenstaande bepalingen.

Voor het lozen in de Molenbeek wordt nog een aparte machtiging aangevraagd.

Voor wat betreft de aanleg van het gescheiden stelsel willen wij wijzen op art. 6.2.2.1.2 §3 van Vlarem II

...

Naar het aspect grondwaterstroming kunnen we stellen dat de aanleg van de ondergrondse leidingen eventueel een bronbemaling met zich kan meebrengen. Indien men van plan is te bemalen moet minstens een melding volgens Vlarem (klasse 3) van de activiteit gebeuren.

Ze kan echter vergunningsplichtig zijn en zelfs MER-plichtig naargelang de ligging en het debiet per dag.

...

Wat betreft het aspect grondwaterkwaliteit worden geen significant schadelijke effecten verwacht.

Besluit

Het project wordt gunstig geadviseerd en is in overeenstemming met de doelstellingen en beginselen van het decreet Integraal Waterbeleid.

Bijkomende aandachtspunten in het kader van de doelstellingen en beginselen van het decreet integraal waterbeleid:

- *De gemeente moet toezien op de correcte gescheiden aansluiting van het hemel- en afvalwater.*
- *Voor de bronbemalingen moet worden voldaan aan de Vlarem reglementering (melding of vergunningsplicht, naargelang de ligging en het debiet per dag)*
- *De lozing van het bemalingswater dient te gebeuren overeenkomstig art. 6.2.2.1.2 §5 van Vlarem II*

...”

Op 22 juli 2010 neemt de tweede tussenkomende partij het volgende standpunt in:

“ ...

GUNSTIG,

- *Mits het naleven van het advies van de dienst leefmilieu*
- *Mits het uitvoeren van de voorgestelde aanpassingen:*
 - *Een toegang van 5m breed voor de carwash zodanig dat het in- en uitrijdend verkeer kan kruisen*
 - *Een toegang van 4m breed voor de loten 2,3,4 en 5 voor de percelen*
[REDACTED]
 - *Een bundeling van de toegangen tot de percelen van de verkaveling V 70/1981 / V 59/2009 (Colora – toegang loten 2,3,4 en 5 – Seafood)*
 - *Aanduiden van oversteekplaatsen voor de voetgangers en fietsers, afkomstig uit het middeneiland en dit ter hoogte van Preulegem en van de Outerstraat*
 - *Creëren van een ‘beveiligde’ overgang voor de zwakke weggebruikers ter hoogte van Preulegem en ter hoogte van de Outerstraat door het plaatsen van knipperlichten met oranje fase en rode fase voor voertuigen op de gewestweg. Via een drukknop, te gebruiken door de zwakke weggebruikers, kan het verkeerslicht op rood springen, wat een ‘veiliger’ oversteek mogelijk maakt.*
 - *Lokaal de boordstenen aanpassen tot overrijdbare boordstenen ter hoogte van de toegang tot de ingebouwde container op de parking van ‘the dollar’*

...”

Op 26 augustus 2010 beslist de verwerende partij de stedenbouwkundige vergunning te verlenen en doet hierbij de volgende overwegingen gelden:

“ ...

BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING EN DE AANVRAAG

de aanvraag heeft betrekking op de herinrichting van het kruispunt “Den Dollar” te Ninove; de herinrichting kadert in het project “Wegwerken van gevaarlijke punten en Wegvakken in Vlaanderen” van de Vlaamse Overheid; de voornaamste ingreep is dat het kruispunt een circulatiesysteem in één richting wordt (in feite één groot rondpunt, gelegen rond een middeneiland met bebouwing); hierbij worden niet alleen de rijwegen heraangelegd, maar ook fiets- en voetpaden; ook worden de aanpalende straten in het project betrokken; tevens worden omvangrijke rioleringswerken uitgevoerd (met aparte RWA- en DWA-leidingen);

WATERTOETS

...

Het voorliggende project heeft een beperkte oppervlakte (herinrichting bestaand kruispunt) en ligt niet in overstromingsgevoelig gebied, zodat in alle redelijkheid dient geoordeeld te worden dat geen schadelijk effect wordt veroorzaakt.

De VMM, operationeel Waterbeheer heeft dd. 22/6/ 2010 een voorwaardelijk gunstig advies verstrekt.

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

Het betreft werken van algemeen belang die bedoeld zijn om de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid te verhogen; gezien het de herinrichting betreft van bestaande wegen is er weinig of geen ruimtelijk impact voor de omgeving; de bestaande stedenbouwkundige aanleg blijft dan ook onaantast;

ALGEMENE CONCLUSIE

De aanvraag is in overeenstemming met de wettelijke bepalingen

...

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar geeft de vergunning af aan de aanvrager, die ertoe verplicht is

1° het college van burgemeester en schepenen en de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar per beveiligde zending 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 werkzaamheden of handelingen;

2° de voorwaarden van het CBS Ninove dienen stipt nageleefd te worden (zie copie)

3° de voorwaarden van Natuur en Bos dienen stipt nageleefd te worden (zie copie)

4° de voorwaarden de VMM dienen stipt nageleefd te worden (zie copie)

...

