

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

## ARREST

nr. S/2012/0062 van 28 maart 2012  
in de zaak 1112/0328/SA/4/0281

*In zake:*

de nv [REDACTED]

bijgestaan en vertegenwoordigd door:  
advocaat Bruno VAN CAUWENBERGH  
kantoor houdende te 9308 Aalst, Steenweg op Dendermonde 149  
bij wie keuze van woonplaats wordt gedaan

*verzoekende partij*

*tegen:*

de **GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR** van het  
departement RWO, afdeling Oost-Vlaanderen

bijgestaan en vertegenwoordigd door:  
advocaat Paul AERTS  
kantoor houdende te 9000 Gent, Coupure 5  
bij wie keuze van woonplaats wordt gedaan

*verwerende partij*

*Tussenkomende  
partij :*

de **VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ - DE LIJN**

bijgestaan en vertegenwoordigd door:  
advocaat Dirk LINDEMANS  
kantoor houdende te 1000 Brussel, Keizerslaan 3  
bij wie keuze van woonplaats wordt gedaan

---

### I. VOORWERP VAN DE VORDERING

De vordering, ingesteld bij aangetekende brief van 22 december 2011, strekt tot de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van het besluit van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van het departement RWO, afdeling Oost-Vlaanderen van 12 oktober 2011, waarbij aan de tussenkomende partij de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het bouwen van een nieuwe vrije busbaan aan de site 'The Loop' ter bediening van de nieuwe bushalte 'MG Tower' en het aanleggen van een fiets- en voetpad met herinrichting van het kruispunt [REDACTED] en de regularisatie van een stuk reeds vergunde wegenis.

Het betreft percelen gelegen te [REDACTED] en met kadastrale omschrijving [REDACTED].

## II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij heeft een nota betreffende de vordering tot schorsing ingediend en een afschrift van het administratief dossier neergelegd. De tussenkomende partij heeft een schriftelijke uiteenzetting ingediend.

De behandeling van de vordering die initieel werd toegewezen aan de eerste kamer, werd op 17 februari 2012 toegewezen aan de vierde kamer.

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare terechtzitting van 7 maart 2012, alwaar de vordering tot schorsing werd behandeld.

Kamervoorzitter Nathalie DE CLERCQ heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Bruno VAN CAUWENBERGH die verschijnt voor de verzoekende partij, advocaat Paul AERTS die verschijnt voor de verwerende partij en advocaat Filip DE PRETER die loco advocaat Dirk LINDEMANS verschijnt voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Er is toepassing gemaakt van de bepalingen van titel IV, hoofdstuk VIII van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) betreffende de Raad voor Vergunningsbetwistingen en van de bepalingen van het reglement van orde van de Raad, bekrachtigd door de Vlaamse Regering op 20 november 2009.

## III. TUSSENKOMST

De VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ - DE LIJN vraagt met een op 15 januari 2012 ter post aangetekend verzoekschrift om in het geding te mogen tussenkomen.

De voorzitter van de vierde kamer heeft vastgesteld, met een beschikking van 24 februari 2012, dat er grond is om het verzoek in te willigen en dat de verzoeker tot tussenkomst beschouwd kan worden als belanghebbende in de zin van artikel 4.8.16, §1, eerste lid VCRO.

## IV. FEITEN

Op 1 juli 2011 (datum van het ontvangstbewijs) dient de tussenkomende partij bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“het bouwen van een nieuwe vrije busbaan aan de site ‘The Loop’ ter bediening van de nieuwe bushalte ‘MG Tower’ en het aanleggen van een fiets- en voetpad met herinrichting van het kruispunt [REDACTED] en de regularisatie van een stuk reeds vergunde wegenis”*.

De aanvraag betreft fase 6 van de gefaseerde herinrichting van de wegenis aan de site ‘The Loop’ teneinde de MG Tower bereikbaar te maken met openbaar vervoer.

