

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

VIIe KAMER

A R R E S T

**nr. 249.964 van 4 maart 2021
in de zaak A. 225.563/VII-40.320**

In zake : de NV ANDRÉ CELIS
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Thomas Ryckalts
kantoor houdend te 1000 Brussel
Wolvengracht 38, bus 2
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

het VLAAMSE GEWEST
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Bart Staelens
kantoor houdend te 8000 Brugge
Gerard Davidstraat 46, bus 1
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 28 juni 2018, strekt tot de nietigverklaring van het besluit van de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw van 27 april 2018 waarbij het beroep ingesteld tegen de beslissing van de deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant van 12 oktober 2017, houdende het weigeren van de milieuvergunning voor het exploiteren van een inrichting voor de distributie van bouwmaterialen, gelegen aan de Spoorstraat te Haacht, ongegrond wordt verklaard.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een memorie van antwoord ingediend en de verzoekende partij heeft een memorie van wederantwoord ingediend.

Adjunct-auditeur Benny De Sutter heeft een verslag opgesteld.

De verwerende partij heeft een verzoek tot voortzetting van het geding en een laatste memorie ingediend. De verzoekende partij heeft een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 11 februari 2021.

Staatsraad Peter Sourbron heeft verslag uitgebracht.

Advocaten Annelies De Wolf en Sofie Albert, die *loco* advocaat Thomas Ryckalts verschijnen voor de verzoekende partij en advocaat Veerle Huysman, die *loco* advocaat Bart Staelens verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Adjunct-auditeur Benny De Sutter heeft advies gegeven.

Er is toepassing gemaakt van de bepalingen op het gebruik der talen, vervat in titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

III. Feiten

3.1. Op 21 februari 2017 dient de nv André Celis bij de deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant een milieuvergunningsaanvraag in voor het exploiteren van een inrichting voor de distributie van bouwmaterialen, gelegen aan de Spoorstraat te Haacht.

3.2. Over de aanvraag wordt een openbaar onderzoek georganiseerd van 27 april tot 29 mei 2017. Er worden 110 bezwaren ingediend.

3.3. Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Haacht brengt op 1 juni 2017 een ongunstig advies uit over de vergunningsaanvraag om de volgende redenen:

- “- In de m.e.r.-screening werd slechts zeer beperkt ingegaan op de hinder veroorzaakt door mobiliteit, waardoor deze impact onvoldoende werd ingeschat;
- Het is uit het aanvraagdossier niet duidelijk hoe de directe ontsluiting van de site zal gebeuren (op het plan ligt de weegbrug in het verlengde van de voorlopige ontsluiting, niet in het verlengde van de definitieve ontsluiting, zoals voorzien in het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Bedrijventerrein Hambos’).”

Daarnaast betoogt het college:

“Om de lokale hinder tot een aanvaardbaar niveau te beperken dient minstens de waterweg een voldoende belangrijk onderdeel te vormen van het transportgebeuren, en dient ze effectief en in voldoende belangrijke mate gebruikt te worden. Momenteel is de aanleg van de loskade langs het kanaal Leuven-Dijle nog niet gestart en is watertransport dus onmogelijk. Op die manier kan de exploitant onmogelijk zijn engagementen t.o.v. Waterwegen en Zeekanaal en de gemeente nakomen. Bovendien is het de bedoeling van de Vlaamse overheid om bedrijvenzones gelegen langs een bevaarbare waterweg tevens [te] ontsluiten via die waterweg. Exploitatie toestaan vooraleer transport over de waterweg zelfs maar mogelijk is, is niet conform deze doelstelling. Dit type bedrijf leent zich voor de watertransport, het lijkt dan ook logisch dat het watertransport wordt mogelijk gemaakt alvorens de exploitatie aan te vangen. Exploitatie toelaten vooraleer watertransport mogelijk is, impliceert tevens een volledig transport over de weg. Gezien de aard van de activiteiten en de grootte van het terrein is dit naar de omgeving en de dorpskernen van Wespelaar en Tildonk (inclusief schoolomgevingen) onaanvaardbaar. Het gaat hier concreet over veelal grote vrachtwagens en een hoge frequentie ervan. Het gaat hier over een grote bedrijfssite die heel wat tonnage aan vracht gaat verwerken en dat dan momenteel allemaal over de weg dient getransporteerd te worden. Dit bijkomend wegentransport zou een dusdanige overbelasting betekenen van het lokaal wegennet en de dorpskernen dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het gedrang komen. De routes door en langs deze dorpskernen en schoolomgevingen zijn daarenboven de enige actuele ontsluitingen naar het gewestelijk verkeersnetwerk. De werken om de definitieve ontsluiting langs de weg te realiseren zijn nog maar deels gestart (werken directe wegontsluiting site nog niet vergund/gestart - zie vermelding op plan aanvraagdossier; werken nieuwe brug over kanaal gestart maar stilgelegd na beslissing Raad van State; werken weg tussen nieuwe brug en N26 nog niet vergund/gestart).