Dit is de bestreden beslissing.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

A. Ontvankelijkheid wat betreft de tijdigheid van het beroep

De Raad heeft met het arrest van 6 februari 2012 met nummer S/2012/0023 vastgesteld dat het beroep tijdig werd ingesteld. Er zijn geen redenen om anders te oordelen.

B. Ontvankelijkheid wat betreft het belang van de verzoekende partijen

De Raad heeft met het arrest van 6 februari 2012 met nummer S/2012/0023 vastgesteld dat de verzoekende partijen beschikken over het rechtens vereist belang in de zin van artikel 4.8.16, §1, eerste lid, 3° VCRO. Er zijn geen redenen om anders te oordelen.

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

A. Derde en vierde middel

Standpunt van de partijen

1.

In hun derde middel roepen de verzoekende partijen de schending in van de artikelen 1.1.4 en 4.3.1 VCRO, de artikelen 2 en 3 van de Wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen, van artikel 19 van het K.B. van 28 december 1971 houdende de toepassing en de inrichting van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen, en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, inzonderheid de materiële motiveringsplicht en het redelijkheidsbeginsel.

Zij lichten dit middel toe als volgt :

*“**DOORDAT** in de bestreden beslissing de aanvraag geenszins op afdoende wijze wordt getoetst aan de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening, minstens terzake slechts een stereotypische en nietszeggende motivering wordt gegeven;*

***TERWIJL** de vergunningverlenende overheid indien voor het gebied waarbinnen het perceel waarop de aanvraag betrekking heeft is gelegen geen bijzonder plan van aanleg noch een niet-vervallen verkavelingsvergunning bestaat, de stedenbouwkundige vergunning dient te worden beoordeeld volgens de voorschriften van het gewestplan op grond van de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening.*

Toelichting

Krachtens artikel 1.1.4 VCRO is de ruimtelijke ordening gericht op een duurzame ontwikkeling

...

De verzoekende partijen stellen vast dat in de bestreden beslissing geen rekening wordt gehouden met de ruimtelijke draagkracht en de gevolgen voor o.a. het perceel van de verzoekende partijen, zoals hierna zal blijken.

Artikel 4.3.1. VCRO bepaalt dat een vergunning wordt geweigerd indien het aangevraagde onverenigbaar is met een goede ruimtelijke ordening (zie eveneens artikel 19 in fine van het inrichtingsbesluit).

Bij de beoordeling van de aanvraag wordt op geen enkele wijze rekening gehouden met de plaatselijke omstandigheden. De vergunningverlenende overheid dient bij gebrek aan concrete stedenbouwkundige voorschriften (afwezigheid van een verkavelingsvergunning, BPA...) nochtans in concreto te beoordelen in hoeverre een ontwerp in de plaatselijke omgeving kan worden geïntegreerd.

Het oordeel over de toelaatbaarheid van een stedenbouwkundige vergunning vereist een afweging of de uitgevoerde bouwwerken wel verenigbaar zijn met de bestemming van het gebied waarin het perceel is gelegen, de goede plaatselijke aanleg, de schoonheidswaarde van het landschap, de goede ruimtelijke ordening in het algemeen, het nabuurschap, ... De motivering moet steeds en afdoende rekening houden met alle feitelijke omstandigheden.

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar heeft nagelaten om de bouwaanvraag in concreto aan de goede plaatselijke aanleg te toetsen.

Onder de hoofding ‘beoordeling van de goede ruimtelijke ordening’ worden hoogstens de aard van de bouwwerken zelf beschreven, doch zonder enige afweging met de feitelijke en juridische situatie in de onmiddellijke omgeving, inzonderheid het perceel van de verzoekende partij.

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar beperkt zich inderdaad tot de volgende motivering:

“Het betreft werken van algemeen belang die bedoeld zijn om de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid te verhogen; gezien het de herinrichting betreft van bestaande wegenis is er weinig of geen ruimtelijke impact voor de omgeving; de bestaande stedenbouwkundige aanleg blijft dan ook onaangetast”.

Dergelijke motivering zou op alle wegeniswerken in Vlaanderen kunnen slaan precies omdat er wordt voorbijgegaan aan een afweging met de feitelijke en juridische situatie in de onmiddellijke omgeving.

Uit het advies van de projectauditor van de provinciale auditcommissie Oost-Vlaanderen blijkt nochtans het volgende:

“... Dit is hoogstens een compliment voor de ijver van GBC, maar zeker geen garantie voor de kwaliteit en de verkeersveiligheid. Hopelijk functioneert het. Want de situatie blijft intrinsiek toch heel wat conflicten bevatten door de functies in het middeneiland en de vele erftoegangen. ...”

*De verzoekende partijen baten op het middeneiland een bloemen- en plantenzaak uit, doch hun situatie – hoewel uiterst kritiek en derhalve zeer relevant – wordt niet betrokken bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening.
...*

2.

De verwerende partij antwoordt hierop als volgt:

“ ...

De formele motiveringsplicht houdt in dat de bestreden beslissing de juridische en feitelijke overwegingen moet vermelden die eraan ten grondslag liggen en dat die redengeving afdoende moet zijn.

...

