

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

**nr. A/2013/0629 van 29 oktober 2013
in de zaak 1011/0593/A/8/0537**

In zake:

de heer [REDACTED]

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Karin DE ROO
kantoor houdende te 9000 Gent, Kasteellaan 141
waar woonplaats wordt gekozen

verzoekende partij

tegen:

de deputatie van de provincieraad van **OOST-VLAANDEREN**

vertegenwoordigd door:
mevrouw [REDACTED]

verwerende partij

*Tussenkomende
partij:*

het **AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER**

vertegenwoordigd door:
mevrouw [REDACTED]

I. VOORWERP VAN DE VORDERING

De vordering, ingesteld met een aangetekende brief van 18 februari 2011, strekt tot de vernietiging van enerzijds het besluit van de deputatie van de provincieraad van Oost-Vlaanderen van 13 januari 2013, en anderzijds het advies van de Afdeling Wegen en Verkeer van 25 augustus 2010 (bedoeld wordt 20 augustus 2010).

De deputatie heeft het administratief beroep van de verzoekende partij tegen de weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Wachtebeke van 5 oktober 2010 verworpen.

De deputatie heeft aan de verzoekende partij een stedenbouwkundige vergunning geweigerd voor het verbouwen van een weekendverblijf (voorstel tot regularisatie).

De bestreden beslissingen hebben betrekking op een perceel gelegen te [REDACTED] en met als kadastrale omschrijving [REDACTED].

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij heeft een antwoordnota ingediend en heeft een afschrift van het administratief dossier neergelegd. De verzoekende partij heeft een wederantwoordnota ingediend. De tussenkomende partij heeft een schriftelijke uiteenzetting ingediend.

De behandeling van de vordering die initieel werd toegewezen aan de eerste kamer, werd op 17 september 2013 toegewezen aan de achtste kamer.

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare terechtzitting van 1 oktober 2013, waar de vordering tot vernietiging werd behandeld.

Kamervoorzitter Pieter Jan VERVOORT heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Karin DE ROO die verschijnt voor de verzoekende partij, mevrouw ■■■■■ die verschijnt voor de verwerende partij en mevrouw ■■■■■, die verschijnt voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Titel IV, hoofdstuk VIII van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) betreffende de Raad voor Vergunningsbetwistingen en de bepalingen van het reglement van orde van de Raad, bekrachtigd door de Vlaamse Regering op 20 november 2009, zijn toegepast.

De uitdrukkelijke verwijzingen in dit arrest naar artikelen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening hebben betrekking op de tekst van deze artikelen, zoals zij golden op het ogenblik van het instellen van de voorliggende vordering.

III. TUSSENKOMST

Het Agentschap Wegen en Verkeer verzoekt met een aangetekende brief van 17 maart 2011 om in het geding te mogen tussenkomen.

De voorzitter van de eerste kamer heeft met een beschikking van 24 maart 2011 vastgesteld dat er redenen zijn om het verzoek in te willigen en dat de verzoekende partij tot tussenkomst beschouwd kan worden als belanghebbende in de zin van artikel 4.8.16, §1, eerste lid VCRO.

Er zijn geen redenen om anders te oordelen. Het verzoek tot tussenkomst is ontvankelijk.

IV. FEITEN

Op 17 juni 2010 (datum van het ontvangstbewijs) dient de verzoekende partij bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“het verbouwen van een weekendverblijf (voorstel tot regularisatie)”*.

De achterzijde van het perceel paalt aan het op- en afrittencomplex van de E34 en de R4 rond Gent. Het weekendverblijf staat slechts op twee meter afstand van dit afrittencomplex. Toen de verzoekende partij het weekendverblijf had gekocht, had het een grotere oppervlakte dan vergund, en was het uitgevoerd met een zadeldak in plaats van het vergunde plat dak. In de thans bestaande toestand heeft het weekendverblijf nog steeds dezelfde oppervlakte, maar werd het zadeldak terug vervangen door een plat dak. De huidige aanvraag strekt er toe om het weekendverblijf deels te slopen en zodoende terug te brengen tot de vergunde oppervlakte. Het

te slopen gedeelte betreft niet het gedeelte dat het dichtst bij het op- en afrittencomplex is gelegen, zodat het weekendverblijf m.a.w. na regularisatie op twee meter afstand van het op- en afrittencomplex staat.

