

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

## ARREST

van 30 januari 2018 met nummer RvVb/A/1718/0490  
in de zaak met rolnummer 1516/RvVb/0360/A

Verzoekende partij	de commanditaire vennootschap naar Duits recht <b>LIDL BELGIUM GMBH</b>  vertegenwoordigd door advocaten Dominique DEVOS, Filip DE PRETER en Bert VAN HERREWEGHE met woonplaatskeuze op het kantoor te 1000 Brussel, Keizerslaan 3
Verwerende partij	de deputatie van de provincieraad van ANTWERPEN
Tussenkommende partijen	<ol style="list-style-type: none"><li>1. het college van burgemeester en schepenen van de gemeente <b>KAPELLEN</b>  vertegenwoordigd door de heer Francis CHARLIER met woonplaatskeuze op het kantoor te 8860 LENDELEDE, Langemuntelaan 1</li><li>2. de heer <b>Alain TRUYTS</b></li><li>3. mevrouw <b>Ingrid MARTENS</b>  beiden wonende te 2950 KAPELLEN, Vloeiende 14</li><li>4. mevrouw <b>Hilde BAKSTEEN</b>, wonende te 2950 KAPELLEN, Vloeiende 16</li><li>5. de heer <b>Steven VAN DER TAELEN</b></li><li>6. mevrouw <b>Phaedra BEYERS</b>  beiden wonende te 2950 KAPELLEN, Vloeiende 12</li><li>7. de heer <b>Ioannis GEORGAKOPOULOS</b></li><li>8. mevrouw <b>Evelyne SCHWARZBICH</b>  beiden wonende te 2950 KAPELLEN, Vloeiende 10</li></ol>

---

### I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 9 februari 2016 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 3 december 2015.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de tweede tot vijfde tussenkomende partijen tegen de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Kapellen van 13 juli 2015 ingewilligd.

De verwerende partij heeft aan de verzoekende partij een stedenbouwkundige vergunning geweigerd voor het bouwen van een handelsruimte na afbraak van de bestaande woning op de percelen gelegen te 2950 Kapellen, Antwerpsesteenweg 284, met als kadastrale omschrijving afdeling 3, sectie H, nummers 602 X/2, 602 T, 603 S3/2 en 603 F 4/2.

## **II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING**

De eerste tussenkomende partij verzoekt met een aangetekende brief van 17 juni 2016 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkomende partij met een beschikking van 3 augustus 2016 toe in de debatten.

De tweede en de derde tussenkomende partij verzoeken met een aangetekende brief van 20 juni 2016 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkomende partijen met een beschikking van 3 augustus 2016 toe in de debatten.

De vierde tussenkomende partij verzoekt met een aangetekende brief van 23 juni 2016 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkomende partij met een beschikking van 3 augustus 2016 toe in de debatten.

De vijfde en de zesde tussenkomende partij verzoeken met een aangetekende brief van 21 juni 2016 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkomende partijen met een beschikking van 3 augustus 2016 toe in de debatten.

De zevende en de achtste tussenkomende partij verzoeken met een aangetekende brief van 27 juni 2016 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkomende partijen met een beschikking van 3 augustus 2016 toe in de debatten.

De verwerende partij dient een antwoordnota en het administratief dossier in. De tussenkomende partijen, met uitzondering van de eerste tussenkomende partij, dienen een schriftelijke uiteenzetting in. De verzoekende partij dient een wederantwoordnota in. De verwerende partij dient een laatste nota in. De tussenkomende partijen, met uitzondering van de eerste tussenkomende partij, dienen een laatste schriftelijke uiteenzetting in.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 9 mei 2017.

De verzoekende partij, de tweede tussenkomende partij en de derde tussenkomende partij verschijnen op de zitting.

Advocaat Bert VAN HERREWEGHE voert het woord voor de verzoekende partij. De tweede tussenkomende partij, in persoon aanwezig, voert het woord. De vierde tussenkomende partij, in persoon, voert het woord. De verwerende partij en de eerste tussenkomende partij verschijnen schriftelijk. De overige tussenkomende partijen, hoewel behoorlijk opgeroepen, verschijnen niet ter 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

1.

De verzoekende partij diende op 5 december 2013 bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Kapellen een aanvraag in voor het *“bouwen van een handelsruimte na afbraak van de bestaande woning”* op de percelen gelegen te 2950 Kapellen, Antwerpsesteenweg 282, met als kadastrale omschrijving afdeling 3, sectie H, nummers 602 X/2, 603G 4/2, 602 T, 603S 3/2, 603 S 2/2, 603 F 4/2.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Kapellen verleende de verzoekende partij op 14 april 2014 een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden. De tweede tussenkomende partij ging tegen deze beslissing evenwel in beroep bij de verwerende partij. De verwerende partij weigerde daarop op 4 september 2014 de stedenbouwkundige vergunning. De verzoekende partij ging tegen deze weigeringsbeslissing in beroep bij de Raad. Dit beroep heeft als rolnummer 1415/0196/A/1/0161.

2.

De verzoekende partij dient op 5 maart 2015 bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Kapellen een nieuwe aanvraag in voor *“het bouwen van een handelsruimte na afbraak van de bestaande woning”* op de percelen gelegen te 2950 Kapellen, Antwerpsesteenweg 284, met als kadastrale omschrijving afdeling 3, sectie H, nummers 602 X/2, 602 T, 603 S3/2 en 603 F 4/2.

3.

Het tankstation vooraan rechts blijft behouden, de overige bebouwingen en verhardingen worden verwijderd. Rondom het gebouw worden 70 parkeerplaatsen ingericht, waarvan 5 plaatsen voor mindervaliden en een fietsenstalling voor 11 fietsen. De parking is bereikbaar via de Antwerpsesteenweg. Klanten en personeel die richting Kapellen rijden verlaten de parking via de zijdelingse gemeenteweg, de Vloeiende. Hiervoor wordt de Haesdoncksebeek overwelfd over een breedte van 11,15 meter.

Vrachtwagens die goederen leveren en klanten die rechts afslaan, kunnen gebruik maken van de uitrit links vooraan via de voorliggende gewestweg om het terrein te verlaten. In tegenstelling tot de eerdere vergunningsaanvraag wordt ter hoogte van de N11 de in- en uitrit gesplitst. Dit om

bijkomende verkeersdruk in de Vloeiende te beperken. De leveringen worden achter het gebouw voorzien, via een hellend vlak van 6% naar de opslagruimte met koelcellen.

4.

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan 'Antwerpen', vastgesteld met koninklijk besluit van 3 oktober 1979, in woongebied. Een deel van de percelen liggen ook binnen de grenzen van het bijzonder plan van aanleg nummer 13B, 'Vloeiende' goedgekeurd op 18 oktober 1994, perceel 603/2 S03 is gelegen in de zone voor bufferstroken.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 11 april 2015 tot en met 10 mei 2015, dienen de tweede tot vijfde tussenkomende partijen een bezwaarschrift in.

De verzoekende partij voegt ditmaal aan de vergunningsaanvraag een project-m.e.r.-screeningsnota en een mobiliteitstoets toe.

Het agentschap Onroerend Erfgoed, afdeling archeologisch patrimonium adviseert op 30 april 2015 gunstig.

Het agentschap Wegen en Verkeer adviseert op 10 juli 2015 voorwaardelijk gunstig:

“ ...

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

*borg groenaanleg en groenbuffer*

*Er wordt een waarborg van 3.000,00 euro gevorderd voor de realisatie van de groenaanleg. Voorafgaandelijk aan de aanplanting dient wel een concreet in detail uitgewerkt plan voor de groenaanleg (met soorten, variëteiten, aantallen per soort...) ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de groendeskundige. Enkel en alleen wanneer het definitieve plan voor de groenaanleg werd goedgekeurd kan er aangevangen worden met de plantwerken.*

*verplaatsen bushalte*

*Indien ingevolge het bestemmingsverkeer naar de handelszaak besloten wordt om de bushalte ter hoogte van de ontsluiting ervan te verschuiven, dan worden de daarmee verbonden kosten bij wijze van stedenbouwkundige last doorgelegd naar de verkrijger van de stedenbouwkundige vergunning.*

...”

Het departement Leefmilieu, dienst Integraal Waterbeleid verleent op 4 juni 2015 een ongunstig advies voor werken aan de waterloop nr. A.S.04.2 “Bunderbeek”, een waterloop van tweede categorie, wat de overwelling betreft van 11,15 m en voor het overige gunstig onder voorwaarden.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Kapellen verleent op 13 juli 2015 een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden aan de verzoekende partij. Het college beslist:

“ ...

***bespreking van de resultaten van het openbaar onderzoek***

*Het gewestplan is reeds aanwezig vanaf 1979 in Kapellen. Het deel gelegen aan de Vloeiende en de Antwerpsesteenweg is inderdaad gelegen in woongebied volgens het gewestplan.*

Achterliggend is echter ook al een KMO-zone aanwezig vanaf 1979, met ontsluiting via de Vloeiende.

Op deze percelen werden in het verleden reeds meerdere vergunningen afgeleverd voor commerciële ruimtes vanaf 1935 (zie historiek bij beschrijving). De aanvraag is beperkter in omvang dan wat er momenteel aanwezig is. De bestaande percelen zijn momenteel bijna volledig bebouwd/verhard met een garage met loods en bedrijfswoning links en een bruidswinkel rechts. Deze gebouwen worden volledig afgebroken en in de plaats hiervan komt een nieuwe handelsruimte met parking. De nieuwe handelsruimte is beperkter in oppervlakte en wordt afgewerkt met een groenzone ten opzichte van de aanpalende percelen. De bouwhoogte blijft beperkt en er wordt voldoende afstand voorzien tot de perceelsgrenzen. Het gebouw wordt bijgevolg goed geïntegreerd in de omgeving en betreft een verbetering ten opzichte van de bestaande toestand. Er wordt eveneens voldaan aan de stedenbouwkundige voorschriften van de bufferstrook van het goedgekeurde bijzonder plan van aanleg (BPA) '1313 Vloeiende en omgeving' goedgekeurd op 18 oktober 1994.

Het gewestplan stelt dat volgende zaken in woongebied zijn toegestaan: handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving. Er was reeds een winkel en een garage aanwezig op deze percelen in de omgeving komt nog een drukkerij voor, bijgevolg is de supermarkt verenigbaar met de omgeving. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft een negatief advies uitgebracht op grond van volgende elementen:

- a) De plannen voorzien 2 toegangen van elk 7m langs de gewestweg N11 terwijl er ook een ontsluiting is langs de gemeenteweg 'Vloeiende', een weg van lagere categorie, zodanig dat een ontsluiting langs de N1 1 in principe niet kan worden toegelaten.
- b) De locatie van de toegangen langs de N1 1 heeft voor gevolg dat de bestaande weginfrastructuur aangepast dient te worden aangezien er zich een bushalte bevindt ter hoogte van de in- en uitrit.

Het advies van de dienst openbare werken is voorwaardelijk gunstig. Om grotendeels tegemoet te komen aan de bezwaren, wordt het advies van de wegbeheerder niet volledig gevolgd.

De parking wordt voorzien tussen de handelsruimte en het tankstation vooraan en aan de rechterzijde van het gebouw. De parking is enkel bereikbaar via de N11. Enkel klanten en personeel die richting Kapellen rijden, verlaten de parking via de Vloeiende. Volgens de mobiliteitsstudie van Arcadis is deze verkeersstroom zeer beperkt. Eventuele conflicten bij het oprijden van de N11 worden op deze manier veilig georganiseerd binnen de verkeerslichten-geregelde kruispuntconfiguratie N1 1-Vloeiende. De lichtenregeling biedt nog voldoende marge om zo nodig een aangepaste programmering uit te werken om gewijzigde verkeersstromen vlot af te wikkelen. De geraamde verkeersgeneratie kan volgens de mobiliteitsstudie echter probleemloos verwerkt worden met de huidige instelling van de verkeerslichten. Binnen de langetermijnvisie van de gemeente verloopt deze beweging overigens via een aansluiting op de N1 1, waarbij er een rotonde gerealiseerd wordt. Vrachtwagens die goederen leveren en klanten die rechts afslaan zullen gebruik maken van de uitrit links vooraan via de N11.

Langs de N1 1 is de in- en uitrit voor personenwagens dezelfde als de bestaande in- en uitrit voor de voormalige handelszaak. Blijkens de mobiliteitsstudie die is opgenomen in het dossier zijn de geraamde intensiteiten verwerkbaar met de huidige kruispuntconfiguratie en de geldende lichtenregeling

*Langs de N11 is de in- en uitrit voor vrachtwagens geen volwaardige bijkomende ontsluiting aangezien het enkel gaat om leveringen (max. 3 vrachtwagens/dag, buiten spits)*

*De site grenst niet aan de Vloeiende zodat een beleidsregel volgens dewelke eerst moet worden ontsloten via de weg van laagste categorie niet van toepassing is; er is enkel een beperkte bijkomende ontsluiting langs de Vloeiende voorzien voor uitgaand verkeer van personenwagens (linksaffers). Op die manier kan via het lichtengeregelde kruispunt gemakkelijk ingeschakeld worden op de N1 1. Volgens de mobiliteitsstudie is deze verkeersstroom zeer beperkt.*

*Een volledige ontsluiting via de Vloeiende kan ruimtelijk niet worden aanvaard gelet op de plaatselijke gesteldheid van de weguitrusting (smalle wegenis, niet voorzien voor handelsverkeer). Daarenboven is er naast de uitrit langs de Vloeiende een wegversmalling aanwezig. De Vloeiende loopt door een residentiële omgeving, waarvan het rustig karakter zou worden verstoord via een volledige ontsluiting langs deze gemeentelijke wegenis.*

*Langs de N 11 bevindt zich een bushalte ter hoogte van de toekomstige ontsluiting. De boordsteen is reeds voldoende verlaagd, zodat deze overrijdbaar is. Wanneer een bus halteert, kan een inrijdend voertuig mogelijk enigszins belemmerd worden. De mobiliteitsstudie bij de aanvraag stelt dat in samenspraak met de wegbeheerder, de gemeente en de Lijn overwogen kan worden de halte beperkt te verschuiven. De bekostiging van dergelijke verschuiving wordt opgenomen in de vergunning.*

*Zaken zoals het beperken van de snelheid in het centrum van Mariaburg, de Antwerpsesteenweg, het afsluiten van de overweg, ... zijn veel ruimer dan deze aanvraag. Het is niet mogelijk om deze zaken op te leggen in deze vergunning.*

*Het is niet mogelijk om in deze vergunning voorwaarden op te leggen op het perceel Vloeiende nummer 5.*

*In de vergunning wordt opgelegd dat het in- en uitrijden van het vrachtverkeer langs de Antwerpsesteenweg moet gebeuren en al het vrachtverkeer moet richting Mariaburg rijden. Het verkeer richting Mariaburg moet via de uitrit aan de Antwerpsesteenweg rijden. Tevens wordt opgelegd dat de breedte van de uitrit aan de Vloeiende beperkt moet worden tot 5 meter en wanneer een uitrit langs de Vloeiende voor autoverkeer niet meer nodig is, moet langs deze zijde een voet- en fietspad voorzien blijven. Langs de Vloeiende mogen geen reclameborden of totempalen geplaatst worden. Langs de Vloeiende wordt bij voorkeur geen verlichting geplaatst, indien deze toch noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid, moet deze afgestemd zijn aan de omgeving. De terreinen van Lidl moeten afgesloten worden met poorten tijdens sluitingsuren. Ter hoogte van de uitrit in de Vloeiende moet een Zebrapad voorzien worden, de kosten zijn ten laste van de aanvrager. Op de site moet intenser en hoger groen voorzien worden in overleg met de groendienst.*

*Om te voldoen aan de gewestelijke verordening inzake hemelwater wordt aan de linkerzijde op het perceel een infiltratiegracht voorzien. De infiltratiegracht werd nu groter voorzien dan in de oorspronkelijke bouwaanvraag. Regenwater afkomstig van het dak en verhardingen wordt hier opgevangen. De totale afwaterende oppervlakte bedraagt 4731 m². Bij overvloedige regenval is er een noodoverloop voorzien naar de beek langs de Vloeiende. De infiltratiegracht wordt zodanig aangelegd dat wateroverlast naar de omliggenden niet mogelijk is. Het afvalwater zal gescheiden worden geloosd, vooraan in het rioleringsstelsel van de Antwerpsesteenweg. [...]*

### **beoordeling van de adviezen**

De voorwaarden van de adviezen van de groendienst, de milieudienst, de dienst openbare werken, de provincie - dienst waterbeleid, de brandweer, ATO vzw en onroerend erfgoed worden opgenomen indien er een stedenbouwkundige vergunning wordt afgeleverd.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft een negatief advies uitgebracht op grond van volgende elementen:

- a) De plannen voorzien 2 toegangen van elk 7m langs de gewestweg N11 terwijl er ook een ontsluiting is langs de gemeenteweg 'Vloeiende', een weg van lagere categorie, zodanig dat een ontsluiting langs de N1 in principe niet kan worden toegelaten,
- b) De locatie van de toegangen langs de N11 heeft voor gevolg dat de bestaande weginfrastructuur aangepast dient te worden aangezien er zich een bushalte bevindt ter hoogte van de in- en uitrit.

Dit advies is ingegeven 'door doelstellingen en zorgplichten in de zin van art. 4.3.4 VCRO, waardoor het een niet-bindend advies betreft waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken.

Hieromtrent kan het volgende worden gesteld.

#### **Nopens de ontsluitingswijze (a)**

De parking wordt voorzien tussen de handelsruimte en het tankstation vooraan en aan de rechterzijde van het gebouw.

De parking is enkel bereikbaar via de N11.

Enkel klanten en personeel die richting Kapellen rijden, verlaten de parking via de Vloeiende. Volgens de mobiliteitsstudie van Arcadis is deze verkeersstroom zeer beperkt. Eventuele conflicten bij het oprijden van de N11 worden op deze manier veilig georganiseerd binnen de verkeerslichten-geregelde kruispuntconfiguratie N1 1-Vloeiende. De lichtenregeling biedt nog voldoende marge om zo nodig een aangepaste programmering uit te werken om gewijzigde verkeersstromen vlot af te wikkelen. De geraamde verkeersgeneratie kan volgens de mobiliteitsstudie echter probleemloos verwerkt worden met de huidige instelling van de verkeerslichten. Binnen de langetermijnvisie van de gemeente verloopt deze beweging overigens via een aansluiting op de N1 1, waarbij er een rotonde gerealiseerd wordt.

Vrachtwagens die goederen leveren en klanten die rechts afslaan zullen gebruik maken van de uitrit links vooraan via de N1 1.

Concreet kan gesteld worden wat volgt:

Langs de N11 is de in— en uitrit voor personenwagens dezelfde als de bestaande in— en uitrit voor de voormalige handelszaak. Blijkens de mobiliteitsstudie die is opgenomen in het dossier zijn de geraamde intensiteiten verwerkbaar met de huidige kruispuntconfiguratie en de geldende lichtenregeling

- Langs de N11 is de in— en uitrit voor vrachtwagens geen volwaardige bijkomende ontsluiting aangezien het enkel gaat om leveringen (max. 3 vrachtwagens/dag, buiten spits)

De site grenst niet aan de Vloeiende zodat een beleidsregel volgens dewelke eerst moet worden ontsloten via de weg van laagste categorie niet van toepassing is; er is enkel een beperkte bijkomende ontsluiting langs de Vloeiende voorzien voor uitgaand verkeer van personenwagens (linksaffers). Op die manier kan via het lichtengeregelde kruispunt gemakkelijk ingeschakeld worden op de N11. Volgens de mobiliteitsstudie is deze verkeersstroom zeer beperkt.

- Een volledige ontsluiting via de Vloeiende kan ruimtelijk niet worden aanvaard gelet op de plaatselijke gesteldheid van de wegutrusting (smalle wegenis, niet voorzien voor handelsverkeer). Daarenboven is er naast de uitrit langs de Vloeiende een wegversmalling aanwezig. De Vloeiende loopt door een residentiële omgeving, waarvan het rustig karakter zou worden verstoord via een volledige ontsluiting langs deze gemeentelijke wegenis.

#### Nopens de bushalte (b)

Langs de N11 bevindt zich een bushalte ter hoogte van de toekomstige ontsluiting. De boordsteen is reeds voldoende verlaagd, zodat deze overrijdbaar is.

Wanneer een bus halteert, kan een inrijdend voertuig mogelijk enigszins belemmerd worden. De mobiliteitsstudie bij de aanvraag stelt dat in samenspraak met de wegbeheerder, de gemeente en de Lijn overwogen kan worden de halte beperkt te verschuiven.

Aangezien dergelijke verschuiving een bijkomende overheidstaak inhoudt dewelke ten gunste komt van de vergunningverkrijger, is het wenselijk om de bekostiging van dergelijke verschuiving op grond van art. 4.2.20, §1, eerste lid, VCRO als last aan de vergunning te verbinden.

Op 10 juli 2015 heeft de gemeente een voorwaardelijk gunstig advies ontvangen van het Agentschap Wegen en Verkeer.

#### **toetsing aan de stedenbouwkundige voorschriften of verkavelingsvoorschriften, andere regelgeving en regels rond ontbossen**

#### **ligging volgens de plannen van aanleg, de ruimtelijke uitvoeringsplannen, de verkavelingen**

Het perceel is overwegend gelegen in woongebied en deels (links achteraan) in bufferzone volgens het van kracht zijnde gewestplan. [...]

#### **bijzonder plan van aanleg (BPA)**

De aanvraag is deels gelegen in het goedgekeurde bijzonder plan van aanleg (BPA) '13B Vloeiende en omgeving' goedgekeurd op 18 oktober 1994.

#### **andere voorschriften en decreten (zoals monumenten en landschappen, wegen, natuurwetgeving, ...) [...]**

#### **verenigbaarheid met voorschriften inzake ruimtelijke ordening (ruimtelijke uitvoeringsplannen, plannen van aanleg, verkavelingsvoorschriften, verordeningen, ...)**

Een deel van het perceel 603/2S03 is gelegen in het goedgekeurde bijzonder plan van aanleg (BPA) '13B Vloeiende en omgeving' goedgekeurd op 18 oktober 1994, in de zone voor bufferstroken.

De voorschriften stellen het volgende over de bufferstrook: De strook dient onmiddellijk na de oprichting van de gebouwen als groene strook aangelegd te worden en als dusdanig voortdurend in stand gehouden. De beplantingen dienen te geschieden in een assortiment streekeigen hoogstammige bomen en heesters, aangepast aan de plaatselijke bodemgesteldheid, de waterhuishouding en de klimatologische omstandigheden. De helft van de breedte van de bufferzone langsheen de erfscheidingen dient derwijze beplant met hoogstammige bomen en heesters zodat een dicht scherm ontstaat. In de overige helft van de breedte van de bufferzone mogen tussen een beplanting met hoogstammige bomen en heesters, recreatieve voorzieningen ten behoeve van de betrokken bedrijven worden aangelegd op een oppervlakte tot maximum 100 m<sup>2</sup>.

#### **verenigbaarheid met andere voorschriften**



*De voorliggende weg is voldoende uitgerust gelet op de plaatselijke toestand.  
De aanvraag is in overeenstemming met de voorschriften van het vastgestelde gewestplan.*

#### **toetsing aan de goede ruimtelijke ordening**

*De aanvraag voldoet grotendeels aan de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 8 juli 2013, om een supermarkt op deze plaats te voorzien, onder de volgende voorwaarden:*

- de hinder naar de aanpalenden moet zoveel mogelijk beperkt blijven en er moet een voldoende grote groenbuffer aangelegd worden*
- er moeten voldoende parkings op het eigen terrein voorzien worden*
- de ontsluiting en het mobiliteitsaspect moeten grondig onderzocht worden, de ontsluiting dient te gebeuren naar de Vloeiende.*

*De bestaande percelen zijn momenteel bijna volledig bebouwd/verhard met een garage met loods en bedrijfswoning links en een bruidswinkel rechts. Deze gebouwen worden volledig afgebroken en in de plaats hiervan komt een nieuwe handelsruimte met parking. Het tankstation vooraan rechts blijft behouden. De nieuwe handelsruimte is beperkter in oppervlakte en wordt afgewerkt met een groenzone ten opzichte van de aanpalende percelen. De bouwhoogte blijft beperkt en er wordt voldoende afstand voorzien tot de perceelsgrenzen. Het gebouw wordt bijgevolg goed geïntegreerd in de omgeving en betreft een verbetering ten opzichte van 'de bestaande toestand. Er wordt eveneens voldaan aan de stedenbouwkundige voorschriften van de bufferstrook van het goedgekeurde bijzonder plan van aanleg (BPA) '13B Vloeiende en omgeving' goedgekeurd op 18 oktober 1994.*

*De nieuwe handelsruimte wordt ingeplant achteraan het perceel, tot tegen de bufferzone, op minstens 6 meter van de achterste perceelsgrens en 15,66 meter van de rechter. De afstanden tot de perceelsgrenzen zijn bijgevolg voldoende groot en de 45°-regel wordt gehanteerd, daar het gebouw 5,90 meter hoog is. Vooraan rechts wordt een hoogte accent aan de inkomruimte van de winkel voorzien, deze blijft eveneens beperkt tot maximum 7,63 meter hoog. De gebruikte gevel- en dakmaterialen betreffen duurzame en esthetische materialen.*

*Het advies van de dienst openbare werken is voorwaardelijk gunstig. Volgens de aanvraag gebeurt elke ontsluiting (op- en afrit) voor het vrachtverkeer via de Antwerpsesteenweg. Alle autoverkeer rijdt de site op t.h.v. de Antwerpsesteenweg. Autoverkeer richting Brasschaat verlaat de site eveneens via de Antwerpsesteenweg. Positief is dat het autoverkeer richting Kapellen kan ontsluiten via de Vloeiende door gebruik te maken van een aansluitend perceel aan de achterzijde van de site. Op die manier wordt t.h.v. de Antwerpsesteenweg de linksafbeweging vermeden en kunnen chauffeurs veilig via de verkeerslichten aan het kruispunt Vloeiende -Antwerpsesteenweg - Hoogboomsteenweg richting Kapellen (en Brasschaat) ontsluiten.*

*De circulatie op terrein is geoptimaliseerd t.o.v. de vorige stedenbouwkundige aanvraag. Er werd rekening gehouden met de draaistralen van de vrachtwagens die via de parking naar de loskade achteraan het terrein moeten rijden.*

*De afmetingen van de parkeerplaatsen voldoen. Er worden 69 parkeerplaatsen voorzien, waarvan 5 voor personen met een handicap. De vorige stedenbouwkundige aanvraag, zoals goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen d.d. 14 april 2014, bevatte 83 parkeerplaatsen. Wij vrezen dat 69 parkeerplaatsen een zeer minimum aantal is. Anderzijds begrijpen wij dat door in de vorige aanvraag grotere draaistralen op te leggen op het parkeerterrein, het praktisch onmogelijk is geworden om nog meer plaatsen te voorzien.*

*Bovendien kwam de aanvrager ook tegemoet aan de eerdere opmerking om aanzienlijk meer fietsenstallingen te voorzien; het zijn er nu 30 geworden. Het aantal parkeerplaatsen voor personen met een handicap volstaat.*

*Het gebouw is +/- 1.556 m<sup>2</sup> groot en heeft een netto-verkoopoppervlakte van 999 m<sup>2</sup>. Normaal gezien wordt er per 50 m<sup>2</sup> commerciële ruimte 1 parkeerplaats opgelegd. Het betreft hier echter een supermarkt waardoor deze norm te laag is. Het advies van de dienst openbare werken stelt dat het aantal voorziene parkeerplaatsen voldoende is, bijgevolg is dit aanvaardbaar.*

*Vooraan het perceel wordt een strook in lage beplanting voorzien van 5 meter diep. Hierin wordt een totem voorzien en een inkompijl, hierover wordt verder geen informatie gegeven, bijgevolg maken deze geen deel uit van de aanvraag.*

*De gevel van het gebouw links moet afgewerkt worden, daar hier niet op aangesloten wordt. Dit in samenspraak met de eigenaar en op kosten van de aanvragers van dit dossier.*

*Er mag geen doorgang mogelijk zijn tussen het tankstation en de winkel.*

*Er werden 4 bezwaarschriften ingediend, waarvan enkele terechte opmerkingen werden opgenomen als een voorwaarde van de vergunning. In de vorige aanvraag werden er 19 bezwaren ingediend.*

*Er wordt een overwelling van 11,5 meter aangevraagd, dit kan volgens de beheerder van de waterloop niet toegestaan worden, deze mag maximum 7,5 meter breed zijn.*

*De aanvraag is verenigbaar met de goede plaatselijke ordening, indien er voldaan wordt aan de voorwaarden van de adviezen van de groendienst, de milieudienst, de dienst openbare werken, de provincie - dienst waterbeleid, de brandweer, ATO vzw en onroerend erfgoed. Daarnaast dient de bushalte ter hoogte van de ontsluiting van de handelsruimte verschoven te worden.  
[...]*

**BIJGEVOLG BESLIST HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN IN DE ZITTING VAN 13 juli 2015 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 handelingen waarvoor vergunning is verleend, ten minste acht dagen voor de aanvatting van die handelingen.*

*De vergunning wordt afgegeven onder volgende voorwaarden:*

- *De gevel van het gebouw links moet afgewerkt worden, daar hier niet op aangesloten wordt. Dit in samenspraak met de eigenaar en op kosten van de aanvragers van dit dossier;*
- *Er mag geen doorgang mogelijk zijn tussen het tankstation en de parking van de winkel;*
- *Het in- en uitrijden van het vrachtverkeer moet langs de Antwerpsesteenweg gebeuren. Al het vrachtverkeer moet richting Mariaburg rijden; Het verkeer richting Mariaburg moet via de uitrit aan de Antwerpsesteenweg rijden;*
- *de totem en in kompijl maken geen deel uit van deze aanvraag;*
- *Ter hoogte van de uitrit aan de Vloeiende moet de zichtbaarheid voldoende zijn;*
- *Langs de Vloeiende mogen geen reclameborden of totempalen geplaatst worden;*
- *Langs de Vloeiende wordt bij voorkeur geen verlichting geplaatst, indien deze toch noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid, moet deze afgestemd zijn aan de omgeving;*

- De breedte van de uitrit aan de Vloeiende moet beperkt worden tot 5 meter. Deze moet ook toegankelijk zijn als eventuele extra toegang voor de hulpdiensten;
- Wanneer een uitrit langs de Vloeiende voor autoverkeer niet meer nodig is, Moet langs deze zijde een voet- en fietspad voorzien blijven;
- De terreinen van Lidl moeten afgesloten worden met poorten tijdens sluitingsuren;
- Ter hoogte van de uitrit in de Vloeiende moet een Zebrapad voorzien worden, de kosten zijn ten laste van de aanvrager;
- Op de site moet intenser en hoger groen voorzien worden in overleg met de groendienst;
- het advies van 10 juli 2015 van het Agentschap Wegen en Verkeer naleven, in - het bijzonder volgende voorwaarden:

De bushalte momenteel gelegen ter hoogte van de Antwerpsesteenweg 282-286 dient verplaatst te worden in overleg met de Lijn en AWV. Lidl Belgium GMBH & Co KG GMBH dient tevens in te staan voor alle kosten die dienen gemaakt te worden voor het verleggen van deze bushalte (o.a. het verwijderen en aanbrengen van de markeringen (het woord "BUS" en belijning aangelegd in klinkers), verkeersborden en, indien noodzakelijk het aanpassen van de verhardingen en boordstenen. De aanleg van het bovenstaande dient conform de reeds aanwezige klinkers uitgevoerd te worden (in overleg met AWV en de gemeente Kapellen). Bij aanvang en beëindiging van deze werken dient AWV gecontacteerd te worden zodat onze richtlijnen en verwachtingen van bij het begin kunnen meegegeven worden en bij afsluiting wij ons akkoord kunnen geven bij de oplevering.

Ter hoogte van de aan te leggen toegang, ligt er een kolk. Gezien wij vrezen dat deze, bij herhaaldelijk 'overrijden' door wagens en vrachtwagens, beschadigd zal worden, dient deze kolk volgens de voorschriften en aanwijzingen van AWV en op kosten van Lidl Belgium GMBH & Co KG verplaatst te worden. Bij aanvang en beëindiging van deze werken dient AWV gecontacteerd te worden zodat onze richtlijnen en verwachtingen van bij het begin kunnen meegegeven worden en bij afsluiting wij ons akkoord kunnen geven bij de oplevering.

Er wordt voor een bedrijf slechts 1 toegang van max 7m breedte toegelaten op de weg van laagste categorie. Evenwel, in het kader van het besluit van de Deputatie van de Provincie Antwerpen (PS-TV-2014-0303), kan AWV zich -bij uitzondering vinden - in het plaatsen van 2 toegangen: 1 via de gewestweg (N11 -Antwerpsesteenweg) bestemd voor het inrijden van alle verkeer (wagens en vrachtwagens) en het uitrijden van alle verkeer dat rechts afslaait en de verkeersstroom op de Antwerpsesteenweg volgt Kruisend/overstekend verkeer (d.i. verkeer richting Antwerpen) wordt niet toegestaan, deze wagens en vrachtwagens dienen via de weg van lagere categorie met name de Vloeiende de parkeerplaats te verlaten. Dit dient duidelijk, met de nodige signalisatie aangebracht te worden (pijlmarkering op de uitrit + verkeersbord D1b);

- het advies van 3 juni 2015 van de milieudienst Kapellen naleven; [...]
- het advies van 4 juni 2015 van de groendienst naleven; [...]
- het advies van 03 juni 2015 van ATO vzw naleven;
- het advies van 8 april 2015 van de brandweer Kapellen naleven;
- het advies van 9 juni 2015 van openbare werken Kapellen naleven;

Eventuele aanpassingen (verlagen van boordstenen voor oprit, ...) aan het openbaar domein dienen via de dienst openbare werken te verlopen en door de bouwheer betaald te worden.

De bouwwerken dienen zoveel mogelijk op eigen terrein uitgevoerd te worden. Indien een ingebruikname van het openbaar domein toch noodzakelijk moest zijn, dient er tijdig contact opgenomen te worden met de politie en de dienst openbare werken.

- het advies van 4 mei 2015 van de milieudienst Kapellen - overstromingsgebied naleven;
- het advies van 30 april 2015 van ruimte en erfgoed afdeling IAP naleven;
- het advies van 2 juni 2015 van de provincie Antwerpen - dienst waterbeleid naleven; [...]

-

**Aan de vergunning worden volgende lasten verbonden:**

**borg groenaanleg en groenbuffer**

*Er wordt een waarborg van 3.000,00 euro gevorderd voor de realisatie van de groenaanleg. Voorafgaandelijk aan de aanplanting dient wel een concreet en in detail uitgewerkt plan voor de groenaanleg (met soorten, variëteiten, aantallen per soort,...) ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de groendeskundige. Enkel en alleen wanneer het definitieve plan voor de groenaanleg werd goedgekeurd kan er aangevangen worden met de plantwerken.*

**verplaatsen bushalte**

*Indien ingevolge het bestemmingsverkeer naar de handelszaak besloten wordt om de bushalte ter hoogte van de ontsluiting ervan te verschuiven, dan worden de daarmee verbonden kosten bij wijze van stedenbouwkundige last doorgelegd naar de verkrijger van de stedenbouwkundige vergunning.*

*...*

Tegen deze beslissing tekenen de tweede tot vijfde tussenkomende partijen op respectievelijk 12, 17, 14 en 20 augustus 2015 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 8 oktober 2015 om dit beroep in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning te weigeren. Hij adviseert:

*“ ...*

**8. LEGALITEIT:** voorwaardelijk OK

---

***Planologische situering:***

- gewestplan Antwerpen (goedgekeurd bij KB van 3 oktober 1979): woongebied en bufferzone*
- Verordening: stedenbouwkundige verordening 'hemelwater', stedenbouwkundige verordening 'toegankelijkheid'*

***Overeenstemming:***

- Gewestplan: wel*
- Verordeningen: voorwaardelijk*
- Uitvoeringsbesluiten: wel*
- Sectorwetgeving: voorwaardelijk*
- Watertoets: voorwaardelijk*

***Toelichting:***

***Het inrichten van een kleinhandelsfunctie is in overeenstemming met de gewestplanbestemming wonen.***

*Het standpunt van beroepers en van meerdere bezwaarindieners inzake de strijdigheid met de gewestplanbestemming "woongebied" kan niet worden bijgetreden.*

*Ongeacht de ruime oppervlakte van de verkoopsruimte, voorziet het project in een handelsactiviteit die de rechtstreekse verkoop aan particulieren beoogt.*

*Dergelijke (klein)handelsfunctie is verenigbaar met de gewestplanbestemming wonen.*

**De voorwaarden uit het advies van de provinciale dienst Waterbeleid d.d. 02.06.2015 moeten strikt worden nageleefd.**

*De breedte van de overwelving moet overeenkomstig dit advies worden herleid tot max. 7,5 m.*

**Om te voldoen aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening 'hemelwater' dienen de voorwaarden uit het advies van de provinciale dienst Waterbeleid d.d. 02.06.2015 strikt te worden nageleefd.**

**Het verplaatsen van de bushalte kan niet als voorwaarde worden opgelegd (cfr. art. 4.2.19 §1 VCRO).**

*Het gemeentebestuur haalde in haar vergunning reeds terecht aan dat deze bushalte, die zich voor de site bevindt, zal moeten worden verplaatst om het project te kunnen realiseren en de aangeduide in- en uitritten correct te kunnen benutten.*

*Ook in de bijgebrachte mobiliteitsstudie wordt gesteld dat wanneer een bus halteert, een inrijdend voertuig belemmerd wordt. Deze studie stelt dat in samenspraak met de wegbeheerder, de gemeente en De Lijn overwogen moet worden om de halte beperkt te verschuiven.*

*Het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) geeft eveneens aan dat deze bushalte moet worden verplaatst in overleg met AWV en De Lijn. Dit advies verwijst naar een nog te houden overleg en geldt dan ook niet als akkoord vanuit AWV.*

*Het akkoord van De Lijn werd echter niet toegevoegd aan het dossier.*

*Het bekomen van beide akkoorden kan, in toepassing van art. 4.2.19 §1 VCRO, niet als voorwaarde worden opgelegd. De uitvoering van de vergunde handeling kan immers niet afhankelijk worden gemaakt van een dergelijke bijkomende beoordeling.*

*Op dit ogenblik is de aangevraagde aanleg niet realiseerbaar en komt het project dan ook niet in aanmerking voor vergunning.*

**De vergunningsbeslissing van het schepencollege d.d. 13 juli 2015 omvat een ruim aantal voorwaarden die niet kunnen worden opgelegd in toepassing van art. 4.2.19§1 VCRO.**

*Dit artikel stelt dat aan een vergunning voorwaarden kunnen worden verbonden. Deze moeten voldoende precies zijn en redelijk in verhouding tot de vergunde handelingen. Zij kunnen de uitvoering van de vergunde handelingen niet afhankelijk maken van een bijkomende beoordeling door een overheid.*

"Ter hoogte van de uitrit aan Vloeiende moet de zichtbaarheid voldoende zijn"

*Aangezien "voldoende" op zich niet nader wordt gedefinieerd, en evenmin wordt aangegeven voor wie de zichtbaarheid voldoende moet zijn, moet worden , geoordeeld dat deze voorwaarde onvoldoende precies is.*

"Langs de Vloeiende wordt bij voorkeur geen verlichting geplaatst, indien deze toch noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid, moet deze afgestemd zijn aan de omgeving."

