

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 3 december 2019 met nummer RvVb-A-1920-0323
in de zaak met rolnummer 1718-RvVb-0440-A

Verzoekende partijen	1. de heer Bart VANOVERBEKE , 2. de heer Danniël STRUYS , vertegenwoordigd door advocaat Sofie RODTS, met woonplaatskeuze op het kantoor te 8020 Oostkamp, Domein De Herten, Hertsborgsestraat 4.
Verwerende partij	de deputatie van de provincieraad van VLAAMS-BRABANT
Tussenkommende partij	de cvba VOLKSWONINGBOUW , vertegenwoordigd door advocaten Yves LOIX en Nele ANSOMS, met woonplaatskeuze op het kantoor te 2018 Antwerpen, Mechelsesteenweg 27.

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 14 maart 2018 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 14 december 2017.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de verzoekende partijen tegen de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Herent van 24 juli 2017 ontvankelijk maar ongegrond verklaard.

De verwerende partij heeft aan de tussenkommende partij een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden verleend voor het herbestemmen en verbouwen van een voormalige rijkswachtkazerne tot 10 sociale woningen en het slopen van het bestaande garagegebouw op de percelen gelegen te 3020 Herent, Groenstraat z.n., met als kadastrale omschrijving afdeling 5, sectie D, perceelsnummers 270t, 270v, 270w; 270x, 270y, 270z.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

1.

De tussenkommende partij verzoekt met een aangetekende brief van 15 mei 2018 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen. De voorzitter van de Raad laat de tussenkommende partij met een beschikking van 21 augustus 2018 toe in de debatten.

2.

De verwerende partij dient een antwoordnota en het administratief dossier in. De tussenkommende partij dient een schriftelijke uiteenzetting in. De verzoekende partij dient een wederantwoordnota in.

3.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 16 april 2019.

Advocaat Pieter-Jan DEFOORT voert het woord voor de verzoekende partijen. De verwerende partij verschijnt schriftelijk. Advocaat Katrien VERGAUWEN *loco* advocaten Yves LOIX en Nele ANSOMS voert het woord voor de tussenkomenende partij.

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.

De tussenkomenende partij dient op 8 mei 2017 bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Herent een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor het herbestemmen en verbouwen van een voormalige rijkswachtkazerne tot tien sociale appartementen.

De aanvraag heeft een voorgeschiedenis. Een eerdere gelijkaardige aanvraag van 9 november 2015 wordt door het college van burgemeester en schepenen van Herent verleend, maar door de verwerende partij op 12 mei 2016 in graad van administratief beroep geweigerd, *“in hoofdzaak omwille van het onvoldoende respecteren van de karakteristieke identiteit van het bestaand gebouw”*.

2.

De percelen liggen volgens het gewestplan ‘Leuven’, vastgesteld bij koninklijk besluit van 7 april 1977, in woongebied (eerste 50m vanaf de straat) en agrarisch gebied.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Open Ruimte’, goedgekeurd op 22 november 2012.

De percelen liggen tenslotte ook binnen het werkingsgebied van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening ‘parkeervoorzieningen’, vastgesteld door de gemeenteraad op 9 juni 2015 en goedgekeurd door de verwerende partij op 17 september 2015.

3.

Er wordt geen openbaar onderzoek georganiseerd.

De gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar adviseert gunstig.

Het college van burgemeester en schepenen verleent op 24 juli 2017 een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden, waarbij het zich aansluit bij het advies van de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar:

“Toetsing aan de goede ruimtelijke ordening

... Functionele inpasbaarheid, visueel-vormelijke elementen bouwdichtheid

Door de voorziene ruimte en inrichting bieden de woonentiteiten voldoende woonkwaliteit en zorgen ze, gezien de ligging van het gebouw in woongebied, voor een versterking van de woonfunctie in de omgeving. Het project is aanvaardbaar wat betreft bestemming, vormgeving

en materiaalgebruik en het overstijgt de draagkracht van de onmiddellijke omgeving niet. De voorgestelde architectuur en de gebruikte materialen behouden zoveel mogelijk het oorspronkelijke karakter van het gebouw waardoor de meergezinswoning zich zal integreren in de omgeving. Door het slopen van het achterliggende bijgebouw, het verwijderen van de buitenverharding en het ingroenen van het gemeenschappelijk binnengebied zal de tuinzone aanzienlijk vergroten en het uitzicht op het achterliggende open agrarisch gebied versterkt worden. Het ontwerp brengt de goede ruimtelijke ordening van de omgeving niet in het gedrang en is in overeenstemming met de algemeen geldende stedenbouwkundige voorschriften.

...

Mobiliteitsimpact

Het ingediende project heeft invloed op het aantal verkeersbewegingen. Er worden voldoende parkeerplaatsen en fietsenstallingen voorzien waardoor deze aanvraag in overeenstemming is met de geldende gemeentelijke parkeerverordening.

...

4.

Tegen die beslissing tekenen de verzoekende partijen op respectievelijk 14 en 21 september 2017 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in haar verslag van 22 november 2017 om het beroep ontvankelijk maar ongegrond te verklaren en de stedenbouwkundige vergunning te verlenen onder voorwaarden.

Na de hoorzitting van 14 december 2017 verklaart de verwerende partij het beroep op 24 juli 2017 ongegrond en verleent zij een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden, waarbij ze zich aansluit bij het advies van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar:

“5.2 Beschrijving van de plaats

... De andere garages achter het gebouw zijn toegankelijk vanaf de Spekvelddweg, een smalle landweg die de verbinding maakt met de Kleine Spekstraat. Deze kleine zijstraat van de Groenstraat is in de Atlas der Buurtwegen opgenomen als voetweg nr. 42 met een officiële breedte van 3,30 m. Tot aan de voorgevel van de kazerne is de weg aangelegd met kasseien, vervolgens gedeeltelijk geasfalteerd en daarachter wordt de Spekvelddweg een aarden weg.

Op het aanpalend perceel aan de noordzijde staat de vrijstaande woning Groenstraat nr. 98 ... Deze buurwoning staat ca. 8 m dieper ingeplant ten opzichte van de Groenstraat dan de rijkswachtkazerne. Aan de andere zijde staat de woning Groenstraat nr. 84, ingeplant net als de kazerne tot tegen de rand van de Spekvelddweg. Deze buurwoning ... staat ca. 6 m voor de bouwlijn van de rijkswachtkazerne ingeplant.

...

5.3 Beschrijving van de aanvraag

... Naast de beoogde werken aan het hoofdgebouw omvat de aanvraag ook werken aan de bijgebouwen en terreinaanlegwerken. Het vrijstaand garagegebouw achter de kazerne wordt volledig afgebroken. De zone achter het terras wordt ingevuld met beplantingszones en gras. ... Het bijgebouw langs de noordelijke zijdelingse perceelsgrens blijft wel behouden en wordt omgevormd tot een afzonderlijke fietsenberging met 25 plaatsen. De bestaande hoogspanningscabine, geïntegreerd in dit bijgebouw, blijft zonder meer behouden. De garage, die nu aangebouwd is tegen de linkergevel van de kazerne, wordt ook afgebroken. Hierdoor wordt het appartementsgebouw en het achterliggend bijgebouw rechtstreeks toegankelijk gemaakt vanaf de Groenstraat. ... Langs de Spekvelddweg, rechts achter het gebouw worden 10 autostaanplaatsen voorzien. Ze worden ingeplant als 9 m-lange parkeerplaatsen met manoeuvreerruimte. Deze strook wordt omzoomd door een haag.

...

5.6 Beoordeling

... c) In navolging van het Besluit van de Vlaamse Regering van 1 maart 2013 dient er voor de aanvraag een project-m.e.r.-screening te gebeuren (bijlage III bij het project-m.e.r.-besluit).

Het dossier bevat geen aparte project-m.e.r.-screeningsnota volgens het typeformulier. Dit is ook niet verplicht. Alle nodige gegevens zijn aanwezig op het document. In het voorgaande dossier werd de m.e.r.-screeningsnota afgehandeld in een beknopte alinea in de verklarende nota. Ditmaal werd in het aanvraagdossier een aparte nota toegevoegd onder vrije vormgeving met een opsomming van de geplande werken, vermelding van het rubrieknummer waaronder deze aanvraag valt, de stellingen dat zowel de bestaande volumes als de verharde oppervlakte kleiner worden en dat de aanpassingen aan de bestaande gebouwen geen extra hinder voor het milieu zullen opleveren. Op basis van deze omschrijving en beoordeling kan aangenomen worden dat de mogelijke milieueffecten van het project niet aanzienlijk zijn.

d) De voorliggende aanvraag valt onder de toepassing van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake parkeervoorzieningen ... Voor een sociaal woonproject dient er minimum één parkeerplaats per woongegelegenheid voorzien te worden, en tevens minimum twee fietsparkeervoorzieningen per woongegelegenheid met één slaapkamer en één fietsparkeervoorziening per bijkomende slaapkamer. Overeenkomstig deze normering worden er in het voorliggend project met vijf sociale appartementen met één slaapkamer en vijf appartementen met twee slaapkamers 10 parkeerplaatsen en 25 fietsparkeervoorzieningen voorzien. Deze autostaanplaatsen worden ongeveer 9m diep uitgevoerd, zodat het in- en uitrijden van de plaatsen zeker mogelijk is. Door de ongewone lengte van de parkeerplaatsen kan er verwarring ontstaan over het exacte aantal bij het lezen van de plannen. Een concrete en grondige lezing van het gehele project maakt echter zeer duidelijk dat het hier gaat om 10 parkeerplaatsen met manoeuvreerruimte. De aanvraag voldoet aan de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake parkeervoorzieningen.

