

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK.

A R R E S T

**nr. 181.258 van 18 maart 2008
in de zaak A. 187.411/X-13.687.**

In zake : Johan VERHELST,
die woonplaats kiest bij
advocaten D. LINDEMANS en T. EYSKENS,
kantoor houdende te 1000 BRUSSEL,
Keizerslaan 3

tegen :

1. de stad HASSELT,
die woonplaats kiest bij
advocaat H. LAMON,
kantoor houdende te 3500 HASSELT,
de Schiervellaan 23
2. het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door de Vlaamse
regering,
dat woonplaats kiest bij
advocaat L. DEHAESE,
kantoor houdende te 3500 HASSELT,
Luikersteenweg 187.

tussenkommende partijen :

1. de n.v. ALVA VERSE VRUCHTEN,
2. de n.v. ALVA IMMO,
die woonplaats kiezen bij
advocaat K. WAUTERS,
kantoor houdende te 3500 HASSELT,
Gouverneur Roppesingel 131.

DE VOORZITTER VAN DE Xe KAMER,

Gezien het enig verzoekschrift dat Johan VERHELST op 10 maart 2008 heeft ingediend, en waarin hij de schorsing van de tenuitvoerlegging vordert van het besluit van 14 februari 2008 van het college van burgemeester en schepenen van de stad Hasselt waarbij aan de n.v. ALVA VERSE VRUCHTEN de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend tot het uitbreiden van een bedrijfshal, het aanleggen van verharding en het regulariseren van betonverharding op percelen gelegen te Hasselt, Oude Truierbaan 49, kadastraal bekend sectie F, nrs. 564/h6, 580/e6, 580/g3, 580/l6, 582/b, 580/y6, 580/z6, 580/a7, 580/b7, 580/x6, 564/s6, 564/x6, 571/d;

Gezien het verzoekschrift dat dezelfde verzoeker op 13 maart 2008 heeft ingediend om bij wege van voorlopige maatregel bij uiterst dringende noodzakelijkheid te vorderen :

“- met toepassing van art. 27 van het Procedurereglement inzake kort geding met betrekking tot de mogelijkheid tot voeging van de vordering inzake de voorlopige maatregel met de vordering tot schorsing, de vordering tot schorsing tevens bij uiterst dringende noodzakelijkheid te behandelen,

- het enig verzoek tot schorsing en nietigverklaring van de bestreden vergunning ontvankelijk en gegrond te verklaren,

- het verzoek tot het opleggen van de voorlopige maatregel bij uiterst dringende noodzakelijkheid ontvankelijk en gegrond te bevinden en derhalve:

- de n.v. ALVA IMMO, met maatschappelijke zetel aan de Oude Truierlaan 49 te 3500 Hasselt, en met ondernemingsnr. 0417 780 879 en de n.v. ALVA VERSE VRUCHTEN, met maatschappelijke zetel aan de Oude Truierbaan 49 te 3500 Hasselt, en met ondernemingsnr. 0436.098.439, het bevel te geven om alle bouwwerken op de percelen gelegen te Hasselt, Oude Truierbaan 49 en met als kadastrale omschrijving afdeling 5, sectie F, nummers 564H6, 580E6, 580G3, 580L6, 582B, 580Y6, 580Z6, 580A7, 580B7, 580X6, 564S6, 564X6, 571D, STIL TE LEGGEN en dit tot de Raad van State uitspraak heeft gedaan over het verzoek tot nietigverklaring, minstens het schorsingsverzoek, van verzoekende partij bedoeld in de onderstaande titel en met G/A 187.411/X-13.687 en,

- de stad HASSELT het bevel te geven om, zo ALVA VERSE VRUCHTEN of ALVA IMMO niet overgaan tot de stillegging van de werken, alle bouwwerken op de percelen gelegen te Hasselt, Oude Truierbaan 49 en met als kadastrale omschrijving afdeling 5, sectie F, nummers 564H6, 580E6, 580G3, 580L6, 582B, 580Y6, 580Z6, 580A7, 580B7, 580X6, 564S6, 564X6, 571D, STIL TE LEGGEN en dit tot de Raad van State uitspraak heeft gedaan over het verzoek tot nietigverklaring, minstens het schorsingsverzoek van verzoekende partij bedoeld in onderstaande titel en met G/A 187.411/X-13.687”;

Gezien de nota van de eerste verwerende partij;

Gelet op de beschikking van 14 maart 2008 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 17 maart 2008;

Gehoord het verslag van kamervoorzitter R. STEVENS;

Gehoord de opmerkingen van advocaat T. EYSKENS die verschijnt voor de verzoeker, van advocaat H. LAMON die verschijnt voor de eerste verwerende partij, van advocaat J. DECKMYN, die loco advocaat L. DEHAESE verschijnt voor de tweede verwerende partij, en van advocaat K. WAUTERS die verschijnt voor de tussenkommende partijen;

Gehoord het eensluidend advies van auditeur A. EYLENBOSCH;

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. Feiten

1.1. De verzoeker is eigenaar en bewoner van het perceel gelegen aan de Oude Truierbaan 27 te Hasselt, eigenaar van het onbebouwde perceel gelegen aan de Oude Truierbaan 29, en oefent zijn huisartsenpraktijk uit op het perceel Oude Truierbaan 31.

De eerste tussenkommende partij, de n.v. ALVA VERSE VRUCHTEN, is een onderneming die groenten en fruit aankoopt, eventueel conditioneert, verpakt en/of verwerkt, en die dagelijks verdeelt aan meer dan 400 klanten. Het bedrijf is gevestigd op percelen gelegen aan de Oude Truierbaan 49, die eigendom zijn van de n.v. ALVA IMMO, de tweede tussenkommende partij.

1.2. De site waarop het bedrijf gevestigd is, is gelegen in een gebied dat door het gewestplan Hasselt-Genk, vastgesteld bij koninklijk besluit van 3 april 1979, bestemd is tot gebied voor ambachtelijke bedrijven en voor kleine en middelgrote ondernemingen.

De percelen van de verzoeker zijn gelegen in woongebied.

1.3. Een op 23 juli 1997 bij ministerieel besluit goedgekeurd bijzonder plan van aanleg dat, ten behoeve van de uitbreiding van het bedrijf van de eerste tussenkommende partij onder meer aanpalend agrarisch gebied en woongebied, bij afwijking van het gewestplan, bestemde tot onder meer gebied voor kleine en middelgrote ondernemingen, wordt, op vordering van de huidige verzoeker, bij arrest nr. 84.347 van 22 december 1999, door de Raad van State vernietigd.

1.4. Op 24 november 2006 vraagt de eerste tussenkomende partij een planologisch attest aan, zoals bedoeld in artikel 145ter van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening (hierna “DRO”) met het oog op de uitbreiding van haar bedrijf buiten de huidige KMO-zone.

De verzoeker dient op 7 februari 2007 een bezwaarschrift in.

De eerste verwerende partij levert op 7 juni 2007 een positief planologisch attest af.

1.5. Op 30 augustus 2007 dient de eerste tussenkomende partij een aanvraag in tot het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning voor “het uitbreiden van een bedrijfshal en aanleggen van verharding en regulariseren van betonverharding”.

De aanvraag betreft de regularisatie van niet vergunde betonverhardingen, de uitbreiding van de bedrijfshal met een oppervlakte van 1.825 m² en een luifel van 152 m², het aanleggen van een buffer zoals omschreven in het planologisch attest, en het aanleggen van bijkomende betonverhardingen (2.905 m²) en een groenzone.

De verzoeker dient op 4 januari 2008 een bezwaarschrift in.

Bij besluit van 14 februari 2008 wordt de gevraagde vergunning verleend door de eerste verwerende partij.

1.6. Intussen, op 17 juli 2007, diende de verzoeker bij de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg te Hasselt, zetelend in kort geding, een verzoekschrift in op grond van de wet van 12 januari 1993 betreffende een vorderingsrecht inzake bescherming van het leefmilieu. Hij stelde die vordering, op grond van artikel 194 van het Gemeentedecreet, in namens de stad Hasselt.

Op 21 december 2007 breidde de verzoeker, steeds namens de stad Hasselt, zijn vordering uit in die zin dat hij tevens vraagt om vast te stellen dat het planologisch attest van 7 juni 2007, met toepassing van artikel 159 van de Grondwet, buiten toepassing moet worden gelaten.

Op heden blijkt nog geen uitspraak over deze vordering te zijn gedaan.

1.7. Op 10 maart 2008 vordert de verzoeker de schorsing van de tenuitvoerlegging en de nietigverklaring van het besluit van 14 februari 2008 van de eerste verwerende partij.

Op 13 maart 2008 vordert hij, bij uiterst dringende noodzakelijkheid, het bevelen van voorlopige maatregelen.

2. Rechtspleging - voorwerp van de vordering

2.1.1. In fine van het verzoekschrift tot het opleggen van voorlopige maatregelen vraagt de verzoeker, met toepassing van artikel 27 van het koninklijk besluit van 5 december 1991 tot bepaling van de rechtspleging in kort geding voor de Raad van State (hierna “procedurereglement inzake kort geding”) tevens om de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid te behandelen.

2.1.2. Luidens artikel 18, eerste lid van de gecoördineerde wetten op de Raad van State (hierna : “Raad van State-wet”) kunnen, wanneer bij de Raad van State overeenkomstig artikel 17 van dezelfde wetten een vordering tot schorsing aanhangig wordt gemaakt, voorlopige maatregelen bevolen worden “onder de in artikel 17, § 2, eerste lid, bepaalde voorwaarden”. Dit impliceert dat minstens één ernstig middel dat de vernietiging van de aangevochten akte kan verantwoorden, moet worden aangevoerd, en dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden rechtshandeling de verzoeker een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen.

