

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 680
van **SAM VAN ROOY**
datum: 2 februari 2021

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Bedrijfsontsluitingen langs gewestwegen - Juridisch kader

Het landschap van de autoverkoop is in Vlaanderen de laatste decennia geëvolueerd naar grote garagegroepen die meerdere verkooppunten in handen hebben. Vaak sluiten deze groepen, om hun onderneming leefbaar te houden, met de buitenlandse autoconstructeurs een exclusieve concessie af waarbij in een verkooppunt twee automerken mogen worden verkocht. In dergelijk geval eisen deze constructeurs, zeker in de niche van de duurdere luxewagens, meestal echter dat de garagegroep voor elk merk in een aparte aansluiting met de openbare weg voorziet.

Wanneer dergelijk verkooppunt aan een gewestweg is gelegen en een garagegroep voor de bouw en exploitatie van dit verkooppunt een omgevingsvergunning aanvraagt waarin voor elk te koop aangeboden automerk een aparte ontsluiting met de gewestweg is opgenomen, botsen deze verkooppunten telkens op de starre houding van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) dat zich verzet tegen de aanleg van meer dan één aansluiting met de gewestweg.

AWV beroept zich hierbij op eigen 'interne dienstorders' waarvan men slechts een beknopte inhoudelijke weergave terugvindt op de website van AWV onder de volgende FAQ's (frequently asked questions)":

- <https://wegenenverkeer.be/veelgestelde-vragen/regelgeving/mijn-bedrijf-of-woning-grenst-aan-een-gewestweg-wat-zijn-de-regels>;
- <https://wegenenverkeer.be/veelgestelde-vragen/regelgeving/ik-wil-mijn-inrit-aanleggen-waarmee-moet-ik-rekening-houden>.

Het resultaat van deze rigide houding en handelwijze van AWV en de omgevingsvergunningverlenende overheid is dat autoconstructeurs niet langer bereid zijn om aan de getroffen garagegroepen verkoopconcessies te verlenen, wat vanzelfsprekend de leefbaarheid van de Vlaamse garagegroepen ernstig hypothekeert en ook de werkzekerheid die deze groepen aan de bevolking verschaffen ernstig in het gedrang brengt.

1. Kan worden meegedeeld:
 - a) wat de juridische grondslag van deze 'interne AWV dienstorders' is;
 - b) wie deze 'interne AWV dienstorders' heeft opgesteld en goedgekeurd;
 - c) of deze goedkeuring gedragen is door en met instemming gebeurde van minister Demir en/of van minister Peeters;

- d) op welke wijze de integrale versie van deze 'interne AWW dienstorders' is bekendgemaakt, alsook waar de burger deze kan terugvinden;
 - e) in welke mate de minister bij het verlenen van omgevingsvergunningen deze 'interne AWW dienstorders' al dan niet bindend acht, alsook ingeval de minister deze dienstorders bindend acht, welke wettelijke basis zij hiervoor inroept?
2. Overweegt de minister van Mobiliteit om deze problematiek bij AWW aan te kaarten opdat dit agentschap voortaan, niet alleen rekening houdende met het aspect verkeersveiligheid, maar ook met de economische belangen van de Vlaamse garagegroepen en de jobs die door deze sector worden aangeboden, een soepelere en meer pragmatische houding aanneemt bij de beoordeling van dossiers waarbij dergelijke groepen twee toegangspunten met een gewestweg aanvragen om aan de concessie-eisen van de autoconstructeurs te kunnen voldoen?
 3. Overwegen de ministers van Omgeving en Mobiliteit om, elk binnen hun bevoegdheidsdomein, regelgevend op te treden zodat er niet alleen voor deze ondernemingen in de automobielsector, maar ook voor andere Vlaamse ondernemingen die met dergelijk probleem geconfronteerd worden, een deftig en bedrijfszeker juridisch kader wordt gecreëerd rond de bedrijfsontsluitingen langs gewestwegen waarin de basis (afstand)regels worden vastgelegd in welke gevallen een onderneming slechts over een, en in welke gevallen een onderneming over twee of meer aansluitingen met een gewestweg mag beschikken?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Zuhail Demir (571) en Lydia Peeters (680).

