

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

## ARREST

van 2 oktober 2018 met nummer RvVb/A/1819/0142  
in de zaak met rolnummer 1516/RvVb/0781/A

Verzoekende partij	de bvba <b>VAN MEENSEL</b>  vertegenwoordigd door advocaat Tom SWERTS, met woonplaatskeuze op het kantoor te 2800 Mechelen, Antwerpsesteenweg 16-18
Verwerende partij	de deputatie van de provincieraad van <b>ANTWERPEN</b>
Tussenkomenende partij	het college van burgemeester en schepenen van de gemeente <b>MEERHOUT</b> , met woonplaatskeuze op het kantoor te 2450 Meerhout, Markt 1

---

### I. BESTREDEN BESLISSING

Verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 5 augustus 2016 de vernietiging van de beslissing van verwerende partij van 9 juni 2016.

Verwerende partij heeft het administratief beroep van verzoekende partij tegen de weigeringsbeslissing van tussenkomenende partij van 14 maart 2016 niet ingewilligd.

Verwerende partij heeft aan verzoekende partij een stedenbouwkundige vergunning geweigerd voor het slopen van een woning en het bouwen van een servicestation op een perceel gelegen te 2450 Meerhout, Bevrijdingslaan 63, met als kadastrale omschrijving afdeling 2, sectie D, nummer 16 H.

### II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

1.  
Tussenkomenende partij verzoekt met een aangetekende brief van 18 oktober 2016 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen. De voorzitter van de Raad laat tussenkomenende partij met een beschikking van 22 november 2016 toe in de debatten.

2.  
Verwerende partij dient geen antwoordnota maar wel het administratief dossier in. Tussenkomenende partij dient een schriftelijke uiteenzetting in. Verzoekende partij dient een toelichtende nota in. Tussenkomenende partij dient een laatste schriftelijke uiteenzetting in.

3.  
De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 30 januari 2018.

Advocaat Alisa KONEVINA *loco* advocaat Tom SWERTS voert het woord voor verzoekende partij. Verwerende partij, hoewel behoorlijk opgeroepen, verschijnt niet op de zitting. De heer Roger VERHEYEN voert het woord voor tussenkomende partij, evenwel zonder geldige volmacht voor te leggen.

4.

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.

Verzoekende partij dient op 4 december 2015 (datum van het ontvangstbewijs) bij tussenkomende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “*het slopen van een woning en het bouwen van een servicestation*”.

2.

Het perceel ligt volgens het gewestplan ‘Herentals-Mol’, vastgesteld bij koninklijk besluit van 28 juli 1978, in woongebied.

3.

Er wordt geen openbaar onderzoek georganiseerd.

Het agentschap Wegen en Verkeer adviseert op 18 juni 2016 voorwaardelijk gunstig.

De gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar adviseert ongunstig.

Tussenkomende partij weigert op 14 maart 2016 de stedenbouwkundige vergunning:

“ ...

*toetsing aan de goede ruimtelijke ordening*

...

*functionele inpasbaarheid*

*Het inplanen van een tankstation in de dorpskern zonder inachtneming van de nodige randvoorwaarden is een versturende factor in het woonbelevens. De omgeving wordt gekenmerkt door eengezinswoningen met zicht op het achterliggend agrarisch landschap.*

*De woongebieden zijn in hoofdzaak bestemd voor woningbouw in het algemeen. Bewoning is bijgevolg de hoofdbestemming van het gebied. Daarnaast kunnen eveneens ook andere inrichtingen, voorzieningen en activiteiten worden toegelaten.*

*Voor inrichtingen bestemd voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf geldt de voorwaarde dat zij slechts toelaatbaar zijn voor zover zij niet wegens de taken van bedrijf die zij uitvoeren moeten worden afgezonderd in een daartoe aangewezen gebied. Er dient dan ook steeds te worden onderzocht of zij bestaanbaar zijn met de bestemming van woongebied, zodat zij de woonfunctie niet verstoren.*

*Een verenigbaarheid met de woonomgeving betekent niet in het minst dat de veiligheid niet in het gedrang komt. Vermits de veiligheid ter plaatse niet kan worden gegarandeerd, dient te worden geconcludeerd dat de aanvraag niet in overeenstemming is met een goede plaatselijke aanleg.*

*Er wordt afbreuk gedaan aan de woonkwaliteit van de aanpalenden en de omgeving.*

*De getroffen maatregelen inzake groenbuffering zijn onvoldoende om de hinder naar de rechtstreeks aanpalende woonkavel afdoende te beperken en om het tankstation in het algemeen voldoende in te kaderen binnen het woonlint.*

*Het rondom voorzien van voldoende brede en kwaliteitsvolle groenbuffers is noodzakelijk om de visuele hinder van het tankstation in de omliggende omgeving te minimaliseren. De bouwplaats blijkt niet over een voldoende oppervlakte te beschikken om de hinder naar de omgeving toe te beperken bij de oprichting van een tankstation. Het terrein blijkt onvoldoende ruim om de gewenste functie op kwalitatieve wijze op te nemen, zonder dat dient beknipt te worden op de groenstroken. De voorgestelde inplanting van het tankstation geeft aanleiding tot overbezetting van het eigendom.*

*Omwille van deze overbezetting van het terrein, de te beperkte groeninkadering alsook door het algemeen karakter van een tankstation, zal het aangevraagde domineren in de omgeving en zal de kwaliteit van de woonomgeving degenereren.*

*De aanvraag is qua karakter en verschijningsvorm niet verenigbaar met de onmiddellijke omgeving en brengt de goede ruimtelijke ordening in het gedrang.*

#### *mobiliteitsimpact*

*Het gemeentebestuur streeft ernaar om de dorpskernen naar de toekomst toe zo veel als mogelijk te vrijwaren van doorgaande verkeersstromen wat rechtstreeks impliceert dat er ook een reductie van de doorgaande verkeersstromen wordt beoogd in de Bevrijdingslaan.*

*Deze toekomstvisie wordt uitgewerkt binnen de werkgroep centrummobiliteit.*

*Het geplande tankstation is een attractiepunt voor wat auto- en vrachtverkeer betreft, wat in tegenspraak is met het streefdoel om de Meerhoutse dorpskernen naar de toekomst toe zo veel mogelijk te vrijwaren van doorgaande verkeersstromen.*

*Het geplande tankstation zal ook door grote vrachtwagens kunnen gebruikt worden.*

*Het kruispunt van de Bevrijdingslaan met de Sportlaan zal in de nabije toekomst heraangelegd worden door het Agentschap Wegen en Verkeer met de bedoeling om ter hoogte van het betrokken perceel een middenberm met een voorsorteerstrook te voorzien om een verbeterde oversteekbaarheid van het kruispunt met Sportlaan te genereren.*

*Door de heraanleg van het kruispunt zal een vlotte en vooral veilige toegang naar het tankstation voor een grote hoeveelheid voertuigen niet gegarandeerd kan worden.*

*Ter hoogte van het perceel is een aanliggend dubbelrichtingsfietspad aanwezig waardoor bij exploitatie van een tankstation op deze locatie, met zowel een in- als een uitrit van 7 m breedte (2 conflictpunten), de kans op ongevallen met fietsers (voornamelijk komende vanuit Meerhout-Centrum) aanzienlijk toeneemt;*

*...*

#### *hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen*

*De dichtstbijzijnde woning zich bevindt op circa 16 meter van het tankstation en circa 21 meter van de verluchtingen van de brandstoftanks. Hierdoor is ernstige overlast voor de buurtbewoners te verwachten.*

*Daarenboven zal het tankstation niet louter geluidsoverlast veroorzaken voor de rechtstreeks aanpalende woning, doch evenzeer voor de voorliggende en andere omliggende woningen. In het bijzonder 's nachts zal het gebruik van het tankstation (met open- en dichtsluande deuren, autoradio, opnieuw starten van wagens) een lawaaihinder veroorzaken die op de voorgestelde wijze (de afmetingen van het perceel, het ontbreken van buffering) moeilijk verenigbaar is met de woonfunctie in de omgeving.*

*Het feit dat de kwaliteit van de woonomgeving reeds is aangetast betekent niet dat geen rekening meer dient gehouden met de draagkracht, integendeel, de woonfunctie primeert in dit gebied, complementaire functies zijn toelaatbaar zolang zij de primaire bestemming niet in het gedrang brengen.*

*In dit gebied is de draagkracht van de omgeving reeds zodanig aangetast dat de bijkomende inplanting van een tankstation niet meer verenigbaar is met de woonfunctie. De bijkomende dynamiek van het hier voorgestelde tankstation zal van dien aard zijn dat het een ontwrichting van de goede ruimtelijke ordening teweeg zal brengen*

*...*

4.