De vordering tot het opleggen van dergelijke maatregelen is dan ook een accessorium van de vordering tot schorsing.

Artikel 33, § 1 van het procedurereglement inzake kort geding, dat verwijst naar artikel 25 van hetzelfde reglement, legt niet op, wanneer die maatregelen worden gevorderd in een afzonderlijk verzoekschrift, in het desbetreffende verzoekschrift een uiteenzetting te geven van de ernstige middelen en het moeilijk te herstellen ernstig nadeel.

Artikel 27 van het procedurereglement inzake kort geding bepaalt dat “in het belang van een goede rechtsbedeling” de voorzitter kan beslissen dat de vordering tot het bevelen van voorlopige maatregelen “wordt behandeld en afgedaan met de vordering tot schorsing”.

In voorliggend geval is het noodzakelijk de beide vorderingen samen af te doen. Vermits het opleggen van voorlopige maatregelen bij uiterst dringende noodzakelijkheid wordt gevorderd, dient de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de stedenbouwkundige vergunning van 14 februari 2008 ook volgens de uiterst dringende procedure te worden behandeld.

2.2. Met verzoekschriften van 17 maart 2008 hebben de n.v. ALVA VERSE VRUCHTEN en de n.v. ALVA IMMO gevraagd om in het geding te mogen tussenkomen. Er is grond om de verzoeken in te willigen.

3. Ontvankelijkheid

3.1. De eerste verwerende partij betwist de ontvankelijkheid van de gevorderde voorlopige maatregelen. Zij wijst erop dat die vordering gesteund is op het argument dat het planologisch attest van 7 juni 2007 onwettig is. Het feit dat de verzoeker de sub 1.6. vermelde vordering heeft ingesteld, zou uitsluiten dat de voorliggende vordering ontvankelijk is.

De tweede verwerende partij sluit zich bij deze exceptie aan.

3.2. De bedoelde vordering voor de justitiële rechter werd door de verzoeker ingesteld namens de stad Hasselt. Deze rechter heeft zich nog niet over de vordering uitgesproken. Het loutere feit dat een dergelijke vordering werd ingeleid, sluit de bevoegdheid van de Raad van State om zich, op grond van artikel 18 van de Raad van State-wet uit te spreken over de voor hem gevorderde voorlopige maatregelen, niet uit.

De exceptie gaat niet op.

4. Hoogdringendheid van de vorderingen

4.1. De eerste verwerende partij betwist de uiterst dringende noodzakelijkheid van de vorderingen als volgt :

“Eerste verwerende partij ontving op 14 maart 2008 per fax van de griffie van de Raad van State kopie van de twee verzoekschriften, zodat hieruit kan worden afgeleid dat toepassing wordt gemaakt van art. 27 van het procedurereglement dat de vordering tot schorsing ook bij uiterst dringende noodzakelijkheid zal worden behandeld.

Er kan, na het indienen van een gewone vordering tot schorsing, een vordering tot het opleggen van voorlopige maatregelen worden ingediend bij uiterst dringende noodzakelijkheid, doch pas wanneer de behoefte aan dergelijke maatregelen zich pas nadien manifesteert (...).

Uw Raad heeft reeds eerder geoordeeld dat de gevorderde voorlopige maatregelen als een accessorium van de schorsingsprocedure wordt beschouwd. De rechtsordening vereist dat voorafgaandelijk of uiterlijk samen met de vordering tot voorlopige maatregelen over de schorsing uitspraak te worden gedaan, om te voorkomen dat er een eerste en een hogere aanleg in het leven wordt geroepen (...). De vordering tot schorsing dient dan ook bij uiterst dringende noodzakelijkheid te worden behandeld (...).

Verzoekende partij stelt in de uiteenzetting van de feiten die de hoogdringendheid moeten verantwoorden (in het verzoekschrift tot voorlopige maatregelen) dat nadat zij het enig verzoekschrift tot vernietiging en schorsing neerlegde op 10 maart 2008 (op 11 maart 2008 ontvangen op de griffie) zij op 12 maart 2008 heeft kennis genomen van de (vermeende) aanvang van de werken, waarop zij op 13 maart 2008 het verzoek tot het nemen van voorlopige maatregelen neerlegt.

De verzoekende partij maakt niet aannemelijk dat de behoefte tot het vorderen van voorlopige maatregelen zich pas heeft gemanifesteerd na de neerlegging van het enig verzoekschrift. Er wordt immers enkel als nieuwe omstandigheid de aanvang der werken aangevoerd. De verzoekende partij wist zeer goed - of kon dit minstens met een aan de zekerheid grenzende waarschijnlijkheid vermoeden - dat de NV ALVA VERSE VRUCHTEN onmiddellijk na het verstrijken van de schorsingstermijn voorzien in art. 43 § 4 van het coördinatiedecreet de werken zouden aanvangen. Aangezien ze over een vergunning beschikt, was ze hiertoe overigens ook gerechtigd.

Overigens blijkt uit het schrijven d.d. 19 februari 2008 van de NV ALVA VERSE VRUCHTEN (hetwelk niet aan de Stad Hasselt werd medegedeeld) dat het wel degelijk de bedoeling was van de vergunninghouder om zo snel mogelijk een aanvang te nemen met de werken. De mededeling aan de verzoekende partij dat 'indien u het nodig acht deze (bedoeld wordt: vergunning) te contesteren, u dit dient te doen voor de aanvang van de werken' (...). Ten onrechte deduceert de verzoekende partij hieruit dat de NV ALVA VERSE VRUCHTEN zou medegedeeld hebben dat ze niet zou overgaan tot uitvoering van de werken. Een dergelijke interpretatie mist manifest iedere feitelijke grondslag. Integendeel, de NV ALVA VERSE VRUCHTEN verzocht de verzoekende partij om snel zijn intenties mede te delen. De verzoekende partij heeft echter zelf het verstrijken van de termijn waarbinnen de vergunning krachtens art. 43 § 4 van het coördinatiedecreet geschorst is afgewacht om dan pas daarna het enig verzoekschrift neer te leggen. Op dat ogenblik waren de werken al aangevat, wat geheel in de lijn ligt van de houding die de NV ALVA VERSE VRUCHTEN heeft aangenomen.

De loutere aanvang van de werken na de neerlegging van het verzoekschrift tot schorsing, verantwoordt niet het bevelen van voorlopige maatregelen bij wege van uiterst dringende noodzakelijkheid. De toepassing van de procedure van uiterst dringende noodzakelijkheid beperkt de uitoefening van de rechten van de verdediging tot een strikt minimum, zodat de loutere aanvang der werk niet kan verantwoorden dat bij uiterst dringende noodzakelijkheid een voorlopige maatregel wordt opgelegd.

Aangezien er niet voldaan is aan één van de cumulatief opgelegde voorwaarden om een voorlopige maatregel te kunnen bevelen, dient de vordering te worden verworpen”.

De tweede verwerende partij sluit zich hierbij aan.

4.2. De verzoeker doet op goede gronden gelden dat de vordering tot schorsing werd ingeleid alvorens de werken werden aangevat. Nadien, op 12 maart 2008, werd wel een aanvang genomen met de uitvoering daarvan. De tussenkomende partijen betwisten dit niet. Het feit dat die werken met betrekking tot het aanleggen van de bestreden buffer werden aangevat omdat dit moet gebeuren in het plantseizoen verandert niets aan de vaststelling dat de werken wel degelijk zijn aangevat, wel integendeel.

De verzoeker maakt aldus aannemelijk dat de behoefte tot het vorderen van voorlopige maatregelen zich slechts heeft gemanifesteerd na het indienen van de vordering tot schorsing.

De verzoeker stelt evenzeer terecht dat de bedoelde werken betreffende de aanleg van de buffer bijzonder snel te realiseren zijn en dat het volstaat een aarden wal aan te leggen. De loutere verklaring van de tussenkommende partijen dat zij “op dit ogenblik nog geen aanstalte(n) (maken) om het bedrijf zelf te gaan uitbreiden” spreekt deze vaststelling niet tegen.

Er kan ten slotte ook niet worden betwist dat de verzoeker de vordering tot het bevelen van voorlopige maatregelen bij uiterst dringende noodzakelijkheid met de vereiste diligentie heeft ingesteld.

De voorwaarde met betrekking tot de hoogdringendheid, tevens eerste constitutieve voorwaarde tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid (art. 17, § 1, derde lid van de Raad van State-wet), is dus vervuld.