De toepasselijke bestemmingsvoorschriften worden vermeld, er wordt verwezen naar artikel 4.4.7., §2 VCRO, er wordt vastgesteld dat de werken in overeenstemming zijn met de vastgelegde ordening, er wordt omschreven dat de werken slechts betrekking hebben op de herinrichting van het kruispunt “Den Dollar”, en vervolgens stelt de bestreden beslissing over de goede ruimtelijke ordening:

‘Het betreft werken van algemeen belang die bedoeld zijn om de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid te verhogen; gezien het de herinrichting betreft van bestaande wegenis is er weinig of geen ruimtelijke impact voor de omgeving; de bestaande stedenbouwkundige aanleg blijft dan ook onaangetast.

De verzoekende partijen betwisten niet dat de stedenbouwkundige aanleg onaangetast blijft en het louter herinrichten van de bestaande wegenis geen of weinig ruimtelijke impact heeft voor de omgeving.

...

De verzoekende partijen stellen ten onrechte dat de motivering voor alle wegeniswerken zou kunnen gelden. Dit is niet correct. In casu gaat het welbepaald over een loutere heraanleg van een reeds bestaande – en dus eerder beoordeelde situatie.

De Raad oefent hierop een, marginaal toezicht uit.

...

Gelet op de concrete situatie en de specifieke werken kan worden vastgesteld dat de verwerende partij in redelijkheid tot haar besluit is gekomen.

...

3.

De tweede tussenkomende partij voegt hieraan nog het volgende toe:

...

Ter zake sluit verzoekster tot tussenkomst zich integraal aan bij het verweer namens de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar.

De bestreden beslissing behandelt de goede ruimtelijke ordening correct en afdoende als volgt:

'Het betreft werken van algemeen belang die bedoeld zijn om de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid te verhogen; gezien het de herinrichting betreft van bestaande wegen is er weinig of geen ruimtelijke impact voor de omgeving; de bestaande stedenbouwkundige aanleg blijft dan ook onaantast.'

Onderstreept weze dat het om een louter herinrichten van de bestaande wegenis gaat waarbij de ruimtelijke impact op de omgeving niet wijzigt.

...

4.

De verzoekende partijen geven in hun wederantwoordnota nog volgende preciseringen:

...

De herinrichting van de bestaande wegenis heeft wel degelijk een wezenlijke impact op de omgeving, en meer in het bijzonder voor alle aangelanden wier bereikbaarheid, ontsluiting en recht op basismobiliteit geheel wordt ontzegd, zoals overigens in de mobiliteitsstudie van buro4D uitdrukkelijk wordt bevestigd (cf. infra).

In de bestreden beslissing wordt hieraan geheel voorbijgegaan, terwijl die impact op de feitelijke en rechtssituatie van de aangelanden – waaronder verzoekers – wel degelijk bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening diende te worden betrokken.

Door hieraan voorbij te gaan, kan onmogelijk worden gesteld dat de vergunningverlenende overheid de feiten waarop haar beoordeling steunt, correct heeft vastgesteld en dat zij op grond van die feiten in redelijkheid zou hebben kunnen oordelen dat de te vergunnen bouwwerken verenigbaar zijn met de goede plaatselijke ordening. Wel integendeel.

Verzoekers hebben inmiddels een verkeerskundig advies besteld bij buro 4D. Op 28 juli 2011 werd het uitgebreide en deskundige advies van het studiebureau aan verzoekers afgeleverd. In het advies wordt o.a. nagegaan of de doelstellingen van het Vlaamse Mobiliteitsbeleid – m.n. het vrijwaren van de bereikbaarheid, het garanderen van de toegankelijkheid, het verbeteren van de veiligheid, het verbeteren van de verkeersleefbaarheid, en het terugdringen van de schade aan natuur en milieu –, worden ondersteund, één en ander overeenkomstig het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid

...

Uit het deskundig advies blijkt dat aan al die doelstellingen alleszins niet wordt voldaan. Er wordt o.a. het volgende geconcludeerd:

- *'Den Dollar wordt benaderd als een rotonde zonder rekening te houden met stedelijke functies en de omgeving. Een klassieke rotonde heeft echter geen stedelijke functies op het middeneiland die bereikbaar moeten zijn. De autogerichte verkeerstechnische*

aanpak krijgt voorrang op de ruimtelijke en stedenbouwkundige visie voor de toekomst', middeneiland van Den Dollar wordt onbereikbaar voor de zachte weggebruiker. De bereikbaarheid is vooral vertaald als een autobereikbaarheid';

- *'Er wordt te weinig wordt rekening gehouden met de zwakke weggebruiker en de ruimtelijke context die zeer bepalend is';*
- *'De verkeersveiligheid zal omwille van meerdere redenen te wensen overlaten';*
- *'De oversteekbaarheid wordt hierdoor in de toekomst nihil. Het uitgangspunt om de verkeersveiligheid te garanderen zal eerder nog een groter probleem gaan vormen. Niet de verkeersveiligheid of de verkeersleefbaarheid staan centraal, wel de afwikkeling van de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer' (zie ook p. 42, 46).*

In het deskundig advies wordt tevens vastgesteld dat verwerende partij volstrekt is voorbij gegaan aan de belangrijke doelstelling van het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid, inzonderheid aan het STOP-principe: "Er wordt niet uitgegaan van het STOP principe als algemeen uitgangspunt. Bewijs hiervan is dat de historisch gegroeide as Nederhasselt – Aspelare naar de binnenstad met van oudsher belangrijke zachte verkeersverplaatsingen nergens in het verhaal een betekenis krijgt. Bewijs hiervan is dat het middeneiland letterlijk uitsluitend met de auto bereikbaar wordt, en geen enkele voorziening wordt getroffen voor de veilige bereikbaarheid ifv. de zwakke weggebruiker. Bewijs hiervan zijn de verkeerssimulaties die focussen op autobewegingen en geen rekening houden met de zwakke weggebruiker".

