

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 15 januari 2019 met nummer RvVb-A-1819-0483
in de zaak met rolnummer 1617-RvVb-0780-A

Verzoekende partijen	1. de cva LIFE LINE 2. de nv FALK CULINAIR vertegenwoordigd door advocaten Stijn VERBIST en Pieter THOMAES met woonplaatskeuze op het kantoor te 2000 Antwerpen, Graaf van Hoornestraat 51
Verwerende partij	de GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR van het agentschap RUIMTE VLAANDEREN, afdeling Vlaams-Brabant vertegenwoordigd door advocaat Marc VAN BEVER met woonplaatskeuze op het kantoor te 1850 Grimbergen, Woutersstraat 32, bus 7

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 30 juni 2017 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 16 mei 2017.

De verwerende partij heeft aan de nv van publiek recht Nationale Maatschappij voor Belgische Spoorwegen (NMBS), hierna de aanvrager genoemd, een stedenbouwkundige vergunning verleend voor het inrichten van een autoparking aan het station Wespelaar-Tildonk op een perceel gelegen te 3150 Haacht, De Costerstraat zn, met als kadastrale omschrijving afdeling 3, sectie B, nummer 190z4.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij dient een antwoordnota en het administratief dossier in. De verzoekende partijen dienen een wederantwoordnota in.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 16 oktober 2018.

Advocaat Joris CLAES, *loco* advocaten Stijn VERBIST en Pieter THOMAES, voert het woord voor de verzoekende partijen.

Advocaat Ruben MOONEN, *loco* advocaat Marc VAN BEVER, voert het woord voor de verwerende partij.

Het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (DBRC-decreet) en het besluit van de Vlaamse regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (Procedurebesluit) zijn toegepast.

III. FEITEN

De aanvrager dient op 15 juli 2014 bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “het station Wespelaar-Tildonk - bouw van een autoparking voor 49 wagens + 3 PBM” op een perceel gelegen te 3150 Haacht, De Costerstraat zn.

Het perceel ligt volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Leuven’, vastgesteld met koninklijk besluit van 7 april 1977, in gebied voor bestaande spoorweg en in industriegebied.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 16 september 2014 tot en met 15 oktober 2014, dient de eerste verzoekende partij een bezwaarschrift in.

Het agentschap Onroerend Erfgoed, dienst bescherming archeologisch patrimonium, adviseert op 22 augustus 2014 voorwaardelijk gunstig.

De nv Infrabel adviseert op 30 september 2014 voorwaardelijk gunstig.

Het college van burgemeester en schepenen adviseert op 23 oktober 2014 voorwaardelijk gunstig:

“ ...

Evaluatie van de procedure/aantal bezwaren

De voorgeschreven procedure van openbaar onderzoek werd gevolgd. Er werd één bezwaarschrift ingediend door:

- *De heer P. Van Achter, zaakvoerder cva life line, Dijkstraat 52 A te 3150 Haacht; Inhoud van het bezwaarschrift van de heer P. Van Achter, zaakvoerder cva life line, Dijkstraat 52 A te 3150 Haacht.*
- *Hij verzet zich tegen de gedwongen verkoop van zijn eigendom;*
- *De aanvoer en bevoorrading met zwaar vrachtvervoer gebeurt via de toegangsweg over de parking;*
- *Door de onteigening verkleint de parking van de firma voor het personeel en de klanten, dit brengt de continuïteit van de economische activiteit in het gedrang;*
- *Op het te onteigenen perceel ligt een ondergrondse wateraansluitingsput;*
- *Aan de overzijde van de straat ligt een perceel dat veel beter geschikt is voor de uitbreiding en aanleg van een parking, de bestaande parking is nu al veel te klein en de paar extra parkings die nu gemaakt worden zal het parkeerprobleem aan de stationsomgeving niet oplossen;*

Behandeling van de bezwaren

- *Het al dan niet akkoord gaan met de geplande onteigening is geen stedenbouwkundig gegeven, alhoewel men moet een zakelijk recht hebben om activiteiten uit te voeren op een eigendom;*
- *De aan-en afvoer voor de bevoorrading van de firma cva Life Line dient te allen tijden verzekerd te zijn, ook voor vrachtvervoer;*
- *Het parkeerprobleem verplaatsen is geen optie en getuigt van weinig inzicht in de bestaande verkeersproblematiek;*
- *Het verplaatsen van de ondergrondse aansluitingsput voor de waterleiding dient te gebeuren op kosten van de onteigende partij;*
- *Het parkeerprobleem in de stationsomgeving dient verder structureel aangepakt te worden.*

...

Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

Deze beoordeling – als uitvoering van art. 1.1.4. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling en met oog voor de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen – houdt rekening met de volgende criteria als uitvoering van art. 4.3.1. van de codex:

- *Functioneel inpasbaar: de bestaande functie is reeds aanwezig;*
 - *Mobiliteitsimpact: de bestaande parkeerproblematiek zal niet opgelost worden door de heraanleg van de bestaande parking;*
 - *Schaal: het voorgestelde project staat in verhouding tot de aanvraag;*
 - *Ruimtegebruik en bouwdichtheid: de bestaande ruimte wordt optimaal gebruikt en de bouwdichtheid neemt door het project niet toe;*
 - *Cultuurhistorische aspecten: niet van toepassing op de aanvraag;*
 - *Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen: de inplanting brengt de privacy van de aangelanden niet in het gedrang.*
- De heraanleg van de parking brengt de goede plaatselijke ruimtelijke ordening en de ontwikkeling van het gebied niet in het gedrang.*

...

Advies:

Voorwaardelijk gunstig:

- *De vrije doorgang te allen tijden verzekeren voor alle vrachtvervoer van de cva Life Line, Dijkstraat 52 A te 3150 Haacht;*
- *Het groenpleintje gelegen naast parkeerplaats 25 om te wisselen met de parkeerplaatsen 24 en 25;*
- *De NMBS dient een billijke regeling uit te werken bij onteigening;*
- *De NMBS dient structurele maatregelen te nemen om de parkeerproblematiek in de stationsomgeving op te lossen.*

...”

De verwerende partij verleent op 16 december 2014 een stedenbouwkundige vergunning. De verwerende partij beslist:

“ ...

Beoordeling van de bezwaren

Er werd 1 bezwaar ingediend.

Het bezwaar handelt over:

- *Niet akkoord niet gedwongen verkoop eigendom;*
- *Aanvoer van basisgrondstoffen en afvoer van afgewerkte producten met zwaar vrachtvervoer zal dienen te gebeuren via de toegangsweg over de parking;*
- *Door de onteigening verkleint de parking van de betrokken bezwaarindiener voor personeel en klanten en brengt alzo de economische activiteiten van het bedrijf in het gedrang;*
- *De water-aansluitings-voorzieningen situeren zich onder het te onteigenen perceel;*
- *De bezwaarder stelt dat een ander perceel aan de overzijde van de straat meer geschikt is voor uitbreiding en aanleg van een parking, het huidige voorstel kan slechts een beperkt aantal parkeerplaatsen bijkomende realiseren ten nadele van een economisch rendabel bedrijf*

Bespreking:

- *Na onderzoek van de bezwaren en opmerkingen worden volgende standpunten hieromtrent ingenomen:*
- *Ruimte Vlaanderen gaat akkoord met de voorwaarden gesteld door de gemeente Haacht: de vrije doorgang voor het bedrijf is een essentiële voorwaarde. Daarenboven dient ook voor de watertoevoer tot het bedrijf een akkoord met het bedrijf en de*

nutsmaatschappij gemaakt te worden. De bouwheer opteert voor het verplaatsen van het wateraansluitingspunt.