5. Ernstige middelen opgeworpen in de vordering tot schorsing

5.1.1. Met betrekking tot de tweede constitutieve voorwaarde tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid, het aanvoeren van minstens één ernstig middel dat tot vernietiging kan leiden (art. 17, § 2, eerste lid, Raad van State-wet), wordt in het verzoekschrift tot schorsing een eerste middel

“genomen uit de schending van artikel 2, § 1, tweede en derde lid van het Coördinatiedecreet, artikel 145ter en 145quater DORO, de artikelen 2 en 3 van de Formele Motiveringswet, art. 7.2., 8.2.1.3., 11.4.1., 15.4.6.1. en 19, derde lid van het Inrichtingsbesluit, het gewestplan Hasselt-Genk, het materieel motiveringsbeginsel, het redelijkheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel als algemene rechtsbeginselen van behoorlijk bestuur,

doordat, eerste onderdeel, met de bestreden vergunning werken die betrekking hebben op de regularisatie resp. de uitbreiding van een logistiek bedrijf worden goedgekeurd in een volgens het gewestplan bestemd gebied van een KMO-gebied, een agrarisch gebied en een landschappelijk waardevol agrarisch gebied,

terwijl, in een volgens het gewestplan bestemd KMO-gebied een buffer moet worden voorzien binnen de grenzen van dit gebied, en in een agrarisch gebied enkel werken kunnen worden goedgekeurd die betrekking hebben op landbouw in de ruime zin, de voor het landbouwbedrijf noodzakelijke gebouwen, en, wat betreft het landschappelijk waardevol agrarisch gebied, het landschap beschermen en verder ontwikkelen, zoals dient te blijken uit de uitdrukkelijk en afdoende motivering van het besluit.

doordat, tweede onderdeel, met de bestreden beslissing op grond van een onregelmatig planologisch attest en in afwijking van het gewestplan een zgn. anticiperende vergunningsaanvraag wordt goedgekeurd,

terwijl, de besluitvorming over een aanvraag in afwijking van de algemeen bindende en verordenende gewestplanvoorschriften op een restrictieve wijze

moet worden toegepast, zodat de minste twijfel over de regelmatigheid van de voorbereidende akte die de toepassing van het afwijkingsmechanisme mogelijk maakt, te weten, te dezen, het planologisch attest dd. 7 juni 2007, zoals onder meer opgeworpen in het kader van het openbaar onderzoek, een zorgvuldige en diepgaande analyse door het bestuur veronderstelt, zoals op een uitdrukkelijke en afdoende wijze moet blijken uit de besluitvorming over de zonevreemde vergunningsaanvraag,

(...)

en terwijl, de besluitvorming bij wijze van een anticiperende stedenbouwkundige aanvraag voor een distributiebedrijf moet steunen op een planologisch attest waarin de problematiek van de verkeerhinder die inherent is aan zo'n bedrijf, is overwogen met kennis van zaken op grond van juiste gegevens en waarbij op een concrete wijze verkeershinderremediërende oplossingen worden aangewezen

(...)"

In de toelichting bij het middel wordt onder meer aangevoerd :

"De verkeersproblematiek

21. Verzoekende partij stelt vast dat de stad HASSELT op een essentieel punt werd misleid in de besluitvorming over het planologisch attest doordat ALVA VERSE VRUCHTEN onjuiste informatie in haar aanvraag heeft overgemaakt aan het bestuur. Minstens heeft de stad HASSELT beslist zonder kennis van zaken.

De informatie aangaande de verkeersdruk afkomstig van een vruchten- en groentedistributiebedrijf betreft het meest essentiële aspect, minstens een doorslaggevend aspect, om de inpasbaarheid van zo'n transportbedrijf in zijn omgeving op middellange en lange termijn te beoordelen (vgl. met het advies inzake de n.v. AGRISTO).

Art. 2, § 3, 4/ van het besluit van de Vlaamse regering van 4 juni 2004 tot bepaling van de nadere regels inzake het planologisch attest, vereist op het vlak van de dossiersamenstelling dan ook terecht : 'indien de bedrijfsvoering meer dan 20 voertuigbewegingen per dag met zich meebrengt, een beschrijving van het te verwachten mobiliteitsprofiel na de realisatie van de ruimtelijke behoeften op korte en op lange termijn. Dat mobiliteitsprofiel omvat de aard en het aantal verplaatsingen van werknemers, leveranciers en klanten.'

22. Volgens het aanvraagdossier van ALVA VERSE VRUCHTEN zou het huidige profiel van de mobiliteit inhouden dat er dagelijks 60 verkeersbewegingen worden uitgevoerd door 30 vrachtwagens. In het kader van het openbaar onderzoek over de aanvraag voor het planologisch attest, heeft verzoekende partij concreet aangetoond dat het bedrijf o.m. het aantal vrachtwagenbewegingen (en de ermee gepaarde gaande hinder) fors onderschat, en zo ook de toekomstverwachtingen terzake¹.

¹p. 8 e.v. van het bezwaarschrift dd. 7 februari 2007 van verzoekende partij :

'Op bijlage 3b2 tellen mijn cliënten alvast 36 vrachtwagens op het terrein, terwijl er nog parkeerplaatsen en laadkades onbezet zijn.

ALVA heeft overigens in 1994 een milieuvergunning aangevraagd voor het stallen van 45 vrachtwagens. Naar aanleiding van deze aanvraag heeft AMINAL gewezen op het risico voor geluidsoverlast. De Bestendige Deputatie is deze bemerking bijgevallen, doch heeft erop gewezen dat zo'n overlast inherent is aan deze inrichting, er blijkbaar van uitgaande dat ALVA in essentie een transportbedrijf is. Mijn cliënten zijn dagelijks (en tijdens de nacht) slachtoffer van deze geluidsoverlast.

De GECORO heeft op 22 maart 2007 in één enkel zinnetje geadviseerd dat het mobiliteitsprofiel dat in de aanvraag van het planologisch attest beschreven wordt, wél een betrouwbaar beeld geeft: 'De opmerkingen van de bezwaarschrijver zijn niet van aard om de juistheid van de cijfers ervan in twijfel te trekken'. De stad HASSELT is de strekking van dit - in het licht van het concreet geformuleerde bezwaar - nietszeggende advies bijgevalen in haar beslissing houdende de goedkeuring van het attest.

Allerminst blijkt waarom de stad HASSELT het concreet onderbouwd bezwaar van verzoekende partij verwerpt.

23. Bovendien is het oordeel van de stad HASSELT onterecht gebleken.

Zoals gezegd, vordert verzoekende partij namens de stad HASSELT in het kader van de milieustakingsvordering dat ALVA VERSE VRUCHTEN en ALVA IMMO het aantal vervoersbewegingen effectief beperkt houden tot 60, nl. het aantal waarvan sprake in hun aanvraagdossier. In de milieustakingszaak wordt dus gevraagd dat ALVA VERSE VRUCHTEN zich op het vlak van de vrachtwagenbewegingen houdt aan het aantal bewegingen dat zij in haar planologisch attestaanvraagdossier beweert te genereren.

In het kader van de milieustakingsvordering omschrijven ALVA VERSE VRUCHTEN en ALVA IMMO het door hen zelf aangegeven mobiliteitsprofiel eerst als een materiële fout en totaal irrealistisch.... Vervolgens betwisten zij dit ooit te hebben beweerd en stellen dat er maximaal '70 rijbewegingen per dag' zijn.

Gezien ALVA IMMO en ALVA VERSE VRUCHTEN zelf ten grondslag liggen aan de tegenstrijdige berichten aangaande het aantal vrachtwagenbewegingen, heeft verzoekende partij een meting van het aantal vrachtwagenbewegingen van en naar de firma ALVA VERSE VRUCHTEN op de Oude Truierbaan laten uitvoeren. De Oude Truierbaan is een doodlopende straat waar enkel de firma ALVA VERSE VRUCHTEN is gevestigd zodat deze meting relatief gemakkelijk kan worden doorgevoerd. Uit de meting blijkt dat er beduidend méér dan 60 rijbewegingen per dag zijn. De volgende vaststelling zijn gedaan.

Maar blijkbaar volstaan 45 parkeerplaatsen voor vrachtwagens niet. In 1995 keurt de bestendige deputatie immers de wijzigingsaanvraag voor 75 vrachtwagens goed.

Het is derhalve duidelijk dat ALVA het aantal vrachtwagens ten onrechte minimaliseert. En er is meer. Gelet op het ploegenwerk is het bijzonder onaannemelijk dat al deze vrachtwagens slechts één rit - en dus twee vrachtwagenbewegingen - per dag maken.

Daarbij komt dat ALVA - naar eigen zeggen - het laatste decennium een exponentiële groei heeft doorgemaakt - zodat het erg aannemelijk is dat er vandaag de dag nog een stuk méér vrachtwagenbewegingen zijn.

Nu de gegevens over de huidige mobiliteitssituatie weinig betrouwbaar blijken te zijn, is er weinig reden om de cijfers aangaande de verwachte mobiliteitssituatie wel ernstig te vinden.

Aangaande de vrachtwagens geldt als bemerking dat hun aantal alsook het aantal vrachtwagenbewegingen meer dan waarschijnlijk onderschat is.

Stellen dat 25% van het personeel met vaste uren per auto komt, is ongeloofwaardig. Precies omdat ALVA eigenlijk ligt in een gebied waar het niet thuishoort zijn alternatieve vervoerswijzen erg schaars. Het bedrijf legt terzake ook geen enkele concrete actie voor waaruit blijkt dat dit in de nabije toekomst zal wijzigen.

Hiertoe volstaat het niet om te opperen dat één en ander wel eens kan worden besproken met DE LIJN. Het is trouwens een open vraag waarom er in het verleden geen gesprekken zijn geweest met de DE LIJN, al is het maar in een poging om een deel van de huidige toestroom van personeelsleden met het openbaar vervoer te laten gebeuren.'

Dag	Aantal vrachtwagenbewegingen tijdens de dag (tussen 7.00 en 19.00uur)	Aantal vrachtwagenbewegingen tijdens de nacht (tussen 00.00 en 7.00 uur en tussen 19.00 en 24.00 uur)	Totaal aantal vrachtwagenbewegingen
Maandag 3-12-2007	71	34	105
Dinsdag 4-12-2007	67	33	100
Woensdag 5-12 -2007	72	35	107
Donderdag 6-12-2007	63	31	94
Vrijdag 7-12-2007	70	36	106
Zaterdag 8-12-2007	37	29	66
	380 65,75 %	198 34,25 %	578 100 %

Uit deze gegevens kan men de volgende gemiddelden afleiden :

- tijdens de dag : 5,27 vrachtbewegingen per uur zijn (of 1 om de 10 minuten)
- tijdens de nacht : 2,75 vrachtbewegingen per uur (of 1 om de 21 minuten)

Op te merken is dat het schepencollege van de stad HASSELT als tussenkomende partij in de milieustakingvorderingszaak over deze gegevens beschikt. Als procespartij betwist de stad HASSELT de juistheid van deze gegevens (terecht) niet. Als bestuurlijke overheid doet de stad dit evenmin (zie verder).