...

e) De fietsenstalling wordt voorzien in het bijgebouw op de linker perceelsgrens. De bestaande elektriciteitscabine die zich in dit bijgebouw bevindt, blijft op deze manier gevrijwaard. Een toegang naar de achterliggende parking via deze zijde van het gebouw is bijgevolg niet mogelijk.

f) Artikel 4.2.6 van de gemeentelijke parkeerverordening stelt: 'Parkeerplaatsen in de achtertuin worden toegelaten op voorwaarde dat deze een rechtstreekse toegang op de openbare weg hebben.' Dit is hier het geval met de Spekveldweg die langs de zuidelijke zijdelingse perceelsgrens loopt en aansluit op de Groenstraat. De eerste beroepsindiener spreekt van een losweg van 3,30 m breed, half eigendom van deze beroepsindiener en half eigendom van de kazerne. Hiertoe werd een opmetingsplan neergelegd bij de hoorzitting. De Spekveldweg is echter opgenomen in de Atlas der Buurtwegen als voetweg nr. 42 met een officiële breedte van 3,30 m. Deze heeft ter plaatse ook een openbaar karakter, door het gebruik van een gemeentelijk straatnaambord en de plaatsing van meerdere verkeersborden. De breedte van deze weg blijkt na opmeting ter plaatse ter hoogte van de voorgevel van de kazerne 3,85 m breed en 4,30 m aan de achterzijde. Deze weg kan zeker gebruikt worden als toegangsweg tot de achtergelegen parkeerplaatsen. Zij wordt bovendien nu reeds gebruikt als toegangsweg voor de achtergelegen akkers en weilanden.

De Spekveldweg sluit aan met de Groenstraat tegenover de Mastellestraat. Het kruispunt is ingericht als een rond punt. Aan het kruispunt staat ter hoogte van de kazerne aan de andere zijde van de weg een woning die deels voor de rooilijn staat. Deze woning vermindert de zichtbaarheid op het aankomende verkeer in de Groenstraat. De haag die een meter voor deze woning werd ingeplant en ongeveer 2 m hoog is, vormt echter de grootste belemmering voor het zicht bij het uitrijden van de Spekveldweg. De parkeerplaatsen zijn op het eigen terrein goed ingeplant en gezien het beperkte extra verkeer dat de plaatsen met zich meebrengen, is een ontsluiting via de openbare Spekveldweg zeker verantwoord.

g) ... De voorliggende aanvraag heeft ... enkel betrekking op het gedeelte van het goed dat gelegen is binnen het woongebied, voor het gedeelte gelegen in het agrarisch gebied voorziet de voorliggende aanvraag enkel het aanplanten van enkele fruitbomen voor een boomgaard.

...

h) ... Net omwille van dit atypisch karakter van de bestaande rijkswachtkazerne is het hier ruimtelijk verantwoord om een verdichtingsproject met kleinere woongelegenheden toe te staan in functie van het behoud van het gebouw, of anders gezegd om een nieuwe typologie van appartementen in te brengen binnen de bestaande bebouwde omgeving. De woonfunctie was trouwens al aanwezig in het bestaand gebouw. ...

Daarenboven is het project gelegen dichtbij de dorpskern. Er zijn uitgebreide mogelijkheden voor het openbaar vervoer, met een goed bediende bushalte op 800 m van het pand en het station van Veltem-Beisem dat zich eveneens op wandelafstand bevindt. De locatie van dit verdichtingsproject is niet vanzelfsprekend, maar omwille van deze en de hierboven aangehaalde redenen wel aanvaardbaar.

i) Met de vooropgestelde verbouwing wordt de karakteristieke identiteit van het bestaande patrimonium respectvol behouden. ... Voorgaande aanvraag beoogde eveneens een achtergevel met hedendaagse vormgeving. Daarenboven bleef echter ook van de voorgevel en de dakconstructie weinig van het oorspronkelijk gebouw en zijn uitstraling bewaard. Er werd een trapconstructie aan de voorgevel geplaatst die de statige voorgevel haast volledig aan het zicht onttrok. Het dakvolume werd zodanig gewijzigd dat het niet meer herkenbaar was. In voorliggende aanvraag worden deze beide elementen met respect behandeld ...

*j) De terreinaanleg van voorliggend ontwerp is een aanzienlijke verbetering ten opzichte van de bestaande toestand. De tien parkeerplaatsen in waterdoorlatende verharding langs de zuidelijke perceelsgrens, zijn ruimtelijk aanvaardbaar. Door het achterliggend garagegebouw en verharding te verwijderen, wordt de relatie met het achterliggend agrarisch landschap aanzienlijk verbeterd. De grote vrijgekomen zone achter het gebouw wordt volledig ingegroend. Er kan gesteld worden dat de impact van de nieuwe terreinaanleg op de omgeving veel kleiner is dan de huidige situatie. Ook het slopen van de kleine aanbouw met de garage links tegen de kazerne is een pluspunt, omdat op die manier een rechtstreekse doorgang wordt gemaakt vanaf de Groenstraat naar de gemeenschappelijke groene binnenkoer.
..."*

Dat is de bestreden beslissing.

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

A. Eerste middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen voeren de schending aan van artikel 16, 3° van het besluit van de Vlaamse regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning (hierna: Dossiersamenstellingsbesluit), van artikel 4.3.1, §§ 1 en

2 Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (hierna: VCRO), van de artikelen 2 en 42 van het Gemeentedecreet van 15 juli 2005 (hierna: Gemeentedecreet), van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna: Motiveringswet), en van het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Zij betwisten in essentie de degelijkheid van de beoordeling van de mobiliteitsimpact van de aanvraag als relevant aandachtspunt bij de beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening.

In een eerste onderdeel stellen zij in essentie dat de afmetingen van de Spekveldweg waarlangs de parkeerplaatsen bij het project worden ontsloten op de bouwplannen verkeerd worden weergegeven, gezien daarop een breedte wordt vermeld van 7,05m, terwijl de juiste breedte slechts 3,30m bedraagt. Zij menen dat de aanvraagplannen, op basis waarvan de bestreden beslissing werd genomen, hierdoor onjuist zijn en niet voldoen aan het Dossiersamenstellingsbesluit, zodat de aanvraag onvolledig moest worden verklaard. Zij wijzen op hun argumentatie daaromtrent in hun beroepschrift, en betwisten de beoordeling hiervan door de verwerende partij in de bestreden beslissing, met name de vaststelling dat de breedte van de weg varieert tussen 3,85m vooraan en 4,30m achteraan. Zij stellen dat deze beoordeling niet steunt op een concrete opmeting door een landmeter en dat niet duidelijk blijkt waar deze maten zijn genomen, terwijl het aan de verwerende partij stond om de concrete breedte van de wegenis zorgvuldig te onderzoeken. Zij verwijzen in dit kader naar de eerdere weigeringsbeslissing van de verwerende partij van 12 mei 2016, waarin werd overwogen dat de Spekveldweg ter hoogte van de aansluiting op de Groenstraat slechts 3m bedraagt.

In navolging van de discussie inzake de breedte van de Spekveldweg betwisten zij in een tweede onderdeel in essentie de beoordeling door de verwerende partij van de verkeersveiligheid bij de ontsluiting van de parkeerplaatsen bij het project, met inbegrip van hun aantal. Zij wijzen op de argumentatie daaromtrent in hun beroepschrift. Zij stellen dat de concrete verkeerssituatie ter hoogte van de uitrit van de Spekveldweg op de Groenlaan, waarlangs de parkeerplaatsen worden ontsloten, door de verwerende partij verkeerd wordt omschreven en ingeschat, en benadrukken dat dit kruispunt niet is ingericht als een rond punt ter hoogte waarvan men moet vertragen. Zij stellen dat hoewel de verwerende partij de slechte zichtbaarheid aldaar erkent, zij toch geen oplossing biedt om de verkeersveiligheid te garanderen, terwijl de goede inplanting van de parkeerplaatsen en het beperkt extra verkeer hieraan vreemd zijn. Zij verwijzen in dit kader naar de eerdere andersluidende weigeringsbeslissing van de verwerende partij van 12 mei 2016, waarin vragen werden gesteld inzake de verkeersveiligheid, en stellen dat de feitelijke gegevens in voorliggende aanvraag ongewijzigd zijn gebleven. Zij merken daarbij tevens op dat er onduidelijkheid bestaat over het aantal parkeerplaatsen en dat dit door de verwerende partij niet zorgvuldig werd onderzocht en beoordeeld, terwijl dit relevant is voor de beoordeling van de verkeersveiligheid. Zij menen dat er op basis van de bouwplannen tien stroken worden voorzien waarop telkens twee auto's kunnen parkeren, zoals wordt bevestigd in de vergunningsbeslissing in eerste administratieve aanleg en in de bestreden beslissing bij de beschrijving van de aanvraag, terwijl de verwerende partij bij haar beoordeling uitgaat van 10 parkeerplaatsen.

In een derde onderdeel stellen zij in essentie dat er ten onrechte geen beslissing van de gemeenteraad inzake de wegenis voorligt met betrekking tot de aanpassing van de Spekveldweg in functie van het project. Zij menen dat deze weg nochtans een ander gebruik krijgt als ontsluitingsweg van de parkeerplaatsen bij het project, in plaats van louter als weg voor landbouwvoertuigen, zodat het verkeersbord aldaar zal moeten worden aangepast. Tevens menen zij dat ook de aanleg van de vooralsnog onverharde weg hiervoor zal moeten worden aangepast en dat een verharding noodzakelijk zal zijn.

2.