GECOÖRDINEERD ANTWOORD

op vraag nr. 680 van 2 februari 2021

van **SAM VAN ROOY**

1. a. Hoewel een privaat perceel een recht heeft op toegang tot de openbare weg, is de uitoefening van dit recht afhankelijk van de noodwendigheden eigen aan het openbaar domein. Het openbaar domein wordt in eerste instantie immers aangelegd met het oog op het algemeen belang. De inrichting van de openbare weg is steeds precair en men kan geen particulier recht op de bestaande of toekomstige inrichting van een openbare weg doen gelden.
- b. Het Agentschap Wegen en Verkeer is gelast met de opmaak en goedkeuring van interne dienstorders, die een uniforme werking van het agentschap beogen.
- c. Het dienstorder MOW/AWV/2012/16 dateert van 16/10/2012 en geldt sindsdien louter als intern kader (zie ook het antwoord op 1.e.).
- d. Zie link Vlaams Parlement <http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=400603>. Ook de website van Agentschap Wegen en Verkeer is dit document raadpleegbaar (www.wegenenverkeer.be) onder 'documenten'. Google vindt dit ook terug na ingave 'dienstorder' en 'toegangen'.
- e. Wat de bindende werking betreft van de adviezen, verleend in het kader van omgevingsvergunningsaanvragen, moet een onderscheid worden gemaakt tussen artikel 4.3.3 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) inzake de direct werkende normen en artikel 4.3.4. VCRO inzake de doelstellingen en zorgplichten. De adviezen gebaseerd op artikel 4.3.3. VCRO zijn bindend voor de vergunningverlenende overheid. De adviezen gebaseerd op artikel 4.3.4. zijn niet bindend maar de vergunningverlenende overheid moet op gemotiveerde wijze rekening houden met het advies.
 - In het kader van artikel 4.3.3. VCRO zal het Agentschap Wegen en Verkeer desgevallend in geval van een wijziging van het gewestdomein in functie van een toegang verwijzen naar artikel 2 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 29 maart 2002 betreffende het toekennen van vergunningen, het vaststellen en innen van retributies voor het private gebruik van het openbaar domein van de wegen, de waterwegen en hun aanhorigheden, de zeewering en de dijken. Dit artikel bepaalt dat voor ingebruiknemingen van het domeingoed vooraf een domeinvergunning verkregen moet worden van de domeinbeheerder. Een domeinvergunning wordt afgeleverd indien het gevraagde verenigbaar is met het beleid van het Agentschap.
 - In het kader van artikel 4.3.4. VCRO zal het Agentschap desgevallend verwijzen naar de dienstorder toegangen. Het is de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van het Agentschap Wegen en Verkeer om te allen tijde het veilig en vlot verkeer te waarborgen. De verkeersveiligheid is een doelstelling en zorgplicht van het Agentschap Wegen en Verkeer die met zorgvuldigheid nagestreefd moeten worden en wordt overeenkomstig artikel 4.3.1, §2, VCRO beschouwt als één van de aandachtspunten die in aanmerking moeten worden genomen bij de beoordeling van vergunningsaanvragen. Het Agentschap toetst dan ook op een uniforme wijze de invloed van elke vergunningsaanvraag op de

verkeersveiligheid rekening houdend met de specifieke omstandigheden. De algemene interne richtlijnen die binnen het Agentschap hieromtrent bij die toetsing gevolgd worden, werden gebundeld in de dienstorder betreffende de Reglementering van de toegangen tot gewestdomein. Het Agentschap Wegen en Verkeer streeft zo op een uniforme wijze via haar adviezen de beperking van de toegangen tot een gewestweg na met het oog op het vergroten van de vlotte verkeersdoorstroming, het bevorderen van de verkeersveiligheid en het verlagen van de conflictpunten met de zwakke weggebruiker. De vergunningverlenende overheid kan bij het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning evenwel niet bepalen hoe de openbare weg zal moeten worden aangelegd. De breedte en de modaliteiten van de ontsluiting van een perceel naar de openbare weg worden bepaald door de wegbeheerder van deze openbare weg en niet door de vergunningverlenende overheid.

Dit doet evenwel niks af aan het feit dat een aanvraag, op grond van artikel 4.3.4 VCRO, ook kan worden geweigerd als uit een verplicht in te winnen advies blijkt dat het aangevraagde onwenselijk is in het licht van doelstellingen of zorgplichten die gehanteerd worden binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening, of indien het aangevraagde niet verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening.

2. De "dienstorder toegangen" is het resultaat van een evenwichtsoefening tussen enerzijds de nood aan een vlotte toegankelijkheid tot de aangelande percelen en anderzijds de doelstelling verkeersveiligheid (beperking aantal en breedte van conflictpunten, vooral met zwakke weggebruikers). Het dienstorder voorziet ook in afwijkmogelijkheden, weliswaar enkel in functie van de verkeersveiligheid.
3. De vraag naar een bedrijfszeker juridisch kader is begrijpelijk. Zoals reeds toegelicht heeft het dienstorder net tot doel dat het Agentschap Wegen en Verkeer de omgevingsvergunningsaanvragen op basis van de richtlijnen opgenomen in het dienstorder op uniforme wijze, maar tegelijkertijd met aandacht voor de specifieke situatie, beoordeelt en adviseert. Op die manier zorgt het Agentschap in haar adviezen voor een eenvormig en duidelijk beleid wat toegangen betreft.

De huidige omgevingsregelgeving laat voldoende ruimte om toegangswegen naar ondernemingen te garanderen, rekening houdend met de bestemming van het gebied en de impact van o.a. de ondernemingen en hun ontsluiting(en) op de goede ruimtelijke ordening, alsook met oog voor de verkeersveiligheid.