24. Het is uitgesloten dat de stad HASSELT op grond van het werkelijk aantal vervoersbewegingen een gelijklopende beslissing over de attestaanvraag zou hebben genomen.

Indien de stad HASSELT toch op de hoogte zou zijn geweest van de werkelijke verkeersdruk (wat niet blijkt), is de beslissing dat een bedrijf dat zo'n aantal vervoersbewegingen genereert in een woonwijk thuishoort, kennelijk onredelijk. Waar het planologisch attest een aanzienlijke uitbreiding van het bedrijf vooropstelt, wordt de hiermede gepaard gaande verkeersdruk zo mogelijk nog meer onaanvaardbaar. Uit de planologische attestaanvraag blijkt dat het bedrijf een toename van het aantal vrachtwagenbewegingen met 50 % op lange termijn verwacht. Zelfs indien men aanvaardt dat een toename met 50 % in het licht van de ruimtelijke uitbreidingsmogelijkheid van het bedrijf realistisch voorkomt, is zo'n toename onaanvaardbaar.

25. Daarbij komt dat het bedrijf in zijn planologische attestaanvraag ten onrechte verzwegen heeft dat een belangrijk deel van vrachtwagenbewegingen tijdens de nacht geschieden¹.

Tijdens de geregistreerde periode valt de densiteit van het aantal nachtelijke vrachtwagenbewegingen tussen 0.00 en 5.30 uur op. Van de (op weekbasis) 198 geregistreerde nachtelijke vrachtbewegingen moeten er 186 worden gesitueerd in het tijdsblok van 0.00 en 5.30 uur. Dit betekent dat er tijdens de periode van 0.00 tot 5.30 uur gemiddeld 5,6 vrachtbewegingen per uur zijn of méér dan 1 om de 10 minuten.

26. De stad HASSELT heeft op grond van onjuiste gegevens een beslissing genomen over het planologisch attest, terwijl het aspect van de vervoersbewegingen essentieel is om de ruimtelijke inpasbaarheid (van) een transportbedrijf te beoordelen. In ieder geval is de beslissing kennelijk onredelijk.

Bovendien moet men opmerken dat geen enkele adviesverlenende instantie een concreet standpunt heeft ingenomen over de vraag op welke wijze een groot transportbedrijf kan thuishoren in een (voor het verkeer doodlopend) straatje met residentiële bewoning waarachter zich een open gebied bevindt :

- Het Departement Landbouw en Visserij (advies dd. 12 januari 2007) heeft gewezen op het feit dat het bedrijf een mobiliteit genereert die ‘hier nu voor problemen zorgt’.
- De gemachtigde ambtenaar stelt dat er voor de verkeertechnische problematiek van de Oude Truierbaan ‘nog een oplossing gezocht (moet) worden’ (advies dd. 23 maart 2007).
- De Dienst MILIEUVERGUNNINGEN LIMBURG adviseert op 22 maart 2007 dat de uitbreiding op lange termijn ‘een relevante bijkomende stijging van vervoersbewegingen’ zal genereren.

Onderstaande luchtfoto toont het probleem duidelijk aan. Het verkeer kan niet worden afgeleid in de zuidelijke richting van de Oude Truierbaan en moet dus langs de noordzijde van deze straat, en met andere woorden langs de eigendommen van verzoekende partij en recht door rustige en landelijke woonwijken.

Het planologisch attest is echter goedgekeurd door de stad HASSELT zonder te weten of er een oplossing mogelijk is voor het gestelde probleem, en zo ja waaruit die oplossing concreet zou kunnen bestaan. Er is geen enkele duidelijkheid over de problematisch bevonden ontsluiting van het bedrijf. Aldus is er kennelijk onzorgvuldig beslist tot de goedkeuring van het attest.

Op dit punt kan opnieuw worden verwezen naar het advies van de GECORO inzake AGRISTO”.

Het tweede middel is

“genomen uit de schending van art. 52, § 3, tweede lid van het Coördinatiedecreet, artikel 105, § 2 en 145quater DORO, de artikelen 2 en 3 van de Formele Motiveringswet, art. 3, § 3, art. 8, vijfde lid, en art. 11, § 1, van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingsaanvragen, het materieel motiveringsbeginsel, het redelijkheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel als algemene rechtsbeginselen van behoorlijk bestuur,
(...)

¹Het bedrijf is op zoek naar chauffeurs die ‘tussen 0u30 en 3u ‘s ochtends’ aan de slag willen (...).

en terwijl, het bestuur op een zorgvuldige wijze het concreet omschreven bezwaar betreffende de verkeershinder dient te onderzoeken, zoals dient te blijken uit de uitdrukkelijke en afdoende motivering van de beslissing en, zo het aspect van de verkeershinder onder bepaalde voorwaarden ruimtelijk aanvaardbaar zou worden geacht, quod non, een concreet en duidelijk geformuleerde bijzondere stedenbouwkundige voorwaarde betreffende deze aangelegenheid in de bestreden beslissing zelf moet vaststellen”.

Dit wordt met betrekking tot de verkeersdruk als volgt toegelicht :

“39. Onder titel 11.2.B van haar bezwaarschrift tegen de stedenbouwkundige aanvraag heeft verzoekende partij concreet aangegeven dat de aangevraagde werken een onaanvaardbare verkeersdruk met zich brengen.

Zij heeft daarbij gewezen op de onjuiste gegevens die ALVA VERSE VRUCHTEN in het kader van het planologisch attestdossier heeft overgemaakt (zie hoger). Verzoekende partij heeft daarbij verduidelijkt dat ALVA VERSE VRUCHTEN als distributiebedrijf ook tijdens de nacht een ontoelaatbare hinder genereert, die door de aanvraag nog zal toenemen. Derhalve past de aanvraag niet in zijn onmiddellijke omgeving en moet de aanvraag worden geweigerd.

40. De stad HASSELT heeft dit bezwaar niet in aanmerking genomen omdat ‘de vaststellingen die de bezwaarschrijvers bijbrengen zuiver eenzijdig (zijn) en niet volgens objectieve en controleerbare maatstaven vastgelegd’.

Dit antwoord is niet afdoende : minstens zijn de gegevens verstrekt door ALVA VERSE VRUCHTEN eveneens eenzijdig. Bovendien heeft verzoekende partij de vaststellingen laten uitvoeren door een erkende privé-detective, die de vervoersbewegingen op beeld heeft vastgesteld. De stad HASSELT verklaart niet waarom de bevindingen van een erkende privé-detective als onbetrouwbaar kunnen worden bestempeld. Een CD-rom met al het beeldmateriaal betreffende de vastgestelde vervoersbewegingen heeft verzoekende partij in het kader van de milieustakingsvordering aan de raadsman van de stad HASSELT overgemaakt, zodat de stad HASSELT concreet kan nagaan dat de vaststellingen correct zijn. De stad HASSELT betwist ook niet dat de cijfers juist zijn.

Verder argumenteert de stad HASSELT dat de vaststelling uitgevoerd tussen 3 en 8 december 2007 een ‘zeer drukke periode’ betreft en een piekmoment uitmaakt. Deze bewering steunt op geen enkel stuk en is onjuist. Het ontgaat verzoekende partij ook waarom de impact van de piekmomenten niet relevant zou zijn voor de beoordeling van de verkeersdruk. Bovendien overstijgen de vastgestelde vervoersbewegingen de door ALVA VERSE VRUCHTEN niet in geringe maar in véél hoge mate. En bovenal tonen de vaststellingen aan dat ALVA VERSE VRUCHTEN essentieel aan nachttransport doet. Ook dit gegeven (betreft) het bestuur ten onrechte niet in zijn besluitvorming.

Het is daarbij irrelevant dat de Oude Truierbaan geen ‘woonwijk’ maar wel ‘lintbebouwing’ vormt. De Oude Truierbaan is aan weersijden ingekleurd als een woongebied. Er zijn (vrijstaande) woningen opgericht die geen uitstaans hebben met het fenomeen van lintbebouwing aan drukke steenwegen, zoals de stad HASSELT ten onrechte laat uitschijnen.

De overweging dat de bijkomende verkeersdruk gering is omdat de uitbreiding beperkt is een volstrekt nietszeggende boutade. Bovendien verliest de stad HASSELT uit het oog dat het tevens gaat om een regularisatieaanvraag, zodat het bestuur in ieder geval ten onrechte enkel het uitbreidende deel van de aanvraag in aanmerking heeft genomen. Het standpunt is ook onjuist : de uitbreiding is niet gering (zoals concreet wordt aangegeven onder de toelichting van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel).

41. Verzoekende partij meent dat op deze wijze geen afdoende antwoord is geformuleerd op het bezwaar.

(...)

42. De stad HASSELT stelt dat de kwestie van de verkeersproblematiek moet worden opgelost wanneer een beslissing zal worden genomen over het RUP, en dus eens het voldongen feit op grond van de bestreden vergunning is gerealiseerd.

Dit gaat uiteraard niet op, omdat meteen vaststaat dat de tenuitvoerlegging van de bestreden vergunning onmogelijk op een veilige wijze kan geschieden.

Verzoekende partij kan enkel vaststellen dat de vage beloften die over de verkeersafwikkeling werden geformuleerd in het planologisch attest op geen enkele wijze doorwerking hebben gevonden in de besluitvorming over de stedenbouwkundige aanvraag, terwijl die vage beloften precies waren bedoeld om de verkeershinder in te dijken.