Deze fase omvat drie deelprojecten:

- een vrije busbaan langsheen de ringweg (deels regularisatie);
- de herinrichting van de verbinding tussen de ringweg en de [REDACTED];
- de herinrichting van het kruispunt van de ringweg met de [REDACTED].

De percelen zijn volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 14 september 1977 vastgestelde gewestplan 'Gentse en Kanaalzone', gelegen in gebied voor handelsbeursactiviteiten en grootschalige culturele activiteiten.

De percelen zijn, volgens de bestreden beslissing, eveneens gelegen binnen de grenzen van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, "*Handelsbeurs – SDW 5*", dat werd goedgekeurd bij besluit van de Vlaamse Regering van 8 maart 2007.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling beleid mobiliteit en verkeersveiligheid adviseert op 8 augustus 2011 ongunstig en op 7 oktober 2011, na verder overleg, voorwaardelijk gunstig.

De Vlaamse Milieumaatschappij brengt op 8 september 2011 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

De brandweer van de stad Gent brengt op 12 augustus 2011 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

De gewestelijke stedenbouwkundige erfgoedambtenaar brengt op 23 augustus 2011 een gunstig advies uit.

Op 22 september 2011 neemt het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent volgend standpunt in:

“ ...

#### **WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE VOORSCHRIFTEN**

##### 1. Voorschriften inzake ruimtelijke ordening

###### *1.1 Ruimtelijke uitvoeringsplannen – plannen van aanleg*

*Het bouwperceel ligt in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening grootstedelijk gebied Gent, definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 16 december 2005. De geplande werken in het deel tussen de aansluiting op [REDACTED] en de loopbrug worden gevat door de voorschriften van het bijzonder plan van aanleg SDW5, zoals goedgekeurd bij besluit van 4 september 1985. De tweestrooksafrit van de E40, de nieuw aan te leggen busbaan en ontsluitingsweg bevinden zich in een zone voor wegenis. Het aanliggend fietspad is deels gelegen in een zone voor handelsbedrijven. De overige werken worden gevat door de voorschriften van het RUP Handelsbeurs, zoals goedgekeurd bij besluit van 8 maart 2007. De werken maken deel uit van de eerste ontwikkelingsfase (zone voor projectontwikkeling Fase 1 (ZO)) en worden gevat door de specifieke voorschriften van de zone voor interne ringweg (Z11) en de zone voor wonen en kantoorachtigen (Z2).*

...

#### **VERENIGBAARHEID MET DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING**

##### 1. Beschrijving van de omgeving en de bouwplaats

...

##### 2. Toetsing aan wettelijke en reglementaire voorschriften

## BIJZONDER PLAN VAN AANLEG

*De aanvraag stemt overeen met de bestemming en de stedenbouwkundige voorschriften van het bijzonder plan van aanleg, met uitzondering van een deel van het fietspad dat in de zone voor handelsbedrijven is gelegen. Art. 4.4.7 van de Vlaamse codex ruimtelijke ordening laat de aanleg van wegenis in afwijking op stedenbouwkundige voorschriften toe, weliswaar voor zover het een kleine wijziging betreft voor werken van lokaal belang en de betrokken handelingen de algemene bestemming en het architectonisch en landschappelijk karakter niet kennelijk in het gedrang brengen.*

*De huidige aanvraag voldoet aan de decretale vereisten om toepassing te kunnen maken van dit artikel. Het betreft een beperkte aanpassing van de in het BPA voorziene zone voor wegenis in functie van de aanleg van een dubbelinrichtingsfietspad. De afwijkende strook blijft in breedte beperkt tot max. 3 m. De betrokken gronden behoren op vandaag reeds tot openbaar domein en werden wederrechtelijk gebruikt als parking en inrit. De impact op het ruimtelijke functioneren van de aanpalende bedrijfssite blijft minimaal.*

## RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN

*De aanvraag is overeenstemming met de bestemming en de stedenbouwkundige voorschriften van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De wegenis bevindt zich volledig binnen de in het ruimtelijk uitvoeringsplan voorziene zonering (Z11).*

...

