

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK.

A R R E S T

**nr. 193.275 van 14 mei 2009
in de zaak A. 178.863/VII-36.758.**

In zake : de NV E. DE KOCK,
die woonplaats kiest bij
advocaten P. FLAMEY en G. VERHELST,
kantoor houdende te ANTWERPEN,
Jan Van Rijswijcklaan 16

tegen :

het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door de Vlaamse regering,
dat woonplaats kiest bij
advocaat J. BERGÉ,
kantoor houdende te LEUVEN,
Naamsestraat 165.

DE RAAD VAN STATE, VIIe K A M E R,

Gezien het verzoekschrift dat de NV E. DE KOCK op 24 november 2006 heeft ingediend om de vernietiging te vorderen van het besluit van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur van 24 september 2006 waarbij het beroep, aangetekend tegen de beslissing van de bestendige deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant van 8 januari 1998, houdende de weigering van de vergunning voor de uitbreiding van een zandwinning, gelegen aan de Ganzemansstraat te Huldenberg, ongegrond wordt verklaard en de beroepen beslissing wordt bevestigd;

Gezien de regelmatig gewisselde memories van antwoord en van wederantwoord;

Gezien het verslag opgemaakt door eerste auditeur P. SOURBRON;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan de partijen en gezien de laatste memorie van de verzoekende partij;

Gelet op de beschikking van 31 maart 2009 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 30 april 2009;

Gehoord het verslag van staatsraad A. VANDENDRIESSCHE;

Gehoord de opmerkingen van advocaat M. VALKENIERS die, loco advocaten P. FLAMEY en G. VERHELST verschijnt voor de verzoekende partij, en van advocaat J. SIMENON die, loco advocaat J. BERGÉ verschijnt voor de verwerende partij;

Gehoord het eensluidend advies van eerste auditeur P. SOURBRON;

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

OVERWEEGT WAT VOLGT :

1. De feiten

1.1. De verzoekende partij exploiteert een zandwinning aan de Ganzemansstraat te Huldenberg.

Op 1 juli 1997 dient zij een aanvraag in voor de uitbreiding van de vergunde zandwinning met, onder meer, een zandmenginstallatie met een vermogen van 150 kW en een capaciteit van 300 m³/uur en de opslag van 1.500 ton steenslag.

1.2. Op 8 januari 1998 weigert de bestendige deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant de gevraagde uitbreiding.

1.3. Na administratief beroep van de verzoekende partij weigert de Vlaamse minister van Leefmilieu en Tewerkstelling op 29 juni 1998 op zijn beurt de gevraagde uitbreiding.

1.4. De verzoekende partij dient tegen dit besluit een annulatieberoep in.

Bij arrest nr. 157.795 van 20 april 2006 vernietigt de Raad van State het besluit van 29 juni 1998, en zulks op grond van de overweging dat het

besluit steunt op een bepaling uit het besluit van de Vlaamse regering van 23 juni 1998 waarbij het betrokken gewestplan wordt gewijzigd, terwijl dat besluit door de Raad van State werd vernietigd bij arrest nr. 147.725 van 20 juli 2005.

1.5. Na de betekening van het vernietigingsarrest wordt de beroepsprocedure hernomen en worden er opnieuw een aantal adviezen ingewonnen.

Relevant voor deze zaak is het ongunstige advies van de afdeling Stedenbouwkundige Vergunningen. Deze dienst ziet principieel geen probleem om de vergunning te verlenen op het vlak van de bestemmingsvoorschriften, maar voegt daaraan toe :

"Er moet echter opgemerkt worden dat het terrein enkel bereikbaar is via vrij smalle landelijke straten. Ook de gewestweg Huldenberg - Neerijse - Korbeek-Dijle is een vrij kronkelige, smalle weg, waarlangs niet overal zelfs plaats is voor voetpaden, laat staan fietspaden. Het aanvullen van het terrein, dat onvermijdelijk gepaard gaat met aanzienlijke transportbewegingen, zal de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in de omliggende dorpen in het gedrang brengen. Vandaar dat het uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening verkieslijker lijkt om de nabestemming agrarisch gebied, in de mate van het mogelijke, zonder aanvulling van het terrein te realiseren".