Dit gaat niet op. Voor zover de verkeersproblematiek al niet op een sluitende manier in het planologisch attest zelf had moeten zijn geregeld, moet de verkeersafwikkeling van een distributiebedrijf in de stedenbouwkundige vergunning op een zorgvuldige wijze worden getoetst aan de goede ruimtelijke ordening. Daarbij kan de vergunning énkél worden goedgekeurd indien de verkeersproblematiek in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening wordt geacht, en desgevallend onder het opleggen van een (of meer) stedenbouwkundige voorwaarde(n). Deze regel heeft het bestuur kennelijk met voeten getreden, nl. door de vergunning goed te keuren zonder de problematisch erkende verkeershinder te regelen in de vergunning zelf.

43. In geval van de uitbreiding van de gedeeltelijke regularisatie van bepaalde werken aan een vergund bouwwerk, moet het geheel van de werken in aanmerking worden genomen om de inpasbaarheid in de onmiddellijke omgeving te onderzoeken. Zo ook moet de inpasbaarheid in de ruimtelijke omgeving van de verkeersimpact van de uitbreiding en de regularisatie van een (deels) vergund distributiebedrijf betrekking hebben op de volledige verkeersimpact. Hierover kan mogelijk anders worden geoordeeld indien de aangevraagde werken (...) minimaal zijn, maar dit is in dit geval niet aan de orde. De aangevraagde werken beantwoorden immers aan een strikt noodzakelijke uitbreiding van het bedrijf op korte termijn; zo'n uitbreiding kan uit zijn aard niet minimaal zijn. Er worden overigens zes bijkomende los- en laadkades vergund, die ontegensprekelijk een zware verhoging van de verkeersdruk met zich brengen.

Ook om deze reden is de bestreden vergunning onwettig”.

5.1.2. De eerste verwerende partij antwoordt hierop wat het eerste middel betreft :

“Het eerste onderdeel van het eerste middel is niet ernstig

16. De bestreden stedenbouwkundige vergunning van 14 februari 2008 heeft als rechtsgrond de artikelen 145ter en 145quater DRO. Deze bepalingen stipuleren:

(...)

In casu heeft de NV ALVA VERSE VRUCHTEN een positief planologisch attest aangevraagd op grond van art. 145ter DRO. Een ‘positief planologisch attest’ is een document ‘dat enkel kan worden aangevraagd door en voor een bedrijf waarvoor het maken of wijzigen van een ruimtelijk uitvoeringsplan of plan van aanleg overwogen moet worden om de uitbreiding of het herbouwen van het bedrijf mogelijk te maken en dat louter aangeeft of een bestaand bedrijf al dan niet behouden kan worden op de plaats waar het gevestigd is en zo ja,

welke de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden op korte en op lange termijn zijn' (R.v.St., 18 mei 2005, nr. 144.540, DENOO). 'Nog belangrijker is dat het aanvragen van een planologisch attest voor zonevreemde bedrijven de enige mogelijkheid is om te kunnen voldoen aan dringende (economische) uitbreidingsbehoeften. Het bekomen van een positief planologisch attest leidt immers tot het engagement van de overheid om de bestemming van het bedrijfsterrein te wijzigen, maar biedt ook en vooral de mogelijkheid om - ongeacht of die bestemmingswijziging achteraf effectief wordt vastgesteld - een zgn. anticipatieve stedenbouwkundige vergunning te bekomen voor concrete verwezenlijkingen van de uitbreidingsnoden (die overeenkomstig art. 145bis DRO, enkele uitzonderingen niet te na gesproken, in principe niet rechtstreeks vergunbaar zijn)' (B. ROELANDTS, 'Ruimtelijke structuurplannen en rechtsbescherming: een harde noot om te kraken', noot onder R.v.St. 16 februari 2005, nr. 140.739, T.R.O.S., 2005, 39-40).

Het positief planologisch attest met anticipatieve vergunning die krachtens art. 145bis DRO in principe niet rechtstreeks vergunbaar zou zijn, geeft de NV ALVA VERSE VRUCHTEN de mogelijkheid om zich te beroepen op art. 145quater DRO. De NV ALVA VERSE VRUCHTEN heeft een vergunningsaanvraag ingediend, die voldoet aan alle vereisten die zijn opgesomd in art. 145quater DRO:

1/ de aanvraag heeft betrekking op een bedrijf waarvan de gebouwen niet verkrot zijn en hoofdzakelijk vergund zijn of geacht worden vergund te zijn: Het wordt niet betwist dat er geen sprake is van enige verkrotting en uit de in de bestreden beslissing (onder het hoofdstuk 'historiek') opgesomde lange lijst van bouwvergunningen blijkt ten overvloede dat gebouwen hoofdzakelijk vergund zijn.

2/ de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning is ingediend binnen een jaar na de afgifte van het planologisch attest. Indien het bedrijf deels niet vergund is, moet de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning ook duidelijkheid bieden over de verwijdering of de gewenste regularisatie van de onvergunde werken, handelingen en wijzigingen:

De bestreden beslissing voldoet aan deze voorwaarden, waar gesteld wordt:

Het positief planologisch attest werd door het college van burgemeester en schepenen afgeleverd op 7 juni 2007. De aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning dateert van 31 augustus 2007 zodat de aanvraag alleszins tijdig is.

De aanvraag heeft niet alleen de uitbreiding van de bestaande bedrijfshal, de uitbreiding van de luifel en de aanleg van verhardingen tot doel, maar ook de regularisatie van een deel van de bestaande betonverharding.

In de huidige stedenbouwkundige aanvraag wordt dit als volgt aangeduid:

- bladnummer 1/8: - inplantingsplan vergunde toestand volgens vergunning van 23 oktober 2003

- inplantingsplan gebouwde toestand - te regulariseren

- bladnummer 2/8: - inplantingsplan nieuwe aanvraag

- masterplan - planologisch attest

3/ de aanvraag moet zich beperken tot de regelingen en voorwaarden voor de invulling van de kortetermijnbehoeften, zoals aangegeven in het planologisch attest'.

De bestreden beslissing voldoet ook aan deze vereiste, waar gesteld wordt:

De aanvraag kadert volledig in de in het planologisch attest opgenomen ruimtelijke behoeften op korte termijn (2 jaar). Het planologisch attest voorziet een uitbreiding van de bedrijfsruimte met ongeveer 6000 m² bebouwde oppervlakte en met ongeveer 4000 m² onbebouwde oppervlakte.

In de huidige aanvraag is de uitbreiding van de gebouwen beperkter dan deze vooropgesteld in de korte termijnvisie van het planologisch attest gezien de uitbreiding van de gebouwen een oppervlakte heeft van 1977m² (1825m²

gebouwen en 152m² luifel) en de uitbreiding van de betonverharding (onbebouwde oppervlakten) beperkt blijft tot 2905m².

Het eerste onderdeel van het eerste middel is dan ook niet ernstig.

Het tweede onderdeel van het eerste middel is niet ernstig

17. Verzoekende partij stelt in het onderdeel van het middel dat het afgeleverde planologisch attest 'onregelmatig' zou zijn en verzoekende partij voert hiervoor 4 gronden aan:

1. (...)

2. de verkeersproblematiek

(...)

Eerste verwerende partij betwist dit.

(...)

19. Verzoekende partij houdt verder voor dat de Stad Hasselt zou misleiden zijn omdat de aanvrager van het planologisch attest verkeerde informatie zou hebben verstrekt 'minstens dat de Stad Hasselt beslist heeft zonder kennis van zaken' (sic).

Dit bezwaar werd reeds geformuleerd ten tijde van het openbaar onderzoek door verzoekende partij en hierop heeft de bestreden beslissing als volgt geantwoord:

De bezwaarschrijvers brengen een eigen telling bij waaruit de onjuistheid van het mobiliteitsprofiel zoals weergegeven in het planologisch attest, zou moeten blijken. Hieruit leiden zij de onwettigheid van het planologisch attest af. Het argument mist echter feitelijke grondslag.

De vaststellingen die de bezwaarschrijvers bijbrengen zijn zuiver eenzijdig en niet volgens objectieve en controleerbare maatstaven vastgelegd. Bovendien zou de telling gedaan zijn in een zeer drukke periode (Sinterklaas en voorbereiding feestdagen). Een telling tijdens een piekmoment kan moeilijk als een representatief gemiddelde beschouwd worden.

Het bezwaar dat een dergelijk intens verkeer onaanvaardbaar is in een woonwijk, is niet pertinent aangezien de woningen in de Oude Truierbaan geen woonwijk vormen, doch wel lintbebouwing als uitloper van de bebouwing van Sint-Lambrechts-Herk. Er dient tevens opgemerkt te worden dat om het sluikverkeer van Sint-Lambrechts-Herk naar het centrum te weren in de Oude Truierbaan, deze weg al werd afgesloten voor doorgaand verkeer en de 'enkel plaatselijk gebruik'-regeling werd ingevoerd.

In de uitbreiding op korte termijn vinden geen opmerkelijke wijzigingen plaats met betrekking tot de verkeersbewegingen en het mobiliteitsprofiel van het bedrijf. Het planologisch attest voorziet wel dat voor de uitbreiding op lange termijn er in samenspraak met de stad Hasselt naar een verdere oplossing gezocht moet worden. Deze lange termijnopties kunnen onderzocht worden bij de opmaak van het BPA/ RUP.

Verzoekende partij beperkt zich tot het hernemen van de kritiek, zonder in te gaan op de uitvoerige weerlegging in de bestreden beslissing. Het middel is dan ook niet ernstig.