### 3. Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

*Voorliggend plan is een goede vertaling van het concept, zoals het door de verschillende stadsdiensten en in samenspraak met de verschillende partners (Vlaams Gewest, De Lijn, Grondbank The Loop en private ontwikkelaars) werd ontwikkeld tijdens het uitgebreide voortraject. Het plan van de busbaan en fietspad langs [REDACTED] past binnen de visies voor de lijnvoering van het openbaar vervoer en het fietsnetwerk die werden ontwikkeld tijdens de opmaak van de MOBER voor gans de site en de MOBER voor veld 18. Tijdens het voortraject bij het uitrekenen van de plannen voor dit tracé werden heel wat verschillende pistes en oplossingsvarianten tegenover elkaar afgewogen. Volgende randvoorwaarden stonden hierbij voorop:*

...

*Intussen is ook het bovenlokaal fietsroutenetwerk in samenspraak met de provincie aangepast in functie van de meest recente en nog geplande ontwikkelingen op en rond The Loop. Ter ondersteuning van de fietsbereikbaarheid van dit nieuwe stadsdeel is ook [REDACTED] meegenomen in dit netwerk.*

*De site The Loop is een site volop in ontwikkeling en een bijzonder complex gebied op verkeerskundig vlak. Dit vraagt dan ook maatwerk. Voorliggend voorstel van wegenis is de best mogelijke oplossing, uitgaande van voorgaande randvoorwaarden en gezien de erg krappe ruimte om het project kwalitatief vorm te geven.*

*Waar fietsers en voetgangers gemengd worden, is consequent een breedte van 3,50m aangehouden, wat voldoende is om beide stromen te combineren. Het gedeeltelijk benutten van het tracé van de bestaande ringweg maakt het mogelijk de aanleg in de ruimte tussen ringweg en geluidsmuur te beperken tot een enkelvoudige busbaan. Dit is niet enkel ingegeven vanuit duurzaamheid (beperken van verhardingen) maar houdt tevens maximaal ruimte vrij voor de noodzakelijke groenaanleg in functie van een kwaliteitsvol wegbeeld langs ringweg oost.*

*Belangrijk is wel om absoluut te vermijden dat de busbaan zal dienen als sluipweg tussen ringweg en [REDACTED]. Het plaatsen van een extra bussluis zou gezien de oriëntatie van dit stuk weg in het verlengde van de ringweg, leiden tot verkeersonveilige situaties en een eventuele evacuatie bij calamiteiten volledig onmogelijk maken. Anderzijds is het louter plaatsen van verkeersborden weinig effectief en dient deze maatregel gecombineerd met extra handhaving of het plaatsen van een extra constructie met bebording boven het rijvak. Mogelijks vraagt het plaatsen van dergelijke constructies een beperkte aanpassing van de contouren van de wegenis.*

*Ter hoogte van de afrit E40 was de beschikbare ruimte erg krap, vandaar ook de (zij het beperkte) afwijking op de in het BPA ingetekende zone. Fietspad is hier in breedte moeten beperkt blijven tot 2,50 m, dit om nog een restruimte voor voetgangers te reserveren. Op zich kan de beperkte breedte van de fietsvoorziening nog gemotiveerd worden vanuit de beperkte lengte van het traject (100 m) en dit gedeelte volledig in rechtstand ligt. Toch wordt aanbevolen om waar mogelijk een sterkere scheiding te voorzien tussen gemotoriseerd verkeer en het fiets-voetpad dmv New Jerseys of een opstaande boordsteen. Het aanpalende bedrijvencomplex is voor zijn ontsluiting aan de achterzijde in belangrijke mate afhankelijk van de busbaan, gezien het ontwerp van wegenis op het smalste punt tot ca. 2 m van de gevel komt. Het voorstel van wegenis zet zich echter volledig binnen de begrenzing van het openbaar domein. Belangrijk is wel dat de ontsluiting van dit bedrijvencomplex maximaal gebundeld wordt, teneinde het aantal aantakpunten op de busbaan (en dus over het fiets-voetpad) tot een minimum beperkt wordt.*

