

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK.

A R R E S T

**nr. 178.797 van 22 januari 2008
in de zaak A. 183.026/X-13.272.**

In zake : de stad ANTWERPEN,
die woonplaats kiest bij
advocaat Chr. COEN,
kantoor houdende te 2018 ANTWERPEN,
Mechelsesteenweg 210 A

tegen :

de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de minister van
Economie en het Interministerieel Comité voor de Distributie,
die woonplaats kiest bij
advocaat J.-F. DE BOCK,
kantoor houdende te 1060 BRUSSEL,
Tasson-Snelstraat 38.

tussenkomen partij :

de n.v. MEDIA MARKT SATURN BELGIUM,
die woonplaats kiest bij
advocaten L. CORNELIS en K. LEUS,
kantoor houdende te 1050 BRUSSEL,
Louizalaan 99.

DE VOORZITTER VAN DE Xe KAMER,

Gezien het verzoekschrift dat de stad ANTWERPEN op 4 mei 2007 heeft ingediend om de schorsing van de tenuitvoerlegging te vorderen van de beslissing van 28 februari 2007 van het Interministerieel Comité voor de Distributie waarbij het beroep ingediend door de n.v. MEDIA MARKT SATURN BELGIUM tegen de weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Schoten ontvankelijk en gegrond wordt verklaard en waarbij aan de n.v. MEDIA MARKT SATURN BELGIUM machtiging wordt verleend voor de uitbreiding van een handelscomplex door inplanting van een elektrozaak met een verkoopoppervlakte van 3287 m², langs de Bredabaan te Schoten;

Gezien de nota van de verwerende partij;

Gezien het verslag opgemaakt door auditeur L. VERMEIRE;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan partijen;

Gelet op de beschikking van 14 september 2007 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 12 oktober 2007;

Gehoord het verslag van kamervoorzitter R. STEVENS;

Gehoord de opmerkingen van advocaat J. DE RIDDER, die loco advocaat Ch. COEN verschijnt voor de verzoekende partij, van advocaat E. DE LANGE, die loco advocaat J.-F. DE BOCK verschijnt voor de verwerende partij, en van advocaat K. LEUS, die verschijnt voor de tussenkomende partij;

Gehoord het eensluidend advies van auditeur L. VERMEIRE;

Gelet op de artikelen 17 en 18 en titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

OVERWEEGT WAT VOLGT :

1. Over de rechtspleging

Met een verzoekschrift van 24 mei 2007 heeft de n.v. MEDIA MARKT SATURN BELGIUM gevraagd om in het administratief kort geding te mogen tussenkomen. Er is grond om het verzoek in te willigen.

2. Over de ontvankelijkheid van de vordering

De verwerende partij en de tussenkomende partij betwisten de ontvankelijkheid van de vordering. Er bestaat vooralsnog geen noodzaak om over de opgeworpen excepties uitspraak te doen. Een onderzoek van en een uitspraak over deze excepties dringt zich immers slechts op indien zou blijken dat de grondvoorwaarden voor schorsing vervuld zijn, hetgeen te dezen, zoals hierna zal blijken, niet het geval is.

3. Over de grondvoorwaarden tot schorsing

3.1. Krachtens artikel 17, § 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State kan slechts tot schorsing van de tenuitvoerlegging worden besloten onder de dubbele voorwaarde dat ernstige middelen worden aangevoerd die de

vernietiging van de aangevochten beslissing kunnen verantwoorden en dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen.

3.2.1. De verzoekende partij zet het moeilijk te herstellen ernstig nadeel dat zij meent te zullen lijden in haar verzoekschrift als volgt uiteen :

“B. MOEILIK TE HERSTELLEN ERNSTIG NADEEL

1. Algemeen kader van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel in hoofde van een lokaal bestuur.

De rechtspraak van de Raad van State is derwijze gevestigd dat voor een openbare overheid als de verzoekende partij het bij artikel 17 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State vereiste nadeel persoonlijk is indien de bestreden beslissing de uitoefening van de overheidstaak of de bestuursopdracht waarmee die overheid is belast, verhindert of bemoeilijkt.

Uit de rechtspraak kan afgeleid worden dat de gemeente een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan inroepen voor zover concreet wordt aangetoond dat de bestreden beslissing de werking van haar diensten in het gedrang zou brengen, of ingrijpende gevolgen zou hebben voor de uitoefening van haar beleid of de vervulling van haar taken.

De Raad van State overwoog verder dat het nadeel ernstig en moeilijk te herstellen is wanneer de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de werking van de diensten van verzoekende partij dermate in het gedrang zou brengen dat zij haar taken als gemeente niet meer zou kunnen uitoefenen en wanneer zij na een gebeurlijke vernietiging van de bestreden beslissing niet over de vereiste rechtsmiddelen zou beschikken om het herstel te verkrijgen.

De rechtspraak van de Raad leert tevens dat het in de regel niet voldoende is dat een openbaar bestuur beweert gehinderd te worden in het beleid dat het zich voorgenomen heeft en beweert diensgevolge aan autoriteit in te boeten, opdat het zonder meer geloofd zou worden daardoor een moeilijk te herstellen ernstig nadeel te lijden. De Raad van State oordeelt dat, wanneer de gemeente meent ten gevolge van de belemmering van haar beleid een dergelijk nadeel te lijden, het zulks aannemelijk dient te maken aan de hand van concrete en verifieerbare gegevens.