Verzoekende partij verwijst in de vordering tot schorsing (blz. 19) overigens zelf naar artikel 2, § 3, 4/ van het besluit van de Vlaamse regering van 4 juni 2004 tot bepaling van de nadere regels inzake het planologisch attest om te stellen dat wat betreft dossiersamenstelling enkel de beschrijving van het te verwachten mobiliteitsprofiel moet worden gevoegd. Derhalve zijn enkel de toekomstige effecten van belang. De toekomstige gegevens inzake mobiliteit stelt verzoekende partij niet in vraag. De vraag of de actuele cijfers, op het moment van het indienen van de aanvraag van het planologisch attest, al dan niet correct zijn, is dan ook irrelevant. De aanvaardbaarheid van de toekomstige verkeersdruk is een discretionaire appreciatiebevoegdheid, waarbij de stad Hasselt zich gebaseerd heeft op de prognoses uit het planologisch attest. Verzoekende partij toont niet aan dat deze beoordelingen op een kennelijk

onredelijke wijze zijn gebeurd. In elk geval voert verzoekende partij niet aan betreffende dit punt dat de stad Hasselt onzorgvuldig zou hebben gehandeld door zich te steunen op deze prognoses. Het middel is derhalve niet ernstig. (...)”.

Wat het tweede middel betreft, doet zij gelden :

“25.

Verzoekende partij stelt verder dat de bestreden beslissing niet afdoende antwoorden op de bezwaren omtrent de beweerde verkeersproblematiek.

Verzoekende partij haalt echter in haar kritiek twee dingen door elkaar: enerzijds het eventueel toenemende verkeer als gevolg van de uitbreidingen voorzien in het planologisch attest en anderzijds het eventueel toenemend verkeer als gevolg van de constructies, vergund bij de bestreden beslissing.

In haar bezwaarschrift tegen de stedenbouwkundige aanvraag brengt verzoekende partij de beweerde verkeersproblematiek aan bod om aan te tonen dat het afgeleverde planologisch attest onwettig zou zijn. Op deze kritiek werd reeds geantwoord bij de behandeling van het eerste middel (...).

Verzoekende partij heeft echter in haar bezwaar geen specifieke kritieken geuit ten aanzien van mogelijke verkeershinder voortvloeiende uit de nu goedgekeurde constructies. De stad Hasselt kon hiermee dan ook geen rekening houden en had dienaangaande geen motiveringsplicht.

Uit de beschrijvende nota bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning (d.d. 30 augustus 2007) blijkt duidelijk dat de nieuwe ruimtes vooral zullen dienen als stapelplaats voor goederen en leeggoed. Deze goederen en dit leeggoed worden dit ogenblik in het bestaande bedrijf opgestapeld. De nieuwe constructies zullen dus niet leiden tot een uitbreiding van de activiteiten, zodat de kritiek van verzoekende partij geen doel treft.

Verder dient te worden opgemerkt dat verzoekende partij nalaat om aan te tonen dat de bestreden vergunning een enorme bijkomende verkeersproblematiek zou veroorzaken ten aanzien van het nu aanwezige verkeer. Het middel is dan ook niet ernstig”.

5.1.3. De tweede verwerende partij sluit zich hierbij aan.

5.1.4. De tussenkomenende partijen stellen :

“(A) Wettelijke basis

De bestreden stedenbouwkundige vergunning van 14 februari 2008 heeft als rechtsgrond de artikelen 145ter en 145quater DRO. Deze bepalingen stipuleren: (...)

De combinatie van deze beide bepalingen creëert volgende rechten ten aanzien van de aanvrager van een stedenbouwkundige vergunning:

‘In artikel 145quater van het decreet is voor de onderneming die een gunstig planologisch attest heeft verkregen de mogelijkheid ingeschreven om bij wege van positieve anticipatie, nog vóór het regulariserend plan definitief tot stand komt en in werking treedt, vergunningen te bekomen voor de beoogde uitbreiding of herbouw.

De vergunning kunnen worden verleend in afwijking van de nog geldende voorschriften van het gewestplan’ (B. BOUCKAERT en T. DE WAELE, Ruimtelijke ordening en stedenbouw, Brugge, Die Keure, 2004, 370, nr. 361).

De bedoeling en de noodzakelijke beoordeling voorafgaand aan het bekomen van het planologisch attest worden als volgt omschreven:

‘Luidens artikel 145ter geeft het planologisch attest aan of een bestaand bedrijf al dan niet kan worden behouden op de plaats waar het is gevestigd. In geval van behoud moeten zowel de ruimtelijke ontwikkelingskansen op korte termijn, als deze op lange termijn in het attest worden meegedeeld.

Een dergelijke ruimtelijke afweging zal aan die beoordeling ten grondslag moeten liggen, waarbij o.a. de activiteiten van het bedrijf, het werkgelegenheidspotentieel, de mobiliteitsgenererende effecten, de te verwachten milieuhinder en het te verwachten ruimtebeslag, de investerings- en groeiprognozes, de herlocalisatiemogelijkheden, de gewenste ruimtelijke structuur, e.d.m. zullen moeten worden toegelicht’ (B. ROELANDTS, ‘Zonevreemd bouwen en exploiteren’, in B. HUBEUAU en W.VANDEVYVERE (eds.), Handboek ruimtelijke ordening en stedenbouw, Brugge, Die Keure, 2004, 786, nrs. 173-174).

(B) Situatie van de tot tussenkomst verzoekende partij

In toepassing van artikel 145ter DRO heeft de stad Hasselt op 7 juni 2007 een planologisch attest afgeleverd. Hieruit blijkt dat de tot tussenkomst verzoekende partij met haar bedrijf ter plaatse kan blijven en naar de toekomst toe kan uitbreiden.

Aldus beschikte de tot tussenkomst verzoekende partij over de toegangsvoorwaarde om beroep te kunnen doen op artikel 145quater DRO. Immers, indien de aanvrager van een stedenbouwkundige vergunning beschikt over een dergelijk planologisch attest kon de stad Hasselt, als aangewezen overheid, een stedenbouwkundige vergunning afleveren waarbij wordt afgeweken van de bestemmingen op het gewestplan.

De tot tussenkomst verzoekende partij voldeed bovendien aan alle andere voorwaarden vermeld in artikel 145quater DRO om effectief ook een stedenbouwkundige vergunning te verkrijgen in zonevreemd gebied. In zijn enig verzoekschrift betwist verzoekende partij slechts één element van de eerste voorwaarde om beroep te kunnen doen op artikel 145quater DRO, nl. de aanvraag zou geen betrekking hebben op een hoofdzakelijk vergund gebouw. Dit in het tweede middel ontwikkeld argument zal echter door de tussenkomst verzoekende partij volledig ontmanteld worden.

Alle voorwaarden waren bijgevolg vervuld in hoofde van de stad Hasselt om een stedenbouwkundige vergunning af te leveren. De stedenbouwkundige vergunning zou bijgevolg enkel strijdig zijn met de bestemming op het gewestplan, mocht komen vast te staan dat het planologisch attest onwettig is, quod non.

(C) Wettigheid planologisch attest

Verzoekende partij werpt vier wettigheidskritieken op ten aanzien van het planologisch attest. Achtereenvolgens toont de tot tussenkomst verzoekende partij de ongegrondheid van deze kritieken aan.

(...)

(b) Verkeer

Verzoekende partij beweert dat de N.V. Alva Verse Vruchten onjuiste informatie zou hebben overgemaakt bij de voorbereiding van het planologisch attest wat betreft de verkeersproblematiek. Hij baseert zich voor deze beweringen uitsluitend op vaststellingen gedaan door een privé-detective betreffende de bewegingen van wagens in een periode van enkele dagen. Om verschillende redenen is deze bewijsvoering niet relevant en zelfs niet rechtens aanvaardbaar:

- De aanwezige verkeersdrukte op het ogenblik van het indienen van de aanvraag van het planologisch attest is op zich niet relevant in het licht van de beoordeling van de overheid of al dan niet een planologisch attest kan afgeleverd worden.

Zoals verzoekende partij zelf aangeeft in haar vordering tot schorsing (blz. 19) bepaalt artikel 2, § 3, 4/ van het besluit van de Vlaamse regering van 4 juni

2004 tot bepaling van de nadere regels inzake het planologisch attest dat wat betreft dossiersamenstelling enkel de beschrijving van het te verwachten mobiliteitsprofiel moet worden gevoegd. Nergens is sprake van het huidige mobiliteitsprofiel. Dit is bijgevolg niet relevant.

Enkel de toekomstige effecten zijn bijgevolg belangrijk. De toekomstige gegevens inzake mobiliteit stelt eisende partij niet in vraag. Of bijgevolg de actuele cijfers, op het moment van het indienen van de aanvraag van het planologisch attest, als dan niet correct zijn, is van geen enkel relevantie.

De toekomstige aanvaardbaarheid van de door de tussenkomst verzoekende partij aangekondigde verkeersdrukte is een discretionaire appreciatiebevoegdheid van de bevoegde overheden, die de stad Hasselt heeft uitgeoefend bij het afleveren van het planologisch attest. De stad Hasselt heeft zich daarbij gebaseerd op de prognoses van de tot tussenkomst verzoekende partij. Verzoekende partij toont niet aan dat deze beoordelingen op een kennelijk onredelijke wijze zijn gebeurd.

In elk geval voert verzoekende partij niet aan betreffende dit punt dat de stad Hasselt onzorgvuldig zou hebben gehandeld door zich enkel te steunen op deze prognoses, prognoses die, nogmaals, niet in vraag worden gesteld.

- Het verslag en de DVD zijn eenzijdige stukken, die niet op tegensprekelijke wijze tot stand zijn gekomen. Zij kunnen niet dienen als bewijsmateriaal. De cijfers worden bijgevolg betwist.