De onbereikbaarheid en de verkeersonveiligheid zullen effecten hebben op de economische aantrekking van het middeneiland (zie p. 42, 47).

Alle hinder die voortvloeit uit de voorgenomen heraanleg van de wegen is van aard om het eigendomsrecht van verzoekers te schenden en dient als dusdanig bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening te worden betrokken.

Verzoekers hebben als aangelanden op de openbare weg een subjectief recht op vrije toegankelijkheid en bereikbaarheid van hun handelszaak: 'Het is normaal dat aangelanden van de openbare weg een toegang hebben naar en van hun grond, dat de vensters van hun gebouwen uitzicht geven op de weg en licht krijgen en ook dat natuurwater langs een natuurlijke helling op de weg terechtkomt. Die voordelen maken deel uit van het eigendomsrecht van de aangelanden der openbare wegen. Het zijn essentiële subjectieve rechten. Ze zijn een schepping van de rechtspraak. In dat opzicht moet er geen onderscheid gemaakt worden tussen de wegen aangelegd door openbare besturen, verkregen door verjaring, servitutedwegen of aangelegd door particulieren met of zonder vergunning' (Frans Wastiels, "Administratief goederenrecht", Story Scientia, p. 145-146, nr. 215; zie ook Cass., 19 december 1895, Pas. 1896, I, 48).

Het hoeft geen betoog dat verzoekers derhalve een subjectief recht hebben, als aangelanden, dat hun handelszaken toegankelijk blijven.

Als eigenaar en uitbaters van bloemen - en plantenzaak "Tropical Garden" en een restaurant op het 'eiland' worden verzoekers niet alleen zeer ernstig in hun werk- en exploitatieomstandigheden aangetast, doch wordt de toegankelijkheid van hun handelszaak geheel onmogelijk gemaakt (mede wegens verhoogde boordstenen), en dit zowel voor voetgangers, fietsers, cliënten en leveranciers die nochtans regelmatig met grote vrachtwagens dienen te laden en te lossen. Leveringen zouden op de rijbaan van de rotonde moeten plaatsvinden !

De toegang tot de talrijke erftoegangen is uiterst problematisch en dat wordt als dusdanig erkend door de projectauditor van verwerende partij in zijn conformiteitsverklaring. De projectcoördinator schrijft letterlijk aangaande het ontwerp: “Hopelijk functioneert het. Want de situatie blijft intrinsiek toch heel wat conflicten bevatten door de functies in het middeneiland en de vele erftoegangen. En dat is verkeerstechnisch nauwelijks oplosbaar, al kan men met camera’s en andere ingrepen de scherpe kantjes wel doen verdwijnen”.

De bewoners en eigenaars van de handelszaken – dus ook verzoekers – en de klanten en leveranciers van verzoekers moeten op een drukke baan hun oprit op en af, terwijl het verkeer op nagenoeg de hele rotonde voortdurend van rijvak moet verwisselen (zie het ontwerp: dat is zoals een bewoner het typeerde ‘Gent Dampoort’ maar dan in het groot).

De eigendom van verzoekers op het eiland alwaar zij hun handelszaak uitbaten komt in geval van tenuitvoerlegging van de stedenbouwkundige vergunning midden in de rotonde van twee en op vele plaatsen drie rijvakken waar de diverse verkeersstromen zich voortdurend mengen, te liggen.

Als eigenaar en uitbater op het middeneiland hebben verzoekers geen enkele voorziening om als voetganger of als fietser de overkant van de wegenis te bereiken. Ook de klanten zullen niet in de mogelijkheid zijn om als voetganger of fietser de winkel op een veilige manier te bereiken.

De startnota van verwerende partij spreekt weliswaar over ‘aangepaste boordstenen’ als veiligheidsmaatregel, doch voor verzoekers als uitbaters aan de oostzijde van het eiland betekent dat concreet dat zij – als zij de richting Ninove wil gaan – de rotonde moeten oversteken op een plaats waar die twee tot drie rijvakken breed is, met de verkeersstroom uit Brakel die ofwel richting Brussel, ofwel richting centrum ofwel richting Aalst, ofwel richting Outer/Nederhasselt gaat. Daarbovenop is er de verkeersstroom uit Brussel die ofwel richting centrum, ofwel richting Aalst, ofwel richting Outer/Nederhasselt/Brakel zijn weg moet zoeken. Heel concreet betekent dit dus dat men zowel van de bewoners van het eiland als de bezoekers van de handelszaken die te voet of per fiets de weg willen oversteken verwacht zich een weg te zoeken tussen twee grote verkeersstromen die zich in totaal in niet minder dan 6 verschillende rijrichtingen opsplitsen (de stroom Brakel-Brussel verlaat de rotonde voor het hiervoor besproken punt). Op de rest van het traject dat het ontwerp biedt is de situatie minder extreem, maar daarom zeker nog niet veilig te noemen.