- *De suggestie dat op een andere plaats meer mogelijkheden zijn om de parkeerproblematiek op te lossen voor de stationsomgeving Wespelaar is een voorstel dat buiten het bestek van deze stedenbouwkundige vergunning valt.*

...

BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING EN DE AANVRAAG

- *De bestaande toestand betreft een verharde maar slecht geordende zone bestaande uit enkele parkeerplaatsen en meerdere draadafsluitingen.*
- *De beleidsmatig gewenste ontwikkelingen wenst deze ongeordende zone heraan te leggen om een 50-tal parkeerplaatsen te realiseren; het betreft een hoek van een bestaande bedrijvenzone die nu reeds ingenomen wordt door parkeren en toevoer naar achterliggende bedrijven. De ontsluiting van de achterliggende bedrijven dient gegarandeerd te blijven.*

...

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

Deze beoordeling – als uitvoering van art. 1.1.4. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling en met oog voor de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen – houdt rekening met de volgende criteria als uitvoering van art. 4.3.1. van de codex:

- *De functionele inpasbaarheid: de zone wordt nu reeds gebruikt voor parkeren maar op een ongeordende wijze. Voorliggende aanvraag verhoogt dan ook de functionaliteit van het gebiedje.*
- *Mobiliteitsimpact: een 50-tal auto's kan deze zone bereiken via de Dijkstraat. De effecten op de mobiliteit zijn beperkt. In het recente verleden werd reeds aan de zelfde zijde van de spoorlijn aan de overzijde van de Dijkstraat een fietsparking aangelegd.*
- *De schaal is in overeenstemming met de omgeving.*
- *Het ruimtegebruik: een restperceel dat reeds gebruikt wordt voor parkeren wordt ordentelijk ingericht.*
- *Visueel-vormelijke elementen zijn beperkt aanwezig; de bestaande toestand met verschillende verhardingsmaterialen en draadafsluitingen wordt uniform aangelegd.*
- *Cultuurhistorische aspecten zullen, indien zij worden aangetroffen, gemeld aan het Agentschap Onroerend Erfgoed.*
- *Het bodemreliëf wordt niet noemenswaardig gewijzigd.*
- *Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen worden door voorliggend project niet grond gewijzigd.*

Algemene conclusie

Voorliggend project beantwoordt aan de vereisten van de goede ruimtelijke ordening mits naleving van de onder 2° opgenomen voorwaarden.

Bijgevolg wordt op 16 december 2014 het volgende beslist:

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

1° het college van burgemeester en schepenen en de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar per beveiligde zending op de hoogte te brengen van het begin van de werkzaamheden of handelingen waarvoor vergunning is verleend, ten minste acht dagen voor de aanvatting van die werkzaamheden of handelingen

2° de volgende voorwaarden na te leven:

- *Naleving van de vondstmeldingsplicht (artikel 8)*
- *Er mag geen hemelwater van de parking afwateren naar het Infrabel-spoor;*
- *In het kader van later uit te voeren “beddingswerken” wensen wij geen ophoping van Infrabel-terrein;*

- De draadafsluiting wordt op terrein NMBS geplaatst; het onderhoud (inclusief tot op 1 m aan de zijde van Infrabel-terrein) alsook de latere vernieuwing zijn ten laste van de NMBS
 - De vrije doorgang dient verzekerd te worden voor alle vrachtvervoer van cva LIFE LINE, Dijkstraat 52A te 3150 HAACHT;
 - Het groenpleintje gelegen naast parkeerplaats 25 dient omgewisseld met de parkeerplaatsen 24 en 25 op vraag van de gemeente Haacht.
- ...

Bij arrest van 21 februari 2017 met nummer RvVb/A/1617/0591 vernietigt de Raad deze vergunningsbeslissing van 16 december 2014. De Raad oordeelt dat de opgelegde voorwaarde dat "[d]e vrije doorgang dient verzekerd te worden voor alle vrachtvervoer van cva. LIFE LINE, Dijkstraat 52A te 3150 HAACHT" artikel 4.2.19, §1 VCRO schendt om reden dat de aanvrager een ontoelaatbare beoordelingsruimte wordt gelaten doordat nergens wordt bepaald op welke wijze deze vrije toegang moet worden verzekerd en welke maatregelen de aanvrager daartoe dient te nemen, noch wordt op de vergunde plannen de exacte inplanting van de te vrijwaren ontsluiting verduidelijkt. Tevens oordeelt de Raad dat uit de bestreden beslissing niet blijkt dat de verwerende partij de concrete hinderaspecten voor de omgeving afdoende bij haar beoordeling inzake de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening heeft betrokken.

2.

De verwerende partij verleent op 16 mei 2017 een stedenbouwkundige vergunning, onder meer onder de voorwaarde dat "de zone opgenomen in bijlage 2 wordt uitgesloten uit de hier vergunde werken". De verwerende partij beslist:

" ...

EXTERNE ADVIEZEN

(...)

Op 18/08/2014 heb ik advies gevraagd aan College van Burgemeester en Schepenen. Dit advies werd uitgebracht op 23/10/2014 en ontvangen op 30/10/2014. Het advies is gunstig onder voorbehoud:

1. De vrije doorgang dient verzekerd te worden voor alle vrachtvervoer van cva LIFE LINE, Dijkstraat 52A te 3150 HAACHT;
2. Het groenpleintje gelegen naast parkeerplaats 25 dient omgewisseld met de parkeerplaatsen 24 en 25.
3. de NMBS dient een billijke regeling uit te werken bij onteigening;
4. de NMBS dient structurele maatregelen te nemen om de parkeerproblematiek in de stationsomgeving op te lossen.

Bespreking:

1. Het is inderdaad noodzakelijk dat vrije doorgang dient verzekerd te worden voor alle vrachtvervoer van cva Life line of de exploitant (nv Falk Culinair). De bereikbaarheid van het perceel van cva "Life line" wordt verhoogd door een deel van de werken uit te sluiten: het betreft de "uit te sluiten zone" zoals aangegeven op het plan **bijlage 2**. Het voorliggende aangepaste plan voldoet daarmee maximaal aan de vereiste inzake bereikbaarheid en toegankelijkheid: de huidige situatie is slecht ingericht en voldoet niet aan de huidige comforteisen. Door het herinrichten van dit openbaar domein volgens ontwerpcriteria voor een integraal toegankelijk publiek domein en het duidelijk groeperen van de parkeerplaatsen rekening houdende met de huidige comforteisen met daarenboven het uitsluiten van een deel van de parkeerplaatsen zal de toegankelijkheid voor het bedrijf verbeteren en zullen er minder fout of slecht geparkeerde auto's deze toegang (ver)hinderen ten opzichte van de huidige situatie.