- Het verslag werd opgesteld in een piekperiode, nl. rond Sinterklaas (veel mandarijntjes) en kort tegen de eindejaarsfeesten. Bovendien dateren de vaststellingen van meer dan 1 jaar na het indienen van de aanvraag van het planologisch attest. De activiteiten van tweede concludante zijn sindsdien reeds gestegen. De stad Hasselt zou pas onzorgvuldig hebben gehandeld, mocht zij op het ogenblik van het afleveren van het planologisch attest rekening hebben gehouden met deze cijfers.

- De tot tussenkomst verzoekende partij heeft wel degelijk accurate cijfers meegedeeld wat betreft de actuele mobiliteit. Zij heeft trouwens niet anders (beweerd) in de procedure voor de Voorzitter van de Rechtbank van Eerste Aanleg te Hasselt. Dienaangaande verwijst zij naar haar geïntegreerde besluiten (stuk 20 verzoekende partij, blz. 25-26). Deze geïntegreerde besluiten hebben de voorgaanden geheel vervangen.

- Ten onrechte stelt verzoekende partij trouwens dat de vervoersbewegingen in de toekomst dramatisch zullen toenemen.

Op dit ogenblik beschikt de tot tussenkomst verzoekende partij over 39 vrachtwagens (stuk 23). Dit aantal is in de loop der jaren stabiel gebleven (stuk 24). Uit het aanvraagdossier (blz. 98, punt 9.3.4.) blijkt duidelijk dat de uitbreiding vooral het aantal personenwagens zal doen stijgen (stuk 4).

- Ten slotte is helemaal niet aangetoond dat de mobiliteit de grootste of zelfs een grote problematiek is in het kader van de in dit dossier genomen beslissingen.

Zoals reeds aangehaald in het vorige punt zal het verkeer in de buurt vooral toenemen als gevolg van meer personenwagens. Van dit soort wagens beweert verzoekende partij echter niet dat deze hinder veroorzaken. De vooropgestelde toename is echter ook niet zo spectaculair dat de mobiliteit als gevolg hiervan problematisch wordt of van die aard wordt, dat dit de afwijzing van het planologisch attest zou verantwoorden.

Ook beweert verzoekende partij ten onrechte dat de tot tussenkomst verzoekende partij zou verzwegen hebben dat een aantal vervoersbewegingen plaatsvinden vanaf 5 uur 's morgens. Het is algemeen geweten dat een distributiebedrijf voor groenten en fruit heel vroeg de groenten en fruit winkels moet bevoorraden, nl. vóór de opening van deze winkels. Het is bijgevolg evident dat belangrijke activiteiten in de groenten en fruithandel en -distributie zeer vroeg in de morgen plaats vinden. Dit is zeker geen kwestie van

verzwijgen van gegevens. Bovendien is het onderscheid dag- of nachtbewegingen niet relevant in het kader van het afleveren van een planologisch attest”.

5.2.1. De bestreden beslissing heeft betrekking op een aanvraag die luidens de bestreden akte zelf “deels in overeenstemming is met KMO/woonzone, deels niet in overeenstemming met agrarisch gebied”. Voor het gedeelte dat “niet in overeenstemming is”, verwijst ze naar “het planologisch attest dat overeenkomstig artikel 145ter en 145quater DRO aan een bestaand bedrijf de mogelijkheid biedt om zonevreemd uit te breiden”.

Artikel 145quater DRO laat inderdaad onder bepaalde voorwaarden toe voor werken, handelingen en wijzigingen in een gebied waarvoor, blijkens een overeenkomstig artikel 145ter, § 1 DRO afgeleverd planologisch attest, het maken van een ruimtelijk uitvoeringsplan of het maken of wijzigen van een plan van aanleg overwogen wordt, af te wijken van de voorschriften van een gewestplan of een algemeen plan van aanleg.

5.2.2. In het eerste middel wordt aangevoerd dat het planologisch attest waarop de bestreden stedenbouwkundige vergunning gesteund is onwettig is.

Nu dit planologisch attest in casu prima facie voorkomt als een constitutief onderdeel van een complexe rechtshandeling die tot de bestreden vergunning heeft geleid, kan de gebeurlijke onwettigheid ervan tot de schorsing en vernietiging van die vergunning leiden.

5.2.3. Het eerste middel voert onder meer aan dat het betrokken planologisch attest onwettig is, omdat het onvoldoende en niet met kennis van zaken de problematiek van de verkeershinder die inherent is aan het bedrijf van de eerste tussenkomende partij heeft onderzocht op grond van juiste gegevens.

5.2.4. Artikel 145ter, § 1 DRO bepaalt onder meer :

“Het planologisch attest is een document dat aangeeft of een bestaand bedrijf al dan niet behouden kan worden op de plaats waar het gevestigd is. In het geval van behoud worden de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden op korte en op lange termijn meegedeeld.

Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen en wordt er rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen”.

Uit het tweede lid van deze bepaling lijkt te moeten worden afgeleid dat in casu de gevolgen van de hinder voor het leefmilieu, en dus prima facie ook de verkeershinder, die zullen voortvloeien uit de geplande uitbreiding van het bedrijf waarvoor het bedoelde planologisch attest werd verleend, moesten worden onderzocht.

Bovendien bepaalt artikel 2, § 3, tweede lid, 4/ van het besluit van de Vlaamse regering van 4 juni 2004 tot bepaling van de nadere regels voor het planologisch attest :

“§ 3. Bij de aanvraag worden eveneens documenten gevoegd die de ruimtelijke behoeften op korte en op lange termijn weergeven en onderbouwen. Die documenten dragen duidelijk de vermelding ‘ruimtelijke behoeften op korte termijn (2 jaar)’ en ‘ruimtelijke behoeften op lange termijn (10 jaar)’.

Ze bevatten :

(...)

4/ indien de bedrijfsvoering meer dan 20 voertuigbewegingen per dag met zich meebrengt, een beschrijving van het te verwachten mobiliteitsprofiel na de realisatie van de ruimtelijke behoeften op korte en op lange termijn. Dat mobiliteitsprofiel omvat de aard en het aantal verplaatsingen van werknemers, leveranciers en klanten”.

Hieruit lijkt te moeten worden afgeleid dat de verkeershinderproblematiek ook moet betrokken worden bij de in artikel 145ter, § 1, tweede lid DRO bedoelde afweging van de ruimtelijke behoeften.

Artikel 145ter, § 1, achtste lid DRO bepaalt van zijn kant :

“De bevoegde overheid onderwerpt de aanvraag aan een openbaar onderzoek gedurende 30 dagen. De bezwaren en opmerkingen worden uiterlijk bij het verstrijken van de termijn van 30 dagen aan de bevoegde commissie voor ruimtelijke ordening toegezonden bij aangetekende brief of afgegeven tegen ontvangstbewijs”.

Hieruit lijkt te moeten worden afgeleid dat de bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek werden geformuleerd behoorlijk moeten worden onderzocht en beantwoord.

Dit alles dient des te grondiger gebeuren, waar het planologisch attest de rechtsgrond vormt om in afwachting van het vaststellen van een ruimtelijk uitvoeringsplan of plan van aanleg, bij het verlenen van een vergunning reeds af te wijken van het bestaande gewestplan of plan van aanleg.

5.2.5. In zijn bezwaarschrift ingediend tijdens het openbaar onderzoek voorafgaand aan de afgifte van het planologisch attest heeft de verzoeker concrete elementen aangereikt waaruit volgens hem blijkt dat de aanvraag die door het planologisch attest wordt gehonoreerd aanzienlijk meer verkeersbewegingen zal

genereren dan hetgeen in de aanvraag in het vooruitzicht werd gesteld en dat hij ook 's nachts geconfronteerd wordt met vrachtverkeer (zie het citaat van het bezwaarschrift opgenomen in de toelichting bij het middel).

Dit bezwaar werd door de GECORO vooreerst ontmoet met de zin : “de opmerkingen van de bezwaarschrijver zijn niet van die aard om de juistheid van de cijfers ervan (van de aanvraag) in twijfel te trekken”. Aldus lijkt de GECORO de concrete bezwaren van de verzoeker niet concreet te weerleggen.

De opmerking van de GECORO dat het betrokken bedrijf voorstellen doet voor de toekomst ter verbetering van de verkeersafwikkeling en het stimuleren van de werknemers om te kiezen voor alternatieve vervoerssystemen en de verwijzing naar het “feit” dat “het bedrijf ook bezig is met het uitwerken van voorstellen om de verkeersproblematiek aan te pakken” lijkt meer te wijzen op problemen in dat verband dan op een weerlegging van de bezwaren.

In de aanhef van het planologisch attest treedt de stad Hasselt het advies van de GECORO bij, maakt het die motieven tot de hare en beschouwt zij die als volledig herhaald.

De overweging verder in die akte dat om de “bijkomende verkeershinder voor de omwonenden te beperken”, het bedrijf zal onderhandelen met de stad Hasselt over de bestaande verkeersregeling ter plaatse, in samenwerking met De Lijn naar een “oplossing” zal worden gezocht om het gebruik van het openbaar vervoer door de werknemers te stimuleren, en ook “gedacht (wordt) aan het stimuleren van de verplaatsingen per fiets of via carpooling”, lijkt eveneens veeleer op ernstige problemen dan op een weerlegging van de desbetreffende bezwaren te wijzen.

Vermits dit attest de grondslag is voor het onmiddellijk afleveren van vergunningen voor zonevreemde werken en handelingen, lijkt een naar de toekomst verschuiven van de oplossing van die problemen niet als een afdoende weerlegging van de bezwaren te kunnen worden aangenomen.