*De noodzakelijke linksafslagstrook op [REDACTED] initieert een gedeeltelijke heraanleg van het kruispunt, waarbij extra verkeerslichten en de bredere middenstrook niet enkel het busverkeer begeleiden maar ook de oversteek voor fietsers en voetgangers beveiligen. Het lokaal dubbelrichtingsfietspad aan de linkerzijde van de weg is absoluut noodzakelijk om de kantoortoren bereikbaar te maken voor fietsers, komende van [REDACTED].*

*Ter hoogte van veld 16 gaat huidige aanvraag uit van een definitieve aanleg, daar waar in voorgaande aanvraag enkel een tijdelijke ontsluiting werd vergund. Het binnen het projectveld zelf gesitueerde voetpad wordt nu opgenomen in het gemengd fiets-voetpad. De ruimte tussen weg en voorgevel is nog steeds voldoende als voortuin en organisatie van het gelijkvloers inkomgebeuren. Aan beide toegangen van het gebouw is een uitsparing van de groene binnenberm voorzien.*  
...

Op 12 oktober 2011 beslist de verwerende partij de stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden te verlenen op grond van volgende overwegingen:

“ ...

**STEDENBOUWKUNDIGE BASISGEGEVENS UIT DE PLANNEN VAN AANLEG / RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN**

Ligging volgens de plannen van aanleg + bijbehorende voorschriften  
GWWZ

*De aanvraag ligt volgens het gewestplan GENTSE EN KANAALZONE – Algemeen, gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 28/10/1998 in een **Gebied voor handelsbeursactiviteiten en grootschalige culturele activiteiten**. In deze zone gelden volgende aanvullende voorschriften :*

*Dit gebied is uitsluitend bestemd voor handelsbeursactiviteiten en grootschalige activiteiten, meer bepaald activiteiten met een bovenlokale invloedssfeer.*

*De Vlaamse regering kan bepalen dat een bijzonder plan van aanleg voorafgaand aan de ontwikkeling van dat gebied dient goedgekeurd te worden waarin de stedenbouwkundige aanleg van het gebied, de bijhorende voorschriften betreffende terreinbezetting, vloeroppervlakte, hoogte, aard en inplanting van de gebouwen met bijhorende voorzieningen en autobergplaatsen en de parkeer- en verkeersorganisatie waarbij de scheiding van het lokaal en bovenlokaal verkeer wordt aangegeven in relatie met de omringende gebieden, worden vastgesteld.*

#### *Ligging volgens het uitvoeringsplan + bijbehorende voorschriften*

*De aanvraag is gelegen in het gemeentelijk RUP "Handelsbeurs – SDW5". De relevante voorschriften zijn die voor 'Zone voor interne ringweg (z11)', 'zone voor ontsluitingsweg (s12)' en 'zone voor reservatiestrook voor knooppunten heraanleg N43 (z16)'.*

*Z11: 'In deze zone zijn alle werken toegelaten die betrekking hebben op de aanleg, het beheer en het onderhoud van de vereiste wegenis. Het openbaar vervoer, de fietspaden en trottoirs, de laanbeplantingen en grachten worden in deze zone geïntegreerd.'*