*Er wordt niet bepaald wie bepaalt dat verlichting al dan niet noodzakelijk zou zijn. Als dit dient te gebeuren door een overheidsinstelling, kan de voorwaarde niet voldaan worden door louter toedoen van de aanvrager.*

*Aangezien onder andere niet wordt gespecificeerd wat "afstemmen aan de omgeving" inhoudt, is de voorwaarde bovendien niet voldoende precies.*

*"Wanneer een uitrit langs de Vloeiende voor autoverkeer niet meer nodig is, moet langs deze zijde een voet- en fietspad voorzien blijven."*

*Het is onduidelijk wie de beoordeling omtrent de noodzaak aan een auto-uitrit dient te maken. Evenmin is duidelijk gespecificeerd hoe het voet- en fietspad er na afschaffing uit zou moeten zijn.*

*"de terreinen van Lidl moeten afgesloten worden met poorten tijdens de sluitingsuren"*

*Er wordt niet bepaald wat er dient te gebeuren als de terreinen zouden worden verkocht. Evenmin wordt aangeduid hoe deze poorten er dienen uit te zien (gesloten/open structuren) en welke de mogelijke hoogtematen kunnen zijn. Deze voorwaarde is bijgevolg onvoldoende precies.*

*"Ter hoogte van de uitrit in de Vloeiende moete een zebrapad voorzien worden, de kosten zijn ten laste van de aanvrager"*

*Het voornoemde zebrapad -wordt voorzien buiten de contouren van de aanvraag. De aanleg ervan kan niet worden gerealiseerd door enig toedoen van de aanvrager.*

*"Op de site moet intenser en hoger groen voorzien worden in overleg met de groendienst"*

*De goedkeuring van de groendienst impliceert een bijkomende beoordeling door een overheidsinstelling. Deze voorwaarde is dan oo.k strijdig met art. 4.2.19 §1 VCRO.*

***Het standpunt van het college van burgemeester en schepenen moet als negatief worden beschouwd.***

*Alhoewel het college van burgemeester en schepenen in hoofdlijnen positief staat t.o.v. de voorliggende aanvraag acht zij het project slechts vergunbaar, mits het opnemen van een aantal voorwaarden.*

*Er wordt vanuit gegaan dat deze voorwaarden worden opgelegd om tegemoet te komen aan negatieve elementen uit het aanvraagdossier (vergunningen kunnen immers niet dienen om leemten in de aanvraag op te vullen).*

*Zoals hierboven aangehaald kunnén een ruim aantal van deze voorwaarden niet verbonden worden aan een stedenbouwkundige vergunningsbeslissing.*

*Er wordt vanuit gegaan dat zonder toepassing van deze voorwaarden zou het standpunt van het schepencollege over deze punten negatief zijn.*

**9. GOEDE RO: niet OK**

---

***Het handelspand op zich is inpasbaar in zijn omgeving.***

*Het project is gelegen langsheen de gewestweg N11 (Antwerpsesteenweg) die de kernen van St.-Mariaburg en Kapellen verbindt. Het bevindt zich nabij de grens van de woonzone met een KMO-zone. De bebouwing langs de gewestweg betreft voornamelijk eengezinswoningen in aaneengesloten of gekoppelde bebouwing. Achteraan ontsluit de site zich via de Vloeiende.*

*Een woonstraat gekenmerkt door eengezinswoningen in open bebouwing, die tevens dienst doet als ontsluitingsweg voor een nabijgelegen KMO-zone.*

*Een detailhandelszaak zoals voorzien in het project is inpasbaar in deze woonomgeving. Gezien de nabijgelegen KMO-zone en de reeds bestaande handelsfunctie van de site, is het project inpasbaar in de omgeving.*

***De draagkracht van de mobiliteitsimpact t.o.v. de omgeving blijkt niet onomstotelijk uit de bijgebrachte mobiliteitsstudie.***

*De gebruikte aantallen van de verkeersbewegingen zijn onvoldoende onderbouwd.*

*Aan het dossier werd een mobiliteitsstudie toegevoegd. Deze geeft aan dat de bijkomende verkeersstromen kunnen worden ondervangen door de omliggende straten, mits rekening wordt gehouden met een aantal aandachtspunten.*

*Belangrijk bij de afweging van een mobiliteitsstudie is te beseffen dat telkens vanuit een hypothetische situatie wordt gestart en berekening worden gemaakt op basis van geschatte waarden.*

*De opmerking van beroepers dat deze schattingen gebaseerd zijn op een eenmalige telling op, een weekdag, kan bijgetreden worden. Minstens zou een bijkomende telling in het weekend nuttig zijn om een duidelijk onderscheid tussen werkdagen en weekenddagen te kunnen maken.*

*De mobiliteitsstudie houdt rekening met de mogelijke ontwikkeling van een rotonde langsheen de N11.*

*Tot op heden is echter onduidelijk of dergelijke rotonde in de toekomst zal worden aangelegd, en op welke termijn deze realisatie in dat geval zou kunnen gebeuren. Uit het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer blijkt dat .zij geen initiatiefnemende partij zijn in een dergelijk dossier. De mobiliteitsstudie dient een duidelijk onderscheid te maken tussen de situatie met en zonder rotonde. De eindconclusie zou bovendien moeten worden genomen op basis van een situatie zonder rotonde.*

*De mobiliteitsstudie stelt aanpassingen voor die niet als voorwaarde kunnen opgenomen worden in een eventuele vergunning.*

*Zo werd de voorgestelde verschuiving van een bushok reeds eerder in dit verslag besproken.*

***Het uitrijden van vrachtverkeer langs de Vloeiende is niet uitgesloten.***

*Om te vermijden dat vrachtverkeer uitrijdt langs de Vloeiende zou signalisatie worden aangebracht. Dit is echter onvoldoende om alle vrachtverkeer hiervan te weerhouden. Bovendien wordt het vrachtverkeer voor het laden en lossen gepositioneerd in de richting van de Vloeiende. Om bestuurders aan te moedigen de juiste richting te volgen dient het uitrijden langs de Vloeiende voor breed vrachtverkeer fysiek bemoeilijkt te worden door het plaatsen van een (door hulpdiensten wegneembaar) vernauwend element.*

***De aanvraag voldoet niet aan de voorwaarden uit het principiële akkoord van het gemeentebestuur d.d. 08.07.2013***

*Gezien de ruime impact op de mobiliteit en de grote impact van de aan- en uitrijbewegingen van zowel auto's als vrachtwagens op zowel de Antwerpsesteenweg en de Vloeiende nam dit principiële akkoord terecht op dat de ontsluiting en het mobiliteitsaspect grondig moesten worden onderzocht.*

*Aangezien niet onomstotelijk blijkt dat, de bijkomende verkeersstromen kunnen worden gedragen door de omgeving kan geen vergunning worden verleend voor het voorliggende project.*

*...*

In een aanvullend verslag van 26 november 2015 adviseert de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar evenwel wat volgt:

*“ ...*

***In zitting van 15 oktober 2015 behandelde uw college voorliggend beroep dat het bouwen van een handelsruimte (LIDL-vestiging), na de afbraak van de bestaande woning met als adres Antwerpsesteenweg 284 te Kapellen als voorwerp heeft.***

*De partijen werden gehoord op 13 oktober 2015.*

*Tijdens deze hoorzitting gaf de aanvrager aan bereid te zijn bijkomende verkeerstellingen en een bijkomende mobiliteitsstudie te laten uitvoeren.*

*Het beroep werd verdaagd voor aanvullend verslag, zodat deze mobiliteitsstudie kon worden opgemaakt en doorgegeven aan de dienst Stedenbouwkundige Beroepen.*

*De studie werd door de advocaat van de vergunningsaanvrager overgemaakt op 10 november 2015.*

*De eindconclusie van deze bijkomende telling en studie zou de resultaten van de oorspronkelijke studie bevestigen.*

*Door de beroeper werd op de studie gereageerd per mail d.d. 17 november 2015. In deze repliek wordt aangegeven dat de bijkomende tellingen plaatsvonden op een ogenblik dat de Vloeiende door werken uitgevoerd in opdracht van Infrabel, onderbroken was ter hoogte van de spoorwegovergang.*

*Uit de bijgeleverde stukken blijkt dat de overweg onderbroken zou zijn geweest van 10 oktober 2015 t.e.m. 17 oktober 2015. De bijkomende mobiliteitsstudie duidt echter tellingen aan die plaatsvonden op dinsdag 20 oktober 2015. Deze datum valt (kort) na de werken aan de spooroverweg.*

*De bijkomende mobiliteitsstudie wordt opgenomen in de beoordeling van de aanvraag.*

*Nu uit deze studie blijkt dat de mobiliteitsimpact kan worden gedragen door de omgeving komt het project voor vergunning in aanmerking.*

***Voorgesteld wordt het originele standpunt van de PSA niet te behouden en een vergunning te verlenen,***

***Mits volgende voorwaarden strikt worden nageleefd:***

- *De voorwaarden uit het advies van de provinciale dienst Waterbeleid d.d. 02.06.2015 moeten strikt worden nageleefd.*



- De aanwezige bushalte moet worden verplaatst overeenkomstig het advies van AWV en het akkoord van De Lijn.
- T.h.v. de uitrit aan de Vloeiende wordt geen verlichting geplaatst.
- Een verbinding voor voetgangers en fietsers langs de Vloeiende moet steeds behouden blijven.
- De terreinen van de aanvraag moeten buiten de openingstijden van de aanwezige handelsfunctie afgesloten worden d.m.v. een open draadafsluiting, aangevuld met open stalen poorten, die een max. hoogte van 2 m beschrijven.
- De groenaanleg dient overeenkomstig het bijgevoegd plan te worden geïntensifieerd.

**En volgende lasten worden opgelegd:**

- De kosten voor de verplaatsing van de bushalte moeten door de vergunninghouder worden gedragen.
- De kosten voor de aanleg van een zebrapad in Vloeiende, nabij de uitrit van de aangevraagde vestiging, dienen te worden gedragen door de vergunninghouder.

Voorgesteld wordt de motivatie als volgt aan te passen:

**LEGALITEIT: voorwaardelijk OK**

Het inrichten van een kleinhandelsfunctie is in overeenstemming met de gewestplanbestemming wonen.

Het standpunt van beroepers en van meerdere bezwaarindieners inzake de strijdigheid met de gewestplanbestemming "woongebied" kan niet worden bijgetreden.

Ongeacht de ruime oppervlakte van de verkoopsruimte, voorziet het project in een handelsactiviteit die de rechtstreekse verkoop aan particulieren beoogt.

Dergelijke (klein)handelsfunctie is verenigbaar met de gewestplanbestemming wonen.

De voorwaarden uit het advies van de provinciale dienst Waterbeleid d.d. 02.06.2015 moeten strikt worden nageleefd.

De breedte van de overwelving moet overeenkomstig dit advies worden herleid tot max. 7,5 m.

Om te voldoen aan de gewestelijke 'stedenbouwkundige verordening 'hemelwater' dienen de voorwaarden uit het advies van de provinciale dienst Waterbeleid d.d. 02.06.2015 strikt te worden nageleefd.

Als voorwaarde moet de aanwezige bushalte verplaatst worden overeenkomstig het advies van AWV.

Het gemeentebestuur haalde in haar vergunning reeds terecht aan dat deze bushalte, die zich voor de site bevindt, zal moeten worden verplaatst om het project te kunnen realiseren en de aangeduide in- en uitritten correct te kunnen benutten.

Ook in de bijgebrachte mobiliteitsstudie wordt gesteld dat wanneer een bus halteert, een inrijdend voertuig belemmerd wordt. Deze studie stelt dat in samenspraak met de wegbeheerder, de gemeente en De Lijn overwogen moet worden om de halte beperkt te verschuiven.

Het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) geeft eveneens aan dat deze bushalte moet worden verplaatst in overleg met AWV en De Lijn. Dit advies verwijst naar een

*nog te houden overleg. Verder wordt omschrijft AWW duidelijk welke aanpassingen dienen te gebeuren en stelt het. Agentschap voor om de kosten als last op te leggen bij een eventuele vergunning.*

*Tijdens de behandeling van het beroepschrift bracht de aanvrager een schrijven bij van De Lijn d.d. 12 oktober 2015 waaruit blijkt dat De Lijn zich akkoord verklaard met het verplaatsen van de bushalte. Na de verplaatsing zou de halte zich t.h.v. het Totaltankstation bevinden.*

*Hieruit volgt dat het opleggen van deze voorwaarde niet langer gebonden is aan een bijkomende beoordeling (van De Lijn).*

*Om de toegang van de Lidl via de Antwerpsesteenweg te vrijwaren dient deze voorwaarde strikt te worden nageleefd.*

*Als last moet worden opgelegd dat de kosten voor de verplaatsing van de bushalte door de aanvrager moeten worden gedragen.*

*Uit het voorgaande bleek reeds dat het Agentschap Wegen en Verkeer dit in haar advies, opnam. Het is logisch dat dergelijke ingrepen niet hoeven te worden gedragen door derde partijen die geen belang hebben bij de verplaatsing van de halte.*

*De vergunningsbeslissing van het schepencollege d.d. 13 juli 2015 omvat een ruim aantal voorwaarden die niet kunnen worden opgelegd in toepassing van art. 4.2.19 §1 VCRO.*

*Dit artikel stelt dat aan een vergunning voorwaarden kunnen worden verbonden. Deze moeten voldoende precies zijn en redelijk in verhouding tot de vergunde handelingen. Zij kunnen de uitvoering van de vergunde handelingen niet afhankelijk maken van een bijkomende beoordeling door een overheid.*

*"Ter hoogte van de uitrit aan Vloeiende moet de zichtbaarheid voldoende zijn"*  
*Aangezien "voldoende" op zich niet nader wordt gedefinieerd, en evenmin wordt aangegeven voor wie de zichtbaarheid voldoende moet zijn, moet worden geoordeeld dat deze voorwaarde onvoldoende precies is. Deze voorwaarde kan bij een eventuele vergunning niet worden opgelegd.*

*Evenmin oordeelde het college van burgemeester en schepenen dat deze zichtbaarheid onvoldoende zou zijn. De aanvraag behelst bovendien het verbreden van de uitrit tot een breedte van 7,5m. Deze breedte zou voldoende moeten zijn om personenauto's te laten uitwegen. Opritten aan de overzijde zijn in breedte beperkt tot minder dan 4 m.*

*"Langs de Vloeiende wordt bij voorkeur geen verlichting geplaatst, indien deze toch noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid, moet deze afgestemd zijn aan de omgeving."*  
*Er wordt niet bepaald wie bepaalt dat verlichting al dan niet noodzakelijk zou zijn. Als dit dient te gebeuren door een overheidsinstelling, kan de voorwaarde niet voldaan worden door louter toedoen van de aanvrager.*

*Aangezien onder andere niet wordt gespecificeerd wat "afstemmen aan de omgeving" inhoudt, is de voorwaarde bovendien niet voldoende precies.*

*Voorgesteld wordt om deze voorwaarde als volgt aan te passen: "Langs de uitrit langs de Vloeiende wordt geen verlichting geplaatst".*

*Indien het gemeentebestuur of de aanvrager op een later tijdstip vaststelt dat deze toch noodzakelijk is, kan dit in een afzonderlijke aanvraag worden beoordeeld.*

*"Wanneer een uitrit langs de Vloeiende voor autoverkeer niet meer nodig is, moet langs deze zijde een: voet- en fietspad voorzien blijven."*

*Het is onduidelijk wie de beoordeling omtrent de noodzaak aan een auto-uitrit dient te maken. Evenmin is duidelijk gespecificeerd hoe het voet- en fietspad er na afschaffing uit zou moeten zien.*

*Deze situatie waarbij de uitrit wordt afgesloten maakt geen deel uit van het aangevraagde en kan*

*dan ook geen deel uitmaken van de beoordeling van de voorliggende aanvraag.*

*Dit deel van de voorwaarde dient te worden geschrapt.*

*Wel kan om de continuïteit van zwakke wegverbindingen te garanderen worden opgelegd dat ten allen tijde de verbinding voor voetgangers en fietsers langs de Vloeiende steeds moet behouden blijven.*

*"de terreinen van Lidl moeten afgesloten worden met poorten tijdens de sluitingsuren"*

*Er wordt niet bepaald wat er dient te gebeuren als de terreinen zouden worden verkocht. Evenmin wordt aangeduid hoe deze poorten er dienen uit te zien (gesloten/open structuren) en welke de mogelijke hoogtematen kunnen zijn. Deze voorwaarde is bijgevolg onvoldoende precies.*

*Het voorzien van een degelijke afsluiting laat echter toe om eventuele hinder voor omwonenden buiten de openingsuren te beperken.*

*Voorgesteld wordt om deze voorwaarde als volgt aan te passen:*

*De terreinen van de aanvraag moeten buiten de openingstijden van de aanwezige handelsfunctie afgesloten worden d.m.v. een open draadafsluiting, aangevuld met open stalen poorten, die een max. hoogte van 2 m beschrijven.*

*"Ter hoogte van de uitrit in de Vloeiende moete een zebrapad voorzien worden, de kosten zijn ten laste van de aanvrager"*

*Het voornoemde zebrapad wordt voorzien buiten de contouren van de aanvraag. De aanleg ervan kan niet worden gerealiseerd door enig toedoen van de aanvrager.*

*Wel kan de last voor de aanleg ervan worden opgelegd in hoofde van de aanvrager.*

*"Op de site moet intenser en hoger groen voorzien worden in overleg met de groendienst"*

*De goedkeuring van de groendienst impliceert een bijkomende beoordeling door een overheidsinstelling. Deze voorwaarde is dan ook strijdig met art. 4.2.19 §1 VCRO.*

*Wel wordt het standpunt dat intenser groen moet worden voorzien bijgetreden. In functie hiervan wordt een voorgesteld om een aangepast groenplan (cfr. bijlage) als voorwaarde op te leggen.*

#### **GOEDE RO: niet OK**

**Het handelspan op zich is inpasbaar in zijn omgeving.**

*Het project is gelegen langsheen de gewestweg N11 (Antwerpsesteenweg) die de kernen van St.-Mariaburg en Kapellen verbindt. Het bevindt zich nabij de grens van de woonzone met een KMO-zone. De bebouwing langs de gewestweg betreft voornamelijk eengezinswoningen in aaneengesloten of gekoppelde bebouwing. Achteraan ontsluit de site zich via de Vloeiende. Een woonstraat gekenmerkt door eengezinswoningen in open bebouwing, die tevens dienst doet als ontsluitingsweg voor een nabijgelegen KMO-zone.*

*Een detailhandelszaak zoals voorzien in het project is inpasbaar in deze woonomgeving. Gezien de nabijgelegen KMO-zone en de reeds bestaande handelsfunctie van de site, is het project inpasbaar in de omgeving.*

*De gegenereerde mobiliteitsimpact kan door de omgeving worden gedragen.*  
*Dit blijkt uit de bijgebrachte mobiliteitsstudies.*

*Het uitrijden van vrachtverkeer langs de Vloeiende is niet uitgesloten.*

*Er wordt opgemerkt dat het uitrijden van vrachtverkeer langs de Vloeiende niet uitgesloten is. Uit het oorspronkelijk verslag van de PSA wordt herhaald dat het aanbrengen van signalisatie onvoldoende is om te vermijden dat vrachtverkeer uitrijdt langs de Vloeiende. Zeker aangezien dit voor het laden en lossen in de richting van de Vloeiende wordt gepositioneerd.*

*Om vrachtwagenbestuurders aan te moedigen de juiste richting te volgen dient het uitrijden langs de Vloeiende voor breed vrachtverkeer fysiek bemoeilijkt te worden door het plaatsen van een (door hulpdiensten wegneembaar) vernauwend element.*

*...*

Na de hoorzitting van 13 oktober 2015 en voormeld aanvullend verslag van 25 november 2015 verklaart de verwerende partij het beroep op 3 december 2015 gegrond en weigert een stedenbouwkundige vergunning. De verwerende partij beslist:

*“ ...*

## **9. BEOORDELING**

<i>Uit de onderstaande motivering blijkt dat de aanvraag niet in overeenstemming is met de wettelijke bepalingen, alsook niet met de goede ruimtelijke ordening.</i>
--

***De aanvraag is principieel in overeenstemming met de planologische bestemming van het gewestplan.***

*Volgens het vastgestelde gewestplan van Antwerpen (goedgekeurd bij KB van 3 oktober 1979) situeert de aanvraag zich in woongebied en bufferzone. [...]*

***Het inrichten van een kleinhandelsfunctie is in overeenstemming met gewestplanbestemming wonen.***

*Het standpunt van beroepers en van meerdere bezwaarindieners inzake de strijdigheid met de gewestplanbestemming "woongebied" kan niet worden bijgetreden.*

*Ongeacht de ruime oppervlakte van de verkoopsruimte, voorziet het project in een handelsactiviteit die de, rechtstreekse verkoop aan particulieren beoogt. Dergelijke (klein)handelsfunctie is verenigbaar met de gewestplanbestemming wonen.*

***De aanvraag is principieel in overeenstemming met de gewestelijke stedenbouwkundige verordening 'toegankelijkheid' d.d. 5 juni 2009.***

***De aanvraag is principieel in overeenstemming met de gewestelijke stedenbouwkundige verordening 'hemelwater' d.d. 5 juli 2013 mits de voorwaarden uit het advies van de provinciale dienst Waterbeleid d.d. 02.06.2015 strikt worden nageleefd.***

***De deputatie oordeelt dat het verplaatsen van de bushalte kan niet als voorwaarde worden opgelegd (cfr. art. 4.2.19 §1 VCRO).***

*Het gemeentebestuur haalde in haar vergunning reeds terecht aan dat deze bushalte, die zich voor , de site bevindt, zal moeten worden verplaatst om het project te kunnen realiseren en de aangeduide in- en uitritten correct te kunnen benutten.*

*Ook in de bijgebrachte mobiliteitsstudie wordt gesteld dat wanneer een bus halteert, een inrijdend voertuig belemmerd wordt. Deze studie stelt dat in samenspraak met de wegbeheerder, de gemeente en De Lijn overwogen moet worden om de halte beperkt te verschuiven.*

*Het akkoord van AWW ontbreekt.*

*Het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) geeft eveneens aan dat deze bushalte moet worden verplaatst in overleg met AWW en De Lijn. Dit advies verwijst naar een nog te houden overleg en geldt dan ook niet als akkoord vanuit AWW.*

*Het bekomen van dit akkoord kan, In toepassing van art. 4.2.19 §1 VCRO, niet als voorwaarde worden opgelegd. De uitvoering van de vergunde handeling kan immers niet afhankelijk worden gemaakt van een dergelijke bijkomende beoordeling.*

*Het akkoord van De Lijn ontbreekt.*

*Op 12 oktober 2015 maakte De Lijn een schrijven over aan de beroeper. Hierin werd vermeld dat De Lijn zijn goedkeuring voor de verplaatsing van de bushalte Hoogboomsesteenweg (Kapellen) bevestigt.*

*Verder vermeldt De Lijn dat zij:*

*"graag de halte dichtbij de overliggende halte had gehouden"*

*"adviseert om de halte t.h.v. het Total-tankstation te plaatsen"*

*"op de hoogte wil gehouden worden van de planning van de werken"*

*Hieruit blijkt dat op het ogenblik van dit schrijven, de diensten van De Lijn niet beschikken over enig plan waarop duidelijk is aangegeven waar de halte naar verplaatst zal worden. Verder adviseert zij enkel naar waar de bushalte verplaatst zou kunnen worden. Aangezien echter geen duidelijkheid van het onderwerp bestaat op het ogenblik van dit schrijven, kan het niet aanzien worden als een akkoord van De Lijn voor de nieuwe inplanting. Hoogstens kan het aanzien worden als een gunstig advies.*

*Het bekomen van dit akkoord kan, in toepassing van art. 4.2.19 §1 VCRO, niet als voorwaarde worden opgelegd. De uitvoering van de vergunde handeling kan immers niet afhankelijk worden gemaakt van een dergelijke bijkomende beoordeling.*

*Het verplaatsen van de bushalte kan, in toepassing van art. 4.2.19 §1 VCRO, niet als voorwaarde worden opgelegd; Aangezien er geen duidelijk "inplantingsplaats van de bus halte voorhanden is, is dergelijke voorwaarde onvoldoende specifiek.*

*Op dit ogenblik is de aangevraagde aanleg niet realiseerbaar en komt het project dan ook niet in aanmerking voor vergunning.*

***De vergunningsbeslissing van het schepencollege d.d. 13 juli 2015 omvat een ruim aantal voorwaarden die niet kunnen worden opgelegd in toepassing van art. 4.2.19§1 VCRO.***

*Dit artikel stelt dat aan een vergunning voorwaarden kunnen worden verbonden. Deze moeten voldoende precies zijn en redelijk in verhouding tot de vergunde handelingen. Zij kunnen de*

uitvoering van de vergunde handelingen niet afhankelijk maken van een bijkomende beoordeling door een overheid.

"Ter hoogte van de uitrit aan Vloeiende moet de zichtbaarheid voldoende zijn"

Aangezien "voldoende" op zich niet nader wordt gedefinieerd, en evenmin wordt aangegeven voor wie de zichtbaarheid voldoende moet zijn, moet worden geoordeeld dat deze voorwaarde onvoldoende precies is.

"Langs de Vloeiende wordt bij voorkeur geen verlichting geplaatst, indien deze toch noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid, moet deze afgestemd zijn aan de omgeving."

Er wordt niet bepaald wie bepaalt dat verlichting al dan niet noodzakelijk zou zijn. Als dit dient te gebeuren door een overheidsinstelling, kan de voorwaarde niet voldaan worden door louter toedoen van de aanvrager.

Aangezien onder andere niet wordt gespecificeerd wat "afstemmen aan de omgeving" inhoudt, is de voorwaarde bovendien niet voldoende precies.

"Wanneer een uitrit langs de Vloeiende voor autoverkeer niet meer nodig is moet langs deze zijde een voet- en fietspad voorzien blijven."

Het is onduidelijk wie de beoordeling omtrent de noodzaak aan een auto-uitrit dient te maken. Evenmin is duidelijk gespecificeerd hoe het voet- en fietspad er na afschaffing uit zou moeten zijn.

"De terreinen van Lidl moeten afgesloten worden met poorten tijdens de sluitingsuren"

Er wordt niet bepaald wat er dient te gebeuren als de terreinen zouden worden verkocht. Evenmin wordt aangeduid hoe deze poorten er dienen uit te zien (gesloten/open structuren) en welke de mogelijke hoogtematen kunnen zijn. Deze voorwaarde is bijgevolg onvoldoende precies.

"Ter hoogte van de uitrit in de Vloeiende moete een zebepad voorzien worden, de kosten zijn ten laste van de aanvrager"

Het voornoemde zebepad wordt voorzien buiten de contouren van de aanvraag. De aanleg ervan kan niet worden gerealiseerd door enig toedoen van de aanvrager.

"Op de site moet intenser en hoger groen voorzien worden in overleg met de Groendienst"

De goedkeuring van de groendienst impliceert een bijkomende beoordeling door een overheidsinstelling. Deze voorwaarde is dan ook strijdig met art. 4.2.19 §1 VCRO.

**Het standpunt van het college van burgemeester en schepenen moet als negatief worden beschouwd.**

Alhoewel het college van burgemeester en schepenen in hoofdlijnen positief staat t.o.v. de voorliggende aanvraag acht zij het project slechts vergunbaar, mits het opnemen van een aantal voorwaarden.

Er wordt vanuit gegaan dat deze voorwaarden worden opgelegd om tegemoet te komen aan negatieve elementen uit het aanvraagdossier (vergunningen kunnen immers niet dienen om leemten in de aanvraag op te vullen).

Zoals hierboven aangehaald kunnen een ruim aantal van deze voorwaarden niet verbonden worden aan een stedenbouwkundige vergunningsbeslissing.

*De deputatie oordeelt dat zonder toepassing van deze voorwaarden, het standpunt van het schepencollege over deze punten negatief is.*

***De voorwaarden uit het advies van de provinciale dienst Waterbeleid d.d. 02.06.2015 moeten strikt worden nageleefd.***

*De breedte van de overwelving moet overeenkomstig dit advies worden herleid tot max. 7,5 m.*

*Minstens moeten volgende adviezen warden nageleefd:*

- de dienst openbare werken van Kapellen d.d. 09.05.2015;*
- de milieudienst van Kapellen d.d. 03.06.2015;*
- de milieudienst van Kapellen - overstromingsgebied d.d. 04.05.2015;*
- de groendienst van Kapellen d.d. 04.06.2015;*
- de brandweer Kapellen d.d. 08.04.2015;*
- Onroerend Erfgoed - IAP d.d. 30.04.2015;*
- de provinciale dienst Integraal Waterbeleid d.d. 02.06.2015;*
- ATO vzw d.d. 03.06.2015.*

***De aanvraag kan de watertoets doorstaan, mits de voorwaarden uit het advies van de provinciale dienst Integraal Waterbeleid strikt worden nageleefd.***

*Volgens artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid dient de, aanvraag onderworpen te zijn aan de watertoets. Het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets. De aanvraag werd getoetst aan de kenmerken van het watersysteem, aan de doelstellingen en beginselen van artikel 5, 6 en 7 van het decreet integraal waterbeleid, en aan de bindende bepalingen van het (deel)bekkenbeheerplan.*

*Bij nazicht van de Vlaamse kaart met de overstromingsgevoelige gebieden, blijkt het perceel gelegen te zijn in een mogelijk overstromingsgevoelig gebied.*

*Het voorliggende project voorziet de mogelijkheid van het bouwen of verharden van een aanzienlijke oppervlakte, zodat rekening gehouden moet worden met het mogelijke effect op de plaatselijke waterhuishouding. Door de toename van de verharde oppervlakte wordt de infiltratie van het hemelwater in de bodem plaatselijk beperkt. Dit dient te worden gecompenseerd.*

*De mogelijke schadelijke effecten voor het water worden ondervangen doordat er voldaan is aan de gewestelijke stedenbouwkundige hemelwaterverordening, mits de voorwaarden uit het advies van de provinciale dienst Waterbeleid d.d. 02.06.2015 strikt te worden nageleefd.*

***Het aangevraagde is niet in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.***

*Bij de beoordeling van het aangevraagde is rekening gehouden met de in de omgeving bestaande toestand. De aanvraag dient getoetst op de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening. De overeenstemming met, dé goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksenot en veiligheid in het algemeen. Het aangevraagde werd met inachtneming van al deze aspecten onderzocht. Hierna wordt dieper ingegaan op de voor de aanvraag noodzakelijke of relevante elementen.*

***Het handelspand op zich is inpasbaar in zijn omgeving.***

*Het project is gelegen langsheen de gewestweg N11 (Antwerpsesteenweg) die de kernen van St.-Mariaburg en Kapellen verbindt. Het bevindt zich nabij de grens van de woonzone met een KMO-zone. De bebouwing langs de .gewestweg betreft voornamelijk eengezinswoningen in aaneengesloten of gekoppelde bebouwing. Achteraan ontsluit de site zich vla de Vloeiende. Een woonstraat gekenmerkt door eengezinswoningen In open bebouwing, die tevens dienst doet als ontsluitingsweg voor een nabijgelegen KMO-zone.*

*Een detailhandelszaak zoals voorzien in het project is inpasbaar in deze woonomgeving. Gezien de nabijgelegen KMO-zone en de reeds bestaande handelsfunctie van de site, is het project inpasbaar in de omgeving.*

***De draagkracht van de mobiliteitsimpact t.o.v. de omgeving blijkt niet onomstotelijk uit de bijgebrachte mobiliteitsstudies.***

*De gebruikte aantallen van de verkeersbewegingen zijn onvoldoende onderbouwd.*

*Aan het dossier werd een mobiliteitsstudie toegevoegd. Deze geeft aan dat de bijkomende verkeersstromen kunnen worden ondervangen door de omliggende straten, mits rekening wordt gehouden met een aantal aandachtspunten.*

*Belangrijk bij de afweging van een mobiliteitsstudie is te beseffen dat telkens vanuit een hypothetische situatie wordt gestart en berekening worden gemaakt op basis van geschatte waarden.*

*De opmerking van beroepers dat deze schattingen gebaseerd zijn op een eenmalige telling op een weekdag, kan bijgetreden worden. Minstens zou een bijkomende telling in het weekend nuttig zijn om een duidelijk onderscheid tussen werkdagen en weekenddagen te kunnen maken.*

*De mobiliteitsstudie houdt rekening met de mogelijke ontwikkeling van een rotonde langsheen de N11.*

*Tot op heden is echter onduidelijk of dergelijke rotonde in de toekomst zal worden aangelegd, en op welke termijn deze realisatie in dat geval zou kunnen gebeuren. Uit het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer blijkt dat zij geen initiatiefnemende partij zijn In een dergelijk dossier. De mobiliteitsstudie dient een duidelijk onderscheid te maken tussen de situatie met en zonder rotonde. De eindconclusie zou bovendien moeten worden genomen op basis van een situatie zonder rotonde.*

*De mobiliteitsstudie stelt aanpassingen voor die niet als voorwaarde kunnen opgenomen worden In een eventuele vergunning.*

*Zo werd de voorgestelde verschuiving van een bushok reeds eerder in dit verslag besproken.*

*De deputatie oordeelt dat de door de beroeper bijgebrachte mobiliteitsstudie niet in aanmerking kan worden genomen.*

*De beroeper bracht op 10 november 2015 een aanvullende mobiliteitsstudie bij. Hierin worden gegevens opgenomen die voortvloeien uit tellingen die gebeurden:*



- op donderdag 27 februari 2014: manuele kruispunttellingen uitgevoerd op het kruispunt N11 x Vloeiende x Hoogboomsesteenweg. Deze gebeurden in de avondspits tussen 17.00u en 18.00u.
- in de periode tussen 14 oktober 2015 en 22 oktober 2015: lustellingen uitgevoerd op Vloeiende.
- op zaterdag 17 oktober 2015 en dinsdag 20 oktober 2015: kruispunttellingen d.m.v. camera-opnames uitgevoerd op het kruispunt N11 x Vloeiende x Hoogboomsesteenweg. Dit gebeurde tijdens twee uren in de ochtendspits (zaterdag tussen 9.30u en 11.30u en dinsdag tussen 7.30u en 9.30u) en tijdens twee uren in de avondspits (zaterdag tussen 14.30u en 16.30u en dinsdag tussen 16.00u en 18.00u). Het drukste uur van elke spitsperiode werd in deze studie opgenomen.

Echter werden in de periode van 10 oktober 2015 t.e.m. 27 oktober 2015 werken uitgevoerd aan de spooroverweg in Vloeiende. Hierdoor zou de Vloeiende onderbroken zijn geweest voor alle verkeer. De tellingen die in deze periode werden gehouden, zijn dan ook niet representatief voor de werkelijke mobiliteitssituatie ter plaatse.

De deputatie oordeelt dat de conclusies uit deze studie dan ook niet in aanmerking kunnen worden genomen bij de beoordeling van het voorliggende project.

### **Het uitrijden van vrachtverkeer langs de Vloeiende is niet uitgesloten.**

Om te vermijden dat vrachtverkeer uitrijdt langs de Vloeiende zou signalisatie worden aangebracht. Dit is echter onvoldoende om alle vrachtverkeer hiervan te weerhouden. Bovendien wordt het vrachtverkeer voor het laden en lossen gepositioneerd in de richting van de Vloeiende. Om bestuurders aan te moedigen de juiste richting te volgen dient het uitrijden langs de Vloeiende voor breed vrachtverkeer fysiek bemoeilijkt te worden door het plaatsen van een (door hulpdiensten wegneembaar) vernauwend element.

### **De aanvraag voldoet niet aan de voorwaarden uit het principiële akkoord van het gemeentebestuur d.d. 08.07.2013.**

Gezien de ruime impact op de mobiliteit en de grote impact van de aan- en uitrijbewegingen van zowel auto's als vrachtwagens op zowel de Antwerpsesteenweg en de Vloeiende nam dit principiële akkoord terecht op dat de ontsluiting en het mobiliteitsaspect grondig moesten worden onderzocht.

Aangezien niet onomstotelijk blijkt dat de bijkomende verkeersstromen kunnen worden gedragen door de omgeving kan geen vergunning worden verleend voor het voorliggende project.

..."

Dit is de bestreden beslissing.

5.

Op 29 augustus 2016 verleent het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Kapellen op 29 augustus 2016 een stedenbouwkundige vergunning voor een gelijkaardig project aangevraagd door de verzoekende partij op de percelen die voorwerp zijn van de bestreden beslissing, met dien verstande dat perceel 602/T niet in de aanvraag betrokken wordt en (bijgevolg) geen uitrit richting Vloeiende voorzien wordt. Tegen die beslissing wordt geen administratief beroep ingesteld bij de verwerende partij.

#### 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

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

*Standpunt van de partijen*

1.

De verwerende partij vraagt in haar antwoordnota de tijdigheid van het verzoekschrift te onderzoeken:

“ ...

*Uit de bijgevoegde afgestempelde lijst van aangetekende zendingen, blijkt dat de bestreden beslissing aan verzoekende partij werd betekend d.d. 24 december 2015 (stuk 38). Het verzoekschrift diende dan ook betekend te worden, uiterlijk zondag 7 februari 2016, eventueel verlengd tot maandag 8 februari 2016.*

*Indien het verzoekschrift aan uw Raad effectief werd betekend na 8 februari 2016 (in casu volgens de stempel van uw Raad ontvangen op 11 februari 2016), wordt de tijdigheid van het verzoekschrift betwist en is de vordering onontvankelijk.*

...”

2.

De verwerende partij betwist in haar wederantwoordnota de ingeroepen onontvankelijkheid *ratione temporis*:

“ ...

*Deze voorstelling van de feiten is manifest onjuist.*

*Uit het stuk 38 van het administratief dossier waarop de Deputatie haar stelling lijkt te baseren blijkt enkel dat de zending op donderdag 24 december 2015 werd aangeboden op het postkantoor.*

*De bestreden beslissing werd uiteindelijk betekend aan de (raadsman van de) verzoekende partij na het verlengde kerstweekend, op maandag 28 december 2015. Dat blijkt ook uit de stukken die al aan het verzoekschrift werden toegevoegd (stuk 1).*

*Om iedere betwisting uit te sluiten heeft de verzoekende partij aan bPost gevraagd om te bevestigen wanneer de zending werd uitgereikt. Zoals blijkt uit het overzicht van de zending, is dit wel degelijk gebeurd op 28 december 2015, om 10.30u (zie aanvullend stuk nr. 26).*

*Bijgevolg had verzoekende partij tot 13 februari 2016 de tijd om haar verzoekschrift in te dienen.*

*De indiening op 9 februari 2016 was dan ook tijdig.*

...

3.

De verwerende partij stelt omtrent de eerder ingeworpen exceptie slechts “[d]ienaangaande gedraagt verwerende partij zich naar de wijsheid van uw Raad”.

#### *Beoordeling door de Raad*

Volgens artikel 4.8.11, §2 VCRO worden beroepen ingesteld “*binnen een vervaltermijn van vijfenveertig dagen, die ingaat als volgt : 1° wat betreft vergunningsbeslissingen: a) hetzij de dag na de betekening, wanneer een dergelijke betekening vereist is*”.

De Raad stelt vast dat de verzoekende partij ‘een overzicht van de zending’ bijbrengt waaruit blijkt dat de bestreden beslissing de verzoekende partij met een aangetekende brief van 28 december 2015 werd betekend, en aldus de 45-dagen termijn een aanvang nam op 29 december 2015 om te verstrijken op 10 februari 2016. Het verzoekschrift werd bijgevolg tijdig ingediend.

De exceptie wordt verworpen.

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

#### *Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partij zet in haar wederantwoordnota uiteen wat volgt:

“ ...

#### **IN FEITE**

1. De verzoekende partij verwijst naar haar verzoek tot nietigverklaring.

2. Op 29 augustus 2016 verkreeg de verzoekende partij een stedenbouwkundige vergunning voor het bouwen van een handelsruimte op het terrein aan de Antwerpsesteenweg nr. 284 (ref. gemeente SV 2016166). In tegenstelling tot de voorliggende aanvraag, wordt het perceel 602/T niet betrokken in deze vergunning. De toegang zal enkel gebeuren langs de Antwerpsesteenweg. In dit concept wordt er geen ontsluiting voorzien via de Vloeiende. Ook de parkings en de winkelruimtes werden aangepast. Deze vergunning werd niet bestreden en is definitief (zie aanvullend stuk nr. 25).

Niettegenstaande deze vergunning, behoudt de verzoekende partij zich het recht voor om uitvoering te geven aan de vergunning die de inzet vormt van de huidige procedure, en dus mét een ontsluiting via de Vloeiende. Zij dringt daarom nog steeds aan op de gevraagde vernietiging met het oog op het bekomen van een nieuwe beslissing van de Deputatie omtrent de vergunningsaanvraag.

...”

2.

De verwerende partij argumenteert in haar laatste nota:

“ ...

*Uit de ingediende wederantwoordnota blijkt dat verzoekende partij op 29 augustus 2016 een stedenbouwkundige vergunning heeft verkregen voor de bouw van een handelsruimte op het betrokken terrein, Antwerpsesteenweg nr. 284 (aanvullend stuk 25 verzoekende partij)*

*Het verschil met de aanvraag in onderhavig dossier, zou erin bestaan dat in de nieuwe aanvraag het perceel 602t niet betrokken werd, en dat de ontsluiting daarin niet voorzien is langs Vloeiende.*

*Uw Raad oordeelde recent echter [...] (RvVB, nr. A/1516/1501 van 30 augustus 2016)*

*In casu is verwerende partij niet op de hoogte van de stand van zaken m.b.t. de uitvoering van deze vergunning.*

*In ieder geval blijkt uit de verklaring van verzoekende partij zelf dat de vergunning “NIET werd bestreden en dus definitief is” (p. 2 wederantwoordnota verzoekende partij).*

*In overeenstemming met bovenvermelde, meest recente, rechtspraak van uw Raad omtrent dergelijke opeenvolgende aanvragen, dient vastgesteld te worden dat verzoekende partij op deze manier impliciet afstand doet van de huidige, voor uw Raad te behandelen, aanvraag.*

*Uw Raad oordeelde eerder dat het gegeven dat de aanvrager schriftelijk liet weten niet te willen verzaken aan de bestreden vergunning, hieraan geen afbreuk doet.*

*Conclusie: de vordering dient te worden afgewezen o.w.v. de impliciete afstand van geding.  
...*

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

De verwerende partij argumenteert dat de verzoekende partij met de ontvangst van een op 29 augustus 2016 verleende en niet bestreden stedenbouwkundige vergunning voor de percelen met een gelijkaardig voorwerp, impliciet afstand heeft gedaan van de huidige vordering.

2.

De verzoekende partij stelt echter dat perceel 602/T niet betrokken wordt in de aanvraag die heeft geleid tot de stedenbouwkundige vergunning van 29 augustus 2016, er in het concept waarvoor vergunning werd verleend geen ontsluiting wordt voorzien via de Vloeiende en ook de parkings en winkelruimtes in de laatste aanvraag werden aangepast ten opzichte van de aanvraag die heeft geleid tot de bestreden beslissing.

Op de zitting van 9 mei 2017 verklaart de verzoekende partij dat – behoudens het bouwrijp maken van de percelen in kwestie – geen uitvoering werd gegeven aan de op 29 augustus 2016 verkregen vergunning. De verzoekende partij verklaart nadrukkelijk geen afstand te willen doen van huidige vordering.

3.

De Raad dient vast te stellen dat uit de door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Kapellen op 29 augustus 2016 verleende stedenbouwkundige vergunning en het bijgebrachte plan blijkt dat perceel 602/T niet in de aanvraag betrokken wordt en bijgevolg geen uitrit richting Vloeiende aangelegd wordt. De toegang tot het perceel zal enkel en alleen gebeuren

via de Antwerpsesteenweg. Het gebouw heeft een netto-verkoopoppervlakte van 1.021 m². Op het plan staat ook aangegeven de 'bushalte te verplaatsen cfr. akkoord met 'De Lijn'.

Een afstand van geding dient in beginsel uitdrukkelijk en ondubbelzinnig geformuleerd te worden en kan derhalve, ook al bestaan hiertoe kennelijke aanwijzingen, niet worden vermoed. Gelet op de verduidelijkende mededeling van de verzoekende partij in haar wederantwoordnota uitdrukkelijk geen afstand van geding te willen doen, standpunt waarin de verzoekende partij op zitting van 9 mei 2017 volhardt, kan aldus geen afstand van geding worden vastgesteld.

Door het bouwrijp maken van de percelen heeft de verzoekende partij – ofschoon zij uitvoering heeft gegeven aan de stedenbouwkundige vergunning van 29 augustus 2016 – niet noodzakelijk derwijze uitvoering gegeven aan de verleende stedenbouwkundige vergunning dat de eventuele uitvoering van de aanvraag die aan de bestreden beslissing ten grondslag ligt niet langer mogelijk zou zijn. De verzoekende partij kan bijgevolg evenmin een gebrek aan belang bij huidige vordering worden verweten.

De exceptie van gebrek aan belang/impliciete afstand van geding wordt verworpen.

## **VI. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN**

### **A. Eerste middel**

#### *Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partij roept in het eerste middel de schending in van artikel 4.3.1, §1 VCRO, artikel 4.2.19, §1 VCRO, artikel 4.7.23, §1 VCRO, de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna: Motiveringswet), het materieel motiveringsbeginsel, het redelijkheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel.

De verzoekende partij zet uiteen wat volgt:

“...

Doordat, **eerste onderdeel**, de verwerende partij de vergunning weigert, door te stellen dat er geen akkoord voorligt van AWW en De Lijn over de verplaatsing van de bushalte en dergelijke verplaatsing ook niet kan worden opgelegd middels het opleggen van een stedenbouwkundige voorwaarde.

Terwijl, de verwerende partij op grond van de door haar voorgelegde stukken niet wettig en in elk geval niet zonder draagkrachtige motivering enerzijds kan vaststellen dat er geen akkoord voorligt over de verplaatsing van de betrokken bushalte en anderzijds niet kan stellen dat die verplaatsing niet door middel van een stedenbouwkundige voorwaarde kan worden opgelegd.

En doordat, **tweede onderdeel**, de verwerende partij de vergunning weigert door enerzijds te stellen dat het college de aanvraag negatief beoordeeld zou hebben aangezien die het project slecht vergunbaar heeft acht door middel van het opleggen van een aantal stedenbouwkundige voorwaarden over een aantal randaspecten en anderzijds te stellen dat die voorwaarden niet voldoen aan de vereisten die de decreetgever aan het opleggen van stedenbouwkundige voorwaarden stelt.

Terwijl, de vergunningverlenende overheid die in graad van administratief beroep een beslissing neemt, niet gebonden is door de stedenbouwkundige voorwaarden die door het college van

burgemeester en schepenen in eerste administratieve aanleg heeft opgelegd, minstens het opleggen van stedenbouwkundige voorwaarden niet beschouwd kan worden als een "negatief standpunt van het college over de aanvraag.

En doordat, derde onderdeel, de verwerende partij de vergunning weigert op grond van de stelling dat het uitrijden van vrachtverkeer langs de Vloeiende niet is uitgesloten.

Terwijl, de vergunningverlenende overheid op grond van zelfs een oppervlakkig onderzoek kan vaststellen dat het uitrijden langs de Vloeiende wel degelijk onmogelijk wordt gemaakt door vernauwende elementen die worden voorzien op de plannen die de door de verzoekende partij tijdens de administratieve procedure heeft bijgebracht, maar die door het bestuur nergens in overweging worden genomen bij het beoordelen van de aanvraag, minstens de bestreden beslissing geen enkele draagkrachtige motivering bevat waarom die aanpassingen niet zouden volstaan.