1.6. Op 24 september 2006 verwerpt de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur het beroep van de verzoekende partij tegen de beslissing van de bestendige deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant van 8 januari 1998 en weigert hij de gevraagde milieuvergunning.

1.7. Los van de onderhavige zaak dient ook vermeld dat de verzoekende partij op 13 december 2002 -daartoe gedwongen door de gewijzigde reglementering- een milieuvergunningsaanvraag heeft ingediend voor het opvullen van haar zandgroeve met niet-verontreinigde grond. Met het ministerieel besluit van 24 oktober 2003 is die vergunning geweigerd. Het daartegen gericht annulatieberoep van de verzoekende partij is verworpen bij arrest nr. 186.351 van 18 september 2008.

Inmiddels heeft de verwerende partij aan de verzoekende partij toch de vergunning verleend voor de opvulling van haar zandgroeve, met name met een ministerieel besluit van 20 oktober 2006

2. Ten gronde

2.1.1. De verzoekende partij voert in het eerste en tweede middel de schending aan van artikel 17 van het decreet van 28 juni 1985 betreffende de

milieuvergunning (hierna : milieuvergunningsdecreet), de artikelen 1, 5, 21, 25, 29 en 30 van het besluit van de Vlaamse regering van 6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning (hierna : Vlarem I), de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna : motiveringswet), het materieel motiveringsbeginsel, het redelijkheids- en het zorgvuldigheidsbeginsel, en voert voorts de afwezigheid van de in rechte vereiste juridische en feitelijke grondslag aan.

In het eerste middel stelt zij, in essentie, dat het bestreden besluit de milieuvergunning weigert op grond van overwegingen inzake verkeersveiligheid en wegbelasting, terwijl deze elementen buiten het beoordelingskader vallen van de milieuvergunningverlenende overheid, nu hiernaar noch in het milieuvergunningsdecreet noch in Vlarem I wordt verwezen. Het verkeer dat door een inrichting wordt gegenereerd, kan, volgens de verzoekende partij, wel bij de beoordeling van de milieuvergunning worden betrokken in de mate dat het hinderlijk is voor de omwonenden en op een significante wijze bijdraagt tot de verkeerslast in de omgeving, doch hierbij is dan wel vereist dat de overwegingen dienaangaande in het bestreden besluit voldoende worden toegespitst op het verkeer dat effectief en concreet verband houdt met de inrichting. De verkeersveiligheid, de belasting en de toestand van het wegennet en de verkeerscapaciteit -het verkeersbeleid- vallen niet binnen de milieuhygiënische aspecten die in het kader van een milieuvergunning kunnen worden getoetst. De vaststelling dat een gewestweg bochtig en smal is zodat vrachtvervoer een gevaar kan betekenen voor zwakke weggebruikers houdt geen verband met de vergunbaarheid van de aangevraagde zandmenginstallatie. Hetzelfde geldt voor de overweging dat de vrachtwagens van de verzoekende partij een technische belasting vormen voor de gewestweg N253 en gevaar opleveren voor de zwakke weggebruikers.

In het daarbij aansluitend tweede middel stelt de verzoekende partij dat het bestreden besluit steunt op niet-draagkrachtige, intern tegenstrijdige en foutieve overwegingen, in zoverre het weigeringsmotief -de slechte staat van de gewestweg waarlangs de aanvoer van de zavel zal gebeuren laat de vrachtwagenbewegingen die nodig zijn voor de verwerking van de zavel niet toe- in het licht van de "cijfermatige evidentie" die zij heeft aangebracht niet steunt op "concrete technisch wetenschappelijke argumenten". Het door haar voorgelegd onderzoek van het studiebureau TECHNUM -dat, wat het cijfermateriaal betreft, door de adviesverlenende overheden werd bijgevalen- heeft uitgewezen dat het