Uit deze rechtspraak kan afgeleid worden dat een moeilijk te herstellen ernstig nadeel in hoofde van de gemeente erkend kan worden indien aan de hand van concrete en verifieerbare gegevens kan aangetoond worden dat de bestreden beslissing de uitoefening van de overheidstaak of de bestuursopdracht waarmee die overheid is belast dermate verhindert of bemoeilijkt dat zij haar taken als gemeente niet meer kan uitoefenen.

In casu kan op gelijkaardige wijze geargumenteed worden. Hieronder worden achtereenvolgens volgende punten besproken: de bestuurstaak van de gemeente in verband met verkeer, mobiliteit, verkeersleefbaarheid, de wijze waarop de uitoefening van deze bestuurstaak bemoeilijkt of onmogelijk gemaakt wordt (het persoonlijk nadeel), de ernst van dit nadeel en ten slotte het moeilijk te herstellen karakter van dit nadeel.

2. De bestuurstaken van verzoekende partij met betrekking tot verkeer, mobiliteit en verkeersleefbaarheid.

Artikel 2 van het Gemeentedecreet bepaalt dat de gemeenten beogen om op het lokale niveau bij te dragen tot het welzijn van de burgers en tot de duurzame ontwikkeling van het gemeentelijk gebied. Overeenkomstig artikel 41 van de Grondwet zijn ze bevoegd voor de aangelegenheden van gemeentelijk belang voor de verwezenlijking waarvan ze alle initiatieven kunnen nemen.

Gelijkaardige, nog concreter omschreven bepalingen, vindt men in dit verband terug in artikel 135, §2, van de Nieuwe Gemeentewet. Dit artikel werd door het Gemeentedecreet niet opgeheven en geldt nog steeds. Hierin is bepaald dat de gemeenten tot taak hebben te voorzien, ten behoeve van de inwoners, in een goede politie, met name over de zindelijkheid, de gezondheid, de veiligheid en de rust op openbare wegen en plaatsen en in openbare gebouwen.

Uit voornoemde bepalingen blijkt dat verzoekende partij als lokale overheid de bevoegdheid en de verantwoordelijkheid heeft om zorg te dragen voor het welzijn van de burgers, dient zorg te dragen voor de veiligheid en de rust op de openbare wegen en tevens tot taak heeft te waken over een duurzame ontwikkeling van haar stedelijk gebied. Uit het Gemeentedecreet blijkt bovendien dat verzoekende partij voor het opnemen van deze verantwoordelijkheid alle nodige initiatieven kan nemen.

3. De tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing verhindert de uitvoering van de bestuurstaken.

Verzoekende partij lijdt alleszins een nadeel: de uitoefening van de hoger weergegeven bestuurstaak wordt bemoeilijkt, ja zelfs onmogelijk gemaakt, zoals hieronder wordt aangetoond.

In een socio-economische machtiging dient stelling genomen te worden over de ruimtelijke ligging van de handelsvestiging, namelijk over de inpassing van de vestiging binnen plaatselijke ontwikkelingsprojecten of binnen het kader van het stedenpatroon, het effect van de vestiging inzake duurzame mobiliteit, meer bepaald het gebruik van de ruimte en de verkeersveiligheid.

Indien er mobiliteitsproblemen te verwachten zijn, dient hiermee ernstig rekening te worden gehouden; desgevallend zullen zij aanleiding vormen tot een weigering. In elk geval dient, indien een vergunning wordt afgeleverd, een duidelijke en pertinente motivering te worden gegeven die antwoord biedt aan de opmerkingen die ten aanzien van het mobiliteitsvraagstuk zijn gemaakt.

Het project waarvoor de machtiging gevraagd wordt heeft een negatieve impact op de mobiliteit en de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

Op 5 december 2006 maakte verzoekende partij haar opmerkingen over aan het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Schoten, op wiens grondgebied de geplande handelsvestiging is gelegen. Hierbij gevoegd was een gedetailleerd en volledig advies op vlak van de mobiliteit en de impact van de geplande handelsvestiging:

‘De geplande vestiging van Media Markt aan de Bredabaan ligt op het grondgebied Schoten. De Bredabaan vormt de grens tussen Schoten en Antwerpen en is ook een belangrijke invalsweg naar Merksem. Door de aantrekkingskracht die uitgaat van een dergelijke grootschalige detailhandel verwachten we een bijkomende verkeersstroom die de verkeersdruk op de Bredabaan zal verhogen. Daarom achten wij het opportuun om als stad ook een advies inzake mobiliteit op te maken.

Situering

Zoals gezegd ligt de nieuwe vestiging van Media Markt langs de Bredabaan op het grondgebied van Schoten. De winkel ligt daarmee op een belangrijke zichtlocatie. Ter hoogte van de winkel telt de Bredabaan 2x2 rijstroken die gescheiden worden door een middenberm. Naast de Bredabaan, loopt ook de E 19 langs de nieuwe vestiging en sluit de Kapelsesteenweg aan op de Bredabaan ter hoogte van de vestiging.

De E 19 die in het structuurplan Vlaanderen geselecteerd werd als een hoofdweg, vormt de verbinding tussen Breda en Antwerpen en heeft een op- en afrit ter hoogte van de Bredabaan. Zowel de Bredabaan als de Kapelsesteenweg worden door de provincie aangeduid als een secundaire weg type III. Dit betekent dat op beide wegen de nodige aandacht moet gaan naar kwalitatieve voorzieningen voor het openbaar vervoer en fietsers. In het mobiliteitsplan van de stad wordt deze selectie vertaald

naar een stedelijke omgeving en krijgen beide wegen de status van een Stedelijke Hoofdverkeersweg. De Bredabaan vormt de verbinding tussen Merksem en Brasschaat waarbij de Kapelsesteenweg kan aanzien worden als een aftakking richting Kapellen.