2. Akkoord maar gezien 3 heeft dit element geen voorwerp.
3. Er werd vernomen van de bouwheer dat de verwerving van het deel van het kadastraal perceel 190x5 (zie **bijlage 1**) eigendom cva "Life line" niet langer gewenst is. Er is dan ook geen sprake meer van onteigening.
4. Parkeerproblematiek: inzake de mobiliteitssituatie is het zo dat het station van Wespelaar enkel als een lokaal (opstap)station wordt beschouwd binnen de mobiliteitsvisie van de NMBS die ook wordt bijgetreden door de provincie Vlaams-Brabant en de Vlaamse overheid. Het is nooit de bedoeling geweest hier een groot aantal autoparkeerplaatsen te voorzien. Het lokale station wenst zich te richten naar reizigers die in de buurt wonen en bij voorkeur met de fiets of te voet naar het station komen. De komt overeen met het mobiliteitsbeleid van de betrokken mobiliteitsactoren en het STOP-principe. Bouwheer NMBS legde reeds aan de zelfde zijde van de spoorlijn aan de overzijde van de Dijkstraat 180 fietsstallingen aan; aan de overzijde van de spoorlijn werden nog eens 64 fietsstapplaatsen gerealiseerd (totaal 244 fietsstallingen).
Deze aanvraag wil op de eerste plaats de toegankelijkheid en het gebruik van een kleine openbare ruimte verbeteren. Zo worden er ook drie parkeerplaatsen voor mindervaliden voorzien in overeenstemming met de huidige voorschriften. De huidige aanvraag heeft dan ook niet tot doel en kan ook niet de ambitie hebben om de huidige en toekomstige parkeerproblematieken in de buurt van het station van Wespelaar op te lossen. Voorliggend voorstel beantwoordt ook aan de draagkracht van deze lokale wegen en aan het residentiële karakter van de ruimere omgeving. In deze stedenbouwkundige aanvraag wenst de aanvrager een bestaande zone waar geparkeerd wordt dan ook optimaal in te richten als parkeerzone rekening houdende met de bestaande en te behouden toegangen. Het dossier wenst een bestaande zone van openbaar gebied optimaal in te richten en te verfraaien.

HET OPENBAAR ONDERZOEK

(...)

Bespreking:

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

1. Volgens onze gegevens zal er geen onteigening plaats vinden.
2. De toegankelijkheid van de exploitant(en) dient gegarandeerd te blijven: zie behandeling van het advies van het College van Burgemeester en Schepenen - punt 1.
3. Zie 1.
4. De waterproblematiek heeft betrekking op een aansluitpunt dat zich bevindt in de zone die betrokken was bij de onteigeningsprocedure: deze onteigening gaat echter niet door waardoor dit punt ook niet meer meespeelt.
5. De suggestie dat op een andere plaats meer mogelijkheden zijn om de parkeerproblematiek op te lossen voor de stationsomgeving Wespelaar is een voorstel dat buiten het bestek van deze stedenbouwkundige vergunning valt. Het is daarenboven ook in strijd met de mobiliteitsvisie van zowel het Vlaamse Gewest, de provincie Vlaams-Brabant alsook van de NMBS zelf. Het aanleggen van grootschalige autogerichte parkeerplaatsen is enkel wenselijk in goed gekozen regionale opstapplaatsen waar ook het juiste aanbod is en waar een globaal bereikbaarheidsprofiel en mobiliteitsprofiel aanwezig is. De stopplaats Wespelaar beantwoordt niet aan die vereisten (zie ook bespreking advies gemeente).

HISTORIEK

De stopplaats Wespelaar-Tildonk op de lijn L53 Mechelen (Muizen)-Leuven kent een toenemend aantal opstappers. In het recente verleden werd een ruime fietsenstalling aangelegd aan de overzijde van de Dijkstraat. Doelstelling is om voornamelijk het fietsen en het te voet bereiken van het station te stimuleren om de draagkracht van deze kleine kern niet overmatig te belasten.

Op 21/05/2017 werd de eerste stedenbouwkundige vergunning 8.00/2/GSSA.804934 van 16/12/2016 vernietigd door de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

Een grondige wijziging van de voorliggende plannen van deze aanvraag werd vermeden om het openbaar onderzoek en haar resultaten te kunnen behouden.

Deze nieuwe beslissing biedt grondigere argumentatie inzake beoordeling van de goede ruimtelijke ordening en sluit een deel van de aangevraagde parkeerplaatsen uit uit deze stedenbouwkundige vergunning.

BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING EN DE AANVRAAG

- *de bestaande toestand betreft een verharde maar slecht geordende zone bestaande uit enkele parkeerplaatsen en meerdere draadafsluitingen. Er ontstaan regelmatig problemen met de toegankelijkheid van de aangrenzende bedrijvenzone door fout geparkeerde wagens. Dit ontwerp wens daaraan ook een oplossing te bieden.*
- *de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen wenst deze ongeordende zone heraan te leggen om een 50-tal parkeerplaatsen te realiseren: het betreft een hoek van een bestaande bedrijvenzone die nu reeds ingenomen wordt door parkeren en toevoer naar achterliggende bedrijven. De ontsluiting van de achterliggende bedrijven dient gegarandeerd te blijven.*

(...)

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

Deze beoordeling - als uitvoering van art. 1.1.4 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling en met oog voor de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen - houdt rekening met de volgende criteria als uitvoering van art. 4.3.1. van de codex:

- *de functionele inpasbaarheid: de zone wordt nu reeds gebruikt voor parkeren maar op een ongeordende wijze. Voorliggende aanvraag verhoogt dan ook de functionaliteit van het gebiedje.*
- *Mobiliteitsimpact: een beperkt aantal auto's kan deze zone bereiken via de Dijkstraat. De effecten op de mobiliteit zijn beperkt. In het recente verleden werd reeds aan de zelfde zijde van 'de spoorlijn aan de overzijde van de Dijkstraat een fietsparking aangelegd.*
- *De schaal is in overeenstemming met de omgeving.*
- *Het ruimtegebruik: een restperceel dat reeds gebruikt wordt voor parkeren wordt ordentelijk ingericht. Een zone (zie bijlage 2) wordt uitgesloten.*
- *visueel-vormelijke elementen zijn beperkt aanwezig; de bestaande toestand met verschillende verhardingsmaterialen en draadafsluitingen wordt uniform aangelegd.*
- *cultuurhistorische aspecten zullen, indien zij worden aangetroffen, gemeld aan het Agentschap Onroerend Erfgoed.*
- *het bodemreliëf wordt niet noemenswaardig gewijzigd.*
- *hinderaspecten; gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen worden door voorliggend project niet grondig gewijzigd.*

ALGEMENE CONCLUSIE

Voorliggend project beantwoordt aan de vereisten van de goede ruimtelijke ordening mits naleving van de onder 2° opgenomen voorwaarden.

(...)

2° de volgende voorwaarden na te leven:

- De zone opgenomen in **bijlage 2** wordt uitgesloten uit de hier vergunde werken.
 - Naleving van de vondstmeldingsplicht (artikel 8).
 - Er mag geen hemelwater van de parking afwateren naar het Infrabel-spoor;
 - In het kader van later uit te voeren "beddingswerken" wensen wij geen ophoping van Infrabel-terrein:
 - De draadafsluiting wordt op terrein NMBS geplaatst; het onderhoud (inclusief tot op 1 m aan de zijde van Infrabel-terrein) alsook de latere vernieuwing zijn ten laste van de NMBS.
 - De vrije doorgang dient verzekerd te worden voor alle vrachtvervoer van cva. LIFE LINE, Dijkstraat 52A te 3150 HAACHT.
- ...