En doordat, vierde onderdeel, de verwerende partij de vergunning weigert op grond van de stelling dat de draagkracht van de mobiliteitsimpact ten opzicht van de omgeving onvoldoende werd onderzocht en niet onomstotelijk zou blijken uit de bijgebracht mobiliteitsstudies.

Terwijl, de vergunningverlenende overheid die in graad van administratief beroep een beslissing alle argumenten die de aanvrager naar voren heeft gebracht in het kader van het administratief beroep aan een daadwerkelijk en zorgvuldig onderzoek moet onderwerpen, zoals op een uitdrukkelijke en afdoende wijze moet blijken uit de besluitvorming, en geen onredelijke eisen mag stellen aan het aannemelijk maken van de mobiliteitsimpact van een project.

#### TOELICHTING:

37. Uit de motivering die in de bestreden beslissing wordt gegeven kan worden afgeleid dat de verwerende partij de vergunning weigert op vier gronden:

1. Ten eerste zou er geen akkoord voorliggen van AWV en De Lijn over de verplaatsing van de bushalte, en dergelijke verplaatsing niet kan worden opgelegd door middel van een stedenbouwkundige voorwaarde in de zin van art. 4.3.1 § 1 en art. 4.2.19 § 1 VCRO;

2. Ten tweede zou het standpunt van college van burgemeester en schepenen, die de vergunning nochtans in eerste aanleg heeft verleend, toch als negatief moet worden beschouwd, aangezien die het project slechts vergunbaar acht mits het opnemen van een aantal voorwaarden, en zouden de door het college voorgestelde voorwaarden in elk geval niet voldoen aan de vereisten die de decreetgever aan het opleggen van stedenbouwkundige voorwaarden stelt;

3. Ten derde, zou het uitrijden van het vrachtverkeer langs de Vloeiende niet zijn uitgesloten;

4. Ten vierde, zou de draagkracht van de mobiliteitsimpact ten opzichte van de omgeving onvoldoende zijn onderzocht en niet onomstotelijk blijken uit de door de verzoekende partij bijgebrachte mobiliteitsstudies.

38. Zoals hieronder uit de bespreking van de diverse middelonderdelen mag blijken, kan geen van deze motieven, hetzij elk afzonderlijk hetzij samen beschouwd, de weigering van de voorliggende stedenbouwkundige vergunning schragen. Minstens geven die motieven blijk van een kennelijk onredelijke en onzorgvuldige beoordeling van de aanvraag door de verwerende partij.

#### **1.1. Eerste onderdeel van het eerste middel.**

39. Over het eerste weigeringsmotief, ontleend aan de het vermeend gebrek aan akkoord van De Lijn en het AWV over het verplaatsen van de bushalte, staat in de bestreden beslissing het volgende te lezen:

"Het gemeentebestuur haalde in haar vergunning reeds terecht aan dat deze bushalte, die zich voor de site bevindt, zal moeten worden verplaatst om het project te kunnen realiseren en de aangeduide in- en uitritten correct te kunnen benutten.

Ook in de bijgebrachte mobiliteitsstudie wordt gesteld dat wanneer een bus halteert, een inrijdend voertuig belemmerd wordt. Deze studie stelt dat in samenspraak met de wegbeheerder, de gemeente en De Lijn overwogen moet worden om de halte beperkt te verschuiven. Het akkoord van AWV ontbreekt.

Het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) geeft eveneens aan dat deze bushalte moet worden verplaatst in overleg met AWV en De Lijn. Dit advies verwijst naar een nog te houden overleg en geldt dan ook niet als akkoord vanuit AWV.

Het bekomen van dit akkoord kan, in toepassing van art. 4.2.19 §1 VCRO, niet als voorwaarde worden opgelegd. De uitvoering van de vergunde handeling kan immers niet afhankelijk worden gemaakt van een dergelijke bijkomende beoordeling.

Het akkoord van De Lijn ontbreekt.

Op 12 oktober 2015 maakte De Lijn een schrijven over aan de beroeper. Hierin werd vermeld dat De Lijn zijn goedkeuring voor de verplaatsing van de bushalte Hoogbaarnsesteenweg (Kapellen) bevestigt.

Verder vermeldt De Lijn dat zij:

"graag de halte dichtbij de overliggende halte had gehouden"

"adviseert om de halte t.h.v. het Total-tankstation te plaatsen"

"op de hoogte wil gehouden worden van de planning van de werken"

Hieruit blijkt dat op het ogenblik van dit schrijven, de diensten van De Lijn niet beschikken over enig plan waarop duidelijk is aangegeven waar de halte naar verplaatst zal worden. Verder adviseert zij enkel naar waar de bushalte verplaatst zou kunnen worden. Aangezien echter geen duidelijkheid van het onderwerp bestaat op het ogenblik van dit schrijven, kan het niet aanzien worden als een akkoord van De Lijn voor de nieuwe inplanting. Hoogstens kan het aanzien worden als een gunstig advies.

Het bekomen van dit akkoord kan, in toepassing van art. 4.2.19 §1 VCRO, niet als voorwaarde worden opgelegd. De uitvoering van de vergunde handeling kan immers niet afhankelijk worden gemaakt van een dergelijke bijkomende beoordeling.

Het verplaatsen van de bushalte kan, in toepassing van art. 4.2.19 §1 VCRO, niet als voorwaarde worden opgelegd. Aangezien er geen duidelijk inplantingsplaats van de bushalte voorhanden is, is dergelijke voorwaarde onvoldoende specifiek.

Op dit ogenblik is de aangevraagde aanleg niet realiseerbaar en komt het project dan ook niet in aanmerking voor vergunning."

40. Die motivering kan de bestreden beslissing niet verantwoorden.

41. Vooreerst geeft de verwerende partij met deze beoordeling een kennelijk verkeerde invulling aan de vereisten die artikelen 4.3.1 § 1 en 4.2.19 § 1 VCRO stellen aan het opleggen van stedenbouwkundige voorwaarden. Uit die bepalingen volgt dat de vergunningverlenende overheden voorwaarden aan een stedenbouwkundige vergunning kunnen verbinden voor zover die voorwaarden:

- voldoende precies zijn,
- redelijk zijn in verhouding tot de vergunde handelingen,
- kunnen worden verwezenlijkt door enig toedoen van de aanvrager en
- de uitvoering van de vergunde handelingen niet afhankelijk maken van een bijkomende beoordeling door de overheid.

In het licht van die decretale voorwaarden, kan een vergunningverlenende overheid in een vergunning dus perfect stedenbouwkundige voorwaarden opleggen volgens dewelke een bestaande bushalte ter hoogte van de bouwplaats moet worden verplaatst: een dergelijke voorwaarde is voldoende precies, redelijk en niet meer afhankelijk van enige bijkomende beoordeling door een overheid. Over de verplaatsing werd in dat geval immers al principieel beslist door de vergunningverlenende overheid. Bovendien kan deze voorwaarden

verwezenlijkt worden door toedoen de aanvrager, die voor de verdere modaliteiten van de verplaatsing zal moeten overleggen met de verschillende stakeholders.

De toevoeging dat de stedenbouwkundige voorwaarden moeten kunnen worden verwezenlijkt door enig toedoen van de aanvrager houdt volgens de parlementaire voorbereiding in dat minstens zelf stappen moet kunnen ondernemen om de voorwaarde te verwezenlijken. Dit betekend dat het vervullen van de voorwaarde niet volledig en enkel aan de wil van derden mag overgelaten worden. De aanvrager moet redelijkerwijs demarches kunnen ondernemen met het oog op de verwezenlijking van de voorwaarden. In de parlementaire voorbereiding wordt daarbij uitdrukkelijk gesteld dat dit niet betekent dat aan de voorwaarden moet kunnen worden voldaan • door de enkele wil van de aanvrager. Men mag van de aanvrager aldus verwachten dat hij een overeenkomst sluit met een derde om de vooropgestelde voorwaarde te kunnen verwezenlijken. Een voorwaarde die tot gevolg heeft dat de aanvrager contact moet nemen met De Lijn om een bushalte te doen verplaatsen (wat overigens al gebeurd was), past dus volstrekt binnen de marges die gelaten zijn door artikel 4.3.1., §1 VCRO. De opvatting van de Deputatie dat dit niet zo zou zijn is in strijd met artikel 4.3.1, §1 VCRO Minstens is haar beslissing op dit punt niet afdoende gemotiveerd.

42. Bovendien berust dit weigeringsmotief op een kennelijk verkeerde voorstelling van de feiten.

Lopende de administratieve procedure, heeft de verzoekende partij benadrukt dat de verschillende belanghebbenden zich reeds akkoord hadden verklaard met de verplaatsing van de bushalte naar de nieuwe locatie ter hoogte van het TOTAL-tankstation:

de gemeente ging akkoord met een verplaatsing van de bushalte, onder de in de in eerste aanleg vergunning gestelde voorwaarden;

ook VVM DE LIJN ging reeds principieel akkoord met een verplaatsing van de bestaande bushalte ter hoogte van de bouwplaats naar een nieuwe locatie ter hoogte van het tankstation "Total". Ter zake, heeft de verzoekende partij een brief voorgelegd van De Lijn, waaruit dat akkoord ontegensprekelijk blijkt. Ook over de locatie van de nieuwe bushalte stond reeds een akkoord, zoals mag blijken uit de foto's die aan bedoeld schrijven werd toegevoegd.

AWV heeft reeds op 10 juli 2015 een voorwaardelijk gunstig advies verleend bij de verplaatsing van de bushalte. Het advies stelt duidelijk dat de aanvrager AWV dient te contacteren bij "aanvang en beëindiging van de werken", zodat diens "richtlijnen en verwachtingen van bij het begin kunnen meegegeven worden". Bovendien gaat AWV akkoord met het verplaatsingsvoorstel van VVM DE LIJN, zoals aangegeven in de brief van 12 oktober 2015.

Met andere woorden: los van de vaststelling dat een "formeel akkoord" van alle betrokken partijen voorafgaand aan het verlenen van de vergunning zelfs niet nodig is om de stedenbouwkundige voorwaarde op te leggen, gaan in dit dossier alle betrokken partijen principieel akkoord met de verplaatsing van de bushalte naar de nieuw voorgestelde locatie ter hoogte van het TOTAL-tankstation.

Het is overigens deze argumentatie geweest die de PSA er toe heeft gebracht om zijn initiële standpunt te wijzigen in zijn tweede verslag:

"Het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) geeft eveneens aan dat deze bushalte moet worden verplaatst in overleg met AWV en De Lijn. Dit advies verwijst naar een nog te houden overleg. Verder wordt omschrijft AWV duidelijk welke aanpassingen dienen te gebeuren en stelt het Agentschap voor om de kosten als last op te leggen bij een eventuele vergunning.

Tijdens de behandeling van het beroepschrift bracht de aanvrager een schrijven bij van De Lijn d.d. 12 oktober 2015 waaruit blijkt dat De Lijn zich akkoord verklaard met het verplaatsen van de bushalte. Na de verplaatsing zou de halte zich t.h.v. het Totaltankstation bevinden.

3 Memorie van Toelichting ontwerp decreet tot aanpassing en aanvulling van het ruimtelijke plannings-, vergunningen- en handhavingsbeleid, Parl.St. VI. Pafi. 2008-2009, nr. 2011/1, 116.)



*Hieruit volgt dat het opleggen van deze voorwaarde niet langer gebonden is aan een bijkomende beoordeling (van De Lijn)"*

*Door ter zake van de verzoekende partij toch te vereisen dat die moet beschikken over een voorafgaand 'formeel akkoord' over het verplaatsen van de bushalte, terwijl de VCRO dergelijk akkoord niet vereist en ook uit de feiten blijkt dat dergelijk akkoord wel degelijk bestaat, geeft zij een kennelijk verkeerde invulling aan de ter zake geldende artikelen 4.3.1 § 1 en 4.2.19 § 1 VCRO, en stelt zij bovendien kennelijk onredelijke eisen aan de vergunbaarheid van de aanvraag.*

*Door zo te handelen, schendt de verwerende partij tevens het zorgvuldigheidsbeginsel.*

*43. Tot slot dient te worden vastgesteld dat de argumenten van de verzoekende partij, die de PSA er uiteindelijk toe gebracht hebben om de vergunning alsnog gunstig te adviseren, volledig worden genegeerd in de bestreden beslissing, en waarbij de fundamenteel afwijkende conclusie van het tweede verslag van de PSA slechts zeer summier wordt verantwoord. De verwerende partij schendt zodoende ook de (formeel en materiële) motiveringsplicht.*

### **1.2. Tweede onderdeel van het eerste middel.**

*44. Hoewel de verwerende partij niet verplicht is om uitdrukkelijk te antwoorden op alle argumenten die lopende de beroepsprocedure worden ingediend, vereist de motiveringsplicht wel dat uit de bestreden beslissing blijkt dat alle relevante gegevens, en desgevallend ook de replieknota's op het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar, bij de beoordeling werden betrokken.*

*De verzoekende partij moet echter vaststellen dat uit de bestreden beslissing, en specifiek voor wat betreft het tweede en derde weigeringsmotief, geenszins blijkt dat de verwerende partij daadwerkelijk rekening heeft gehouden met de nota's en de bijgevoegde stukken die de verzoekende partij lopende de administratieve beroepsprocedure heeft overgemaakt, en waarin zij over dit punt een duidelijk standpunt heeft ingenomen. De verwerende partij neemt op deze punten in essentie het initiële standpunt van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar uit het eerste verslag over, maar zonder dat zij hierbij die uitgebreide tegenargumenten die de verzoekende partij in haar nota's heeft uiteenzet, alsook het tweede verslag van de PSA, in haar beoordeling te betrekken.*

*45. Dit kan niet.*

*46. Wat betreft het tweede weigeringsmotief, verwijst de bestreden beslissing naar de stedenbouwkundige voorwaarden die het college heeft opgelegd, en waaruit zou moeten blijken dat het college, ondanks het feit dat die de vergunning in eerste aanleg heeft verleend, in essentie een "negatief standpunt" zou hebben ingenomen over de aanvraag.*

*Nochtans, heeft de verzoekende partij lopende de administratieve procedure zeer uitgebreid toegelicht dat de door het college voorgestelde stedenbouwkundige voorwaarden niet impliceren dat de gemeente de aanvraag ongunstig zou hebben beoordeeld, temeer daar die voorwaarden slechts randaspecten betreffen, en dus de vergunbaarheid van het gevraagde niet in de weg staan. Het zijn trouwens ook die argumenten geweest die de PSA er toe hebben aangezet om de aanvraag op dit punt alsnog gunstig te beoordelen in zijn tweede verslag, en daarin aangepaste voorwaarde te formuleren.*

*Het is dan ook opmerkelijk te moeten vaststellen dat de verwerende partij in haar definitieve beslissing op geen enkele manier rekening heeft gehouden met het standpunt dat de verzoekende partijen lopende de administratieve procedure hebben uiteengezet, maar simpelweg de argumentatie overneemt uit het eerste verslag van de PSA, zonder de argumenten van de verzoekende partij in ogenschouw te nemen.*

*Dit maakt de beslissing op dit punt niet alleen niet draagkrachtig gemotiveerd, maar geeft blijk van een kennelijk onredelijke beoordeling van de aanvraag en een bij uitstek onzorgvuldige besluitvorming.*

47. Ondergeschikt dient trouwens te worden vastgesteld dat het tweede weigeringsmotief kennelijk niet draagkrachtig is om op zichzelf beschouwd de weigering van de vergunning te kunnen verantwoorden.

De vrijblijvende stellingname van de deputatie, dat het college, hoewel die in eerste aanleg de vergunning heeft verleend, de aanvraag toch negatief zou hebben beoordeeld omdat zij voorwaarden verbindt aan de vergunning, is absurd en op geen enkele (rechts)grond gestoeld. Rekening houdend met de 'devolutieve werking' van het beroep, is het (enkel) aan de verwerende partij om zelf te beoordelen of het nodig is om aan de vergunning bijzondere stedenbouwkundige voorwaarden te verbinden. Als dat het geval is, komt het ook (enkel) de verwerende partij toe om die voorwaarden te formuleren volgens de decretaal gestelde voorwaarden, zonder daarbij op enigerlei wijze gebonden te zijn door de voorwaarden die eerder door het college werd voorgesteld. Overigens dient te worden benadrukt dat de voorwaarden die het college heeft opgelegd slechts betrekking hebben op randaspecten van de aanvraag, waarvan gebleken is dat zij niet essentieel zijn om de aanvraag te vergunnen.

De vaststelling dat de overige weigeringsmotieven onwettig zijn, volstaat dus om de vernietiging van de bestreden beslissing te verantwoorden.

### **1.3. Derde onderdeel van het eerste middel.**

48. Ook voor wat betreft het derde weigeringsmotief, handhaaft de verwerende partij in de bestreden beslissing de stelling dat het uitrijden van vrachtverkeer langs de Vloeiende nog niet is uitgesloten, en er ter hoogte van de uitrit in de Vloeiende vernauwende elementen moeten worden geplaatst ten einde het vrachtverkeer te ontmoedigen deze uitrit te gebruiken.

Met dergelijke stellingname negeert de deputatie de aanduiding op de aanvullende plannen die de verzoekende partij hierover heeft overgemaakt: een eerste keer op 13 oktober 2015, in navolging van het eerste PSA verslag en de hoorzitting; een tweede keer op 27 november 2015, in navolging van het tweede PSA verslag.

Op die plannen heeft de verzoekende partij, in navolging van het eerste verslag van de PSA, op de overwelving ter hoogte van de uitrit aan de Vloeiende wegneembare paaltjes voorzien, zodat vrachtwagens hier onmogelijk kunnen afdraaien in de Vloeiende. De paaltjes zijn wegneembaar, zodat hulpdiensten de site ook langs de Vloeiende probleemloos kunnen bereiken. Deze paaltjes zorgen er ook voor dat voetgangers hier nog veiliger de site kunnen verlaten en betreden. Met deze plannen wordt derhalve kennelijk tegemoet gekomen aan de vereisten die de verwerende partij aan de ontsluiting van de Vloeiende lijkt te tellen. Het valt trouwens niet in te zien wat de verzoekende partij in de gegeven omstandigheden méér kon doen dan dergelijke vernauwende elementen in te tekenen, en voor te leggen aan de deputatie.

Het is dan ook kennelijk onredelijk en onzorgvuldig dat de verwerende partij deze aanvullende plannen in de bestreden beslissing volledig buiten beschouwing heeft gelaten, minstens motiveert de beslissing nergens waarom deze plannen niet tegemoet zouden komen aan de vereisten die de verwerende partij aan de veilige ontsluiting van de Vloeiende lijkt te tellen. Ook dit motief vermag de bestreden beslissing dus niet te dragen.

### **1.4. Vierde onderdeel van het eerste middel.**

49. Het vierde weigeringsmotief van de bestreden beslissing is ontleend aan de stelling dat de draagkracht van de mobiliteitsimpact van het voorziene project ten aanzien van de omgeving niet onomstotelijk zou blijken uit de bijgebrachte mobiliteitsstudies, en er op die manier ook niet tegemoet werd gekomen aan het principiële akkoord van het gemeentebestuur van 8 juli 2013. Zoals hierna zal blijken, is deze beoordeling van de door de verzoekende partij bijgebrachte mobiliteitsstudies kennelijk onredelijk, minstens bevat de bestreden beslissing geen

*draagkrachtige motieven die verantwoorden dat de deputatie de bevindingen van die mobiliteitsstudies, naast zich heeft neergelegd.*

*De verschillende elementen die de deputatie ertoe hebben gebracht om die studie niet te aanvaarden, worden hiernavolgend besproken en weerlegd:*

*50. "De gebruikte aantallen van de verkeersbewegingen zijn onvoldoende onderbouwd.*

*Aan het dossier werd een mobiliteitsstudie toegevoegd. Deze geeft aan dat de bijkomende verkeersstromen kunnen worden ondervangen door de omliggende straten, mits rekening wordt gehouden met een aantal aandachtspunten.*

*Belangrijk bij de afweging van een mobiliteitsstudie is te beseffen dat telkens vanuit een hypothetische situatie wordt gestart en berekening worden gemaakt op basis van geschatte waardes.*

*De opmerking van beroepers dat deze schattingen gebaseerd zijn op een eenmalige telling op een weekdag, kan bijgetreden worden. Minstens zou een bijkomende telling in het weekend nuttig zijn om een duidelijk onderscheid tussen werkdagen en weekenddagen te kunnen maken."*

*Deze overweging is doelloos en kan de beslissing niet schragen.*

*Zoals hierboven reeds wordt gesteld, heeft de verzoekende partij na de hoorzitting aanvullende tellingen laten uitvoeren, waaronder een telling in het weekend. De stelling dat de studie op een eenmalige telling zou zijn gebaseerd, is dus achterhaald en niet dienstig om de mobiliteitsimpact van de aanvraag te beoordelen.*

*Bovendien is het van belang dat de inschattingen van het bestaande verkeer in die initiële studie reeds zijn gebeurd aan de hand van een meting op een donderdag tussen 17 en 18 uur, omdat op dat ogenblik de gewone avondspits samenvalt met de piek voor de handelszaak (zie p. 22 van die studie). Dit is niet onredelijk of ongebruikelijk. Op zaterdagen is er immers geen sprake van dergelijke samenvallende pieken, reden waarom er aanvankelijk ook geen meting is gebeurd op zaterdag.*

*In het licht daarvan, is het kennelijk onredelijk en onzorgvuldig dat de verwerende partij deze mobiliteitsstudie blijkbaar niet op haar eigen merites heeft beoordeeld, maar zich verschuilt achter de stelling dat een aanvullende telling nodig was om de, mobiliteitsimpact van het gevraagde te beoordelen.*

*Zo handelend, stelt zij onredelijke eisen aan een mobiliteitsstudie, waarvan de regelgeving zelf niet oplegt dat zij aan de aanvraag wordt gevoegd. Dit geldt in dit dossier des te meer, daar er in het kader van de MER-screening geen problemen zijn gerezen op het gebied van mobiliteit.*

*51. "De mobiliteitsstudie houdt rekening met de mogelijke ontwikkeling van een rotonde langsheen de N11."*

*Tot op heden is echter onduidelijk of dergelijke rotonde in de toekomst zal worden aangelegd, en op welke termijn deze realisatie in dat geval zou kunnen gebeuren. Uit het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer blijkt dat zij geen initiatiefnemende partij zijn in een dergelijk dossier. De mobiliteitsstudie dient een duidelijk onderscheid te maken tussen de situatie met en zonder rotonde. De eindconclusie zou bovendien moeten worden genomen op basis van een situatie zonder rotonde."*

*Ook deze overweging is niet relevant en kan de bestreden weigeringsbeslissing niet dragen.*

*De initiële mobiliteitsstudie was inderdaad benaderd vanuit zowel de situatie zonder rotonde, als in de situatie mét rotonde. In die laatste situatie kan de uitrit naar Vloeiende trouwens weggelaten worden. Het is niet onzorgvuldig maar juist zeer zorgvuldig om de inschatting niet enkel te maken vanuit de bestaande situatie, maar de oefening ook te maken in de veronderstelling dat bepaalde projecten zouden worden uitgevoerd. De eindconclusie voor de mobiliteitseffecten op korte termijn (= zonder rotonde) staat vermeld op p. 32, en luidt "de maximale intensiteiten langs vloeiende blijven beperkt tot ca 430 pae/u (beide richtingen*

samen). Dit is perfect afwikkikbaar". In de algemene eindconclusie staat "Deze verkeersgeneratie kan verwerkt worden via de bestaande infrastructuur" (p. 38).

Fundamenteel is dat in de bijkomende mobiliteitsstudie, die de verzoekende partij op vraag van het provinciebestuur aan het dossier heeft gevoegd, de situatie mét rotonde niet meer werd overgenomen. Er valt dan ook niet in te zien hoe de aangehaalde overweging kan doen besluiten dat de mobiliteitsimpact onvoldoende zou zijn onderzocht.

52. - De mobiliteitsstudie stelt aanpassingen voor die niet als voorwaarde kunnen opgenomen worden in een eventuele vergunning.

Zo werd de voorgestelde verschuiving van een bushok reeds eerder in dit verslag besproken.

Ook motivering kan de bestreden beslissing niet verantwoorden.

Vooreerst berust dit motief op een kennelijk verkeerde lezing van de mobiliteitsstudie, die immers geen uitspraak doet over de (noodzaak van) het verplaatsen van de bushalte. In de mobiliteitsstudie staat hierover enkel het volgende te lezen (onder punt 5.4 "aandachtpunten"): "(...) Langs. Nu bevindt zich een bushalte t.h.v. de toekomstige inrit. De boordsteen t.h.v. de, inrit is in de huidige situatie reeds voldoende verlaagd, zodat deze overrijdbaar is. Wanneer een bus halteert kan een inrijdend voertuig mogelijks enigszins belemmerd worden in deze beweging, waardoor achteropkomende voertuigen op N11 ook langer dienen te wachten. Ter evaluatie wordt vooropgesteld na realisatie te controleren of deze situatie noemenswaardige veiligheids- of afwikkelingsproblemen veroorzaakt op N11. Desgewenst kan in samenspraak met de wegbeheerder, de gemeente en De Lijn overwogen worden op de halte beperkt te verschuiven."

In tegenstelling tot wat in de bestreden beslissing wordt gesteld, wordt in de studie dus geenszins voorgesteld om de bushalte te verschuiven. Integendeel besluit de studie dat de huidige locatie in principe kan behouden blijven (gelet op de overrijdbaarheid van de boordsteen), maar wordt voorgesteld om na realisatie (en dus na het gebeurlijk verlenen van de vergunning) te evalueren of een verplaatsing zich al dan niet opdringt.

Door te stellen dat de bushalte niet kan worden verplaatsing mits het opleggen van een stedenbouwkundige voorwaarde, geeft de bestreden beslissing bovendien een kennelijk verkeerde invulling aan de ter zake geldende bepalingen van de VCRO, en worden er tevens onredelijke eisen gesteld aan de vergunbaarheid van de aanvraag. Op dit punt kan worden terugverwezen naar de uiteenzetting bij het eerste middelonderdeel.

53. - "De deputatie oordeelt dat de door de beroeper bijgebrachte mobiliteitsstudie niet in aanmerking kan worden genomen.

De beroeper bracht op 10 november 2015 een aanvullende mobiliteitsstudie bij. Hierin worden gegevens opgenomen die voortvloeien uit tellingen die gebeurden:

- op donderdag 27 februari 2014: manuele kruispunttellingen uitgevoerd op het kruispunt N11 x Vloeiende x Hoogboomsesteenweg. Deze gebeurden in de avondspits tussen 17.00u en 18.00u.
- in de periode tussen 14 oktober 2015 en 22 oktober 2015: lustellingen uitgevoerd op Vloeiende.
- op zaterdag 17 oktober 2015 en dinsdag 20 oktober 2015: kruispunttellingen d.m.v. camera-opnames uitgevoerd op het kruispunt N11 x Vloeiende x Hoogboomsesteenweg. Dit gebeurde tijdens twee uren in de ochtendspits (zaterdag tussen 9.30u en 11.30u en dinsdag tussen 7.30u en 9.30u) en tijdens twee uren in de avondspits (zaterdag tussen 14.30u en 16.30u en dinsdag tussen 16.00u en 18.00u). Het drukste uur van elke spitsperiode werd in deze studie opgenomen.

Echter werden in de periode van 10 oktober 2015 t.e.m. 27 oktober 2015 werken uitgevoerd aan de spooroverweg in Vloeiende. Hierdoor zou de Vloeiende onderbroken zijn geweest voor alle verkeer. De tellingen die in deze periode werden gehouden, zijn dan ook niet representatief voor de werkelijke mobiliteitssituatie ter plaatse.

*De deputatie oordeelt dat de conclusies uit deze studie dan ook niet in aanmerking kunnen worden genomen bij de beoordeling van het voorliggende project."*

*(-)*

*"De aanvraag voldoet niet aan de voorwaarden uit het principiële akkoord van het gemeentebestuur d.d. 08.07.2013.*

*Gezien de ruime impact op de mobiliteit en de grote impact van de aan- en uitrijbewegingen van zowel auto's als vrachtwagens op zowel de Antwerpsesteenweg en de Vloeiende nam dit principiële akkoord terecht op dat de ontsluiting en het mobiliteitsaspect grondig moesten worden onderzocht.*

*Aangezien niet onomstotelijk blijkt dat de bijkomende verkeersstromen kunnen worden gedragen door de omgeving kan geen vergunning worden verleend voor het voorliggende project."*

*De verwerende partij verwerpt de (resultaten van de) mobiliteitsstudie in essentie omdat door het beweerd afsluiten van een nabijgelegen spooroverweg in de Vloeiende, de uitgevoerde aanvullende tellingen niet representatief zouden zijn voor de werkelijke mobiliteitssituatie.*

*Deze motivering kan niet worden aanvaard.*

*Ten eerste - en zoals hierboven reeds gesteld onder randnr. 46 - is het kennelijk onredelijk en onzorgvuldig dat de verwerende partij de initiële mobiliteitsstudie nooit op haar eigen merites heeft beoordeeld, maar zich steeds heeft verscholen achter de stelling dat een aanvullende telling nodig was om de mobiliteitsimpact van het gevraagde te kunnen beoordelen.*

*Ten tweede dient te worden vastgesteld dat de bestreden beslissing vertrekt vanuit de verkeerde premisse dat de spooroverweg zou zijn afgesloten in de periode van 10 oktober t.e.m. 27 oktober 2015.*

*In de brief die door de beroepsindieners aan het administratief [dossier] hebben toegevoegd, wordt nochtans aangevoerd dat de bedoelde spooroverwegovergang zou zijn afgesloten van 10 oktober tot en met 17 oktober 2015 — en dus tien dagen minder dan hetgeen de verwerende partij kennelijk als uitgangspunt heeft genomen in haar beslissing.*

*Alleen al deze manifest verkeerde voorstelling van de feiten impliceert dat de beslissing op dit punt niet draagkrachtig is gemotiveerd, en illustreert des te meer hoe onzorgvuldig de verwerende partij met de vergunningsaanvraag is omgesprongen.*

*Het valt bovendien niet te ontkennen dat deze manifest verkeerde voorstelling van de feiten in de bestreden beslissing een invloed heeft gehad op de beoordeling van de draagkracht van door de verzoekende partij voorgelegde tellingen.*

*In de hypothese dat de overweg zou zijn afgesloten van 10 oktober t.e.m. 17 oktober 2015 (zoals de beroepsindieners hebben voorgehouden), zou het afsluiten van die weg slechts een zeer beperkte invloed kunnen hebben gehad op de aanvullende tellingen die werden uitgevoerd aan de Vloeiende tussen 14 en 17 oktober (voor de instelling aan de Vloeiende) en op 17 oktober 2015 (voor de kruispunttellingen aan de Vloeiende). Met andere woorden: zelfs in de hypothese dat de overweg in die periode daadwerkelijk zou zijn afgesloten voor alle verkeer — wat te dezen dus niet is aangetoond - dan valt enkel het eerste deel van de bijkomende telgegevens (instelling) in de werkperiode; de teldagen in de periode 19 tot 22 oktober vallen volledig buiten de werkperiode, en zijn dus perfect bruikbaar ter beoordeling van de mobiliteitsimpact.*

*Het was trouwens ook die (correcte) inschatting die de PSA ertoe heeft gebracht op de aanvraag op dit punt gunstig te beoordelen in zijn verslag van 26 november 2015, dat echter om niet verklaarbare redenen volledig buiten beschouwing werden gelaten in de bestreden beslissing (zie hierover verder het derde middel, ontleend aan een gebrekkig gemotiveerde afwijking door de bestreden beslissing van dat verslag van 26 november 2015).*

*Ten derde gaat de beslissing er onterecht van uit dat tijdens de periode dat de spoorwegovergang werd afgesloten, de Vloeiende was afgesloten voor 'alle verkeer'. Uit de*

*bijkomende instellingen die werden uitgevoerd, blijkt nochtans dat ook tijdens de periode van de werken de Vloeiende toegankelijk was voor het verkeer.*

*Van twee dingen één: ofwel was de overweg niet afgesloten, ofwel was die overweg wel afgesloten, maar heeft zulks uiteindelijk geen noemenswaardige impact gehad op de verkeersbewegingen in de Vloeiende.*

*Uit geen enkel stuk blijkt echter dat de verwerende partij heeft onderzocht of de Vloeiende daadwerkelijk was afgesloten tijdens de bijkomende tellingen. Van een zorgvuldige overheid kan nochtans worden verwacht dat zij, alvorens hierover standpunt in te nemen, zich er van zou vergewissen dat de spoorweg daadwerkelijk werd afgesloten. De vaststelling dat zij dit niet heeft gedaan, volstaat op zich reeds om vast te stellen dat zij haar onderzoek van de aanvraag onzorgvuldig heeft verricht.*

*Gelet op het voorgaande, is het dan ook kennelijk onredelijk en onzorgvuldig dat de verwerende partij ook deze bijkomende mobiliteitsstudie niet op haar eigen merites heeft beoordeeld, maar zich verschuilt achter de (verkeerde) premisse dat de Vloeiende was afgesloten tijdens de uitgevoerde tellingen.*

*In elk geval gaat de deputatie nergens op een ernstige wijze in op de aangebrachte bijkomende mobiliteitsstudie, in die zin dat zij de uiteindelijke vergunningsbeslissing kan verantwoorden. Minstens worden de bevindingen van deze bijkomende, studie deze beroepsargumenten niet op een afdoende wijze mee in de beoordeling betrokken.*

*De manier waarop de verwerende partij die bijkomende mobiliteitsstudie heeft behandeld is in elk geval in strijd met de vereisten die in het kader van een administratief beroep worden gesteld aan een behoorlijk en zorgvuldig handelend vergunningverlenend bestuur.*

*Om al die redenen kan ook dit motief de vergunningsweigering dus niet schragen.*

*54. Ten overvloede dient trouwens opgemerkt dat de situatie met de gesloten overweg wegens werkzaamheden niet noodzakelijk een vertekend beeld geeft van de situatie. De burgemeester gaf immers reeds aan dat de overweg in de nabije toekomst hoe dan ook gesloten zal zijn en dat de telling dus rekening houdt met de toekomstige situatie.*

*55. Het middel is gegrond.*

*...*

2.

De verwerende partij beantwoordt het eerste middel als volgt:

*“...*

*Samenvatting eerste onderdeel, eerste middel*

*Verzoekende partij meent dat in de bestreden beslissing ten onrechte wordt gesteld dat er geen akkoord van AWV en De Lijn voorligt over de verplaatsing van de bushalte( en dat ten onrechte wordt geoordeeld dat een dergelijke verplaatsing niet als voorwaarde in een stedenbouwkundige vergunning kan worden opgenomen*

*Verweer eerste onderdeel, eerste middel*

*1.*

*Vastgesteld wordt dat de aanvraag zoals deze in casu ingediend werd, niet kan aanvaard worden.*

*Zowel in eerste aanleg als in beroep werden in de bestreden beslissing respectievelijk voorwaarden opgesomd en voorwaarden geëvalueerd.*

*Verzoekende partij schijnt voor te houden dat verwerende partij verplicht is om dergelijke voorwaarden - die de aanvraag aanvaardbaar zouden maken -- op te nemen in de bestreden beslissing. Niets is minder waar.*

*Uw Raad oordeelde reeds :*

"Artikel 4.2.19 §1 VCRO bevestigt dat een vergunningverlenend bestuursorgaan voorwaarden kan verbinden aan een vergunning.

In tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partij lijkt aan te nemen, betekenen deze bepalingen helemaal niet dat de verwerende partij verplicht moet onderzoeken of voorwaarden kunnen worden opgelegd.

De verwerende partij beschikt immers, als vergunningverlenend bestuursorgaan, over een discretionaire bevoegdheid.

Evenmin gaat de motiveringsplicht zover dat de verwerende partij in de bestreden beslissing moet motiveren waarom niet gekozen wordt voor het opleggen van voorwaarden, herstelmaatregelen of compensatiemaatregelen."

(RvVB nr. A/2013/0415 van 30 juli 2013)

2.

Zoals reeds uit het gemeentelijk dossier in eerste aanleg blijkt, stelt er zich een probleem voor wat de locatie van een bushalte betreft.

Verzoekende partij stelt dienaangaande zelf in haar mobiliteitsstudie (stuk 3b, p. 20 + 37) :

"Er is een bushalte gelegen t.h.v. de projectsite. De halte richting Kapellen is uitgerust met een schuilhuisje, beide haltes zijn voorzien met fietsstallingen. De bussen halteren in beide richtingen naast de rijbaan. De halte richting Ekeren is gesitueerd t.h.v. de geplande toerit.

Langs de N11 bevindt zich een bushalte t.h.v. de toekomstige inrit. De boordsteen t.h.v. de inrit is in de huidige situatie reeds voldoende verlaagd, zodat deze overrijdbaar is. Wanneer een bus halteert kan een inrijdend voertuig mogelijks enigszins belemmerd worden in deze beweging, waardoor achteropkomende voertuigen op NU ook langer dienen te wachten. Ter evaluatie wordt voorgesteld na realisatie te controleren of deze situatie noemenswaardige veiligheids- of afwikkelingsproblemen veroorzaakt op de N11. Desgewenst kan in samenspraak met de wegbeheerder, de gemeente en de Lijn overwogen worden de halte beperkt te verschuiven."

Met andere woorden, dat er zich 'mogelijks' een probleem stelt inzake veiligheid gezien de aanwezigheid van een bushalte, wordt door verzoekende partij niet ontkend, maar in de studie wordt ervan uitgegaan dat deze problemen kunnen worden opgelost NADAT de vergunning voor supermarkt verleend is.

Dat de bushalte daadwerkelijk een probleem vormt, blijkt ook uit het advies van het agentschap Wegen en Verkeer, waarin wordt gesteld (stuk 12) :

"De bushalte momenteel gelegen ter hoogte van de Antwerpsesteenweg 282-286 dient verplaatst te worden in overleg met De Lijn en AWV. Lidl Belgium GmbH en Co Kg dient tevens in te staan voor alle kosten die dienen gemaakt te worden voor het verleggen van deze bushalte (o.a. het verwijderen en aanbrengen van de markeringen (het woord "bus" en belijning aangelegd in klinkers), verkeersborden en, indien noodzakelijk het aanpassen van de verhardingen en boordstenen. De aanleg van het bovenstaande dient conform de reeds aanwezige klinkers uitgevoerd te worden (in overleg met AWV en de gemeente Kapellen). Bij aanvang en beëindiging van deze werken dient AWV gecontacteerd te worden zodat onze richtlijnen en verwachtingen van bij het begin kunnen meegegeven worden en bij afsluiting wij ons akkoord kunnen geven bij de oplevering."

Het college van burgemeester en schepenen van Kapellen nam omtrent de bushalte een voorwaarde op in haar beslissing (stuk 15, p. 22) :

"Het advies van 10 juli 2015 van het Agentschap Wegen en Verkeer naleven, in het bijzonder volgende voorwaarden : De bushalte momenteel gelegen ter hoogte van de Antwerpsesteenweg 282-286 dient verplaatst te worden in overleg met De Lijn en AWV. Lidl Belgium GmbH en Co Kg dient tevens in te staan voor alle kosten die dienen gemaakt te worden voor het verleggen van deze bushalte (o.a. het verwijderen en aanbrengen van de markeringen (het woord "bus" en belijning aangelegd in klinkers), verkeersborden en, indien noodzakelijk het aanpassen van de verhardingen en boordstenen. De aanleg van het bovenstaande dient

conform de reeds aanwezige klinkers uitgevoerd te worden (in overleg met AWW en de gemeente Kapellen). Bij aanvang en beëindiging van deze werken dient AWW gecontacteerd te worden zodat onze richtlijnen en verwachtingen van bij het begin kunnen meegegeven worden en bij adsluiting wij ons akkoord kunnen geven bij de oplevering.

(—)

Indien ingevolge het bestemmingsverkeer naar de handelszaak besloten wordt om de bushalte ter hoogte van de ontsluiting ervan te verschuiven, dan worden de daarmee verbonden kosten bij wijze van stedenbouwkundige last doorgelegd naar de verkrijger van de stedenbouwkundige vergunning"

Art. 4.2.19 § 1 VCRO bepaalt :

Onverminderd de voorwaarde van rechtswege [in de zin van artikel 90bis van het Bosdecreet van 13 juni 1990], kan het vergunningverlenende bestuursorgaan aan een vergunning voorwaarden verbinden.

Voorwaarden zijn voldoende precies. Zij zijn redelijk in verhouding tot de vergunde handelingen. Zij kunnen worden verwezenlijkt door enig toedoen van de aanvrager. •-

Zij kunnen de uitvoering van de vergunde handelingen niet afhankelijk maken van een bijkomende beoordeling door de overheid.

In het eerste verslag van de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar d.d. 8 oktober 2015 werd dan ook gesteld (stuk 25) :

"Het verplaatsen van de bushalte kan niet als voorwaarde worden opgelegd (cfr. art. 4.2.19 § 1 VCRO)

Het gemeentebestuur haalde in haar vergunning reeds terecht aan dat deze bushalte, die zich voor de site bevindt, zal moeten worden verplaatst om het project te kunnen realiseren en de aangeduide in- en uitritten correct te kunnen benutten.

Ook in de bijgebrachte mobiliteitsstudie wordt gesteld dat wanneer een bus halteert, een inrijdend voertuig belemmerd wordt. Deze studie stelt dat in samenspraak met de wegbeheerder, de gemeente en De Lijn overwogen moet worden om de halte beperkt te verschuiven.

Het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) geeft eveneens aan dat deze bushalte moet worden verplaatst in overleg met AWW en De Lijn. Dit advies verwijst naar een nog te houden overleg en geldt dan ook niet als akkoord vanuit AWW.

Het akkoord van De Lijn werd echter niet toegevoegd aan het dossier.

Het bekomen van beide akkoorden kan, in toepassing van art. 4.2.19 VCRO, niet als voorwaarde worden opgelegd. De uitvoering van de vergunde handeling kan immers niet afhankelijk worden gemaakt van een dergelijke bijkomende beoordeling.

Op dit ogenblik is de aangevraagde aanleg niet realiseerbaar en komt het project dan ook niet in aanmerking voor vergunning."

Naar aanleiding van dit verslag stelde verzoekende partij in een aanvullende nota d.d. 13 oktober 2015 het volgende (stuk 26, p. ) :

"Wat betreft het verplaatsen van de bushalte [...]

Uit art. 4.3.1 § 1 en 4.2.19 VCRO volgt dat de vergunningverlenende overheden voorwaarden aan een stedenbouwkundige vergunning kunnen verbinden voor zover deze voorwaarden :

- voldoende precies zijn;
- redelijk zijn in verhouding tot de vergunde handelingen; - kunnen worden verwezenlijkt door enig toedoen van de aanvrager en
- de uitvoering van de vergunde handelingen niet afhankelijk maken van een bijkomende beoordeling door de overheid.

In het licht van die bepalingen, kan een vergunningverlenende overheid in een vergunning een stedenbouwkundige voorwaarde opleggen volgens dewelke een bestaande bushalte ter hoogte van de bouwplaats moet worden verplaatst : een dergelijke voorwaarde is voldoende precies,



redelijk en niet meer afhankelijk van enige bijkomende beoordeling door een overheid. Over de verplaatsing werd in dat geval immers al principieel beslist door de vergunningverlenende overheid. Bovendien kan deze voorwaarde verwezenlijkt worden door toedoen van de aanvrager, die voor de verdere modaliteiten van de verplaatsing zal moeten overleggen met de verschillende stakeholders.