Vandaar ook ons advies om de exploitatie pas te laten aanvangen nadat de nieuwe definitieve ontsluitingsweg wordt gerealiseerd.

Bij de ontwikkeling van een bedrijventone of industriezone van enkele ha groot lijkt het ons niet meer dan logisch dat een veilige en adequate ontsluiting vooraf wordt gerealiseerd en niet nadien. Ontsluiting op een bestaande weg is geen garantie voor een veilige en aangepaste ontsluiting voor dergelijke activiteiten.

Een afweging tussen economische belangen, verkeersveiligheid en leefbaarheid dient gemaakt te worden. Men kan niet stellen dat deze exploitatie geen impact heeft op de mobiliteit, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Dit was juist de motivatie voor het project van de nieuwe brug, de nieuwe ontsluitingsweg en het watertransport. Exploitatie laten aanvangen vooraleer deze gerealiseerd zijn, lijkt ons de omgekeerde wereld te zijn en het nut van voorgaande compleet in vraag te stellen”.

3.4. Na de vergunningsaanvrager te hebben gehoord, brengt de Provinciale Milieuvergunningscommissie het volgende advies uit:

“Ongunstig voor rubriek 61.2.1 Tussentijdse opslag van max. 10.000 m³ bodem;

Gunstig voor de rest van de aanvraag mits voldaan wordt aan volgende bijzondere vergunningsvoorwaarde:

'De exploitant houdt een register bij van de diverse transportbewegingen. In dit register worden de hoeveelheden en het aantal bewegingen per transportzone (water, weg en spoor) opgenomen. Dit register wordt jaarlijks bezorgd aan de deputatie en ligt ter inzage van de bevoegde instanties”.

3.5. Bij besluit van 12 oktober 2017 weigert de deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant de gevraagde vergunning.

3.6. Tegen deze weigeringsbeslissing stelt de verzoekende partij bestuurlijk beroep in bij de Vlaamse regering.

3.7. In het kader van de beroepsprocedure wordt over de aanvraag advies verleend door:

a) de Vlaamse Milieumaatschappij (deels ongunstig, deels voorwaardelijk gunstig);

b) de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -Projecten (Milieu) (ongunstig);

c) de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -Projecten (Ruimte) (gunstig);

d) de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie (ongunstig).

3.8. Bij besluit van 27 april 2018 wijst de bevoegde Vlaamse minister het beroep als ongegrond af en bevestigt zij de beroepen weigeringsbeslissing.

Dit is de thans bestreden beslissing, die onder meer als volgt is gemotiveerd:

“Overwegende dat er aan het multimodaal karakter, waar het logistieke project op steunt, momenteel nog geen invulling kan worden gegeven doordat:

- de laad- en loskade aan het kanaal Leuven-Dijle nog niet beschikbaar is voor watertransport (exploitant voorziet 200 boten per jaar); dat tijdens de hoorzitting op de gewestelijke milieuvergunningscommissie op 13 februari 2018 werd gesteld dat half januari 2018 de werken gestart zijn;

- het voorkeustraject voor ontsluiting via de weg nog niet bruikbaar is (rechtstreekse verbinding naar N26 Mechelen-Leuven, zodat kern Tildonk vermeden wordt);