Tegen deze beslissing tekent verzoekende partij op 13 april 2016 administratief beroep aan bij verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 2 juni 2016 om dit beroep niet in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning te weigeren.

Na de hoorzitting van 7 juni 2016 verklaart verwerende partij het beroep op 9 juni 2016 ongegrond en weigert zij de stedenbouwkundige vergunning:

*“ ...*

*De aanvraag is in overeenstemming met de planologische bestemming van het gewestplan*  
*Volgens het vastgestelde gewestplan ... situeert de aanvraag zich in woongebied.*

*...*

*Een dienstverlenende inrichting zoals een tankstation is principieel in overeenstemming met de bestemmingsvoorschriften van het ‘woongebied’.*

*Hieronder, bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening, wordt echter beargumenteerd dat de aanvraag, gelet op de specifieke locatie van de aanvraag, niet in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening.*

*...*

*De aanvraag 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. ... Er wordt dieper ingegaan op de voor de aanvraag noodzakelijke of relevante elementen.*

#### *Omgeving van de aanvraag*

*Het perceel ... situeert zich op de rand van de bebouwde dorpskern van Meerhout, ter hoogte van het T-kruispunt Bevrijdingslaan - Sportlaan. Dit kruispunt bevindt zich op om een tiental meter van het perceel van de aanvraag. De bebouwde dorpskern maakt op deze locatie plaats voor lintbebouwing langsheen de Bevrijdingslaan (gewestweg N102). De N102 kan hier worden beschouwd als een gebiedsontsluitingsweg tussen de dorpskern van Meerhout en Zittaart (een gehucht van Meerhout). Vanuit Zittaart verschaft de N102 toegang tot Geel (via de N126) en tot het industrieterrein 'Hezemeerheide' op de grens tussen Geel en Meerhout.*

*Het links aanpalende perceel (16D) is momenteel onbebouwd. Op het rechts aanpalende perceel (19R) bevindt zich een vrijstaande woning. De percelen aan de overzijde van de Bevrijdingslaan zijn bebouwd met gekoppelde een- en meergezinswoningen (Bevrijdingslaan 64, 68 en 70).*

#### *De aanvraag heeft een negatieve invloed op de plaatselijke verkeersveiligheid*

*Het standpunt van de aanvrager dat het beoogde tankstation een beperkte impact zal hebben de op de huidige verkeersstroom wordt bijgetreden. Het tankstation zal zich hoofdzakelijk richten op het passerend lokaal autoverkeer van en naar de dorpskern van*

*Meerhout. Het tankstation heeft geen nevenfuncties zoals een rustplaats, winkel, restaurant of carwash, die bovenlokaal verkeer kunnen aanzuigen.*

*Er kan in alle redelijkheid worden geoordeeld dat het tankstation een minimale invloed zal hebben op de totale verkeersstroom langs de N102.*

*Dit neemt echter niet weg het perceel van de aanvraag een zeer specifieke ligging heeft:*

- *De Bevrijdingslaan (N102) is een relatief drukke gebiedsontsluitingsweg tussen de dorpskern van Meerhout, Zittaart en Geel.*
- *Het perceel van de aanvraag bevindt zich op een tiental meter van het T-kruispunt Bevrijdingslaan – Sportlaan. De afzonderlijke afrit van het tankstation wordt op 2m van de zijdelingse perceelsgrens voorzien en zal zich na realisatie op ongeveer op 15m van het kruispunt bevinden.*
- *Tussen Zittaart en de dorpskern van Meerhout is de N102 uitgerust met een fietspad. Ter hoogte van de aanvraag loopt er tussen de voorste perceelsgrens en de rijweg een dubbelrichtingsfietspad, dat wordt gebruikt door fietsers die zich van en naar de dorpskern van Meerhout verplaatsen.*
- *Ter hoogste van het T-kruispunt bevinden zich 2 bushaltes van De Lijn, waarvan 1 op een vijftal meter van het kruispunt.*

*Ondanks de beperkte invloed op de huidige verkeersstroom zal het tankstation wel een aanzienlijke hoeveelheid bijkomende verkeersbewegingen genereren en de bestaande verkeersbewegingen beïnvloeden. Het passerend autoverkeer dat het tankstation wenst te gebruiken, zal de site betreden via de afzonderlijke oprit. Autoverkeer dat richting Meerhout rijdt, zal hiervoor rechts moeten afslaan en het fietspad kruisen. Autoverkeer dat richting Zittaart rijdt, zal links moeten afslaan en zowel het tegenovergestelde baanvak als het fietspad kruisen. Klanten die het tankstation hebben gebruikt, zullen de site vervolgens verlaten via de afzonderlijke afrit. Klanten die na gebruik richting Meerhout rijden, zullen hiervoor eerst het fietspad oversteken en vervolgens rechts afslaan. Klanten die richting Zittaart rijden, zullen het fietspad oversteken, vervolgens het baanvak kruisen en dan links afslaan.*

*Het is onaanvaardbaar om een dergelijk aantal bijkomende verkeersbewegingen te genereren en beïnvloeden nabij het betreffende T-kruispunt.*

*Het kruispunt is niet alleen een belangrijk beslissingsmoment voor volgende verkeersdeelnemers die het kruispunt naderen, betreden en verlaten:*

- *autoverkeer dat van en naar Meerhout rijdt en het kruispunt overrijdt;*
- *autoverkeer dat vanuit Meerhout komt en van de Bevrijdingslaan rechts wenst af te slaan naar de Sportlaan;*
- *autoverkeer dat vanuit Zittaart komt en van de Bevrijdingslaan links wenst af te slaan naar de Sportlaan;*
- *fietsverkeer dat van en naar Meerhout rijdt en het kruispunt overrijdt;*
- *fietsverkeer dat van en naar Meerhout rijdt en van het dubbelrichtingsfietspad wenst over te steken naar de Sportlaan;*
- *gebruikers van de bushalte én naderend busverkeer.*

*Het kruispunt is ook een belangrijk verkeerspunt aan de zuidwestelijke rand van de dorpskern. De Sportlaan heeft niet alleen een ontsluitende functie voor de achterliggende woonwijken, maar ook voor het gemeentelijke sportcentrum (voetbalvelden, atletiekpiste, tennisvelden, sporthal en jeugdhuis) van Meerhout. Door de nabijheid van de 2 bushaltes naderen, stoppen en vertrekken er ook frequent lijnbussen.*

*Door de korte afstand tussen het tankstation en het kruispunt komt de zichtbaarheid van het kruispunt voor alle verkeersdeelnemers in het gedrang. Het autoverkeer dat op en van de site rijdt, maakt het onmogelijk voor verkeersdeelnemers om in hun aanloop naar het kruispunt verkeersveilige beslissingen te nemen. Andersom maakt het aantal*

*verkeersbewegingen ter hoogte van het kruispunt het voor de klanten van het tankstation het onmogelijk om verkeersveilige beslissingen te nemen bij het op- en afrijden. Een afstand van 15m tussen het tankstation en het kruispunt is té klein om zowel een veilige en vlotte verkeersafwikkeling van een dergelijk kruispunt te garanderen als het bestaande autoverkeer veilig op en van de site te laten rijden.*

*Tenslotte kan worden opgemerkt dat het tankstation 7 dagen op 7 en 24 uren op 24 geopend zal zijn en bijgevolg op alle momenten van de dag/week een significante impact zal hebben op de plaatselijke verkeersbewegingen.*

*De aanvraag voorziet onvoldoende milderende maatregelen om de hinder naar de aanpalende woningen te beperken tot een aanvaardbaar niveau*

*De belangrijkste geluidsbron van een tankstation is het aan- en afrijdend verkeer. Het meeste geluid wordt immers niet veroorzaakt door de werking van het tankstation zelf, maar door de auto's (en vrachtwagens), die het tankstation oprijden, stoppen, vertrekken en afrijden.*

*Het gewenste tankstation ligt aan een relatief drukke verkeersweg, waar er reeds veel omgevingsgeluid is. Bijgevolg zal de bijkomende geluidsimpact van aan- en afrijdend verkeer overdag beperkt zijn. De geluidshinder van het tankstation, dat 7 dagen op 7 en 24 uren op 24 operationeel is, zal vooral optreden tijdens de nachtperiode, wanneer het geluidsniveau van de omgeving relatief laag is.*

*Deze geluidshinder mag niet onderschat worden, rekening houdend met het aantal tankbeurten dat een tankstation met 5 opstelplaatsen ook 's nachts nog genereert.*

*Het ontbreken van voldoende geluidsmilderende maatregelen (zoals een volwaardig geluidsschermb) volstaat om de nachtrust van de omwonenden meerdere malen per nacht te verstoren.*

*Voorliggende aanvraag voorziet onvoldoende geluidsmilderende maatregelen. De afstand tussen de oprit en de rechts aanpalende woning bedraagt slechts 8m. De in het ontwerp gereserveerde groenstrook is te smal om een effectief geluidsbufferend groenschermb te realiseren. Langs de rechter perceelsgrens is de voorste groenstrook minimaal 70cm en maximaal 5m breed. Over de eerste diepte van 9m, gemeten vanaf de voorste perceelsgrens, is deze strook nooit breder dan 3m. Dergelijk smalle stroken volstaan niet om een volwaardig, bufferend groenschermb te laten groeien naast de oprit.*

*Een maatregel die een structurele oplossing kan bieden voor het verstoren van de nachtrust is nachtelijke sluiting van het station. Deze maatregelen zou echter geen invloed hebben op de mobiliteitsimpact.*

*...*

Dit is de bestreden beslissing.