Gegeven de boven geschetste situatie zullen de weggebruikers enorm gefocust zijn om het juiste rijvak te kiezen en dit in een – het valt niet genoeg te benadrukken – enorm complexe situatie gezien de vele weefbewegingen die het verkeer maakt en de weggebruikers die op korte afstand van elkaar ook nog eens de rijbaan oprijden. De weggebruiker zal zich bovendien niet alleen enorm concentreren op die situatie, gelet op het ontwerp zal hij zich bovendien niet verwachten aan overstekende voetgangers of fietsers.

De stedenbouwkundige vergunning ontzegt aan verzoekers als eigenaars en uitbaters hun recht op basismobiliteit: ze kunnen noch te voet, noch met de fiets de overkant van de straat bereiken want zij hebben geen enkele, ook maar minimale vorm van bescherming in een bijzonder gevaarlijke verkeerssituatie.

In de plannen is evenmin in enige parkeermogelijkheid voorzien aan de zijde van de eigendommen van verzoekers. Hierdoor wordt het onmogelijk gemaakt voor de klanten om zich aan de winkel te parkeren. De beslissing verhindert bovendien dat er op een veilige

wijze leveringen kunnen worden uitgevoerd, zodat de toelevering van het bedrijf in gedrang wordt gebracht

De verwerende partij zou tevergeefs – en post factum, derhalve niet pertinent in het kader van de uitdrukkelijke motiveringsplicht – beweren dat de vergunde werken kaderen in het project ‘wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen’. Het project zou 2 zwarte kruispunten omvatten, m.n. het [REDACTED].

De 2 zwarte kruispunten waarvan sprake, liggen nochtans niet in de onmiddellijke omgeving van de handelszaken van verzoekers, doch wel meerdere honderden meters hiervan verwijderd. Uit de ongevalstatistieken blijkt bovendien dat er sedert 2005 geen dodelijke ongevallen hebben plaatsgevonden.

De verwerende partij twijfelt trouwens blijkbaar zelf aan de deugdelijkheid van de heraanleg van het kruispunt wanneer het op verkeersveiligheid aankomt:

“Noch de auditor, noch TV3V of andere leden van de commissies waarborgen dat het kruispunt na de herinrichting 100 % verkeersveilig is, om de eenvoudige reden dat geen enkele herinrichting van het kruispunt een aantoonbare totaalgarantie naar verkeersveiligheid toe kan bieden, en dat verkeersveiligheid niet enkel afhangt van infrastructurele maatregelen, maar o.a. ook van het gedrag van alle weggebruikers. ...”

Ook in het nochtans gunstige advies van de projectauditor van 31 maart 2007 worden er grote vraagtekens geplaatst bij de heraanleg van het kruispunt:

‘Zuiver verkeerstechnisch gezien één van de meest uitgekiende en ‘gefine-tuned’ ontwerpen. Dit is hoogstens een compliment voor de ijver van de GBC, maar zeker geen garantie voor de kwaliteit en de verkeersveiligheid. Hopelijk functioneert het. Want de situatie blijft intrinsiek toch heel wat conflicten bevatten door de functies in het middeneiland en de vele erftoegangen.

...

Verzoekers hebben niet in alleen in hun bezwaarschrift n.a.v. het openbaar onderzoek, maar thans ook in het deskundig onderzoek van buro4D bewezen dat hun leefklimaat zeer ernstig wordt aangetast ten gevolge van allerhande hinderaspecten die verbonden zijn aan de tenuitvoerlegging van de stedenbouwkundige vergunning.

Toch heeft de verwerende partij nagelaten om de passende gevolgen hieruit te trekken, m.n. door de stedenbouwkundige vergunning te weigeren, dan wel door specifieke vergunningsvoorwaarden op te leggen.

Krachtens art. 4.3.1. §1 1° b) VCRO wordt een vergunning geweigerd indien het aangevraagde onverenigbaar is met een goede ruimtelijke ordening.

Het vergunningverlenende bestuursorgaan kan de vergunning toch afleveren, “wanneer het van oordeel is dat de overeenstemming van het aangevraagde met het recht en de goede ruimtelijke ordening gewaarborgd kan worden door het opleggen van voorwaarden, met inbegrip van het opleggen van een beperkte aanpassing van de ter beoordeling voorgelegde plannen. Die voorwaarden kunnen niet dienen om de leemten van een onvolledige of vage aanvraag op te vangen. De voorwaarde dat de ter beoordeling voorgelegde plannen beperkt worden aangepast, kan enkel betrekking hebben op kennelijk bijkomstige zaken”.

In de bestreden beslissing meent de verwerende partij evenwel te kunnen volstaan met een stereotype motivering, zoals hierboven werd aangetoond.

De bestreden beslissing schendt derhalve de in het middel aangehaalde bepalingen en beginselen.”

5.

In hun vierde middel roepen de verzoekende partijen de schending in van artikel 4.7.26 VCRO, alsmede uit de artikelen 2 en 3 van de Wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen.

Zij lichten dit middel toe als volgt:

“In de bestreden beslissing worden de bezwaren n.a.v. het openbaar onderzoek middels een stijlformulering van de hand gewezen.