Gezien de selectie van de Bredabaan en de Kapelsesteenweg als secundaire weg type III, lopen langs beide wegen ook belangrijke busverbindingen tussen Antwerpen en de Noorderkempen via Kapellen of Brasschaat. Op termijn is het zelfs de bedoeling om de tramverbinding op de Bredabaan te verlengen richting Brasschaat. Een exacte timing voor deze vertramming is nog niet gekend.

Ruimtelijk en functioneel gezien wordt de Bredabaan tussen de grens met Merksem en de E 19 gekenmerkt door een opeenvolging van groot-schalige detailhandelszaken, garages en horecagelegenheden. De meeste van deze handelszaken hebben een eigen op- en afrit zodat de conflict-punten elkaar in kort tempo opvolgen. Ten noorden van de E 19 krijgt de Bredabaan een residentieel karakter. Langs de Kapelsesteenweg krijgen we een meer gemengd beeld van wonen, primaire voorzieningen en zelfs kleinschalige bedrijvigheid.

Programma Media Markt

Media Markt Schoten komt op de locatie van de huidige Retif-winkel en het bedrijf Donckers autobanden. Naast de Media Markt bevinden zich op deze site nog volgende handelszaken:

- Lucas lijsten
- X20 Sanitair
- overstock

In de huidige configuratie beslaat de bruto verkoopsoppervlakte 5.598 m² wat neerkomt op 4.483 m² netto verkoopsoppervlakte. Media Markt voorziet een uitbreiding van de bestaande gebouwen, waardoor we komen tot een bruto verkoopsoppervlakte van 9.185 m² en een netto verkoopsoppervlakte van 7.011 m². Een dergelijke uitbreiding van de verkoopsoppervlakte, gekoppeld aan het imago van Media Markt als een prijskraker en de zichtlocatie van de site, zal heel wat verkeer aantrekken. Om hiervan een juiste inschatting te kunnen maken ontbreekt in het dossier echter een prognose over het aantal klanten die de site dagelijks zullen aandoen.

Voor het hele complex worden twee toegangen voorzien. Een eerste toegang bevindt zich tussen de afrit van de E 19 (kant Schoten) en de splitsing met de Kapelsesteenweg. Deze toegang wordt enkel als inrit gebruikt. Een tweede toegang bevindt zich tussen de splitsing met de Kapelsesteenweg en de E 19. Deze toegang wordt zowel als inrit en als uitrit gebruikt. Aan het betreffend complex grenzen nog een aantal winkels, waaronder Tom&Co, AS Adventure, Bruynzeel keukens,... .

Mobiliteitsproblematiek.

De site is gezien de perifere ligging langs een aantal belangrijke verbindingswegen in de eerste plaats gericht op autobereikbaarheid. Slechts een zeer beperkt deel van de klanten en het personeel zal gebruik maken van het openbaar vervoer of de fiets om naar de winkel te komen. Bijgevolg gaan we in dit advies vooral de autobereikbaarheid bekijken. Zoals reeds gesteld is het op basis van het dossier zeer moeilijk om een exacte inschatting te maken van de bijkomende verkeersstroom die MediaMarkt veroorzaakt.

Door het karakter van de Bredabaan (2x2 met middenberm) en de verschillende aansluitingen met de E 19 en de Kapelsesteenweg is de ontsluiting van de site niet optimaal. Verkeer komende uit het zuiden (Merksem, Schoten) en vanaf Kapellen zal zonder problemen de site kunnen bereiken. Voor verkeer van Brasschaat of van de E 19 richting

Breda duiken er wel problemen op. Verkeer vanuit Brasschaat neemt best de oprit van de E 19 om direct de afrit richting Brasschaat te nemen. We kunnen ons echter afvragen of dit lokale verkeer niet te sterk zal conflicteren met het doorgaand verkeer of bestemmingsverkeer. Bovendien bestaat de kans dat de afrit het extra verkeer richting Media Markt niet aankan. Tot slot is deze oplossing niet de meest logische. Verkeer vanuit Brasschaat ziet in eerste instantie aan de linkerkant de Media Markt opduiken en zal geneigd zijn aan het volgende kruispunt terug te draaien. Hier komt men tot de vaststelling dat dit niet toegelaten is. Vervolgens zal men op zoek gaan naar de volgende doorsteek en kan men nog moeilijk naar de oprit uitwijken. Een deel van het verkeer zal bijgevolg verder rijden tot aan het kruispunt met de Horstebaan waar de capaciteit van het kruispunt momenteel te beperkt is.

Voor de ontsluiting van de site duiken er gelijkaardige problemen op. Al het verkeer dient via de uitrit ter hoogte van de E 19 de site te verlaten. Bijgevolg moet dit verkeer eerst richting Brasschaat rijden waarna verkeer richting Merksem, Schoten, Kapellen en richting E 19 moet terugkeren aan het eerstvolgende kruispunt. Doordat het verkeer hier maar mondjes-maat kan terugkeren bestaat de kans dat de afslagstrook niet lang genoeg is.