Verwerende partij betwist het middel. Ter weerlegging van het eerste onderdeel wijst zij op haar gemotiveerde beoordeling in de bestreden beslissing van de kritiek inzake de breedte van de Spekveldweg. Zij merkt op dat een onvolledigheid in de aanvraag slechts tot een vernietiging van de vergunningsbeslissing kan leiden indien de vergunningverlenende overheid hierdoor werd misleid, wat hier niet het geval is. Zij benadrukt dat door de verzoekende partijen niet wordt betwist dat de breedte van de Spekveldweg van 3,30m is gebaseerd op een opmetingsplan in het dossier dat door een landmeter-expert, aangesteld door de gemeente, werd opgemaakt. Zij stelt dat zij de breedte van de weg in het licht van de discussie hierover tijdens de administratieve beroepsprocedure ter plaatse heeft opgemeten, en heeft vastgesteld dat de breedte ter hoogte van de voorgevel van het gebouw 3,85m bedraagt en ter hoogte van de achterzijde 4,30m, zodat zij niet werd misleid door de foutieve vermelding van deze breedte in de aanvraag.

Ter weerlegging van het tweede onderdeel stelt zij dat het mobiliteitsaspect wel degelijk voldoende werd betrokken bij haar beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening. Zij stelt dat de vaststelling dat de verzoekende partijen hierover inhoudelijk van mening verschillen niet impliceert dat deze beoordeling foutief is of kennelijk onredelijk, terwijl de Raad daarop slechts een marginaal toezicht kan uitoefenen. Zij meent dat zij terecht kon oordelen dat de ontsluiting van de parkeerplaatsen ondanks de beperktere zichtbaarheid ruimtelijk aanvaardbaar is, gelet op het rond punt en het beperkt aantal bijkomende verplaatsingen aldaar. Zij stelt dat de verzoekende partijen terzake geen pertinente argumenten aanvoeren om het tegendeel aan te tonen, en benadrukt dat het rond punt wel degelijk een impact heeft op de vertraging van het verkeer in de Groenstraat ter hoogte van de Spekveldweg. Wat betreft het aantal parkeerplaatsen wijst zij op haar beoordeling in de bestreden beslissing, waarbij zij opmerkt dat deze beoordeling moet worden samen gelezen met de goedgekeurde plannen. Zij stelt dat het op basis hiervan duidelijk is dat er slechts tien parkeerplaatsen worden voorzien, zoals door de tussenkomenende partij ook werd bevestigd tijdens de hoorzitting, zodat de vermelding in de bestreden beslissing van twintig parkeerplaatsen louter een materiële vergissing is.

Ter weerlegging van het derde onderdeel benadrukt zij dat artikel 4.2.25 VCRO slechts betrekking heeft op vergunningsaanvragen die wegeniswerken omvatten, terwijl de aanvraag is gelegen aan een voldoende uitgeruste weg, en niet voorziet in de aanleg, wijziging of uitrusting van de openbare gemeentelijke wegenis. Zij merkt daarbij op dat de Spekveldweg ter hoogte van het project is verhard en pas verderop onverhard is.

3.

Tussenkomenende partij betwist het middel. Ter weerlegging van het eerste onderdeel erkent zij dat er op het inplantingsplan ten onrechte werd aangegeven dat de Spekveldweg een breedte heeft van 7m, maar dat dit louter voortvloeit uit het feit dat dit plan werd opgemaakt op basis van de kadasterplannen die onnauwkeurig kunnen zijn. Zij benadrukt dat nergens uit blijkt dat de verwerende partij hiermee rekening heeft gehouden en geen kennis had van de werkelijke breedte van weg, zodat zij ter zake wel degelijk voldoende was geïnformeerd. Zij betwist dat het aanvraagdossier hierdoor onvolledig was, en stelt dat de verzoekende partijen niet aantonen dat een op straffe van onontvankelijkheid of onvolledigheid voorgeschreven stuk niet bij de aanvraag was gevoegd. In de rand hiervan merkt zij op dat zelfs indien er bepaalde stukken inzake de breedte van de weg zouden ontbreken dit niet noodzakelijk impliceert dat de aanvraag onontvankelijk is. Zij wijst op de duidelijke motivering in de bestreden beslissing wat betreft de breedte van de weg, waarin de argumentatie van de verzoekende partijen concreet en afdoende wordt betrokken.

Ter weerlegging van het tweede onderdeel stelt zij dat de verwerende partij de zichtbaarheid vanaf de Spekveldweg naar de Groenweg correct en niet kennelijk onredelijk heeft beoordeeld. Zij wijst op de duidelijke omschrijving in de bestreden beslissing van de plaatselijke toestand aldaar, en betwist op basis van een foto de bewering van de verzoekende partijen dat het kruispunt ter hoogte

van de Spekveldstraat niet is ingericht als rond punt. Zij stelt dat er op basis van de bestreden beslissing geen twijfel over bestaat dat de verwerende partij de plaatselijke toestand goed kent en bij haar beoordeling heeft betrokken, waarbij zij oordeelde dat het probleem van zichtbaarheid op basis van de concrete omstandigheden geen reden vormt om de vergunning te weigeren. Zij benadrukt in dit kader dat de verzoekende partijen ten onrechte verwijzen naar de andersluidende beoordeling hiervan in de eerdere weigeringsbeslissing van de verwerende partij van 12 mei 2016, gezien het probleem van zichtbaarheid toen was te wijten aan een metalen trapconstructie vooraan het gebouw die het uitzicht beperkte, terwijl deze constructie niet langer aanwezig is en er enkel nog wordt voorzien in een trapje van zes treden. Zij meent dat in het licht van de overwegingen in de bestreden beslissing bezwaarlijk onduidelijkheid kan bestaan over het feit dat er slechts tien parkeerplaatsen worden gevraagd en vergund.

Ter weerlegging van het derde onderdeel stelt zij dat de verzoekende partijen ten onrechte beweren dat de verplaatsing van een verkeersbord een aspect van de wegenis betreft in de zin van artikel 4.2.25 VCRO, waarover de gemeenteraad een voorafgaande beslissing moet nemen. Zij stelt dat dit artikel enkel betrekking heeft op het tracé en de uitrusting van de wegen die zijn betrokken in een aanvraagdossier, en niet eveneens de plaatsing van een verkeersbord omvat.

4.

In hun wederantwoordnota merken de verzoekende partijen wat betreft het eerste onderdeel op dat uit het aanvraagdossier niet blijkt dat de Spekveldweg 3,30m breed is. Zij betwisten ook de juistheid van de opmetingen ter plaatse door de verwerende partij, en herhalen dat dit evenmin blijkt uit de bestreden beslissing. Zij wijzen daarbij op de vaststelling dat uit het opmetingsplan van de landmeter blijkt dat deze weg 3,30 m breed is, en merken op dat er dus slechts 1,65m breedte langs beide zijden van de perceelgrens in het midden van de weg moet worden gevrijwaard, zodat er door de eigenaars theoretisch een afbakening kan worden geplaatst waardoor de werkelijke doorgang maar 3,30m bedraagt. Zij benadrukken dat kennis van de breedte van de Spekveldweg nochtans essentieel is om de mobiliteitsimpact van de aanvraag zorgvuldig te kunnen beoordelen.

Wat betreft het tweede onderdeel betwisten zij het standpunt dat het niet onredelijk is om de aanvraag te vergunnen ondanks de beperkte zichtbaarheid bij de ontsluiting van de parkeerplaatsen, gelet op het rond punt en het beperkt aantal bijkomende verplaatsingen. Zij stellen dat het aantal verplaatsingen in het licht van de kenmerken van de plaatselijke omgeving bezwaarlijk beperkt is, gezien het aantal woongelegenheden in het gebouw wordt verdriedubbeld, zodat de mobiliteitseffecten zeer zorgvuldig dienden te worden beoordeeld. Zij stellen voorts dat er ten onrechte wordt verwezen naar het 'rond punt' aldaar als doorslaggevend element om te oordelen dat een verkeersveilige afwikkeling is gegarandeerd, ondanks de beperkte zichtbaarheid. Zij herhalen dat het kruispunt dwarsend verkeer doorlaat, zodat de verkeersafwikkeling ter plaatse door de verwerende partij foutief werd ingeschat en alleszins onvoldoende in haar beoordeling is betrokken. Zij herhalen dat de verwerende partij inzake de beoordeling van de verkeersveiligheid afwijkt van haar eerdere andersluidende weigeringsbeslissing van 12 mei 2016, zodat zij dit aandachtspunt nog zorgvuldiger diende te beoordelen, gezien de plaatselijke situatie ongewijzigd is gebleven en er met name ter hoogte van de voorgevel van het gebouw nog steeds een trapconstructie wordt voorzien die het zicht zal belemmeren. Wat betreft het aantal parkeerplaatsen stellen zij dat op basis van de vergunde plannen alleszins blijkt dat er twintig 'feitelijke' parkeerplaatsen worden gecreëerd, gezien de ongewone lengte hiervan.

Wat betreft het derde onderdeel stellen zij dat een voorafgaande beslissing van de gemeenteraad overeenkomstig artikel 4.2.25 VCRO ook is vereist als de oorspronkelijke configuratie of bestrating van de wegenis wordt gewijzigd, zodat zij dit artikel niet te ruim interpreteren. Zij herhalen dat de Spekveldweg een nieuw gebruik krijgt als ontsluitingsweg van de parkeerplaatsen bij het project, in plaats van enkel voor landbouwvoertuigen, zodat de verkeerssignalisatie moet worden

aangepast. Zij benadrukken dat zij daarbij tevens hebben gewezen op de noodzakelijke aanpassing van de uitrusting en met name de bekleding van de weg in functie van het nieuw gebruik. In dit kader betwisten zij aan de hand van foto's dat de weg voldoende is uitgerust dan wel pas achter het aanvraagperceel overgaat in een onverharde weg, en stellen zij dat de verharding, die zich in slechte staat bevindt, slechts reikt tot juist na het gebouw, en vervolgens overgaat in een modderige zandweg.