Dit is de thans bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

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

V. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN

Eerste en tweede middel

Standpunt van de partijen

1.1

In een eerste middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van artikel 4.2.19, §1 VCRO (en ondergeschikt artikel 74 van het Omgevingsvergunningsdecreet), van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna: de Motiveringswet), en van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, inzonderheid het zorgvuldigheidsbeginsel.

Zij uiten kritiek op de zesde vergunningsvoorwaarde in de bestreden beslissing die stelt dat “*de vrije doorgang dient verzekerd te worden voor alle vrachtvervoer van cva LIFE LINE, Dijkstraat 52 A te 3150 Haacht*”.

De verzoekende partijen lichten toe dat deze vergunningsvoorwaarde te vaag is en niet afdoende precies werd geformuleerd. In de bestreden beslissing erkent de verwerende partij dat het voor de verzoekende partijen essentieel is dat hun vrachtverkeer langsheen de Dijkstraat en de her in te richten parking toegang kan nemen naar hun bedrijfsterreinen. Ondanks die erkende noodzaak tot ontsluiting en het feit dat de verwerende partij en de aanvrager middels het openbaar onderzoek en de overige communicatie goed op de hoogte waren van de bestaande ontsluitingsproblemen die verzoekende partijen ondervinden door het gebruik van hun toegangsweg als parking, werd als voorwaarde louter bepaald dat “*de vrije doorgang dient verzekerd te worden*”. Deze voorwaarde is voor de verzoekende partijen veel te vaag. De aanvrager krijgt immers geen enkele instructie of aanwijzing opgelegd omtrent de wijze waarop deze doorgang, die op heden reeds problematisch is, “vrij” moet gemaakt en gehouden worden.

Volgens de verzoekende partijen had de verwerende partij verschillende mogelijkheden om de voorwaarde duidelijker in de plannen te verankeren en zo de verzoekende partijen te beschermen tegen het gebrek aan luisterbereidheid van de aanvrager.

De Raad heeft met het arrest van 21 februari 2017 met nummer RvVb/A/1617/0591 het eerste middel over dezelfde voorwaarde ontvankelijk en gegrond bevonden.

Naast artikel 4.2.19, §1 VCRO schendt deze voorwaarde volgens de verzoekende partijen ook de motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel. De verwerende partij heeft met de bestreden beslissing immers onvoldoende rekening gehouden met hun bezwaren.

1.2

De verwerende partij stelt dat het Omgevingsvergunningsdecreet niet van toepassing is op de betrokken vergunningsaanvraag, zoals de verzoekende partijen zelf ook aangeven. Het inroepen van een schending van het Omgevingsvergunningsdecreet kan dus niet leiden tot een ontvankelijk middel.

De verwerende partij zet vervolgens uiteen dat dezelfde voorwaarde werd opgenomen in de bestreden beslissing als in de beslissing die vernietigd werd met het arrest van 21 februari 2017 met nummer RvVb/A/1617/0591, maar dat ditmaal uitdrukkelijk wordt gemotiveerd en aangewezen in welke zin de toegankelijkheid van het perceel van de eerste verzoekende partij moet worden gevrijwaard. Dit blijkt met name uit het antwoord op het bezwaar van de verzoekende partijen, met name wordt gerefereerd naar de behandeling van het bezwaar door het college van burgemeester en schepenen.

In de bestreden beslissing wordt overwogen dat de voorheen voorgenomen onteigening niet langer zal plaatsvinden, waardoor de verzoekende partijen hun ‘rechten’ behouden gelet op artikel 4.2.22 VCRO. De verzoekende partijen uiten in hun middel geen kritiek op de bedoelde overwegingen.

De verwerende partij zet uiteen dat op het goedgekeurde plan de nieuwe toestand van de uitweg voor de verzoekende partijen met paarse fluo wordt aangeduid zodat er geen discussie kan bestaan over de vrije doorgang. Met het uitsluiten van het gedeelte, zoals gemarkeerd als bijlage 2 bij de bestreden beslissing, is de ontsluiting en toegankelijkheid van het perceel van de eerste verzoekende partij verzekerd, omdat dit perceel onmiddellijk aansluit op het openbaar domein. De voorwaarde is dus voldoende precies doordat de bijhorende motivering, waarin uitdrukkelijk wordt gesproken van de uitsluiting van een deel van de parkeerplaatsen, geen interpretatievrijheid overlaat voor de aanvrager. De aanvrager kan dit niet anders zien dan dat er op die strook geen parkeerplaatsen mogen worden voorzien.

Ten overvloede stelt de verwerende partij dat het plaatsen van markeringen en verkeersborden om de parkeerplaatsen te supprimeren, vrijgesteld zijn van een stedenbouwkundige vergunning. Met andere woorden, betreft het een ‘kant-en-klare’ voorwaarde waardoor de toegankelijkheid van het perceel van de eerste verzoekende partij perfect wordt gewaarborgd.

1.3

In de wederantwoordnota verwijzen de verzoekende partijen in hoofddorde naar hun standpunt in het verzoekschrift. Verder voegen zij hieraan toe dat de motivering op p. 2 van de bestreden beslissing waarnaar de verwerende partij verwijst – en die afkomstig is van de verwerende partij zelf en niet van het “college” zoals de verwerende partij in de antwoordnota stelt – niet voldoet aan de artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet, het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel, omdat het ‘plan bijlage 2’ volledig verkeerd is, zoals blijkt uit het tweede middel.

Het uitsluiten van een bepaalde zone uit de vergunning is pas doelmatig in de zin van het “verzekeren van de vrije doorgang voor alle vrachtovervoer” wanneer dit gebeurt over de gehele lengte, met name vanaf de Dijkstraat tot op de percelen van de verzoekende partijen, terwijl dit met het ‘plan bijlage 2’ slechts een beperkt stuk is - de helft van de aanlooproute - zodat de voorwaarde nog steeds hol en ontoelreffend is.

2.1

In een tweede middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van artikel 4.2.19, §1 VCRO (en ondergeschikt artikel 74 van het Omgevingsvergunningsdecreet), artikel 4.3.1, §1 VCRO, van de artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet, en van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, inzonderheid het zorgvuldigheidsbeginsel en redelijkheidsbeginsel.

De verzoekende partijen stellen in essentie dat er een discrepantie bestaat tussen het oogmerk van de eerste bijzondere vergunningsvoorwaarde, zoals blijkt uit de motivering van de bestreden beslissing, en wat grafisch staat afgebeeld op de bijlage 2.

De eerste verzoekende partij zet uiteen dat uit de bestreden beslissing blijkt dat haar eigendom, perceel met nummer 190x5, niet meer zal worden onteigend, waardoor het stuk op dit perceel uit de aanvraag zou moeten worden geknipt. Evenwel wordt in bijlage 2 niet deze zone van vergunning uitgesloten, maar wel een zone die geen eigendom is van de verzoekende partijen. Hierdoor ontstaat er op basis van bijlage 1 en bijlage 2 bij de bestreden beslissing een situatie waarbij het noordoostelijk deel van de initieel voorziene parking langs de Dijkstraat niet langer deel uitmaakt van deze vergunning, terwijl het westelijk deel wel behouden blijft. Op het diepste punt van de oprit worden 13 parkeerplaatsen bij gecreëerd op de eigendom van verzoekende partijen die voor hen zeer hinderlijk zijn.