Omwille van de moeilijke bereikbaarheid is bij de uitbouw van Media Markt een duidelijke verkeerssignalisatie noodzakelijk. Wij dringen er dan ook op aan om bij de bouwaanvraag een signalisatieplan te voegen. Indien desondanks nog problemen opduiken kunnen bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn zoals de verlenging van afslagstroken.

Aangezien deze locatie voornamelijk gericht is op autobereikbaarheid zal ook een groot parkeeraanbod noodzakelijk zijn. Media Markt voorziet op de site 350 parkeerplaatsen, waarvan een deel ook gebruikt worden door Overstock, X2O sanitair en Lucas lijsten. Wanneer we echter kijken naar de parkeernormen (5,5 pp. per 100 m² bruto vloeroppervlak) die voor dergelijke grootschalige detailhandelszaken gelden dan stellen we vast dat er minimaal 500 parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Daarbij hebben we nog niet eens rekening gehouden met het feit dat bezoekers van andere winkels zoals AS Adventure en Tony Mertens ook gebruik maken van deze parking. Bovendien is de organisatie van de parking niet optimaal omdat de toegang tot de winkel zich eerder in een uithoek van de parking bevindt. Wij betwijfelen dat ook dat het parkeeraanbod zal volstaan en vrezen veel zoekverkeer op de parking en in de onmiddellijke omgeving van de site en zelfs fout parkeergedrag.

Zoals reeds eerder gezegd zullen de fietsers en voetgangers maar een klein deel uitmaken van de bezoekers van Media Markt. Desondanks zijn kwaliteitsvolle fietsenrekken zeer belangrijk voor fietsers. De voorkeur dient daarbij uit te gaan naar fietsenstallingen met een aanbindsysteem. Wielklemmen geven vaak problemen zoals gebogen fietswielen. Voor voetgangers kan het aangewezen zijn om op de rijbaan een markering aan te brengen zodat automobilisten met hen rekening houden. Wij vragen aan Media Markt om hiermee rekening te houden bij de bouwaanvraag.

Conclusies.

Als dienst verkeer en mobiliteit vragen wij de gemeente Schoten rekening te houden met onze bemerkingen bij het al dan niet toekennen van een socio-economische vergunning voor de uitbouw van een Media Markt langs de Bredabaan.

Vanuit mobiliteitsoogpunt zijn de belangrijkste knelpunten de moeilijke ontsluiting van de site en de beperkte parkeercapaciteit. Dit alles zal de nodige gevolgen hebben voor de verkeersproblematiek van de Bredabaan. De stad vraagt dan ook om bij de bouwaanvraag een signalisatieplan van

en naar Media Markt toe te voegen voor verkeer komende uit alle richtingen, naast een aangepast inrichtingsplan voor de parking. Gezien de problemen die de stad Antwerpen verwacht, kunnen infrastructurele maatregelen zoals langere afslagstroken en een uitbreiding van de parking noodzakelijk blijken. Media Markt dient hiermee reeds rekening te houden bij de aanvang van het project.'

In zijn besluit van 9 januari 2007 maakte het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Schoten, de volgende beoordeling:

'Overwegende dat de mobiliteit een belangrijk struikelblok vormt in dit dossier; dat het college zich terzake volledig schaaft achter het door de stad Antwerpen geformuleerde advies en de hierin geformuleerde argumenten overneemt.'

Verschillende problemen worden aldus aangekaart: de ontsluiting van de site is niet optimaal, de capaciteit op het kruispunt is te beperkt, de organisatie van de parking is niet optimaal en de verlenging van de afslagstroken lijkt aangewezen.

In het kader van de aanvraag die geleid heeft tot de thans bestreden beslissing, werd door de buurgemeente Brasschaat eveneens bezwaar geuit. In het kader van de door de gemeente gegeven opmerkingen is Brasschaat van mening dat een mobiliteitsstudie noodzakelijk is. Deze werd niet opgemaakt.

De opmerkingen van de buurgemeente Brasschaat gelden nog meer voor het onmiddellijk aangrenzend gebied van de gemeente Schoten, op wiens grondgebied de vestiging wordt ingeplant. In het advies uitgebracht door het Nationaal Sociaal-economisch comité voor de distributie (NSECD) van 22 oktober 2006 werd het volgende gesteld:

'Een mobiliteitsstudie lijkt dan ook meer dan verantwoord om de te verwachte verkeerscongestie te bestuderen en gepaste oplossingen te formuleren.'

Het NSECD verwacht dus een verkeerscongestie. Hiervoor moeten oplossingen gezocht worden. Deze zouden in een mobiliteitsstudie onderzocht moeten worden. Er is evenwel geen mobiliteitsstudie gemaakt.

Ook in de bestreden beslissing wordt verwezen naar verkeersproblemen. Hierin wordt met zoveel woorden het volgende gesteld (...):

'De inplanting van een bijkomende verkoopoppervlakte van 3 287 m² zal de verkeersdrukke langs deze weg nog versterken. Mits enkele aanpassingen kunnen de mobiliteitsproblemen beperkt worden.'

In de bestreden beslissing zelf wordt aldus aangegeven dat er mobiliteitsproblemen zullen zijn. Deze zouden hoogstens 'beperkt' kunnen worden en dan nog slechts mits er 'enkele aanpassingen' gebeuren. De aanpassingen die zouden moeten gebeuren zijn talrijk:

1. Het realiseren van een rond punt ter hoogte van de op- en afritten van de E 19 en/of ter hoogte van het kruispunt
2. Het plaatsen van verkeerslichten aan de uitrit van de Media Markt
3. Het voorzien van een ventweg tussen de Horstebaan en de op- en afrit van de E 19 om op die manier de Bredabaan te ontlasten, zodat het ook veiliger zou worden ter hoogte van de uitrit voor Media Markt.
4. Het clusteren van de in- en uitritten van de verschillende naast elkaar gelegen sites
5. Het aanbrengen van bijkomende markeringen en voorzieningen voor fietsers en voetgangers.