Bovendien gingen de verschillende betrokken stakeholders in dit dossier al principieel akkoord met de verplaatsing van de bushalte:

- de gemeente gaat akkoord met een verplaatsing van de bushalte, onder de in de vergunning gestelde voorwaarden;
- ook VVM De Lijn gaat principieel akkoord met een verplaatsing van de bestaande bushalte ter hoogte van de bouwplaats naar een nieuwe locatie ter hoogte van het tankstation "Total". Ter zake kan worden verwezen naar de brief van 12 oktober 2015, waaruit dat akkoord ontegensprekelijk blijkt (bijlage 1)

- AWW heeft reeds op 10 juli 2015 een voorwaardelijk gunstig advies verleend bij de verplaatsing van de bushalte. Het advies stelt duidelijk dat de aanvrager AWW dient te contacteren bij "aanvang van de Werken", zodat diens "richtlijnen en verwachtingen van bij het begin kunnen meegegeven worden". Bovendien gaat AWW akkoord met het verplaatsingsvoorstel van VVM De Lijn, zoals aangegeven in de brief van 12 oktober 2015;

Met andere woorden: los van de vaststelling dat een "akkoord" van alle betrokken partijen voorafgaand aan het verlenen van de vergunning zelfs niet nodig is om de stedenbouwkundige voorwaarde op te leggen, gaan in dit dossier alle betrokken partijen principieel akkoord met de verplaatsing van de bushalte.

De concrete modaliteiten zullen verder worden afgesproken in overleg met de betrokken stakeholders, van zodra de werken daadwerkelijk een aanvang zullen nemen.

De "stedenbouwkundige last" met betrekking tot het bekostigen van die verplaatsing kan onverkort worden overgenomen uit de beslissing van het college."

De bijlage 1 van deze nota van verzoekende partij betreft een schrijven van de heer Daniël Swerts, afdelingshoofd exploitatie, d.d. 12 oktober 2015, waarin gesteld wordt (stuk 26, bijlage 1)

"Zoals eerder bevestigd via email formaliseren wij onze goedkeuring voor de verplaatsing van de bushalte Hoog boomsteenweg gelegen op de .Antwerpsesteenweg te Kapellen.

Graag had De Lijn de halte dichtbij de overliggende halte gehouden aangezien daar een halte met haltehuisje staat, welke een verplaatsing van deze halte ingewikkelder maakt. Dit om de spreiding optimaal te houden op de Antwerpsesteenweg te Kapellen.

Daarom adviseren wij ook om de halte t.h.v. het Total tankstation (zie bijlage) te plaatsen aangezien de haltering steeds zeer kort zal zijn om reizigers op- en af te laten stappen en de bus dus op de rijbaan kan halteren zonder het verkeer op te houden.

Wij zouden graag op de hoogte gehouden worden van de planning van de werken voor aanvang om tijdig af te kunnen stemmen ivm de verplaatsing."

Op 26 november 2015 bracht de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar een aanvullend verslag uit. Hierin werd - omtrent de bushalte problematiek - gesteld (stuk 32)

Voorgesteld wordt het originele standpunt van de PSA niet te behouden en een vergunning te verlenen,

Mits volgende voorwaarden strikt worden nageleefd:

[...]

- De aanwezige bushalte moet worden verplaatst overeenkomstig het advies van AWW en het akkoord van De Lijn.

En volgende lasten worden opgelegd:

- De kosten voor de verplaatsing van de bushalte moeten door de vergunninghouder worden gedragen.

Als voorwaarde moet de aanwezige bushalte verplaatst worden overeenkomstig het advies van AWW.

Het gemeentebestuur haalde in haar vergunning reeds terecht aan dat deze bushalte, die zich voor de site bevindt, zal moeten worden verplaatst om het project te kunnen realiseren en de aangeduide in- en uitritten correct te kunnen benutten.

Ook in de bijgebrachte mobiliteitsstudie wordt gesteld dat wanneer een bus halteert, een inrijdend voertuig belemmerd wordt. Deze studie stelt dat in samenspraak met de wegbeheerder, de gemeente en De Lijn overwogen moet worden om de halte beperkt te verschuiven.

Het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) geeft eveneens aan dat deze bushalte moet worden verplaatst in overleg met AWW en De Lijn. Dit advies verwijst naar een nog te houden overleg. Verder wordt omschrijft AWW duidelijk welke aanpassingen dienen te gebeuren en stelt het Agentschap voor om de kosten als last op te leggen bij een eventuele vergunning.

Tijdens de behandeling van het beroepsschrift bracht de aanvrager een schrijven bij van De Lijn d.d. 12 oktober 2015 waaruit blijkt dat De Lijn zich akkoord verklaard met het verplaatsen van de bushalte. Na de verplaatsing zou de halte zich t.h.v. het Totaltankstation bevinden.

Hieruit volgt- dat het opleggen van deze voorwaarde niet langer gebonden is aan een bijkomende beoordeling (van De Lijn). •

Om de toegang van de Lidl via de Antwerpsesteenweg te vrijwaren dient deze voorwaarde strikt te worden nageleefd.

Als last moet worden opgelegd dat de kosten voor de verplaatsing van de bushalte door de aanvrager moeten worden gedragen.

Uit het voorgaande bleek reeds dat het Agentschap Wegen en Verkeer dit in haar advies opnam. Het is logisch dat dergelijke ingrepen niet hoeven te worden gedragen door derde partijen die geen belang hebben bij de verplaatsing van de halte."

Dit aanvullend verslag werd aan verzoekende partij overgemaakt (stuk 33), waarna verzoekende partij nog een bijkomende nota indiende d.d. 27 november 2015 (stuk 34) maar waarin geen argumentatie meer wordt opgenomen inzake de voorwaarde van de verplaatsing van de bushalte.

4.

Evenwel betreft het verslag van de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar een louter advies, en s verwerende partij geenszins gebonden dit na te leven.

"Art. 4.7.23 § 1 VCRO houdt niet in dat de beoordeling van de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar verplicht moet worden gevolgd door de vergunningverlenende overheid. Een vergunningverlenende overheid kan na een eigen onderzoek, of op grond van gegevens die naar voor worden gebracht tijdens een hoorzitting, tot een eigen oordeel komen."

(RVVB, nr. A/2011/0201, d.d. 14 december 2011)

In casu heeft verwerende partij dan ook de toepasbaarheid van art. 4.2.19 § 1 VCRO nagegaan en geoordeeld (stuk 35, p. 11 + 12) : [...]

Deze motivering is volledig correct en in overeenstemming met de regelgeving en de feiten.

4.1. De voorwaarde is onvoldoende precies.

Uw Raad oordeelde immers reeds :

"Voorwaarden kunnen niet tot gevolg hebben dat aan de vergunninghouder een appreciatiebevoegdheid wordt verleend wat betreft de realisatie van de als voorwaarde opgelegde uitvoering van werken en handelingen of. wijzigingen" (R.v.St., Karin Coenen, nr. 133.980, 16 juli 2004; R.v.St., Georges D.ebacker e.a., nr. 112.680, 19 november 2002).

En nog :

"De Raad oordeelt dat volgende voorwaarde te vaag is : dat in overleg een globale visie over de landschappelijke integratie van het bedrijf uitgewerkt en uitgevoerd wordt"

(RvVB nr. A/2013/0402 van 23 juli 2013)

*In casu betreft het eveneens een voorwaarde die onvoldoende precies is. Immers, ook voor de verplaatsing van de bushalte dient er nog bijkomend overleg te gebeuren tussen de gemeente, AWV en De Lijn. Een exacte locatie is nog niet gekend en in de adviezen wordt letterlijk gesteld dat hieromtrent nog overleg/akkoord noodzakelijk is :*

*Advies agentschap AWV (stuk 12) :*

*"De bushalte momenteel gelegen ter hoogte van de Antwerpsesteenweg 282-286 dient verplaatst te worden in overleg met De Lijn en AWV."*

*Brief De. Lijn d.d. 12 oktober 2015 (stuk 26, bijlage 1):*

*"Wij zouden graag op de hoogte gehouden worden van de planning van de werken vóór aanvang om tijdig af te kunnen stemmen ivm de verplaatsing."*

*4.2. De voorwaarde is afhankelijk van een bijkomende beoordeling door de overheid.*

*Uw Raad stelde dienaangaande reeds :*

*"Niet aanvaardbaar is volgende voorwaarde: "de inplanting van windturbine 1 dient maximaal opgeschoven richting E 40. De precieze inplantingsplaats dient bepaald in de milieuvergunning". De overheid geeft hier niet alleen toe dat ze niet instemt met de op de plannen aangeduide plaats; zij staat hiermee tevens toe dat na het verlenen van de stedenbouwkundige vergunning een andere dan de bevoegde overheid de op het bouwplan aangeduide inplantingsplaats, wijzigt. (R.v.St., Georges Debacker e.a., nr. 112.680, 19 november 2002)*

*En nog :*

*"De verwerende partij verleent met de bestreden beslissing een stedenbouwkundige vergunning met als voorwaarden dat "er ... precederend (aan) de start der werken een voorafgaand oriënterend bodemonderzoek gevraagd (moet) worden bij OVAM (en dat) de start der werken ... opgeschort (wordt) tot de resultaten bekend zijn van dit onderzoek (die daarenboven) gevolgd (moeten) worden tijdens de werken".*

*De Raad oordeelt dat deze voorwaarden strijdig zijn met artikel 4.2.19 §1 VCRO: een aan de start der werken precederend bij OVAM te vragen voorafgaand oriënterend bodemonderzoek leidt tot een "bijkomende beoordeling door de overheid", waarvan "de uitvoering van de vergunde handelingen" afhankelijk is, temeer omdat de start der werken door de bestreden beslissing opgeschort wordt tot de „resultaten" van dit onderzoek, waarvan de aard in het ongewisse wordt gelaten, maar die wel gevolgd moeten worden tijdens de werken, bekend zijn. (RvVb, A/2012/0192, van 21 mei 2012)*

*Verzoekende partij kan niet zelf kiezen waar de nieuwe bushalte zal worden ingeplant. Het betreft ontegensprekelijk een voorwaarde die afhankelijk is van een bijkomende beoordeling door andere overheden, in casu de gemeente, AWV en De Lijn.*

*Zolang niet duidelijk is of en waarheen de bushalte verplaatst zal worden, kan geen stedenbouwkundige vergunning worden afgeleverd voor de exploitatie van de supermarkt gezien dit kan leiden tot onveilige situaties.*

*Conclusie :*

*Volledig in overeenstemming met art. 4.2.19 § 1 VCRO heeft verwerende partij - in afwijking van het advies van de PSA - geoordeeld én afdoende gemotiveerd waarom de verplaatsing van de bushalte niet als voorwaarde in de vergunning kon worden opgelegd.*

*Het eerste onderdeel van het eerste middel is dan ook manifest ongegrond.*

*Opmerking*

*Nu enerzijds vaststaat dat de verplaatsing van de bushalte noodzakelijk is om de vergunning te kunnen verlenen, en anderzijds vaststaat dat dit niet als voorwaarde kan worden opgelegd in de bestreden beslissing, dient de vergunning dan ook te worden geweigerd.*

*De bijkomende middelen/argumenten die door verzoekende partij geponeerd worden betreffen dan ook overtollige motieven-:*

*"Wanneer blijkt uit de beoordeling van het eerste middel, dat de verzoekende partij er niet in slaagt de onwettigheid aan te tonen van het weigeringsmotief, dan zijn de overwegingen in het bestreden besluit over andere elementen, overvullige motieven. De kritiek van de verzoekende partij op deze motieven is niet ontvankelijk aangezien kritiek op overvullige motieven niet tot de nietigverklaring van het bestreden besluit kan leiden."*

*(Raad van State, nr. 209.290 van 29 november 2010)*

*"Een middel dat geldt als kritiek - al is liet terecht - op een overvullig motief is onontvankelijk."*

*(R.v.S., Heylen, nr. 201.208, 23 februari 2010; R.v.S., Jansens, nr. 195.848, 9 september 2009; R.v.S., Leemans, nr. 186.121, 9 september 2008; R.v.S., Moortgat, nr. 188.174, 24 november 2008; R.v.S., Brekelmans-Witters, nr. 188.035, 18 november 2008)*

*Onderstaand verweer is dan ook in zuiver ondergeschikte orde.*

*Samenvatting tweede onderdeel, eerste middel*

*Verzoekende partij meent dat geen rekening werd gehouden met de door hem ingediende nota's. In de bestreden beslissing zou ten onrechte worden gesteld dat het college de aanvraag negatief zou beoordeeld hebben, en zou ten onrechte geoordeeld zijn dat een aantal voorwaarden niet zouden kunnen opgelegd worden.*

*Verweer tweede onderdeel, eerste middel*

*1.*

*Verwerende partij heeft wel degelijk rekening gehouden met de tegenargumenten die door verzoekende partij in de talrijke nota's werden uiteengezet.*

*Het is evenwel niet omdat verwerende partij het hierin opgenomen standpunt niet onderschrijft, dat dit zou betekenen dat er geen rekening mee gehouden werd.*

*"De wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motiveringsplicht van bestuurshandelingen verplicht de beroepsinstanties niet tot het expliciet beantwoorden van alle in het beroepsschrift verwoorde grieven."*

*(R.v.S., Anthonissen, nr. 188.176, 24 november 2008; R.v.S., Van Espen, nr. 68.843, 14 oktober 1997)*

*"Om te voldoen aan de motiveringsplicht, is het bestuur er niet toe gehouden al de in het beroep aangevoerde argumenten te beantwoorden. Het volstaat dat in de beslissing aangegeven wordt door welke, met de plaatselijke aanleg verband houdende redenen, zij is verantwoord."*

*(R.v.S., nr. 183.363, 26 mei 2008 en R.v.S., nr. 183.977, 9 juni 2008; RVVB, A/2012/0329, d.d. 28 augustus 2012)*

*"Wanneer het vergunningverlenende bestuursorgaan afwijkt van uitgebrachte adviezen of indien tijdens de procedure bezwaren en opmerkingen werden geformuleerd betreffende een relevant te beoordelen aspect, moet het bestuursorgaan in beginsel zijn beslissing op dat punt zorgvuldig motiveren.*

*Hieraan wordt geen afbreuk gedaan door het feit dat de betrokken adviezen, opmerkingen of bezwaren niet punt voor punt zijn weerlegd. Het moet voldoende duidelijk zijn waarom het vergunningverlenende bestuur de argumentatie in het advies, in de bezwaren of in de opmerkingen niet volgt."*

*(RvVB, nr. A/2013/060 van 9 april 2013)*

*Verwerende partij is ingegaan op alle relevante problematieken aangaande het dossier en heeft haar standpunt gemotiveerd onderbouwd.*

*Verzoekende partij stelt in zijn nota's te hebben aangegeven dat het besluit van schepencollege d.d. 13 juli 2015 NIET mag beschouwd worden als zijnde negatief.*

*Verwerende partij heeft evenwel uitdrukkelijk gemotiveerd waarom zij tot een ander besluit komt (stuk 35, p. 13) :*

*"Het standpunt van het college van burgemeester en schepenen moet als negatief worden beschouwd.*

*Alhoewel het college van burgemeester en schepenen in hoofdlijnen positief staat t.o.v. de voorliggende aanvraag acht zij het project slechts vergunbaar, mits het opnemen van een aantal voorwaarden.*

*Er wordt vanuit gegaan dat deze voorwaarden worden opgelegd om tegemoet te komen aan negatieve elementen uit het aanvraagdossier (vergunningen kunnen immers niet dienen om leemten in de aanvraag op te vullen).*

*Zoals hierboven aangehaald kunnen een ruim aantal van deze voorwaarden niet verbonden worden aan een stedenbouwkundige vergunningsbeslissing.*

*De deputatie oordeelt dat zonder toepassing van deze voorwaarden, het standpunt van het schepencollege over deze punten negatief is."*

*Deze redenering is volledig correct.*

*Een voorwaarde is te begrijpen als "een maatregel zonder dewelke het voorgestelde project niet voor vergunning in aanmerking komt".*

*F. DE PRETER, "Lasten en voorwaarden verbonden aan stedenbouwkundige vergunningen en verkavelingsvergunningen", T.R.O.S., 2003, 8).*

*Door een voorwaarde op te leggen wordt aldus de verenigbaarheid bereikt met stedenbouwkundige voorschriften en/of de goede ruimtelijke ordening.*

*Verwerende partij mocht dan ook aannemen dat - zonder deze voorwaarden - de gemeente van oordeel is dat de vergunning niet kan worden verleend.*

*Vervolgens werd ook concreet aangegeven over welke voorwaarden het gaat. Deze betreffen zeer zeker geen "randaspecten" van de vergunning, zoals verzoekende partij voorhoudt.*

*In de eerste plaats gaat het om de voorwaarde tot verplaatsing van de bushalte, waarvan in het eerste onderdeel uitvoerig is aangetoond waarom dit niet in de stedenbouwkundige vergunning kan opgenomen worden.*

*Daarnaast blijken ook nog een aantal andere voorwaarden cruciaal voor het aanvaarden van de vergunning. In het verslag van de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar werden - op aangeven van verzoekende partij - deze voorwaarden geherformuleerd (stuk 32) :*

*1)"Ter hoogte van de uitrit aan Vloeiende moet de zichtbaarheid voldoende zijn"*

*Aangezien "voldoende" op zich niet nader wordt gedefinieerd, en evenmin wordt aangegeven voor wie de zichtbaarheid voldoende moet zijn, moet worden geoordeeld dat deze voorwaarde onvoldoende precies is. Deze voorwaarde kan bij een eventuele vergunning niet worden opgelegd.*

*· Evenmin oordeelde het college van burgemeester en schepenen dat deze zichtbaarheid onvoldoende zou zijn. De aanvraag behelst bovendien het verbreden van de uitrit tot een breedte van 7,5m. Deze breedte zou voldoende moeten zijn om personenauto's te laten uitwegen. Opritten aan de overzijde zijn in breedte beperkt tot minder dan 4 m.*

*2)"Langs de Vloeiende wordt bij voorkeur geen verlichting geplaatst, indien deze toch noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid, moet deze afgestemd zijn aan de omgeving."*

*Er wordt niet bepaald wie bepaalt dat verlichting al dan niet noodzakelijk zou zijn. Als dit dient te gebeuren door een overheidsinstelling, kan de voorwaarde niet voldaan worden door louter toedoen van de aanvrager.*

*Aangezien onder andere niet wordt gespecificeerd wat "afstemmen aan de omgeving" inhoudt, is de voorwaarde bovendien niet voldoende precies.*

*Voorgesteld wordt om deze voorwaarde als volgt aan te passen:*

*"Langs de uitrit langs de Vloeiende wordt geen verlichting geplaatst".*

*Indien het gemeentebestuur of de aanvrager op een later tijdstip vaststelt dat deze toch noodzakelijk is, kan dit in een afzonderlijke aanvraag worden beoordeeld.*

3)"Wanneer een uitrit langs de Vloeiende voor autoverkeer niet meer nodig is, moet langs deze zijde een voet- en fietspad voorzien blijven."

Het is onduidelijk wie de beoordeling omtrent de noodzaak aan een auto-uitrit dient te maken. Evenmin is duidelijk gespecificeerd hoe het voet- en fietspad er na afschaffing uit zou moeten zien.

Deze situatie waarbij de uitrit wordt afgesloten maakt geen deel uit van het aangevraagde en kan dan ook geen deel uitmaken van de beoordeling van de voorliggende aanvraag.

Dit deel van de voorwaarde dient te worden geschrapt.

Wel kan om de continuïteit van zwakke wegverbindingen te garanderen worden opgelegd dat ten allen tijde de verbinding voor voetgangers en fietsers langs de Vloeiende steeds moet behouden blijven.

4)"de terreinen van Lidl moeten afgesloten worden met poorten tijdens de sluitingsuren"

Er wordt niet bepaald wat er dient te gebeuren als de terreinen zouden worden verkocht. Evenmin wordt, aangeduid hoe deze poorten er dienen uit te zien (gesloten/open structuren) en welke de mogelijke hoogtematen kunnen zijn. Deze voorwaarde is bijgevolg onvoldoende precies.

Het voorzien van een degelijke afsluiting laat echter toe om eventuele hinder voor omwonenden buiten de openingsuren te beperken.

Voorgesteld wordt om deze voorwaarde als volgt aan te passen:

De terreinen van de aanvraag moeten buiten de openingstijden van de aanwezige handelsfunctie afgesloten worden d.m.v. een open draadafsluiting, aangevuld met open stalen poorten, die een max. hoogte van 2 m beschrijven.

5)"Ter hoogte van de uitrit in de Vloeiende moet een zebrapad voorzien worden, de kosten zijn ten laste van de aanvrager"

Het voornoemde zebrapad wordt voorzien buiten de contouren van de aanvraag. De aanleg ervan kan niet worden gerealiseerd door enig toedoen van de aanvrager.

Wel kan de last voor de aanleg ervan worden opgelegd in hoofde van de aanvrager.

6)"Op de site moet intenser en hoger groen voorzien worden in overleg met de groendienst"

De goedkeuring van de groendienst impliceert een bijkomende beoordeling door een overheidsinstelling. Deze voorwaarde is dan ook strijdig met art. 4.2.19 §1 VCRO.

Wel wordt het standpunt dat intenser groen moet worden voorzien bijgetreden. In functie hiervan wordt een voorgesteld om een aangepast groenplan (cfr. bijlage) als voorwaarde op te leggen."

Verwerende partij beoordeelde al deze voorwaarden evenzeer en stelde (stuk 35, p. 12 - 13) :

De vergunningsbeslissing van het schepencollege d.d. 13 juli 2015 omvat een ruim aantal voorwaarden die niet kunnen worden opgelegd in toepassing van art. 4.2.19§1 VCRO.

Dit artikel stelt dat aan een vergunning voorwaarden kunnen worden verbonden. Deze moeten voldoende precies zijn en redelijk in verhouding tot de vergunde handelingen. Zij kunnen de uitvoering van de vergunde handelingen niet afhankelijk maken van een bijkomende beoordeling door een overheid.

1)"Ter hoogte van de uitrit aan Vloeiende moet de zichtbaarheid voldoende zijn"

Aangezien "voldoende" op zich niet nader wordt gedefinieerd, en evenmin wordt aangegeven voor wie de zichtbaarheid voldoende moet zijn, moet worden geoordeeld dat deze voorwaarde onvoldoende precies is.

2)"Langs de Vloeiende wordt bij voorkeur geen verlichting geplaatst, indien deze toch noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid, moet deze afgestemd zijn aan de omgeving."

Er wordt niet bepaald wie bepaalt dat verlichting al dan niet noodzakelijk zou zijn. Als dit dient te gebeuren door een overheidsinstelling, kan de voorwaarde niet Voldaan worden door louter toedoen van de aanvrager.

Aangezien onder andere niet wordt gespecificeerd wat "afstemmen aan de omgeving" inhoudt, is de voorwaarde bovendien niet voldoende precies.

3)"Wanneer een uitrit langs de Vloeiende voor autoverkeer niet meer nodig is, moet langs deze zijde een voet- en fietspad voorzien blijven."

Het is onduidelijk wie de beoordeling omtrent de noodzaak aan een auto-uitrit dient te maken. Evenmin is duidelijk gespecificeerd hoe het voet- en fietspad er na afschaffing uit zou moeten zijn.

4)"De terreinen van Lidl moeten afgesloten worden met poorten tijdens de sluitingsuren"

Er wordt niet bepaald wat er dient te gebeuren als de terreinen zouden worden verkocht. Evenmin wordt aangeduid hoe deze poorten er dienen uit te zien (gesloten/open structuren) en welke de mogelijke hoogtematen kunnen zijn. Deze voorwaarde is bijgevolg onvoldoende precies.

5)"Ter hoogte van de uitrit in de Vloeiende moete een zebrapad voorzien worden, de kosten zijn ten laste van de aanvrager"

Het voornoemde zebrapad wordt voorzien buiten de contouren van de aanvraag. De aanleg ervan kan niet worden gerealiseerd door enig toedoen van de aanvrager.

6)Op de site moet intenser en hoger groen voorzien worden in overleg met de groendienst"

De goedkeuring van de groendienst impliceert een bijkomende beoordeling door een overheidsinstelling. Deze voorwaarde is dan ook strijdig met art. 4.2.19 §1 VCRO.

In de eerste plaats blijkt uit deze overwegingen dat ook voor verwerende partij deze voorwaarden als cruciaal beschouwd worden. Verzoekende partij wijst terecht op de devolutive kracht van het beroep waardoor verwerende partij de aanvraag in zijn geheel opnieuw mag onderzoeken :

"De deputatie beschikt in beroep over een eigen beoordelingsbevoegdheid (net als de gemeente in eerste aanleg), zowel wat de legaliteit als wat de opportuniteit van de aanvraag betreft . Haar beslissing komt uiteindelijk in de plaats van de beslissing van de gemeente, wat het wezenskenmerk is van het georganiseerd administratief beroep.

(R.v.S., Van den Broecke, nr. 90.016, 3 oktober 2000)

"Ingevolge de devolutive werking van het georganiseerd administratief beroep beslist de deputatie over dit beroep op basis van een eigen beoordeling van de aanvraag, met betrekking tot zowel de legaliteit als de opportuniteit ervan. Zij is daarbij niet gebonden door de motivering van de aangevochten beslissing."

(RvVB, nr. A/2014/05.69 van 26 augustus 2014)

Verwerende partij betreft dan ook evenzeer de voorwaarden in haar beslissing, maar stelt vervolgens vast dat deze niet kunnen opgelegd worden overeenkomstig art. 4.2.19 § 1 VCRO. Hierbij moet de hoger geciteerde rechtspraak van uw Raad in herinnering worden gebracht, waarbij verwerende partij geenszins verplicht is om voorwaarden aan een vergunning te verbinden en bovendien geen motivering moet geven waarom ze dit niet gedaan heeft.

(RvVB nr. A/2013/0415 van 30 juli 2013)

Uit de motivering blijkt echter onomstotelijk dat verwerende partij niet akkoord gaat met een herformulering van de voorwaarden. In alle redelijkheid kan worden vastgesteld dat de voorgestelde herformuleringen duidelijk inhoudelijk niet meer overeenstemmen met, noch tegemoet komen aan, de bezorgheden waarvoor de voorwaarden initieel opgelegd werden.

Opmerking

Zelfs al zou uw Raad tot de vaststelling komen dat de bestreden beslissing betreffende deze voorwaarden onvoldoende gemotiveerd zou zijn, dan nog kan dit niet tot de vernietiging van de bestreden beslissing leiden. Opnieuw moet benadrukt worden dat het in casu overtuigende motieven betreft.

Vergunning wordt immers bijkomend geweigerd omwille van volgende motieven

- problematiek van het verplaatsen van de bushalte;(= eerste onderdeel, eerste middel) •
- het uitrijden van vrachtverkeer dat langs Vloeiende nog niet uitgesloten is; (derde onderdeel, eerste middel)

- strijdigheid met de goede ruimtelijke ordening daar uit de mobiliteitsstudie(s) niet kan worden afgeleid of het project de draagkracht van de omgeving • overschrijdt; (vierde onderdeel, eerste middel)

Conclusie : Het tweede onderdeel van het eerste middel is ongegrond.

Samenvatting derde onderdeel, eerste middel

Verzoekende partij meent dat in de bestreden beslissing ten onrechte wordt gesteld dat het uitrijden van vrachtverkeer langs de Vloeiende niet is uitgesloten.

Verweer derde onderdeel, eerste middel

1.

Omtrent de aanvraag werd advies uitgebracht door de dienst openbare werken van de gemeente. Hierin is opgenomen (stuk 8) :

"Volgens de aanvraag gebeurt elke ontsluiting (op - en afrit) voor het vrachtverkeer via de Antwerpsesteenweg.

Alle autoverkeer rijdt de site op t.h.v. de Antwerpsesteenweg. Autoverkeer richting Brasschaat verlaat de site eveneens via de Antwerpsesteenweg.

Positief is dat het autoverkeer richting Kapellen kan ontsluiten via de Vloeiende door gebruik te maken van een, aansluitend perceel aan de achterzijde van de site. Op die manier wordt t.h.v. de Antwerpsesteenweg de linksafbeweging vermeden en kunnen chauffeurs veilig via de verkeerslichten aan het kruispunt Vloeiende - Antwerpsesteenweg - Hoogboomsteenweg richting Kapellen (en Brasschaat) ontsluiten.

(-)

Besluit : Gunstig, mits voorwaarden :

Eventuele aanpassingen (verlagen van boordstenen voor oprit, ..) aan het openbaar domein dienen via de dienst openbare werken te verlopen en door de bouwheer betaald te worden.

De bouwwerken dienen zoveel mogelijk op eigen terrein uitgevoerd te worden. Indien een ingebruikname van het openbaar domein toch noodzakelijk moest zijn, dient er tijdig contact opgenomen te worden met de politie en de dienst openbare werken."

In de beslissing van het college van burgemeester en schepenen werd da'n ook opgenomen (stuk 15, p. 10) :

"De site grenst niet aan de Vloeiende zodat de beleidsregel volgens dewelke eerst moet worden ontsloten via de weg van laagste categorie niet van toepassing is; er is enkel een beperkte bijkomende ontsluiting langs Vloeiende voorzien voor uitgaand verkeer van personenwagens (linksaffers). (...)

Een volledige ontsluiting via de Vloeiende kan ruimtelijk niet worden aanvaard gelet op de plaatselijke gesteldheid van de weguitrusting (smalle wegenis, niet voorzien voor handelsverkeer). Daarenboven is er naast de uitrit langs Vloeiende een wegversmalling aanwezig. De Vloeiende loopt door een residentiële omgeving, waarvan het rustig karakter zou worden verstoord via een volledige ontsluiting langs deze gemeentelijke wegenis. (...)

Het in- en uitrijden van het vrachtverkeer moet langs de Antwerpsesteenweg gebeuren. Al het vrachtverkeer moet richting Mariaburg rijden."

Ook verwerende partij is van oordeel dat het uitrijden van vrachtverkeer langs Vloeiende moet verhinderd worden. Evenwel wordt vastgesteld dat er hieromtrent geen garantie bestaat (stuk 35, p. 15).

"Het uitrijden van vrachtverkeer langs de Vloeiende is niet uitgesloten.

Om te vermijden dat vrachtverkeer uitrijdt langs de Vloeiende zou signalisatie worden aangebracht. Dit is echter onvoldoende om alle vrachtverkeer hiervan te weerhouden. Bovendien wordt het vrachtverkeer voor het laden en lossen gepositioneerd in de richting van de Vloeiende. Om bestuurders aan te moedigen de juiste richting te volgen dient het uitrijden



*langs de Vloeiende voor breed vrachtverkeer fysiek bemoeilijkt te worden door het plaatsen van een (door hulpdiensten wegneembaar) vernauwend element."*

*Omwille hiervan concludeert verwerende partij dat de aanvraag in strijd is met de goede ruimtelijke ordening.*

*Verzoekende partij meent dat geen rekening werd gehouden met de gewijzigde plannen die door hem werden ingediend en waarop aan de uitrit Vloeiende wegneembare paaltjes zijn voorzien zodat vrachtwagens hier onmogelijk kunnen uitrijden (stuk 26, p. 12 + stuk 34) :*

*"De aanvrager voegt alvast een aangepast plan toe aan deze nota (bijlage 2). Op dat plan is de overwelving ter hoogte van de uitrit aan de Vloeiende versmald tot 5 meter, zoals opgelegd in de vergunning van het college. Bovendien werden als versmalling op de overwelving wegneembare paaltjes voorzien, zodat vrachtwagens hier onmogelijk kunnen afdraaien in de Vloeiende. De paaltjes zijn wegneembaar, zodat hulpdiensten de site ook langs de Vloeiende probleemloos kunnen bereiken. Deze paaltjes zorgen er ook voor dat voetgangers hier nog veiliger de site kunnen verlaten en betreden."*

*In de bestreden beslissing werd, echter uitdrukkelijk verwezen naar deze bijkomend ingediende stukken, zodat verwerende partij er wel degelijk van op de hoogte was (stuk 35, p. 1) :*

*"Tijdens de hoorzitting d.d. 13 oktober 2015 werden volgende stukken neergelegd : - nota (door aanvrager)"*

*Evidenterwijze kan echter verwerende partij geen rekening houden met dit gewijzigde plan.*

#### *Art. 4.3.1 VCRO stelt :*

*In de gevallen, vermeld in het eerste lid, 1° en 2°, kan het vergunningverlenende bestuursorgaan 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*

*In casu is de door verzoekende partij voorgestelde aanpassing van het plan met de voorziene wegneembare paaltjes - evenals het ingediende aangepaste plan met de intensere groenaanleg trouwens - van die aard dat een leemte in het plan wordt opgevangen, wat niet kan worden aanvaard.*

*"Uit de gegevens van de zaak blijkt dat bij het aanvraagdossier geen landschapsintegratieplan werd gevoegd. De voorwaarde betreffende het opmaken van dit plan komt neer op een wijziging van de plannen, in die zin dat de plannen moeten worden vervolledigd met een landschapsintegratieplan. Dit wordt beschouwd als een essentiële wijziging en een voorwaarde om leemten of onvolledigheid van de aanvraag op te vullen."*

*(RvS, 6 april 2010, nr. 202.777)*

*Bovendien zou een dergelijk plan dan opnieuw in openbaar onderzoek moeten gebracht worden, evenals opnieuw worden voorgelegd aan de adviserende instanties, met name zeker aan de brandweer.*

*Conclusie : Het derde onderdeel van het eerste middel is ongegrond.*

#### *Samenvatting vierde onderdeel, eerste middel*

*Verzoekende partij meent dat in de bestreden beslissing ten onrechte wordt gesteld dat de draagkracht van de mobiliteitsimpact ten opzichte van de omgeving onvoldoende werd onderzocht en dit niet onomstotelijk zou blijken uit de bijgebrachte mobiliteitsstudies.*

#### *Verweer vierde onderdeel, eerste middel*

*Omtrent de mobiliteitsimpact van de aanvraag op de omgeving wordt in de bestreden beslissing gesteld (stuk 35, p. 14) : [...]*

*Verzoekende partij splitst bovenstaande motivering op, om dan op grond hiervan te beweren dat verwerende partij de studies ten onrechte naast zich neer zou gelegd hebben.*

*"Het verwijzen naar losse citaten uit de bestreden beslissing volstaat niet om de tegenstrijdigheid van een motivering te staven. De citaten moeten worden gelezen in de context van de volledige motivering van de bestreden beslissing."*

*(RvVB, nr. A/2014/0337 van 13 mei 2014)*

*1..*

*Verzoekende partij stelt eerst dat de overwegingen - omtrent het onvoldoende zijn van de eerste mobiliteitsstudie wat de tellingen betreft (met name dat er maar één telling gebeurde en geen tellingen in het weekend werden uitgevoerd) - achterhaald zijn omdat er later bijkomende tellingen werden uitgevoerd die aan het dossier werden toegevoegd.*

*Evenwel vormt deze overweging één van de grondslagen op basis waarvan verwerende partij tot het besluit komt "dat de eerste mobiliteitsstudie niet in aanmerking komt om de mobiliteitsimpact van de aanvraag te beoordelen. "*

*Bovendien blijkt uit bovenstaande overwegingen onomstotelijk dat verwerende partij wel degelijk ook de bijkomende tellingen in rekening heeft gebracht. Er wordt in de bestreden beslissing uitdrukkelijk naar verwezen.*

*Echter diende verwerende partij vast te stellen dat deze bijkomende tellingen gebeurden op een ogenblik dat er werken aan de spoorweg waren, en dat Vloeiende onderbroken was voor alle verkeer. Verwerende partij kon hieruit volledig terecht besluiten dat de tellingen hierdoor niet langer representatief waren voor de werkelijke mobiliteitssituatie ter plaatse.*

*Verzoekende partij verwijst dan vervolgens toch gewoon naar, haar eerste tellingen (waarvan ze eerst meent dat verwerende partij hierover niet meer mag opmerken dat ze van oordeel is dat deze onvoldoende zijn, gezien er nieuwe tellingen werden bijgebracht) en stelt nu dat deze tellingen/studie "op haar eigen merites had beoordeeld moeten worden".*

*Bijkomende tellingen zouden niet nodig zouden zijn (omdat op een donderdagavond van 17 tot 18u de gewone avondspits samenvalt met de piek voor de handelszaak) en verwerende partij zou hierdoor onredelijke eisen stellen aan de mobiliteitsstudie (die op zich zelfs niet verplicht hoefde bijgevoegd te worden).*

*Vooreerst heeft verwerende partij niet opgelegd dat een mobiliteitsstudie diende te worden bijgebracht. Dit werd door verzoekende partij uit vrije wil bijgevoegd bij haar vergunningsaanvraag om aan te tonen dat de aanvraag geen mobiliteitsproblemen met zich mee zou brengen. (stuk 3b)*

*Het kan vervolgens dan ook niet aan verwerende partij verweten worden dat deze studie wordt beoordeeld op haar waarde. Verzoekende partij mag er niet van uitgaan dat de studie klakkeloos gevolgd wordt. In alle redelijkheid, en in overeenstemming met de feiten, stelt verwerende partij dan ook vast dat er slechts één telling werd gedaan op donderdag 27 februari 2014 van 17 tot 18u. en oordeelt terecht dat dit onvoldoende is. Verwerende partij heeft dan ook de studie "op haar eigen merites beoordeeld" en gesteld dat deze ene telling onvoldoende is en dat tellingen in het weekend ontbreken. Immers "de bewering" \_ als zou die ene telling volstaan gezien dit overeenkomt met twee piekmomenten - is alleen maar dat...een bewering van verzoekende partij. Deze kan al dan niet bevestigd worden door bijkomende tellingen in het weekend. Verzoekende partij toont niet aan dat dit standpunt van verwerende partij onredelijk is.*

*Uit deze motivering blijkt waarom de eerste mobiliteitsstudie niet in aanmerking genomen wordt. Vervolgens wordt ook gemotiveerd waarom ook met de bijkomend bijgebrachte tellingen geen rekening kan gehouden worden.*

*De betrokken motivering in de bestreden beslissing is dan ook volledig en correct.*

*Opmerking*

*In het verzoekschrift worden drie redenen aangegeven op grond waarvan de overwegingen in de bestreden • beslissing, aangaande het niet in rekening brengen van de bijkomend bijgebrachte mobiliteitsgegevens, niet correct zouden zijn.*

1.1. Opnieuw wordt herhaald dat de eerste mobiliteitsstudie op "haar eigen merites" had moeten beoordeeld geweest zijn en dat verwerende partij zich heeft "verscholen" achter de noodzakelijkheid van een aanvullende telling.

Verwerende partij verwijst, hiervoor naar wat zojuist werd weergegeven onder punt 1.

1.2. Verzoekende partij stelt dat de veronderstelling dat de spoorweg in de periode van 10 oktober t/m 27 oktober 2015 zou afgesloten geweest zijn, verkeerd is.

Verzoekende partij betwist niet dat de bijkomende tellingen als volgt werden uitgevoerd

- o op donderdag 27 februari 2014: manuele kruispunttellingen uitgevoerd op het kruispunt N11 x Vloeiende x Hoogboomsesteenweg. Deze gebeurden in de avondspits tussen 17.00u en 18.00u.

- o in de periode tussen 14 oktober 2015 en 22 oktober 2015: lustellingen uitgevoerd op Vloeiende.

- o op zaterdag 17 oktober 2015 en dinsdag 20 oktober 2015: kruispunttellingen d.m.v. camera-opnames uitgevoerd op het kruispunt N11 x Vloeiende x Hoogboomsesteenweg. Dit gebeurde tijdens twee uren in de ochtendspits (zaterdag tussen 9.30u en 11.30u en dinsdag tussen 7.30u en 9.30u) en tijdens twee uren in de avondspits (zaterdag tussen 14.30u en 16.30u en dinsdag tussen 16.00u en 18.00u). Het drukste uur van elke spitsperiode werd in deze studie opgenomen.

Verzoekende partij verwijst naar een brief van de beroepsindieners waarin gesteld zou zijn dat de spoorweg afgesloten was van 10 oktober tot en met 17 oktober 2015. Ze meent hieruit te kunnen afleiden dat het uitgangspunt van verwerende partij - dat de spoorweg afgesloten was van 10 oktober tot en met 27 oktober 2015 ( dus 10 dagen langer dan in het schrijven waar verzoekende partij naar verwijst) - dan ook foutief was.

Verzoekende partij toont hiermee echter geenszins aan dat het uitgangspunt van verwerende partij niet correct zou zijn en brengt hieromtrent geen bewijzen bij .

Bovendien wordt in het schrijven van de beroepers Truys - Martens gesteld (stuk 31)

"De lustellingen vonden plaats in Vloeiende van 14.10 t/m 22.10. Gelieve te noteren dat de spoorwegovergang in die periode enkele dagen werd afgesloten voor onderhoudswerken zodat er geen doorgaand verkeer mogelijk was (zie brief in bijlage)."

De brief in bijlage dateert van 6 oktober 2015 en gaat uit van de gemeente Kapellen. Hierin wordt gesteld (stuk 31, bijlage) :

"De firma Van Ornelingeri - Stas uit Booischot voert van zaterdag 10 tot en met zaterdag 17 oktober 2015 in opdracht van Infrabel renovatiewerken uit aan de spoorwegovergang in de Vloeiende.

Door deze werkzaamheden zullen weggebruikers de spoorwegovergang in voornoemde periode niet kunnen gebruiken. Er wordt een omleiding uitgezet via de Puihoek, het Klein Hei en de Antwerpsesteenweg.

We verontschuldigen ons voor deze tijdelijke hinder."

Verwerende partij heeft zich op deze brief van de betrokken bevoegde overheid gebaseerd.

Evenwel werd in de bestreden beslissing een materiële vergissing opgenomen en werd i. .v. 17 oktober, 27 oktober 2015 geschreven.

"Onder materiële vergissing wordt een schrijf- of rekenfout of een andere grove feitelijke vergissing verstaan, onafhankelijk van enige juridische beoordeling." [...]