Bijkomend merken ze op dat de verkeerde inkleuring van de "uit te sluiten zone" op bijlage 2 de uitvoering van de bestreden vergunning onmogelijk maakt nu de NMBS het westelijk deel, eigendom van de verzoekende partijen, niet langer wenst te onteigenen en hierop dan ook geen eigendomsrechten heeft. De voormelde foutieve aanduiding op het plan van bijlage 2 is bovendien in strijd met de motivering in de bestreden beslissing (onder meer *“Het voorliggende aangepaste plan voldoet maximaal aan de vereiste inzake bereikbaarheid en toegankelijkheid”; “Een integraal toegankelijk publiek domein en het duidelijk groeperen van de parkeerplaatsen”*). Ondanks die "uit te sluiten zone" komen er volgens bijlage 2 nog steeds op hun eigendom een hele strook parkeerplaatsen bij die de toegang (ver)hinderen naar hun werkplaatsen. De "uit te sluiten zone" diende aldus het westelijke deel van de parking te betreffen, eigendom van de verzoekende partijen, en niet het noordoostelijk deel.

Eén en ander vormt trouwens ook een negatie van de realiteit nu blijkt dat de verkeerdelijk uit te sluiten noordoostelijke zone reeds is aangelegd als parking (in tegenstelling tot de westelijke). Men zou dus de reeds aangelegde zone niet heraanleggen maar wel een nog niet aangelegde (westelijke) zone waarvan men de eigendomsrechten niet meer wenst te bemachtigen, wat compleet absurd is.

Verder stellen de verzoekende partijen dat ook de eerste vergunningsvoorwaarde artikel 4.2.19, §1 VCRO schendt. Die vergunningsvoorwaarde, zoals ze op heden is geformuleerd met verwijzing naar bijlage 2, maakt de vergunning onuitvoerbaar en onaanvaardbaar. Bovendien is de eerste vergunningsvoorwaarde niet voldoende precies nu er niet duidelijk kan worden uitgemaakt wat er juist als voorwaarde werd opgelegd.

Ook wordt artikel 4.3.1, § 1, tweede en derde lid VCRO geschonden doordat de eerste voorwaarde niet waarborgt dat het aangevraagde in overeenstemming is “met het recht en de goede ruimtelijke ordening”, en doordat de uit te sluiten zone uit het noordoostelijke deel kennelijk geen uiting is van goede ruimtelijke ordening omdat die niet tegemoet komt aan de uitgebrachte adviezen en de bezwaren die geuit zijn tijdens het openbaar onderzoek en kennelijk een schending van de rechten van de verzoekende partijen met zich mee brengt conform artikel 4.3.1, §1, derde lid VCRO.

De motivering van de vergunningsbeslissing strijdt met de in de eerste vergunningsvoorwaarde opgenomen bijlage 2 zodat er duidelijk een schending is van de motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel.

Tot slot stellen de verzoekende partijen dat de zorgvuldigheidsplicht duidelijk geschonden is. Zij menen dat de verwerende partij en de aanvrager genoegzaam op de hoogte waren van de door de vrederechter en de Raad bijgetreden besognes van de verzoekende partijen. In plaats van er ditmaal voor te zorgen dat een rechtmatige beslissing werd genomen, ligt nu opnieuw een vergunningsbeslissing voor die door de verzoekende partijen noodgedwongen moet worden bestreden om hun rechten te vrijwaren.

2.2

De verwerende partij werpt de onontvankelijkheid van het tweede middel op. Het Omgevingsvergunningsdecreet vindt geen toepassing op het dossier, ook niet in subsidiaire orde. Verder sturen de verzoekende partijen aan op een beoordeling van de opportuniteit van de bestreden beslissing door de schending van hun eigendomsrecht aan te kaarten. Zij houden voor dat er nog steeds parkeerplaatsen op hun terrein worden aangelegd, maar vergeten dat de aanvrager heeft afgezien van de onteigening van hun perceel. De verwerende partij stelt op grond van artikel 4.2.22 VCRO dat geschillen over subjectieve rechten niet tot de bevoegdheid van de Raad behoren. Bovendien is de uiteenzetting omtrent de beweerde schending van het artikel 4.3.1, §1, tweede en derde lid VCRO uiterst summier inzake de voorwaarden voor het uitvoeren van beperkte aanpassingen. Van de verzoekende partijen mag verwacht worden dat zij enige toelichting geven en zich niet beperken tot de loutere stelling dat er een schending is.

De verwerende partij stelt vervolgens dat het middel ongegrond is. Ze herhaalt dat dezelfde voorwaarde werd opgenomen in de bestreden beslissing, maar dat ditmaal uitdrukkelijk wordt gemotiveerd en aangewezen in welke zin de toegankelijkheid van het perceel van de eerste verzoekende partij moet worden gevrijwaard. Dit blijkt met name uit het antwoord op het bezwaar van de verzoekende partijen, met name wordt gerefereerd naar de behandeling van het bezwaar door het college van burgemeester en schepenen. Die uitdrukkelijke motivering is de verzoekende partijen welbekend omdat zij deze motivatie integraal citeren, zonder dat zij aanhalen dat de bestreden herstelbeslissing het gezag van gewijsde zou schenden.

Met het uitsluiten van het gedeelte, zoals gemarkeerd als bijlage 2 bij de bestreden beslissing, is de ontsluiting en de toegankelijkheid van het perceel van de eerste verzoekende partij verzekerd, aangezien dit perceel onmiddellijk aansluit op het openbaar domein, terwijl de aanvrager niet langer het gedeelte van het perceel van de eerste verzoekende partij zal onteigenen.

Op het goedgekeurd plan van de nieuwe toestand werd de uitweg voor de verzoekende partijen met paarse fluo aangeduid zodat er geen discussie kan bestaan over de vrije doorgang (stuk 9), terwijl in het vernietigingsarrest werd overwogen dat dit bij de vernietigde beslissing niet het geval was. De bestreden beslissing komt dus op dat punt tegemoet aan het vernietigingsarrest van de Raad.

De eerste vergunningsvoorwaarde is bijgevolg wel voldoende precies, aangezien de bijhorende uitdrukkelijke motivering geen interpretatievrijheid overlaat voor de aanvrager. Doordat hierin wordt gesproken van de uitsluiting van *een deel van de parkeerplaatsen* kan de aanvrager dit niet anders zien dan dat er op die strook geen parkeerplaatsen mogen worden voorzien.

Ten overvloede wijst de verwerende partij er op dat het plaatsen van markeringen en verkeersborden om de parkeerplaatsen te supprimeren, vrijgesteld zijn van stedenbouwkundige vergunning. Het betreft dus een kant-en-klare voorwaarde ter waarborging van de toegankelijkheid van het perceel van de eerste verzoekende partij.

Volgens de foutieve redenering van de verzoekende partijen zouden zij nog steeds ingesloten zijn door parkeerplaatsen, terwijl met de betrokken voorwaarde hun perceel onmiddellijk aantakt op het openbaar domein waarop geen parkeerplaatsen worden aangelegd.