Het perceel is volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 14 september 1977 vastgestelde gewestplan 'Gentse en Kanaalzone', gelegen in gebied voor verblijfsrecreatie.

Het perceel is niet gelegen in een gebied waarvoor een goedgekeurd bijzonder plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan geldt, noch binnen de omschrijving van een behoorlijk vergunde, niet vervallen verkaveling.

De aanvraag diende niet openbaar gemaakt te worden.

Het Agentschap voor Natuur en Bos brengt op 11 augustus 2010 een ongunstig advies uit. Het Agentschap Natuur en Bos heeft op 22 oktober 2010 een nieuw advies uitgebracht waarin een ontheffing van het verbod tot ontbossing wordt verleend aan de verzoekende partij.

Het Agentschap Wegen en Verkeer brengt op 20 augustus 2010 het volgende ongunstig advies uit:

"1. De vrije strook langs de autosnelweg beslaat een breedte van dertig meter (loodrecht gemeten op de as van de autosnelweg) vanaf de grens van het domein van de autosnelweg (KB van 04 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen, eerste artikel).

2. Bepaling van de grens van het domein van de autosnelweg:

Buitenkant gracht + 1 m.

BESLUIT:

Er wordt een ONGUNSTIG advies verleend gezien:

Geen regularisatie aangezien het op 2 m van de afrit is."

Dit is de tweede bestreden beslissing.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Wachtebeke verleent op 9 september 2010 ongunstig advies:

"De aanvraag strekt tot het regulariseren en verbouwen van een weekendverblijf;

Het perceel is volgens de planologische voorzieningen van het KB dd. 14.09.1977 vastgesteld gewestplan 'Gentse en Kanaalzone', gelegen in een gebied voor verblijfsrecreatie;

Overwegende dat de aanvraag niet in strijd is met deze bestemming;

Overwegende dat het hier een reeds bestaand weekendverblijf betreft;

Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 8 juli 2005 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake openlucht recreatieve verblijven en de inrichting van gebieden voor dergelijke verblijven;

Overwegende dat de bestaande constructie in strijd is met dit besluit;

Overwegende dat er een regularisatie wordt aangevraagd en dat middels verbouwingswerken wordt voldaan aan art. 2 van bovenstaand besluit;

Gelet op het KB van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen;

Overwegende dat de te regulariseren constructie volledig binnen deze strook valt;

Gelet op het ongunstig advies van het agentschap Wegen en Verkeer;

Gelet op het ongunstig advies van het agentschap Natuur en Bos.

Besluit: ongunstig advies.

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar verleent op 17 september 2010 het volgende ongunstig advies:

“Het ingediende bouwaanvraagdossier is volledig en de procedure tot behandeling van deze aanvraag is correct verlopen. Ik sluit mij volledig aan bij de planologische en ruimtelijke motivering van deze aanvraag zoals opgebouwd door het college van burgemeester en schepenen”

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Wachtebeke weigert op 11 oktober 2010 een stedenbouwkundige vergunning aan de verzoekende partij. Het college motiveert haar beslissing als volgt:

*“ ...
Overwegende dat de aanvraag gelegen is in een gebied voor verblijfsrecreatie.
Overwegende dat de aanvraag niet in strijd is met deze bestemming;
Overwegende dat het hier een reeds bestaand weekendverblijf betreft.
Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 8 juli 2005 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake openluchtrecreatieve verblijven en de inrichting van gebieden voor dergelijke verblijven.
Overwegende dat de bestaande constructie in strijd is met dit besluit.
Overwegende dat er een regularisatie wordt aangevraagd en dat middels verbouwwerken wordt voldaan aan art. 2 van bovenstaand besluit.
Gelet op het KB. van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen.
Overwegende de dat de te regulariseren constructie volledig binnen deze strook valt.
Gelet op het ongunstig advies van het agentschap Wegen en Verkeer.
Gelet op het ongunstig advies van het agentschap Natuur en Bos.*

Algemene conclusie

De aanvraag is niet vatbaar voor inwilliging.

...”