2.

De met de geweigerde stedenbouwkundige vergunning corresponderende milieuvergunning voor het exploiteren van het tankstation wordt door verwerende partij op 31 maart 2016 eveneens geweigerd. Hiertegen wordt door verzoekende partij administratief beroep aangetekend bij de Vlaamse minister van omgeving, natuur en landbouw, die dit beroep op 21 oktober 2016 gegrond verklaart en een milieuvergunning verleent.

#### **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**

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

## **VI. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN – EERSTE EN TWEEDE MIDDEL**

### *Standpunt van de partijen*

1.

Verzoekende partij voert in het eerste middel de schending aan van de artikelen 4.3.1, §§1, 1°, b) en 2 en 4.7.16 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (hierna: VCRO), van artikel 1, 2° van het besluit van de Vlaamse regering van 5 juni 2009 tot aanwijzing van de instanties die over een vergunningsaanvraag advies verlenen, van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen, en van de formele en materiële motiveringsverplichting en het zorgvuldigheids-, het redelijkheids- en het gelijkheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Zij licht het middel toe als volgt:

“ ...

EN DOORDAT, eerste middelonderdeel, de bestreden beslissing langs de ene kant stelt dat “het standpunt van de aanvrager dat het beoogde tankstation een beperkte impact zal hebben op de huidige verkeersstroom wordt bijgetreden” en dat er kan “in alle redelijkheid worden geoordeeld dat het tankstation een minimale invloed zal hebben op de totale verkeersstroom langs de N102”.

EN DOORDAT het Agentschap Infrastructuur Vlaanderen – Wegen en Verkeer over de aanvraag een gunstig advies heeft uitgebracht op 18 januari 2016 gelet de aanvraag “in overeenstemming is met de algemene en bijzondere voorwaarden”.

EN DOORDAT de bestreden beslissing langs de andere kant wel stelt dat “ondanks de beperkte invloed op de huidige verkeersstroom zal het tankstation wel een aanzienlijke hoeveelheid bijkomende verkeersbewegingen genereren en de bestaande verkeersbewegingen beïnvloeden”.

EN DOORDAT de bestreden beslissing daarenboven stelt dat het onaanvaardbaar is “om een dergelijk aantal bijkomende verkeersbewegingen te genereren en beïnvloeden”.

EN DOORDAT de bestreden beslissing bijgevolg tegenstrijdig is, aangezien er langs de ene kant gesteld wordt dat de aanvraag een “beperkte impact” en een “minimale invloed” zal hebben op de verkeersstroom en er een volmondig positief advies van het Agentschap Infrastructuur Vlaanderen – Wegen en Verkeer voorhanden is, terwijl er langs de andere kant gesteld wordt dat de aanvraag een aanzienlijke hoeveelheid bijkomende verkeersbewegingen zal genereren.

EN DOORDAT, tweede middelonderdeel, de verzoekende partij in diens beroepschrift op p. 2 had opgeworpen dat er aan dezelfde straatzijde reeds tal van zaken zijn gelegen, waardoor de fietsers zich bijzonder bewust zijn van de verkeerssituatie;

EN DOORDAT verzoeker ook op de aanwezigheid van andere winkels, bouwbedrijven, horecazaken, vrije beroepen in de Bevrijdingslaan heeft gewezen;

EN DOORDAT de ligging van talrijke handelszaken en andere bedrijven in de onmiddellijke omgeving van het voorwerp van de aanvraag niet bij de beoordeling van de overeenstemming van het aangevraagde met de goede ruimtelijke ordening werd betrokken. Dit niettegenstaande beroeper hier uitdrukkelijk op heeft gewezen in zijn beroepschrift;

EN DOORDAT de handelszaken en bedrijven zich in een gelijkaardige situatie wat ontsluiting en mobiliteitsimpact betreft bevinden;

EN DOORDAT, de bestreden beslissing geen beschrijving bevat van de onmiddellijke en ruimere omgeving en bijgevolg ook geen toetsing bevat van de overeenstemming van het aangevraagde met de in de onmiddellijke omgeving bestaande toestand;

EN DOORDAT in de onmiddellijke omgeving weldegelijk relevante handelszaken en bedrijven gelegen zijn, die bij de beoordeling van de verwerende partij dienden te worden betrokken;

...  
Toelichting bij het middel

1. Eerste middelonderdeel

...  
Langs de ene kant wordt ... gesteld dat de aanvraag een “beperkte impact” en een “minimale invloed” zal hebben op de verkeersstroom en er een volmondig positief advies van het Agentschap Infrastructuur Vlaanderen – Wegen en Verkeer voorhanden is, terwijl er langs de andere kant gesteld wordt dat de aanvraag een aanzienlijke hoeveelheid bijkomende verkeersbewegingen zal genereren.

Een dergelijke motivering is manifest tegenstrijdig en getuigt niet van een zorgvuldig onderzoek van het dossier.

...  
In casu zijn de motieven van de bestreden beslissing ... tegenstrijdig, aangezien een project niet tegelijkertijd een beperkte impact kan hebben op de verkeersstroom en een aanzienlijke hoeveelheid bijkomende verkeersbewegingen genereren.

Een dergelijke toetsing aan de goede ruimtelijke ordening is onzorgvuldig en kennelijk onredelijk. Gelet het volmondig positieve advies van Agentschap Infrastructuur Vlaanderen – Wegen en Verkeer diende verwerende partij des te concreter motiveren waarom zij acht dat de aanvraag – wat diens ontsluiting en mobiliteitsgevolgen betreft – onverenigbaar zou zijn met de goede ruimtelijke ordening, quod non. Dit is evenwel niet het geval.

...  
De aanvrager benadrukte daarenboven dat in casu slechts een beperkte tankstation wordt aangevraagd, die geen nevenfuncties zoals een rustplaats, winkel, restaurant of carwash heeft. Deze feiten worden bij de motivering betrokken, doch er wordt toch, tegen de feiten van het dossier in, besloten dat de aanvraag een aanzienlijke hoeveelheid bijkomende verkeersbewegingen zou genereren. Begrijpe wie begrijpe kan.

...  
2. Tweede middelonderdeel

11. De verzoekende partij heeft in diens beroepschrift ... opgeworpen dat er aan dezelfde straatzijde van de Bevrijdingslaan reeds tal van andere zaken zijn gelegen, waardoor de fietsers zich bijzonder bewust zijn van de verkeerssituatie.