De drie voorwaarden in de zin van artikel 4.3.1. §1, derde lid VCRO zijn wel vervuld. Ten eerste doet de vergunningsvoorwaarde geen afbreuk aan de mens, het milieu of de goede ruimtelijke ordening, integendeel wordt de ontsluiting en de toegankelijkheid geoptimaliseerd wat de verkeersveiligheid en mobiliteit ten goede komt. De verzoekende partijen hebben bevestigd dat het vrachtverkeer hun terrein verlaat via de Nieuwstraat. Ten tweede is de vergunningsvoorwaarde net ingegeven door het bezwaar van de verzoekende partijen, wat blijkt uit de 'bespreking' van hun bezwaar. Ten derde brengt de voorwaarde kennelijk geen schending van de rechten van derden met zich mee doordat die net tegemoet komt aan de verzuchtingen van de verzoekende partijen.

2.3

In de wederantwoordnota verwijzen de verzoekende partijen in hoofddorde naar hun verzoekschrift.

De verzoekende partijen stellen dat zij geen loutere opportuniteitskritiek formuleren, noch kritiek uiten inzake burgerlijke (eigendoms)rechten in de zin van artikel 4.2.22 VCRO, maar wel wijzen op een fundamenteel motiveringsgebrek dat de uitvoering van de bestreden stedenbouwkundige vergunning doelloos en onmogelijk maakt. Bijlage 2 voorziet immers de uitsluiting van de noodostelijke zone, perceel in eigendom van de NMBS, en tegelijkertijd parkeerplaatsen op de westelijke zone, deel van perceel waarop de NMBS geen eigendomsrechten of onteigeningsintenties meer heeft. Het perceel 190x5 wordt overigens niet in de bestreden beslissing vermeld, terwijl hier wel parkeerplaatsen op worden voorzien volgens bijlage 2, zonder dat de verwerende partij hiervoor een verklaring geeft.

In de antwoordnota doet de verwerende partij op de meest wollige wijze een poging om aan te tonen dat de vrije doorgang wordt verzekerd, terwijl geen enkele verklaring wordt gegeven van de discrepantie tussen de tekst van de vergunning en het bijgevoegde plan.

Beoordeling door de Raad

1.

De verwerende partij betwist de ontvankelijkheid van de middelen.

Het middel is onontvankelijk wat betreft de aangevoerde schending van artikel 74 van het Omgevingsvergunningsdecreet. Zoals bepaald in artikel 393 van het Omgevingsvergunningsdecreet wordt de vergunningsaanvraag, die is ingediend voor de datum van de inwerkingtreding van dit decreet, behandeld op grond van de bepalingen die geldig waren op het tijdstip waarop de aanvraag is ingediend. Artikel 74 is dus niet van toepassing op de bestreden beslissing, ook niet "in ondergeschikte orde".

In de mate de verzoekende partijen de “uitvoerbaarheid” van de vergunning in vraag stellen, moet met de verwerende partij worden vastgesteld dat artikel 4.2.22, §1 VCRO bepaalt dat vergunningen een zakelijk karakter hebben en worden verleend onder voorbehoud van burgerlijke rechten.

Anders dan wat de verwerende partij stelt, ontwikkelen de verzoekende partijen in beide middelen wettigheidskritiek met de opgeworpen schending van artikel 4.2.19, §1 (eerste en tweede middel) en artikel 4.3.1, §1 VCRO (tweede middel), waarmee zij de wettigheid van twee in de bestreden beslissing opgelegde voorwaarden bekritisieren. De zesde voorwaarde (“[d]e vrije doorgang dient verzekerd te worden voor alle vrachtvervoer van cva. LIFE LINE, Dijkstraat 52A te 3150 HAACHT”) is volgens de verzoekende partijen te onduidelijk en te vaag, en de eerste voorwaarde (“[d]e zone opgenomen in bijlage 2 wordt uitgesloten uit de hier vergunde werken”) bevat volgens hen een discrepantie tussen de motivering in de bestreden beslissing en de grafische aanduiding op bijlage 2 bij die bestreden beslissing. Ook wordt in het tweede middel wettigheidskritiek geuit op de doorgevoerde planaanpassing in de zin van artikel 4.3.1, §1, tweede en derde lid VCRO.

Inzake die laatstgenoemde wettigheidskritiek stelt de verwerende partij dat de verzoekende partijen uiterst summier zijn door enkel de voorwaarden voor het uitvoeren van “beperkte aanpassingen” te vermelden zonder die concreet toe te passen op de bestreden beslissing. De vraag of die kritiek van de verzoekende partijen kan leiden tot de vernietiging van de bestreden beslissing, vereist een onderzoek van de gegrondheid van de middelen.

De exceptie wordt in de aangegeven mate verworpen.

2.1

Artikel 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 van de overheid.”

Artikel 4.3.1, §1 VCRO bepaalt:

“§1. Een vergunning wordt geweigerd:

1° indien het aangevraagde onverenigbaar is met:

a) stedenbouwkundige voorschriften of verkavelingsvoorschriften, voor zover daarvan niet op geldige wijze is afgeweken,

b) een goede ruimtelijke ordening;

2° indien de weigering genoodzaakt wordt door de decretale beoordelingselementen, vermeld in afdeling 2;

3° ...

4° ...

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.”

Uit deze bepalingen volgt dat een vergunningverlenend bestuursorgaan bij het verlenen van een vergunning voorwaarden kan opleggen voor zover ze voldoende precies zijn, ze redelijk zijn in verhouding tot de vergunde handelingen, ze kunnen worden verwezenlijkt door enig toedoen van de aanvrager en ze de uitvoering van de vergunde handelingen niet afhankelijk maken van een bijkomende beoordeling door de overheid. Voorwaarden kunnen dienen om het aangevraagde in overeenstemming te brengen met het recht en de goede ruimtelijke ordening en kunnen een beperkte aanpassing van de ter beoordeling voorgelegde plannen inhouden.

De mogelijkheid om via voorwaarden en planaanpassingen een vergunning in overeenstemming te brengen met het recht of met een goede ruimtelijke ordening moet restrictief geïnterpreteerd worden. Volgens de parlementaire voorbereiding kan *“uitzonderlijk toch een vergunning ... worden verleend indien de regelmatigheid of de overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening kan worden gewaarborgd door middel van het opleggen van een voorwaarde, inclusief het voorschrijven van een beperkte aanpassing van de voorgelegde plannen”* (Parl. St., VI. Parl., 2008-09, 2011/1, 128). Met een beperkte aanpassing worden *“kleine planwijzigingen”* bedoeld (zie Parl. St., VI. Parl., 2013-2014, 2371/1, 34).

2.2

De Raad kan zijn beoordeling van de eisen van de goede ruimtelijke ordening geenszins in de plaats stellen van die van de verwerende partij. In de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidstoezicht is hij enkel bevoegd om na te gaan of de 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 op grond daarvan in redelijkheid tot haar beslissing is kunnen komen.

De artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet bepalen dat elke eenzijdige rechtshandeling met individuele strekking die uitgaat van een bestuur en beoogt rechtsgevolgen te hebben voor één of meer bestuurden of voor een ander bestuur, in de akte de juridische en feitelijke overwegingen moet vermelden die aan de beslissing ten grondslag liggen, en dat deze afdoende moeten zijn.