vrachtwagenverkeer van de verzoekende partij "slechts een zeer marginaal deel uitmaakt van de totale verkeerssituatie", en zelfs in het bestreden besluit wordt aangestipt dat het aantal vrachtwagens geen grote verkeersintensiteit met zich zal brengen, maar dan wordt plots, op grond van een e-mail van de afdeling Wegen en Verkeer, gesteld dat de vrachtwagens van de verzoekende partij voor een overmatige belasting zorgen, zonder dat daarbij wordt geantwoord op de gegevens die zij heeft voorgelegd. Voorts kan de verwerende partij ook niet tegelijkertijd stellen dat het verkeer naar de inrichting marginaal is in de totaliteit van het verkeer in de omgeving en een onaanvaardbare belasting voor de gewestweg zou uitmaken. Tenslotte blijkt niet dat de verwerende partij alleen maar rekening heeft gehouden met het verkeer naar de aangevraagde zandmenginstallatie, maar heeft zij enkel oog gehad voor de beweerde overlast van de vrachtwagens van de gehele inrichting van de verzoekende partij.

2.1.2. De verwerende partij antwoordt op het eerste middel dat de minister geen uitspraak heeft gedaan over het verkeersbeleid, maar enkel over de hinder die de inrichting in de omgeving veroorzaakt. Er is bij het onderzoek van de feitelijke toestand vastgesteld dat de gewestweg bochtig en smal is en er is dan nagegaan of de inrichting in die omgeving kan worden ingepast. Uit de bestreden beslissing blijkt dat er een concreet verband bestaat tussen de bijkomende verkeerslast en de aangevraagde inrichting. Er wordt immers aangestipt dat het zand voor de menginstallatie "van elders (dient) te worden aangevoerd" en dat zulks gepaard gaat met een "significante bijdrage aan de verkeerslast in de directe omgeving (zes vrachtwagens per uur)".

Wat het tweede middel betreft, stelt de verwerende partij dat de verzoekende partij volkomen verkeerd stelt dat de vergunning wordt geweigerd wegens de slechte staat van de N253. Er wordt alleen gesteld dat de omliggende wegen van de inrichting niet van aard zijn om het extra vrachtverkeer te kunnen verwerken. En voor die conclusie heeft de minister zich niet gesteund op hypothesen, maar op een concreet en technisch argument, te weten dat de verzoekende partij aan de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie meedeelde dat de opvulactiviteiten en de zandmenginstallatie samen zorgen voor vijftien à twintig voertuigen per uur. Aangezien, volgens de desbetreffende milieuvergunningsaanvraag, de opvulactiviteit verantwoordelijk is voor vier vrachtwagens per uur is de zandmenginstallatie verantwoordelijk voor elf à vijftien vrachtwagens per uur. Een dergelijke toename van het vrachtwagenverkeer is significant. Het door de verzoekende partij aangebrachte bewijs -het onderzoek van