In aanvulling op hun verzoekschrift wijzen zij naast de verkeersonveiligheid ook nog op de hinderaspecten die zij als onmiddellijke naburen zullen ondervinden ingevolge de toename van de verkeerstrafiek van en naar een meergezinswoning met tien woonentiteiten via een smalle weg van 3,30m breed. Zij stellen met name dat dit bijkomende geluids- en mobiliteitshinder tot gevolg zal hebben, en dat het verkeer een weergalming zal veroorzaken bij de woning van de eerste verzoekende partij.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partijen beperken zich in hun wederantwoordnota niet louter tot een nadere uiteenzetting van de argumentatie in hun verzoekschrift wat betreft de beoordeling van de mobiliteitsimpact en met name de verkeersveiligheid bij de ontsluiting van de parkeerplaatsen bij het project, als relevant aandachtspunt bij de beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening. Zij wijzen tevens voor het eerst op de hinderaspecten ingevolge de verkeersafwikkeling van het project, die eveneens een relevant aandachtspunt vormen. Zij maken echter niet aannemelijk dat zij dit argument niet reeds konden aanvoeren op het ogenblik van het indienen van hun verzoekschrift, zodat dit middelonderdeel wordt verworpen overeenkomstig de artikelen 15, 4° en 77 Procedurebesluit (die moeten worden samen gelezen). Zij maken overigens niet aannemelijk dat de hinder ingevolge de verkeersafwikkeling van het project foutief dan wel kennelijk onredelijk werd beoordeeld. In dit kader wordt vastgesteld dat de parkeerplaatsen bij het gebouw ook vroeger via de Spekvelddweg werden ontsloten en deze weg nog steeds door landbouwvoertuigen wordt gebruikt, terwijl de woning van de eerste verzoekende partij ter hoogte van deze weg een blinde muur heeft.

2.

Een stedenbouwkundige vergunning dient overeenkomstig artikel 4.3.1, §1, lid 1, 1° VCRO onder meer te worden geweigerd indien de aanvraag onverenigbaar is met een goede ruimtelijke ordening. De verwerende partij dient dus op concrete wijze te onderzoeken of de aanvraag beantwoordt aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening, met inachtneming van de adviezen en de argumentatie terloops de administratieve beroepsprocedure. Zij dient daarbij de noodzakelijke of relevante aandachtspunten en criteria bij haar beoordeling te betrekken, en moet in de eerste plaats rekening houden met “*de in de omgeving bestaande toestand*”. Dit betreft de voor de aanvraag ‘relevante’ in de omgeving bestaande toestand, rekening houdend met de specifieke gegevens van het dossier en met de aandachtspunten en criteria die ter zake dienen te worden onderzocht. Gelet op het voorwerp en de ligging van de aanvraag, en de argumentatie in de beroepschriften van de verzoekende partijen, vormde de mobiliteitsimpact, en in het bijzonder de verkeersveiligheid, een voor de aanvraag te onderzoeken noodzakelijk of relevant aandachtspunt.

De Raad kan zijn beoordeling daaromtrent niet in de plaats stellen van die van de vergunningverlenende overheid, die ter zake over een ruime beoordelingsbevoegdheid beschikt. In de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidsstoezicht 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 of zij op grond daarvan niet op kennelijk onredelijke wijze tot haar beslissing is kunnen komen. Een kennelijk onredelijke beslissing zal slechts voorliggen wanneer wordt vastgesteld dat de beslissing 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 de verwerende partij in haar beslissing duidelijk de met de toets van de aanvraag aan de goede ruimtelijke ordening en in het bijzonder de mobiliteitsimpact verband houdende redenen op te geven waarop zij de beslissing steunt, zodat een belanghebbende met kennis van zaken tegen de beslissing kan opkomen. De opgegeven motieven moeten afdoende zijn.

3.

Wanneer de verwerende partij overeenkomstig de artikelen 4.7.21, §1 en 4.7.23, §1 VCRO een uitspraak doet over een bij haar ingesteld administratief beroep tegen een beslissing van het college van burgemeester en schepenen, treedt zij op als orgaan van actief bestuur, en niet als administratief rechtscollege. Gelet op het devolutief karakter van het beroep onderzoekt zij de aanvraag in haar volledigheid, op grond van een eigen beoordeling van zowel de legaliteit als de opportuniteit ervan. In die optiek impliceert haar motiveringsplicht niet dat zij alle tot staving van het administratief beroep aangevoerde argumenten en alle voorafgaande adviezen en standpunten in de vergunningsbeslissing in eerste administratieve aanleg rechtstreeks en punt na punt moet beantwoorden. Het volstaat dat zij duidelijk doet blijken op welke overwegingen zij zich heeft gesteund om de stedenbouwkundige vergunning al dan niet te verlenen, en de argumenten die relevant zijn in het kader van de ruimtelijke beoordeling van de aanvraag overeenkomstig artikel 4.3.1 e.v. VCRO in haar beoordeling en besluitvorming betreft.

4.

De verzoekende partijen voeren in het kader van hun betwisting van de beoordeling van de mobiliteitsimpact tevergeefs aan dat de aanvraag onvolledig moest worden verklaard wegens schending van artikel 16, 3° Dossiersamenstellingsbesluit, omdat de afmetingen van de Spekveldweg waarlangs de parkeerplaatsen bij het project worden ontsloten niet correct worden weergegeven op de bouwplannen. Op basis van dit artikel diende de aanvraag minstens te worden ingediend met *“de tekeningen van de geplande werken”*, die moeten voldoen aan welbepaalde vereisten die daarin worden omschreven, en in het bijzonder met *“een omgevingsplan op een gebruikelijke schaal, groter dan of gelijk aan 1/2500, met minstens” “de binnen de onmiddellijke omgeving van het goed voorkomende wegen, in het bijzonder de weg of wegen waaraan het goed paalt of vanwaar het goed bereikt kan worden met vermelding van de rechtstoestand (zoals gewestweg, provincieweg, gemeenteweg,...) en de naam van die wegen”*. Het wordt klaarblijkelijk niet betwist dat er bij de aanvraag onder meer een omgevingsplan op schaal was gevoegd, waarop de Spekveldweg wordt weergegeven, evenals foto's van deze weg. De aanvraag bevatte dus wel degelijk de stukken die volgens het Dossiersamenstellingsbesluit bij dergelijke aanvraag moeten worden gevoegd.

De discussie betreft de juistheid van de plannen bij de aanvraag en met name van de breedte van de aanpalende Spekveldweg. Hoewel niet wordt betwist dat deze breedte in de aanvraag verkeerd werd weergegeven, en dat dit door de verzoekende partijen terecht werd opgemerkt tijdens de administratieve beroepsprocedure, blijkt uit de bestreden beslissing dat de verwerende partij ter zake een zorgvuldig onderzoek voerde en haar beslissing afdoende motiveerde. Zo wordt in de bestreden beslissing onder de *“beschrijving van de plaats”* overwogen dat de bestaande garages achter het gebouw *“toegankelijk zijn vanaf de Spekveldweg, een smalle landweg die de verbinding maakt met de Kleine Spekstraat”*, die als *“kleine zijstraat van de Groenstraat in de Atlas der Buurtwegen is opgenomen als voetweg nr. 42 met een officiële breedte van 3,30 m”*, en die *“tot aan de voorgevel van de kazerne is aangelegd met kasseien, vervolgens gedeeltelijk is*

geasfalteerd en daarachter een aarden weg wordt". De juistheid van deze vaststellingen wordt door de verzoekende partijen niet betwist. In dezelfde zin wordt bij de beoordeling van de ontsluiting van de parkeerplaatsen achter het gebouw geoordeeld dat *"de Spekveldweg is opgenomen in de Atlas der Buurtwegen als voetweg nr. 42 met een officiële breedte van 3,30 m"*, terwijl *"de breedte van deze weg na opmeting ter plaatse ter hoogte van de voorgevel van de kazerne 3,85m breed blijkt en 4,30m aan de achterzijde"*, zodat ze *"zeker kan gebruikt worden als toegangsweg tot de achtergelegen parkeerplaatsen"*, temeer ze *"bovendien nu reeds wordt gebruikt als toegangsweg voor de achtergelegen akkers en weilanden"*. Hoewel de verzoekende partijen de door de verwerende partij 'opgemeten' breedtes van de weg betwisten, betwisten zij niet dat deze weg alleszins overal ten minste een breedte heeft van 3,30m. In die optiek verwijzen zij tevergeefs op de vaststelling dat de verwerende partij in haar eerdere weigeringsbeslissing van 12 mei 2016 oordeelde dat de Spekveldweg ter hoogte van de aansluiting met de Groenstraat *"amper 3,00m"* breed is. Ongeacht de discussie of de weg overal 3,30m breed is dan wel een variërende breedte heeft van 3,85m vooraan tot 4,30m achteraan, tonen de verzoekende partijen niet aan dat het oordeel in de bestreden beslissing dat *"deze weg zeker kan worden gebruikt als toegangsweg tot de achtergelegen parkeerplaatsen"* hierdoor foutief is dan wel kennelijk onredelijk, en dat de gebeurlijke vaststelling dat de weg overal 'slechts' 3,30m breed is redelijkerwijze tot een andere beoordeling dient te leiden. Zij betwisten overigens niet dat de weg *"nu reeds wordt gebruikt als toegangsweg voor de achtergelegen akkers en weilanden"* voor landbouwvoertuigen, die in beginsel groter zijn dan personenwagens, terwijl de weg klaarblijkelijk ook in het verleden steeds werd gebruikt voor de ontsluiting van de garages achter het gebouw. Bovendien bevat het administratief dossier (dat door het college van burgemeester en schepenen aan de verwerende partij werd overgemaakt) een 'plan van opmeting' van een landmeter-expert van 7 juni 2017, waarop de afmetingen van de Spekveldweg, vanaf de Groenstraat tot aan de beoogde parkeerplaatsen, kunnen worden afgelezen, en op basis waarvan niet blijkt dat de verwerende partij bij de beoordeling van de aanvraag niet is uitgegaan van de correcte breedte van deze weg.