De gesuggereerde oplossingen hebben nooit het voorwerp uitgemaakt van een mobiliteitsstudie, zoals nochtans geadviseerd werd door het NSECD.

Zonder (voorafgaande) aanpassingen zijn er hoe dan ook mobiliteitsproblemen (die ernstig zijn zoals verderop wordt aangetoond). Mét de nodige aanpassingen worden de mobiliteitsproblemen niet vermeden, doch hoogstens beperkt. Het is in dat geval evenwel niet duidelijk wie deze 'aanpassingen'

moet doen en op welk moment. Bovendien is het niet duidelijk hoe de overheid zulks nog zou kunnen afdwingen op het moment dat de machtiging verleend is.

Het project waarvoor de machtiging gevraagd wordt heeft, zo blijkt uit de bestreden beslissing Zelf, een negatieve impact op de mobiliteit en de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Hierdoor komt de rust en de veiligheid op de openbare wegen en daarmee ook het welzijn van de burgers in de stad in het gedrang. Hierdoor komt tevens de verantwoordelijkheid van de stad in het gedrang en wordt negatief ingegrepen op domeinen die ontegensprekelijk tot de bevoegdheid van verzoekende partij behoren. Zij heeft immers tot taak te waken over het welzijn van de burgers, te zorgen voor een duurzame ontwikkeling van het gemeentelijk gebied en zorg te dragen voor een goede politie met het oog op het garanderen van de rust en de veiligheid op de wegen. Door de bestreden beslissing wordt de uitoefening van deze bestuursopdracht van verzoekende partij bemoeilijkt. Verzoekende partij kan haar door het gemeentedecreet en de nieuwe gemeentewet toegekende taken niet zorgvuldig uitoefenen.

Eens de bestreden beslissing is uitgevoerd, is er uiteraard geen weg terug. Er zullen, zoals in de bestreden beslissing zelf wordt aangegeven, hoe dan ook mobiliteitsproblemen zijn. Het zou bijzondere inspanningen vergen van verzoekende partij om deze in goede banen te leiden. Verzoekende partij is overigens beperkt in haar mogelijkheden. Alle aanpassingen die worden voorgesteld om de verkeersproblemen te beperken (rond punt, ventweg, markeringen, verlengen afslagstroken, clustering van de inritten, ...) zijn immers noch in handen van verzoekende partij, noch in handen van de aanvrager. Een aantal aanpassingen dienen door het gewest te gebeuren (rond punt op gewestweg, verlengen afslagstroken, markeringen), andere aanpassingen dan weer vragen het akkoord van andere eigenaars of de opmaak van een RUP met bijhorende onteigening (bv. clustering van de inritten).

Al deze maatregelen zijn, als de hogere overheid al bereid zou zijn en financieel in de mogelijkheid zou zijn om ze te nemen, niet van de ene op de andere dag te verwezenlijken. Kortom, de uitvoering van de bestreden beslissing confronteert verzoekende partij als lokale overheid met een probleem om de haar wettelijk opgedragen taken inzake verkeer te vervullen. Dit is uiteraard een nadeel in hoofde van verzoekende partij.

4. Het geleden nadeel is ernstig.

Door de bestreden beslissing wordt verzoekende partij verhinderd haar decretale en wettelijke taken te vervullen en zorg te dragen voor de verkeersleefbaarheid op haar grondgebied. De bestreden beslissing brengt immers de verkeersleefbaarheid in het gedrang. Mobiliteitsproblemen en verkeershinder zijn in de rechtspraak van de Raad van State reeds meermaals erkend als een moeilijk te herstellen ernstig nadeel.

Zo overwoog de Raad reeds het volgende:

‘dat tenslotte de verwerende partij en de tussenkomende partij niet kunnen worden gevolgd waar zij stellen dat de verkeershinder niet concreet wordt uitgelegd en een algemeen fenomeen is, zodat het nadeel niet dienend is, minstens niet ernstig; dat terzake de verkeershinder een evident nadeel is en ongetwijfeld het beweerde algemeen fenomeen overstijgt; Overwegende dat het nadeel ernstig is; dat het bovendien moeilijk te herstellen is;

en

‘Overwegende dat het aannemelijk is, zoals door de verzoekers wordt gesteld, dat de uitbreiding van de capaciteit van het feestzalencentrum, zonder dienovereenkomstige uitbreiding van de parkeercapaciteit, aanleiding geeft tot hinder; dat, zoals uit de bespreking van het ernstig bevonden middel blijkt, zowel de gemeenteraad als de minister zich trouwens bewust waren van het ontstaan van hinder, dat de verzoekers,

die in de omgeving van het feestzalencentrum wonen, kunnen vrezen dat zij de bijkomende hinder in hun onmiddellijke omgeving zullen ondervinden; dat, zoals uit de bespreking van het ernstig bevonden middel blijkt, het bestreden bijzonder plan van aanleg geen dwingende voorschriften bevat ter beperking van de geluids- en verkeersoverlast; Overwegende dat de verzoekers aldus, en in die mate, het bestaan van het risico op een ernstig nadeel, rechtstreeks voortvloeiend uit het bestreden bijzonder plan van aanleg, aannemelijk maken; dat het feit dat de exploitant in het evenementenplan maatregelen voorstelt om de te verwachten problemen op te lossen, niet afdoet aan het feit dat de hinder ten gevolge van het bijzonder plan van aanleg kan ontstaan; dat de schorsing van een bestuurshandeling er precies toe strekt om het ontstaan zelf van een ernstig nadeel te voorkomen;