het bureau TECHNUM- bevat niet het bewijs dat de toename van het vrachtverkeer slechts marginaal zal zijn. Het is immers niet duidelijk of het rapport wel rekening heeft gehouden met het supplementair verkeer naar de zandmenginstallatie, terwijl uit de eigen berekeningen van de verwerende partij blijkt dat het gaat om een toename van het verkeer met 3,7 tot 6,8 % gedurende de spitsuren en dat is niet marginaal, zeker nu vrachtwagens een grotere hinder veroorzaken dan personenwagens, zij op smalle wegen een gevaar vormen voor zwakke weggebruikers, schade toebrengen aan het wegdek en lawaai veroorzaken, fijn stof teweeg brengen en in het algemeen de veiligheid verminderen. Voorts is er volgens de verwerende partij ook geen sprake van een tegenstrijdigheid in de motivering. Immers, er wordt nergens gesteld dat het verkeer naar de zandmenginstallatie marginaal is in de totale verkeerscirculatie. Dat zij vroeger heeft geoordeeld dat het vrachtwagenverkeer voor de opvulactiviteit geen grote verkeersactiviteit teweeg zal brengen, belet verder niet dat zij nu in verband met de zandmenginstallatie van oordeel kan zijn dat de niet-marginale toename van de verkeersstroom niet verantwoord is. Zo heeft ook het advies van de afdeling Milieuvergunningen, waarnaar de verzoekende partij verwijst, betrekking op de opvulactiviteiten en niet op het verkeer naar de zandmenginstallatie. Zij besluit dat de vergunning wordt geweigerd wegens de hinder veroorzaakt door het verkeer naar de zandmenginstallatie en niet wegens de hinder die de vrachtwagens van de verzoekende partij in het algemeen veroorzaken.

2.1.3. In haar memorie van wederantwoord benadrukt de verzoekende partij dat de verkeershinder waarvan de verwerende partij melding maakt geenszins concreet toewijsbaar is aan de aangevraagde zandmenginstallatie, nu haar vrachtwagens, die tijdelijk zouden zorgen voor de toelevering van zavel, slechts een verwaarloosbare fractie uitmaken van de verkeerslast op de betrokken gewestweg. Zij verwijst in dit verband naar het bij haar annulatieberoep gevoegde advies dat de afdeling Milieuvergunningen op 26 februari 2006 heeft verstrekt in het kader van de milieuvergunningsaanvraag voor de opvulling van de zandgroeve en, in haar laatste memorie, naar het tijdens de administratieve beroepsprocedure door haar neergelegde onderzoeksrapport van het studiebureau TECHNUM. Bovendien heeft de beweerde verkeersoverlast volgens de verzoekende partij geen betrekking op de onmiddellijke omgeving van haar inrichting, doch wel op de omliggende dorpen langs de desbetreffende gewestweg. Zij meent dan ook dat het verkeer, afkomstig van haar inrichting, het normale verkeersbeeld op deze gewestweg niet verandert.

De verzoekende partij stelt ook nog dat de verwerende partij de motivering van het bestreden besluit tracht te schragen met berekeningen inzake verkeerslast en met de overweging dat het algemeen geweten is dat vrachtverkeer hinderlijker is dan personenvervoer, terwijl met een dergelijke motivering die pas in de memorie van antwoord wordt aangebracht geen rekening kan worden gehouden. Zij beklemtoont voorts dat de bestreden beslissing ten onrechte uitgaat van een toename met elf à vijftien vrachtwagenbewegingen per uur op de gewestweg, aangezien uit de berekeningen van het studiebureau TECHNUM blijkt dat dit aantal merkkelijk lager ligt en er door de vergunningverlenende overheid geen rekening wordt gehouden met het feit dat de gewestweg bij de helft van deze transportbewegingen slechts over een minimale afstand wordt gebruikt. Volgens haar is de verkeerslast inzake de opvulactiviteiten van dezelfde grootteorde als die inzake de zandmenginstallatie.

2.1.4. In de laatste memorie benadrukt de verzoekende partij nog dat uit het advies van de afdeling Milieuvergunningen van 26 februari 2006 blijkt "dat de verkeershinder (in de omgeving) 'niet merkbaar' zou verbeteren, 'zelfs (niet) bij het opdoeken van al de plaatselijke ambachtelijke bedrijven". Zij wijst er tevens op dat bij de berekening van het aantal extra vrachtwagenbewegingen rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid van dubbel gebruik van de vrachtwagens die reeds betrokken zijn bij de opvulactiviteiten -vrachtwagens die opvulgrond aanbrengen, nemen zand mee op hun retourweg-, zodat de zandmenginstallatie maximaal zorgt voor acht of negen vrachtwagenbewegingen per uur, en niet voor elf tot vijftien vrachtwagens, zoals in het bestreden besluit verkeerdelijk wordt gesteld.