Gelet op deze vaststellingen tonen de verzoekende partijen niet aan dat de verwerende partij werd misleid door de onjuiste vermelding van de breedte van de Spekveldweg in de aanvraag, noch dat zij daaromtrent geen zorgvuldig onderzoek voerde. Zij tonen evenmin aan dat de verwerende partij hierdoor niet met kennis van zaken kon oordelen over de mobiliteitsimpact van de aanvraag, en met name over de breedte van de ontsluitingsweg van de parkeerplaatsen bij het project. Het eerste middelonderdeel wordt verworpen.

5.

De verzoekende partijen voeren in het kader van hun betwisting van de beoordeling van de mobiliteitsimpact ook tevergeefs aan dat de beoordeling door de verwerende partij van de verkeersveiligheid bij de ontsluiting van de parkeerplaatsen bij het project foutief is dan wel kennelijk onredelijk. Uit de bestreden beslissing blijkt dat de verwerende partij de argumentatie van de verzoekende partijen tijdens de administratieve beroepsprocedure inzake de verkeersveiligheid concreet bij haar beoordeling betrok. Tevens blijkt daaruit dat zij de slechte zichtbaarheid bij het uitrijden van de Spekveldweg op de Groenstraat op zich niet betwist, en met name oordeelt dat er *"aan het kruispunt ter hoogte van de kazerne aan de andere zijde van de weg een woning staat die deels voor de rooilijn staat"* en die *"de zichtbaarheid op het aankomende verkeer in de Groenstraat vermindert"*, maar dat *"de haag die een meter voor deze woning werd ingeplant en ongeveer 2 m hoog is echter de grootste belemmering vormt voor het zicht bij het uitrijden van de Spekveldweg"*. Ondanks deze vaststellingen oordeelt zij toch dat *"een ontsluiting via de openbare Spekveldweg zeker verantwoord is"* en de goede ruimtelijke ordening aldaar niet in het gedrang brengt, gezien *"de parkeerplaatsen op het eigen terrein goed zijn ingeplant en gezien het beperkte extra verkeer dat de plaatsen met zich meebrengen"*.

De verzoekende partijen tonen niet aan dat dit oordeel foutief is of kennelijk onredelijk. Zij tonen met name niet aan dat de parkeerplaatsen aanzienlijk meer verkeer zullen genereren dan via de Spekveldweg moet worden ontsloten dan in de huidige situatie. In dit kader wordt vastgesteld dat uit de bestreden beslissing blijkt dat er ‘slechts’ tien parkeerplaatsen bij het project worden voorzien, en geen twintig zoals door de verzoekende partijen wordt voorgehouden, terwijl er daaromtrent evenmin onduidelijkheid kan bestaan. Zo wordt onder de *“beschrijving van de aanvraag”* overwogen dat er *“langs de Spekveldweg, rechts achter het gebouw, 10 autostaanplaatsen worden voorzien”*, die *“worden ingeplant als 9 m-lange parkeerplaatsen met manoeuvreerruimte”*. In dezelfde zin wordt bij de beoordeling van het aantal parkeerplaatsen achter het gebouw, aan de hand van de criteria in de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake parkeervoorzieningen, geoordeeld dat *“er overeenkomstig deze normering 10 parkeerplaatsen worden voorzien”*, die *“ongeveer 9 m diep worden uitgevoerd, zodat het in- en uitrijden van de plaatsen zeker mogelijk is”*. Gelet op de argumentatie van de verzoekende partijen tijdens de administratieve beroepsprocedure wordt daarbij tevens overwogen dat *“er door de ongewone lengte van de parkeerplaatsen verwarring kan ontstaan over het exacte aantal bij het lezen van de plannen”*, maar dat *“een concrete en grondige lezing van het gehele project zeer duidelijk maakt dat het hier gaat om 10 parkeerplaatsen met manoeuvreerruimte”*. Hieruit blijkt overigens dat de verwerende partij de discussie inzake het aantal parkeerplaatsen concreet bij haar beoordeling betrok en zorgvuldig onderzocht. De bewering van de verzoekende partijen dat er twintig feitelijke parkeerplaatsen worden gecreëerd door hun ongewone lengte doet daaraan geen afbreuk. De verzoekende partijen maken ook ten onrechte abstractie van de vaststelling dat de Spekveldstraat nog steeds wordt gebruikt voor de ontsluiting van de achterliggende landbouwpercelen en daardoor reeds enig verkeer genereert, in het kader waarvan zij volgens de bestreden beslissing tijdens de hoorzitting verklaarden dat *“de weg vandaag eenmaal per dag wordt gebruikt door een boer die naar zijn veld gaat”*. Zij gaan tevens voorbij aan de vaststelling dat de verschillende garages achter het gebouw, die worden afgebroken en ter hoogte waarvan de parkeerplaatsen worden voorzien, ook steeds via deze weg werden ontsloten. Zij maken dan ook niet aannemelijk dat de verwerende partij redelijkerwijze niet kon oordelen dat de tien parkeerplaatsen slechts beperkt ‘extra’ verkeer met zich zullen meebrengen. Zij voeren evenmin ernstige betwisting inzake het oordeel dat de parkeerplaatsen op eigen terrein vanuit ruimtelijk oogpunt goed zijn ingeplant. Zoals gesteld worden deze parkeerplaatsen voorzien ter hoogte van de bestaande parkeergarages, en worden ze ruim ingericht om voldoende manoeuvreerruimte te hebben in functie van de smalle Spekveldweg.

De verzoekende partijen tonen evenmin aan dat het oordeel van de verwerende partij inzake de verkeersveiligheid bij de ontsluiting van de tien parkeerplaatsen foutief is of kennelijk onredelijk. Zoals gesteld wordt niet betwist dat de Spekveldweg heden reeds wordt gebruikt door landbouwvoertuigen als ontsluitingsweg voor de achterliggende landbouwpercelen, terwijl dergelijke voertuigen in beginsel groter zijn dan personenwagens. Het wordt evenmin betwist dat deze weg ook steeds werd gebruikt als ontsluitingsweg voor de achterliggende garages bij het gebouw. Uit het administratief dossier blijkt niet dat zich hierdoor heden dan wel in het verleden problemen stelden inzake verkeersveiligheid, terwijl dit door de verzoekende partijen evenmin wordt aangevoerd dan wel aangetoond. Hieraan wordt geen afbreuk gedaan door de discussie over de vaststelling in de bestreden beslissing dat *“de Spekveldweg met de Groenstraat aansluit tegenover de Mastellestraat”* en *“het kruispunt is ingericht als een rond punt”*. De verzoekende partijen tonen niet aan dat de verwerende partij de verkeerssituatie hiermee foutief omschrijft en de verkeersveiligheid bij de ontsluiting van de parkeerplaatsen daarom niet juist kon inschatten en beoordelen. Hoewel uit de stukken blijkt dat het verkeer op de Groenstraat ter hoogte van de Spekveldweg nog steeds kan kruisen, blijkt daaruit ook dat het kruispunt en met name de T-splitsing van de Groenstraat en de Mastellestraat is ingericht als een rotonde, waardoor het verkeer ter hoogte van dit kruispunt, dat is gelegen binnen de bebouwde kom, in beginsel zal vertragen.

De verzoekende partijen verwijzen tenslotte ook tevergeefs naar het andersluidend standpunt van de verwerende partij in haar eerdere weigeringsbeslissing van 12 mei 2016 inzake de beperkte zichtbaarheid bij het in- en uitrijden van de Spekveldweg ter hoogte van de Groenstraat. Zoals uit deze beslissing blijkt, oordeelde de verwerende partij alsdan dat *“deze beperkte zichtbaarheid met het voorliggend ontwerp nog eens bijkomend wordt belemmerd door de metalen trapconstructie die maar liefst 3,80m voor de voorgevel komt te staan”*. In voorliggende aanvraag wordt deze *“trapconstructie aan de voorgevel die de statige voorgevel haast volledig aan het zicht onttrok”* echter niet meer voorzien, en wordt er slechts een betonnen trapje voorzien naar de ingangen van de woningen, zodat de verwerende partij niet kan worden verweten dat zij dit weigeringsmotief niet langer weerhoudt en de mobiliteitsimpact van de aanvraag gunstig beoordeelt.

Gelet op deze vaststellingen tonen de verzoekende partijen niet aan dat de verwerende partij de bestaande toestand en in het bijzonder de beperkte zichtbaarheid aldaar niet zorgvuldig dan wel foutief heeft beoordeeld, noch dat haar oordeel dat deze beperkte zichtbaarheid niet problematisch is, gelet op het beperkte extra verkeer ingevolge de parkeerplaatsen en hun goede inplanting, kennelijk onredelijk is. Het tweede middelonderdeel wordt verworpen.

6.