Alle bezwaren worden door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar ‘klassiek’ genoemd, doch daarom niet ongegrond. De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar overweegt dat aan de bezwaren kan tegemoet gekomen worden door concreet overleg tussen de handelaars, gemeentediensten en het Agentschap Wegen & Verkeer, en wat betreft de bezwaren aangaande de veiligheid beperkt de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar zich tot de overweging dat het kruispunt wordt heraangelegd volgens de hedendaagse inzichten inzake bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en milieunormen; ook hier kunnen eventueel met de betrokkenen detailaanpassingen gebeuren.

Van twee zaken één. Ofwel zijn de bezwaren ongegrond, en dan kan er niet worden ingezien waarom er nog detailaanpassingen zouden moeten gebeuren, ofwel zijn de bezwaren gegrond in welk geval de stedenbouwkundige vergunning hetzij dient te worden geweigerd, hetzij aan voorwaarden dient te worden onderworpen.

In casu worden de bezwaren kennelijk gegrond verklaard, doch de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar weigert de passende conclusies hieruit te trekken, m.n. door de stedenbouwkundige vergunning te weigeren of aan voorwaarden te onderwerpen.

Zodoende wordt het openbaar onderzoek miskend.

In ieder geval kan de overweging dat er detailaanpassingen na vergunning zouden kunnen worden doorgevoerd, onmogelijk worden begrepen. De stedenbouwkundige vergunning is bij ontstentenis van specifieke voorwaarden hieromtrent uitvoerbaar an sich.

De bezwaarindieners – waaronder de verzoekende partijen – hebben derhalve geen enkele garantie nopens ev. detailaanpassingen.

...”

6.

De verwerende partij antwoordt hierop als volgt:

“De verzoekende partijen menen dat de bezwaren nav het openbaar onderzoek middels een stijlformulering van de hand werd gewezen.

De bestreden beslissing stelt:

‘HET OPENBAAR ONDERZOEK

...”

Aan de eerste 7 bezwaren kan tegemoet gekomen worden door concreet overleg tussen deze handelaars, gemeentediensten van Ninove, en het Agentschap voor Wegen en Verkeer;

De andere 3 bezwaren zijn even 'klassiek' te noemen en worden steeds hernomen bij de herinrichting van een groot complex kruispunt; na onderzoek van de plannen en de bijhorende nota kan enkel gesteld worden dat het kruispunt wordt heraangelegd volgens de hedendaagse inzichten inzake bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en milieunormen; ook hier kunnen eventueel met betrokkenen detailaanpassingen gebeuren.

...

...

Het bestuur moet niet elk bezwaar weerleggen. De motivering kan summier zijn.

...

Het volstaat dat de determinerende motieven van het besluit worden aangeduid, m.a.w. dat de motivering op zichzelf voldoende is (I.Opdebeek en A.Coolsaet, *Formele motivering van bestuurshandelingen*, Brugge, Die Keure, 1999, p. 160-161, nr. 198; p. 198-199, nr. 249).

Het aantal parkeerplaatsen, de toegankelijkheid voor leveranciers en klanten alsook de aandacht voor de zwakke weggebruiker, kunnen, los van een stedenbouwkundige vergunning, met de bevoegde diensten worden besproken. Zij betreffen geen louter stedenbouwkundig gegeven.

Detailaanpassingen kunnen dan ook steeds gebeuren.

Het bezwaar van de verzoekende partijen is summier en stelt enkel dat bestaande parkeerplaatsen worden weggenomen en dat er problemen zouden zijn met het ledigen van een ingebouwde container op de parking.

Het college van burgemeester en schepenen stelde over dit bezwaar :

'Na nazicht van de eigendomsgrenzen blijkt dat in de huidige toestand heel wat van deze handelaars openbaar domein laten gebruiken als parkeerplaats voor hun eigen zaken (en ook reeds een deel hebben ingericht als privé domein).

...

Voor de zaak "■■■■" en plantenzaak "■■■■" werd reeds gekeken in vorige fases om extra parkeerplaatsen te voorzien. Dwarsparkeerplaatsen bleken echter niet mogelijk omwille van het gevaar van uitrijden naar de gewestweg toe. Het bezwaarschrift 1 maakt melding van 14 bestaande parkeerplaatsen (weliswaar op openbaar domein). Het is onduidelijk waar deze zijn gelegen (en of alles wettelijk is).

Het inplanten van langsparkeerplaatsen hier zou slechts 2 extra parkeerplaatsen creëren welke ook niet ideaal zijn aan deze bocht. Dit wordt dus niet weerhouden.

...

In het ontwerp werd ook nog gekeken om de assen van de weg eventueel op te schuiven in een bepaalde richting (gebruik makend van het openbaar domein). Aangezien veel privé-eigenaars hier echter reeds (onwettelijk-maar gedoogd) openbaar domein hebben ingenomen zou dit nog een grotere afname van hun parkeermogelijkheden teweeg brengen.

...

Op deze manier heeft men een veilig fietspad en voetpad, dan biggenruggen en dan mogelijkheden om te parkeren via de inritten naar privéterrein.

...

De toegang (recht van overgang – 4m breed voor loten 2,3,4 en 5) voor percelen sectie B, nrs 1696z, 1696a2, 1696y en 1695b2) zal nog in rekening worden gebracht bij de opritten.