- de brug over het kanaal Dijle-Leuven nog niet geplaatst is; dat tijdens de hoorzitting op de gewestelijke milieuvergunningscommissie op 13 februari 2018 werd gesteld dat de stedenbouwkundige vergunning verleend is na twee vernietigingen door de Raad van Vergunningenbetwisting;

- de weg rondom het industrieterrein Hambos nog niet voorzien is, door onder andere de aanwezigheid van buurtweg nr. 3, die moet afgeschaft worden overeenkomstig het engagement van de gemeente in de samenwerkingsovereenkomst tussen W&Z, de projectontwikkelaar nv Kani en de gemeente Haacht van 27 april 2015;

- de spoorinfrastructuur nog niet gerealiseerd is (heraanleg oud rangeerspoor);

dat, zolang bovenstaanden niet gerealiseerd zijn, de evaluatie van de aanvraag rekening moet houden met een exploitatiefase waarbij alles met vrachtvervoer langs bestaande wegen en via het jaagpad moet worden getransporteerd; dat aangaande het tijdelijke gebruik van het jaagpad moet gesteld worden dat er een driepartijenovereenkomst werd gesloten op 3 april 2013 (nv Kani, W&Z en gemeente Haacht) en er op 13 mei 2015 ook een samenwerkingsovereenkomst werd gesloten voor de ontsluiting van het nieuwe fietspad rondom de site Hambos; dat op de hoorzitting op de gewestelijke milieuvergunningscommissie op 13 februari 2018 de exploitant stelde dat de overeenkomst aangaande het gebruik van het jaagpad niet tijdelijk is;

Overwegende dat het advies van de gewestelijke milieuvergunningscommissie stelt dat het onduidelijk is wanneer de

desbetreffende infrastructuur voor het multimodaal karakter, te realiseren door derden, effectief in gebruik kunnen genomen worden (zoals door nv De Vlaamse Waterweg: kade voorzien tegen eind 2018, gunning aangaande vergunning voor brug over kanaal nog niet gegeven, spoorinfrastructuur nog in bespreking); dat met de bijkomende gegevens aangeleverd op de gewestelijke milieuvergunningscommissie blijkt dat de duur van de initiële exploitatiefase nog onduidelijk is, maar de realisatie van de infrastructuurwerken waarschijnlijker wordt;

Overwegende dat de aanvraag de initiële exploitatiefase niet bespreekt; dat alleen uit de plannen af te leiden is dat het personeelsvervoer zal gebeuren via de Spoorstraat (oosten; vijftien werknemers) en het vrachtvervoer via het jaagpad (westen);

Overwegende dat tijdens de hoorzitting van de provinciale milieuvergunningscommissie door de exploitant een nota met referentie 17-2567 werd neergelegd met bijkomende informatie in verband met de tijdelijke ontsluiting van het terrein; dat deze nota niet in openbaar onderzoek is geweest; dat evenwel het mobiliteitsaspect een essentieel te beoordelen aspect betreft voor een distributiecentrum van bouwmaterialen; dat er bijgevolg mogelijk ook een schending is van het openbaar onderzoek; dat verwezen wordt naar de huidige tijdelijke vergunning (tot 15 juni 2018) voor het bouwrijp maken van het terrein, waarbij drie routes werden opgelegd met een beperking voor de 'schoolspits' voor de drie routes (in tegenstelling tot wat de advocaat neerschrijft in de nota met referentie 17-2567 afgegeven op de PMVC); dat deze routes evenwel uitgetekend zijn tussen de vestiging AC Recycling, Industriestraat 11 te Kampenhout, en de vestiging te Hambos (huidige site; afstand circa 8 km tussen beiden), voor de aanvoer van materiaal voor het bouwrijp maken van de site;

Overwegende dat de nota met referentie 17-2567 volgende routes via de weg voorstelt om het terrein te ontsluiten totdat bovenvermelde alternatieven gerealiseerd zijn:

- route 1: gebruikmakend van de N26 (Mechelsesteenweg), de N286 (door de kern Tildonk) en de Vaartdijk, waarbij er een verschil is in route tussen op- en afrijdend verkeer door een verschil in tonnage; oprijdend vrachtverkeer naar de site Hambos moet de Mortelstraat en de Lipsestraat gebruiken en niet de N286 (andere weg door de kern Tildonk); afrijdend vrachtverkeer van de site Hambos moet de N286 gebruiken;