De verzoekende partijen tonen tenslotte ook niet aan dat er in het kader van de aanvraag een voorafgaande beslissing van de gemeenteraad was vereist overeenkomstig artikel 4.2.25 VCRO, gelet op de wijziging van het gebruik van de Spekveldweg als ontsluitingsweg voor de parkeerplaatsen bij het project en de daardoor vereiste noodzakelijke aanpassing van het wegdek. Op basis van dit artikel dient er ‘voorafgaandelijk’ aan de (gunstige) beslissing van de vergunningverlenende overheid omtrent een aanvraag die de aanleg omvat van nieuwe wegen dan wel de wijziging van bestaande wegen, die een openbare of quasi-openbare bestemming krijgen, noodzakelijk een beslissing van de gemeenteraad voor te liggen over ‘de zaak van de wegen’. Hieronder wordt het bepalen van het tracé van de wegen alsook de uitrusting ervan verstaan, zoals onder meer de wegverharding en bestrating, de wegruistrusting en de nutsleidingen, en de aanleg van stoepen en wegboorden. De verzoekende partijen tonen echter niet aan dat de aanvraag dergelijke wegeniswerken omvat. Uit het administratief dossier blijkt dat het gebouw vooraan is gelegen langs de voldoende uitgeruste gemeenteweg Groenstraat, en aan de rechterzijde langs de Spekveldweg, waarbij uit de beschrijving van deze weg in de bestreden beslissing blijkt dat ze *“tot aan de voorgevel van de kazerne is aangelegd met kasseien, vervolgens gedeeltelijk is geasfalteerd en daarachter een aarden weg wordt”*. De bewering van de verzoekende partijen dat het wegdek van de Spekveldstraat moet worden aangepast in functie van de ontsluiting van de parkeerplaatsen impliceert niet dat er een voorafgaande beslissing van de gemeenteraad moet voorliggen, gezien de aanvraag daaraan geen werken voorziet, terwijl evenmin blijkt dat de parkeerplaatsen ingevolge de huidige staat van deze weg niet bereikbaar zullen zijn. Zoals hoger gesteld wordt de weg op heden dagelijks gebruikt door landbouwvoertuigen, en werden de garages achter het gebouw ook steeds via deze weg ontsloten, waarbij er zich klaarblijkelijk geen problemen voordeden. In die optiek tonen de verzoekende partijen evenmin aan dat het gebruik van deze weg wordt gewijzigd, gezien ze heden reeds een openbaar karakter heeft en wordt gebruikt als toegangsweg tot de achterliggende percelen.

De verzoekende partijen tonen derhalve niet aan dat *“de vergunningsaanvraag wegeniswerken omvat waarover de gemeenteraad beslissingsbevoegdheid heeft”*. Het derde middelonderdeel wordt verworpen.

Het middel wordt verworpen.

B. Tweede middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen voeren de schending aan van 4.7.26/1 VCRO, van artikel 2, lid 1 van de richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, gecodificeerd bij de richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 (hierna: project-mer richtlijn), van de artikelen 4.3.1 en 4.3.2 en bijlage II van het decreet van 5 april 1995 houdende de algemene bepalingen inzake milieubeleid (hierna: DABM), van artikel 2 van besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage (hierna: project-mer-besluit), van de artikelen 2 en 3 Motiveringswet, van het zorgvuldigheidsbeginsel als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur en van artikel 3 van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning, verkavelingsaanvragen en aanvragen tot verkavelingswijziging (hierna: Besluit Openbare Onderzoeken).

In een eerste onderdeel stellen zij dat de project-mer-screeningsnota, die bij de aanvraag was gevoegd en die niet is opgemaakt overeenkomstig het modelformulier, gebrekkig is, zodat de aanvraag door het college van burgemeester en schepenen onvolledig moest worden verklaard. Zij menen met name dat daaruit niet blijkt dat de mobiliteitseffecten, in het bijzonder de ontsluiting van de parkeerplaatsen, zijn gescreend op basis van de relevante criteria in bijlage II DABM, terwijl de verwerende partij in het kader van de vorige aanvraag had gewezen op mogelijke problemen inzake verkeersveiligheid en zichtbaarheid. Zij stellen tevens dat de verwerende partij bij de beoordeling van deze nota in de mer-paragraaf in de bestreden beslissing zelf geen eigen concreet onderzoek heeft uitgevoerd van de mobiliteitseffecten op basis van de criteria van bijlage II DABM, en zich ten onrechte heeft beperkt tot het overnemen van de niet-onderbouwde overwegingen in de project-mer-screeningsnota. Zij menen dat in dit kader niet kan worden verwezen naar de beoordeling in de bestreden beslissing van de goede ruimtelijke ordening, maar enkel naar de overwegingen in de aparte mer-paragraaf in de bestreden beslissing, waaruit afdoende moet blijken dat de aanvraag werd getoetst aan de criteria in bijlage II DABM.

In een tweede onderdeel stellen zij dat er een openbaar onderzoek over de aanvraag moest worden georganiseerd, gezien de aanvraag is onderworpen aan milieueffectenrapportage. Zij menen dat een openbaar onderzoek ook is vereist als er een project-mer-screeningsnota bij de aanvraag moet worden gevoegd.

2.

De verwerende partij betwist het middel. Ter weerlegging van het eerste onderdeel stelt zij vooreerst dat artikel 4.7.26/1 VCRO op het ogenblik van de aanvraag reeds was opgeheven door het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (hierna: OVD), zodat dit niet geschonden kan zijn. Wat betreft de schending van artikel 2 project-mer-richtlijn stelt zij dat deze bepaling geen rechtstreekse werking heeft, gezien ze niet voldoende duidelijk, nauwkeurig en onvoorwaardelijk is, zodat hieruit door de verzoekende partijen geen rechten kunnen worden geput, terwijl zij het tegendeel niet aantonen. Zij betwist niet dat er in het kader van de aanvraag een project-mer-screening moest worden uitgevoerd, maar meent dat er redelijkerwijze niet kan worden voorgehouden dat de beperkte toename van het aantal voertuigbewegingen door de realisatie van tien sociale woningen op een plaats waar er al drie woningen zijn gevestigd aanzienlijke negatieve mobiliteitseffecten zal veroorzaken die de opmaak vereisen van een project-mer. Zij stelt dat de motivering in de bestreden beslissing zorgvuldig en afdoende is en niet kennelijk onredelijk.

Ter weerlegging van het tweede onderdeel stelt zij dat het Besluit Openbare Onderzoeken op het ogenblik van de aanvraag reeds was opgeheven door het OVD, zodat dit niet geschonden kan zijn.

3.

De tussenkomen partij betwist het middel. Ter weerlegging van het eerste onderdeel stelt zij vooreerst dat er bij de aanvraag een project-mer-screeningsnota was gevoegd en dat de verwerende partij bij de beoordeling van de milieueffecten vaststelde dat de opmaak van een project-mer niet is vereist, zodat het aanvraagdossier volledig was. Zij meent dat de verzoekende partijen niet aantonen dat er voor het project, gelet op de beperkte omvang en de ligging binnen een residentiële omgeving, een project-mer moest worden opgemaakt. Zij wijst op de vaststelling dat uit de bestreden beslissing blijkt dat de verwerende partij het mobiliteitsaspect en met name de verkeersveiligheid afdoende onderzocht en oordeelde dat er zich terzake geen mobiliteitsproblemen zullen stellen, zodat bezwaarlijk kan worden voorgehouden dat de opmaak van een project-mer is vereist. Zij stelt dat hieraan geen afbreuk wordt gedaan doordat de overwegingen inzake de verkeersveiligheid ressorteren onder de beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening, gezien redelijkerwijze niet kan worden geëist dat dezelfde overwegingen eveneens worden vermeld onder de beoordeling van de milieueffecten.

Ter weerlegging van het tweede onderdeel stellen zij dat uit de weerlegging van het eerste onderdeel blijkt dat de opmaak van een project-mer niet was vereist, zodat er evenmin een openbaar onderzoek moest worden georganiseerd.

4.

In hun wederantwoordnota merken de verzoekende partijen met betrekking tot het eerste onderdeel nog op dat artikel 4.7.26/1 VCRO wel degelijk van toepassing was op de aanvraag die is ingediend voor 1 juni 2017. Zij wijzen daarbij op de vaststelling dat de inwerkingtreding van het OVD, en de opheffing van artikel 4.7.26/1 VCRO die daarmee gepaard gaat, in de gemeente Herent pas plaatsvond op 1 januari 2018, zodat de aanvraag, met inbegrip van de administratieve beroepsprocedure, nog moest worden behandeld volgens de procedurebepalingen van de VCRO. Zij herhalen dat er blijkens de mer-paragraaf in de bestreden beslissing geen concrete toetsing is gebeurd van de milieueffecten van de aanvraag op basis van de criteria van bijlage II DABM, in het bijzonder wat betreft de mobiliteitseffecten ingevolge de verkeersbewegingen door en de ontsluiting van de parkeerplaatsen bij de meergezinswoning. Zij menen dat het motief in de antwoordnota dat de zeven bijkomende woningen slechts een beperkt aantal bijkomende vervoersbewegingen zullen genereren een bijkomende motivering betreft die niet is opgenomen in de bestreden beslissing. Wat betreft het standpunt van de verwerende partij en van de tussenkomen partij dat de beoordeling van de milieueffecten inzake mobiliteit voldoende blijkt uit de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening stellen zij dat er inzake de mer-screening niet kan worden verwezen naar de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening, gezien beide reglementeringen een afzonderlijke finaliteit hebben, en gezien het niet behoort tot de taak van de Raad om de gebeurlijke toetsing van de milieueffecten van het project te destilleren uit de andere onderdelen van de bestreden beslissing dan de mer-paragraaf. Zij stellen voorts dat zij niet aannemelijk moeten maken dat de opmaak van een project-mer is vereist, maar dat het aan de tussenkomen partij toekomt om in het kader van de aanvraag aan te tonen dat er geen aanzienlijke milieueffecten zijn en aan de verwerende partij om de milieueffecten zorgvuldig te beoordelen. Zij stellen tenslotte onder verwijzing naar het eerste middel dat er evenmin in het kader van de goede ruimtelijke ordening een zorgvuldige beoordeling is gebeurd van de mobiliteits- en ontsluitingsproblematiek en van de hinderaspecten.

Met betrekking tot het tweede onderdeel stellen zij vooreerst, onder verwijzing naar de repliek inzake het eerste onderdeel, dat artikel 3 Besluit Openbare Onderzoeken wel degelijk van toepassing was op de aanvraag, gezien het OVD in de gemeente Herent pas na de aanvraag in werking is getreden. Voorts herhalen zij dat er ook voor mer-screeningsplichtige handelingen een openbaar onderzoek is vereist, zelfs indien er wordt geoordeeld dat de opmaak van een project-mer niet is vereist.