2.1.5. Uit de motivering van het bestreden besluit blijkt dat de vergunning wordt geweigerd omdat de vergunningverlenende overheid, na te hebben vastgesteld dat de aangevraagde zandmenginstallatie eigenlijk een betoncentrale is waarvoor de grondstoffen van elders moeten worden aangevoerd en zij aldus weinig of geen verband meer heeft met de actieve ontginning van de zandgroeve, van oordeel is dat bijkomende vrachtwagenbewegingen in de omgeving niet aangewezen zijn. Die redengeving is als volgt verwoord :

"Overwegende dat uit de aanvraag blijkt dat de zandmenginstallatie eigenlijk een betoncentrale is;

(...)

Overwegende dat er tijdens een plaatsbezoek van een vertegenwoordiger van de afdeling Milieuvergunningen gebleken is dat er op dit ogenblik weinig of geen ontginningsactiviteiten meer zijn; (...) dat hieruit ook gebleken is dat het

zand voor de aanmaak van de beton zou worden aangevoerd van een andere ontginningsite;

Overwegende dat er momenteel ook nogal wat discussie is omtrent de impact van het vrachtverkeer van de nv De Kock op de omgeving; dat dit blijkt uit een parallel dossier dat momenteel ook ter advisering voorligt, met betrekking tot de opvulling van de groeve; dat uit de beschikbare gegevens blijkt dat het aantal vrachtwagens per dag (voor wat betreft de opvulling van de groeve) niet echt een grotere verkeersintensiteit op weg zal uitmaken; dat de N253 op sommige plaatsen effectief wel smal en bochtig is;

Overwegende dat uit een advies van de afdeling Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant (e-mail van 22 juni 2006) blijkt dat : 'de vrachtwagens van De Kock wel een zware belasting vormen voor de N253 (aslasten; schade wegdek) op zich alsook voor de zwakke weggebruikers wegens het smalle gabarit; dat er momenteel wel een studie loopt voor de herinrichting van de N253 te Huldenberg (Loonbeek en Neerijse) en Bertem (Korbeek-Dijle), waarvan gehoopt wordt binnen 2,5 tot 3 jaar van start te kunnen gaan';

Overwegende dat er tijdens de hoorzitting van de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie op 24 juli 2006 door de exploitant werd gesteld dat door deze activiteiten, gecombineerd met de aanvulling, er 15 tot maximaal 20 voertuigen per uur zouden zijn; dat voor wat betreft de aanvulling in het parallelle dossier het volgende werd gesteld:

'Overwegende dat de exploitant aangeeft dat de vrachtwagenintensiteit, te wijten aan deze exploitatie, op gemiddeld 21 vrachtwagens aangevoerde grond per dag kan geschat worden; dat dit neerkomt op 4 vrachtwagenbewegingen per uur; dat deze vrachtwagens vol aankomen en leeg terug vertrekken, tenzij er een partij uitgezeefde stenen kan meegenomen worden';

dat toch mag worden geconcludeerd dat de zandmenginstallatie, mede door het feit dat er zand extern zou worden aangevoerd, voor een 11 tot 15 vrachtwagens per uur zou zorgen;

Overwegende dat op deze site sedert de jaren 80 steeds een ontginningsactiviteit is geweest; dat deze ook vergund was, zodat mag gezegd worden dat er toch steeds wel vrachtverkeer geweest is; dat evenwel het extern dienen aan te voeren van zand voor het aanmaken van beton, welke in dit specifiek geval niet meer aan een actieve ontginning is verbonden, toch wel in vraag dient te worden gesteld en bijgevolg deze aanvraag daarom ongunstig dient beoordeeld te worden;

Overwegende dat de exploitant na kennisname van het advies van de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie een verzoek tot heroverweging heeft ingediend; dat hoger vermelde argumenten en motieven echter onverminderd blijven gelden, in het bijzonder de vaststelling dat er thans geen actieve zandwinning wordt geëxploiteerd en de grondstoffenaanvoer van een andere site dient te komen; dat de hiermee gepaard gaande (extra) vrachtwagenbewegingen, niet aangewezen zijn".