...  
Al deze zaken zijn gelegen aan dezelfde zijde van de straat als het voorwerp van de bestreden beslissing, beschikken over een parking en genereren eveneens aanzienlijke verkeersbewegingen, waardoor het dubbelrichtingsfietspad door talrijke wagens wordt overgestoken. Daarenboven bevinden Maes Haarden en aannemingsbedrijf Breugelmans



*Bouw & Advies zich eveneens quasi tegenover een T-kruispunt van de Bevrijdingslaan met de Boslaan ...*

*“Maes Haarden” en het aannemingsbedrijf bevinden zich bijgevolg in een zeer gelijkaardige situatie. Hun inplanting en verkeersgenererend effect is te vergelijken met de aangevraagde kleinschalige servicestation, voorwerp van de bestreden beslissing. Beide zaken zijn eveneens gelegen aan dezelfde kant van de weg als het dubbelrichtingsfietspad, wat een gelijkaardig mobiliteitsimpact genereert.*

*...*

*13. Evenwel wordt de ligging van talrijke handelszaken in de onmiddellijke en ruimere omgeving van het voorwerp van de aanvraag - die zich trouwens in zeer gelijkaardige omstandigheden wat ontsluiting en mobiliteitsimpact betreft situeren - niet bij de beoordeling van de overeenstemming van het aangevraagde met de goede ruimtelijke ordening betrokken. Dit niettegenstaande beroeper hier uitdrukkelijk op heeft gewezen in zijn beroepschrift.*

*Overeenkomstig rechtspraak van Uw Raad voor Vergunningsbetwistingen wordt het gelijkheidsbeginsel ... geschonden als in rechte en in feite gelijke gevallen ongelijk zijn behandeld zonder dat daarvoor een objectieve en redelijke verantwoording bestaat.*

*...*

*14. Er dient erop te worden gewezen dat de bestreden beslissing geen omschrijving van voormelde relevante onmiddellijke noch ruimere omgeving bevat en bijgevolg een schending vormt van art. 4.3.1, §2, 2° VCRO.*

*...*

*Bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening in de zin van artikel 4.3.1. § 2, 1e lid, 1° VCRO, dient de vergunningverlenende overheid rekening te houden met de in de omgeving bestaande toestand. Dit toetsingskader dient evenwel beperkt te worden tot de voor het individueel dossier "relevante in de omgeving bestaande toestand". Hetgeen relevant is voor een bepaald dossier wordt beoordeeld op grond van de specifieke gegevens van het dossier en de criteria, vermeld in artikel 4.3.1, § 2, 1e lid, 1° VCRO. In casu is de ontsluiting van de handelszaken en andere bedrijven in de omgeving een relevant element, dit des te meer gelet hun grote aantal en gelijkaardige mobiliteitsimpact en ontsluitingswijze – over het dubbelrichtingsfietspad en in de onmiddellijke nabijheid van een bushalte en een T-kruising.*

*...*

*De bestreden beslissing bevat echter geen omschrijving van de in de onmiddellijke omgeving relevante ontsluitingssituatie en laat na om een beoordeling van de overeenstemming met de in de onmiddellijke omgeving bestaande toestand door te voeren. Ook een omschrijving van de ruimere omgeving wordt niet weergegeven.*

*Uit de bestreden beslissing moet daarenboven blijken dat het bestuur de grieven van beroeper bij zijn beoordeling heeft betrokken en waarom de argumenten niet werden aangenomen.*

*...*

*De omgeving kenmerkt zich door winkels, horeca, bedrijven, zelfstandigen, aannemersbedrijven met een aan het voorwerp van de aanvraag vergelijkbare mobiliteitsimpact en gelijkaardige ontsluitingssituatie (de aanwezigheid van een parking op eigen terrein, de noodzaak om de dubbelrichtingsfietspad over te steken om het terrein te bereiken, de ligging aan een T-kruispunt, de ligging aan een bushalte,...).*

*Deze onmiddellijke omgeving is weldegelijk relevant, gezien onder meer het voorwerp van de aanvraag - zijnde een handelszaak met gelijkaardige impact en ontsluiting. De aanvraag dient dan ook getoetst te worden aan handelszaken en bedrijven met een gelijkaardige mobiliteitsimpact en ontsluitingswijze, gelegen in de omgeving.*

*Het niet toetsen aan deze handelszaken en bedrijven vormt eveneens een schending van het gelijkheidsbeginsel. Dit aangezien zodanig in rechte en in feite gelijke gevallen ongelijk zijn behandeld zonder dat daarvoor een objectieve en redelijke verantwoording bestaat.*

*Het is duidelijk dat de onmiddellijke evenals de ruimere omgeving weldegelijk bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening dienden te worden betrokken. ...*

Zij voegt hieraan in haar toelichtende nota nog het volgende toe:

*“ ...*

*Weerlegging van het standpunt van de tussenkomende partij ...*

*1. Eerste middelonderdeel*

*22. De tussenkomende partij ... stelt ... dat er geenszins sprake kan zijn van een tegenstrijdige houding door de verwerende partij, wanneer die spreekt over verkeersstromen en verkeersbewegingen.*

*Deze termen zouden wijzen op verschillende situaties, die los van elkaar staan. De verkeersstroom zou daarbij niet gewijzigd worden door de installatie van het tankstation, aangezien het geen bijkomend verkeer zou aantrekken, gezien de focus op lokaal verkeer. De verkeersbewegingen zouden echter wel vermeederen en potentieel gevaarlijk zijn, aangezien meer voertuigen manoeuvres zouden uitvoeren, waaronder het oversteken van een tweerichtingsfietsstrook.*

*Echter kan deze argumentatie geenszins de onduidelijkheid van de bestreden beslissing ontkrachten.*

*Ten eerste heeft de verwerende partij zelf geen uitleg gegeven bij deze termen. ...*

*Er kan maar één partij uitleggen hoe sommige terminologie juist begrepen moet worden, en dat is de partij die de woorden op papier heeft gezet. Laat deze partij dit na, dan blijft de onduidelijkheid omtrent de terminologie, en blijft de tegenstrijdigheid van de bestreden beslissing onaangetast staan. Het is niet aan een tussenkomende partij om ... een intentieproces te voeren van wat de verwerende partij al dan niet bedoelde. ....*

*De bedenkingen die supra zijn opgenomen aangaande de tegenstrijdigheid in de beslissing en de onduidelijkheid in de terminologie, blijven aldus terecht onaangetast en onverminderd staan in hoofde van verzoeker.*

*...*

*2. Tweede middelonderdeel*

*23. In tegenstelling tot wat de tussenkomende partij zou beweren is een kleinschalig servicestation, zoals verzoeker wenst in te planten in de Bevrijdingsstraat, wel degelijk vergelijkbaar qua mobiliteitsimpact met andere handelaars en dienstverleners in de omgeving.*

*Daarbij wordt door de tussenkomende partij over het hoofd gezien dat, louter op grond van mobiliteitsimpact, het aannemingsbedrijf Breugelmans Bouw & Advies en Maes Haarden, rond hetzelfde T-kruispunt zijn gelegen alwaar het tankstation potentieel zou komen te liggen. Deze handelspanden werden wél vergund, doch het bedrijf van verzoeker mag er niet komen. Dit is strijdig met het gelijkheidsbeginsel. Daarenboven worden deze handelspanden niet bij de beoordeling betrokken. Dit niettegenstaande de argumentatie van verzoeker hieromtrent in diens beroepsschrift.*

*Maes Haarden beschikt daarenboven over een grote toonzaal en ruime parking. Evenwel werd dit bedrijf zonder meer vergund, in de onmiddellijke omgeving en aan dezelfde baan waar het voorwerp van de bestreden beslissing is gelegen. ...*

*Er is dus wel degelijk sprake van een situatie van twee maten en twee gewichten. De bestreden beslissing houdt onvoldoende rekening met de concrete elementen van de omringende percelen, en faalt aldus naar recht.*

24. Hierbij kan nog worden benadrukt dat in de verleende milieuvergunning dd. 21 oktober 2016 weldegelijk onder meer werd geoordeeld dat ...

Bijgevolg heeft de bevoegde minister - in tegenstelling tot de verwerende partij - de verschillende handelszaken in de omgeving bij diens beoordeling betrokken om te besluiten dat de aanvraag weldegelijk in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening.

...

De door de tussenkomende partij ... geciteerde passages uit de bestreden beslissing overtuigen daarenboven geenszins. Uit de geciteerde bepalingen blijkt allerm minst dat verwerende partij de in de onmiddellijke en ruimere relevante omgeving aanwezige handelszaken met een gelijkaardige mobiliteitsimpact heeft onderzocht en bij de beoordeling heeft betrokken ...

25. Daarenboven kan worden opgemerkt dat ... tussenkomende partij ook gewag gemaakt wordt ... van het verkeersaanzuigend effect van een tankstation ...

Evenwel stelde tussenkomende partij bij de behandeling van het eerste middelonderdeel ... nog dat de tankstation geen aanvullend verkeer zou aanzuigen ...

...

26. Aangaande dit beweerdelijk verkeersaantrekkend effect kan nog het volgende worden opgemerkt. De aanvraag betreft een klein tankstation, gericht op enkel passerend en lokaal verkeer. Om het aanzuigeffect tevens nog verder te verkleinen, en de overlast aldus te minimaliseren, is er gekozen om geen bijkomende diensten (winkel, restaurant, carwash,...) aan te bieden op deze locatie. Bestuurders op zoek naar deze diensten moeten aldus niet naar dit tankstation komen, waardoor enig te verwachten aanzuigeffect fors zal verminderen.

Tevens zou dit tankstation geenszins de enige in de omgeving zijn, waardoor de vraag naar brandstoffen onder lokaal verkeer verdeeld zal worden ...

...”