- route 2: gebruikmakend van onder meer de Vaartdijk, N286 (door kern Wespelaar), Grote Baan en N21;

- route 3: alternatief van route 2 om de scholen in Wespelaar centrum te vermijden, namelijk in plaats van links naar het centrum van Wespelaar te draaien wordt de Wespelaarse Steenweg richting Haacht gevolgd, gebruikmakend van onder andere de Vaartdijk, de N286, de Wespelaarsesteenweg, de Jennekensstraat in Haacht en de N21;

dat de exploitant tijdens de hoorzitting op de PMVC heeft aangegeven dat de scholen zoveel mogelijk vermeden zullen worden tijdens de schooluren en dat de tijdelijke ontsluiting zo gekozen is om zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken tot de definitieve ontsluiting in orde is;

Overwegende dat de exploitant in zijn beroepschrift zelf aangeeft dat transport hoort bij de exploitatie van een industrieterrein, dat er opgemerkt

wordt dat de huidige aanvraag het nieuw aansnijden betreft van 10 ha industrieterrein; dat met andere woorden in het verleden steeds tijdelijke transporten werden getolereerd afkomstig van dit deel van het industrieterrein in het kader van het bouwrijp maken van de site; dat met huidige aanvraag het transport in het kader van de exploitatie van de site moet beoordeeld worden, waarbij de tijdelijkheid van de initiële exploitatiefase een onbekende is; dat bovendien in beroep aangegeven wordt dat een exploitatie van 24 op 24 uur wordt gevraagd (en dat de distributieactiviteiten in de grote loodsen plaatsvinden, terwijl er slechts één loods voorzien is op de plannen van 5.000 m²);

Overwegende dat noch in de aanvraag, noch in de bijkomende nota met referentie 17-2567 aangegeven wordt over hoeveel transportbewegingen het in de initiële exploitatiefase gaat en/of hoe de spreiding zal gebeuren over de drie verschillende routes in de tijd (hierbij wordt aangenomen dat tijdelijk gebruik zal gemaakt worden van de kade bij AC Recycling te Kampenhout); dat in de aanvraag alleen wordt aangegeven dat er twee dagelijkse leveringen zijn per bouwput (5 x 2 = 10 vertrekkende transporten per dag); dat in de nota met referentie 17-2567 wordt gesteld dat twintig vrachtwagens het equivalent is van één boot en 200 boten per jaar ingeschat werden (engagement van jaarlijks 112.350 ton volgens de principeovereenkomst uit 1998 tussen W&Z en nv Kani, volgens de exploitant), wat neerkomt op 4.000 vrachtwagens per jaar; dat in beroep sprake is van 90.500 ton per jaar (en op de hoorzitting op de gewestelijke milieuvergunningscommissie van 13 februari 2018 dat het minder zal zijn); dat echter bij het nakijken van deze overeenkomst vastgesteld wordt dat er het eerste jaar sprake is van 157.290 ton per jaar, vanaf het vijfde jaar 112.350 ton per jaar en vanaf het tiende jaar 90.500 ton per jaar; dat anderzijds in de aanvraag een paletvervoer (van bouwmaterialen afkomstig van leveranciers) over het water wordt weergegeven van 27.880 ton (zijnde een onderdeel van voorgaand scheepsverkeer), wat neerkomt op 1.116 vrachtwagens van 25 ton; dat er geen hoeveelheid vrachttransporten aan bouwmaterialen voor werven worden vermeld;

Overwegende dat bijgevolg de mobiliteitsimpact respectievelijk -hinder in de initiële exploitatiefase, waarvan de termijn een onzekerheid is, waarbij tijdelijk alle transport over de weg verloopt, onvoldoende kan beoordeeld worden en er bijgevolg geen conclusie kan getrokken worden of de hinder naar de omgeving toe wel of niet beperkt blijft tot een aanvaardbaar niveau; Overwegende dat een evaluatie van de mobiliteit bij een dergelijke ontsluiting in een latere fase wel omschreven is in het aanvraagdossier, maar ook hierbij moet vastgesteld worden dat er niet duidelijk is aangegeven hoe de verdeling of de verhouding van de transporten zal zijn (multimodaal: weg, water, spoor) en voor het transport over de weg geen aantallen en geen verdeling over de wegen vermeld worden;

Overwegende dat op de hoorzitting op de gewestelijke milieuvergunningscommissie op 13 februari 2018 een mobiliteitsstudie opgemaakt door een mer-deskundige werd bezorgd;

[...]