2.1.6. Dreigende verkeershinder, veroorzaakt door bijkomend verkeer in de onmiddellijke omgeving van de inrichting op wegen die daarvoor niet geschikt zijn, kan een motief zijn om een milieuvergunning te weigeren. De verzoekende partij betwist dit in zijn algemeenheid niet. Zij is wel van oordeel dat de verwerende partij rekening heeft gehouden met argumenten die veeleer het verkeersbeleid betreffen -de belasting, de toestand en de capaciteit van de wegen- maar die geen

antwoord bieden op de concrete vraag welke bijkomende hinder en overlast het verkeer van en naar de zandmenginstallatie legt op de onmiddellijke omgeving.

Het bestreden besluit geeft zeer precies aan dat de exploitatie van de zandmenginstallatie zal zorgen voor elf tot vijftien vrachtwagenbewegingen per uur. Daarnaast wordt er ook verwezen naar het -sub overweging 1.5. geciteerd-advies van de afdeling Stedenbouwkundige Vergunningen waaruit blijkt dat de inrichting slechts bereikbaar is langs landelijke straten of via een smalle, vrij kronkelende gewestweg waar niet overal plaats is voor voet- en fietspaden, hetgeen problematisch is voor de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in de omgeving van de inrichting. Daaruit blijkt dat de verwerende partij bij de beoordeling van de milieuvergunningsaanvraag wel degelijk oog heeft gehad voor de concrete situatie van de zandmenginstallatie. Door de staat van de bestaande wegeninfrastructuur toe te schrijven aan een "gebrekkige inrichting" of een "gebrekkig onderhoud" door de beheerder van de weg, levert de verzoekende partij niet het tegenbewijs van de door de verwerende partij verwoorde stelling dat het verkeer naar de zandmenginstallatie zal gebeuren langsheen smalle en kronkelende landelijke wegen. De verwerende partij blijkt ook concreet te hebben onderzocht wat de impact zou zijn van het aan- en afrijdend verkeer op de verkeerssituatie in de onmiddellijke omgeving.

De vraag of de hinder, waarop de minister doelt, een voldoende reden is om de vergunning te weigeren, behoort tot de discretionaire bevoegdheid van het bestuur. De vergunningverlenende overheid heeft tot taak om, rekening houdend met alle concrete gegevens waarvan zij via de vergunningsaanvraag en het uitgevoerd onderzoek kennis heeft, de hinder die de inrichting veroorzaakt en de risico's voor de mens en het leefmilieu te onderzoeken en, rekening houdend met de precieze bevindingen van dat onderzoek en na afweging ook van de verschillende belangen die bij de zaak betrokken zijn, de passende conclusie te trekken. De Raad van State mag zich voor die beoordeling niet in de plaats van het bestuur stellen. Hij mag enkel nagaan of de beoordeling van het bestuur steunt op correcte gegevens die in feite en in rechte de genomen beslissing kunnen onderbouwen en die niet kennelijk onredelijk beoordeeld zijn. De argumenten die de verzoekende partij aanbrengt, tonen niet aan dat de verwerende partij haar discretionaire beoordelingsbevoegdheid kennelijk te buiten gegaan is.

2.1.7. De verzoekende partij betwist de bewijswaarde van de gegevens aangaande de hinder die het bijkomend vrachtverkeer zou veroorzaken en waarop de minister acht geslagen heeft. Zij verwijst inzonderheid naar de wetenschappelijke

argumenten die zij zelf met het rapport van het adviesbureau TECHNUM heeft aangebracht en steunt ook op de gegevens betreffende de zware belasting van het wegdek van de N253 die in het advies van de afdeling Wegen en Verkeer zijn belicht.