Wat klacht 2 betreft is een toegang van de kraan mogelijk via het 'middeneiland'. De doorgang is daar voldoende breed. **Door de boordstenen aan te passen tot overrijdbare boordstenen is de gevraagde toegang mogelijk.** De voorwaarde, die door het college van burgemeester en schepenen vervolgens hieraan koppelde (lees: gekoppeld werd), werd ook als voorwaarde in de bestreden beslissing opgenomen.

...

De verzoekende partijen roepen de schending van artikel 4.7.26 VCRO in, in de hoofding van dit middel, maar zij verduidelijken dit niet bij de uiteenzetting van het middel. Het inroepen van dit artikel kan niet tot de schorsing of vernietiging van de beslissing leiden.

..."

7.

De tweede tussenkomenende partij voegt hieraan nog het volgende toe:

"...

Samen met de verwerende partij kan worden vastgesteld dat het bestuur niet elk bezwaar tot in het kleinste detail moet weerleggen. De motivering kan derhalve summier zijn.

Het aantal parkeerplaatsen, de toegankelijkheid voor leveranciers en klanten, alsook de aandacht voor de zwakke weggebruiker, kunnen, los van een stedenbouwkundige aanvraag, met de bevoegde diensten worden besproken. Deze besprekingen en mogelijk daaruit voortvloeiende detailaanpassingen op verkeerstechnisch vlak op het terrein staan het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning niet in de weg.

Het college van burgemeester en schepenen behandelde het bezwaar m.b.t. de bestaande parkeerplaatsen en het ledigen van de ingebouwde container als volgt:

'Na nazicht van de eigendomsgrenzen blijkt dat in de huidige toestand heel wat van deze handelaars openbaar domein laten gebruiken als parkeerplaats voor hun eigen zaken.

...

Voor de zaak [REDACTED] en plantenzaak [REDACTED] werd reeds gekeken in vorige fases om extra parkeerplaatsen te voorzien. Dwarsparkeerplaatsen bleken echter niet mogelijk omwille van het gevaar van uitrijden naar de gewestweg toe.

...

Wat klacht 2 betreft is een toegang van de kraan mogelijk via het 'middeneiland'. De doorgang is daar voldoende breed. Door de boordstenen aan te passen tot overrijdbare boordstenen is de gevraagde toegang mogelijk.'

De voorwaarde die het college van burgemeester en schepenen vervolgens hieraan koppelde, werd ook als voorwaarde in de bestreden beslissing opgenomen: "lokaal boordstenen aanpassen tot overrijdbare boordstenen ter hoogte van de toegang tot de ingebouwde container op de parking van 'the dollar'.

Tot slot dient samen met de verwerende partij te worden vastgesteld dat verzoekende partij weliswaar de schending van artikel 4.7.26 Codex opwerpt in de hoofding van het middel, maar nalaat dit vervolgens toe te lichten bij de uiteenzetting van het middel. Het inroepen van dit artikel kan niet tot schorsing of vernietiging van de beslissing leiden.

..."

8.

De verzoekende partijen geven in hun wederantwoordnota nog volgende preciseringen:

"Verzoekers verwijzen hiervoor nog naar de verkeerstechnische studie van Buro4D en hun argumentatie ter hoogte van het derde middel van deze wederantwoordnota.

De verwerende partij beweert nog dat er geen schending is van een subjectief recht op vrije toegankelijkheid aangezien zij blijvend toegang krijgen naar hun eigendommen en vensters zichtbaar blijven. Verzoekers zouden zonder recht of titel gebruik maken van het openbaar domein voor parkeergelegenheid.

De gebrekkige toegankelijkheid van de handelszaken wordt wel degelijk aangetoond (cf. infra; zie ook deskundig verslag van Buro4D).

De parkeergelegenheid bevindt zich deels op private eigendom van verzoekers, deels op openbaar domein, doch hiertoe werd wel degelijk toestemming verleend vanwege de overheid. Er werden geen PV's opgesteld. Er werden geen voertuigen weggesleept. In geval van heraanleg van het kruispunt verdwijnen alle parkeergelegenheden, ook diegene op private eigendom van concludante (cf. infra). Landen en lossen zal dienen te gebeuren van op de rotonde.

De tussenkommende partij verwijst op blz. 7 van haar schriftelijke uiteenzetting nog naar beloofde detailaanpassingen die de verkeersveiligheid zouden verhogen.

In de stedenbouwkundige vergunning wordt uitdrukkelijk bepaald dat de voorwaarden van het college van burgemeester en schepenen dienen te worden nageleefd. In het advies van het college van burgemeester en schepenen van 30 juli 2010 wordt o.a. als voorwaarde opgelegd het 'creëren van een 'beveiligde' overgang voor de zwakke weggebruikers ter hoogte van Preulegem en ter hoogte van de [REDACTED] door het plaatsen van knipperlichten met oranje fase en rode fase voor voertuigen op de gewestweg. Via een drukknop, te gebruiken door de zwakke weggebruikers, kan het verkeerslicht op rood springen., wat een 'veiliger' oversteek mogelijk maakt' [stuk 1 (in fine)]

Uit het vergaderverslag GBC van 12 oktober 2010 - derhalve na datum van de stedenbouwkundige vergunning (!) – blijkt nochtans dat 'bij consensus' werd beslist geen oversteekplaats met drukknop te voorzien, zgn. 'omwille van het feit dat dit geen extra veiligheid waarborgt maar enkel voor verwarrende situaties kan zorgen' (STUK 6)

Zodoende geven geïntimeerden zelf aan een bijzondere vergunningsvoorwaarde niet te zullen uitvoeren.