Het zorgvuldigheidsbeginsel houdt in dat een vergunningverlenend bestuursorgaan zijn beslissing op een zorgvuldige wijze moet voorbereiden en derhalve dient te steunen op werkelijk bestaande en concrete feiten die met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld. Het beginsel verplicht de verwerende partij onder meer om zorgvuldig te werk te gaan bij de voorbereiding van de bestreden beslissing en ervoor te zorgen dat de feitelijke en juridische aspecten van het dossier deugdelijk onderzocht worden, zodat zij met kennis van zaken kan beslissen.

3.

De aanvraag betreft de herinrichting van een bestaande autoparking aan het station Wespelaar-Tildonk. De ontsluiting van het bedrijfsterrein van de verzoekende partijen gebeurt via die bestaande parking aan de Dijkstraat (inrit), en langsheen hun bedrijfsgebouw naar de Nieuwstraat (uitrit).

Initieel wenste de aanvrager *“een 50-tal parkeerplaatsen te realiseren [...] op een hoek van een bestaande bedrijvenzone die nu reeds ingenomen wordt door het parkeren en toevoer naar achterliggende bedrijven”*. Thans bevat het dossier “aangepaste” bouwplannen van 15 maart 2017, met name het bouwplan met de bestaande toestand met de op te breken parking (stuk 8) en het bouwplan met de nieuwe toestand met slechts 40 gewenste parkeerplaatsen (stuk 9). Die 40 parkeerplaatsen omvatten twee zones, zijnde de parkeerplaatsen met nummers 1 tot en met 22 ten zuiden van de verharde toegangsweg tot de parking, en de parkeerplaatsen met nummers 23 tot en met 40 ten noorden van de verharde toegangsweg tot de parking. Laatstgenoemde zone betreft de “uit te sluiten zone” op bijlage 2 bij de bestreden beslissing dat het bouwplan betreft met de initieel beoogde 49 parkeerplaatsen, waarvan negen parkeerplaatsen op de eigendom van de eerste verzoekende partij (nummers 24 tot en met 32) die thans niet meer worden gevraagd volgens de “aangepaste” bouwplannen van 15 maart 2017.

4.

Met het arrest van 21 februari 2017 met nummer RvVb/A/1617/0591 vernietigde de Raad de vorige vergunning omdat de exacte inplanting van de te vrijwaren ontsluiting voor de verzoekende partijen niet werd verduidelijkt, en omdat de concrete hinderaspecten niet afdoende werden beoordeeld. De zesde vergunningsvoorwaarde *“[d]e vrije doorgang dient verzekerd te worden voor alle vrachtvervoer van cva. LIFE LINE, Dijkstraat 52A te 3150 HAACHT”* (eigendom van de eerste verzoekende partij waarop de tweede verzoekende partij haar bedrijf uitbaat) werd onwettig bevonden in de zin van artikel 4.2.19, §1 VCRO omdat die een ontoelaatbare beoordelingsruimte inhoudt voor de aanvrager.

De bestreden herstelbeslissing herneemt de voormelde zesde vergunningsvoorwaarde in identieke bewoordingen, maar overweegt ditmaal bij de bespreking van het bezwaarschrift van de eerste verzoekende partij daarbij dat *“[d]e toegankelijkheid van de exploitant(en) dient gegarandeerd te blijven: zie behandeling van het advies van het College van Burgemeester en Schepenen - punt 1”*, waarmee volgende motivering in de bestreden beslissing wordt bedoeld:

“ ...

Externe adviezen

(...)

Op 18/08/2014 heb ik advies gevraagd aan College van Burgemeester en Schepenen. Dit advies werd uitgebracht op 23/10/2014 en ontvangen op 30/10/2014. Het advies is gunstig onder voorbehoud:

(...)

Bespreking:

1. *Het is inderdaad noodzakelijk dat vrije doorgang dient verzekerd te worden voor alle vrachtvervoer van cva Life line of de exploitant (nv Falk Culinair).*

*De bereikbaarheid van het perceel van cva "Life line" wordt verhoogd door een deel van de werken uit te sluiten: het betreft de "uit te sluiten zone" zoals aangegeven op het plan **bijlage 2**. Het voorliggende aangepaste plan voldoet daarmee maximaal aan de vereiste inzake bereikbaarheid en toegankelijkheid: de huidige situatie is slecht ingericht en voldoet niet aan de huidige comforteisen. Door het herinrichten van dit openbaar domein volgens ontwerpcriteria voor een integraal toegankelijk publiek domein en het duidelijk groeperen van de parkeerplaatsen rekening houdende met de huidige comforteisen met daarenboven het uitsluiten van een deel*

van de parkeerplaatsen zal de toegankelijkheid voor het bedrijf verbeteren en zullen er minder fout of slecht geparkeerde auto's deze toegang (ver)hinderen ten opzichte van de huidige situatie.

...”

De bestreden beslissing verwijst dus naar de uit te sluiten zone zoals aangeduid op bijlage 2 bij de bestreden beslissing. De verzoekende partijen stellen terecht vast dat op het plan in bijlage 2 parkeerplaatsen staan aangeduid op het perceel in eigendom van de eerste verzoekende partij, terwijl dit in tegenstrijd is met de motivering van de bestreden beslissing.

Verder blijkt uit de motivering in de bestreden beslissing niet, zoals de verwerende partij in haar antwoordnota stelt, dat “op het goedgekeurde bouwplan van de nieuwe toestand de uitweg voor de [v]erzoekende partijen met paarse fluo werd aangeduid” in de plaats van de uitgesloten parkeerplaatsen “aangegeven op het plan bijlage 2”. Met die aanduiding op het goedgekeurde bouwplan zou dus een nieuwe toegangsweg voor de verzoekende partijen voorzien worden los van de toegangsweg tot de vergunde parkeerplaatsen. Deze nieuwe ontsluiting wordt evenwel nergens op enige wijze concreet vermeld of besproken in de bestreden beslissing, evenmin staat bij de ‘paarse fluo’ op het vergunde plan enige toelichting over de betekenis ervan.

Zowel de voorwaarde die verwijst naar een bijlage 2 dat een plan bevat dat kennelijk niet overeenstemt met de aangevraagde 40 parkeerplaatsen (maar integendeel parkeerplaatsen voorziet op het perceel in eigendom van de eerste verzoekende partij), als het gebrek aan toelichting over de betekenis van de ‘paarse fluo’ (die pas in de antwoordnota wordt verklaard door de verwerende partij), maken de opgelegde voorwaarden inzake de ontsluiting onduidelijk, waaruit blijkt dat de bestreden beslissing niet met de nodige zorgvuldigheid tot stand is gekomen.

Het is bovendien onduidelijk of het gewijzigde plan met voorwaarden de vrije doorgang voor de verzoekende partijen wel verzekert, met name gelet op de ligging van de bestaande verharding, die thans de ontsluiting voor de verzoekende partijen verzekert, en de ligging van de bestaande groenzone op het eigendom van de eerste verzoekende partij. Het feit dat hun mogelijke nieuwe toegangsweg (in ‘paarse fluo’) direct zou aansluiten op het openbaar domein van de Dijkstraat, zoals de verwerende partij stelt in de antwoordnota, doet geen afbreuk aan die vaststelling. Het is op basis van de bestreden beslissing immers onduidelijk of de verzoekende partijen een toegang dienen te nemen via een nieuw aan te leggen toegangsweg na het rooien van de groenzone op het eigendom van de eerste verzoekende partij, dan wel of de doorgang naar hun bedrijfsterrein verzekerd wordt via de vergunde weg op de parking. Ook dit maakt de bestreden beslissing onduidelijk en onzorgvuldig.