De verzoekende partij verliest uit het oog dat de vergunning is geweigerd omdat het vrachtverkeer van en naar de inrichting hinderlijk is voor de omgeving en de aangroei van dergelijk verkeer moet worden vermeden. De verwerende partij diende dan ook geen acht te slaan op gegevens aangaande de eigenlijke benutting van de capaciteit van de N253 of over de belasting van het wegdek van die weg.

De verwerende partij spreekt zichzelf, in tegenstelling tot wat de verzoekende partij meent, ook niet tegen. Immers, de omstandigheid dat het bestuur zich akkoord kon verklaren met een verkeersstroom naar de inrichting met het oog op de opvulling van de zandgroeve teneinde aldus de nabestemming als agrarisch gebied te kunnen realiseren, betekent niet dat het bestuur zich niet zou kunnen verzetten tegen een verhoging van de verkeerslast ten gevolge van een activiteit -de zandmenginstallatie- die daar geen verband mee houdt.

De verzoekende partij stelt dat de verwerende partij de vrachtwagentrafiiek naar de zandmenginstallatie verkeerd heeft ingeschat. Het desbetreffend motief in het bestreden besluit is op dat vlak nochtans duidelijk : de verwerende partij heeft enkel de gegevens overgenomen die de verzoekende partij zelf heeft aangebracht in het dossier betreffende de opvulling van de zandgroeve - met name dat de externe zandaanvoer voor de menginstallatie voor elf tot vijftien vrachtwagens per uur zou zorgen en dat er gemiddeld vier vrachtwagenbewegingen per uur voor de opvulling van de zandgroeve konden worden verwacht. De verzoekende partij kan de juistheid van dat motief moeilijk betwisten. Immers, in de nota van het adviesbureau TECHNUM van 24 juli 2006 aan de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie wordt gesteld :

"Een productie van 1.200 ton zal pas op langere termijn bereikt worden wanneer de naastgelegen percelen actief zouden zijn geworden. Gedurende de periode dat zij bevoorraadt wordt vanuit de Wolfshaegenstraat zal de zandmenginstallatie draaien op een capaciteit van 75 % van de totaal beoogde capaciteit. Het aantal transporten per dag kan op korte termijn bijgevolg geschat worden op gemiddeld $1.200 \text{ ton} \times 75 \% = 900 \text{ ton}$ gemengd product = ca. 450 m^3 gemengd product (s.g. = 2.000 kg/m^3) = 45 vrachtwagens voor aanvoer van grondstoffen per dag = 6 grondstoftransporten per uur (...)"

Aangezien zes aankomende vrachtwagens per uur resulteren in twaalf bewegingen per uur, ligt de beoordeling van de minister volledig in de lijn van de gegevens die de verzoekende partij zelf heeft aangebracht.

De eerste twee middelen zijn niet gegrond.

2.2.1. In het derde middel voert de verzoekende partij de schending aan van artikel 17 van het milieuvergunningsdecreet, de artikelen 2 en 3 van de motiveringswet, het vertrouwens-, het redelijkheids- en het zorgvuldigheidsbeginsel, en wordt voorts de afwezigheid van de in rechte vereiste juridische en feitelijke grondslag aangehaald. Zij betoogt in essentie dat de vergunningverlenende overheid afwijkt van de beleidslijn die bij vroegere vergunningsbesluiten werd ingenomen, zonder dat hiervoor in het bestreden besluit een redelijke verantwoording wordt gegeven. Meer in het bijzonder wijst zij er op dat, parallel aan de huidige aanvraag, tevens een aanvraag werd ingediend voor de opvulling van de groeve, waarvoor op 20 oktober 2006 een vergunning werd verleend en dat de verwerende partij bijgevolg moet verduidelijken waarom de hinder ten gevolge van het verkeer van en naar de groeve nu eens wel tot een aanvaardbaar niveau kan worden beperkt en dan weer niet.