...

In ieder geval brengt het verval van die vergunningsvoorwaarde met zich mee dat de handelszaken, inzonderheid de handelszaak van eerste appellanten, nog minder bereikbaar zullen zijn, inzonderheid voor voetgangers en fietsers, wat eens te meer een schending van het subjectief recht van appellanten onderstreept.

...

Dit bewijst dat de in de vergunning beloofde detailaanpassingen op basis waarvan de gegronde bezwaren n.a.v. het openbaar onderzoek werden omzeild, niet alleen geen enkele garantie vormen, maar bovendien nu reeds worden genegeerd.

..."

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partijen stellen in essentie dat de verwerende partij in de bestreden beslissing geen rekening heeft gehouden met de ruimtelijke draagkracht en onder andere met de gevolgen voor hun perceel, dat gelegen is op "het middeneiland" en tevens dat de bezwaren naar

aanleiding van het openbaar onderzoek in strijd met de motiveringsplicht middels een stijlformule van de hand worden gewezen.

2.

De Raad stelt vast dat de verwerende partij in de bestreden beslissing stelt dat het werken van algemeen belang betreft die bedoeld zijn om de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid te verhogen en dat gezien het de herinrichting betreft van bestaande wegen is er weinig of geen ruimtelijke impact is voor de omgeving en de bestaande stedenbouwkundige aanleg dan ook onaangetast blijft.

Wat de tijdens het openbaar ingediende bezwaren betreft stelt de verwerende partij :

“ ...

7 bezwaren te omschrijven zijn als de klassieke bezwaren van de aldaar verblijvende handelaars; deze bezwaren hebben betrekking op wegnemen parkeerplaatsen, toegankelijkheid van de percelen, problemen voor de leveranciers en problemen voor de klanten voor de toegankelijkheid. De andere 3 bezwaren, waarvan één collectief bezwaar, hebben betrekking op veiligheidsaspecten; in het bijzonder wordt er gesteld dat er geen aandacht is bij de herinrichting van het kruispunt voor de zwakke weggebruikers (fietsers en voetgangers).

Na onderzoek van de bezwaren en opmerkingen worden volgende standpunten hieromtrent ingenomen:

Aan de eerste 7 bezwaren kan tegemoet gekomen worden door concreet overleg tussen de handelaars, gemeentediensten van Ninove, en het Agentschap voor Wegen en Verkeer; De andere 3 bezwaren zijn even “klassiek” te noemen en worden steeds hernomen bij de herinrichting van een groot complex verkeerskruispunt; na onderzoek van de plannen en de bijhorende nota kan enkel gesteld worden dat het kruispunt wordt heraangelegd volgens de hedendaagse inzichten inzake bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en milieunormen; ook hier kan eventueel met de betrokkenen detailaanpassingen gebeuren

... ”

3.

De Raad stelt vast dat de verwerende partij bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening onvoldoende rekening gehouden heeft met de ‘in de omgeving bestaande toestand’. De tijdens het openbaar onderzoek door de verzoekende partijen aangekaarte problemen op het vlak van de mobiliteitsimpact worden in de bestreden beslissing niet afdoende beantwoord of weerlegd.

Bovendien mag een vergunningverlenend bestuursorgaan bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening in de zin van artikel 4.3.1, §2 VCRO niet uitgaan van een toekomstige onzekere gebeurtenis als een vaststaand gegeven.

Nochtans maakt de verwerende partij de verlening van de vergunning afhankelijk van de hypothese dat er concreet overleg zal zijn tussen handelaars, gemeentediensten en het Agentschap Wegen en Verkeer en dat er voor het overige eventueel met de betrokkenen detailaanpassingen kunnen gebeuren.

Het derde en vierde middel zijn in de aangegeven mate gegrond.

B. Overige middelen

De overige middelen worden niet onderzocht aangezien dit niet tot een ruimere vernietiging kan leiden.

OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van het Agentschap Wegen en Verkeer en van het college van burgemeester en schepenen van de stad Ninove is ontvankelijk.
2. Het beroep is ontvankelijk en gegrond.
3. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 26 augustus 2010, waarbij aan de eerste tussenkomende partij de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het uitvoeren van wegen- en rioleringswerken op een percelen gelegen te [REDACTED] en met kadastrale omschrijving [REDACTED].
4. De Raad beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over de aanvraag van de eerste tussenkomende partij en dit binnen een termijn van 3 maanden te rekenen vanaf de betekening van dit arrest.
5. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 350 euro, ten laste van de verwerende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting op 1 juli 2014, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, achtste kamer, samengesteld uit:

Luk JOLY, voorzitter van de achtste kamer,
met bijstand van
Jelleke ROOMS, toegevoegd griffier.

De toegevoegd griffier, De voorzitter van de achtste kamer,

Jelleke ROOMS

Luk JOLY