Prima facie dient dan ook te worden vastgesteld dat het planologisch attest waarop de bestreden vergunning gesteund is, onwettig is, in de mate dat niet blijkt dat de verkeers(over)last gepaard aan hetgeen op grond van dat attest zonevreed kan worden vergund, behoorlijk werd onderzocht en het bezwaar van de verzoeker behoorlijk werd onderzocht en beantwoord.

5.2.6. In de bestreden stedenbouwkundige vergunning lijkt de eerste verwerende partij nog een aantal motieven aan te halen die moeten aantonen dat het bezwaarschrift van de verzoeker tegen het planologisch attest ongegrond was.

De wettigheid van dit attest moet evenwel worden onderzocht in het licht van het dossier dat tot dit attest heeft geleid, en niet op grond van a posteriori-argumenten. Hierboven is gebleken dat prima facie moet worden vastgesteld dat het planologisch attest ter zake onvoldoende de verkeersproblematiek heeft onderzocht en onvoldoende de desbetreffende bezwaren heeft beantwoord, zodat dit attest op gebrekkige wijze tot stand is gekomen.

De nieuwe argumentatie met betrekking tot de verkeershinder die in de bestreden stedenbouwkundige vergunning is opgenomen om alsnog de correctheid van het planologisch attest aan te tonen -voor zover die paar argumenten wel op afdoende wijze de bezwaren zouden weerleggen- lijkt dan ook het gebrek dat aan het planologisch attest kleefte niet te kunnen ongedaan maken.

Onder de hoofding “beoordeling van de goede ruimtelijke ordening” bevat de bestreden vergunning de volgende passage :

“Mobilititeit

Het bedrijf is gelegen in het regionaal stedelijk gebied Hasselt-Genk, het voornaamste gebied voor stedelijke en economische ontwikkelingen. In het positief planologisch attest werd een gunstige uitspraak gedaan over het mobiliteitsprofiel van het bedrijf voor de korte termijn visie. Hierbij werd rekening gehouden met een uitbreiding van de bedrijfshallen met +/- 6000 m². De huidige aanvraag betreft een beperktere uitbreiding, dus ook een beperktere toename van de mobiliteit waardoor de aangroei van de verkeersbewegingen kleiner is.

De dienst verkeer van de stad Hasselt heeft dan ook geen opmerkingen bij de ingediende stedenbouwkundige aanvraag”.

Uit deze passus lijkt te moeten worden afgeleid dat de eerste verwerende partij de bedoelde problematiek niet meer heeft onderzocht en zich in essentie op het planologisch attest, dat hierboven wat dit aspect betreft gebrekkig werd bevonden, heeft gesteund. De loutere vaststelling dat “de huidige aanvraag (...) een beperktere uitbreiding, dus ook een beperktere toename van de mobiliteit waardoor de aangroei van de verkeersbewegingen kleiner is” in vergelijking met hetgeen in het planologisch attest aanvaardbaar werd geacht betreft, lijkt op zich dan ook geen afdoende redengeving te zijn.

De argumenten van de verwerende en de tussenkomende partijen met betrekking tot de beperktheid van de verkeershinder veroorzaakt door de bestreden beslissing kunnen de gebrekkige motivering van het planologisch attest en de bestreden vergunning niet a posteriori aanvullen.

5.2.7. De middelen zijn in de aangegeven mate ernstig.

6. Moeilijk te herstellen ernstig nadeel door de tenuitvoerlegging van de bestreden vergunning

6.1. De verzoeker doet, met betrekking tot de derde voorwaarde tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid (art. 17, § 2, eerste lid Raad van State-wet), op goede gronden gelden dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden vergunning tot gevolg dreigt te hebben dat hij voortaan zal uitzien op een breed oplopende buffer, onder de vorm van een 15 meter brede oplopende wal met een hoogte van 4 meter en een lengte van circa 200 meter die een vreemd element uitmaakt in hetgeen nog overblijft van de landelijke omgeving.

De verwerende en de tussenkomende partijen minimaliseren deze visuele hinder weliswaar, doch, onafgezien van de vaststelling dat zij het gevreesde zicht niet helemaal uitsluiten, dient vastgesteld te worden dat de verzoeker op zeer korte afstand van zijn percelen geconfronteerd wordt met dergelijk bouwwerk. Bovendien merkt hij terecht op dat de bedrijvenszone aldus een heel stuk in de richting van zijn percelen opschuift.

Het verweer dat de buffer beoogt de uitbreiding van het bedrijf aan het zicht van de verzoeker te onttrekken, overtuigt niet, vermits de verzoeker zich precies verzet tegen de zonevreemde uitbreiding van het bedrijf waartoe de buffer moet dienen. De verzoeker streeft daarentegen wel een bufferstrook binnen het bestaande KMO-gebied, hetgeen uiteraard iets geheel anders is, na.

Bovendien wijst de verzoeker er met reden op dat uit de hierboven ernstig bevonden middelonderdelen ook voortvloeit dat de dreiging op een ernstige bijkomende verkeershinder reëel is.

Het feit dat de verzoeker reeds jaren geconfronteerd is met het bedrijf van de eerste tussenkomende partij en zich zelfs in de onmiddellijke omgeving ervan is gaan vestigen, vermag aan de bovenstaande vaststellingen geen afbreuk te doen. Een verzoeker mag er immers op vertrouwen dat geen zonevreemde werken worden vergund, tenzij dit gebeurt middels de correcte toepassing van een decretaal ingestelde afwijkingsregeling.

De verwerende en de tussenkomende partijen kunnen zich ook niet met goed gevolg beroepen op de -beweerde- beperktheid van hetgeen bijkomend wordt vergund ten opzichte van de bestaande toestand. Bij de beoordeling van de ernst van het nadeel kan immers, wanneer een vergunning zoals in casu kadert in een stapsgewijze uitbreiding van het betrokken bedrijf, rekening gehouden worden met het impact van het hele bedrijf, zo niet, kan via dergelijke

stapsgewijze benadering een effectieve rechtsbescherming onmogelijk worden gemaakt.

In tegenstelling tot wat de verwerende partijen aanvoeren dient bij de beoordeling van een stedenbouwkundige vergunning rekening gehouden te worden met de bestemming van de vergunde bouwwerken en met de gevolgen van deze bestemming, ook al is uit het oogpunt van de hinderlijkheid van de uitbating van de inrichting in het betrokken bouwwerk ook een milieuvergunning noodzakelijk.

De ernstige nadelen verbonden aan hetgeen vergund wordt door het bestreden besluit, zijn ook moeilijk te herstellen, alleen al omdat het herstel in de vorige toestand, voor zover dat herstel materieel nog mogelijk is, voor derden belanghebbenden moeilijk te benaastigen is.

Ook de derde schorsingsvoorwaarde is vervuld.

7. De gevorderde voorlopige maatregelen

Uit het bovenstaande volgt noodzakelijkerwijze dat de schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van het besluit van het college van burgemeester en schepenen van de stad Hasselt van 14 februari 2008 moet worden bevolen.

Meteen is gevolg gegeven aan het verzoek tot het bevelen van de in fine van het desbetreffende verzoekschrift gevorderde eerste drie voorlopige maatregelen.

De andere gevorderde voorlopige maatregelen betreffen maatregelen te bevelen “tot de Raad van State uitspraak heeft gedaan over het verzoek tot nietigverklaring, minstens het schorsingsverzoek”. Nu te dezen bij uiterst dringende noodzakelijkheid de schorsing wordt bevolen zijn deze vorderingen, zoals ze zijn geformuleerd, zonder nut, vermits hetgeen aan de tussenkomende en de verwerende partijen zou moeten worden bevolen, in rechte ook reeds voortvloeit uit de schorsing van de tenuitvoerlegging van de stedenbouwkundige vergunning zelf. De vordering wordt in die mate afgewezen.

**OM DIE REDENEN
BESLIST DE RAAD VAN STATE :**

Artikel 1.

De vordering tot schorsing en de vordering tot het bevelen van voorlopige maatregelen bij uiterst dringende noodzakelijkheid worden gevoegd.

Artikel 2.

De verzoeken tot tussenkomst van de n.v. ALVA VERSE VRUCHTEN en de n.v. ALVA IMMO worden ingewilligd.

Artikel 3.

Bevolen wordt de schorsing van de tenuitvoerlegging bij uiterst dringende noodzakelijkheid van het besluit van 14 februari 2008 van het college van burgemeester en schepenen van de stad Hasselt waarbij aan de n.v. ALVA VERSE VRUCHTEN de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend tot het uitbreiden van een bedrijfshal, het aanleggen van verharding en het regulariseren van betonverharding op percelen gelegen te Hasselt, Oude Truierbaan 49, kadastraal bekend sectie F, nrs. 564/h6, 580/e6, 580/g3, 580/l6, 582/b, 580/y6, 580/z6, 580/a7, 580/b7, 580/x6, 564/s6, 564/x6, 571/d.

Artikel 4.

De vordering tot het bevelen van voorlopige maatregelen bij uiterst dringende noodzakelijkheid wordt voor het overige verworpen.

Artikel 5.

De uitspraak over de bijdrage in de betaling van de kosten van de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid wordt uitgesteld.

De uitspraak over de bijdrage in de betaling van de kosten van de tussenkomst in de schorsingsprocedure bij uiterst dringende noodzakelijkheid wordt uitgesteld.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op
achttien maart 2008, door :

de H.	R. STEVENS,	kamervoorzitter,
Mevr.	G. SCHEVENEELS,	toegevoegd griffier.

De griffier,

De voorzitter,

G. SCHEVENEELS.

R. STEVENS.