Overwegende dat de bijkomende nota (met mobiliteitsstudie), bezorgd op de gewestelijke milieuvergunningscommissie van 13 februari 2018,

doorslaggevend is voor de beoordeling van de mogelijke hinder voor de omgeving en het leefmilieu;

Overwegende dat op basis van de gegevens in de aanvraag het geplande project zoals hogervermeld nog te veel onzekerheden bevat, waardoor niet gegarandeerd kan worden dat eventuele hinder in de omgeving beperkt kan worden tot een aanvaardbaar niveau;

[...]

Overwegende dat de aangevraagde inrichting verenigbaar is met de stedenbouwkundige voorschriften, behalve voor wat betreft de gevraagde rubriek 61.2.1 ‘Tussentijdse opslag van maximaal 10.000 m³ bodem’;

Overwegende dat voor de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening wordt verwezen naar de beginselen zoals voorzien in artikel 4.3.1, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO); dat artikel 4.3.1, § 2, 3°, van de VCRO voorziet dat indien het aangevraagde gelegen is in een gebied dat geordend wordt door een RUP, een gemeentelijk plan van aanleg of een omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden waarvan niet op geldige wijze afgeweken wordt, en in zoverre dat plan of die vergunning voorschriften bevat die de aandachtspunten, vermeld in 1°, behandelen en regelen, deze voorschriften geacht worden de criteria van een goede ruimtelijke ordening weer te geven;

Overwegende dat de ontsluiting zoals voorzien in het RUP nog niet gerealiseerd is en het voor de (tijdelijke) ontsluitingsroutes onduidelijk is over hoeveel transporten het precies zal gaan en hoe de verdeling zal zijn tussen de drie voorgestelde routes”.

3.9. Bij arrest nr. 246.124 van 19 november 2019 vernietigt de Raad van State het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Bedrijventerrein Hambos’, dat de betrokken gronden had bestemd tot een ‘specifiek bedrijventerrein met multimodaal karakter’.

IV. Onderzoek van het beroep

Ambtshalve middel

4. In het auditoraatsverslag wordt ambtshalve het volgende opgeworpen:

“De bestreden beslissing bevat twee weigeringsmotieven. Het eerste weigeringsmotief heeft betrekking op de mobiliteitsproblematiek, het tweede weigeringsmotief betreft de stedenbouwkundige beoordeling van de aanvraag.

Aangaande de mobiliteitskwestie wordt in het bestreden besluit onder meer overwogen dat ‘aan het multimodaal karakter, waar het logistieke project

op steunt, momenteel nog geen invulling kan worden gegeven', dat 'zolang [bepaalde infrastructuurwerken] niet gerealiseerd zijn, de evaluatie van de aanvraag rekening moet houden met een exploitatiefase waarbij alles met vrachtvervoer langs bestaande wegen en via het jaagpad moet worden getransporteerd' en dat 'het advies van de gewestelijke milieuvergunningscommissie stelt dat het onduidelijk is wanneer de desbetreffende infrastructuur voor het multimodaal karakter [...] effectief in gebruik kunnen genomen worden'. Verder wordt overwogen dat 'de aanvraag de initiële exploitatiefase niet bespreekt' om vervolgens te besluiten dat 'bijgevolg de mobiliteitsimpact respectievelijk -hinder in de initiële exploitatiefase, waarvan de termijn een onzekerheid is, waarbij tijdelijk alle transport over de weg verloopt, onvoldoende beoordeeld kan worden' en dat 'een evaluatie van de mobiliteit bij een degelijke ontsluiting in een latere fase wel omschreven is in het aanvraagdossier, maar ook hierbij moet vastgesteld worden dat er niet duidelijk is aangegeven hoe de verdeling of de verhouding van de transporten zal zijn (multimodaal: weg, water, spoor) en voor het transport over de weg geen aantallen en geen verdeling over de wegen vermeld worden'. De slotsom luidt dan ook dat 'de hinder en de effecten op mens en milieu [...] veroorzaakt door de aangevraagde inrichting, niet tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden beperkt'.