De verzoekende partij tekent tegen deze beslissing op 6 november 2010 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 5 januari 2011 om dit beroep niet in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning te weigeren op grond van de volgende beoordeling:

*“ ...
C. Bindend advies van de wegbeheerder van de autosnelweg E34
De te verbouwen constructie staat op slechts 2 m afstand van de grens van de autosnelweg (op- en afrittencomplex), terwijl er, ingevolge artikel 1 van het koninklijk besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen, langsheen deze grens een bouwvrije strook van 30 m breed moet gerespecteerd worden.*

De wegbeheerder bracht op 20 augustus 2010 een ongunstig advies uit (zie rubriek 1.3). Volgens de overgangsbepalingen vermeld in de codex (artikel 7.5.9) blijft voor vergunningsaanvragen die bij het college van burgemeester en schepenen zijn betekend voor 31 december 2013, in afwijking van artikel 4.3.3 en 4.3.4 van de codex, het advies van de wegbeheerder BINDEND in zoverre het negatief is of voorwaarden oplegt.

*De aanvraag komt derhalve niet voor vergunning in aanmerking.
...*

Na de hoorzitting van 4 januari 2011 beslist de verwerende partij op 13 januari 2011 om het beroep niet in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning te weigeren. De verwerende partij motiveert haar beslissing als volgt:

*“ ...
C. Bindend advies van de wegbeheerder van de autosnelweg E34
De te verbouwen constructie staat op slechts 2 m afstand van de grens van de autosnelweg (op- en afrittencomplex), terwijl er, ingevolge artikel 1 van het koninklijk besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen, langsheen deze grens een bouwvrije strook van 30 m breed moet gerespecteerd worden.

De wegbeheerder bracht op 20 augustus 2010 een ongunstig advies uit (zie rubriek 1.3). Volgens de overgangsbepalingen vermeld in de codex (artikel 7.5.9) blijft voor vergunningsaanvragen die bij het college van burgemeester en schepenen zijn betekend voor 31 december 2013, in afwijking van artikel 4.3.3 en 4.3.4 van de codex, het advies van de wegbeheerder bindend in zoverre het negatief is of voorwaarden oplegt.
De aanvraag komt derhalve niet voor vergunning in aanmerking.
...”*

Dit is de eerste bestreden beslissing.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

A. Ontvankelijkheid wat betreft de tijdigheid van het beroep

De weigeringsbeslissing van de verwerende partij werd met een aangetekende brief van 18 januari 2011 betekend aan de verzoekende partij.

Het annulatieberoep werd ingesteld met een aangetekende brief van 18 februari 2011 en is bijgevolg tijdig ingesteld.

B. Ontvankelijkheid wat betreft het voorwerp van het beroep

Standpunt van de partijen

De verwerende partij voert aan dat de verzoeker in zijn enig middel enkel het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer bestrijdt, dat evenwel geen voor vernietiging vatbare handeling is, nu de bevoegdheid van de Raad op grond van artikel 4.8.1 VCRO beperkt wordt tot de legaliteitstoets van vergunningsbeslissingen, validerings- en registratiebeslissingen.

De tussenkomende partij stelt in dezelfde zin dat de bevoegdheid van de Raad beperkt is tot vergunningsbeslissingen, valideringsbeslissingen en registratiebeslissingen, en dat het beroep tegen het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer van 25 augustus 2010 om die reden niet ontvankelijk is.

Beoordeling door de Raad

Artikel 4.8.1 VCRO luidt als volgt:

“Er wordt een Raad voor vergunningsbetwistingen opgericht, hierna de Raad te noemen.

De Raad spreekt zich als administratief rechtscollege uit over beroepen die worden ingesteld tegen:

1° vergunningsbeslissingen, zijnde uitdrukkelijke of stilzwijgende bestuurlijke beslissingen, genomen in laatste administratieve aanleg, betreffende het afgeven of weigeren van een vergunning;

2° valideringsbeslissingen, zijnde bestuurlijke beslissingen houdende de validering of de weigering tot validering van een as-buittattest;

3° registratiebeslissingen, zijnde bestuurlijke beslissingen waarbij een constructie als “vergund geacht” wordt opgenomen in het vergunningenregister of waarbij een dergelijke opname geweigerd wordt.”

Uit voornoemd artikel volgt dat de Raad enkel bevoegd is om kennis te nemen van beroepen die worden ingesteld tegen vergunningsbeslissingen, valideringsbeslissingen en registratiebeslissingen.