Verzoekende partij voert in het tweede middel de schending aan van de artikelen 4.3.1, §§1, 1° en 2 en 4.2.19, §1 VCRO. Zij licht het middel toe als volgt:

“ ...

EN DOORDAT de bestreden beslissing stelt dat het tankstation 7 dagen op 7 en 24 uren op 24 geopend zal zijn en bijgevolg op alle momenten van de dag/week een significante impact zal hebben op de plaatselijke verkeersbewegingen.

EN DOORDAT de bestreden beslissing eveneens stelt dat “een maatregel die een structurele oplossing kan bieden voor het verstoren van de nachtrust is nachtelijke sluiting van het station”.

EN DOORDAT de bestreden beslissing niet onderzoekt of deze maatregel, zijnde het opleggen van bepaalde sluitingsuren, een oplossing zou kunnen vormen voor de beweerdelijk significante mobiliteitsimpact van het tankstation.

...

Toelichting bij het middel

...

16. De bestreden beslissing bevat een bepaalde beoordeling van de overeenstemming van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening. Evenwel is de beoordeling duidelijk onvolledig en onzorgvuldig doorgevoerd.

De bestreden beslissing stelt op p. 11 dat het tankstation 7 dagen op 7 en 24 uren op 24 geopend zal zijn en bijgevolg op alle momenten van de dag/week een significante impact zal hebben op de plaatselijke verkeersbewegingen.

Dit vormt een doorslaggevend weigeringsgrond van de vergunningsaanvraag.

*Daarenboven stelt de bestreden beslissing op p. 11 eveneens dat “een maatregel die een structurele oplossing kan bieden voor het verstoren van de nachtrust is nachtelijke sluiting van het station”.*

*Evenwel onderzoekt de bestreden beslissing niet verder of de nachtelijke sluiting van het tankstation geen oplossing zou kunnen vormen voor de beweerdelijk significante impact van het tankstation op de plaatselijke verkeersbewegingen.*

*De bestreden beslissing suggereert bijgevolg een oplossing voor de aangekaarte problematiek, zijnde het opleggen van bepaalde vaste sluitingsuren. Deze oplossing wordt echter niet verder onderzocht noch toegepast.*

*Wie A zegt moet B zeggen. Evenwel laat verwerende partij na om te onderzoeken of bepaalde vaste sluitingsuren, bijvoorbeeld ‘s nachts of tijdens de piekuren, geen afdoende oplossing zouden kunnen vormen voor de beweerdelijke mobiliteitsproblematiek.*

*Langs de ene kant suggereert verweerder een oplossing voor het probleem, doch langs de andere kant past verweerder deze oplossing niet toe noch onderzoekt of deze afdoende zou zijn. Een dergelijke werkwijze is kennelijk onredelijk en manifest onzorgvuldig.*

*Nochtans bepaalt art. 4.3.1, §1 VCRO uitdrukkelijk dat in geval de aanvraag in strijd bevonden wordt met bijvoorbeeld de goede ruimtelijke ordening - quod in casu - het vergunningverlenende bestuursorgaan de vergunning toch kan 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 ...*

*In onderhavig geval blijkt uit de bestreden beslissing dat de overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening op het vlak van de mobiliteitsimpact gewaarborgd kan worden door het opleggen van een voorwaarde, zijnde bepaalde vaste sluitingsuren voor het tankstation. Evenwel laat verweerder na om enige voorwaarden aan het bestreden besluit te verbinden, om de aanvraag vooralsnog in overeenstemming te brengen met de goede ruimtelijke ordening en de vergunning vooralsnog te verlenen.*

*...*

*Verweerder liet in casu echter na om een zorgvuldig onderzoek van het dossier door te voeren. Dit aangezien de bestreden beslissing niet onderzoekt of een aangekaarte oplossing - zijnde de vaste sluitingsuren van het servicestation - in casu effectief kunnen worden opgelegd en effectief een oplossing zouden kunnen vormen voor de beweerdelijke significante mobiliteitsimpact.*

*De bestreden beslissing motiveert evenmin om welke reden de voorwaarde van de vaste sluitingsuren - die een oplossing zou kunnen bieden voor de beweerdelijk significante mobiliteitsimpact van het project - in casu niet wordt opgelegd. Het opleggen van voorwaarden is nochtans voorzien in art. 4.3.1, §1 juncto art. 4.2.19, §1 VCRO.*

*...”*

Zij voegt hieraan in haar toelichtende nota nog het volgende toe:

*“ ...*

*Van een zorgvuldige vergunningverlenende overheid kan worden verwacht dat, indien wordt verwezen naar de mogelijkheid om voorwaarden te verbinden aan een vergunning, ook van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt, of minimum minimorum aan de aanvrager duidelijk wordt gemaakt waarom er geen gebruik is gemaakt van de mogelijkheid.*

*29. De bestreden beslissing stelt op p. 11 dat het tankstation 7 dagen op 7 en 24 uren op 24 geopend zal zijn en bijgevolg op alle momenten van de dag/week een significante impact zal hebben op de plaatselijke verkeersbewegingen.*

*Dit vormt een doorslaggevend weigeringsgrond van de vergunningsaanvraag.*

*Daarenboven stelt de bestreden beslissing op p. 11 eveneens dat “een maatregel die een structurele oplossing kan bieden voor het verstoren van de nachtrust is nachtelijke sluiting van het station”.*

*Evenwel onderzoekt de bestreden beslissing niet verder of de nachtelijke sluiting van het tankstation geen oplossing zou kunnen vormen voor de beweerdelijk significante impact van het tankstation op de plaatselijke verkeersbewegingen.*

*De bestreden beslissing suggereert bijgevolg een oplossing voor de aangekaarte problematiek, zijnde het opleggen van bepaalde vaste sluitingsuren. Deze oplossing wordt echter niet verder onderzocht noch toegepast.*

*...*

*30. De bestreden beslissing motiveert dan ook allerminst om welke reden de voorwaarde van de vaste sluitingsuren - die een oplossing zou kunnen bieden voor de beweerdelijk significante mobiliteitsimpact van het project - in casu niet wordt opgelegd. ...*

*...”*

2.

Tussenkomen de partij betwist de gegrondheid van het eerste middel als volgt:

*“ ...*

*De stelling van verzoekende partij dat de bestreden beslissing tegenstrijdig zou zijn, kan geenszins gevolgd worden. Het klopt dat verwerende partij in de bestreden beslissing enerzijds stelt dat het beoogde tankstation een beperkte impact of minimale invloed zal hebben op de huidige en totale verkeersstroom langs de N102 en anderzijds van mening is dat het tankstation wel een aanzienlijke hoeveelheid bijkomende verkeersbewegingen zal genereren alsook de bestaande verkeersbewegingen zal beïnvloeden.*

*Echter is deze motivering in geen geval tegenstrijdig. Verwerende partij maakt immers zeer duidelijk gebruik van verschillende woorden, nl. verkeersstroom en verkeersbewegingen, met als doel te wijzen op de verschillende inhoud en draagwijdte ervan. Deze woordkeuze is uiteraard zeer bewust gedaan en wordt doorheen de volledige bestreden beslissing consequent toegepast.*

*Verkeersstroom en verkeersbewegingen wijzen immers op verschillende te onderscheiden situaties; beide termen zijn niét onderling inwisselbaar. Ter ondersteuning van deze onderscheiden begrippen heeft verwerende partij in de bestreden beslissing bovendien gebruik gemaakt van de woorden ‘ondanks’ en ‘wel’, die het onderscheid nogmaals benadrukken. Bovendien illustreert verwerende partij de draagwijdte van de gebruikte begrippen aan de hand van concrete voorbeelden en situaties gebaseerd op de specifieke, concrete lokale problematiek.*

*Met ‘weinig impact of invloed op de huidige en totale verkeersstroom’ doelt verwerende partij op het feit dat het totale passerende verkeer op de N102 waarlangs het aangevraagde tankstation is gelegen weinig zal toenemen omwille van de komst van het tankstation omdat het tankstation voornamelijk gericht is op het (nu al) passerende verkeer.*

*De aanzienlijke toename van de verkeersbewegingen duidt dan weer op de toename van het afslaand verkeer dat toegang neemt tot het tankstation en weer vertrekt (uitgevoerde manoeuvres ter hoogte van het tankstation) en de toename van conflictsituaties tussen verschillende weggebruikers.*

*Het is perfect te verklaren dat beide tendensen zich tesamen voordoen. Door de komst van het tankstation zal het doorgaand verkeer op de N102 niet aanzienlijk toenemen, maar het verkeer dat de N102 passeert zal wel aanzienlijk meer manoeuvres uitvoeren om het*

tankstation te bereiken en te verlaten. De motivering van verwerende partij dat "Ondanks de beperkte invloed op de huidige verkeersstroom zal het tankstation wel een aanzienlijke hoeveelheid bijkomende verkeersbewegingen genereren en de bestaande verkeersbewegingen beïnvloeden." is dus geenszins tegenstrijdig.