*Z12: 'In deze zone zijn alle werken toegelaten die betrekking hebben op de aanleg, het beheer en het onderhoud van de vereiste wegenis. Binnen de zone voor projectontwikkeling worden laanbeplantingen en grachten voorzien. Voor de woonstraten (■■■■) wordt de inrichting gericht op woonkwaliteit, verkeersveiligheid en het vermijden van sluikparkeren. Voor de delen van de ■■■■ en andere wegen die aantakken op de ringweg en die bedrijfszones bedienen maar geen onderdeel vormen van de interne ringweg wordt de inrichting gericht op de bereikbaarheid van de bedrijven maar ook op het vermijden van het maken van ongewenste verbindingen met de ringweg, de R4, de ■■■■ of de ■■■■. De aanleg moet qua concept en kwaliteit aansluiten op die van de ringweg.'*

*Z16: 'In deze zone in overdruk is het toegelaten het knooppunt dat bij de heraanleg van de N43 noodzakelijk blijkt, aan te leggen. Indien blijkt dat de reservatiestrook geheel of gedeeltelijk kan komen te vervallen wordt de onderliggende bestemming van kracht.*

#### *Overeenstemming met dit plan*

*De aanvraag is strijdig met het geldend voorschrift aangezien een (wellicht) ongewenste verbinding tussen interne ringweg en ■■■■ tot stand komt (cfr. infra).*

...

#### **BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING EN DE AANVRAAG**

*De aanvraag betreft de verdere ombouw van het bestaande weggetje dat als ■■■■ bekend staat tot de infrastructuur die benodigd is om dit deel van het project 'The Loop' naar behoren te laten functioneren. Deze functies zijn velerlei : ontsluiting van de MG-tower en de langsliggende wooncomplexen voor zwakke weggebruikers (fietsers maar ook voetgangers) en voor openbaar vervoer (en wel in beide richtingen), maar ook voor leveringen aan de bedrijven aan de ■■■■, en ook als route voor uitzonderlijk vervoer (ter bediening van de Expo-hallen) en daarbovenop als evacuatie-route voor de site in noodsituaties. Daarnaast is vanuit stedenbouwkundig oogpunt ook een groenscherm onontbeerlijk.*

*De ruimte die beschikbaar is voor dit zeer ruime programma is daarentegen zeer beperkt, zodat enkele functies noodgedwongen worden gebundeld. Zo wordt één pad van 3,5 meter voor zowel voetgangers (benodigde breedte krachtens de bouwverordening terzake : 1,5 meter) en voor fietsers (minimumbreedte voor een dubbelrichtingsfietspad volgens het vademecum voor fietsvoorzieningen : 2 meter) voorzien. Dit pad verloopt voor het stuk aansluitend op de [REDACTED] aanliggend, tegen de vigerende normen in. De staduitwaartse busbaan loopt dan weer voor een stuk over de linkerstrook van de interne ring, waardoor een kortsluiting tussen deze weg en de [REDACTED] ontstaat. Het kruispunt met die secundaire weg moet voor de busbewegingen in de andere richting worden aangepast, wat echter de (in de huidige situatie al geringe) leesbaarheid van dit stukje infrastructuur niet meteen ten goede komt.*

### **WATERTOETS**

*Overeenkomstig artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid dient de aanvraag ontworpen te worden aan de watertoets. Het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 (BS 31/10/2006) en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets. De aanvraag werd getoetst aan het watersysteem, aan de doelstellingen van artikel 5 van het decreet integraal waterbeleid, en aan de bindende bepalingen van het bekkenbeheerplan.*

*Het voorliggende project heeft een beperkte oppervlakte en ligt niet in overstromingsgevoelig gebied, zodat in alle redelijkheid dient geoordeeld te worden dat geen schadelijk effect wordt veroorzaakt, zoals ook uit het boven aangehaalde advies van de Vlaamse Milieumaatschappij blijkt.*

...