In casu bestrijdt de verzoekende partij samen met de weigeringsbeslissing van de verwerende partij eveneens het ongunstig advies van het Agentschap Wegen en Verkeer van 20 augustus 2010.

Dit ongunstig advies moet worden beschouwd als een bindend advies op grond van de bepaling van artikel 7.5.9 VCRO:

“Art. 7.5.9. Vergunningsaanvragen die bij het college van burgemeester en schepenen of, in de bijzondere procedure, bij de Vlaamse Regering, de gedelegeerde stedenbouwkundige ambtenaar of de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar zijn betekend vóór 31 december 2013, worden in afwijking van artikel 4.3.3 en 4.3.4, onderworpen aan een bindende advisering door de wegbeheerder, in zoverre de aanvraag betrekking heeft op percelen die gelegen zijn:

1° op minder dan dertig meter van het domein van autosnelwegen;

2° op minder dan dertig meter van het domein van hoofdwegen of primaire wegen categorie I volgens het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen;

3° langs gewest- of provinciewegen.

Het bindend advies, vermeld in het eerste lid, verbindt het vergunningverlenende bestuursorgaan in zoverre het negatief is of voorwaarden oplegt.”

In casu heeft de verwerende partij geoordeeld dat de aanvraag niet in aanmerking komt voor vergunning gelet op het ongunstig advies van het Agentschap Wegen en Verkeer, dat het vergunningverlenend bestuursorgaan verbindt in zoverre het negatief is of voorwaarden oplegt. Zij heeft daarbij overwogen dat verdere opportuniteitsoverwegingen niet meer relevant zijn gelet op deze onoverkomelijke legaliteitsbelemmering.

Gelet op de bepaling van artikel 7.5.9 VCRO moet worden vastgesteld dat het bindend advies van het Agentschap Wegen en Verkeer voorbeslissend is ten aanzien van de eindbeslissing en als een bestuurlijke rechtshandeling kan worden beschouwd.

Aangezien de bevoegdheid van de Raad evenwel uitdrukkelijk is beperkt tot vergunningsbeslissingen, valideringsbeslissingen en registratiebeslissingen, moet worden vastgesteld dat de tweede bestreden beslissing niet rechtstreeks aanvechtbaar is bij de Raad.

De Raad is van oordeel dat het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer niet kan worden beschouwd als een in laatste aanleg genomen vergunningsbeslissing.

De vordering tot vernietiging is dan ook onontvankelijk voor zover ze gericht is tegen het Advies van het Agentschap Wegen en Verkeer van 25 augustus 2010 (bedoeld wordt: 20 augustus 2010).

Dit neemt evenwel niet weg dat de verzoekende partij zich voor de Raad kan beroepen op de onwettigheid van dit advies in het kader van een beroep tegen de weigering van de stedenbouwkundige vergunning.

In tegenstelling tot hetgeen de verwerende partij lijkt aan te nemen, bestrijdt de verzoekende partij niet enkel het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer, maar wordt dit advies aangevochten samen met de weigeringsbeslissing van de verwerende partij.

Zoals de verzoekende partij terecht stelt, vormt het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer samen met de eindbeslissing, zijnde de weigering van de stedenbouwkundige vergunning, een complexe bestuurlijke rechtshandeling.

Een complexe bestuurlijke rechtshandeling bestaat uit een reeks opeenvolgende administratieve handelingen waarvan de laatste beslissend is en de voorgaande, al dan niet voorbeslissend, ten opzichte van de eindbeslissing een voorbereidend karakter hebben.

Op grond van de theorie van de complexe bestuurlijke rechtshandeling kan de vernietiging van de eindbeslissing worden gevorderd op grond van de onwettigheid van voorbereidende handelingen, ook al stond tegen deze voorbeslissingen een afzonderlijk vernietigingsberoep open en ook al is de beroepstermijn hiervoor verstreken.

Toegepast op de vergunningsprocedure betekent dit dat in het kader van het beroep tegen de vergunningsbeslissing onregelmatigheden of onwettigheden kunnen worden aangevoerd die kleven aan de adviezen, in dit geval het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer.

De exceptie is in de aangegeven mate gegrond.

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

Enig middel

Standpunt van de partijen

1.