Uiteraard betreft het in casu geen "manifest verkeerde voorstelling van de feiten", noch mag hier uit geconcludeerd worden dat "onzorgvuldig omgesprongen werd met de vergunningsaanvraag". Het betreft een louter materiële vergissing van het vermelden van een datum, die verder geen gewijzigde juridische beoordeling zou te weeg brengen. Want of de werken nu tot 17 oktober, dan wel tot 27 oktober 2015 geduurd hebben, in ieder geval kan worden vastgesteld dat de tellingen alleszins tussen 14.10.2015 en 17.10.2015 - en de

*kruispunttelling op 17.10.2015 - plaats hadden, waardoor de studie dan ook ontegensprekelijk niet correct of representatief was en de werken aan de spoorweg dan ook ontegensprekelijk de resultaten hebben beïnvloed.*

*Het pleit bovendien ook niet in het voordeel van de aanvullende studie, dat hierin met geen woord wordt gerept over de werken aan de spoorweg. De conclusie dat met deze tellingen geen rekening kan gehouden worden is dan ook volkomen correct, los van de materiële vergissing die werd gemaakt omtrent de exacte duurtijd van de werken.*

*Door verzoekende partij wordt nog verwezen naar het aanvullend verslag van de PSA d.d. 26 november 2015 en benadrukt dat hierin "de aanvraag op dit punt gunstig werd beoordeeld."*

*Het advies van de PSA luidt ter zake (stuk 32) :*

*"De gegenereerde mobiliteitsimpact kan door de omgeving gedragen worden Dit blijkt uit de bijgebrachte mobiliteitsstudies."*

*Eenzijds worden de extra bijgebrachte tellingen van de bijkomende studie met geen woord door de PSA in het verslag besproken, anderzijds werd dit verslag opgesteld op 26 november 2015 (stuk 32), dus NA ontvangst van het schrijven van beroepers d.d. 17 november 2015 (stuk 31) waarin werd aangegeven dat er werken aan de spoorweg hadden plaatsgevonden op het ogenblik van de tellingen. Ook over dit gegeven rept de PSA met geen woord.*

*Bijgevolg kan in alle redelijkheid niet gesteld worden, dat verwerende partij onvoldoende rekening zou hebben gehouden met het -verslag van de PSA ter zake. Integendeel. Verwerende partij heeft de studie grondig bekeken, rekening gehouden met de feiten uit het dossier, en bijgevolg correct gemotiveerd op grond waarvan ze tot een andere beslissing is gekomen dan de PSA..*

*1.3. Vloeiende zou niet afgesloten geweest zijn "voor alle verkeer"*

*Verzoekende partij meent dat in de bestreden beslissing ten onrechte wordt gesteld dat "tijdens de periode dat de spoorwegovergang werd afgesloten de Vloeiende gesloten was voor alle verkeer".*

*Dit is niet wat in de bestreden beslissing staat. Er staat letterlijk (stuk 35) :*

*"Echter werden in de periode van 10 oktober 2015 t.e.m. 27 oktober 2015 werken uitgevoerd aan de spooroverweg in Vloeiende. Hierdoor zou de Vloeiende onderbroken zijn geweest voor alle verkeer."*

*Verzoekende partij stelt dan ook niet dat gedurende deze hele periode de Vloeiende afgesloten was voor, alle verkeer. Er wordt alleen vastgesteld dat in die periode (waarin ook de tellingen gebeurden) er spoorwegwerken plaats hadden, en dat de Vloeiende " onderbroken zou zijn geweest voor alle verkeer." Dit is volledig in overeenstemming met de feiten zoals blijkt uit het schrijven van de gemeente, waaruit eveneens blijkt dat "de weggebruikers de spoorwegovergang in voornoemde periode niet kunnen gebruiken en dat er een omleiding wordt uitgezet via de Puihoek, het Klein Hei en de Antwerpsesteenweg."*

*Het kan niet ontkend worden dat hierdoor het normale verkeer in Vloeiende in die periode verstoord was.*

*Deze feiten worden in de bijkomende mobiliteitsstudie niet vermeld.*

*Het is dan ook verzoekende partij die niet duidelijk is over de gegevens van de concrete situatie. Nu plotseling "beweren" dat de burgemeester "reeds aangaf dat de overweg in de nabije toekomst hoe dan ook gesloten zou zijn" en dat "in de telling dus rekening is gehouden met de toekomstige situatie" zonder dit vooraf in de studie te vermelden, is dan ook niet ernstig.*

*Het kan dan ook niet aan deputatie verweten worden dat verder niet "op ernstige wijze" ingegaan wordt op de bijkomende mobiliteitsstudie. Vastgesteld werd dat de tellingen beïnvloed werden door de werken/omleiding, en het zou net getuigen van onbehoorlijk bestuur mocht*

*verwerende partij deze cijfers toch in haar beoordeling betrokken hebben wat dan in feite zelfs zou neerkomen op een tegenstrijdige motivering.*

2.

*Verwerende partij stelde - inzake de oorspronkelijk ingediende mobiliteitsstudie - vervolgens vast dat hierin rekening werd gehouden met de mogelijke ontwikkeling van een rotonde langsheen de N11.*

*In alle redelijkheid overwoog verwerende partij dat - gezien de onduidelijkheid of die rotonde er in de toekomst daadwerkelijk zou komen - de studie eveneens een onderzoek had moeten bijbrengen voor de situatie zonder rotonde.*

*Deze overweging vormt dan ook de tweede motivering op grond waarvan verwerende partij concludeert dat de eerste mobiliteitsstudie niet in aanmerking kan worden genomen.*

*Het is correct dat verzoekende partij in beroep een bijkomend onderzoek bijbracht (waarin o.a. de situatie zonder rotonde werd onderzocht), en waar in de bestreden beslissing ook naar verwezen wordt. Over dit aspect van het bijkomend onderzoek heeft verwerende partij geen opmerkingen gemaakt.*

3.

*Verwerende partij geeft nog een derde reden aan waarom ze van oordeel is dat met de eerste mobiliteitsstudie geen rekening kan gehouden worden. Ze oordeelt dat de hierin opgelegd voorwaarde - verschuiving van een bushok - niet kan opgenomen worden in de vergunning.*

*Waarom verwerende partij van oordeel is dat deze voorwaarde niet kan worden opgenomen werd reeds uiteengezet in het eerste onderdeel van het eerste middel.*

*Verzoekende partij meent echter dat de mobiliteitsstudie "verkeerd wordt gelezen" en dat hierin "geen uitspraak gedaan wordt over het verplaatsen van de bushalte".*

*Door verzoekende partij wordt in haar verzoekschrift gesteld dat in de studie (p. 27) :*

*"(...) maar wordt voorgesteld om na realisatie (en dus na het gebeurlijk verlenen van de vergunning) te evalueren of een verplaatsing zich al dan niet opdringt."*

*Hiermee geeft verzoekende partij zelf aan dat een verplaatsing van de bushalte zich minstens ZOU KUNNEN opdringen." Met andere woorden...het is ook niet uitgesloten dat het verplaatsen van de bushalte noodzakelijk zou zijn. Door zelf al aan te geven in de studie dat dit moet onderzocht worden, volgt hieruit al ontegensprekelijk dat de eerste mobiliteitsstudie onvoldoende is. Verwerende partij oordeelde dan ook terecht dat de studie ook om die reden niet aannemelijk is, aangezien een dergelijke onzekere voorwaarde niet kan worden opgenomen in de bestreden beslissing.*

*De verschillende adviezen die in het dossier werden uitgebracht, tonen afdoende aan dat de verplaatsing van de bushalte een noodzakelijke voorwaarde is voor vergunning.*

*Conclusie*

*Verwerende partij heeft in alle redelijkheid en in overeenstemming met de feiten vastgesteld dat de door verzoekende partij bijgebrachte gegevens inzake de impact van de mobiliteit op de omgeving onvoldoende zijn, omdat de eerste mobiliteitsstudie die door de aanvrager werd bijgebracht niet in aanmerking kan worden genomen (o.w.v. de beperkte tellingen, de onzekerheden over de rotonde en de voorwaarde die niet in de vergunning kan worden opgenomen), noch de aanvullende mobiliteitsstudie (o.w.v. de tellingen bij werken aan de spoorweg).*

*Het vierde onderdeel van het eerste middel is dan ook ongegrond.*

*..."*

3.1.

De tussenkomende partijen zetten in een schriftelijke uiteenzetting (identiek voor de vijfde tot en met de achtste tussenkomende partij, iets uitgebreider voor de tweede en de derde tussenkomende partij, en een afzonderlijke uiteenzetting voor de vierde tussenkomende partij) algemene en concretere bemerkingen inzake de eerste stedenbouwkundige aanvraag, de tweede stedenbouwkundige aanvraag, de mobiliteitsstudie van Arcadis, de beschrijving van de huidige toestand, persoonlijke en algemene veiligheid, verkeersoverlast en de nieuwe stedenbouwkundige vergunning (zij merken op tevreden te zijn met die oplossing) uiteen, zonder onderscheid wat de weerlegging van de onderscheiden middelen zoals door de verzoekende partij ontwikkeld betreft.

### 3.2.

Voor de eenvoud wordt daarom het standpunt van de tweede, de derde en de vierde tussenkomende partij, en nadien de vijfde en de zesde tussenkomende partij, integraal weergegeven ter hoogte van het eerste middel:

*“ ...*

*Net als de andere tussenkomende partijen hebben wij geen bezwaar tegen het bouwen van een handelsruimte op de Antwerpsesteenweg maar ook wij vinden het onaanvaardbaar dat de uitrit van de parking voorzien wordt in Vloeiende en dan nog net voor de wegversmalling. Dit plan brengt onze persoonlijke veiligheid alsook die van alle weggebruikers van Vloeiende in gevaar en zal bijdragen tot een nog grotere verkeersoverlast met de daaraan verbonden geluidshinder en luchtverontreiniging.*

*Wij worden dagelijks, zowel met de auto, als per fiets geconfronteerd met deze wegversmalling. Bovendien hebben wij een baby van 1 maand oud waarmee we regelmatig gaan wandelen. Indien de verzoekende partij haar aanvraag in de huidige vorm mag verwezenlijken lopen wij groot gevaar om slachtoffer te worden van verkeersagressie of erger nog, om op het voetpad of op het fietspad aangereden te worden door ongeduldige bestuurders.*

*Omdat de omstandigheden dezelfde zijn als die voor onze burens Truyts-Martens, hebben wij na overleg besloten om een aantal van hun argumenten over te nemen en aan te vullen, te weten:*

#### 1. Veiligheid

##### 1.1. Eerste stedenbouwkundige aanvraag (SV2013494)

*Op 14 april 2014 verleent de gemeente Kapellen aan de verzoekende partij een eerste stedenbouwkundige vergunning (SV2013494) onder voorwaarden. De gemeente stelt o.a. de volgende voorwaarde: “Er kan pas gebruik gemaakt worden van de vergunning als er een duidelijk kader is voor de verbreding van de Vloeiende ter hoogte van het perceel nr. 5” (1). Dat duidelijk kader is er nooit gekomen.*

*In haar beoordeling van deze eerste stedenbouwkundige vergunning stelt de Deputatie het volgende: “Gezien de ruime impact van de mobiliteit en de grote impact van de aan- en uitrijbewegingen van vrachtwagens op zowel de Antwerpsesteenweg en de Vloeiende nam het principiële akkoord van het gemeentebestuur d.d. 08/07/2013 terecht op dat de ontsluiting en het mobiliteitsaspect grondig moesten worden onderzocht. De aanvrager kwam aan de vereiste echter niet tegemoet en voegde geen voldoende mobiliteitsplan toe aan de aanvraag. Toch is de noodzaak aan een definitief circulatieplan en de daaraan aangepaste inrichting van het terrein onontbeerlijk voor de beoordeling van het voorliggende project. Uit het advies van de gemeentelijke dienst openbare werken blijkt bovendien onvoldoende welke aanpassingen exact of minimaal noodzakelijk zijn. Om die reden kan een bijkomend inplantingsplan, dat bovendien onderhevig is aan de goedkeuring van de politiediensten niet als voorwaarde worden opgelegd en dient het project dan ook te worden geweigerd. Bovendien merkt de beroeper terecht op dat*

de Vloeiende zich in huidige vorm niet leent als ontsluitingsweg voor druk verkeer. De vernauwing van de straatbreedte tegenover de huisnummers 4 t.e.m. 10 belemmert een vlotte doorgang in de richting van de Antwerpsesteenweg. Er werden geen overeenkomsten met het gemeentebestuur bekomen inzake de aanpassing van het wegenistracé hierover, aan het dossier toegevoegd. Zonder een efficiënte oplossing te bekomen over deze problematiek, is de bijkomende mobiliteitsimpact op de Vloeiende overdadig en niet te verantwoorden" (2). Uit de hierboven vermelde informatie blijkt duidelijk dat zowel de gemeente Kapellen als de Deputatie de wegversmalling een belangrijke hinderpaal vinden voor het realiseren van het Lidl project.

## *1.2. Tweede stedenbouwkundige aanvraag (SV 201584)*

Op 5 maart 2015 dient de verzoekende partij een tweede aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning in en voegt daarbij een mobiliteitsstudie uitgevoerd door Arcadis in opdracht van de verzoekende partij.

Om te beginnen vinden wij het onaanvaardbaar dat de verzoekende partij de opdrachtgever van de mobiliteitsstudie is. Er ontstaat een leverancier - klant relatie, waarbij het gebruikelijk is om zoveel mogelijk aan de wensen van de klant te voldoen. De objectiviteit van zulke studie is dan ook zeer betwistbaar. Het had de objectiviteit ten goede gekomen indien de Gemeentelijke Stedenbouwkundige Ambtenaar de mobiliteitsstudie had besteld en gecoördineerd.

Wij hebben tijdens onze beroepsprocedure meermaals aangetoond dat de studie niet objectief is. Arcadis heeft op geen enkel moment contact genomen met ons om de probleemstelling beter te begrijpen of te verduidelijken.

Op 13 juli 2015 beslist het college van burgemeester en schepenen om de vergunning te verlenen onder voorwaarden. Twee van de voorwaarden luiden:

- "Ter hoogte van de uitrit aan de Vloeiende moet de zichtbaarheid voldoende zijn"(3).
- "Ter hoogte van de uitrit aan de Vloeiende moet een zebrapad voorzien worden op kosten van de aanvrager"(4).

Verder lezen we in de bespreking van de resultaten van het openbaar onderzoek "Een volledige ontsluiting via de Vloeiende kan ruimtelijk niet worden aanvaard gelet op de plaatselijke gesteldheid van de weguitrusting (smalle wegenis, niet voorzien voor handelsverkeer). Daarenboven is er naast de uitrit langs de Vloeiende een wegversmalling aanwezig. De Vloeiende loopt door een residentiële omgeving, waarvan het rustig karakter zou worden verstoord via een volledige ontsluiting langs deze gemeentelijke wegenis."(5).

### *1.2.1. Mobiliteitsstudie Arcadis*

Hoewel de wegversmalling in de Vloeiende voor de gemeente Kapellen en de Deputatie een belangrijk probleem stelt, vinden we hierover in de mobiliteitstoets van Arcadis op p.10 onder §2.3. Doelstelling, niets terug.

In haar verzoek tot vernietiging schrijft verzoekende partij "dat er bijzondere aandacht wordt geschonken aan de verkeersveiligheid en de aansluiting van het terrein op de openbare weg" (6). In de 40 pagina's tellende mobiliteitstoets staat juist geteld één kort paragraafje over de wegversmalling, onder 5.4 Aandachtspunten: "Onmiddellijk naast de uitrit langs Vloeiende is een wegversmalling aanwezig, omwille van de gracht/waterloop naast de rijbaan. Uitrijdende wagens moeten mogelijks even wachten alvorens Vloeiende op te rijden richting N11. Gezien de eerder lage verkeersdruk op Vloeiende is de impact hiervan relatief beperkt. Bij vormgeving wordt gezorgd voor voldoende zichtbaarheid en voldoende ruimte i.f.v. uitrijdende voertuigen." (7).

Hoe voor voldoende zichtbaarheid zal gezorgd worden staat echter met geen letter beschreven. M.a.w. hebben noch de verzoekende partij, noch Arcadis enig belang gehecht aan de gevaarlijke situatie om een uitrit van een supermarkt net voor een wegversmalling met zeer beperkte zichtbaarheid te voorzien. Uit de aandachtspunten van de mobiliteitsstudie blijkt dat Arcadis hoofdzakelijk focust op de aansluiting van Vloeiende op de N11 via de verkeerslichten maar de problematiek van de aansluiting van de uitrit op Vloeiende minimaliseert (7).

#### 1.2.2. Beschrijving van de huidige toestand

De geplande uitrit komt haaks uit op de Vloeiende, net voor de wegversmalling. De weg versmalt hier van een breedte van 5,30 m naar één rijstrook van 3,10 m. Langs de versmalling ligt een groene strook bestaande uit bomen en struiken, gelegen in een grote tuin van Vloeiende nr.5. De zichtbaarheid op tegenliggers is daardoor zeer beperkt (zie onderstaande foto).

Foto genomen net voor de wegversmalling in de richting van de N11, de geplande uitrit is voorzien onderaan rechts op de foto.

Op bovenstaande foto is duidelijk te zien dat auto's die de geplande uitrit richting N11 zouden verlaten meteen een versmalling moeten inrijden waarbij het zicht zeer beperkt is op tegenliggend verkeer. Indien er naast de bestuurder nog een passagier zou zitten wordt de zichtbaarheid op tegenliggend verkeer nog meer beperkt.

Het verkeer komende van de N11 nadert de wegversmalling na een bocht. Dit is te zien op onderstaande foto. De voertuigen hebben slechte zichtbaarheid op de geplande uitrit die achter het verkeersbord zou komen.

Foto die aantoont dat het verkeer komende van de N11 uit een bocht komt en pas zeer laat zicht heeft op auto's die van de geplande uitrit zouden komen. [...]

#### 1.2.3. Persoonlijke en algemene veiligheid

Tengevolge van de verkeersdruk en de aanwezigheid van de wegversmalling die ter hoogte van Vloeiende 12 begint, kunnen wij onze oprit best in vooruit oprijden. Dit betekent dat wij onze oprit in achteruit moeten verlaten. We moeten dus erg opletten voor voetgangers en fietsers om dan vervolgens net voor de versmalling te manoeuvreren. Dit kan pas als er geen auto's aan de versmalling wachten en als er geen auto's vanuit de tegengestelde richting komen.

Bovendien gebeurt het regelmatig dat bestuurders geen voorrang verlenen bij de wegversmalling zodat tegenliggers met voorrang gewoon doorrijden, maar dan gedeeltelijk op het fietspad omdat de weg te smal is voor 2 voertuigen. De kans dat dit nog vaker zal gebeuren is zeer groot omdat voertuigen die de geplande uitrit zouden verlaten geconfronteerd worden met een dode hoek aan de wegversmalling en tegenliggers te laat zullen opmerken en hinderen. Wanneer de gehinderde bestuurders dan over het fietspad zouden rijden vormt dit een rechtstreekse bedreiging voor ons en wanneer wij onze oprit per fiets of per auto afrijden. Bovendien wordt onze baby in een kinderzitje achter de passagierszetel geplaatst wat een bijzonder kwetsbare plaats is in geval iemand ons op het fietspad zou aanrijden. Wijzelf maken ook veelvuldig gebruik van het fietspad en vinden dat onze veiligheid en die van andere weggebruikers wordt bedreigd.

Om onze oprit veilig te verlaten moeten wij regelmatig voor- en achteruit rijden tot alles vrij is. Wanneer er nu tegenover onze uitrit nog een uitrit van een supermarkt zou bijkomen en er tussen beide stoepen nog een zebrapad zou aangelegd worden heeft men weinig verbeelding



*nodig om te begrijpen dat de verkeerssituatie bijzonder complex en gevaarlijk zal worden. Het verlaten van onze oprit zal dan tijdrovend worden en zeker regelmatig tot zeer gevaarlijke verkeerssituaties leiden.*

*Daarenboven bevindt er zich een spoorwegovergang ter hoogte van Vloeiende 50, op zo'n 150 meter afstand van de wegversmalling. Dit houdt in dat, wanneer er een trein passeert, er zich een ketting van wagens vormt die, wanneer de slagbomen open gaan, resulteren in een colonne van een 20-tal wagens. Deze dienen zich alle door de wegversmalling te manoeuvreren. Vermits deze wagens geen voorrang hebben, leidt dit nu reeds tot onveilige situaties en opstoppen. Indien de uitrijdende wagens van Lidl (± 80-100 op spitsuren) zich daar ook nog moeten tussenvoegen, zal dit onvermijdelijk tot incidenten leiden. Hier dient ook opgemerkt te worden dat auto's niet met gelijke intervallen aankomen bij de wegversmalling, maar dikwijls in batches, gestuurd door de verkeerslichten op de N11 en de overweg. Ook klanten van een supermarkt verlaten de parking niet met gelijke intervallen maar dikwijls in batches van enkele voertuigen. Wanneer er gelijktijdig batches van een aantal auto's uit de 3 richtingen komen zal dit regelmatig tot zeer gevaarlijke verkeerssituaties leiden.*

#### *1.2.4. Conclusie*

*Het voorzien van een uitrit van een supermarkt vlak voor een wegversmalling met zeer beperkt zicht op aankomend verkeer leidt tot een complexe verkeerssituatie die kan leiden tot verkeersagressie en ernstige ongevallen waarvan wijzelf en onze baby het slachtoffer kunnen worden.*

## *2. Verkeersoverlast*

### *2.1. Huidige situatie*

*Volgens het mobiliteitsplan van de gemeente Kapellen is Vloeiende een woonstraat en speelt zij een zeer belangrijke rol in het fietsverkeer, vooral als schoolfietsroute.*

*De verzoekende partij heeft getracht dit standpunt te weerleggen maar wij menen dat het mobiliteitsplan van de gemeente eenduidig is.*

*In het openbaar onderzoek van de stedenbouwkundige vergunning uitgevoerd door de Gemeente Kapellen, lezen we dat de Vloeiende door een residentiële omgeving loopt waarvan het rustig karakter niet mag verstoord worden (5).*

*Verder hernemen we een belangrijke zin uit de onderlijnde text uit §1.1 op p.2:*

*Zonder een efficiënte oplossing te bekomen over deze problematiek, is de bijkomende mobiliteitsimpact op de Vloeiende overdadig en niet te verantwoorden". Met andere woorden, zolang er een wegversmalling is, is bijkomend verkeer uit den boze.*

*In de loop de jaren is de verkeersdruk in onze straat fel toegenomen en dit ten gevolge van twee oorzaken:*

- In een zijstraat van Vloeiende bevindt zich een KMO zone*
- Vloeiende wordt gebruikt als sluipteg tussen Ekeren en Kapellen*

*Dit toegenomen verkeer verstoort het rustig karakter van onze straat en veroorzaakt geluidshinder. Op zaterdag en op zondag is er gelukkig weinig of geen verkeer van en naar de KMO zone en is er ook opmerkelijk minder doorgaand verkeer. Voor ons is dat een welkome verademing maar daar zou een einde aan komen mocht de uitrit van de supermarkt er komen.*

## 2.2. Conclusie

*In het licht van bovenstaande argumenten heeft de Provincie de juiste beslissing genomen zelfs indien die inging tegen de aanbeveling van de PSA. De PSA heeft totaal geen belang gehecht aan onze belangrijkste argumenten met betrekking tot veiligheid en extra hinder.*

### 3. Nieuwe stedenbouwkundige aanvraag

*Op 20 mei 2016 heeft de verzoekende partij een derde aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning ingediend voor hetzelfde project.*

*Het grote verschil met de twee vorige aanvragen is dat er geen uitrit meer naar Vloeiende werd voorzien. Dit betekent dat de ontsluiting volledig via de Antwerpsesteenweg zou geschieden. Wij zijn zeer tevreden met deze oplossing omdat zij zowel tegemoet komt aan Lidl, die haar project kan realiseren, als aan onze bezwaren en die van de buurtbewoners.*

*Omdat er voor deze nieuwe aanvraag geen bezwaren werden ingediend en omdat alle adviezen gunstig of voorwaardelijk gunstig zijn heeft de gemeente Kapellen deze derde stedenbouwkundige aanvraag op 29 augustus goedgekeurd.*

*Wij concluderen hieruit dat ook de gemeente Kapellen heeft ingezien dat een ontsluiting via Vloeiende onveilig en hinderlijk zou zijn en dat er een betere oplossing bestaat.*

### 4. Algemene conclusie

*De verzoekende partij beweert in haar verzoek tot vernietiging dat zij de mogelijkheid niet heeft gehad om gehoord te worden over een aantal essentiële nieuwe gegevens. Deze “essentiële” nieuwe gegevens zouden op geen enkele manier kunnen aantonen dat de uitrit in Vloeiende, net voor de wegversmalling, toch veilig zou zijn.*

*Wij menen voldoende argumenten aangehaald te hebben om aan te tonen dat een ontsluiting via Vloeiende onveilig en hinderlijk zou zijn. Daarom vragen wij de Raad voor Vergunningsbetwistingen om de beslissing van de deputatie dd. 3 december 2015 te handhaven en geen vergunning te verlenen.*

*..”*

## 3.2.

En het standpunt van de vijfde en de zesde tussenkomende partij:

*“ ...*

*De Deputatie oordeelt dat de aanvraag niet in overeenstemming is met de wettelijke bepalingen, alsook niet met de goede ruimtelijke ordening.*

*Door de gemeente Kapellen werden bij haar gunstig advies tal van voorwaarden opgelegd, die niet eenduidig vast gelegd zijn en tevens een nieuwe beoordeling vereisen, nadat hiervoor aangepaste plannen worden voorgelegd. Terecht wordt geoordeeld dat op die basis geen vergunning kan verleend worden.*

*Als bijvoorbeeld de verplaatsing van de bushalte naar de zone vlak voor het tankstation zou uit getekend zijn, zou men al snel merken dat dit geen aanvaardbare oplossing is voor gebruikers van het openbaar vervoer: de halte komt pal voor het tankstation met aan weerszijden op- en afrijdende auto's, wat een onveilige situatie is. Aan deze bushalte stappen veel schoolgaande kinderen en oudere mensen op en af.*

*Aanpassingen op het openbaar domein moeten rekening houden met de zwakke weggebruiker en ten dienste zijn van de gemeenschap en niet het commerciële belang van één private partij dienen. [...]*

*Op blz. 24 wordt gesteld: [...]*

*“dat de voorwaarden die het college heeft opgelegd slechts betrekking hebben op randaspecten van de aanvraag, ...”*

*Het zijn juist die randaspecten, die een grote impact hebben op de kwaliteit van het project naar de omgeving toe (zie opsomming op blz. 6 onder punt 13 van het verzoek tot vernietiging van Lidl) en dus planmatig beoordeeld moeten kunnen worden. Zoals bijvoorbeeld de groenaanleg. Zo niet krijgen we een Lidl zoals in Ekeren waar men het groen met een vergrootglas moet zoeken.*

*Dit staft het standpunt van de PSA dat de goede ruimtelijke ordening niet oke is. De materiële vergissing in het verslag van de PSA van 26 november 2015 zit in de vermelding van het voorstel om de vergunning te verlenen onder voorwaarden, niet in het gegeven dat de “goede ruimtelijke ordening niet oke is”*

*Voor alle overige punten verwijs ik naar mijn beroepschrift aan de Deputatie dd. 17 augustus 2015 en mijn aanvullende opmerkingen van 7 oktober 2015, in de inventaris van verzoekende partij opgenomen onder resp. 8.4 en 12.3, en treed ik de standpunten m.b.t. de verkeerproblematiek en leefbaarheid van mijn burens, de andere tussenkomen partijen, volledig bij.  
...”*

4.

De verzoekende partij voegt in haar wederantwoordnota nog toe aan haar betoog:

*“... ”*

*Wat betreft het eerste middelonderdeel.*

*12. De verzoekende partij leest in het verweer van de Deputatie en de tussenkomen partijen geen elementen die de gegrondheid van het middelonderdeel zouden tegenspreken.*

*13. In tegenstelling tot wat de verwerende partij poneert, heeft de verzoekende partij nooit gesteld dat de vergunningverlenende overheid krachtens art. artikel 4.3.1, §1 tweede lid VCRO verplicht zou zijn om een stedenbouwkundige voorwaarde omtrent de verplaatsing van de bushalte op te leggen in de stedenbouwkundige vergunning.*

*Het voorgaande neemt echter niet weg dat, in de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidscontrole, de Raad wel kan nagaan of de verwerende partij de haar ter zake toegekende appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend, en met name of zij is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of zij die correct heeft beoordeeld en op grond daarvan rechtmatig en dus niet kennelijk onredelijk tot haar beslissing is kunnen komen .*

*Dat is hier kennelijk niet het geval.*

*14. Het uitgangspunt van het middel betreft de vaststelling dat de genomen beslissing is alvast gebaseerd op volstrekt onjuiste motieven.*

*Zoals de verzoekende partij uitvoerig heeft toegelicht in haar verzoekschrift, lag er op het moment dat er over de aanvraag werd beslist wel degelijk een akkoord voor over de verplaatsing van de bushalte van zowel De Lijn als van AWW.*

*De verzoekende partij heeft daartoe ook de nodige stukken toegevoegd aan het administratief dossier. Met name uit de brief van De Lijn van 12 oktober 2015 blijkt ontegensprekelijk een akkoord, zowel wat betreft het principe van de verplaatsing als wat betreft de nieuwe locatie van de bushalte ter hoogte van het TOTAL-tankstation. Die nieuwe locatie blijkt ook duidelijk uit de foto's die aan bedoeld schrijven werd toegevoegd (zie weergave op onderstaande foto's).*

*Het is overigens deze brief geweest die de PSA er toe heeft gebracht om zijn initiële standpunt te wijzigen in zijn tweede verslag. De Deputatie legt dat verslag echter naast zich neer, zonder te verduidelijken waarom het voorliggende akkoord niet kan volstaan.*

*Daarbij kan de vraag worden gesteld wat de verzoekende partij nog méér had kunnen doen. De Lijn kan (en zal), voorafgaand aan het verlenen van de vergunning niet meer doen dan instemmen met een verplaatsing van de bushalte, zoals zij dat hier heeft gedaan. Het daadwerkelijk uitvoeren van die verplaatsing (en de daarmee verband houdende kosten over het opstellen van plannen, uitvoeren van metingen etc.) zal evident maar kunnen gebeuren wanneer de vergunning voor het project ook effectief wordt verleend...*

*Door, in weerwil van de stukken, alsnog te beslissen dat er geen ('formeel') akkoord voorlag over de verplaatsing van de bushalte, baseerde de Deputatie zich dan ook op manifest verkeerde feitelijke gegevens - minstens stelt zij bij haar beoordeling van de voorliggende stukken kennelijk onredelijke eisen aan de vergunbaarheid van de aanvraag.*

*15. In elk geval geeft de verwerende partij met haar beoordeling een kennelijk verkeerde invulling aan de vereisten die artikelen 4.3.1 § 1 en 4.2.19 § 1 VCRO stellen aan het opleggen van stedenbouwkundige voorwaarden.*

*Zelfs indien de verwerende partij van oordeel was dat er nog geen akkoord voorlag over de verplaatsing van de bushalte, dan kon zij dergelijke voorwaarde wel degelijk opleggen in de vergunning zelf. Zoals de verzoekende partij heeft uiteengezet in haar verzoekschrift, kan een vergunningverlenende overheid in een vergunning immers perfect stedenbouwkundige voorwaarden opleggen volgens dewelke een bestaande bushalte ter hoogte van de bouwplaats moet worden verplaatst: een dergelijke voorwaarde is voldoende precies, redelijk en niet meer afhankelijk van enige bijkomende beoordeling door een overheid. Over de verplaatsing van de bushalte werd in dat geval immers al principieel beslist door de vergunningverlenende overheid op het moment dat die de vergunning verleent.*

*In tegenstelling tot wat de verwerende partij voorhoudt, kan deze voorwaarden ook perfect verwezenlijkt worden door toedoen de aanvrager zelf. Die zal voor de verdere modaliteiten van de verplaatsing (waarover in dit geval al een akkoord bestaat) weliswaar nog moeten overleggen met de verschillende stakeholders, maar dat past perfect binnen de marges die gelaten zijn door artikel 4.3.1, §1 VCRO*

*De opvatting van de Deputatie dat dit niet zo zou zijn is niet alleen onredelijk, maar ook in strijd met artikelen 4.3.1 § 1 en 4.2.19 § 1 VCRO. Minstens is haar beslissing op dit punt niet afdoende gemotiveerd.*

16. Voor het overige kan worden verwezen naar de uiteenzetting in het verzoekschrift, waarin de verzoekende partij integraal volhardt.

2. Wat betreft het tweede middelonderdeel.

17. De verzoekende partij leest in het verweer van de Deputatie en de tussenkommende partijen geen elementen die de gegrondheid van het middelonderdeel zouden tegenspreken.

18. De Deputatie voert alvast geen verweer op de kern van het middel, nl. dat de verzoekende partij lopende de administratieve procedure zeer uitgebreid heeft toegelicht dat de door het college voorgestelde stedenbouwkundige voorwaarden de vergunbaarheid van het gevraagde niet in de weg staan.

De Deputatie poneert in haar antwoordnota in dat verband enkel dat zij “wel degelijk rekening heeft gehouden met de tegenargumenten die door de verzoekende partij in de talrijke nota’s werden uiteengezet”, maar dat blijkt dus niet uit de beslissing zelf. Zoals toegelicht in het verzoekschrift, heeft de verwerende partij zich in haar definitieve beslissing beperkt tot het simpelweg overnemen van de argumentatie uit het eerste verslag van de PSA, maar zonder daarbij de argumenten van de verzoekende partij en het gewijzigde standpunt van de PSA (zoals uiteengezet in zijn tweede verslag) in ogenschouw te nemen.

Die vaststelling volstaat al om de bestreden beslissing onwettig te bevinden.

19. Waar de Deputatie in haar antwoordnota nog stelt dat zij de “problematieken” die werden aangehaald door het college werden aangekaart zelf “cruciaal” acht maar de daaraan gekoppelde stedenbouwkundige voorwaarden niet konden worden opgelegd, geeft zij – en met haar de vierde tussenkommende partij – een kennelijk verkeerde en onredelijke invulling aan de vereisten die artikelen 4.3.1 § 1 en 4.2.19 § 1 VCRO stellen aan het opleggen van stedenbouwkundige voorwaarden.

De voorwaarden die werden voorgesteld door het college hadden wel degelijk betrekking op randaspecten van de vergunning die op geen enkele wijze afbreuk doen aan de aanvaardbaarheid van (de ligging en omvang van) de gevraagde vestiging. Zij konden zo nodig worden opgelegd als voorwaarde bij de vergunning, of zelfs worden geschrapt.

De verzoekende partij heeft dit ook duidelijk toegelicht aan de verwerende partij in een aanvullende nota van 13 oktober 2015:

“(…)

3. Wat betreft het standpunt van het college van burgemeester en schepenen:

STANDPUNT PSA:

Gelet op het “groot aantal voorwaarden” dat werd opgelegd, is de PSA van oordeel dat het standpunt van het college van burgemeester en schepenen als negatief moet worden beschouwd. De PSA gaat ervan uit dat zonder toepassing van deze voorwaarden, het standpunt van het schepencollege over deze punten negatief zou zijn.

REPLIEK:

*Die stelling kan niet gevolgd worden: het feit dat het college de vergunning heeft verleend, bevestigt dat zij de aanvraag gunstig beoordeelt. De voorwaarden die zij heeft opgelegd, betreffen allemaal “randaspecten” van de aanvraag, die op geen enkele wijze afbreuk doen aan de aanvaardbaarheid van (de ligging en omvang van) de gevraagde vestiging.*

*Hoe dan ook, is het aan de deputatie om - rekening houdend met de ‘devolutieve werking’ van het beroep - zelf te beoordelen of het nodig is om aan de vergunning bijzondere stedenbouwkundige voorwaarden te verbinden. Als dat het geval is, komt het ook de deputatie toe om die voorwaarden te formuleren volgens de decretaal gestelde voorwaarden, zonder daarbij op enigerlei wijze gebonden te zijn door de voorwaarden die door het college werd voorgesteld.*

*De verschillende voorwaarden die door de PSA worden geïmplementeerd worden hierna achtereenvolgens overlopen:*

- *"Ter hoogte van de uitrit aan Vloeiende moet de zichtbaarheid voldoende zijn"*

*STANDPUNT PSA: "Aangezien "voldoende" op zich niet nader wordt gedefinieerd, en evenmin wordt aangegeven voor wie de zichtbaarheid voldoende moet zijn, moet worden geoordeeld dat deze voorwaarde onvoldoende precies is. Aangezien onder andere niet wordt gespecificeerd wat "afstemmen aan de omgeving" inhoudt, is de voorwaarde bovendien niet voldoende precies."*

*REPLIEK: Deze voorwaarde refereert kennelijk naar de zichtbaarheid van en voor het uitgaand verkeer vanop de site richting de Vloeiende, dat voorrang dient te geven aan het doorgaand verkeer in de Vloeiende van en naar de N11. "Voldoende" betekent uiteraard: op een manier die de verkeersveiligheid niet in het gedrang brengt.*

*De zichtbaarheid ter hoogte van de uitrit aan de Vloeiende wordt reeds voldoende gewaarborgd door de voorgestelde inrichting van het terrein. De grens met het openbaar domein ligt op voldoende afstand van de straatkant, zodanig dat aanplantingen op de eigendom van Lidl op geen enkele wijze de zichtbaarheid in het gedrang kunnen brengen.*

*Uit geen enkel stuk blijkt trouwens dat de voorgestelde inrichting van het terrein de zichtbaarheid in het gedrang zou brengen.*

*De door het college gehanteerde voorwaarde is zodoende overbodig, en kan worden geschrapt.*

- *"Langs de Vloeiende wordt bij voorkeur geen verlichting geplaatst, indien deze toch noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid, moet deze afgestemd zijn aan de omgeving."*

*STANDPUNT PSA: "Er wordt niet bepaald wie bepaalt dat verlichting al dan niet noodzakelijk zou zijn. Als dit dient te gebeuren door een overheidsinstelling, kan de voorwaarde niet voldaan worden door louter toedoen van de aanvrager."*

*REPLIEK: Uit de stukken bij de aanvraag blijkt niet dat er nood is aan (bijkomende) verplichting ter hoogte van de uitrit aan de Vloeiende. De aanvraag voorziet ook niet het plaatsen van verlichting.*

*Deze voorwaarde kan worden geschrapt.*

*Mocht er in de toekomst verlichting nodig blijken, dan zal die volgens de geëigende vergunningsprocedure worden aangevraagd. In dat geval kan gebruik gemaakt worden van een niet-verblindende verlichting (bijv. door gebruik van wegreflectoren). De aanvaardbaarheid hiervan kan op dat ogenblik worden beoordeeld door de vergunningverlenende overheid.*

*- "Wanneer een uitrit langs de Vloeiende voor autoverkeer niet meer nodig is, moet langs deze zijde een voet- en fietspad voorzien blijven."*

*STANDPUNT PSA: "Het is onduidelijk wie de beoordeling omtrent de noodzaak aan een auto-uitrit dient te maken. Evenmin is duidelijk gespecificeerd hoe het voet- en fietspad er na afschaffing uit zou moeten zijn."*

*REPLIEK: AWW verkiest om linksafslaand verkeer naar de N11 waar mogelijk te vermijden. In de huidige stand van zaken kan dit gebeuren door gebruik te maken van een secundaire ontsluiting naar Vloeiende. Er valt niet uit te sluiten dat in de toekomst linksafslaand verkeer op een andere wijze kan worden voorkomen. Dit zal bijvoorbeeld het geval zijn indien de rotonde aan de N11 wordt gerealiseerd.*

*De bedoeling van de voorwaarde bestaat erin om in dat geval de aanvrager te verplichten om de uitrit voor autoverkeer te schrappen, maar de toegang voor fietsers en voetgangers te behouden.*

*De aanvrager is zelf hoegenaamd geen vragende partij om de uitrit voor voertuigen via Vloeiende in dat geval te behouden.*

*Dit gezegd zijnde moet gezegd worden dat de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar terecht stelt dat het niet mogelijk is om in een vergunning te bepalen op welke wijze het terrein moet worden ingericht als er zich een voorlopig onzekere gebeurtenis zou voordoen. Aangezien het bestuur er zich niet heeft uit te spreken over onzekere toekomstige situaties, kan de voorwaarde van het schrappen van de uitweg voor autoverkeer naar Vloeiende geschrapt worden. De voorwaarde dat de uitrit voor voetgangers- en fietsers te allen tijde moet behouden worden kan worden behouden.*

*- "de terreinen van Lidl moeten afgesloten worden met poorten tijdens de sluitingsuren"*

*STANDPUNT PSA: "Er wordt niet bepaald wat er dient te gebeuren als de terreinen zouden worden verkocht. Evenmin wordt aangeduid hoe deze poorten er dienen uit te zien (gesloten/open structuren) en welke de mogelijke hoogtematen kunnen zijn. Deze voorwaarde is bijgevolg onvoldoende precies."*

*REPLIEK: Indien de Deputatie het wenselijk zou achten dat de terreinen van LIDL tijdens de sluitingsuren afgesloten zouden worden, dan kan deze voorwaarde nader worden gespecificeerd (bijv. poort van max. 2 meter hoog in open structuur).*

*De aanvrager legt een plan voor waarop dergelijke afsluiting wordt weergegeven (bijlage 2). Een dergelijke afsluiting is niet vergunningsplichtig. Een dergelijke voorwaarde betreft dan ook geen substantieel element.*

- *“Ter hoogte van de uitrit in de Vloeiende moet een zebrapad voorzien worden, de kosten zijn ten laste van de aanvrager”*

*STANDPUNT PSA: “Het voornoemde zebrapad wordt voorzien buiten de contouren van de aanvraag. De aanleg ervan kan niet worden gerealiseerd door enig toedoen van de aanvrager.”*

*REPLIEK: Uit geen enkel stuk blijkt dat de aanleg van een zebrapad noodzakelijk is om de site op een veilige manier te kunnen ontsluiten.*

*Het aanleg van een zebrapad dient hier dus niet te worden opgelegd als een stedenbouwkundige voorwaarde.*

*Het advies van de dienst openbare werken van 9 juni 2015 stelt uitdrukkelijk:*

*“[...] Eventuele aanpassingen aan het openbaar domein (...) dienen via de dienst openbare werken te verlopen, en door de bouwheer betaald te worden. De bouwwerken dienen zoveel mogelijk op eigen terrein uitgevoerd te worden. Indien een ingebruikname van het openbaar domein toch noodzakelijk moest zijn, dient er tijdig contact opgenomen te worden met de politie en de dienst openbare werken”.*

*De bekostiging van de gebeurlijke aanleg van een dergelijk zebrapad nadien, ter ontsluiting van de site, kan in het licht van het advies van de dienst openbare werken dus perfect ten laste worden gelegd van de aanvrager, als aanvullende last bij de vergunning.*

*Op het aangepast plan, wordt een zebrapad aangeduid in het verlengde van het voetpad (zie bijlage 2).*

- *“Op de site moet intenser en hoger groen voorzien worden in overleg met de groendienst”*

*STANDPUNT PSA: “De goedkeuring van de groendienst impliceert een bijkomende beoordeling door een overheidsinstelling. Deze voorwaarde is dan ook strijdig met art. 4.2.19 §1 VCRO.”*

*REPLIEK: Het college refereert met bedoelde voorwaarde naar de voorwaarden die werden opgelegd in het advies van de groendienst van 4 juni 2015, die integraal hernomen werden in de vergunningsbeslissing van het college.*

*De ‘goedkeuring’ van de groendienst heeft geen betrekking op de locatie van de voorgestelde bufferstroken, maar enkel betrekking op het eigenlijke plan van de groenaanleg (met soorten, variëteiten, aantallen per soort, ...). Het advies van de groendienst bevat daartoe een aantal specifieke aanplantingsvoorwaarden voor de groenstroken die op het plan bij de aanvraag worden aangeduid (“Zone A” – groen op plan, en “Zone B” – rood op plan).*

*Bovendien is het eigenlijke plantwerk dat gepaard zal gaan met de inrichting van de bufferstroken geen vergunningsplichtige handeling, zodat de opgelegde stedenbouwkundige voorwaarde in elk geval niet noodzakelijk is om het gevraagde te vergunnen.*

*Inden de Deputatie het toch wenselijk zou achten dat er duidelijkheid bestaat over de concrete beplanting van de bufferstroken, staat het de Deputatie uiteraard vrij om zelf aan de inrichting van de bufferstroken concrete voorwaarden te verbinden - waarvan de verwezenlijking*



weliswaar niet meer afhankelijk wordt gemaakt van enige 'goedkeuring' door de gemeentelijke groendienst nadien. De voorwaarde kan in die zin worden aangepast.