### **BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING**

*Uit bovenstaande beschrijving van het project moge al blijken dat de geboden oplossing voor het ruimtegebrek op bepaalde punten verre van optimaal is. In het (bijgevoegde) oorspronkelijke advies vanwege het Departement Mobiliteit en Openbare Werken leidt de opsplitsing van de pijnpunten in de afweging tegenover de doelstellingen zelfs tot een negatieve waardering van het project, die vanuit stedenbouwkundig oogpunt alleen maar kan beaamd worden, want de onwenselijkheid van een potentiële sluiproute tussen de interne ringweg en de N43 is zelfs als voorschrift in het RUP opgenomen (cfr. supra).*

*Anderzijds is het zo dat de ontwikkeling van de site in volle gang is, waardoor (verder) uitstel van de aanleg van deze infrastructuur evenzeer indruist tegen de goede ruimtelijke ordening. Om die reden is in onderling overleg (op 29/09, verslag bijgevoegd) tussen de betrokken actoren beslist het ontwerp nog bij te stellen als volgt :*

- *Op het kruispunt met de N43 wordt een langere middelgeleider voorzien. Daardoor wordt het visueel duidelijker voor het uitkomende verkeer (zowel uit de afrit als uit [REDACTED]) dat links afslaan onwenselijk is. Tegelijkertijd vernauwt hierdoor de toegang naar [REDACTED] voor verkeer dat uit de richting van [REDACTED] komt, waardoor de kans op spookrijden eveneens afneemt.*
- *Er wordt een bussluis gecreëerd met slagbomen (met detectie) in beide richtingen en een terugkeeroptie naar de linkerstrook van de ringweg voor verkeer dat toch de afrit die enkel voor busverkeer is bedoeld, heeft genomen (Dit laat ook toe om deze route in geval van nood voor evacuatie te benutten)*
- *In zijn advies heeft het schepencollege reeds verzocht om de beveiliging van het aanliggende deel van het 'zwakkeweggebruikerspad' door middel van een*

*vertikaal scheidend element (zoals voorgeschreven door het vademecum fietsvoorzieningen) bij wijze van voorwaarde op te leggen.*

### **ALGEMENE CONCLUSIE**

*Mits het respecteren van de hieronder opgelijste voorwaarden kan het project aanvaard worden.*

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

*1° (...)*

*2° de volgende voorwaarden na te leven:*

- het kruispunt met de [REDACTED] dient te worden uitgevoerd zoals uitgetekend in bijlage I*
- er dient een bussluis te worden aangebracht zoals uitgetekend in bijlage II.*
- de overige voorwaarden waarvan sprake in het bijgevoegde advies van het college van burgemeester en schepenen van de Stad Gent.*

*...*

Dit is de bestreden beslissing.

## **V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING**

### **A. Ontvankelijkheid wat betreft de tijdigheid van het beroep**

De verzoekende partij is een derde belanghebbende. De bestreden beslissing diende aan haar niet betekend te worden. Zij kon er pas kennis van nemen door de aanplakking van de beslissing op het terrein. De beroepstermijn van de verzoekende partij begint, overeenkomstig artikel 4.8.16, §2, 1°, b VCRO, te lopen vanaf de dag na deze van de aanplakking.

De bestreden beslissing werd, zoals blijkt uit de stukken van het dossier, aangeplakt op 9 november 2011.

Het door de verzoekende partij ingestelde beroep, bij aangetekende brief van 22 december 2011, is tijdig.

### **B. Ontvankelijkheid wat betreft het belang van de verzoekende partij**

#### *Standpunt van de partijen*

De verzoekende partij stelt dat zij eigenaar is van een bedrijfsgebouw gelegen aan de [REDACTED] en dat het bestreden besluit het vrachtverkeer van en naar haar bedrijf onmogelijk maakt, minstens op zeer ernstige wijze bemoeilijkt.

De tussenkomende partij stelt dat de verzoekende partij een welbepaald belang laat gelden en dat het belang daardoor enkel kan beoordeeld worden vanuit deze elementen. Zij stelt verder dat de ontsluiting van het bedrijf nauwelijks wijzigt door de bestreden beslissing, dat het vrachtverkeer niet onmogelijk wordt gemaakt en dat verzoekende partij slechts eigenaar is van het perceel en niet de exploitant van het bedrijf.