Bovendien kan niet ingezien worden waarom deze motivering tegenstrijdig zou zijn met het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer. (stuk 4) Dit advies heeft immers op geen enkele manier betrekking op het mobiliteitsaspect ten gevolge van de ligging van het aangevraagde langsheen een gewestweg. Het advies beperkt zich immers tot het opsommen van de bijzondere voorwaarden en het vaststellen dat de aanvraag in overeenstemming is met de algemene en bijzondere voorwaarden. De bijzondere voorwaarden hebben enkel betrekking op de inplanting t.o.v. de gewestweg en het toelaatbare peil van de dorps. De gevolgen van het aangevraagde op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid op en rond de gewestweg komt geenszins aan bod; zelfs zou men uit het betrokken advies hieromtrent geen impliciet gunstig advies kunnen afleiden. Er kan dan ook niet ingezien worden in welke zin de bestreden beslissing tegenstrijdig is met het advies van het Agentschap voor Wegen en Verkeer.

Nu vaststaat dat de motivering in de bestreden beslissing inzake mobiliteit, vertaald aan de hand van de relevante begrippen verkeersstroom en verkeersbewegingen, op geen enkele manier tegenstrijdig is, noch intern noch in functie van het advies van het Agentschap voor Wegen en Verkeer, kan niet ingezien worden hoe deze motivering onzorgvuldig of kennelijk onredelijk zou zijn. Er is immers niet, zoals verzoekende partij beweert, vertrokken van inherent tegenstrijdige premisses.

Bovendien kan deze motivering op zich als afdoende beschouwd worden. Het is geen vage bewering. De stelling is gebaseerd op een zorgvuldig onderzoek en zorgvuldige beoordeling van de concrete feitelijke omstandigheden ter plaatse. Bovendien was de mobiliteitsproblematiek ook voor tussenkomende partij en voor de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar doorslaggevend om de gevraagde vergunning te weigeren. De verschillende bij de vergunningverlening betrokken bestuursorganen delen aldus dezelfde mening. Er kan dan ook niet ingezien worden hoe een dergelijke beoordeling als onredelijk zou moeten worden beschouwd.

In het tweede middelenonderdeel gaat verzoekende partij in op het vermeende ontbreken van een omschrijving van de onmiddellijke en ruimere omgeving alsook niet betrekken van de aanwezigheid van talrijke handelszaken in de omgeving bij de beoordeling van de overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.

...

Er dient vastgesteld te worden dat verzoekende partij in haar verzoekschrift geenszins concrete en precieze feiten aanhaalt om de vermeende schending van het gelijkheidsbeginsel aan te tonen. Hoewel verzoekende partij opwerpt dat dit in casu voldoende aangetoond is ... is in het verzoekschrift geen enkele concrete vergelijking aangegeven, laat staan aangetoond dat de gevallen waarnaar verwezen wordt en waarmee vergeleken wordt afkomstig zijn van en vergund werden door de verwerende partij.

Verzoekende partij somt in het verzoekschrift weliswaar een aantal handelszaken in de omgeving van het aangevraagde op en stelt algemeen dat deze gelijkaardig zijn wat ontsluiting en mobiliteitsimpact betreft, maar deze opsomming mist de noodzakelijke concreetheid. Nog los van de vraag of deze loutere opsomming beschouwd kan worden als een met voldoende concrete gegevens aantonen dat de naar voren geschoven voorbeelden handelen over een voldoende vergelijkbare situatie ... zal Uw Raad moeten vaststellen dat verzoekende partij op geen enkele manier aantoont dat de voorbeelden waarnaar verwezen wordt enerzijds vergunde situaties zijn en anderzijds vergund zijn door dezelfde vergunningverlenende overheid. Nu dit bewijs niet voorligt moet dan ook worden geconcludeerd dat verzoekende partij nalaat afdoende te bewijzen dat het gelijkheidsbeginsel is geschonden.

*De door verzoekende partij aangehaalde voorbeelden zijn qua mobiliteitsprofiel en verkeersaantrekkingskracht geenszins vergelijkbaar met het onderwerp van de aanvraag, een tankstation. Een tankstation is in essentie gericht op autoverkeer, de hele dag (en nacht) door, met pieken tijdens de spitsuren. Ter hoogte van een tankstation gebeuren zeer veel manoeuvres wat tot heel wat conflictsituaties leidt. Uiteraard zullen dergelijke conflictsituaties zich ook voordoen bij de andere handelszaken in de buurt, maar lang niet zo frequent. ...*

*...  
De bestreden beslissing bevat wel degelijk een omschrijving van de relevante omgeving van de aanvraag. ...*

*Er kan dus gesteld worden dat verwerende partij in de bestreden beslissing afdoende de relevante omgevingskenmerken en -factoren heeft omschreven op basis waarvan ze een beslissing over het aangevraagde genomen heeft. Het mag duidelijk zijn dat de specifieke mobiliteitsaspecten en -kernmerken van de aanvraag van doorslaggevend belang waren om de vergunning te weigeren. Dit niet alleen voor verwerende partij, maar ook voor tussenkomende partij ... en de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar. Verwerende partij heeft dus de relevante omgeving afdoende omschreven en op basis daarvan in alle redelijkheid kunnen besluiten tot weigering van de stedenbouwkundige vergunning.*

*...”*

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

*“ ...*

*Tussenkomende partij heeft niét de begrippen ‘verkeersstromen’ en ‘verkeersbewegingen’ gedefinieerd, maar wel énkél en alleen de draagwijdte van deze begrippen nog wat meer toegelicht, om op die manier ontegensprekelijk aan te tonen dat de bestreden beslissing die rond deze begrippen is opgebouwd op geen enkele wijze als intern tegenstrijdig moet worden beschouwd.*

*De begrippen ‘verkeersstromen’ en ‘verkeersbewegingen’ zijn geen ongebruikelijke begrippen in het kader van mobiliteitsstudies en mobiliteitsbeoordelingen. Ook in de bestreden beslissing worden ze in die context gebruikt. Gebruikelijke termen, die bovendien in de gebruikelijke betekenis worden gebruikt, hoeven niet gedefinieerd of omschreven te worden. Er kan van eenieder verwacht worden dat dergelijke terminologie in de gebruikelijke betekenis wordt begrepen. De draagwijdte die tussenkomende partij aan de gebruikte begrippen geeft, is bovendien heel gebruikelijk en logisch; elk redelijk denkend persoon zou deze begrippen op die manier interpreteren.*

*Bovendien kan niet betwist worden dat de bestreden beslissing dan misschien geen definitie in de strikte zin omvat, maar wel aan de hand van concrete voorbeelden de beoogde draagwijdte van de begrippen duidelijk maakt ...*

*Ook dient nogmaals benadrukt te worden dat verwerende partij, door in de bestreden beslissing gebruik te maken van de begrippen “ondanks” en “zal wel”, voldoende duidelijk aangeeft dat de termen ‘verkeersstroom’ en ‘verkeersbewegingen’ een verschillende draagwijdte hebben.*

*De motivering in de bestreden beslissing is dus geenszins intern tegenstrijdig.*

*Verder in de toelichtende nota stelt verzoekende partij - totaal onterecht - dat tussenkomende partij in haar schriftelijke uiteenzetting zelf tegenstrijdigheden zou opwerpen en dat dit des te meer bewijst dat de bestreden beslissing behept is met een duidelijke tegenstrijdige motivering.*

*Deze beweringen van verzoekende partij zijn totaal onterecht en zijn gebaseerd op een (bewust) verkeerde interpretatie van de woorden van tussenkomende partij.*

...  
Met de zinsnede “Een tankstation is in essentie gericht op autoverkeer (...)” heeft tussenkomende partij op geen enkele manier een verkeersaanzuigend effect van een tankstation bedoeld. Gelezen in de volledige context is het duidelijk dat tussenkomende partij hiermee wilde aangeven dat, anders dan de andere handelszaken in de buurt, een tankstation exclusief autoverkeer met zich meebrengt ...; de andere handelszaken kennen een gedifferentieerder mobiliteitsprofiel, deze handelszaken zullen ook voor een groot deel bezocht worden door voetgangers en fietsers.  
...”

Tussenkomende partij betwist de gegrondheid van het tweede middel als volgt:

“...  
Artikel 4.2.19 VCRO houdt slechts een mogelijkheid in voor het vergunningverlenend bestuursorgaan om voorwaarden te verbinden aan een stedenbouwkundige vergunning, doch geen verplichting. Ook de formulering van artikel 4.3.1, §1 VCRO gaat uit van een mogelijkheid en geen verplichting.