Voor de uitvoering zal hoe dan ook een gedetailleerd beplantingsplan voorgelegd worden."

In tegenstelling tot wat de Deputatie poneert in haar antwoordmemorie, kan niet "in alle redelijkheid" worden gezegd dat de voorgestelde herformuleringen niet tegemoet zouden komen aan de "bezorgdheden van de Deputatie" en die "bezorgdheden" niet zouden kunnen worden opgelost door middel van stedenbouwkundige voorwaarden. Uit de bestreden beslissing zelf, noch uit enig ander stuk blijkt immers dat deze elementen bij de beoordeling werden betrokken, en ook het andersluidend verslag van de PSA wordt eenvoudigweg genegeerd...

20. Dit alles maakt dat de beslissing niet draagkrachtig gemotiveerd is en geeft bovendien blijk van een kennelijk onredelijke en onzorgvuldige besluitvorming.

Voor het overige kan worden verwezen naar de uiteenzetting in het verzoekschrift, waarin de verzoekende partij integraal volhardt.

3. Wat betreft het derde middelonderdeel.

21. De verzoekende partij leest in het verweer van de Deputatie en de tussenkomen partijen geen elementen die de gegrondheid van het middelonderdeel zouden tegenspreken.

22. De stelling van de Deputatie, als zou de verzoekende partij met de plannen die zij lopende de procedure heeft neergelegd een "leemte" hebben willen opvullen van haar aanvraag, houdt in elk geval geen steek.

23. De verzoekende partij heeft lopende de administratieve procedure verschillende keren bevestigd dat vrachtwagens geen uitweg zouden mogen nemen via de Vloeiende, maar steeds gebruik zouden moeten maken van de uitrit langs de N11. Dit gegeven is ook nooit betwist - noch door het college, noch door de adviserende instanties.

Van belang is dat het specifiek voorzien van "vernuwende elementen" ter hoogte van de ontsluiting aan de Vloeiende daarbij nooit ter sprake werd gebracht - noch door het bestuur, noch door de adviserende instanties. Het valt dan ook niet in te zien hoe het aanvraagdossier ter zake een leemte kon vertonen in de zin van art. 4.3.1 VCRO.

24. Het is pas ter gelegenheid van het (eerste) verslag geweest dat de PSA heeft voorgesteld om de toegang voor het vrachtverkeer dat de site zou willen verlaten langs de Vloeiende "fysiek te bemoeilijken" door het plaatsen van een (door hulpdiensten wegneembaar) "vernuwend element". Het plaatsen van dergelijke elementen werd in het verslag weliswaar niet als uitdrukkelijke voorwaarde opgelegd.

Hoewel de verzoekende partij van oordeel is dat het plaatsen van dergelijke elementen an sich zelf zelfs niet nodig is om de veilige ontsluiting te garanderen zoals die al in de aanvraag wordt voorzien, heeft zij naar aanleiding van die opmerking in het PSA verslag toch aangepaste plannen voorgelegd (tijdens de hoorzitting en opnieuw bij brief van 27 november) waarop de vernieuwende elementen (beperkte versmalling van de overwelling aan de uitrit en plaatsen van wegneembare paaltjes) illustratief werden ingetekend.

*De verzoekende partij heeft dus nooit de intentie gehad om met deze plannen haar initiële aanvraag te wijzigen, of daarmee een 'leemte' in het aanvraagdossier op te vullen. Zij heeft enkel illustratief willen weergegeven dat de beoogde (bijkomende) maatregelen die door de PSA werden voorgesteld probleemloos op het terrein kunnen worden gerealiseerd en zo nodig kunnen worden opgelegd middels een stedenbouwkundige voorwaarde.*

*25. Dat laatste blijkt trouwens ook duidelijk uit de bewoordingen van de brief van 27 november 2015 (waarmee de plannen nogmaals aan de Deputatie werden overgemaakt naar aanleiding van het tweede (gunstige) verslag van de PSA):*

*“(...) Indien de Deputatie zulks noodzakelijk zou achten om de gevraagde vergunning te verlenen, heeft aanvrager er in elk geval geen bezwaar tegen dat een dergelijke maatregel zou worden opgelegd middels een aanvullende stedenbouwkundige voorwaarde. De aanvrager heeft reeds ter gelegenheid van de hoorzitting een plan toegevoegd aan het dossier, waarop de gevraagde vernauwende elementen illustratief staan ingetekend.”*

*26. De stelling van de verwerende partij, dat over de “gewijzigde plannen” een nieuw openbaar onderzoek zou moeten worden georganiseerd en er nieuwe adviezen zouden moeten worden gevraagd, houdt in elk geval geen streek. Zoals gezegd, had AWW de ontsluiting langs de Vloeiende al gunstig geadviseerd – zelf zonder de vernauwende elementen. De beperkte aanpassingen ter hoogte van de Vloeiende kunnen evenmin worden gezien als een essentiële wijziging van de plannen die een nieuwe publieke consultatie zou kunnen rechtvaardigen - temeer daar de bijkomende maatregelen (uitsluitend) tegemoetkomt aan bezwaren die in het verslag van de PSA werden geuit.*

*27. Dat de inspanningen die de verzoekende partij heeft gedaan om lopende de administratieve procedure tegemoet te komen aan de (nieuwe) eisen van het bestuur inzake een vlotte en veilige ontsluiting van het terrein in deze procedure door datzelfde bestuur tegen haar worden gebruikt, valt in elk geval te betreuren.*

*28. Voor het overige kan worden verwezen naar de uiteenzetting in het verzoekschrift, waarin de verzoekende partij integraal volhardt.*

*4. Wat betreft het vierde middelonderdeel.*

*29. De verzoekende partij leest in het verweer van de Deputatie en de tussenkommende partijen geen elementen die de gegrondheid van het derde middel zouden tegenspreken.*

*30. In haar verzoekschrift heeft de verzoekende partij puntsgewijs aangetoond dat de overwegingen die in de bestreden beslissing worden aangehaald om de bevindingen van de bijgebrachte mobiliteitsstudies niet te aanvaarden, die beslissing in redelijkheid niet kunnen verantwoorden. De overwegingen zijn hetzij achterhaald, hetzij gebaseerd op een kennelijk verkeerde lezing.*

*Het verweer dat de Deputatie uiteenzet in haar verweernota doet hierover niets anders besluiten.*

*31. Specifiek voor wat betreft het afsluiten van de Vloeiende tijdens het uitvoeren van de bijkomende tellingen, komt de verwerende partij in haar antwoordnota niet verder dan de stelling dat zij heeft “vastgesteld” dat die bijkomende tellingen werden uitgevoerd om een moment dat*

de Vloeiende onderbroken was voor alle verkeer en die tellingen daardoor “niet representatief” waren.

*De verwerende partij heeft helemaal niets vastgesteld.*

*Zij heeft hoogstens voor waarheid aangenomen dat de Vloeiende gedurende de periode 10 oktober tot 27 oktober 2015 was afgesloten voor alle verkeer. Uit geen enkel stuk blijkt echter dat zij zelf heeft onderzocht of de bedoelde overweg daadwerkelijk was afgesloten tijdens die hele periode, en zo ja, of en in hoeverre die afsluiting een noemenswaardige impact heeft gehad op de uitgevoerde tellingen in de Vloeiende.*

*Die vaststelling volstaat al om de bestreden vergunning onwettig te bevinden.*

*Dat in de mobiliteitsstudie zelf geen melding wordt gemaakt van die werken hoeft in elk geval niet te verbazen. Uit de bijkomende lus-tellingen die werden uitgevoerd is immers gebleken dat ook tijdens de periode van de werken aan de spoorwegovergang de Vloeiende gewoon toegankelijk was voor het verkeer. Ofwel was de overweg dus niet afgesloten tijdens de tellingen, en zijn die dus representatief, ofwel was de overweg wel afgesloten, maar dan had dit geen noemenswaardige impact op de verkeersbewegingen in de Vloeiende. In beide gevallen kon de verwerende partij die tellingen dus niet naast zich neerleggen als “niet representatief”.*

*32. De verzoekende partij volstaat voor het overige te verwijzen naar de uiteenzetting in het verzoekschrift, waarin zij integraal volhardt.*

*33. Het eerste middel is gegrond.*

*...*

#### **5.1.**

De tweede, de derde en de zevende en de achtste tussenkomende partij voegen nog toe aan hun eerdere replek:

*“ ...*

*Zoals beschreven in onze schriftelijke uiteenzetting van 7 september 2016 zijn wij als belanghebbende en tussenkomende partij uiterst bezorgd over het gebrek aan veiligheid en de verkeersoverlast die de omstreden vergunningsaanvraag als gevolg zal hebben. Wij verklaren ons nader:*

##### **1. Veiligheid**

*Wij refereren aan de Wederantwoord nota van de verzoekende partij d.d. 4 januari 2017, blz. 8, item 3. Wat betreft het standpunt van het college van burgemeester en schepenen:*

*In haar replek stelt de verzoekende partij dat de voorwaarden, opgelegd door het college van burgemeester en schepenen, allemaal “randaspecten” zijn die op geen enkele wijze afbreuk doen aan de aanvaardbaarheid van de ligging en omvang van de gevraagde vestiging.*

*Een van deze voorwaarden is:*

*“Ter hoogte van de uitrit aan Vloeiende moet de zichtbaarheid voldoende zijn”.*

*Wij zijn van oordeel dat onze veiligheid, maar ook die van onze burens, die van de andere weggebruikers en die van de Lidl klanten die de parking zouden verlaten via een uitrit in Vloeiende, van essentieel belang is. Verkeersveiligheid is geen “randaspect”.*

*De repliek van de verzoekende partij op deze voorwaarde is als volgt (blz.8):*

*“Deze voorwaarde refereert kennelijk naar de zichtbaarheid van en voor het uitgaand verkeer van op de site richting de Vloeiende, dat voorrang dient te geven aan het doorgaand verkeer in de Vloeiende van en naar de N11. “Voldoende” betekent uiteraard: op een manier die de verkeersveiligheid niet in het gedrang brengt.”*

*Hiermee zijn we het eens maar de repliek gaat dan voort als volgt:*

*“De zichtbaarheid ter hoogte van de uitrit aan de Vloeiende wordt reeds voldoende gewaarborgd door de voorgestelde inrichting van het terrein. De grens met het openbaar domein ligt op voldoende afstand van de straatkant, zodanig dat aanplantingen op de eigendom van Lidl op geen enkele wijze de zichtbaarheid in het gedrang kunnen brengen.”*

*Wij lezen in bovenstaande paragraaf geen enkel argument dat de verkeersveiligheid ten goede komt eens de openbare weg betreden wordt. De verkeersveiligheid is niet alleen afhankelijk van de inrichting van het terrein van Lidl maar voornamelijk van de aansluiting van de uitrit op de openbare weg. Hierbij is de inrichting van de openbare weg zelf en de inrichting van, en de aanplantingen op de aangrenzende terreinen van essentieel belang.*

*Dat de zichtbaarheid onvoldoende is om de uitrit via Vloeiende op een veilige manier te laten verlopen hebben wij aangetoond in onze schriftelijke uiteenzetting van 7 september 2016, in paragraaf 1.2.2. Beschrijving van de huidige toestand. De foto's en de film tonen aan dat er onvoldoende zichtbaarheid is om de straat veilig op te rijden en dit omwille van dat de bocht vóór de wegversmalling, de wegversmalling zelf en de aanplantingen op het aan de uitrit grenzende perceel Vloeiende 5. Wat de gevolgen zijn hebben wij toegelicht in paragrafen 1.2.3. Persoonlijke en algemene veiligheid en 1.2.4. Conclusie.*

*De beweringen die de verzoekende partij vervolgens in haar repliek stelt: “Uit geen enkel stuk blijkt trouwens dat de voorgestelde inrichting van het terrein de zichtbaarheid in het gedrang zou brengen.” en dat “De door het college gehanteerde voorwaarde is zodoende overbodig, en kan worden geschrapt.” zijn dus onjuist en wijzen op het onderschatten of zelfs negeren van het veiligheidsrisico..*

*Wij menen dat de verwerende partij ook bovenstaande argumenten in haar motivatie voor het verwerpen van de vergunning had moeten opnemen.*

*Uit de standpunten en replieken zoals uiteengezet door de verwerende en de verzoekende partijen in hun antwoordnota en wederantwoord nota, blijkt dat zij zich voornamelijk concentreren op al dan niet gemaakte procedurefouten waarbij ze voorbijgaan aan het inhoudelijke, namelijk, de bezorgdheden van de tussenkomende partijen, bezorgdheden die de kern vormen van het beroep.*

## **2. Verkeersoverlast**

*Wij refereren voor dit onderwerp aan onze schriftelijke uiteenzetting van 7 september 2016, waarin wij in paragraaf 2. Verkeersoverlast, voldoende menen aangetoond te hebben dat wij nu reeds teveel verkeershinder ondervinden.*

*Zoals beschreven in paragraaf 2.2. Standpunt van de verzoekende partij, gebruikt de verzoekende partij de gegevens uit een 25 jaar oud Nederlandse verkeersmodel alsof het om algemeen aanvaardbare richtlijnen zou gaan om dan op basis van betwiste tellingen te concluderen dat Vloeiende de verkeersstroom kan verwerken, rekening houdend met de leefbaarheid van de omgeving.*

*Tengevolge van onze argumenten, zoals beschreven in paragraaf 2.3. Ons standpunt, verwerpen wij het model dat de verzoekende partij hanteert om te bepalen of de bijkomende verkeersstroom al dan niet aanvaardbaar zou zijn. Bijgevolg is heel de discussie over het al dan niet representatief zijn van de bijkomende lustellingen, zoals beschreven door de verzoekende partij in §31, blz 12-13 van haar wederantwoord nota, totaal overbodig.*

*In ons schrijven aan de Deputatie d.d. 17/11/2015, hebben wij verwerende partij geïnformeerd dat de spoorweg afgesloten werd om onderhoudswerken uit te voeren (zie inventarisstuk 1). Hoe verwerende partij dit dan verder had moeten "vaststellen" laten wij in het midden, maar niets weerhoudt de partijen om dit na te gaan bij Infrabel.*

*De verzoekende partij stelt in §31, 13 van haar wederantwoord nota:*

*"Dat in de mobiliteitsstudie zelf geen melding wordt gemaakt van die werken hoeft in elk geval niet te verbazen. Uit bijkomende lustellingen die werden uitgevoerd is immers gebleken dat ook tijdens de periode van de werken aan de spoorwegovergang de Vloeiende gewoon toegankelijk was voor het verkeer".*

*De Vloeiende was inderdaad toegankelijk voor het verkeer, maar dan wel alleen voor lokaal verkeer tot net voor de afgesloten spoorweg. De teller van Arcadis werd opgesteld net na de wegversmalling, richting spoorweg.*

*Op basis van eigen tellingen hebben wij vastgesteld dat wanneer de spoorweg afgesloten was, het verkeer met  $\pm 40\%$  afnam. Dit is logisch omdat er geen doorgaand verkeer meer mogelijk was:*

- Alleen bewegingen van en naar Vloeiende en haar 2 zijstraten gelegen vóór de spoorweg werden waargenomen;*
- Doorgaand verkeer vanuit Kapellen, Hoogboom en Brasschaat richting Ekeren (en omgekeerd) diende om te rijden en kon dus niet waargenomen worden;*
- Bewoners achter de spoorweg (kant Ekeren) dienden ook om te rijden om Kapellen, Hoogboom, Brasschaat en Mariaburg te bereiken en konden bijgevolg niet waargenomen worden.*

*Bijgevolg is de bewering van de verzoekende partij: "Ofwel was de spoorweg dus niet afgesloten tijdens de tellingen en zijn die dus representatief, ofwel was de overweg wel afgesloten, maar dan had dit geen noemenswaardige impact op de verkeersbewegingen in Vloeiende", misleidend en fout en had verwerende partij voldoende redenen om de tellingen naast zich neer te leggen als niet representatief.*

### **3. Conclusie**

*Op blz. 2 van haar wederantwoordnota bevestigt de verzoekende partij dat zij op 29 augustus 2016 een stedenbouwkundige vergunning verkreeg voor het bouwen van een handelsruimte op het terrein aan de Antwerpsesteenweg nr. 284. Van deze vergunning weten we dat ze niet bestreden werd en definitief is. Dit betekent dat alle partijen zich dus kunnen vinden in deze vergunning, als we er tenminste van uitgaan dat de verzoekende partij een aanvraag heeft ingediend waar ze zelf achter staat.*

*Niettemin wil de verzoekende partij toch een uitrit via Vloeiende realiseren. Hoewel wij ervan overtuigd zijn, samen met vele buurtbewoners, en menen aangetoond te hebben dat dit een onveilige en hinderlijke oplossing is, kan men in alle redelijkheid stellen dat de gevolgen onvoldoende gekend zijn.*

*Bovendien stellen wij vast dat de bezorgdheden die de basis vormden van ons beroep, herleid werden tot een procedureslag tussen de verzoekende en de verwerende partij, waarbij onze veiligheid en leefkwaliteit ondergeschikt worden aan de manier waarop de procedure werd gevoerd.*

*Op basis van de argumenten die we hebben aangevoerd in onze nota van 7 september 2016 en huidige nota, vragen wij de Raad voor Vergunningsbetwistingen om de beslissing van de deputatie dd. 3 december 2015 te handhaven en geen vergunning te verlenen.*

*...*

## 5.2.

De vierde tussenkomende partij voegt nog toe aan haar eerdere repliek:

*“ ...*

### *1. Eerste middel*

*Eerste onderdeel: akkoord verplaatsing bushalte.*

*Eigen aan een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag is dat er de nodige plannen en foto's worden voorgelegd opdat de vergunning verlenende instanties zich een correct beeld kunnen vormen van de voorgestelde ingreep.*

*Een bushalte is meer dan een paal met een bordje “bushalte” en heeft heel wat impact en plaatsinname op het openbaar domein. Het advies van 10 juli 2015 van het Agentschap Wegen en Verkeer omvat volgende voorwaarden:*

*De bushalte momenteel gelegen ter hoogte van de Antwerpsesteenweg 282-286 dient verplaatst te worden in overleg met de Lijn en AWV. Lidl Belgium GMBH & Co KG dient tevens in te staan voor alle kosten, die dienen gemaakt te worden voor het verleggen van deze bushalte (o.a. het verwijderen en aanbrengen van markeringen (het woord “BUS” en belijning aangelegd in klinkers), verkeersborden en, indien noodzakelijk het aanpassen van de verhardingen en boordstenen. De aanleg van het bovenstaande dient conform de reeds aanwezige klinkers uitgevoerd te worden (in overleg met AWV en de gemeente Kapellen). Bij aanvang en beëindiging van deze werken dient AWV gecontacteerd te worden zodat onze richtlijnen en verwachtingen van bij het begin kunnen meegegeven worden en bij afsluiting wij ons akkoord kunnen geven bij de oplevering.*

*Het akkoord van De Lijn betekent dat verplaatsing bespreekbaar is. Op de foto gevoegd bij het schrijven van De Lijn van 12 oktober 2015 is enkel de plaats van de haltepaal aangeduid, niet meer of niet minder. AWV verwacht duidelijk meer.*

*Er is geen ontwerp uitgetekend, de impact van de verplaatsing kan niet beoordeeld worden. Moet bijvoorbeeld de boom weg? Komt er een nieuwe aanplanting? Noch is er een bestek met*

*bijhorende prijsraming van wat die verplaatsing kost en een akkoord van Lidl om voor dat bedrag tussen te komen.*

*Bovendien ging het om meer dan alleen de bushalte, er diende ook een straatkolk verplaatst te worden.*

*Als de bushalte niet aanvaardbaar is vóór de inrit/uitrit van de Lidl, dan zegt het gezond verstand dat dit zeker niet aanvaardbaar is voor het aanpalend tankstation, dat precies dezelfde situatie heeft: ook een inrit en een uitrit, met minstens evenveel bezoekers.*

*Aanpassingen aan het openbaar domein moeten de gemeenschap ten goede komen, niet een commercieel belang.*

*Tweede onderdeel: bijkomende voorwaarden, opgelegd door gemeente Kapellen.*

*Voor Lidl zijn dit onbenulligheden. Voor de gemeente, de Deputatie en de omwonenden zijn het juist die randaspecten, die een grote impact hebben op de kwaliteit van het project naar de omgeving toe en dus planmatig beoordeeld moeten kunnen worden. Het betreft in totaliteit 15 voorwaarden waaronder volgende zaken:*

*- de gevel van het gebouw links moet afgewerkt worden, daar hier niet op aangesloten wordt. Dit in samenspraak met de eigenaar en op kosten van de aanvragers van dit dossier;*

*Het gaat hier niet om een gevel maar om een scheimuur tussen twee bestaande panden; doordat Lidl het pand op haar perceel wil slopen, komt de scheimuur bloot te staan en zit men met een onafgewerkte situatie. Dat moet dan maar opgelost worden door een lelijke bekleding met kunstleien of platen o.d., cfr. de situatie van Lidl in Ekeren; stedenbouwkundig een gemiste kans om er met een aansluitende bebouwing iets aanvaardbaar van te maken;*

*Lidl Ekeren*

*- de verplaatsing van de bushalte, zie hiervoor;*

*- de groenaanleg, waarvoor bijkomend ook een waarborg wordt gevraagd van 3.000,00 euro.*

*Zo niet krijgen we een Lidl zoals in Ekeren waar men het groen met een vergrootglas moet zoeken (de bomen op de achtergrond staan op het perceel van de buur).*

*Iets wat niet getekend is op een vergunningsaanvraag, kan niet beoordeeld worden noch gecontroleerd na uitvoering. De uitvoering moet overeenstemmen met de plannen.*

*Derde onderdeel: plannen, neergelegd tijdens de procedure.*

*Voor gewijzigde plannen dient een nieuwe stedenbouwkundige vergunning aangevraagd te worden.*

*Vierde onderdeel: verkeerstelling oktober 2015.*

*De Vloeiende was van 10 tot 27 oktober 2015 effectief afgesloten ter hoogte van de spoorwegovergang voor werken aan de spoorweg. Dit kan bij de bevoegde instanties nagevraagd worden.*

*Dit betekent dat geen doorgaand verkeer mogelijk was, enkel lokaal verkeer (bewoners van dat deel Vloeiende en de doodlopende zijstraten Heiakker, Heirust en kmo-zone) kon inrijden tot aan de spoorwegafsluiting, zie schema hierna op uittreksel Google Maps. Dit betekent automatisch minder verkeer.*

*Noteer tevens dat op Google Maps reeds de Lidl supermarkt gemarkeerd is als een gevestigd feit!*

*...*

De vijfde en de zesde tussenkomende partij voegt nog toe aan haar eerdere repliek:

“ ...

*De verzoekende partij heeft het in haar repliek over “randaspecten” van de vergunning wanneer het om veiligheid gaat. Wij willen graag benadrukken dat de veiligheid in dit dossier nu net het meest essentiële aspect is, en voor ons de grondslag is van waarom wij tegen de vergunning met uitrit langs de Vloeiende beroep hebben aangetekend. Wij betreuren het ten zeerste dat de verzoekende partij het dossier heeft omgevormd tot een procedureslag waarin ze liever refereren aan vermeende procedurefouten, dan zich te concentreren op veiligheid, leefbaarheid en haalbaarheid. De kern van de zaak wordt hierbij volledig naar de kantlijn geschoven.*

*Voorts gaat de verzoekende partij in discussie betreffende het al dan niet representatief zijn van de bijkomende lustellingen in de Vloeiende, en het al dan niet afgesloten zijn van de spoorweg. Terwijl de verzoekende partij extra tellingen door Arcadis liet uitvoeren, was de spoorweg in de Vloeiende tijdelijk afgesloten wegens onderhoudswerken. Dit feit kan heel eenvoudig nagevraagd worden bij Infrabel, en de discussie dienaangaande is ons inziens dan ook vergezocht en overbodig. Enkel lokaal verkeer kon de Vloeiende nog inrijden (bewoners van de Vloeiende of van één van haar twee zijstraten gelegen vóór de spoorwegovergang). Het is bijgevolg evident dat de bijkomende tellingen van Arcadis een vertekend beeld hebben gegeven, dat de gebruikte aantallen van de verkeersbewegingen niet representatief zijn, en dat beide mobiliteitsstudies van Arcadis aldus niet in aanmerking komen om de mobiliteitsimpact (en verkeersveiligheid) te beoordelen, hetgeen nu net de kern vormt van dit dossier.*

*Op 29 augustus 2016 werd aan verzoekende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend voor het bouwen van een handelsruimte op het perceel gelegen te Antwerpsesteenweg 284. Tegen deze vergunning werd geen enkel beroep ingediend, en we kunnen dus stellen dat deze voor alle partijen aanvaardbaar is. Toch lijkt de verzoekende partij kost wat kost een uitrit via de Vloeiende te willen realiseren, hoewel meermaals aangetoond werd dat deze noch veilig, noch wenselijk, noch haalbaar is.*

*Wij mogen dan ook verzoeken aan verzoekende partij en verwerende partij om onze bezorgdheden inzake veiligheid en levenskwaliteit te laten primeren boven procedurekwesties en het strijden om zinsnedes en andere vermeende procedurefouten.*

...”

6.

De verwerende partij zet in haar laatste nota uiteen wat volgt:

“ ...

*Verwerende partij behoudt haar standpunt dat er geen formeel akkoord voorlag tussen AWW en De Lijn, en dat bovendien het verplaatsen van de bushalte niet als voorwaarde kon worden opgelegd.*

*Zoals in de bestreden beslissing wordt vastgesteld : (stuk 35, p. 11 en 12) [...]*

*De foto's die verzoekende partij in de wederantwoordnota bijbrengt, om aan te tonen waar de nieuwe locatie zou komen, doen hieraan geen afbreuk.*

*Feit blijft dat de bushalte - ingevolge de talrijke adviezen - een probleem vormt voor het afleveren van de vergunning voor de Lidl-handelszaak. Het gegeven dat er schriftelijk "principiële" een toezegging is van de Lijn wat een mogelijke verplaatsing van de bushalte betreft, betekent nog niet dat de verplaatsing een feit is. Zoals aangegeven bestaat er absoluut nog geen concreet akkoord/plan over de plaats waar de nieuwe bushalte zou kunnen gelokaliseerd worden.*



En zelfs als er hierover al akkoorden zouden zijn tussen AWW en De Lijn - zoals verzoekende partij voorhoudt - dan nog is er geen zekerheid over dat de vergunningverlenende overheid hiermee zal instemmen en vergunning zal verlenen. En aangezien hierover ook een openbaar onderzoek moeten gehouden worden, zijn ook de resultaten - en de manier waarop de vergunningverlenende overheid hiermee om zal gaan - onzeker.

Niet alleen werd er nog geen aanvraag ingediend voor een dergelijke verplaatsing, bovendien hangt verzoekende partij volledig af van de uitkomst van deze vergunningsaanvraag, in dewelke ze geen enkele beslissingsmacht heeft.

Bijgevolg kan voorliggende aanvraag niet vergund worden onder de voorwaarde van de verplaatsing van de bushalte.

Het weze herhaalt dat deze motivering reeds volstaat om de vergunning te weigeren en dat derhalve de overige middelen slechts kritiek betreffen op overtollige motieven. [...]

Verwerende partij verwijst hiervoor naar wat werd uiteengezet in haar vorige antwoordnota, waarbij geciteerd werd uit de bestreden beslissing.

Hieruit blijkt afdoende dat de beslissing van het college van burgemeester en schepenen (= in casu vijfde tussenkomende partij) enkel positief is, onder een aantal voorwaarden. Vervolgens heeft verwerende partij aangetoond dat déze voorwaarden niet kunnen opgelegd worden. Overigens blijkt uit het verzoekschrift in tussenkomst dat het betrokken college dit niet betwist. Bovendien werd ook aangetoond dat rekening werd gehouden met alle relevante argumenten van verzoekende partij.

[...]

Verwerende partij herhaalt dat er onvoldoende garanties zijn dat het vrachtverkeer niet langs Vloeiende zal uitrijden.

In de antwoordnota werd uitvoerig aangetoond op welke grond verwerende partij van oordeel is dat geen rekening kan worden gehouden met de gewijzigde plannen, waarin vernauwende elementen worden voorgesteld ten einde te verhinderen dat vrachtwagens langs die zijde het terrein zouden kunnen verlaten.

Decretaal (art. 4.3.1 VCRO) is immers uitdrukkelijk bepaald dat "een wijziging van de plannen niet mag dienen om leemten van een vage aanvraag op te vangen."

Opmerking

Het feit dat de (door PSA en verwerende partij geëiste) zekerheid omtrent verhinderde uitweg voor vrachtwagens langs Vloeiende in eerste aanleg blijkbaar geen probleem zou uitgemaakt hebben, doet niets ter zake.

Naar aanleiding van het ingestelde beroep beschikt verwerende partij immers opnieuw over de zgn. 'volheid van bevoegdheid' om de aanvraag in haar geheel te beoordelen.

En in het kader hiervan was ze dan gerechtigd vast te stellen dat de wijze van uitweg in dit dossier van cruciaal belang was, en dat er hierover onzekerheid/onduidelijkheid bestaat.

[...]

Verwerende partij heeft in alle redelijkheid en in overeenstemming met de feiten vastgesteld dat de door verzoekende partij bijgebrachte gegevens inzake de impact van de mobiliteit op de omgeving onvoldoende zijn, omdat de eerste mobiliteitsstudie die door de aanvrager werd bijgebracht niet in aanmerking kan worden genomen (o.w.v. de beperkte tellingen, de onzekerheden over de rotonde en de voorwaarde die niet in de vergunning kan worden opgenomen), noch de aanvullende mobiliteitsstudie (o.w.v. de tellingen bij werken aan de spoorweg).

...

## Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende voert in het eerste middel samengevat aan dat de verwerende partij de vergunning weigert, zonder zich voldoende rekenschap te hebben gegeven van de argumentatie die de verzoekende partij lopende de administratieve procedure heeft aangevoerd, en die de PSA uiteindelijk ertoe hebben gebracht een gunstig verslag te verlenen over de aanvraag, minstens dat de redenen om die argumenten te verwerpen niet op draagkrachtige wijze blijken uit de bestreden beslissing.

2.1.

In het **eerste middelonderdeel** voert de verzoekende partij samengevat aan dat de verwerende partij onterecht de vergunning weigert door te stellen dat er op basis van de haar voorgelegde stukken geen akkoord voorligt van AWW en De Lijn over de verplaatsing van de bushalte en dergelijke verplaatsing bij gebrek aan akkoord niet kan opgelegd worden mits het opleggen van een stedenbouwkundige voorwaarde.

De verzoekende partij voert aan dat de gemeente akkoord ging met de verplaatsing van een bushalte, vervoersmaatschappij De Lijn principieel akkoord ging en AWW op 10 juli 2015 een voorwaardelijk gunstig advies verleende over de verplaatsing van de bushalte. Het is die argumentatie die de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar ertoe gebracht heeft zijn initiële standpunt te wijzigen in zijn tweede verslag.

De eis van een ‘formeel akkoord’ over het verplaatsen van de bushalte, terwijl de VCRO dergelijk akkoord niet vereist en uit de feiten blijkt dat er wel degelijk een akkoord bestaat, geeft een kennelijk verkeerde invulling aan artikel 4.3.1, §1 VCRO en artikel 4.2.19, §1 VCRO en stelt bovendien kennelijk onredelijke eisen aan de vergunbaarheid van de aanvraag.

2.2.

Artikel 4.3.1, §1, eerste lid, 1°, b) VCRO bepaalt dat een stedenbouwkundige vergunning geweigerd wordt indien het aangevraagde onverenigbaar is met een goede ruimtelijke ordening. Artikel 4.3.1, §1, tweede lid VCRO zoals van toepassing op het ogenblik van de aanvraag bepaalt:

“... ”

*In de gevallen, vermeld in het eerste lid, 1° en 2°, kan het vergunningverlenende bestuursorgaan 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.*

“... ”

Artikel 4.2.19, §1 VCRO stelt verder dat de voorwaarden die opgelegd worden voldoende precies dienen te zijn en in verhouding tot de vergunde handelingen. Tevens mag de uitvoering ervan niet afhankelijk gemaakt worden van een bijkomende beoordeling van de overheid.

De verzoekende partij stelt evenwel dat de verplaatsing van een bushalte er niet toe noopte een voorwaarde in de zin van artikel 4.3.1, §1, tweede lid VCRO *juncto* artikel 4.2.19 VCRO op te leggen omdat de verzoekende partij over een akkoord beschikte en de verwerende partij kennelijk onredelijke eisen stelt aan de vergunbaarheid van de aanvraag.

### 2.3.

De halte van De Lijn ligt volgens het inplantingsplan bij de aanvraag vlak voorbij de inrit aan de zijde Antwerpsesteenweg. Het inplantingsplan vermeldt daaromtrent “bushalte mogelijk te verplaatsen na overleg met De Lijn”. De aanvraag zelf voorziet aldus niet in een specifieke locatie voor verplaatsing van de bushalte.

In de mobiliteitstoets die gevoegd wordt aan de aanvraag wordt als ‘aandachtspunt’ weergegeven: *“Langs N11 bevindt er zich een **bushalte** t.h.v. de toekomstige inrit. De **boordsteen** t.h.v. de inrit is in de huidige situatie voldoende verlaagd, zodat deze **overrijdbaar** is. Wanneer een bus halteert kan een inrijdend voertuig mogelijks enigszins **belemmerd** worden in deze beweging, waardoor **achteropkomende voertuigen** op N11 ook langer dienen te wachten. **Ter evaluatie** wordt voorgesteld na realisatie te controleren of deze situatie noemenswaardige veiligheids- of afwikkelingsproblemen veroorzaakt op N11. Desgewenst kan in samenspraak met de wegbeheerder, de gemeente en De Lijn overwogen worden de **halte beperkt te verschuiven**.”*

De verzoekende partij voegt zelf in haar replieknota van 13 oktober 2015 een brief van vervoersmaatschappij De Lijn van 12 oktober 2015 toe waaruit blijkt dat de vervoersmaatschappij formeel aandringt op een verplaatsing van de bushalte, maar wat betreft de nieuwe inplantingsplaats slechts een ‘suggestie’ doet:

“ ...

*Zoals eerder bevestigd via email formaliseren wij onze goedkeuring voor de verplaatsing van de bushalte Hoogboomsteenweg gelegen op de Antwerpsesteenweg te Kapellen.*

*Graag had De Lijn de halte dichtbij de overliggende halte gehouden aangezien daar een halte met een haltehuisje staat, welke een verplaatsing van deze halte ingewikkelder maakt. Dit om de spreiding optimaal te houden op de Antwerpsesteenweg te Kapellen. Daarom adviseren wij ook de halte t.h.v. het Total tankstation (zie bijlage) te plaatsen aangezien de haltering steeds zeer kort zal zijn om reizigers op- en af te laten stappen en de bus dus de rijbaan kan halteren zonder het verkeer op te houden.*

...”

De bestreden beslissing overweegt omtrent het ontbreken van akkoord over het verplaatsen van de bushalte/de nieuwe specifieke locatie voor de bushalte:

“ ...

*Het gemeentebestuur haalde in haar vergunning reeds terecht aan dat deze bushalte, die zich voor , de site bevindt, zal moeten worden verplaatst om het project te kunnen realiseren en de aangeduide in- en uitritten correct te kunnen benutten.*

*Ook in de bijgebrachte mobiliteitsstudie wordt gesteld dat wanneer een bus halteert, een inrijdend voertuig belemmerd wordt. Deze studie stelt dat in samenspraak met de wegbeheerder, de gemeente en De Lijn overwogen moet worden om de halte beperkt te verschuiven.*

*Het akkoord van AWW ontbreekt.*

*Het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) geeft eveneens aan dat deze bushalte moet worden verplaatst in overleg met AWV en De Lijn. Dit advies verwijst naar een nog te houden overleg en geldt dan ook niet als akkoord vanuit AWV.*

*Het bekomen van dit akkoord kan, In toepassing van art. 4.2.19 §1 VCRO, niet als voorwaarde worden opgelegd. De uitvoering van de vergunde handeling kan immers niet afhankelijk worden gemaakt van een dergelijke bijkomende beoordeling.*

*Het akkoord van De Lijn ontbreekt.*

*Op 12 oktober 2015 maakte De Lijn een schrijven over aan de beroeper. Hierin werd vermeld dat De Lijn zijn goedkeuring voor de verplaatsing van de bushalte Hoogboomsesteenweg (Kapellen) bevestigt.*

*Verder vermeldt De Lijn dat zij:*

*"graag de halte dichtbij de overliggende halte had gehouden"*

*"adviseert om de halte t.h.v. het Total-tankstation te plaatsen"*

*"op de hoogte wil gehouden worden van de planning van de werken"*

*Hieruit blijkt dat op het ogenblik van dit schrijven, de diensten van De Lijn niet beschikken over enig plan waarop duidelijk is aangegeven waar de halte naar verplaatst zal worden. Verder adviseert zij enkel naar waar de bushalte verplaatst zou kunnen worden. Aangezien echter geen duidelijkheid van het onderwerp bestaat op het ogenblik van dit schrijven, kan het niet aanzien worden als een akkoord van De Lijn voor de nieuwe inplanting. Hoogstens kan het aanzien worden als een gunstig advies.*

*Het bekomen van dit akkoord kan, in toepassing van art. 4.2.19 §1 VCRO, niet als voorwaarde worden opgelegd. De uitvoering van de vergunde handeling kan immers niet afhankelijk worden gemaakt van een dergelijke bijkomende beoordeling.*

*Het verplaatsen van de bushalte kan, in toepassing van art. 4.2.19 §1 VCRO, niet als voorwaarde worden opgelegd; Aangezien er geen duidelijk "inplantingsplaats van de bus halte voorhanden is, is dergelijke voorwaarde onvoldoende specifiek.*

*Op dit ogenblik is de aangevraagde aanleg niet realiseerbaar en komt het project dan ook niet in aanmerking voor vergunning.*

*De vergunningsbeslissing van het schepencollege d.d. 13 juli 2015 omvat een ruim aantal voorwaarden die niet kunnen worden opgelegd in toepassing van art. 4.2.19§1 VCRO.*

*...*

#### 2.4.

De verwerende partij stelt aldus enerzijds vast dat de bushalte dient te worden verplaatst om het project te kunnen realiseren, maar het vereiste akkoord van AWV ontbreekt en ook het formeel akkoord van De Lijn zich niet uitstrekt tot het vaststellen van de nieuwe locatie voor de bushalte. De vervoersmaatschappij bevestigt formeel dat de bushalte in kwestie dient te worden verplaatst.

Aangezien de verzoekende partij in de aanvraag zelf aangeeft dat de bushalte mogelijks dient te worden verplaatst in overleg met de wegbeheerder (AWV), de gemeente en vervoersmaatschappij De Lijn en niet ter discussie stelt dat de bushalte in het licht van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening dient te worden verplaatst, heeft de verwerende partij niet kennelijk onredelijk geoordeeld dat het verplaatsen van de bushalte als voorwaarde moet worden opgelegd. De Raad wijst er in dat verband op dat de verwerende partij overeenkomstig artikel 4.3.1, §1, tweede lid VCRO wel de mogelijkheid, maar niet de verplichting heeft om een voorwaarde op te leggen. De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar stelt in zijn aanvullend

verslag van 26 november – niet anders dan de verwerende partij – vast dat de verplaatsing van de bushalte als voorwaarde dient te worden opgelegd.

Het kan de verwerende partij geenszins verweten worden dat zij vervolgens motiveert waarom zij van mening is dat de verplaatsing van de bushalte in weerwil van het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar niet als voorwaarde kan worden opgelegd, namelijk omdat geen akkoord van de wegbeheerder en de vervoersmaatschappij, minstens wat de nieuwe locatie van de bushalte betreft, voorligt, en een voorwaarde niet afhankelijk kan worden gemaakt van een bijkomende beoordeling van de overheid en geen voorwaarde kan worden opgelegd die de verzoekende partij een vrijgeleide voor wat de nieuwe inplantingsplaats van de bushalte betreft, geeft. De verwerende partij heeft afdoende de andersluidende visie van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar in zijn verslag van 26 november 2015 ontmoet.

In de rand merkt de Raad op dat uit de op 29 augustus 2016 verleende vergunning overigens blijkt dat de exacte locatie van de te verplaatsen bushalte het voorwerp van controverse uitmaakt.

Het middelonderdeel wordt verworpen.

### 3.1.

In het **tweede middelonderdeel** voert de verzoekende partij samengevat aan dat de verwerende partij in graad van administratief beroep niet gebonden is door de stedenbouwkundige voorwaarden die het college van burgemeester en schepenen in eerste administratieve aanleg heeft opgelegd, het opleggen van stedenbouwkundige voorwaarden niet kan worden beschouwd als een 'negatief' standpunt van het college over de aanvraag en de vergunning in graad beroep niet om reden van het niet kunnen opleggen van een aantal voorwaarden die het college van burgemeester en schepenen voorstelt kan worden geweigerd.

Voor wat het tweede en derde weigeringsmotief betreft blijkt geenszins dat de verwerende partij daadwerkelijk rekening heeft gehouden met de nota's en bijgevoegde stukken die de verzoekende partij lopende de administratieve beroepsprocedure heeft bijgebracht. De verzoekende partij heeft onder meer zeer uitgebreid toegelicht dat de door het college voorgestelde stedenbouwkundige voorwaarden slechts betrekking hebben op randaspecten en de vergunbaarheid van het aangevraagde niet in de weg staan, tot welke slotsom ook de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar in zijn gewijzigde verslag was gekomen. Ondergeschikt voert de verzoekende partij aan dat het tweede weigeringsmotief kennelijk niet draagkrachtig is om op zichzelf beschouwd de weigering van de vergunning te kunnen verantwoorden.

### 3.2.

Artikel 4.7.21 VCRO bepaalt onder meer dat de deputatie bij het behandelen van het administratief beroep de aanvraag in haar volledigheid onderzoekt. Deze 'devolutive werking' van het administratief beroep houdt in dat de verwerende partij de aanvraag opnieuw beoordeelt naar legaliteit en opportuniteit, zonder daarbij gebonden te zijn door de motivering vervat in de beslissing van het college, of door de voor haar aangevoerde beroepsargumenten.

De vaststelling in de bestreden beslissing dat het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Kapellen een heel aantal voorwaarden oplegt die de verwerende partij niet kan opleggen, doet *an sich* geen afbreuk aan de devolutive werking van het administratief beroep, en verhindert niet dat de verwerende partij de aanvraag in zijn volledigheid onderzocht heeft. Het is de verwerende partij niet verboden vast te stellen dat de beslissing van het college van burgemeester en schepenen, hoewel gunstig met voorwaarden, in wezen negatief is omdat de

beslissing een aantal voorwaarden oplegt die de toets met artikel 4.2.19 *juncto* artikel 4.3.1, §1, tweede lid VCRO niet kunnen doorstaan.

Uit de bestreden beslissing blijkt niet dat die vaststelling een (decisief) weigeringsmotief uitmaakt, behoudens wat de voorwaarde van het verplaatsen van de bushalte betreft. Ter hoogte van het eerste middelonderdeel stelde de Raad reeds vast dat die ‘voorwaarde’ geen betrekking heeft op een ‘randaspect’. De kritiek van de verzoekende partij op dit punt betreft dan ook kritiek op een overtollig motief dat niet tot de onwettigheid van de bestreden beslissing kan leiden.

Het tweede middelonderdeel wordt verworpen.