De opgebouwde redenering vertrekt vanuit 'het multimodaal karakter, waar het logistieke project op steunt'. De verwerende partij stelt vast dat 'zolang [bepaalde infrastructuurwerken] niet gerealiseerd zijn', rekening moet worden gehouden met een tijdelijke 'initiële exploitatiefase', die in de aanvraag niet wordt besproken en derhalve niet kan worden beoordeeld. Voor een 'latere fase' is de verwerende partij van oordeel dat 'de verhouding van de transporten [...] (multimodaal: weg, water, spoor)' evenmin duidelijk is aangegeven. Alleszins is wel duidelijk dat na de 'initiële exploitatiefase' uitvoering moet worden gegeven aan een multimodaal opzet. De motieven omtrent de mobiliteitskwestie zijn derhalve duidelijk geënt op, minstens geïnspireerd door, het intussen vernietigde gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Bedrijventerrein Hambos', dat de betrokken gronden situeert in een 'specifiek bedrijventerrein met multimodaal karakter'. [...]

Voor de beoordeling van de verenigbaarheid van de betrokken aanvraag met de goede ruimtelijke ordening, toetst de verwerende partij aan de stedenbouwkundige voorschriften van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Bedrijventerrein Hambos', meer precies waar zij overweegt dat 'de ontsluiting zoals voorzien in het RUP nog niet gerealiseerd is'. Tevens wordt overwogen dat de 'gevraagde rubriek 61.2.1 'Tussentijdse opslag van maximaal 10.000 m³ bodem' niet verenigbaar is met de stedenbouwkundige voorschriften.

De beide weigeringsmotieven van het bestreden besluit vinden derhalve steun in het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Bedrijventerrein Hambos', zoals definitief vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van Haacht op 24 oktober 2016.

Dit besluit werd door de Raad van State evenwel vernietigd in zijn arrest nr. 246.124 van 19 november 2019.

Dit vernietigingsarrest geldt *erga omnes*, en dringt zich dan ook op in huidige zaak. Gelet op de terugwerkende kracht van het vernietigingsarrest, zijn ook de weigeringsmotieven die steun vinden in de voorschriften van dit gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan onwettig, en vervalt de rechtsgrond van de bestreden beslissing^[...].

5. In haar laatste memorie laat de verwerende partij nog gelden dat de in het bestreden besluit opgegeven weigeringsmotieven niet uitsluitend gebaseerd zijn op het vernietigde gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, maar dat die motieven uitgaan van een zelfstandige beoordeling van de mobiliteitsproblematiek die los staat van het vernietigde uitvoeringsplan.

6. De verzoekende partij wijst er in haar laatste memorie op dat het standpunt van de verwerende partij niet wegneemt dat het betrokken ruimtelijk uitvoeringsplan op het ogenblik van het nemen van de bestreden vergunningsbeslissing deel uitmaakte van het “regelgevend kader”, dat de weigeringsmotieven waarin de vraag wordt gesteld of “reeds uitvoering kan gegeven worden aan het RUP Bedrijventerrein Hambos voordat de omleidingsroute naar de N26 is aangelegd, én of de gevraagde milieuvergunning zodoende kon verleend worden rekening houdend met een ‘eerste initiële fase’ zonder deze ontsluiting en een tweede fase met deze ontsluiting”, niet los gezien kunnen worden van het ruimtelijk uitvoeringsplan, dat de Raad van State zelf niet kan beoordelen of het weigeringsmotief in kwestie volstaat zonder acht te slaan op het vernietigde ruimtelijk uitvoeringsplan, en, ten slotte, dat de weigering van het onderdeel van de vergunningsaanvraag “Tussentijdse opslag van maximaal 10.000 m³ bodem” blijkens de bestreden beslissing rechtstreeks steunt op de stedenbouwkundige voorschriften van het vernietigde ruimtelijk uitvoeringsplan.