*De beslissing om al dan niet voorwaarden op te leggen om een aanvraag in overeenstemming te brengen met een bindend advies, de voorschriften en/of de goede ruimtelijke ordening, behoort tot de discretionaire bevoegdheid van het vergunningverlenend bestuursorgaan. Bovendien gaat de motiveringsplicht van het vergunningverlenende bestuur niet zo ver dat het zich moet verantwoorden waarom het een vergunningsaanvraag die niet in overeenstemming is met vb. de goede ruimtelijke ordening toch niet vergunt door het opleggen van voorwaarden.*

*Verwerende partij had dus de mogelijkheid om de vergunning te weigeren in plaats van een voorwaardelijke vergunning te verlenen. De motieven die aan de weigeringsbeslissing ten grondslag liggen – hoofdzakelijk de mobiliteitsproblematiek omwille van de specifieke ligging en het specifieke verkeersaantrekkingsprofiel van het tankstation en daarnaast ook onvoldoende milderende maatregelen om (geluids)hinder voor de omwonenden te beperken - zijn voldoende draagkrachtig en kunnen de bestreden beslissing in alle redelijkheid verantwoorden. Omwille van de verregaande impact van het aangevraagde op de mobiliteit en de omgeving is het niet onredelijk dat verwerende partij besloten heeft om de vergunning te weigeren. Overeenkomstig artikel 4.3.1, §1 VCRO dient een vergunning immers geweigerd te worden als deze niet in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening, beoordeeld op basis van de relevante aandachtspunten en criteria zoals mobiliteit en hinder.*

*Bovendien kan de vraag gesteld worden of de door verzoekende partij gesuggereerde voorwaarde, nl. het opleggen van bepaalde vaste sluitingsuren 's nachts en tijdens de piekuren, wel de toets van artikel 4.2.19, §1 VCRO zou doorstaan en of deze wel als redelijk en in verhouding tot de vergunde handelingen kunnen worden beschouwd. Laat staan of verzoekende partij een dergelijke voorwaarde zou aanvaarden. Hoewel deze vraag in casu niet aan de orde is, ondersteunt ze toch de keuze van verwerende partij om de vergunning te weigeren in plaats van voorwaardelijk te vergunnen.*

*Verwerende partij heeft dus niet kennelijk onredelijk of onzorgvuldig besloten tot het weigeren van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning in plaats van het toekennen van een vergunning onder voorwaarden.*  
...”

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

“... wenst tussenkomende partij nogmaals te benadrukken dat het opleggen van voorwaarden om het aangevraagde in overeenstemming te brengen met het recht en/of de goede ruimtelijke ordening geenszins een verplichting is en volledig tot de discretionaire beoordelingsbevoegdheid van de vergunningverlenende overheid behoort. De verplichtingen



*van de vergunningverlenende overheid gaan ook niet zo ver dat de verwerende partij moet motiveren waarom niet gekozen wordt voor het opleggen van o.a. voorwaarden.*

*...*

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

Verzoekende partij betwist in beide middelen in essentie de degelijkheid van de beoordeling door verwerende partij van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening, inzonderheid wat betreft het relevante aandachtspunt inzake de mobiliteitsimpact.

In het eerste middel stelt zij in een eerste onderdeel dat de bestreden beslissing tegenstrijdige motieven bevat, doordat er enerzijds wordt overwogen dat de aanvraag een beperkte impact en een minimale invloed zal hebben op de verkeersstroom, en anderzijds dat de aanvraag een aanzienlijke hoeveelheid bijkomende verkeersbewegingen zal genereren, terwijl er een gunstig advies voorligt van Wegen en Verkeer. In een tweede onderdeel stelt zij dat de bestreden beslissing, in het licht van de argumentatie in haar beroepschrift, ten onrechte nalaat om de in de onmiddellijke omgeving gelegen handelszaken met een gelijkaardige ontsluitings- en mobiliteitsproblematiek te omschrijven en bij de beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening te betrekken. In het tweede middel stelt zij dat verwerende partij ten onrechte niet onderzocht en motiveerde in hoeverre het opleggen van een voorwaarde houdende bepaalde sluitingsuren tijdens de nacht een oplossing kan bieden voor de weerhouden mobiliteitsproblematiek, teneinde de aanvraag alsnog in overeenstemming te brengen met de goede ruimtelijke ordening.

2.

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

*‘§1. Een vergunning wordt geweigerd:*

*1° indien het aangevraagde onverenigbaar is met:*

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

*b) een goede ruimtelijke ordening;*

*...*

*In de gevallen, vermeld in het eerste lid, 1° ... 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.*

*...*

*§2. De overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld met inachtneming van volgende beginselen:*

*1° het aangevraagde wordt, voor zover noodzakelijk of relevant, 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, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4;*

*2° het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand ...’*

Op basis van geciteerd artikel dient verwerende partij als vergunningverlenende overheid op concrete wijze, en met inachtneming van de adviezen en de argumentatie in het beroepschrift, te

onderzoeken of de aanvraag beantwoordt aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening, waarbij zij de noodzakelijke of relevante aandachtspunten en criteria bij haar beoordeling dient te betrekken. Zij dient daarbij in de eerste plaats rekening te houden met “*de in de omgeving bestaande toestand*”. Dit betreft de voor het dossier “*relevante*” in de omgeving bestaande toestand, rekening houdend met de specifieke gegevens van het dossier en met de aandachtspunten en criteria in artikel 4.3.1, §2, lid 1, 1° VCRO die, voor zover noodzakelijk of relevant, voor het aangevraagde dienen te worden onderzocht. Gelet op het voorwerp en de ligging van de aanvraag, betreffen de voor het aangevraagde te onderzoeken noodzakelijke of relevante aandachtspunten en criteria *in casu* inzonderheid de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact en de hinderaspecten. De relevante in de omgeving bestaande toestand betreft inzonderheid de omliggende percelen en openbare wegen.

De Raad kan zijn beoordeling van de eisen van de goede ruimtelijke ordening niet in de plaats stellen van die van de vergunningverlenende overheid. In de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidsstoezicht is hij enkel bevoegd om na te gaan of verwerende partij de haar ter zake toegekende appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend, met name of zij is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of zij deze correct heeft beoordeeld en of zij op grond daarvan in redelijkheid tot haar -bestreden- beslissing is kunnen komen. Een kennelijk onredelijke beslissing zal slechts voorliggen wanneer de Raad vaststelt dat de beslissing van verwerende partij dermate afwijkt van het normaal te verwachten beslissingspatroon, dat het ondenkbaar is dat een ander zorgvuldig handelend bestuur, in dezelfde omstandigheden, tot dezelfde besluitvorming zou komen. Om te voldoen aan de formele motiveringsplicht dient verwerende partij in haar -bestreden- beslissing duidelijk de met de goede ruimtelijke ordening verband houdende redenen op te geven waarop zij haar beslissing steunt, derwijze dat het de belanghebbende mogelijk is met kennis van zaken tegen de beslissing op te komen. De opgegeven motieven moeten afdoende zijn.

3.

Uit de bestreden beslissing blijkt dat verwerende partij de aanvraag weigert omwille van de onverenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening. Zij besluit hiertoe op basis van twee (determinerende) motieven, met name enerzijds de negatieve invloed van de aanvraag op de plaatselijke verkeersveiligheid, en anderzijds de vaststelling dat de aanvraag onvoldoende milderende maatregelen voorziet om de (geluids)hinder naar de aanpalende woningen te beperken tot een aanvaardbaar niveau.

Indien de bestreden beslissing op verschillende (determinerende) weigeringsmotieven steunt, die deze beslissing (met name de onverenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening) elk op zich kunnen verantwoorden, dient verzoekende partij de onwettigheid aan te tonen van alle motieven opdat tot vernietiging kan worden overgaan wegens gebrek aan deugdelijke motivering. De ontstentenis van (gegronde) grieven tegen één van de determinerende weigeringsmotieven leidt noodzakelijk tot de vaststelling dat de bestreden weigeringsbeslissing onaangetast haar geldigheid bewaart en dat iedere kritiek op deze beslissing in principe moet worden beschouwd als kritiek op een overtollig motief.