Des te meer blijkt het onzorgvuldig karakter van de bestreden beslissing uit het louter gegeven dat de onduidelijke planwijziging is gebeurd zonder medeweten van de verzoekende partijen, terwijl in de vorige vernietigde vergunning, in navolging van het advies van het college van burgemeester en schepenen, bij de beoordeling van het bezwaar van de eerste verzoekende partij, door de verwerende partij terecht werd vastgesteld dat de vrije doorgang voor de verzoekende partijen “essentieel” is.

Daargelaten de vaststelling dat de bestreden beslissing niet motiveert waarom de door de aanvrager én de verwerende partij doorgevoerde planwijzigingen beperkte of kleine planaanpassingen zijn in de zin van artikel 4.3.1, §1, tweede lid VCRO, blijkt uit het voorgaande dat de bestreden beslissing kennelijk onzorgvuldig tot stand is gekomen.

5.

De middelen zijn in de aangegeven mate gegrond.

VI. INJUNCTIE

De bestreden beslissing werd afgegeven in het kader van de bijzondere vergunningsprocedure.

Bij het nemen van een nieuwe beslissing over de aanvraag dient de verwerende partij de verzoekende partijen te horen om hen in de gelegenheid te stellen hun standpunt te laten weten over de gevolgen van dit vernietigingsarrest en het desgevallend verlenen van een nieuwe vergunningsbeslissing met passende vergunningsvoorwaarden en/of beperkte planwijzigingen (die voldoen aan artikel 4.3.1, §1, tweede en derde lid VCRO) inzake het verzekeren van de doorgang voor het vrachtvervoer van de eerste verzoekende partij.

De Raad wijst terzake naar de overwegingen B.8. in het arrest van het Grondwettelijk Hof van 15 juni 2017 met nummer 73/2017, meer bepaald de overweging dat indien met toepassing van de bijzondere procedure een nieuwe vergunning wordt verleend nadat een eerste vergunning werd vernietigd, het recht om te worden gehoord als beginsel van behoorlijk bestuur toepassing dient te vinden, ook al voorziet de toepasselijke wetgeving niet in een dergelijke formaliteit.

De verwerende partij dient de verzoekende partijen derhalve de gelegenheid te bieden, wanneer zij in de procedure tot het verlenen van een nieuwe vergunning niet in een nieuw openbaar onderzoek voorziet, hun standpunt inzake de gevolgen van het vernietigingsarrest en het verlenen van een nieuwe vergunning uiteen te zetten, vooraleer zij een nieuwe beslissing neemt over de aanvraag.

VII. KOSTEN

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen vragen de door hen betaalde rolrechten ten laste te leggen van de verwerende partij, en laatstgenoemde te veroordelen tot het betalen *“aan elke verzoekende partij afzonderlijk van een maximale rechtsplegingsvergoeding van 1.400 euro gelet op de onzorgvuldige en tergende wijze waarop zij het bestreden besluit heeft opgesteld en goedgekeurd”*.

2.

De verwerende partij stelt dat de verzoekende partijen geen verdere motivering geven voor de rechtsplegingsvergoeding, en dat met de vergunningsvoorwaarde en de bijhorende motivatie met de uitsluiting van een bepaalde zone is getracht om tegemoet te komen aan de verzuchtingen van de verzoekende partijen. Er werd rekening gehouden met de vernietigingsmotieven in het vorige arrest van de Raad om tot een zorgvuldige en redelijke herstelbeslissing te komen. Er is dan ook geen aanleiding om een maximale rechtsplegingsvergoeding toe te kennen.

3.

In de wederantwoordnota herhalen de verzoekende partijen hun verzoek om een maximale rechtsplegingsvergoeding van 1.400 euro per verzoekende partij toe te kennen.

Beoordeling door de Raad

1.

Met toepassing van artikel 33 DBRC-decreet legt de Raad de kosten van het beroep ten laste van de partij die ten gronde in het ongelijk gesteld wordt. De rolrechten worden begroot op 400 euro.

2.

Ingevolge artikel 21, §7, eerste lid DBRC-decreet kan de Raad op verzoek van een partij, een rechtsplegingsvergoeding toekennen, die een forfaitaire tegemoetkoming is in de kosten en honoraria van de advocaat van de partij die ten gronde in het gelijk wordt gesteld.

Ingevolge artikel 21, §7, tweede lid DBRC-decreet zijn de basisbedragen en de minimum- en maximumbedragen van de rechtsplegingsvergoeding bepaald in artikel 20/1, §1 Procedurebesluit. Het basisbedrag van de rechtsplegingsvergoeding bedraagt 700 euro, het minimumbedrag 140 euro en het maximumbedrag 1400 euro.

Ingevolge artikel 21, §7, derde lid DBRC-decreet kan de Raad op gemotiveerde wijze, de vergoeding verlagen of verhogen, zonder de minimum- en maximumbedragen te overschrijden. In zijn beoordeling houdt hij rekening met de financiële draagkracht van de in het ongelijk gestelde partij, om het bedrag van de vergoeding te verlagen, de complexiteit van de zaak en de kennelijk onredelijke aard van de situatie.

3.

De verzoekende partijen vragen de toekenning van een rechtsplegingsvergoeding voor het maximumbedrag van 1400 euro per verzoekende partij omwille van de onzorgvuldige en tergende wijze waarop zij de bestreden beslissing heeft opgesteld.

Zoals artikel 21, §7, eerste lid DBRC-decreet bepaalt, is de rechtsplegingsvergoeding een forfaitaire tegemoetkoming in de kosten en honoraria van de advocaat. Anders dan de verzoekende partijen dat in hun betoog blijken te zien, heeft de rechtsplegingsvergoeding geen sanctionerend karakter. Een verhoging van de rechtsplegingsvergoeding mag dus niet als middel worden aangewend om onwettige beslissingen te bestraffen.

Gelet op het feit dat het verzoekschrift door de verzoekende partijen gezamenlijk is ingediend, is hen door de verwerende partij slechts één rechtsplegingsvergoeding verschuldigd, elk voor de helft.

Er bestaan geen redenen om het basisbedrag van 700 euro te verhogen.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 16 mei 2017, waarbij aan de aanvrager de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend onder voorwaarden voor het inrichten van een auto-parking aan station Wespelaar-Tildonk op een perceel gelegen te 3150 Haacht, De Costerstraat zn en met als kadastrale omschrijving afdeling 3, sectie B, nummer 190z4.
2. De Raad beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over de aanvraag van de NMBS en dit binnen een termijn van vier maanden te rekenen vanaf de dag na de dag van de betekening van dit arrest, rekening houdend met de injunctie die is uiteengezet onder VI.
3. De Raad legt de kosten van het beroep bestaande uit het rolrecht van de verzoekende partijen, bepaald op 400 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro verschuldigd aan de verzoekende partijen, ten laste van de verwerende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 15 januari 2019 door de zesde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de zesde kamer,

Elien GELDERS

Karin DE ROO