Overwegende dat het bedoelde nadeel, dat geleden zal worden telkens als het aantal bezoekers de beschikbare parkeercapaciteit overtreft, bovendien moeilijk te herstellen is;'

Ook in andere arresten wordt verkeershinder/verkeerstoename aanvaard als moeilijk te herstellen ernstig nadeel. Het is duidelijk dat verkeershinder/verkeerstoename volgens de rechtspraak van de Raad van State kan worden ingeroepen als het rechtens vereiste moeilijk te herstellen ernstig nadeel.

Ook in casu zullen mobiliteitsproblemen ontstaan welke bovendien ernstig en moeilijk te herstellen zijn. Zoals hoger vermeld, blijkt zulks alleen reeds uit de bestreden beslissing waarin met zoveel woorden het volgende wordt gesteld (...):

'De inplanting van een bijkomende verkoopoppervlakte van 3 287 m² zal de verkeersdrukte langs deze weg nog versterken. Mits enkele aanpassingen kunnen de mobiliteitsproblemen beperkt worden.'

Uit de bestreden beslissing kunnen de verschillende ernstige en moeilijk te herstellen nadelen worden gedistilleerd:

Verkeersdruk / verkeersoverbelasting.

- De ontsluiting van de site is niet optimaal
- De capaciteit van het kruispunt is te beperkt
- De Bredabaan geraakt overbelast. Dit is de reden waarom een ventweg tussen de Horstebaan en de op- en afrit van de E19 wordt voorgesteld (zie de bestreden beslissing).

Moeilijke verkeersdoorstroming.

- De ontsluiting van de site is niet optimaal
- De capaciteit van het kruispunt is te beperkt
- De afslagstrook is niet lang genoeg. Dit is de reden waarom een rondpunt, lichten en een ventweg zouden voorzien moeten worden (zie de bestreden beslissing).

Verkeersonveiligheid voor automobilisten, fietsers en voetgangers. Dit is de reden waarom een ventweg zou moeten voorzien worden, nl. opdat het ook veiliger zou worden ter hoogte van de uitrit voor Media Markt (zie de bestreden beslissing). Dit is ook de reden waarom bijkomende voorzieningen voor fietsers en voetgangers zouden moeten aangebracht worden (zie de bestreden beslissing).

Verkeersdruk, verkeersoverlast, moeilijke verkeersdoorstroming en verkeers-onveiligheid zijn ernstige nadelen. Zij zijn ook moeilijk te herstellen. In de bestreden beslissing zelf wordt aangegeven wat allemaal nog gerealiseerd zou moeten worden om mobiliteitsproblemen te beperken (zelfs nog niet te vermijden): rondpunt, lichten, ventweg, markeringen. Dit gebeurt niet van de ene dag op de andere. Wie dient er voor te zorgen? Hoe zal het worden afgedwongen? Geen enkele van al deze maatregelen is al genomen. Er is ook geen enkele garantie dat deze genomen zouden worden. Verzoekende partij,

noch de gemeente op wiens grondgebied de handelsvestiging is gelegen, kan zulks uiteraard nog afdwingen op het moment dat de bestreden beslissing uitwerking heeft.

De situatie is des te ernstiger gezien zowel de gemeente Brasschaat als het NSECD expliciet hebben aangegeven dat een mobiliteitsstudie noodzakelijk is. Deze werd niet uitgevoerd. De problemen worden erkend, maar de oplossingen werden niet bestudeerd!

De verschillende ernstige verkeersproblemen die zullen ontstaan, kunnen niet, laat staan alleen door de lokale overheid worden opgelost en al zeker niet op korte termijn. Er ontstaat met andere woorden een verkeers (veiligheids) probleem op het grondgebied van verzoekende partij dat als een voldongen feit wordt opgedrongen, terwijl zij als lokaal bestuur wel de verantwoordelijkheid heeft om in te staan voor de verkeersleefbaarheid op haar grondgebied.

Verzoekende partij wenst geen verkeersoverlast, verkeersonleefbaarheid en al zeker geen verkeersslachtoffers ten gevolge van verkeersonveilige en verkeersonleefbare situaties. Hiervoor zorg dragen is één van de kerntaken van het lokale bestuur.

Het afbreuk doen aan deze kerntaak is alleszins een ernstig nadeel.

5. Het geleden nadeel is moeilijk te herstellen.

De moeilijke herstelbaarheid van het ernstig nadeel valt uiteen in twee luiken.

Enerzijds vereist het oplossen van de verkeersproblemen die er hoe dan ook zullen zijn (zie de bestreden beslissing zelf) heel wat ‘aanpassingen’. Deze werden evenwel niet bestudeerd. Een mobiliteitsstudie werd niet gemaakt, hoewel geadviseerd door de gemeente Brasschaat en het NSECD.

Deze aanpassingen gebeuren ook niet van vandaag op morgen. Bovendien zijn verschillende van deze aanpassingen, zoals vermeld, noch in handen van de gemeente, noch in handen van de aanvrager. Hoe zou verzoekende partij dan het geschapen verkeersprobleem kunnen herstellen?