#### 4.1.

In het **derde middelonderdeel** stelt de verzoekende partij in essentie dat de verwerende partij de vergunning niet kon weigeren op grond van de stelling dat het uitrijden van het vrachtverkeer langs de Vloeiende niet is uitgesloten, terwijl de verwerende partij op grond van zelfs een oppervlakkig onderzoek had kunnen vaststellen dat het uitrijden langs de Vloeiende wel degelijk onmogelijk wordt gemaakt door vernauwende elementen die worden voorzien op de plannen die door de verzoekende partij tijdens de administratieve beroepsprocedure worden bijgebracht, een aanduiding een eerste keer op 13 oktober 2015, in navolging van het eerste verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar en de hoorzitting, en een tweede keer op 27 november 2015 in navolging van het tweede verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar.

Artikel 4.3.1, §1, derde lid VCRO bepaalt:

“ ...

*In de gevallen, vermeld in het eerste lid, 1° en 2°, kan het vergunningverlenende bestuursorgaan 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.*

*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.*

...”

#### 4.2.

Het gegeven dat artikel 4.3.1, §1, tweede lid VCRO bepaalt dat “het vergunningverlenende bestuursorgaan” de vergunning kan afleveren “met inbegrip van het opleggen van een beperkte aanpassing van de ter beoordeling voorgelegde plannen” heeft niet tot gevolg dat de aanvrager de op te leggen planaanpassing niet zelf kan indienen.

De bepaling dient zo te worden gelezen dat het inzake de wijze waarop een beperkte planaanpassing wordt aangebracht, de mogelijkheid biedt aan het vergunningverlenende

bestuursorgaan om de plannen zelf beperkt aan te passen of om de plannen beperkt te laten aanpassen door de aanvrager. Uit de bestreden beslissing blijkt bovendien dat de verwerende partij uitdrukkelijk als voorwaarde heeft opgelegd dat de werken worden uitgevoerd volgens de aangepaste plannen. De bestreden beslissing legt dus de uitvoering van de aangepaste plannen als vergunningsvoorwaarde op en is dan ook in overeenstemming met de wijze waarop planaanpassingen in de zin van artikel 4.3.1, §1, tweede lid VCRO kunnen worden opgelegd door het vergunningverlenende bestuursorgaan.

Het enkele feit dat het opleggen van een voorwaarde of een aanpassing van de plannen noodzakelijk is om de vergunning af te geven, volstaat dan ook niet om te besluiten dat de voorwaarden of de planaanpassingen de perken van artikel 4.3.1, §1, tweede lid VCRO te buiten gaan. De bedoeling van een voorwaarde bestaat er net in om van een niet-vergunbare aanvraag een vergunbare aanvraag te maken.

Een voorwaarde die een beperkte aanpassing van de plannen inhoudt, mag geen afbreuk doen aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening, de wijzigingen moeten tegemoet komen aan de adviezen of aan de standpunten, opmerkingen en bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek zijn ingediend of moeten betrekking hebben op kennelijk bijkomstige zaken, en de wijzigingen mogen tenslotte kennelijk geen schending van de rechten van derden met zich meebrengen.

Artikel 4.3.1, tweede lid VCRO expliciteert echter slechts de doelstelling van de *mogelijkheid* om voorwaarden op te leggen. Die mogelijkheid brengt voor de verwerende partij geen verplichting tot het opleggen van planaanpassingen met zich mee. Artikel 4.7.21 VCRO verplicht de verwerende partij er slechts toe de *aanvraag* in haar volledigheid te onderzoeken.

De bestreden beslissing overweegt daaromtrent:

“... ”

*Het uitrijden van vrachtverkeer langs de Vloeiende is niet uitgesloten.*

*Om te vermijden dat vrachtverkeer uitrijdt langs de Vloeiende zou signalisatie worden aangebracht. Dit is echter onvoldoende om alle vrachtverkeer hiervan te weerhouden. Bovendien wordt het vrachtverkeer voor het laden en lossen gepositioneerd in de richting van de Vloeiende. Om bestuurders aan te moedigen de juiste richting te volgen dient het uitrijden langs de Vloeiende voor breed vrachtverkeer fysiek bemoeilijkt te worden door het plaatsen van een (door hulpdiensten wegneembaar) vernauwend element.*

“... ”

#### 4.3.

Het administratief dossier bevat als bijlage bij een brief van 13 oktober 2015 ter zake een aangepast plan (formaat heel klein tot niet leesbaar) waarop staat “wegneembare paaltjes (brandweer)”.

Die brief van 13 oktober 2015 van de verzoekende partij vermeldt: “..De aanvrager voegt alvast een aangepast plan toe aan deze nota (bijlage 2). Op dat plan is de overwelving ter hoogte van de uitrit aan de Vloeiende versmald tot 5 meter, zoals opgelegd in de vergunning van het college. Bovendien werden als versmalling op de overwelving wegneembare paaltjes voorzien, zodat vrachtwagens hier onmogelijk kunnen afdraaien in de Vloeiende. De paaltjes zijn wegneembaar, zodat hulpdiensten de site ook langs de Vloeiende probleemloos kunnen bereiken. Deze paaltjes

*zorgen er ook voor dat voetgangers hier nog veilig de site kunnen verlaten en betreden...”* Het aangepast plan wordt ook bij een brief van 27 november 2015 gevoegd.

Hoewel de bestreden beslissing niet ingaat op het voorstel van aanpassing van plannen door de verzoekende partij en op dat punt het aanvullend verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar van 26 november 2015 overneemt, blijkt dat het ‘wegneembaar vernauwend element’ geen deel uitmaakt van het aanvraagdossier zelf en de verwerende partij niet kennelijk onredelijk oordeelt dat – op basis van het aanvraagdossier – het uitrijden van vrachtverkeer langs de Vloeiende niet uitgesloten is.

Het derde middelonderdeel wordt verworpen.

#### 5.1.

In het **vierde middelonderdeel** stelt de verzoekende partij dat de verwerende partij de vergunning ten onrechte weigert op grond van de stelling dat de draagkracht van de mobiliteitsimpact ten opzichte van de omgeving onvoldoende werd onderzocht en niet onomstotelijk zou blijken uit de bijgebrachte mobiliteitsstudies, terwijl de verwerende partij de argumenten die de aanvrager heeft bijgebracht lopende de administratieve beroepsprocedure aan een daadwerkelijk en zorgvuldig onderzoek moet onderwerpen en geen onredelijke eisen mag stellen aan het aannemelijk maken van de mobiliteitsimpact van een project.

De verzoekende partij stelt dat de stelling dat de mobiliteitsstudie op een eenmalige telling gebaseerd is, niet correct is, aangezien de verzoekende partij aanvullende tellingen heeft laten verrichten. De tellingen in de initiële studie zijn gebeurd aan de hand van een meting op een donderdag tussen 17 en 18 uur (gewone avondspits met piek voor de handelszaak). De verwerende partij stelt aldus onredelijke eisen aan een mobiliteitsstudie, waarvan de regelgeving zelf niet oplegt dat zij aan de aanvraag moet worden gevoegd. Uit de MER-screening blijkt bovendien dat geen problemen zijn gerezen op vlak van mobiliteit. De mobiliteitsstudie houdt rekening met de mogelijke ontwikkeling van een rotonde langs de N11, en schat de effecten in mét en zonder rotonde, hetgeen niet foutief maar net zeer zorgvuldig is om een inschatting te maken van de bestaande situatie.

De mobiliteitsstudie stelt evenmin uitspraak over de noodzaak van het verplaatsen van de bushalte, zoals de verwerende partij ten onrechte aanneemt. De verwerende partij meent bovendien dat de bijgebrachte mobiliteitsstudie niet in aanmerking kan worden genomen wegens het beweerdelijk afsluiten van een nabijgelegen spooroverweg in de Vloeiende waardoor de aanvullende tellingen niet representatief zouden zijn voor de werkelijke mobiliteitssituatie. De verwerende partij zou de eerste mobiliteitsstudie echter nooit op haar merites hebben beoordeeld, bovendien vertrekt de bestreden beslissing vanuit de verkeerde premisse dat de spooroverweg zou zijn afgesloten van 10 oktober 2015 tot en met 27 oktober 2015, terwijl het in werkelijkheid 10 oktober tot en met 17 oktober 2015 betreft. Zelfs in de hypothese dat de overweg in die periode werkelijk werd afgesloten voor alle verkeer (hetgeen niet kan blijken uit de bijkomende lustellingen), zijn de teldagen in de periode van 19 tot 22 oktober representatief voor de beoordeling van de mobiliteitsimpact.

#### 5.2.

De verwerende partij overweegt in de bestreden beslissing:

“... ”

*De draagkracht van de mobiliteitsimpact t.o.v. de omgeving blijkt niet onomstotelijk uit de bijgebrachte mobiliteitsstudies.*



*De gebruikte aantallen van de verkeersbewegingen zijn onvoldoende onderbouwd.*

*Aan het dossier werd een mobiliteitsstudie toegevoegd. Deze geeft aan dat de bijkomende verkeersstromen kunnen worden ondervangen door de omliggende straten, mits rekening wordt gehouden met een aantal aandachtspunten.*

*Belangrijk bij de afweging van een mobiliteitsstudie is te beseffen dat telkens vanuit een hypothetische situatie wordt gestart en berekening worden gemaakt op basis van geschatte waardes.*

*De opmerking van beroepers dat deze schattingen gebaseerd zijn op een eenmalige telling op een weekdag, kan bijgetreden worden. Minstens zou een bijkomende telling in het weekend nuttig zijn om een duidelijk onderscheid tussen werkdagen en weekenddagen te kunnen maken.*

*De mobiliteitsstudie houdt rekening met de mogelijke ontwikkeling van een rotonde langsheen de N11.*

*Tot op heden is echter onduidelijk of dergelijke rotonde in de toekomst zal worden aangelegd, en op welke termijn deze realisatie in dat geval zou kunnen gebeuren. Uit het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer blijkt dat zij geen initiatiefnemende partij zijn in een dergelijk dossier. De mobiliteitsstudie dient een duidelijk onderscheid te maken tussen de situatie met en zonder rotonde. De eindconclusie zou bovendien moeten worden genomen op basis van een situatie zonder rotonde.*

*De mobiliteitsstudie stelt aanpassingen voor die niet als voorwaarde kunnen opgenomen worden in een eventuele vergunning.*

*Zo werd de voorgestelde verschuiving van een bushok reeds eerder in dit verslag besproken.*

*De deputatie oordeelt dat de door de beroeper bijgebrachte mobiliteitsstudie niet in aanmerking kan worden genomen.*

*De beroeper bracht op 10 november 2015 een aanvullende mobiliteitsstudie bij. Hierin worden gegevens opgenomen die voortvloeien uit tellingen die gebeurden:*

- op donderdag 27 februari 2014: manuele kruispunttellingen uitgevoerd op het kruispunt N11 x Vloeiende x Hoogboomsesteenweg. Deze gebeurden in de avondspits tussen 17.00u en 18.00u.*
- in de periode tussen 14 oktober 2015 en 22 oktober 2015: lustellingen uitgevoerd op Vloeiende.*
- op zaterdag 17 oktober 2015 en dinsdag 20 oktober 2015: kruispunttellingen d.m.v. camera-opnames uitgevoerd op het kruispunt N11 x Vloeiende x Hoogboomsesteenweg. Dit gebeurde tijdens twee uren in de ochtendspits (zaterdag tussen 9.30u en 11.30u en dinsdag tussen 7.30u en 9.30u) en tijdens twee uren in de avondspits (zaterdag tussen 14.30u en 16.30u en dinsdag tussen 16.00u en 18.00u). Het drukste uur van elke spitsperiode werd in deze studie opgenomen.*

*Echter werden in de periode van 10 oktober 2015 t.e.m. 27 oktober 2015 werken uitgevoerd aan de spooroverweg in Vloeiende. Hierdoor zou de Vloeiende onderbroken zijn geweest voor alle verkeer. De tellingen die in deze periode werden gehouden, zijn dan ook niet representatief voor de werkelijke mobiliteitssituatie ter plaatse.*

*De deputatie oordeelt dat de conclusies uit deze studie dan ook niet in aanmerking kunnen worden genomen bij de beoordeling van het voorliggende project.*  
...

### 5.3.

Uit de beoordeling van het eerste middel blijkt dat de verwerende partij niet kennelijk onredelijk beslist heeft dat een verplaatsing van de bushalte niet als voorwaarde kan worden opgelegd, zodat blijkt dat de verwerende partij de mobiliteitstoets op dat punt in rekening heeft genomen. De Raad stelt vast dat de verwerende partij in het licht van haar beoordeling onder meer rekening houdt met het bezwaarschrift van de tweede tussenkomende partij die de uitgevoerde mobiliteitstoets in vraag stelt omwille van onder andere de gehanteerde *modal split* en verkeerstellingen.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar stelt in diens oorspronkelijke verslag van 8 oktober 2015 eveneens besluitend vast dat *“de draagkracht van de mobiliteitsimpact t.o.v. de omgeving [...] niet onomstotelijk [blijkt] uit de bijgebrachte mobiliteitsstudie”* aangezien *“de gebruikte aantallen van de verkeersbewegingen [...] onvoldoende onderbouwd [zijn]”, “de mobiliteitsstudie [...] rekening [houdt] met de mogelijke ontwikkeling van een rotonde langsheen de N11”* en *“de mobiliteitsstudie [...] aanpassingen [voor]stelt die niet als voorwaarde kunnen opgenomen worden in een eventuele vergunning”*.

De verzoekende partij betwist op zich niet dat de resultaten van de eerste mobiliteitstoets gebaseerd zijn op slechts één kruispunttelling, uitgevoerd op 27 februari 2014 tussen 17 en 18 uur (pagina 22 mobiliteitstoets).

In een brief van 13 oktober 2015 suggereert de verzoekende partij ondergeschikt *“om de beslissing van de deputatie over de voorliggende zaak met 1 maand uit te stellen (bijv. naar de zitting van 3 november 2015 of 10 november 2015), ten einde de aanvrager de mogelijkheid te bieden om bijkomende tellingen uit te voeren en de mobiliteitsstudie aan te passen in de door de PSA voorgestelde zin.[...]”* (p. 12). De verzoekende partij geeft daarmee zelf aan dat de vaststelling dat de eerste mobiliteitstoets de mobiliteitsimpact ten opzichte van de omgeving niet afdoende in kaart brengt, niet kennelijk onredelijk is. Het middel mist in zoverre feitelijke grondslag.

In een nota van de verzoekende partij van 13 november 2015 voegt de verzoekende partij een bijkomende mobiliteitsstudie toe. De bijkomende mobiliteitsstudie overweegt op pagina 5 dat als uitgangspunt voor de tellingen in overweging wordt genomen:

“...

*Er werden drie tellingen uitgevoerd, tijdens twee telmomenten.*

*Het eerste telmoment kaderde in de opmaak van een mobiliteitstoets voor de LIDL Kapellen naar aanleiding van de stedenbouwkundige aanvraag, en gebeurde in februari 2014.*

*Het tweede telmoment is gebeurd op vraag van de deputatie, na de hoorzitting van 13 oktober 2015, om de gegevens van de aanvraag beter te kunnen kaderen.*

- *Op **donderdag 27/02/2014** werden manuele kruispunttellingen uitgevoerd op het kruispunt N11xVloeiendexHoogboomsesteenweg. Deze gebeurden in de avondspits tussen 17 en 18 uur*
- *In de **periode 14/10/2015 tot 22/10/2015** werden lustellingen uitgevoerd op Vloeiende*

- Op zaterdag 17/10/2015 en dinsdag 20/10/2015 werden kruispunttellingen d.m.v. cameraopnames uitgevoerd op het kruispunt N11 x Vloeiende x Hoogboomsesteenweg. Dit gebeurde tijdens twee uren in de ochtendspits (zaterdag tussen 9:30uur en 11:30uur en dinsdag tussen 7:30uur en 9:30uur) en tijdens twee uren in de avondspits (zaterdag tussen 14:30uur en 16:30 uur en dinsdag tussen 16:00 en 18:00 uur). Het drukste uur van elke spitsperiode is verder in deze nota opgenomen.

#### 1.1 Lustellingen

*Er werden lustellingen uitgevoerd in Vloeiende gedurende de periode 14 oktober tot en met 22 oktober 2015. De tellus werd geplaatst ter hoogte van huisnummer 11, tussen de kruispunten met Heiakker en Oude Weg.*

*...*

De bijkomende mobiliteitstoets maakt geen melding van werken aan de spoorwegovergang.

Met een brief van 17 november 2015 signaleert de tweede tussenkomende partij omtrent de "lustellingen": *"...1. Lustellingen. De lustellingen vonden plaats in Vloeiende van 14 oktober t/m 22 oktober. Gelieve te noteren dat de spoorwegovergang in die periode enkele dagen werd afgesloten voor onderhoudswerken zodat er geen doorgaand verkeer mogelijk was (zie brief in bijlage). De gemiddelde intensiteiten vermeld in de mobiliteitsstudie geven dus een foutief beeld..."*

De gemeente Kapellen brengt met een brief van 6 oktober 2015 wat volgt ter kennis: *"De firma Van Ormelingen – stas uit Booischot voert van zaterdag 10 tot en met zondag 17 oktober 2015 in opdracht van Infrabel renovatiewerken uit aan de spoorovergang in de Vloeiende. Door deze werkzaamheden zullen weggebruikers de spoorwegovergang in voornoemde periode niet kunnen gebruiken. Er wordt een omleiding uitgezet via de Puihoek, het Klein Heiken en de Antwerpsesteenweg [...]"*

Het aanvullend verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar van 26 november 2015 vermeldt:

*"...*

*Door de beroeper werd op de studie gereageerd per mail dd. 17 november 2015. In deze repliek wordt aangegeven dat de bijkomende tellingen plaatsvonden op een ogenblik dat de Vloeiende door werken uitgevoerd in opdracht van Infrabel, onderbroken was ter hoogte van de spoorwegovergang. Uit de bijgeleverde stukken blijkt dat de overweg onderbroken zou zijn geweest van 10 oktober 2015 t.e.m. 17 oktober 2015. De bijkomende mobiliteitsstudie toont echter tellingen aan, die plaatsvonden op dinsdag 20 oktober 2015. Deze datum valt (kort) na de werken aan de spooroverweg. De bijkomende mobiliteitsstudie wordt opgenomen in de beoordeling van de aanvraag; Nu uit deze studie blijkt dat de mobiliteitsimpact kan worden gedragen door de omgeving komt het project voor vergunning in aanmerking.*

*..."*

#### 5.4.

In het verslag van 8 oktober 2015 overweegt de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar echter dat *"de opmerking van beroepers dat deze schattingen gebaseerd zijn op een eenmalige telling op een weekdag, kan bijgetreden worden. Minstens zou een bijkomende telling in het weekend nuttig zijn om een duidelijk onderscheid tussen werkdagen en weekenddagen te kunnen maken."*

In rekening genomen dat niet betwist wordt dat van woensdag 10 tot en met zaterdag 17 oktober 2015 werken uitgevoerd werden aan de spoorwegovergang, blijkt dat een deel van de lustellingen waarop de tweede mobiliteitsstudie gebaseerd is mogelijk niet representatief zijn voor de 'normale' verkeerssituatie, alsook dat de kruispunttelling van zaterdag 17 oktober 2015 mogelijk door de werken aan de spoorwegovergang werd beïnvloed. Het blijkt niet dat een kruispunttelling in 'normale' omstandigheden in het weekend geschiedde, zoals het in verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar van 8 oktober 2015 en in de bestreden beslissing zelf wordt gesuggereerd.

Daargelaten de vaststelling dat aannemelijk is dat de verwijzing in de bestreden beslissing naar 27 in plaats van 17 oktober 2015 een louter materiële vergissing betreft, lijkt de gevolgtrekking die de verwerende partij maakt dat *"de tellingen die in deze periode werden gehouden, [...] niet representatief voor de werkelijke mobiliteitssituatie ter plaatse"* zijn, niet kennelijk onredelijk, in het bijzonder aangezien uit de bijkomende mobiliteitsstudie niet blijkt dat de aanvrager zich rekenschap gaf van werken aan de spoorwegovergang en blijkt dat er mogelijk niet één aanvullende kruispunttelling in het weekend in 'normale' omstandigheden heeft plaatsgevonden.

Het middel wordt verworpen.

## **B. Tweede middel**

### *Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partij roept in het tweede middel de schending van artikel 4.7.21, §1, artikel 4.7.22, eerste lid en artikel 4.7.23, §1, eerste lid VCRO, de artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet, het materieel motiveringsbeginsel, het redelijkheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel in. De verzoekende partij zet uiteen:

*"...*

*Doordat, de deputatie, na haar beslissing over de zaak te hebben uitgesteld de vergunning heeft geweigerd, niettegenstaande dat de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar op 26 november 2015 een andersluidend (voor de verzoekende partij gunstig) verslag heeft afgeleverd en heeft voorgesteld om de vergunning onder voorwaarden te verlenen,*

*En doordat, de deputatie in de bestreden beslissing zonder meer en op een vrijblijvende wijze stelt zich "(niet aan te sluiten) bij het verslag van de provinciaal stedenbouwkundig. ambtenaar van 19 november 2015", zonder dat wordt uitgelegd waarom dit verslag niet moet worden gevolgd,.*

*Terwijl, uit de bestreden beslissing zelf moet worden kunnen afgeleid worden of de deputatie bij het nemen van haar beslissing op gemotiveerde wijze is afgeweken van het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar.*

### **TOELICHTING:**

56. In het licht van de materiële motiveringsplicht, vereist artikel 4.7.21, §1 VCRO dat de vergunningverlenende overheid de redenen vermeldt waarop hij zijn beslissing steunt en waaruit blijkt dat hij is uitgegaan van gegevens die zowel in rechte als in feite juist zijn, dat hij die correct heeft beoordeeld en dat hij op grond daarvan in redelijkheid tot zijn besluit is kunnen komen.

*In de hem opgedragen legaliteitsbeoordeling kan de Raad voor Vergunningsbetwistingen enkel rekening houden met de motieven die opgenomen zijn in de bestreden beslissing, en nagaan of de bevoegde overheid zijn appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend, met name of hij is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of hij deze correct heeft beoordeeld en of hij op grond daarvan in redelijkheid tot het bestreden besluit is kunnen komen.*

*Krachtens artikel 4.7.22, eerste lid en artikel 4.7.23, § 1, eerste lid VCRO maakt de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar voor elke beslissing in beroep een verslag op, en neemt de deputatie haar beslissing omtrent het ingestelde beroep op grond van het verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar, nadat het de betrokken partijen op hun verzoek schriftelijk of mondeling heeft gehoord.*

*57. In een arrest van 1 april 2014 nr. A/2014/0241 heeft de Raad voor Vergunningsbetwistingen overwogen:*

*"[...] 3. Wanneer de verwerende partij op grond van de artikelen 4.7.21, §1 en 4.7.23, §1 VCRO over een bij haar ingesteld beroep tegen een beslissing van het college van burgemeester en schepenen uitspraak doet, treedt zij op als orgaan van actief bestuur en niet als administratief rechtscollege.*

*Ten gevolge van het devolutief karakter van het beroep moet de verwerende partij de aanvraag in haar volledigheid onderzoeken, en dit op grond van een eigen beoordeling van de ganse aanvraag, zowel wat de legaliteit als de opportuniteit van de aanvraag betreft.*

*De motiveringsplicht die op de verwerende partij rust, impliceert niet dat zij, als vergunningverlenend bestuursorgaan, alle tot staving van het administratief beroep aangevoerde middelen of argumenten rechtstreeks en punt na punt moet beantwoorden, noch is zij gebonden door de motivering van de beslissing van het college van burgemeester en schepenen.*

*Uit de bestreden beslissing moet wel duidelijk blijken op welke overwegingen de verwerende partij zich heeft gesteund om de stedenbouwkundige vergunning al dan niet te verlenen, zodat de Raad, bij de uitoefening van zijn opgedragen legaliteitstoezicht, kan nagaan of het vergunningverlenend bestuursorgaan de hem toegekende appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend en of het is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of het die correct heeft beoordeeld en op grond daarvan rechtmatig en dus niet kennelijk onredelijk tot de bestreden beslissing is kunnen komen."*

*Volgens de leer die te trekken valt uit deze rechtspraak:*

*moet de motivering van de deputatie, wanneer zij afwijkt van een andersluidend verslag van de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar, des te zorgvuldiger en concreter te zijn moeten alle andersluidende argumenten van het verslag worden ontmoet in de motivering van de beslissing van de deputatie;*

*moet (minstens) uit de globale motivering blijken waarom wordt afgeweken van het verslag.*

*Wanneer de deputatie van mening is dat moet worden afgeweken van het verslag van de PSA, moet zij bovendien, op straffe van schending van het zorgvuldigheidsbeginsel, haar (andersluidende) beoordeling baseren op een eigen onderzoek en concrete feiten die relevant zij en met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld<sup>9</sup>.*

*Wanneer het besluit enkel een stijlclausule bevat waarbij wordt gesteld dat 'de deputatie nam kennis van het verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar', waarbij in het besluit de deputatie de andersluidende elementen uit het verslag niet worden ontmoet, dan is de deputatie onzorgvuldig te werk gegaan, en is de beslissing met een gebrekkige motivering tot stand gekomen..*

*58. Toegepast op deze zaak, dient te worden vastgesteld dat het bestreden besluit gebrekkig is gemotiveerd, minstens op een kennelijk onredelijke en onzorgvuldige wijze tot stand is gekomen.*

59. Vooreerst dient vastgesteld dat er in de aanhef van de bestreden beslissing enkel wordt verwezen naar een "verslag van de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar van 19 november 2015".

De verzoekende partij heeft geen kennis van een verslag van de PSA van 19 november 2015. De verslagen die de verzoekende partij werden overgemaakt dateren respectievelijk van 8 oktober 2015 en 26 november 2015.

Van twee dingen één:

ofwel baseert de verwerende partij haar beslissing op een verslag dat niet eerder ter kennis werd gebracht aan de verzoekende partij, maar dan zou meteen vaststaan dat in hoofde van de verzoekende partij het hoorrecht zoals vervat in art. 4.7.23., § 1 geschonden is;

ofwel baseert de verwerende partij haar beslissing op een onbestaand verslag, wat in elk geval moet doen besluiten dat haar beslissing manifest gebrekkig is gemotiveerd.

Uit geen enkele overweging in de bestreden beslissing blijkt trouwens dat de verwerende partij zich concreet rekenschap heeft gegeven van het aanvullend verslag van de PSA van 26 november 2015. Tekenend is de vaststelling dat het bestreden besluit een aantal passages letterlijk overneemt uit het initiële verslag van 8 oktober 2015, ook al heeft de PSA in zijn tweede verslag op diverse punten een andersluidend standpunt ingenomen.

Indien de verwerende partij de bestreden beslissing al op een PSA-verslag heeft gebaseerd bij het nemen van haar beslissing, dan lijkt het dus (enkel) dat eerste PSA-verslag van 8 oktober 2015 te zijn geweest. Nochtans is (enkel) het tweede verslag te beschouwen als het verslag waarop de deputatie haar beslissing vermag te baseren, en is het ook dit verslag waaraan de aangehaalde weigeringsmotieven moeten worden afgetoetst.

De eenvoudige vaststelling dat de deputatie het bestaan van dat tweede verslag volledig heeft miskend, volstaat dus reeds om de beslissing onwettig te bevinden in het licht van de aangehaalde bepalingen en beginselen.

60. Ten tweede, dient vastgesteld dat de overwegingen die de PSA er in zijn verslag van 26 november klaarblijkelijk toe gebracht hebben om het beroep tegen de vergunning ongegrond te beschouwen, alsook de voorwaarden die hij formuleert waarmee de vergunning zou kunnen worden verleend, volledig worden miskend in de bestreden beslissing.

Dat kan niet worden aanvaard.

Zoals gesteld, leggen artikelen 4.7.21 § 1 en 4.7.23 VCRO aan de verwerende partij een bijzondere motiveringsplicht op, zowel formeel als materieel, die veronderstelt dat zij bij een andersluidend verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar concreet, precies en zorgvuldig motiveert wanneer zij andersluidend beslistil.

In het licht van die bijzondere motiveringsplicht, kon van de deputatie minstens worden verwacht dat zij uitdrukkelijk zou motiveren in welke mate de overwegingen van de PSA, die hem ertoe gebracht hebben om de vergunning alsnog gunstig te adviseren, uiteindelijk toch niet kunnen worden bijgetreden.

61. De nietszeggende motivering van de bestreden beslissing volstaat geenszins om af te wijken van het andersluidende verslag van de PSA van 26 november 2015:

Wat betreft het eerste weigeringsmotief, ontleend aan de het vermeend gebrek aan akkoord van De Lijn en het AWW over het verplaatsen van de bushalte, overweegt de PSA in zijn tweede verslag van 26 november 2015 uitdrukkelijk dat afdoende was aangetoond dat hierover een akkoord voorhanden was, en de door het college opgelegde voorwaarde dus langer gebonden was aan een bijkomende beoordeling. Volgens de PSA, kan de aanwezig bushalte middels het opleggen van een stedenbouwkundige voorwaarden worden verplaatst overeenkomstig het advies van AWW en het akkoord van De Lijn.

De motivering die in het bestreden besluit wordt gegeven, nl. dat dergelijke akkoord niet voorlag omdat er nog geen duidelijkheid zou bestaan over de concrete inplanting van de bushalte is, zoals toegelicht in het eerste onderdeel van het eerste middel, zowel fout in feite als in rechte,

*zodoende dat het ook niet kan gelden als draagkrachtige motivering die het de verwerende partij toeliet op dit punt af te wijken van het verslag van de PSA.*

*Wat betreft het tweede weigeringsmotief, ontleend aan de stedenbouwkundige voorwaarden die het college heeft opgelegd en waaruit zou moeten blijken dat het college een "negatief standpunt" zou innemen over de aanvraag, stelt de PSA in zijn tweede verslag van 26 november 2015 vast dat deze voorwaarden de toekenning van de vergunning niet in de weg staan. De PSA overloopt achtereenvolgens de diverse stedenbouwkundige voorwaarden, om vervolgens voor elke stedenbouwkundige voorwaarde afzonderlijk te besluiten dat die , dient te worden aangepast in de door de verzoekende partij voorgestelde zin, dan wel kan komen te vervallen. Volgens de PSA, kan de vergunning worden verleend door als stedenbouwkundige voorwaarde op te leggen dat ter hoogte van de uitrit aan de Vloeiende er geen verlichting wordt geplaatst, dat een verbinding voor voetgangers en fietsers langs de Vloeiende steeds moet behouden blijven, dat de terreinen van de aanvraag buiten de openingstijden van de aanwezige handelsfunctie afgesloten moeten worden d.m.v. een open draadafsluiting, aangevuld met open stalen poorten, die een max. hoogte van 2 m beschrijven en dat de groenaanleg overeenkomstig het bijgevoegd plan dient te worden geïntensifieerd.*

*Het is frappant te moeten vaststellen dat die overwegingen van de PSA, en de door hem voorgestelde stedenbouwkundige voorwaarden, op geen enkele manier in de bestreden beslissing betrokken worden. De verwerende partij vergenoegt zich integendeel met motivering die een woordelijke overname betreft van het eerste PSA-verslag van 8 oktober 2015, en doet simpelweg alsof er geen tweede, op dit punt andersluidend verslag, is geweest. Minstens wordt op geen enkele manier concreet aannemelijk gemaakt waarom het gewijzigde standpunt van de PSA niet kan worden gevolgd.*

*Wat betreft het derde weigeringsmotief, in essentie ontleend aan de stelling dat het uitrijden van het vrachtverkeer langs de Vloeiende nog niet is uitgesloten, betreft de motivering in de bestreden beslissing een opnieuw een woordelijke overname van het verslag van de PSA van 8 oktober 2015.*

*Weliswaar werd dit element nadien ook overgenomen het verslag van 26 november 2015, maar voor de PSA was het kennelijk geen element om de aanvraag negatief te beoordelen. Het is hoe dan ook tergend te moeten vaststellen dat de verwerende partij op geen enkele manier rekening heeft gehouden met de aanvullende plannen die de verzoekende partij lopende de administratieve procedure heeft voorgelegd<sup>12</sup>, en waarop de gevraagde vernauwende elementen duidelijk zijn ingetekend. Ook dit motief kan derhalve het van de. PSA afwijkend standpunt niet verantwoorden.*

*Wat betreft het vierde weigeringsmotief, ontleend aan de stelling dat de draagkracht van de mobiliteitsimpact van het voorziene project ten aanzien van de omgeving niet onomstotelijk zou blijken uit de bijgebrachte mobiliteitsstudies, overweegt de PSA in zijn verslag van 26 november 2015 uitdrukkelijk dat de afsluiting van de spooroverweg van 10 tot en met 27 oktober 2015 geen afbreuk doet aan de bevindingen van de voorgelegde bijkomende mobiliteitsstudie, aangezien de bijkomende studie tellingen aanvoert die werden uitgevoerd nadat de overweg zou zijn afgesloten, op 20 oktober 2015.*

*Ondanks deze duidelijke stellingname, poneert de deputatie in de bestreden beslissing plots dat de bedoelde overweg werd afgesloten van 10 oktober tot en met 27 oktober, en dus tijdens de volledige periode dat de aanvullende tellingen werden uitgevoerd. Los van de vaststelling dat de deputatie dit element kennelijk in strijd met de feiten en onredelijk heeft beoordeeld (zie hierboven, randnr. 49), motiveert zij op geen enkele manier op welke gegevens zij haar standpunt baseert, en die verantwoorden dat ter zake wordt afgeweken van het andersluidend verslag van 26 november 2015.*

*62. Aangezien uit de bestreden beslissing niet kan worden afgeleid of zij daadwerkelijk werd*

genomen op grond van het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar van 26 november 2015, minstens dat uit die beslissing niet afgeleid kan worden vastgesteld of en in welke mate de verwerende partij rekening heeft gehouden met de determinerende overwegingen, zowel in feite als in rechte, die de PSA er in zijn tweede verslag van 26 november 2015 toe gebracht hebben om terug te komen op het standpunt zoals uiteengezet in het eerste verslag van 8 oktober 2015, maakt dit de bestreden beslissing, naast gebrekkig gemotiveerd, ook kennelijk onredelijk.

63. De manier waarop de verwerende partij dit tweede verslag van 26 november 2015 compleet negeert in de bestreden beslissing, en haar beslissing enkel lijkt te baseren op het eerste (maar intussen achterhaalde) verslag van de PSA van 8 oktober 2015, is bovendien kennelijk in strijd met de vereisten die in het kader van een administratief beroep worden gesteld aan een zorgvuldig handelend vergunningverlenend bestuur.

De zorgvuldigheidsplicht vereisten dat een vergunningverlenend bestuursorgaan nagaat of de feiten en de omstandigheden lopende de administratieve beroepsprocedure in die mate gewijzigd zijn, dat een eerder verslag van de PSA niet meer actueel is. De verzoekende partij heeft in de verschillende nota's die zijn lopende de procedure heeft ingediend omstandig gemotiveerd dat het eerste verslag van de PSA op dit punt niet kan worden gevolgd - wat de PSA er uiteindelijk toe heeft aangezet om zijn standpunt te herzien in zijn tweede verslag.

Gelet op de voormelde vaststellingen, had de verwerende partij dan ook moeten nagaan of zij zich voor wat betreft de door haar aangevoerde weigeringsmotieven nog wel kon steunen op dat eerste verslag van de PSA van 8 oktober 2015, minstens zou uit de bestreden beslissing moeten blijken waarom zij nog steeds aan die beoordeling blijft vasthouden, ondanks het tweede (andersluidend) verslag van 26 november 2015. Zoals gezegd, beperkt de verwerende partij zich echter op diverse punten tot het eenvoudigweg overnemen van de overwegingen van het eerste verslag, maar zonder dat uit de bestreden beslissing blijkt dat zij daarbij rekening heeft gehouden met de kritiek van de verzoekende partij en het gewijzigde standpunt van de PSA. Dit maakt de beslissing, naast slecht gemotiveerd, ook kennelijk onzorgvuldig.

64. Het tweede middel is gegrond.

...

2.

De verwerende partij beantwoordt het tweede middel als volgt:

“...

Vooreerst is het verslag van de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar (hierna PSA) enkel een advies, en is verwerende partij hierdoor niet gebonden:

"Art. 4.7.23 § 1 VCRO houdt niet in dat de beoordeling van de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar verplicht moet worden gevolgd door de vergunningverlenende overheid. Een vergunningverlenende overheid kan na een eigen onderzoek, of op grond van gegevens die naar voor worden gebracht tijdens een hoorzitting, tot een eigen oordeel komen."

(RVVB, nr. A/2011/0201, d.d. 14 december 2011)

2.

Indien verwerende partij tot een ander oordeel komt dan de PSA, dient ze dit uiteraard afdoende te onderbouwen in haar beslissing. Het moet voldoende duidelijk zijn waarom het vergunningverlenende bestuur de argumentatie in het advies niet volgt.

"Er is geen verplichting voor het bestuur, behoudens andersluidende bepaling, om in te gaan op elk argument uit het administratief dossier van de bestreden beslissing."

(R.v.S., nr. 137.954, 2 december 2004)

In tegenstelling tot wat verzoekende partij schijnt aan te nemen moet verwerende partij niet citeren uit het verslag van de PSA, noch dit punt voor punt weerleggen.



*"Wanneer het vergunningverlenende bestuursorgaan afwijkt van uitgebrachte adviezen of indien tijdens de procedure bezwaren en opmerkingen werden geformuleerd betreffende een relevant te beoordelen aspect, moet het bestuursorgaan in beginsel zijn beslissing op dat punt zorgvuldig motiveren.*

*Hieraan wordt geen afbreuk gedaan door het feit dat de betrokken adviezen, opmerkingen of bezwaren niet punt voor punt zijn weerlegd. Het moet voldoende duidelijk zijn waarom het vergunningverlenende bestuur de argumentatie in het advies, in de bezwaren of in de opmerkingen niet volgt. Het louter tegenspreken van die argumentatie volstaat niet. Uit de bestreden beslissing moet blijken waarom in tegengestelde zin wordt beslist.*

*(RvVB, nr. A/2013/060 van 9 april 2013)*

*"Wanneer deputatie in haar beoordeling afwijkt van het ongunstig advies van de PSA en toch oordeelt dat de aanvraag verenigbaar is met de goede R.O., vereisen de motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel dat zij haar beslissing op dit punt des te concreter en zorgvuldiger motiveert.*

*Dit veronderstelt niet dat zij de andersluidende motieven van het verslag letterlijk*

*· dient te citeren in haar beslissing. Het volstaat dat zij duidelijk kenbaar maakt dat zij afwijkt van het andersluidend verslag en dat uit de bestreden beslissing duidelijk blijkt waarom zij afwijkt van de andere zienswijze en op welke punten."*

*(RvVB, nr. A/1516/0706 van 1 maart 2016)*

3.

*In de bestreden beslissing wordt uitdrukkelijk gesteld dat het advies van de PSA andersluidend is (stuk 35, p. 1)*

*"De deputatie sluit zich niet aan bij het verslag van de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar van 19 november 2015 gelet op onderstaande motivering en gelet op de tijdens de hoorzitting neergelegde stukken."*

*Zoals weergegeven in de feiten, bracht de PSA op 8 oktober 2015 een eerste verslag uit (stuk 25) - dat gelijklopend is aan de bestreden beslissing - en op 26 november 2015 een aanvullend verslag (stuk 32).*

*Vastgesteld moet, worden dat de bestreden beslissing opnieuw - helaas - een materiële vergissing bevat. Er werd een verkeerde datum genoteerd voor het verslag van de PSA.*

*"Onder materiële vergissing wordt een schrijf- of rekenfout of een andere grove feitelijke vergissing verstaan, onafhankelijk van enige juridische beoordeling." [...]*

*Ook hier gaat het duidelijk om een materiële vergissing, gezien verwerende partij zich niet aansluit bij het verslag van de PSA d.d. 26.11.2015, en gezien de, verdere motivering in de bestreden beslissing betrekking heeft op de twee vermelde verslagen.*

*Van een verslag van 19 november 2015 is geen sprake.*

*Voor zover verzoekende partij een middel tracht te ontleen uit deze vergissing van de datum, moet worden vastgesteld dat ze hier geen enkel belang bij heeft.*

39

*"De verzoekende partij moet een belang hebben bij het opwerpen van het middel. Dit betekent dat zij een voordeel moet kunnen halen uit de vernietiging van het opgeworpen middel.*

*(RvVB, nr. A/2013/455 van 6 augustus 2013)*

*Naar aanleiding van het verslag van de PSA van 8 oktober 2015 heeft verzoekende partij een nota ingediend op 13 oktober 2015 (stuk 26). En ook naar aanleiding van het verslag van 26 november 2015 heeft verzoekende partij op 27 november 2015 een nota ingediend (stuk 34).*

*In beide nota's wordt uitdrukkelijk verwezen naar de vermelde verslagen van de PSA en wordt aangegeven dat de nota een reactie hierop is, zodat verzoekende partij voldoende kennis*

hiervan had. Bijgevolg kan niet voorgehouden worden dat ze nadelige gevolgen ondervindt van de foutieve vermelding van de datum.

4.

Waar verzoekende partij voorhoudt dat verwerende partij zich geen rekenschap zou hebben gegeven van het (tweede) verslag van 26.11.2015, blijkt dit niet uit de bestreden beslissing. Integendeel, in de bestreden beslissing werden duidelijk de punten aangegeven (met motivering waarom) waarin verwerende partij afwijkt van de verslagen van de PSA (stuk 32 = verslag PSA + stuk 35 = bestreden beslissing) :

4.1.

- het verplaatsen van de bushalte kan niet als voorwaarde worden opgelegd (PSA stelt d.d. 26.11.2015 dat dit wel kan);

- het akkoord van De Lijn en AWV ontbreken (PSA stelt d.d. 26.11.2015 dat dit er wel is); In de bestreden beslissing wordt dit gemotiveerd weerlegd als volgt (stuk 35, p. 12 ) :

"De deputatie oordeelt dat het verplaatsen van de bushalte kan niet als voorwaarde worden opgelegd (cfr. art. 4.2.19 §1 VCRO).

Het gemeentebestuur haalde in haar vergunning reeds terecht aan dat deze bushalte, die zich voor de site bevindt, zal moeten worden verplaatst om het project te kunnen realiseren en de aangeduide in- en uitritten correct te kunnen benutten.

Ook in de bijgebrachte mobiliteitsstudie wordt gesteld dat wanneer een bus halteert, een inrijdend voertuig belemmerd wordt. Deze studie stelt dat in samenspraak met de wegbeheerder, de gemeente en De Lijn overwogen moet worden om de halte beperkt te verschuiven.

Het akkoord van AWV ontbreekt.

Het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) geeft eveneens aan dat deze bushalte moet worden verplaatst in overleg met AWV en De Lijn. Dit advies verwijst naar een nog te houden overleg en geldt dan ook niet als akkoord vanuit AWV.

Het bekomen van dit akkoord kan, in toepassing van art. 4.2.19 §1 VCRO, niet als voorwaarde worden opgelegd. De uitvoering van de vergunde handeling kan immers niet afhankelijk worden gemaakt van een dergelijke bijkomende beoordeling.

Het akkoord van De Lijn ontbreekt.

Op 12 oktober 2015 maakte De Lijn een schrijven over aan de beroeper. Hierin werd vermeld dat De Lijn zijn goedkeuring voor de verplaatsing van de bushalte Hoogboomsesteenweg (Kapellen) bevestigt.