Beoordeling door de Raad

1.

De aanvraag werd door de tussenkomenende partij op 8 mei 2017 ingediend bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Herent. Gelet op deze datum werd de aanvraag terecht behandeld volgens de procedureregeling in de VCRO en haar uitvoeringsbesluiten, met inbegrip van artikel 4.7.14/1 VCRO (en niet het analoge artikel 4.7.26/1 VCRO dat betrekking heeft op de bijzondere procedure), evenals van artikel 4.7.15 VCRO en artikel 3 Besluit Openbare Onderzoeken. Het OVD, waarmee deze artikelen worden opgeheven, trad in de gemeente Herent immers niet in werking op 23 februari 2017, maar wel op 1 januari 2018, op basis van de decreten van respectievelijk 3 februari 2017 en 2 juni 2017 houdende nadere regels tot implementatie van de omgevingsvergunning, terwijl artikel 393 OVD inzake de overgangsmaatregelen voor vergunningen met toepassing van de VCRO bepaalt dat *‘een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning, gedaan met toepassing van titel IV, hoofdstuk 7, van de VCRO, die is ingediend voor de datum van de inwerkingtreding van dit decreet, wordt behandeld op grond van de bepalingen die geldig waren op het tijdstip waarop de aanvraag is ingediend’* (waarbij artikel 394 OVD een gelijkaardige overgangsbepaling voorziet inzake milieueffecten en veiligheidsrapportage), en artikel 397 OVD als algemene overgangsregeling bepaalt dat *“als het college van burgemeester en schepenen de bevoegde overheid is, aanvragen vermeld in dit decreet, ingediend vanaf 23 februari 2017, worden behandeld op grond van de procedureregels die geldig waren op 22 februari 2017”* en *“procedures in beroepen tegen uitdrukkelijke beslissingen worden behandeld op grond van de procedureregels die van toepassing waren in eerste administratieve aanleg”*.

In zoverre de verzoekende partijen de schending inroepen van artikel 2 project-mer-richtlijn, wordt vastgesteld dat deze richtlijn in de interne rechtsorde werd omgezet met het decreet van 18 december 2002 tot aanvulling van het DABM met een titel betreffende de milieueffect- en veiligheidsrapportage, en het project-mer besluit (als uitvoering hiervan), die in navolging van het arrest van het Hof van Justitie van 24 maart 2011 (H.v.J. 24 maart 2011, Commissie/België, C-435/09) werden gewijzigd door het decreet van 23 maart 2012 houdende wijziging van het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en door het (uitvoerings)besluit van de Vlaamse regering van 1 maart 2013 inzake de nadere regels van de project-mer-screening. Ongeacht de vaststelling dat ook hiervan de schending wordt ingeroepen, wordt opgemerkt dat het Hof van Justitie bij arrest van 7 januari 2004 (H.v.J. 7 januari 2004, Wells, C-201/02) heeft bevestigd dat artikel 2, lid 1 project-mer richtlijn, in samenhang met de artikelen 1, lid 2 en 4, lid 2 van deze richtlijn, rechtstreekse werking heeft, ook al laten die bepalingen bij hun omzetting een zekere beoordelingsmarge voor de lidstaat.

2.

Een project-mer-screeningsnota is een document waarin van een voorgenomen project wordt aangegeven of er aanzienlijke effecten voor mens en milieu te verwachten zijn. Zoals blijkt uit de parlementaire voorbereiding betreft het *“een gemotiveerde screeningsnota op basis waarvan door de initiatiefnemer wordt aangetoond ofwel 1) dat er geen aanzienlijke milieueffecten verbonden zijn aan de uitvoering van zijn project, ofwel 2) dat er vroeger een project-MER werd goedgekeurd*

betreffende een project waarvan het voorgenomen initiatief een herhaling, voortzetting of alternatief is, en een nieuw project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of aanvullende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten” (Parl.St. VI.Parl., 2011-12, nr. 1463/1, 7). Het document moet het bestuur toelaten om, met kennis van zaken en aan de hand van de in bijlage II bij het DABM omschreven criteria, te beoordelen in hoeverre de aanvraag aanzienlijke effecten voor mens en milieu genereert, en of er daaromtrent al dan niet een project-mer moet worden opgemaakt. Die beoordeling gebeurt in beginsel in het kader van het onderzoek van de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag. De bevoegde overheid dient in beginsel reeds in dit kader aan de hand van de relevante criteria in bijlage II DABM de belangrijkste redenen te vermelden waarom er geen project-mer moet worden opgesteld.

De relevante bepalingen luiden (in de toepasselijke versie) respectievelijk als volgt:

“Artikel 4.3.2, §2bis DABM:

De Vlaamse Regering wijst, aan de hand van de criteria die worden omschreven in de bij dit decreet gevoegde bijlage II, de andere dan in paragrafen 1 en 2 vermelde categorieën van projecten aan waarvoor overeenkomstig dit hoofdstuk een project-MER of een project-m.e.r.-screeningsnota moet worden opgesteld. ...”

“Artikel 4.3.3, §2 DABM:

In de gevallen, vermeld in artikel 4.3.2, §2bis ..., waarvoor een project-m.e.r.-screeningsnota werd opgesteld, neemt de overheid die beslist over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag ... een beslissing of er een project-MER moet worden opgesteld. Zij doet dat op het ogenblik van en als onderdeel van de beslissing over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag ... De beslissing dat al dan niet een project-MER moet worden opgesteld, wordt openbaar gemaakt door de vergunningverlenende overheid. De Vlaamse Regering kan verder inzake de project-m.e.r.-screening nadere regels vaststellen en kan de vorm en de inhoudelijke elementen van de project-m.e.r.-screeningsnota bepalen.”

“Artikel 1, 5° Project-mer-besluit:

Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder:

5° project-m.e.r.-screeningsnota: een document waarin van een voorgenomen project wordt aangegeven of er aanzienlijke effecten voor mens en milieu te verwachten zijn.

“Artikel 2, §1 Project-mer-besluit:

De categorieën van projecten waarvoor overeenkomstig artikel 4.3.2, §1, §2, §2bis, §3 en §3bis, van het decreet al dan niet een project-MER moet worden opgesteld, zijn vermeld in bijlage I, bijlage II en bijlage III van dit besluit.”

“Artikel 2, §6 Project-mer-besluit:

Voor de categorieën van projecten, vermeld in bijlage III bij dit besluit, kan de initiatiefnemer een project-m.e.r.-screeningsnota indienen bij de overheid die beslist over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag.

De Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu en het waterbeleid, kan een modelformulier vaststellen voor de opmaak van de project-m.e.r.-screeningsnota, vermeld in het eerste lid. In dat modelformulier worden alle gegevens opgevraagd over de kenmerken van het voorgenomen project, de locatie van het project, de gebieden waarop het project van invloed kan zijn en de kenmerken van de mogelijke milieueffecten, die nodig zijn om te besluiten of er aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn van een voorgenomen project.”

“Artikel 2, §7 Project-mer-besluit:

De overheid die beslist over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag beslist geval per geval over die project-m.e.r.-screeningsnota's. Ze beslist op basis van de selectiecriteria, vermeld in bijlage II van het decreet.”

“Bijlage III Project-mer-besluit:

De categorieën van projecten waarvoor overeenkomstig artikel 4.3.2, §2bis ... van het decreet een project-MER of een project-m.e.r.-screeningsnota moet worden opgesteld ...

10. Infrastructuurprojecten ... b) stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen (projecten die niet onder bijlage II vallen)”

“Artikel 16, 7° besluit van de Vlaamse regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning:

Het dossier van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor de in artikel 15 bedoelde werken, bevat minstens de volgende stukken: ...

7° als de aanvraag onderworpen is aan een milieueffectrapportage, een van de volgende documenten: ... c) een project-m.e.r.-screeningsnota, waarvan de inhoud beantwoordt aan de door de Vlaamse Regering ter zake gestelde eisen;

“Artikel 4.7.14/1, §§1 en 2 VCRO:

§1. Als de vergunningsaanvraag een project-m.e.r.-screeningsnota als vermeld in artikel 4.3.3, §2, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, omvat, onderzoekt de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar, zijn gemachtigde of de gemeentelijke administratie, die nota en neemt een beslissing of er een milieueffectrapport over het project moet worden opgesteld.

§2. Er hoeft geen milieueffectrapport over het project te worden opgesteld als de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar, zijn gemachtigde of de gemeentelijke administratie oordeelt dat: 1) een toetsing aan de criteria van bijlage II van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, uitwijst dat het voorgenomen project geen aanzienlijke gevolgen kan hebben voor het milieu; ...”

3.

Het wordt door de partijen niet betwist dat de aanvraag moet worden beschouwd als een ‘stadsontwikkelingsproject’ in de zin van rubriek 10, b) van bijlage III bij het project-mer-besluit. Deze vaststelling vindt overigens steun in de (richtinggevende) Europese Guidance “*Interpretation of definitions of certain project categories of annex I and II of the EIA Directive*” (European Communities, 2008) en de “*Handleiding stadsontwikkelingsprojecten*” van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie (AMNE-Dienst MER, 11 maart 2013), op basis waarvan de term ‘stadsontwikkelingsproject’ ruim moet worden geïnterpreteerd. Derhalve voegde de tussenkomende partij bij haar aanvraag terecht een project-mer-screeningsnota. De vaststelling dat zij hierbij geen gebruik maakte van het modelformulier heeft in beginsel geen gevolgen, gezien dit niet noodzakelijk is, mits uit de nota afdoende blijkt of er, gelet op de relevante criteria in bijlage II DABM, door het project al dan niet aanzienlijke effecten voor mens en milieu worden verwacht.