Anderzijds is het duidelijk dat, indien de bestreden beslissing niet geschorst wordt, de problematiek zich voordoet: (1) er zullen verkeersopstoppen zijn, (2) de verkeersdoorstroming zal moeilijk verlopen, (3) er ontstaat een onveilige situatie.

Dat er verkeersproblemen zullen zijn wanneer er geen oplossingen voorhanden zijn, staat overigens expliciet te lezen in de bestreden beslissing. Deze problemen kunnen niet hersteld worden en kunnen zelfs aanleiding geven tot fatale gevolgen.

Een verkeersonveilige situatie geeft aanleiding tot verkeersslachtoffers. Dit is uiteraard een moeilijk te herstellen ernstig nadeel, ook voor verzoekende partij die in de onmogelijkheid is eraan te verhelpen en die het probleem ook nadien niet meer kan herstellen”.

3.2.2. De verwerende partij repliceert als volgt :

“IV. GEEN MOEILIK TE HERSTELLEN ERNSTIG NADEEL

19. Opdat de Raad van State zou kunnen overgaan tot de schorsing van een administratieve rechtshandeling moet de verzoekende partij conform artikel 17, § 2 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State ook nog aantonen dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing hem een moeilijk te herstellen en ernstig nadeel berokkent.

Vaststaande rechtspraak bepaalt ook dat de verzoekende partij op grond van concrete gegevens, en dus niet louter zich steunend op beweringen, het moeilijk te herstellen ernstig nadeel aantoont. In casu moeten verwerende partijen vaststellen dat in de uiteenzetting van dit nadeel, verzoekende partij naar geen enkel concreet document verwijst. Verzoekende partij brengt geen enkel

bewijselement bij voor haar beweringen. Zij toont niet aan dat de verkeersleefbaarheid eventueel in het gedrang zou kunnen komen als gevolg van de bestreden beslissing.

De verzoekende partij moet minstens cumulatief vier elementen aantonen:

- het nadeel moet voortvloeien uit de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de vergunning (4.1.)
- het nadeel moet ernstig zijn (4.2.)
- het nadeel is moeilijk te herstellen (4.3)
- het nadeel is persoonlijk (4.4.).

4.1. Geen onmiddellijk nadeel

20. Verzoekende partij beweert dat de bestreden beslissing onmiddellijk een invloed zal hebben op de verkeersdrukte. Deze bewering is echter louter hypothetisch.

De N.V. Media Markt opent ter plaatse een volledige nieuwe handelsvestiging. In de eerste plaats moet zij zelf afwachten of zij inderdaad afdoend cliënteel zal over de vloer krijgen. In de tweede plaats staat, in geval het cliënteel inderdaad komt, niet vast dat dit cliënteel alleen ter plaatse zal komen voor de Media Markt. Een groot deel van het cliënteel zal de Media Markt ook binnen gaan omdat ze in de buurt reeds aan het winkelen zijn.

Verzoekende partij draagt geen concrete bewijzen aan dat de bestreden beslissing effectief onmiddellijk het beweerd nadeel zal veroorzaken.

4.2. Geen ernstig nadeel

21. Talrijk zijn de arresten van de Raad van State, die oordelen dat het louter vermeerderen van het verkeer (wat nog moet worden aangetoond), als gevolg van een nieuwe constructie, op zich geen ernstig nadeel is.

De handelsvestiging bevindt zich aan een weg, die reeds druk wordt bezocht door het verkeer. Verwerende partijen menen niet dat deze bijkomende vestiging op een fundamentele wijze de reeds aanwezige hinder zal wijzigen.

Uit cijfergegevens bij de aanvraag zouden een vijftigtal wagens per uur de parking verlaten, dit zou een toename in het verkeer betekenen van maximaal 2% indien er uitgegaan wordt van een verkeersdoorstroming van 1000 wagens per uur. In de veronderstelling van verzoekers dat het meer zou zijn, daalt het percentage. De hiernavolgende rechtspraak van uw Raad kan worden geciteerd :

(...)

Voor zover de toegangsweg effectief verzadigd zou zijn, blijkt uit de bijgebrachte mobiliteitsstudie dat bij een roulatie van 50 wagens per uur op de parking, de verkeersdrukte in de piekmomenten slechts met maximaal 2% zou toenemen (In de veronderstelling dat er 1000 wagens passeren). Deze toename is verwaarloosbaar en niet van aard een ernstig en moeilijk te herstellen nadeel mee te brengen.

4.3. Geen moeilijk te herstellen nadeel

22. Huidige zaak zal door een eventuele vernietiging van de afgeleverde vergunning het beweerd nadeel onmiddellijk verdwijnen. Immers, als gevolg van de eventuele vernietiging zal de N.V. Media Markt niet meer in de mogelijkheid zijn om de handelsvestiging uit te baten. In dat geval zal ook de beweerd verkeershinder verdwijnen.

Het aangevoerde nadeel is helemaal niet moeilijk te herstellen.

4.4. Geen persoonlijk nadeel

23. Verzoekende partij maakt niet aannemelijk dat zij in haar beleid nadeel zal ondervinden van de bestreden beslissing. De mogelijke negatieve impact op de mobiliteit maakt het beleid van verzoekende partij niet noodzakelijkerwijze onmogelijk. Integendeel, verzoekende partij heeft juist als bevoegde overheid de mogelijkheid aan eventuele verkeershinder te verhelpen door naar de toekomst maatregelen te nemen.