Op de terechtzitting verklaart de verzoekende partij dat het bedoelde bedrijf geëxploiteerd wordt door de nv [REDACTED], maar dat deze vennootschap te vereenzelvigen zou zijn met de verzoekende partij.

#### *Beoordeling door de Raad*

Artikel 4.8.16, §1, eerste lid, 3° VCRO bepaalt:

*“De beroepen bij de Raad kunnen door volgende belanghebbenden worden ingesteld:*

*(...)*

*3° elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kan ondervinden ingevolge de vergunnings-, validerings- of registratiebeslissing;”*

Uit deze bepaling volgt dat de verzoekende partij aannemelijk moet maken dat zij persoonlijk rechtstreekse of onrechtstreekse hinder en nadelen kan ondervinden door de beslissing die bestreden wordt.

De tussenkomenende partij kan gevolgd worden waar ze stelt dat indien een verzoekende partij een welbepaald belang laat gelden, de beoordeling van de ontvankelijkheid van het beroep met betrekking tot het belang moet beperkt worden tot de elementen die de verzoekende partij aanreikt. Er kan derhalve slechts rekening worden gehouden met de hinder en nadelen die een verzoekende partij uiteenzet in het verzoekschrift, met dien verstande dat deze hinder en nadelen ook kunnen blijken uit de uiteenzetting in het verzoekschrift onder het moeilijk te herstellen ernstig nadeel of onder de middelen.

Uit de uiteenzettingen in het verzoekschrift onder de titels “belang”, “moeilijk te herstellen ernstig nadeel” en “middelen” blijkt dat de verzoekende partij de hinder en nadelen tengevolge van de bestreden beslissing ziet in het feit dat zij eigenaar is van een bedrijfsgebouw gelegen op een aanpalend perceel van één van de bouwpercelen en in het feit dat vrachtverkeer van en naar de bedrijfssite van de verzoekende partij niet meer mogelijk zal zijn na het uitvoeren van het bestreden besluit.

De verzoekende partij gaat er ten onrechte van uit dat zij en de nv [REDACTED] te vereenzelvigen zijn. In het rechtsverkeer zijn de verzoekende partij en de nv [REDACTED] van elkaar te onderscheiden rechtspersonen. De verzoekende partij kan de hinder en nadelen die de nv [REDACTED] zou kunnen ondervinden tengevolge van de bestreden beslissing niet rechtsgeldig invoeren ter adstructie van haar eigen belang bij het beroep bij de Raad. In zoverre de verzoekende partij de hinder en nadelen schetst van de nv [REDACTED] als exploitant van de bedrijfssite, met name het feit dat het bestreden besluit tot gevolg zou hebben dat vrachtverkeer van en naar de bedrijfssite onmogelijk zou worden gemaakt door de bestreden beslissing, kan dit niet beschouwd worden als persoonlijke hinder en nadelen in hoofde van de verzoekende partij.

In zoverre de verzoekende partij aanvoert eigenaar te zijn van een aan één van de bouwpercelen bedrijfsgebouw, moet vastgesteld worden dat het louter eigenaar zijn van een bouwperceel of gebouw palend aan een bouwperceel niet per definitie tot gevolg heeft dat deze eigenaar door een vergunningsbeslissing hinder en nadelen zal ondervinden. Het loutere nabuurschap op zich kan niet zonder meer volstaan om de verzoekende partij het rechtens vereiste belang bij het voorliggende beroep te verschaffen.

De exceptie moet worden aangenomen.

**OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN**

1. De vordering tot schorsing wordt verworpen.
2. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing ten gronde.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting op 28 maart 2012, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, vierde kamer, samengesteld uit:

Nathalie DE CLERCQ, voorzitter van de vierde kamer,

met bijstand van

Katrien VISSERS, toegevoegd griffier.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de vierde kamer,

Katrien VISSERS

Nathalie DE CLERCQ