Verder vermeldt De Lijn dat zij:

"graag de halte dichtbij de overliggende halte had gehouden"

"adviseert om de halte t.h.v. het Total-tankstation te plaatsen"

"op de hoogte wil gehouden worden van de planning van de werken"

Hieruit blijkt dat op het ogenblik van dit schrijven, de diensten van De Lijn niet beschikken over enig plan waarop duidelijk is aangegeven waar de halte naar verplaatst zal worden. Verder adviseert zij enkel naar waar de bushalte verplaatst zou kunnen worden. Aangezien echter geen duidelijkheid van het onderwerp bestaat op het ogenblik van dit schrijven, kan het niet aanzien worden als een akkoord van De Lijn voor de nieuwe inplanting. Hoogstens kan het aanzien worden als een gunstig advies.

Het bekomen van dit akkoord kan, in toepassing van art. 4.2.19 §1 VCRO, niet als voorwaarde worden opgelegd. De uitvoering van de vergunde handeling kan immers niet afhankelijk worden gemaakt van een dergelijke bijkomende beoordeling.

Het verplaatsen van de bushalte kan, in toepassing van art. 4.2.19 §1 VCRO, niet als voorwaarde worden opgelegd. Aangezien er geen duidelijk inplantingsplaats van de bushalte voorhanden is, is dergelijke voorwaarde onvoldoende specifiek.

*Op dit ogenblik is de aangevraagde aanleg niet realiseerbaar en komt het project dan ook niet in aanmerking voor vergunning."*

*In het eerste onderdeel van het eerste middel werd dit eveneens besproken.*

#### *4.2.*

*- de vergunningsbeslissing van het schepencollege d.d. 13 juli 2015 omvat een ruim aantal voorwaarden (die in de bestreden beslissing allemaal worden besproken) die niet kunnen worden opgelegd in toepassing van art. 4.2.19 § 1 VCRO waardoor dit standpunt als negatief moet worden aanzien (PSA stelt d.d. 26.11.2015 dat deze voorwaarden wel kunnen opgelegd worden of anders kunnen worden geschrapt of aangepast);*

*In de bestreden beslissing wordt dit gemotiveerd weerlegd als volgt (stuk 35, p.12) :*

*"De vergunningsbeslissing van het schepencollege d.d. 13 juli 2015 omvat een ruim aantal voorwaarden die niet kunnen worden opgelegd in toepassing van art. 4.2.19§1 VCRO.*

*Dit artikel stelt dat aan een vergunning voorwaarden kunnen worden verbonden. Deze moeten voldoende precies zijn en redelijk in verhouding tot de vergunde handelingen. Zij kunnen de uitvoering van de vergunde handelingen niet afhankelijk maken van een bijkomende beoordeling door een overheid.*

*"Ter hoogte van de uitrit aan Vloeiende moet de zichtbaarheid voldoende zijn"*

*Aangezien "voldoende" op zich niet nader wordt gedefinieerd, en evenmin wordt aangegeven voor wie de zichtbaarheid voldoende moet zijn, moet worden geoordeeld dat deze voorwaarde onvoldoende precies is.*

*"Langs de Vloeiende wordt bij voorkeur geen verlichting geplaatst, indien deze toch noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid, moet deze afgestemd zijn aan de omgeving."*

*Er wordt niet bepaald wie bepaalt dat verlichting al dan niet noodzakelijk zou zijn. Als dit dient te gebeuren door een overheidsinstelling, kan de voorwaarde niet voldaan worden door louter toedoen van de aanvrager.*

*Aangezien onder andere niet wordt gespecificeerd wat "afstemmen aan de omgeving" inhoudt, is de voorwaarde bovendien niet voldoende precies.*

*"Wanneer een uitrit langs de Vloeiende voor autoverkeer niet meer nodig is, moet langs deze zijde een voet- en fietspad voorzien blijven."*

*Het is onduidelijk wie de beoordeling omtrent de noodzaak aan een auto-uitrit dient te maken. Evenmin is duidelijk gespecificeerd hoe het voet- en fietspad er na afschaffing uit zou moeten zijn.*

*"De terreinen van Lidl moeten afgesloten worden met poorten tijdens de sluitingsuren"*

*Er wordt niet bepaald wat er dient te gebeuren als de terreinen zouden worden verkocht. Evenmin wordt aangeduid hoe deze poorten er dienen uit te zien (gesloten/open structuren) en welke de mogelijke hoogtematen kunnen zijn. Deze voorwaarde is bijgevolg onvoldoende precies.*

*"Ter hoogte van de uitrit in de Vloeiende moet een zebrapad voorzien worden, de kosten zijn ten laste van de aanvrager"*

*Het voornoemde zebrapad wordt voorzien buiten de contouren van de aanvraag. De aanleg ervan kan niet worden gerealiseerd door enig toedoen van de aanvrager..*

*"Op de site moet intenser en hoger groen voorzien worden in overleg met de groendienst"*

*De goedkeuring van de groendienst impliceert een bijkomende beoordeling door een overheidsinstelling. Deze voorwaarde is dan ook strijdig met art. 4.2.19 §1 VCRO.*

*Het standpunt van het college van burgemeester en schepenen moet als negatief worden beschouwd.*

*Alhoewel het college van burgemeester en schepenen in hoofdlijnen positief staat t.o.v. de voorliggende aanvraag acht zij het project slechts vergunbaar, mits het opnemen van een aantal voorwaarden.*

*Er wordt vanuit gegaan dat deze voorwaarden worden opgelegd om tegemoet te komen aan negatieve elementen uit het aanvraagdossier (vergunningen kunnen immers niet dienen om leemten in de aanvraag op te vullen).*

*Zoals hierboven aangehaald kunnen een ruim aantal van deze voorwaarden niet verbonden worden aan een stedenbouwkundige vergunningsbeslissing.*

*De deputatie oordeelt dat zonder toepassing van deze voorwaarden, het standpunt van het schepencollege over deze punten negatief is."*

*Op een aantal punten heeft de PSA in haar eerste verslag (d.d. 8.10.2015) geoordeeld dat de voorwaarde niet kon worden opgelegd, waar dit in een tweede verslag (d.d. 26.11.2015) naar het oordeel van de PSA dan weer wel kon, of mits aanpassing. Verwerende partij heeft vervolgens eveneens een - gemotiveerd - standpunt hierover ingenomen. Het is niet omdat dit standpunt overeenstemt met het eerste verslag van de PSA dat dit niet juist is of een woordelijke overname zou betekenen dat het geen eigen standpunt van verwerende partij zou betreffen. Verwerende partij heeft concreet en afdoende gemotiveerd waarom voor haar - net als voor het schepencollege - de betrokken voorwaarde noodzakelijk is en waarom ze niet als voorwaarde in de vergunning kan worden opgenomen.*

*In het tweede onderdeel van het eerste middel werd dit eveneens besproken.*

#### *4.3.*

*- de draagkracht van de mobiliteitsimpact t.o.v. de omgeving blijkt niet onomstotelijk uit de bijgebrachte mobiliteitsstudies; (PSA meent d.d. 26.11.2015 dat de mobiliteitsimpact door de omgeving kan worden gedragen en verwijst gewoon naar de ingediende studies)*

*In de bestreden beslissing wordt dit gemotiveerd weerlegd als volgt (stuk 35, p.12) : [...]*

*In het vierde onderdeel van het eerste middel werd dit reeds afdoende besproken.*

#### *4.4.*

*- het uitrijden van vrachtverkeer langs Vloeiende is niet uitgesloten (dit wordt door de PSA d.d. 26.11.2015 bevestigd);*

*In de bestreden beslissing wordt dit gemotiveerd als volgt (stuk 35, p.15 - 16) :*

*"Het uitrijden van vrachtverkeer langs de Vloeiende is niet uitgesloten.*

*Om te vermijden .dat vrachtverkeer uitrijdt langs de Vloeiende zou signalisatie worden aangebracht. Dit is echter onvoldoende om alle vrachtverkeer hiervan te weerhouden. Bovendien wordt het vrachtverkeer voor het laden en lossen gepositioneerd in de richting van de Vloeiende. Om bestuurders aan te moedigen de juiste richting te volgen dient het uitrijden langs de Vloeiende voor breed vrachtverkeer, fysiek bemoeilijkt te worden door het plaatsen van een (door hulpdiensten wegneembaar) vernauwend element."*

*In het derde onderdeel van het eerste middel werd dit reeds afdoende besproken.*

*Hoe "tergend" verzoekende partij het ook vindt dat verwerende partij geen rekening heeft gehouden met de aangepaste plannen die in beroep bijgebracht werden, in het derde onderdeel van het eerste middel werd afdoende aangetoond waarom verwerende partij hier geen gevolg aan kan geven.*

*Verzoekende partij hekelt tot slot nog het feit dat er passages uit het eerste verslag van de PSA zouden opgenomen zijn in de bestreden beslissing, die "andersluidend" zouden zijn in het tweede verslag van de PSA. Evenwel worden deze niet concreet gemaakt, zodat verwerende partij dienaangaand geen juist verweer kan voeren.*

*"Indien de Raad van State tot de vaststelling komt dat de verwerende partij zich niet naar behoren kan verdedigen omdat de middelen onduidelijk zijn, dan zal het beroep onontvankelijk verklaard worden." (R.v.S., nr. 73.594, 12 mei 1998)*

*"Wanneer een middel in het verzoekschrift onvoldoende duidelijk werd uiteengedaan, kan dat later in de procedure niet meer goedge maakt worden.*

*(R.v.S., nr. 120.609, 13 juni 2003)*

*Conclusie :*

*Vastgesteld moet worden dat verwerende partij zeer uitgebreid en gemotiveerd is ingegaan op alle relevante elementen die in de beide verslagen van de PSA aan bod kwamen. Nogmaals, het feit dat het uiteindelijke standpunt van verwerende partij overeenstemt met het oorspronkelijke verslag van de PSA (d.d. 8.10.2015), betekent niet dat geen rekening werd gehouden met het aanvullend verslag van de PSA (d.d. 26.11.2015).*

*Het tweede middel is dan ook ongegrond.*

*...”*

3.

De tussenkomende partijen voeren in hun schriftelijke uiteenzetting ten opzichte van het eerste, tweede en derde middel een identieke repliek als ter hoogte van het eerste middel weergegeven.

4.

De verzoekende partij voegt in haar wederantwoordnota nog toe aan haar betoog:

*“ ...*

*36. De verzoekende partij leest in het verweer van de Deputatie en de tussenkomende partijen geen elementen die de gegrondheid van het tweede middel zouden tegenspreken.*

*37. Het verweer van de Deputatie is beperkt tot een verwijzing naar (oude) rechtspraak, en de affirmatie dat er in de bestreden beslissing voldoende rekening werd gehouden met het verslag(en) van de PSA. De verwijzing naar ‘een verslag van 19 november 2016 zou een materiële vergissing betreffen. Hiermee zou het verslag van 26 november 2015 zijn bedoeld.*

*38. De Deputatie geeft in haar verweernota geen concrete verklaring voor de vaststelling dat de determinerende overwegingen van het andersluidend PSA van verslag van 26 november 2015 nergens werden berokken bij de beoordeling van de aanvraag. Feit blijft, en dat wordt niet weersproken in de verweernota, dat de Deputatie zich op diverse punten heeft beperkt tot het eenvoudig overnemen van de overwegingen uit het eerste verslag, maar zonder dat uit de beslissing blijkt dat zij rekening heeft gehouden met (de kritiek van de verzoekende partij en het daarop volgende) gewijzigde standpunt van de PSA. Die vaststelling volstaat om de bestreden beslissing onwettig te bevinden.*

*39. De verzoekende partij volstaat voor het overige te verwijzen naar de uiteenzetting in het verzoekschrift, waarin zij integraal volhardt.*

*...”*

5.

De tussenkomende partijen voeren in hun laatste schriftelijke uiteenzetting ten opzichte van het eerste, tweede en derde middel een identieke redenvoering als ter hoogte van het eerste middel weergegeven.

6.

De verwerende partij voegt in haar laatste nota niets wezenlijks toe aan haar eerder betoog.

## *Beoordeling door de Raad*

1.

De verzoekende partij stelt in het tweede middel samengevat dat de verwerende partij de vergunning in weerwil van het andersluidend verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar van 26 november 2015 (tweede verslag) weigert zonder dat blijkt dat zij met de determinerende overwegingen van dat verslag rekening heeft gehouden bij het nemen van de bestreden beslissing.

De verzoekende partij stelt dat in de aanhef van de bestreden beslissing enkel wordt verwezen naar een verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar van 19 november 2015, terwijl blijkt dat de verslagen die de verzoekende partij werden overgemaakt dateren van 8 oktober 2015 en 26 november 2015. Wat het eerste weigeringsmotief betreft zou niet blijken waarom het standpunt van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar dat de aanwezige bushalte middels het opleggen van stedenbouwkundige voorwaarden kan worden verplaatst overeenkomstig het advies van AWW en akkoord van De Lijn, niet kan worden gevolgd. Wat het tweede weigeringsmotief betreft stelt de verzoekende partij dat de vergunning wel degelijk kan worden verleend door bepaalde voorwaarden op te leggen.

Wat het derde weigeringsmotief betreft zou de motivering opnieuw een woordelijke overname van het eerste verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar zijn. Ook wat het vierde weigeringsmotief betreft overweegt de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar dat de afsluiting van de spooroverweg (van 10 tot 17 oktober 2015) geen afbreuk doet aan de bevindingen van de voorgelegde mobiliteitsstudie. De verwerende partij lijkt het tweede verslag volledig te negeren en zich slechts op het eerste verslag te baseren.

2.

De verwerende partij stelt dat de verzoekende partij geen belang bij het middel heeft in zoverre de bestreden beslissing verwijst naar een verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar van 19 november 2015. De verwijzing naar die datum betreft een materiële vergissing. Naar aanleiding van het verslag van 8 oktober 2015 heeft de verzoekende partij een nota ingediend, alsook naar aanleiding van het verslag van 26 november 2015. De verzoekende partij kan niet beweren nadelige gevolgen te ondervinden van de foutieve vermelding van datum.

De Raad stelt vast dat -hoewel de bestreden beslissing verwijst naar een aanvullend verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar van '19 november 2015', de verzoekende partij niet betwist dat zij beide verslagen heeft ontvangen en van de mogelijkheid gebruik heeft gemaakt op de inhoud van beide verslagen te repliceren.

De exceptie van gebrek aan belang bij het middel in zoverre het gestoeld is op de vernietiging van de beslissing op grond van een louter materiële vergissing, wordt bijgetreden.

3.

Artikel 4.7.23, §1 VCRO legt aan de verwerende partij de verplichting op om het – in voorliggend dossier – laatste andersluidend verslag in haar beoordeling en besluitvorming te betrekken. Het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar is te beschouwen als een onafhankelijk en extern syntheseadvies, opgesteld vanuit een eigen onderzoeksbevoegdheid.

De verwerende partij is door dit advies niet gebonden, en kan hiervan afwijken mits het verslag in de besluitvorming wordt betrokken. De verwerende partij zal uitdrukkelijk moet motiveren waarom

wordt afgeweken van het verslag. Wanneer de verwerende partij in haar beoordeling immers afwijkt van het ongunstig advies van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar vereisen de motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel dat zij haar beslissing op dit punt des te concreter en zorgvuldiger motiveert. Dit veronderstelt echter niet dat zij de andersluidende motieven van het verslag letterlijk dient te citeren in haar beslissing. Het volstaat dat zij kenbaar maakt dat zij afwijkt van het andersluidend verslag en dat uit de bestreden beslissing duidelijk blijkt waarom zij afwijkt van de andere zienswijze en op welke punten.

De bestreden beslissing maakt duidelijk kenbaar dat het laatste verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar andersluidend is. Hieruit blijkt dat duidelijk dat er wel degelijk rekening is gehouden met dit verslag. Uit de bespreking van het eerste middel is gebleken dat de verwerende partij de verslagen van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar afdoende ontmoet heeft wat het 'eerste' (eerste middelonderdeel), 'derde' (derde middelonderdeel) en 'vierde' weigeringsmotief (vierde middelonderdeel) betreft. Wat het 'tweede weigeringsmotief' (tweede middelonderdeel) betreft, stelde de Raad eerder vast dat uit de bestreden beslissing niet kan blijken dat de vaststelling dat het college van burgemeester en schepenen voorwaarden oplegt die niet kunnen worden opgelegd, een (decisief) weigeringsmotief betreft. Kritiek op een overtollig motief kan niet tot de vernietiging van de bestreden beslissing leiden.

Het middel wordt verworpen.

### **C. Derde middel**

#### *Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partij roept in derde middel de schending van artikel 4.7.23, §1, eerste lid VCRO, het redelijkheidsbeginsel, het zorgvuldigheidsbeginsel en het *fair play* beginsel in. De verzoekende partij zet uiteen:

“ ...

*Doordat, de deputatie op 3 december 2015 heeft beslist om de administratieve beroepen ontvankelijk en gegrond te verklaren in afwijking van een nieuw verslag van de PSA en op grond van stukken en (niet-bewezen) feitelijkheden die na de eerste hoorzitting werden voorgelegd, maar zonder dat partijen hierover voorafgaand werden gehoord.*

*En doordat de verzoekende partij lopende de administratieve beroepsprocedure de verwerende partij verschillende keren heeft verzocht om voorafgaand aan de beslissing een nieuwe hoorzitting te organiseren.*

*Terwijl de deputatie de verzoekende partij voorafgaand aan het nemen van haar beslissing de partijen had moeten horen over deze nieuwe elementen, minstens hen de gelegenheid had moeten geven om hierover op nuttige wijze een standpunt in te nemen alvorens zich hierover uit te spreken, en de vergunning te weigeren, in weerwil van het verslag van de PSA.*

*En terwijl, de deputatie voorafgaand aan het nemen van haar beslissing een nieuwe hoorzitting had moeten organiseren, minstens in hoofde van de verzoekende partij rechtmatige verwachtingen had moeten honoreren dat zij nog de gelegenheid zou krijgen om standpunt in te nemen over de nieuwe elementen die uiteindelijk aanleiding hebben gegeven tot de gegrondheid van het administratief beroep en de weigering van de vergunning.*

65. In overeenstemming met art. 4.7.23, § 1, eerste lid VCRO, dient de deputatie haar beslissing te nemen "nadat zij of haar gemachtigde de betrokken partijen op hun verzoek schriftelijk of mondeling heeft gehoord".

Uw Raad heeft reeds geoordeeld dat, aangezien de decreetgever de inhoud van dit hoorrecht niet nader heeft bepaald, het optreden van de deputatie aanvullend dient te worden getoetst aan de ruimere eisen die het beginsel van behoorlijk bestuur van de hoorplicht stelt. Uit artikel 4.7.23, §1 VCRO en het beginsel van de hoorplicht volgt dat een betrokken partij die verzoekt te worden gehoord op nuttige wijze standpunt moet kunnen innemen ten aanzien van het dossier zoals het ter beoordeling voorligt aan de deputatie<sup>13</sup>.

De hoorplicht vormt een wezenlijk onderdeel van de in de VCRO vastgestelde beroepsprocedure. Het horen van de beroeper die daarom heeft verzocht, is derhalve een substantiële vormvereiste<sup>14</sup>.

Aan de zijde van het bestuur strekt de hoorplicht tot een zorgvuldig onderzoek van de zaak en het inwinnen van alle relevante gegevens<sup>15</sup>. Dit wil zeggen met inbegrip van de door de betrokken partij aangevoerde argumenten en stukken<sup>16</sup>, en waarbij de overheid de rechtszoekende de mogelijkheid moet bieden om zich te verantwoorden<sup>17</sup>.

Aan de zijde van de betrokken partijen, waaronder de aanvrager, heeft het hoorrecht tot doel die partijen de mogelijkheid te geven hun opmerkingen te formuleren en/of hun standpunten te verduidelijken, om zo een eventueel dreigende ongunstige beslissing proberen om te zetten in een gunstige beslissing<sup>18</sup>.

66. Zoals toelichting in de feitelijke uiteenzetting, heeft de verzoekende partij heeft op verschillende momenten in de procedure het provinciebestuur uitdrukkelijk verzocht om, na de initiële hoorzitting maar voorafgaand aan het nemen van een nieuwe beslissing, een nieuwe hoorzitting te organiseren, nl.:

in een brief van 13 oktober 2015

in een brief van 10 november 2015 en

in een e-mail van 23 november 2015.

Ondanks dit herhaald uitdrukkelijk verzoek om (opnieuw) te worden gehoord, heeft de deputatie ervoor geopteerd om de vergunning te weigeren, zonder de partijen daarover te horen, hetzij mondeling op een nieuwe hoorzitting, hetzij schriftelijk.

67. Dit kan niet.

68. In hoofde van de verzoekende partij betekent het recht om te worden gehoord in de administratieve beroepsprocedure ook het recht om aan de overheid die over zijn vergunning uitspraak moet zijn visie te laten kennen omtrent nieuwe gegevens die voordien nog niet eerder aan bod zijn gekomen, en waarover zij nog niet op nuttige wijze haar standpunt heeft laten kennen.

Zoals hierboven uiteengezet, heeft de verwerende partij, in navolging van de hoorzitting haar beslissing over de aanvraag uitgesteld, en de verzoekende partij de gelegenheid gegeven om bijkomende tellingen uit te voeren, ten einde de mobiliteitsimpact van het project correct te kunnen inschatten. De verzoekende partij heeft daarop aanvullende tellingen laten uitvoeren, en een bijkomende mobiliteitsstudie overgemaakt aan het provinciebestuur. In antwoord om die bijkomende mobiliteitsstudie, hebben de beroepsindieners nog aanvullende opmerkingen overgemaakt aan de verwerende partij, waarin zij onder andere stellen dat de tellingen niet representatief zouden zijn omdat een nabijgelegen spoorwegovergang een tijd was afgesloten. Het uiteindelijk die laatste opmerkingen geweest die de verwerende partij ertoe hebben gebracht om de bevindingen aangevoerde mobiliteitsstudie naast zich neer te leggen.

De verzoekende partij had er dan ook alle belang bij om over dit nieuwe element te worden gehoord. Zoals hierboven reeds werd gesteld, was het afsluiten van de spoorwegovergang immers niet van die aard om afbreuk te doen aan de bevindingen in de mobiliteitsstudies.



*Door de verzoekende partij hierover voorafgaandelijk niet meer te horen, is haar zodoende het recht ontnomen om hierover op nuttige wijze haar zienswijze naar voren te brengen en een evt. ongunstige beslissing te voorkomen.*

*69. De verwerende partij zou trouwens niet ernstig kunnen aanvoeren dat de verzoekende partij de mogelijkheid had om zich desgevallend schriftelijk te verweren op het standpunt van de beroepsindieners.*

*Vooreerst dient opgemerkt dat het provinciebestuur aan de verzoekende partij heeft gevraagd om haar aanvullende bevindingen uiterlijk op 13 november 2015 over te maken, hetgeen de verzoekende partij ook heeft gedaan. Mede gelet op de kortlopende termijn waarover de verwerende partij beschikte om een beslissing te nemen, kon de verzoekende partij er niet op vertrouwen dat de verwerende partij nog rekening zou houden met geschreven stukken die haar nadien zouden worden neergelegd. Een nuttig verweer, impliceerde in dit geval dat de partijen voorafgaand aan de beslissing nog mondeling zouden worden gehoord, hetgeen de verzoekende partij dus ook een aantal keren heeft gevraagd.*

*Ten tweede, had de verzoekende partij in tempore non suspecto ook geen reden om nog een aanvullend schriftelijk standpunt in te nemen over het afsluiten van de spoorwegovergang. Naar aanleiding van de bijkomende tellingen, heeft de PSA immers een nieuw verslag opgesteld waarin uitdrukkelijk wordt gesteld dat het afsluiten van de overweg geen impact heeft gehad op de bevindingen van de studie. De verzoekende partij had in die omstandigheden geen reden om te veronderstellen dat de deputatie op dit punt nog zou afwijken van het verslag van de PSA, minstens mocht zij er rechtmatig op vertrouwen dat, zo de verwerende partij op dit punt alsnog een ander standpunt zou willen innemen, zij hierover eerst zou worden gehoord, hetzij mondeling, hetzij schriftelijk.*

*70. In het licht van het lange verloop van de administratieve procedure, het aantal stukken dat door de partijen werd uitgewisseld en de bijzondere inspanningen die de verzoekende partij heeft geleverd om de mobiliteitsimpact van het project concreet aan te tonen, geeft de manier waarop de verwerende partij is omgegaan met de gegevens die na de hoorzitting werden bijgebracht alvast geen blijk van een zorgvuldig handelen dat in hoofde van een vergunningverlenende overheid kan worden verwacht.*

*In elk geval getuigt het niet van fair play om de verzoekende partij op dit punt elke tegenspraak te ontzeggen.*

*71. Het derde middel is gegrond.*

*...*

2.

De verwerende partij beantwoordt het derde middel als volgt:

*“...*

*Het is verwerende partij totaal niet duidelijk waarom "het hoorrecht" van verzoekende partij zou geschonden zijn.*

*Art. 4.7.23 § 1 VCRO bepaalt :*

*De deputatie neemt haar beslissing omtrent het ingestelde beroep op grond van het verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar en nadat zij of haar gemachtigde de betrokken partijen op hun verzoek schriftelijk of mondeling heeft gehoord.*

*De Vlaamse Regering kan nadere regelen met betrekking tot de hoorprocedure bepalen.*

*Tot op heden heeft de Vlaamse regering hieromtrent niets geregeld.*

*In casu kunnen volgende feiten worden vastgesteld :*

*- op 19.08.2015 vraagt verzoekende partij om te worden gehoord, en om het verslag van de PSA te bezorgen zodra dit beschikbaar is; (stuk 21);*

- op 18.09.2015 bezorgt verzoekende partij een nota met bijlagen ter weerlegging van de 4 beroepsschriften die hij ontvangen heeft; (stuk 22)
  - op 7.10.2015 bezorgt verzoekende partij een nota als reactie op de aanvullende opmerkingen van de verschillende beroepsindieners; (stuk 24)
  - op 13.10.2015 bezorgt verzoekende partij een nota als reactie op het verslag van de PSA d.d. 8.10.2015 en op een brief van een beroepsindiener; (stuk 26)
  - op 13.10.2015 werd verzoekende partij mondeling gehoord; (stuk 27)
  - op 10.11.2015 bezorgt verzoekende partij een nota met een bijkomende mobiliteitsstudie (stuk 30);
  - op 27.11.2015 wordt aan verzoekende partij het aanvullende verslag van de PSA bezorgd (stuk 33);
  - op 27.11.2015 bezorgt verzoekende partij een nota in reactie op het aanvullend verslag van de PSA en hierin wordt NIET gevraagd om een nieuwe hoorzitting te organiseren (stuk 34);
- Uit deze feiten blijkt afdoende dat verzoekende partij in de loop van de beroepsprocedure alle kansen gekregen heeft om zijn verweer te voeren, zowel mondeling als schriftelijk zoals voorgeschreven in art. 4.7.23 § 1 VCRO*

2.

*Concreet meent verzoekende partij dat hij niet "gehoord" werd omtrent de "aanvullende opmerkingen" die door de beroepsindieners werden gemaakt op de door hem ingediende aanvullende mobiliteitsstudie.*

*Deze "aanvullende opmerkingen" zouden een nieuwe element vormen op grond waarvan verzoekende partij meent dat hij gehoord had moeten worden.*

*Evenwel betreft het in casu het gegeven dat er spoorwegwerken hebben plaatsgevonden en er een omleiding werd georganiseerd, op het ogenblik dat de tellingen van verzoekende partij uitgevoerd werden. Dit is absoluut geen "nieuw" gegeven. Dit gegeven was op het ogenblik van de tellingen voor verzoekende partij ontegensprekelijk gekend - de gemeente heeft een brief hierover bezorgd (stuk 31, bijlage) en de werken zijn ook visueel waarneembaar - doch verzoekende partij heeft geoordeeld hiervan geen gewag te moeten maken in de aanvullende mobiliteitsstudie. (stuk 30, bijlage)*

*Verzoekende partij is dan ook slecht geplaatst om verwerende partij "fair play" te verwijten.*

*Dit "gekende" feit verantwoordt dan ook niet dat er nog een bijkomende hoorzitting diende georganiseerd te worden.*

*Verzoekende partij was van dit feit op de hoogte en heeft alle mogelijkheid gehad om hierover -minstens schriftelijk - verweer te voeren.*

*Verzoekende partij verwijst nog naar het gunstig verslag van de PSA d.d. 26.11.2015 en meende op grond hiervan ervan uit te mogen gaan dat het afsluiten van de spoorweg geen impact heeft gehad op de bevindingen van de studie. Dit zou een "rechtmatig vertrouwen" hebben gewekt.*

*Evenwel is dit een standpunt dat volledig voor rekening van verzoekende partij is. Het is duidelijk dat het verslag van de PSA een louter "advies" betreft en dat verwerende partij hier gemotiveerd van af mag wijken.*

*Conclusie : Het derde middel is ongegrond.*

*...*

3.

*De tussenkomen partijen voeren in hun schriftelijke uiteenzetting ten opzichte van het eerste, tweede en derde middel een identieke repliek als ter hoogte van het eerste middel weergegeven.*

4.

De verzoekende partij voegt in haar wederantwoordnota nog toe aan haar betoog:

“ ...

*43. De verzoekende partij leest in het verweer van de Deputatie en de tussenkomende partijen geen elementen die de gegrondheid van het derde middel zouden tegenspreken.*

*44. De stelling van de Deputatie, als zouden de spoorwegwerken een “gekend feit” betreffen waarover de partijen niet aanvullend meer moesten worden gehoord, houdt geen steek. Er is geen enkele regel of beginsel dat impliceert dat een partij niet meer moet worden gehoord, wanneer een bepaald feit hem “gekend” zou zijn. Fundamenteel is dat een partij de gelegenheid moet krijgen om zich op nuttige wijze te verdedigen, hetgeen onder meer impliceert dat hem de gelegenheid wordt geboden om zijn standpunt te laten kennen (of te verduidelijken) omtrent een element dat doorslaggevend wordt geacht om de vergunning te weigeren.*

*Bovendien, als er in hoofde van de verzoekende partij al sprake was van een “gekend feit”, dan was het net dat de spoorwegonderbreking naar haar weten geen invloed had op de bijkomende tellingen. De PSA heeft in dat verband uitdrukkelijk gesteld dat het afsluiten van de spoorweg geen impact had op de bevindingen van de studie. In die omstandigheden was er voor de verzoekende partij evident geen aanleiding om over dit “gekend feit” zelf nog een aanvullend standpunt in te nemen. Zij heeft er integendeel rechtmatig op vertrouwd dat, zo de Deputatie op dit (voor haar doorslaggevend element) alsnog een andersluidend standpunt, zij hierover de verzoekende partij nog eerst zou horen.*

*45. De stelling van de tussenkomende partijen, nl. dat de beweerde afsluiting van de spooroverweg geen essentieel gegeven zou betreffen en dat ook zonder dat gegeven is aangetoond dat de voorgestelde ontsluiting niet zou volstaan, betreft hun eigen beoordeling.*

*Uit de bestreden beslissing (en de verweernota) blijkt overigens duidelijk dat het feit dat dit gegeven niet mee betrokken werd in de mobiliteitsstudie wel degelijk doorslaggevend was om de bijkomende tellingen van de verzoekende partij niet in aanmerking te nemen, zodat het des te meer van belang was dat zij hierover zou worden gehoord.*

*Nu vaststaat dat dit niet is gebeurd, maakt dit de bestreden beslissing onwettig.*

...”

5.

De tussenkomende partijen voeren in hun laatste schriftelijke uiteenzetting ten opzichte van het eerste, tweede en derde middel een identieke redenvoering als ter hoogte van het eerste middel weergegeven.

6.

De verwerende partij voegt in haar laatste nota niets wezenlijks toe aan haar eerder betoog.

## Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partij overweegt in het derde middel samengevat dat de verwerende partij met de bestreden beslissing ten onrechte beslist heeft de administratieve beroepen ontvankelijk en gegrond te verklaren in afwijking van een nieuw verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar en op grond van stukken en (niet-bewezen) feitelijkheden die na de eerste hoorzitting werden voorgelegd, zonder de partijen hierover voorafgaand te horen. De verzoekende partij stelt daar nochtans meerdere malen om te hebben verzocht, namelijk in een brief van 13 oktober 2015, een brief van 10 november 2015 en een e-mail van 23 november 2015.

Het recht om te worden gehoord betekent aldus de verzoekende partij ook het recht om haar visie te laten kennen omtrent nieuwe gegevens die niet eerder aan bod kwamen en waarover de verzoekende partij nog niet eerder haar standpunt heeft laten kennen. De verzoekende partij viseert in het bijzonder de laatste opmerkingen van één van de tussenkomende partijen die er in hebben geresulteerd dat de verwerende partij de bevindingen uit de aangevoerde mobiliteitsstudie naast zich neer heeft gelegd. Een nuttig verweer kon in dit geval – aangezien de verwerende partij nog over een korte termijn beschikte om een beslissing te nemen – slechts mondeling geschieden.

2.

Artikel 4.7.23 VCRO bepaalt:

“ ...

*De deputatie neemt haar beslissing omtrent het ingestelde beroep op grond van het verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar en nadat zij of haar gemachtigde de betrokken partijen op hun verzoek schriftelijk of mondeling heeft gehoord.*

*De Vlaamse Regering kan nadere regelen met betrekking tot de hoorprocedure bepalen.*

...”

De hoorplicht in het geciteerde artikel 4.7.23, §1, lid 1 VCRO betreft een normatieve hoorplicht, waaromtrent de Vlaamse regering vooralsnog geen nadere regels bepaalde, conform de machtiging hiertoe in artikel 4.7.23, §1, lid 2 VCRO. In afwachting van bepalingen in de VCRO of in een uitvoeringsbesluit die de hoorprocedure nader regelen, dient de invulling van de normatieve hoorplicht door verwerende partij te worden getoetst aan de verplichtingen voor het bestuur en de waarborgen voor de belanghebbende op basis van de hoorplicht als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur.

Kenmerkend voor de hoorplicht als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur is dat de belanghebbende de mogelijkheid moet krijgen om opmerkingen te formuleren op het dossier zoals het ter beoordeling voorligt van het bestuur, teneinde op die wijze een voor hem ongunstige beslissing te proberen om te zetten in een gunstige beslissing. Aan de zijde van het bestuur strekt de hoorplicht tot een zorgvuldig onderzoek van de zaak en het inwinnen van alle relevante gegevens, waarbij het bestuur de belanghebbende de mogelijkheid moet bieden om zich te verantwoorden over feiten die hem worden aangewreven. Dit impliceert dat het horen van een belanghebbende, hetzij schriftelijk, hetzij mondeling, nuttig moet gebeuren.

Toegepast op de normatieve hoorplicht van verwerende partij in het kader van het administratief beroep in de reguliere vergunningsprocedure, betekent dit dat een betrokken partij, die vraagt om te worden gehoord dan wel wordt uitgenodigd om te worden gehoord, de gelegenheid moet krijgen om tijdig kennis te nemen van alle relevante gegevens en stukken die verwerende partij als

vergunningverlenende overheid bij de beoordeling van de aanvraag zal betrekken, en om aan verwerende partij haar opmerkingen over de zaak op nuttige wijze toe te lichten.

3.

In het kader van de behandeling van het administratief beroep vonden volgende relevante 'wapenfeiten' plaats:

- (1) een uitgebreide nota van 18 september 2015 van de verzoekende partij naar aanleiding van de ingediende beroepen
- (2) een schriftelijke nota van de tweede tussenkomende partij van 2 oktober 2015 als repliek op het standpunt van de verzoekende partij waarin de tweede tussenkomende partij onder meer de mobiliteitstoets in vraag stelt omwille van onder meer de gehanteerde *modal split* en verkeerstellingen
- (3) een repliek van de vierde tussenkomende partij van 5 oktober 2015 op het standpunt van de verzoekende partij
- (4) een repliek van de derde verzoekende partij van 7 oktober 2015 op het standpunt van de verzoekende partij
- (5) een nota met aanvullende opmerkingen van de verzoekende partij van 7 oktober 2015 met een repliek op wat de aangevoerde onregelmatigheden inzake wat mobiliteitstoets en verplaatsing bushalte betreft
- (6) een repliek van de verzoekende partij van 13 oktober 2015 op onder meer de brief van de tweede tussenkomende partij. Op pagina 11 blijkt dat *"de inschattingen van het bestaande verkeer zijn gebeurd aan de hand van een meting op een donderdag tussen 17 en 18, omdat op dat ogenblik de gewone avondspits samenvalt met de piek voor de handelszaak"*. De verzoekende partij suggereert er ondergeschikt *"om de beslissing van de deputatie over de voorliggende zaak met 1 maand uit te stellen (bijv. naar de zitting van 3 november 2015 of 10 november 2015), ten einde de aanvrager de mogelijkheid te bieden om bijkomende tellingen uit te voeren en de mobiliteitsstudie aan te passen in de door de PSA voorgestelde zin.[...]"* (pagina 12). Zij voegt tevens een brief van De Lijn van 12 oktober 2015 toe
- (7) een hoorzitting van 13 oktober 2015 waarop onder meer de aanvrager en de tweede tussenkomende partij aanwezig was
- (8) een standpunt van de tweede tussenkomende partij in functie van de hoorzitting
- (9) een beslissing van de verwerende partij van 15 oktober 2015 met een verdaging voor aanvullend verslag in functie van aanvullende verkeerstellingen
- (10) een nota van de verzoekende partij van 13 november 2015 met een bijkomende mobiliteitsstudie als bijlage
- (11) een brief van de tweede tussenkomende partij van 17 november 2015 waarin opgenomen werd *"1. Lustellingen. De lustellingen vonden plaats in Vloeiende van 14 oktober t/m 22 oktober. Gelieve te noteren dat de spoorwegovergang in die periode enkele dagen werd afgesloten voor onderhoudswerken zodat er geen doorgaand verkeer mogelijk was (zie brief in bijlage). De gemiddelde intensiteiten vermeld in de mobiliteitsstudie geven dus een foutief beeld"*.
- (12) een aanvullend verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar van 26 november 2015. Het verslag van de PSA vermeldt: *"Door de beroeper werd op de studie gereageerd per mail dd. 17 november 2015. In deze repliek wordt aangegeven dat de bijkomende tellingen plaatsvonden op een ogenblik dat de Vloeiende door werken uitgevoerd in opdracht van Infrabel, onderbroken was ter hoogte van de spoorwegovergang. Uit de bijgeleverde stukken blijkt dat de overweg onderbroken zou zijn geweest van 10 oktober 2015 t.e.m. 17 oktober 2015. De bijkomende mobiliteitsstudie toont echter tellingen aan, die plaatsvonden op dinsdag 20 oktober 2015. Deze datum valt (kort) na de werken aan de*

*spooroverweg. De bijkomende mobiliteitsstudie wordt opgenomen in de beoordeling van de aanvraag; Nu uit deze studie blijkt dat de mobiliteitsimpact kan worden gedragen door de omgeving komt het project voor vergunning in aanmerking.”*

(13) dat aanvullend verslag werd alle partijen per email van 27 november 2015 bezorgd

(14) een repliekbrief van 27 november 2015 van de verzoekende partij op het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar

De bestreden beslissing vermeldt dat *“tijdens de hoorzitting d.d. 13 oktober 2015 werden volgende stukken neergelegd:*

- *Nota (door aanvrager)*
- *Nota (door beroeper)*
- *Foto (door beroeper)*

*De deputatie sluit zich niet aan bij het verslag van de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar van 19 november 2015 gelet op onderstaande motivering en gelet op de tijdens de hoorzitting neergelegde stukken”.*

4.

Uit de bestreden beslissing blijkt dat de verwerende partij kennis heeft genomen van het standpunt van de tweede tussenkomenende partij dat werken aan de spooroverweg plaatsvonden (zie bespreking eerste middel, vierde middelonderdeel).

Met de verwerende partij stelt de Raad vast dat over de omstandigheid dat er werken aan de spooroverweg hebben plaatsgevonden niet aanvullend moest worden gedebatteerd omdat het geen ‘nieuw’ maar een de verzoekende partij ‘gekend’ gegeven (zie stuk 31, brief gemeente) betreft, alleszins de verzoekende partij niet betwist dat zij van de werken aan de spooroverweg op de hoogte was. Het standpunt van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar betreft slechts een ‘advies’, waarvan de verwerende partij op gemotiveerde wijze mag afwijken. Bovendien blijkt dat de verzoekende partij aan de hand van het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar kennis heeft genomen van het standpunt van de tweede tussenkomenende partij dat werken aan de spooroverweg plaatsvonden en de tweede tussenkomenende partij van oordeel is dat de door het studiebureau uitgevoerde verkeerstellingen niet representatief zijn.

Hoewel de Raad meent dat het aangewezen is dat de betrokken partijen (die hierom verzoeken) voorafgaandelijk aan de (door de verwerende partij georganiseerde mondelinge) hoorzitting in kennis worden gesteld van het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar, blijkt dat de verzoekende partij *in casu* alsnog schriftelijk op dit verslag kon repliceren en zij ook van die gelegenheid gebruik heeft gemaakt.

Artikel 4.7.23, §1 VCRO laat de verwerende partij ook toe de partijen schriftelijk te horen. Het aanvullende verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar van 26 november 2015 is bovendien een rechtstreeks gevolg van het verzoek van de verzoekende partij een aanvullende mobiliteitsstudie te mogen bijbrengen, waarvan de verzoekende partij redelijkerwijs kan verwachten dat andere partijen daaromtrent een standpunt zullen wensen in te nemen. Het horen van de partijen door de deputatie impliceert niet dat alle mogelijke vergunnings- of weigeringsmotieven voorafgaandelijk aan de partijen moeten voorgelegd worden. De Raad oordeelt dan ook dat de verzoekende partij zich voldoende heeft kunnen verdedigen.

De verzoekende partij werd mondeling gehoord wat betreft de inhoud van de ingestelde beroepen en het eerste verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar, en schriftelijk wat betreft het aanvullende verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar, waarin tevens het

standpunt van de tweede tussenkomende partij wordt vertolkt. Er werd (uiteindelijk) dan ook (formeel) voldaan aan (het normdoel van) de hoorplicht, zodat verwerende partij op 3 december 2015 kon oordelen met kennis van alle standpunten terzake.

Het middel wordt verworpen.

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

1. Het verzoek tot tussenkomst van het COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN VAN DE GEMEENTE KAPELLEN is ontvankelijk.
2. Het verzoek tot tussenkomst van de heer Alain TRUYTS en mevrouw Ingrid MARTENS is ontvankelijk.
3. Het verzoekschrift tot tussenkomst van mevrouw Hilde BAKSTEEN is ontvankelijk.
4. Het verzoekschrift tot tussenkomst van de heer Steven VAN DER TAELEN en mevrouw Phaedra BEYERS is ontvankelijk.
5. Het verzoekschrift tot tussenkomst van de heer Ioannis GEORGAKOPOULOS en mevrouw Evelyne SCHWARZBICH is ontvankelijk.
6. De Raad verwerpt de vordering tot vernietiging.
7. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 175 euro, ten laste van de verzoekende partij
8. De Raad legt de kosten van de tussenkomst, bepaald op 800 euro, ten laste van de tussenkomende partijen, iedere tussenkomende partij voor 100 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 30 januari 2018 door de derde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de derde kamer,

Yannick DEGREEF

Filip VAN ACKER