Beoordeling

7. In de bestreden beslissing geeft de verwerende partij aan dat “het mobiliteitsaspect een essentieel te beoordelen aspect betreft voor een distributiecentrum van bouwmaterialen”. Tevens wordt vastgesteld dat aan het multimodaal karakter van de site thans nog geen invulling kan worden gegeven omdat verscheidende infrastructuurwerken nog niet werden uitgevoerd en dat in

afwachting van de realisatie van deze infrastructuurwerken “de evaluatie van de aanvraag rekening moet houden met een exploitatiefase waarbij alles met vrachtvervoer langs bestaande wegen en via het jaagpad moet worden getransporteerd”. Met betrekking tot die ‘initiële’ exploitatiefase -waarvan de duur “een onbekende is”- onderzoekt de verwerende partij vervolgens via welke routes over de weg de bedrijfssite zal worden ontsloten. In het kader van dat onderzoek merkt zij op dat uit het vergunningsdossier niet kan worden afgeleid “over hoeveel transportbewegingen het [...] gaat en/of hoe de spreiding zal gebeuren over de drie verschillende routes in de tijd”, om op decisieve wijze te besluiten dat “de mobiliteitsimpact, respectievelijk -hinder in de initiële exploitatiefase, waarvan de termijn een onzekerheid is, waarbij tijdelijk alle transport over de weg verloopt, onvoldoende kan beoordeeld worden en er bijgevolg geen conclusie kan getrokken worden of de hinder naar de omgeving tot wel of niet beperkt blijft tot een aanvaardbaar niveau”.

Voormelde redengeving komt in wezen neer op een milieuhygiënische beoordeling van de milieuvergunningsaanvraag, meer bepaald van de mobiliteitshinder tijdens de ‘initiële’ exploitatiefase van het distributiecentrum. Ofschoon bij die beoordeling wordt uitgegaan van de door het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Bedrijventerrein Hambos’ gegeven bestemming “specifiek bedrijventerrein met multimodaal karakter”, impliceert de latere vernietiging van dat ruimtelijk uitvoeringsplan bij arrest nr. 246.124 van 19 november 2019 niet dat de milieuhygiënische motieven, die niet afhankelijk zijn van de bepalingen van het vernietigde ruimtelijk uitvoeringsplan maar betrekking hebben op de aard en de omvang van de aangevraagde activiteiten, *ipso facto* elke draagkracht voor het nemen van de bestreden vergunningsbeslissing verliezen.

8. Wat betreft de aangevraagde rubriek 61.2.1 ‘Tussentijdse opslag van maximaal 10.000 m³ bodem’, wordt in het bestreden besluit gesteld dat dit inrichtingsonderdeel niet verenigbaar is met de stedenbouwkundige voorschriften van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Deze weigeringsgrond steunt weliswaar direct op de bepalingen van het vernietigde ruimtelijk uitvoeringsplan, maar uit het verder onderzoek van de zaak zal nog moeten blijken dat dit motief

geen overtoollig weigeringsmotief vormt. In de huidige stand van het geding kan immers niet worden uitgesloten dat de beoordeling van de mobiliteitshinder op zich volstaat om de milieuvergunning integraal te weigeren.

9. Het ambtshalve middel is ongegrond.

V. Heropening van het debat

10. Aangezien het verslag van de auditeur beperkt is tot het opwerpen van een ambtshalve middel dat ongegrond wordt bevonden, dient het debat te worden heropend met het oog op een aanvullend verslag.

BESLISSING

1. De Raad van State heropent het debat.

2. De Raad van State gelast het door de auditeur-generaal aangewezen lid van het auditoraat met een aanvullend onderzoek van de zaak.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van vier maart tweeduizend eenentwintig, door de Raad van State, VIIe kamer, samengesteld uit:

Eric Brewaeys,	kamervoorzitter,
Pierre Lefranc,	staatsraad,
Peter Sourbron	staatsraad,
bijgestaan door	
Elisabeth Impens,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Elisabeth Impens

Eric Brewaeys