4.

De bevoegde overheid dient bij het nemen van een screeningsbeslissing de aanvraag concreet te toetsen aan de criteria van bijlage II DABM, waarbij uit haar beslissing voldoende moet blijken waarom zij oordeelt dat er geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn en de opmaak van een project-MER niet is vereist, zodat een loutere standaardmotivering in beginsel niet voldoende is. Hoewel dit is aangewezen, wordt in beginsel niet vereist dat die toetsing wordt opgenomen in een afzonderlijke screeningsparagraaf, zodat de beoordeling van de aanzienlijke milieueffecten desgevallend ook kan blijken uit andere overwegingen in de bestreden beslissing, mits daaruit blijkt dat het project werd getoetst aan de hand van de criteria van bijlage II DABM.

De screeningsnota bij de aanvraag van de tussenkomende partij is beknopt. Toch wordt de aanvraag daarin duidelijk omschreven en wordt geoordeeld dat de werken “*geen extra hinder voor het milieu opleveren*”, gezien “*de bestaande volumes (en) het verharde oppervlak kleiner worden*”, zodat “*de mogelijke milieueffecten van het project niet aanzienlijk zijn*” en “*er geen MER rapportering moet opgesteld worden*”. In de bestreden beslissing worden de kenmerken van de plaats en het voorwerp van de aanvraag gedetailleerd en uitgebreid omschreven, en wordt tevens een afzonderlijke mer-paragraaf opgenomen. Daarin wordt vastgesteld dat de project-mer-

screeningsnota bij de aanvraag weliswaar niet is opgemaakt “*volgens het typeformulier*”, maar dat “*alle nodige gegevens aanwezig zijn*”, “*met een opsomming van de geplande werken, vermelding van het rubrieknummer waaronder deze aanvraag valt, de stellingen dat zowel de bestaande volumes als de verharde oppervlakte kleiner worden en dat de aanpassingen aan de bestaande gebouwen geen extra hinder voor het milieu zullen opleveren*”, waarna “*op basis van deze omschrijving en beoordeling*” wordt geoordeeld dat “*kan aangenomen worden dat de mogelijke milieueffecten van het project niet aanzienlijk zijn*”.

De verzoekende partijen betwisten tevergeefs de degelijkheid van de project-mer-screeningsnota en van de beoordeling in de bestreden beslissing van de aanzienlijke milieueffecten die het project kan genereren, in het bijzonder van de mobiliteitseffecten. Zij tonen met name niet aan dat de door hen beweerde vaststelling dat de nota inhoudelijk onvolledig is en dat de potentiële aanzienlijke mobiliteitseffecten daarin niet op zorgvuldige wijze werden onderzocht, enige impact heeft gehad op de juistheid en de redelijkheid van de beoordeling door de verwerende partij in de bestreden beslissing van deze effecten. Zij tonen evenmin aan dat de verwerende partij de potentiële aanzienlijke milieueffecten in de bestreden beslissing niet zorgvuldig onderzocht, en redelijkerwijze niet kon oordelen dat het project geen aanzienlijke milieueffecten zal genereren, zodat geen project-mer moet worden opgemaakt. Op basis van de screeningsparagraaf blijkt vooreerst dat de verwerende partij zich niet beperkt tot de loutere verwijzing naar de project-mer-screeningsnota die door de tussenkomende partij bij haar aanvraag werd gevoegd, maar dat zij de conclusie van deze nota bijtreedt op basis van de vaststellingen die daarin worden gedaan. Voorts blijkt uit de bespreking van het eerste middel dat de potentiële mobiliteitseffecten, als relevante potentiële effecten op mens en milieu, door de verwerende partij uitvoerig worden beoordeeld bij het onderzoek naar de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening. De verzoekende partijen tonen niet aan dat de overwegingen daarover niet zijn gerelateerd aan de voor de aanvraag relevante screeningscriteria in bijlage II bij het DABM, noch dat deze beoordeling foutief is dan wel kennelijk onredelijk. Zij brengen ondanks hun principiële stelplicht in hun verzoekschrift en wederantwoordnota geen concrete elementen aan op basis waarvan redelijkerwijze blijkt dat de screening onzorgvuldig en niet afdoende is gebeurd, en met name dat de aanvraag ingevolge haar kenmerken en situering potentiële aanzienlijke milieueffecten en in het bijzonder mobiliteitseffecten kan genereren, waaromtrent een project-mer moet worden opgemaakt.

Uit het geheel van de beoordeling in de bestreden beslissing blijkt dus dat de verwerende partij zich bewust is van de mogelijke mobiliteitseffecten en dat zij daaraan de nodige aandacht heeft besteed, maar tot de conclusie komt dat er, gelet op het voorwerp van de aanvraag en de in de omgeving bestaande toestand, geen aanzienlijke milieueffecten kunnen worden verwacht ingevolge de beperkte toename van de verkeersbewegingen. De verzoekende partijen maken niet redelijkerwijze aannemelijk dat de beoogde herbestemming van een voormalige kazerne met enkele woningen en achterliggende parkeerplaatsen tot een meergezinswoning met tien woningen en achterliggende parkeerplaatsen aanzienlijke mobiliteitseffecten kan genereren. Hoewel de screening in de bestreden beslissing beknopt is, wordt vastgesteld dat de verzoekende partijen niet overtuigen dat een relevant milieueffect niet is onderzocht, rekening houdend met de concrete aard en omvang van de aanvraag en met haar ligging. In die optiek tonen zij niet aan dat het project niet is gescreend aan de hand van de relevante criteria in bijlage II DABM, noch dat de overweging in de bestreden beslissing dat “*kan aangenomen worden dat de mogelijke milieueffecten van het project niet aanzienlijk zijn*” foutief is dan wel kennelijk onredelijk. Het eerste onderdeel wordt verworpen.

5.

Gelet op de vaststelling dat de verzoekende partijen niet aantonen dat het standpunt van de verwerende partij, dat het project geen aanzienlijke milieueffecten genereert en er dus geen

project-mer moet worden opgemaakt, foutief is dan wel kennelijk onredelijk, diende er over de aanvraag evenmin een openbaar onderzoek te worden georganiseerd. Een openbaar onderzoek is overeenkomstig artikel 4.7.15, §1 VCRO steeds vereist bij *“aanvragen voor een vergunning waarvoor een milieueffectenrapport moet worden opgemaakt”*. In dezelfde zin bepaalt artikel 3, §1 Besluit Openbare Onderzoeken dat *“de aanvragen die de Vlaamse regering aan een milieueffectrapportering onderwerpt overeenkomstig artikel 4.7.15, §1, tweede volzin, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening steeds aan een openbaar onderzoek worden onderworpen”*. Hoewel de begrippen ‘milieueffectrapport’ en ‘project-mer-screeningsnota’ in de VCRO niet worden gedefinieerd, blijkt uit de lezing van deze bepalingen duidelijk dat enkel aanvragen waarvoor een milieueffectenrapport moet worden opgemaakt steeds aan een openbaar onderzoek moeten onderworpen. Deze verplichting geldt dus niet voor aanvragen waarbij een project-mer-screeningsnota moet worden gevoegd. Het onderscheid tussen beide begrippen bij de bepaling van de toepasselijke proceduregeregels blijkt ook uit artikel 4.7.14/1 VCRO en uit de onderscheiden definities van ‘milieueffectrapportage’ en ‘milieueffectrapport over een project’ in artikel 4.1.1, §1, 1° en 8° DABM en van ‘project-mer-screeningsnota’ in artikel 1, 5° project-mer-besluit, waaruit eveneens volgt dat een ‘milieueffectrapport’ niet kan worden gelijkgesteld met een ‘project-mer-screeningsnota’. Het tweede onderdeel wordt verworpen.

Het middel wordt verworpen.

VII. KOSTEN

1.

De kosten van het geding worden overeenkomstig artikel 33 DBRC-decreet ten laste gelegd van de verzoekende partijen. Zij worden ingevolge het verwerpen van hun vordering beschouwd als de partijen die ten gronde in het ongelijk worden gesteld. Derhalve dienen zij het door hen betaalde rolrecht zelf te dragen, en wordt hun vordering tot betaling van een rechtsplegingsvergoeding verworpen.

2.

De tussenkommende partij vraagt om de verzoekende partijen te verwijzen in de kosten van het geding. Wat betreft het door de tussenkommende partij betaalde rolrecht, komt het passend voor om dit niet ten laste te leggen van de verzoekende partijen (of van de verwerende partij), gezien zij zelf beslist om al dan niet tussen te komen in een procedure. De vrijwillige tussenkomst van een tussenkommende partij mag de inzet van de procedure in hoofde van de verzoekende partijen (en in hoofde van de verwerende partij) niet verzwaren, mede om te vermijden dat het recht op toegang tot de rechter onredelijk zou worden bezwaard. Iedere tussenkommende partij dient de kosten van haar tussenkomst dan ook zelf te dragen. Wat betreft de rechtsplegingsvergoeding bepaalt artikel 21, §7, lid 6 DBRC-decreet dat *“de tussenkommende partijen niet kunnen worden gehouden tot de betaling van de rechtsplegingsvergoeding of die vergoeding genieten”*. De vordering van de tussenkommende partij inzake de kosten wordt verworpen.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van cvba Volkswoningbouw is ontvankelijk.
2. De vordering tot vernietiging wordt verworpen.
3. De kosten van het beroep, begroot op 400 euro rolrechten, worden ten laste gelegd van de verzoekende partijen.
4. De kosten van de tussenkomst, begroot op 100 euro rolrecht, worden ten laste gelegd van de tussenkomende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 3 december 2019 door de achtste kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de achtste kamer,

Marino DAMASOULIOTIS

Pascal LOUAGE