2.2.2. De verwerende partij antwoordt dat de vergunningsaanvraag voor de opvulling van de groeve moet worden onderscheiden van de aanvraag voor de zandmenginstallatie. Zo wijst zij er op dat het bestreden besluit dateert van vóór de vergunning voor het opvullen van de groeve, dat het verkeer in de beide dossiers van een andere grootteorde is en dat de aanvragen een andere finaliteit hebben aangezien de opvulling van de zandgroeve is gericht op de realisatie van de nabestemming van het gebied terwijl de thans aangevraagde zandmenginstallatie als een uitbreiding en een verzwaring moet worden beschouwd, zodat de verzoekende partij er niet mocht op vertrouwen dat in twee volkomen verschillende situaties dezelfde beslissing zou worden genomen.

2.2.3. In haar memorie van wederantwoord stelt de verzoekende partij dat de beide aanvragen betrekking hebben op dezelfde site en dat de verkeersproblematiek in de beide gevallen in dezelfde mate aan de orde is. Zij hekelt ook het feit dat de verwerende partij opnieuw de motivering van het bestreden besluit tracht aan te vullen in de memorie van antwoord.

2.2.4. In haar laatste memorie stelt de verzoekende partij nog niet in te zien waarom de verkeerslast verbonden aan de realisatie van de nabestemming minder hinderlijk of meer aanvaardbaar zou zijn dan de verkeerslast verbonden aan de bestaande bestemming als ontginningsgebied. Zij wijst er op dat in het bestreden besluit zelf wordt verwezen naar "een parallel dossier dat ter advisering voorligt".

2.2.5. Het bestreden besluit van 24 september 2006 gaat het besluit van 20 oktober 2006 houdende de vergunning voor het opvullen van de zandgroeve vooraf. Op grond van die chronologie kan de verzoekende partij niet verwijzen naar de schending van het bij haar gewekt vertrouwen.

De verzoekende partij verliest uit het oog dat de vergunningverlenende overheid in haar besluit van 20 oktober 2006 met betrekking tot de opvulling van de groeve heeft overwogen dat "alle vrachtverkeer, alvorens op de bestemming te geraken, hetzij richting Leuven, hetzij richting Overijse, toch wel enkele smalle, bochtige dorpskernen dient te passeren", dat dit aspect niet als "verwaarloosbaar dient beschouwd te worden" en dat de vergunning dan uiteindelijk toch verleend is omdat "door een eventuele weigering van de vergunning de realisatie van de nabestemming agrarisch gebied niet zou kunnen gebeuren". Aan het verlenen van de vergunning voor het verder opvullen van de groeve met niet-verontreinigde grond ligt met andere woorden geen fundamenteel afwijkende beoordeling van de verkeersoverlast ten grondslag, maar wel de afweging dat de weigering van de vergunning impliceert dat de nabestemming van het gebied niet kan worden gerealiseerd. Een dergelijk afwegingsproces past volledig binnen de appreciatiebevoegdheid van de overheid, die naar redelijkheid een afweging kan maken tussen verschillende keuzemogelijkheden die alle wettig kunnen zijn. In de mate dat de verzoekende partij erop aanstuurt dat de Raad van State in de plaats van de verwerende partij deze afweging zou maken, dient te worden gewezen op de marginale toetsingsbevoegdheid die de Raad van State bezit, zoals ook reeds aangestipt ten aanzien van het eerste middel.

Het derde middel is niet gegrond,

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

Artikel 1.

Het beroep wordt verworpen.

Artikel 2.

De kosten van het beroep, bepaald op 175 euro, komen ten laste van de verzoekende partij.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op veertien mei tweeduizend en negen, door de VIIe kamer, die was samengesteld uit :

de HH.	L. HELLIN,	kamervoorzitter,
	A. VANDENDRIESSCHE,	staatsraad,
	E. BREWAEYS,	staatsraad,
	D. DECOCK,	griffier.

De griffier,

De voorzitter,

D. DECOCK.

L. HELLIN.