In dit middel roept de verzoekende partij de schending in van de artikelen 1 en 10 van de wet van 12 juli 1956 en artikel 1 van het Koninklijk Besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen.

De verzoekende partij stelt dat het bestreden besluit gesteund is op het bindend ongunstig advies van de Afdeling Wegen en Verkeer van 25 augustus 2010 (bedoeld wordt 20 augustus 2010), dat gesteund is op de premisse dat de aanvraag betrekking heeft op een gebouw dat gelegen is op een afstand van minder dan 30 meter van een autosnelweg.

De verzoekende partij stelt dat dit advies evenwel onwettig is, omdat het er ten onrechte van uitgaat dat de aanliggende weg als een autosnelweg in de zin van artikel 1 van het K.B. van 4 juni 1958 moet worden beschouwd, nu deze weg niet als dusdanig als een autosnelweg werd afgebakend.

De verzoekende partij licht het middel als volgt toe:

“De dienst Wegen en Verkeer verleent een ongunstig advies, omdat de het vakantiehuisje van de verzoekende partij op minder dan twee meter van de afrit van een autosnelweg zouden zijn gelegen. Vooreerst gaat een dergelijke redenering ervan uit dat een dat de afrit op een geldige wijze tot stand is gekomen. De wettige realisatie van de afrit die is gerealiseerd na bebouwing van het betreffende perceel werd niet nagegaan. Via een verzoek tot openbaarheid van bestuur heeft verzoekende partij tot op heden tevergeefs documenten opgevraagd die hieromtrent verduidelijking kunnen brengen.

Artikel 1 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut van autosnelwegen luidt als volgt:

“De bij deze wet ingestelde regeling is van toepassing op de openbare wegen die de Koning bij de categorie autosnelwegen indeelt.

Onverminderd het bepaalde in artikel 4 §2, dienen de autosnelwegen uitsluitend voor het Verkeer van de door de Koning bepaalde motorvoertuigen, die er slechts op daartoe speciaal bestemde plaatsen mogen in- en uitrijden.

De voor de autosnelwegen dienende stationeerstroken alsmede de door de Koning bepaalde toegangswegen zijn aan dezelfde regeling onderworpen.”

Artikel 10 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut van autosnelwegen luidt als volgt:

“Met het oog op de instandhouding, de fraaiheid en de bereidbaarheid van de weg, zowel als op de mogelijkheid hem te verbreden, kan de Koning, voor de vrije stroken die Hij bepaalt en waarvan de breedte, te rekenen van de grens van de autosnelweg, niet meer dan 30 meter mag bedragen, verordeningen vaststellen die betreffende de bouwwerken, beplantingen, afsluitingen, opslagplaatsen, leidingen, luchtinstallaties, alsmede elke wijziging in het reliëf van de bodem, door afgravings- of aanvullingswerken.

Het is verboden, in die stroken aanplakkingsbrieven aan te brengen, borden te plaatsen of op enige andere wijze reclame of publiciteit te voeren . De minister mag van dit verbod afwijken hetzij ten bate van de bedrijven wier installaties en bouwwerken krachtens de in artikel 4 §2 bepaalde afwijkingen zijn opgericht. In dit laatste geval mogen de aanplakkingsbrieven, borden en andere reclame- en publiciteitsprocédés niet worden aangebracht dan op de bouwwerken of binnen de grenzen van de installaties waarvoor verlof verleend is.

Artikel 1 van het Koninklijk Besluit van 4 juni 1958 luidt als volgt:

“De vrije stroken beslaan een breedte van dertig meter aan weerszijden van de grens van het domein van de autosnelweg, gans het rijksdomein aan weerszijden van de weg, dat met het oog op de behoeften en voor de dienst van de autoweg is ingericht. “

Uit de eerste bepaling van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut van autosnelweg volgt dat om als autosnelweg te worden gekwalificeerd de Koning de openbare weg als een snelweg moet indelen.

Uw Raad besliste reeds bij arrest nr. 22.020 tot 22.025 van 17 februari 1982 hetgeen volgt:

“ Een koninklijk besluit dat een openbare weg indeelt bij de categorie autosnelwegen, wordt niet bindend zolang het niet is bekendgemaakt.