De mogelijke verkeershinder, die de bestreden beslissing zal veroorzaken, heeft uitsluitend zijn effect op de plaatselijke bewoners en de personen, die in de buurt winkelen. Geen enkele van deze personen heeft echter een procedure ingeleid bij de Raad van State. De verkeershinder is echter niet eigen aan de gemeente, als publiekrechtelijk orgaan”.

3.2.3. De tussenkomen partij betwist eveneens op omstandige wijze het bestaan van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel.

3.3. Luidens artikel 17, § 3 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State dient de vordering tot schorsing een uiteenzetting van de middelen en de feiten te bevatten die volgens de indiener ervan het bevelen van de schorsing rechtvaardigen. Artikel 8, tweede lid, 5/ van het koninklijk besluit van 5 december 1991 tot bepaling van de rechtspleging in kort geding voor de Raad van State, zoals het luidde op het ogenblik van het instellen van de vordering, bepaalt dat de vordering tot schorsing dient te bevatten “een uiteenzetting van de feiten die kunnen aantonen dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de aangevochten akte of het aangevochten reglement de eiser een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen”. Uit deze bepalingen volgt dat de verzoekende partij in haar verzoekschrift duidelijk en concreet dient aan te geven waarin precies het moeilijk te herstellen ernstig nadeel is gelegen dat zij ingevolge de onmiddellijke tenuitvoerlegging van het bestreden besluit ondergaat of dreigt te ondergaan en dat met niet in het verzoekschrift tot schorsing opgenomen feiten en verklaringen geen rekening kan worden gehouden. De verzoekende partij mag zich daarbij niet beperken tot vaagheden en algemeenheden, maar dient integendeel zeer concrete en precieze gegevens aan te brengen waaruit blijkt dat zij persoonlijk een moeilijk te herstellen ernstig nadeel ondergaat of dreigt te ondergaan.

Voor een openbare overheid als de verzoekende partij is het bij artikel 17 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State vereiste nadeel persoonlijk indien de bestreden beslissing de uitoefening van de overheidstaak of de bestuursopdracht waarmee die overheid is belast, verhindert of in ernstige mate bemoeilijkt. Het nadeel van een stad kan dan ook niet worden gelijkgesteld met het nadeel dat haar inwoners lijden.

De verzoekende partij maakt op geen enkele concrete wijze aannemelijk dat de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de werking van haar diensten in het gedrang zou brengen of ingrijpende gevolgen zou hebben voor de uitoefening van haar beleid of de vervulling van haar taken.

In zoverre de verzoekende partij verwijst naar artikel 2 van het Gemeentedecreet en artikel 135, § 2 van de Nieuwe Gemeentewet, dient vastgesteld

te worden dat zij daarmee niet concreet en specifiek aantoont welk ruimtelijk beleid dat zij thans, op basis van de door haar ingeroepen bepalingen, op haar grondgebied voert of van plan is te voeren, door de geplande vestiging van de tussenkomende partij wordt verhinderd of ernstig wordt bemoeilijkt, noch dat dergelijk beleid door de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing dermate zou worden verhinderd of bemoeilijkt dat dit in haar hoofde een moeilijk te herstellen ernstig nadeel zou uitmaken.

Wat de ingeroepen mobiliteitsproblematiek en de beweerde negatieve impact op de verkeersveiligheid betreft, volstaat de verzoekende partij met te verwijzen naar haar eigen opmerkingen m.b.t. de geplande vestiging, gericht aan de gemeente Schoten, de weigeringsbeslissing van de gemeente Schoten, die overigens zelf steunt op en aansluit bij de opmerkingen van de stad Antwerpen, en naar de vaststellingen in de bestreden beslissing.

Het dient te worden vastgesteld dat, in zoverre het ingeroepen nadeel niet eerder een nadeel uitmaakt in hoofde van haar inwoners, de verzoekende partij daarmee onvoldoende concrete en vaststaande gegevens aanbrengt waaruit kan blijken dat de verkeersonveiligheid in die mate zal toenemen en de uitoefening van haar taken dermate zal hinderen, dat dit in haar hoofde een moeilijk te herstellen ernstig nadeel uitmaakt of dreigt uit te maken.

Bovendien dient, blijkens een door de tussenkomende partij voorgelegde mobiliteitsstudie de omvang van de beweerde nieuwe verkeersstromen (met 2 %) gerelativeerd te worden.

Er is dan ook niet voldaan aan één van de door artikel 17, § 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State opgelegde voorwaarden om de schorsing van de tenuitvoerlegging van het bestreden besluit te bevelen. Deze vaststelling volstaat om de vordering af te wijzen.

OM DIE REDENEN BESLIST DE RAAD VAN STATE :

Artikel 1.

Het verzoek tot tussenkomst van de n.v. MEDIA MARKT SATURN BELGIUM in het administratief kort geding wordt ingewilligd.

Artikel 2.

De vordering tot schorsing wordt verworpen.

Artikel 3.

De uitspraak over de bijdrage in de betaling van de kosten van de vordering tot schorsing wordt uitgesteld.

De kosten van de tussenkomst in de schorsingsprocedure, bepaald op 125 euro, komen ten laste van de tussenkomende partij.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op tweeëntwintig januari 2008, door :

de H.	R. STEVENS,	kamervoorzitter,
Mevr.	A. TRUYENS,	griffier.

De griffier,

De voorzitter,

A. TRUYENS.

R. STEVENS.