De twee middelen van verzoekende partij zijn *in se* gericht tegen het weigeringsmotief houdende de mobiliteitsproblematiek, terwijl het weigeringsmotief houdende de (geluids)hinder voor de omwonenden onbesproken blijft. Hoewel verzoekende partij in het tweede middel tevens kritiek uit op de vaststelling dat verwerende partij naliet om afdoende te onderzoeken en te motiveren of een voorwaarde waarbij het tankstation 's nachts wordt gesloten de aanvraag alsnog in overeenstemming kan brengen met de goede ruimtelijke ordening, is dit middel eveneens toegespitst op de mobiliteitsproblematiek en niet zozeer op de geluidshinder voor de omwonenden. Verzoekende partij toont derhalve niet aan dat het weigeringsmotief dat is

gesteund op de (geluids)hinder voor de aanpalende woningen, inzonderheid terloops de nacht, onjuist of kennelijk onredelijk is, en (op zich) geen afdoende motivering kan vormen voor de bestreden beslissing. In die optiek betreft haar kritiek op het weigeringsmotief houdende de nefaste invloed van de aanvraag op de plaatselijke verkeersveiligheid kritiek op een overtollig motief waarvan de gebeurlijke gegrondheid in beginsel niet kan leiden tot de onwettigheid van de bestreden beslissing.

4.

Ongeacht voormelde vaststelling toont verzoekende partij niet aan dat het weigeringsmotief houdende de negatieve invloed van de aanvraag op de plaatselijke verkeersveiligheid (in het licht van het gunstig advies van Wegen en Verkeer en de in de onmiddellijke omgeving gelegen handelszaken met een gelijkaardige ontsluitings- en mobiliteitsproblematiek) onjuist dan wel kennelijk onredelijk is, noch dat het aan verwerende partij stond om in dit kader te onderzoeken en te motiveren waarom zij geen voorwaarde oplegt om de aanvraag alsnog te conformeren met de goede ruimtelijke ordening.

De onverenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening, inzonderheid wat betreft het relevante aandachtspunt inzake de mobiliteitsimpact, wordt in de bestreden beslissing (onder meer) gemotiveerd op basis van de vaststelling dat *“het tankstation ondanks de beperkte invloed op de huidige verkeersstroom wel een aanzienlijke hoeveelheid bijkomende verkeersbewegingen zal genereren en de bestaande verkeersbewegingen beïnvloeden”*, terwijl *“het onaanvaardbaar is om een dergelijk aantal bijkomende verkeersbewegingen te genereren en beïnvloeden nabij het betreffende T-kruispunt”*, vermits *“door de korte afstand tussen het tankstation en het kruispunt de zichtbaarheid van het kruispunt voor alle verkeersdeelnemers in het gedrang komt”* en *“een afstand van 15m tussen het tankstation en het kruispunt te klein is om zowel een veilige en vlotte verkeersafwikkeling van een dergelijk kruispunt te garanderen als het bestaande autoverkeer veilig op en van de site te laten rijden”*. In de rand hiervan merkt verwerende partij nog op *“dat het tankstation 7 dagen op 7 en 24 uren op 24 geopend zal zijn en bijgevolg op alle momenten van de dag/week een significante impact zal hebben op de plaatselijke verkeersbewegingen”*, terwijl de *“nachtelijke sluiting van het station ... geen invloed zou hebben op de mobiliteitsimpact”*.

Het middelonderdeel van verzoekende partij dat uitgaat van een tegenstrijdigheid tussen de overweging in de bestreden beslissing dat de aanvraag een beperkte impact en een minimale invloed zal hebben op de verkeersstroom, en de overweging dat de aanvraag een aanzienlijke hoeveelheid bijkomende verkeersbewegingen zal genereren, mist feitelijke grondslag. De vaststelling dat de huidige verkeersstroom langsheen het tankstation ingevolge de aanvraag hoogstens minimaal zal wijzigen (vermits het tankstation in beginsel geen bijkomend verkeer zal generen), sluit niet uit dat de verkeersbewegingen van en naar het tankstation (over de rijweg en/of het fietspad) wel significant zullen toenemen en de bestaande verkeersbewegingen aldaar zullen beïnvloeden. Verzoekende partij toont bovendien niet aan dat het oordeel van verwerende partij inzake de toename van het aantal verkeersbewegingen en de daarmee gerelateerde beïnvloeding van het verkeer op het nabijgelegen T-kruispunt, gelet op de specifieke ligging van het bouwperceel en de functie van dit kruispunt, foutief dan wel kennelijk onredelijk is. Hetzelfde geldt wat betreft het oordeel van verwerende partij dat de geringe afstand tussen het tankstation en het kruispunt geen veilige en vlotte verkeersafwikkeling van dit kruispunt garandeert, noch garandeert dat het bestaande autoverkeer veilig op en van de site kan rijden. Verzoekende partij verwijst terzake tevergeefs naar het voorwaardelijk gunstig advies van het agentschap Wegen en Verkeer vermits de plaatselijke verkeersveiligheid daarin onbesproken blijft.

De gebeurlijke vaststelling dat de ontsluitings- en mobiliteitsproblematiek van het tankstation gelijkaardig is als deze van de handelszaken in de onmiddellijke omgeving, doet op zich geen

afbreuk aan (de wettigheid van) voormeld weigeringsmotief, waarvan de juistheid en de redelijkheid door verzoekende partij, zoals gesteld, op zich niet ernstig worden betwist. In die optiek diende verwerende partij (de mobiliteitsimpact van) de betreffende handelszaken niet nader in haar beslissing te betrekken en kon zij in het kader van de beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening, inzonderheid wat betreft het relevante aandachtspunt inzake de mobiliteitsimpact, volstaan met de (uitvoerige) beschrijving van de specifieke ligging van het bouwperceel ten opzichte van de omliggende verkeerswegen en de functie van het aanpalende kruispunt. Overigens toont verzoekende partij niet afdoende concreet aan dat de mobiliteitsimpact van deze handelszaken gelijkaardig is aan deze van de aanvraag, dat verwerende partij hiervoor (onlangs) desondanks een stedenbouwkundige vergunning verleende en dat de feitelijke omstandigheden aldaar sindsdien ongewijzigd zijn gebleven.

Verwerende partij kan tenslotte in het licht van de aanvraag evenmin worden verweten dat zij terzake het relevante aandachtspunt inzake de mobiliteitsimpact (en de hinder voor de omwonenden) geen voorwaarde oplegde teneinde de aanvraag alsnog te conformeren aan de goede ruimtelijke ordening. Ongeacht de vaststelling dat verwerende partij in het kader van de beoordeling van de mobiliteitsimpact louter 'opmerkte' dat het tankstation ingevolge de openingsuren voortdurend een significante impact zal hebben op de plaatselijke verkeersbewegingen, stelde zij vervolgens in de bestreden beslissing dat de (gebeurlijke) voorwaarde houdende de tijdelijke sluiting van het tankstation "*geen invloed zou hebben op de mobiliteitsimpact*", terwijl verzoekende partij niet aantoonde dat deze vaststelling onjuist dan wel kennelijk onredelijk is. Voorts blijkt uit geciteerd artikel 4.3.1, §1, lid 2 VCRO (evenals uit artikel 4.2.19, §1 VCRO) dat daarin geen verplichting is opgenomen tot het opleggen van een voorwaarde, en dat de beslissing daaromtrent behoort tot de (ruime) discretionaire bevoegdheid van de vergunningverlenende overheid die dit artikel bovendien restrictief moet interpreteren en toepassen, gezien het een uitzondering vormt op het principe in artikel 4.3.1, §1, lid 1, 1° VCRO dat een vergunningsaanvraag moet worden geweigerd als de aanvraag onverenigbaar is met de verordenende voorschriften of met de goede ruimtelijke ordening. In die optiek toont verzoekende partij niet aan dat verwerende partij kennelijk onredelijk handelde door de weerhouden nefaste mobiliteitsimpact van de aanvraag niet te verhelpen door het opleggen van bepaalde sluitingsuren voor het tankstation. Verwerende partij diende *in casu* evenmin te motiveren waarom zij terzake geen voorwaarde oplegt, temeer daar de verkeersproblematiek en met name de mogelijkheid om daaromtrent een voorwaarde op te leggen geen voorwerp uitmaakte van het beroepsschrift van verzoekende partij.

Het eerste en het tweede middel worden verworpen.

## **BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN**

1. Het verzoek tot tussenkomst van bvba VAN MEENSEL is ontvankelijk.
2. De Raad verwerpt de vordering tot vernietiging.
3. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 175 euro uit hoofde van het rolrecht, ten laste van verzoekende partij
4. De Raad legt de kosten van de tussenkomst, bepaald op 100 euro uit hoofde van het rolrecht, ten laste van tussenkomende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 2 oktober 2018 door de achtste kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de achtste kamer,

Marino DAMASOULIOTIS

Pascal LOUAGE