De kennisgeving ervan door de burgemeester kan niet in de plaats komen van de bekendmaking voorgeschreven bij artikel 6 van de wet van 31 mei 1961 en heeft derhalve niet tot gevolg dat het koninklijk besluit aan derden kan worden tegen geworpen.”

De N49, en in het bijzonder de afrit of het afrittencomplex te Zelzate werd niet ingedeeld als autosnelweg en als er al een besluit tot indeling zou zijn uitgevaardigd, dan werd het niet regelmatig bekend gemaakt. Minstens heeft verzoekende partij geen kennis van een bekendmaking van een dergelijke indeling.

Bij gebrek aan tegenbewijs kan verzoekende partij er dus van uitgaan dat N49, minstens de afrit of het afrittencomplex ter hoogte van Zelzate geenszins het statuut van autosnelweg heeft in de zin van artikelen 1 en 10 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut van autosnelweg. Hieruit volgt dat geen strook van 30 meter is voorzien vanaf het afrittencomplex, maar enkel een bouwvrije strook van 30 meter is voorzien vanaf de autostrade De vergunningsaanvraag is dan ook geenszins strijdig met artikel 1 van het Koninklijk Besluit van 4 juni 1958 in tegenstelling tot wat de afdeling Wegen en Verkeer en bij uitbreiding ook de verwerende partij voorhoudt.

Het middel is gegrond.”

2.

De verwerende partij antwoordt hierop als volgt:

“In een eerste middel stelt verzoeker dat het advies van het agentschap Wegen en Verkeer van een verkeerde premisse uitgaat en dienvolgens onwettig is.

Verzoeker bestrijdt in zijn enig middel aldus enkel het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer (stuk 3).

Dit advies is echter geen voor vernietiging vatbare handeling, nu de bevoegdheid van Uw Raad in artikel 4.8.1. VCRO wordt beperkt tot een legaliteitstoets van vergunningsbeslissingen, validerings- en registratiebeslissingen.

Het bedoelde advies is geen van allen, zodat Uw Raad niet bevoegd is hierover te oordelen en het middel om deze reden alleen al, onontvankelijk is.

Vervolgens dient te worden vastgesteld dat verzoeker zich beperkt tot het bestrijden van het advies, en op geen enkele wijze een onregelmatigheid van de bestreden beslissing opwerpt.

Bij gebreke aan enige wettigheidskritiek op de beslissing van de deputatie van 13 januari 2011, dient te worden geoordeeld dat deze beslissing regelmatig is, en dat huidig verzoek onontvankelijk, minstens ongegrond is.

De bestreden beslissing is immers gesteund op artikel 7.5.9. VCRO. Deze bepaling verbindt het vergunningverlenend bestuursorgaan het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer te volgen zo het negatief is of voorwaarden oplegt.

De deputatie paste deze regeling toe. Zij kan het advies niet naast zich neerleggen.

Ondergeschikt kan worden vastgesteld dat de wegenis 'n49' of E34' het statuut heeft van autosnelweg. Voor het gedeelte lopende van Antwerpen tot Maldegem –deel waaraan het bouwperceel gelegen is- werd reeds bij K.B. van 12 januari 1984 tot indeling van de rijksweg nr. 617 Antwerpen-Maldegem bij de categorie der autosnelwegen (B.S. 15.03.1984, p. 3333) vastgesteld dat dit een autosnelweg was. Het gedeelte van deze weg dat als autosnelweg is aangeduid, werd verder uitgebreid middels het Ministerieel besluit van 24 oktober 1991 - houdende indeling van de gewestweg nr. N49 (ex-rijksweg 617) Zelzate-Knokke, vak Zelzate-Maldegem, bij de categorie der autosnelwegen (B.S. 08/04/1992, p. 7982) en het Ministerieel besluit van 29 november 2002 (B.S. 2003-01-15).

Al deze besluiten werden in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd en aldus behoorlijk bekend gemaakt. Verzoeker kan derhalve niet redelijk voorhouden niet op de hoogte te zijn geweest.

Het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer is correct en wettig, net als de bestreden beslissing zelf.

Het enig middel is onontvankelijk, minstens ongegrond”

3.

De tussenkomende partij voegt hieraan nog het volgende toe:

“Het enig middel dat in het verzoekschrift ontwikkeld wordt, betreft het statuut van de afrit. Volgens verzoekende partij werd de N49 en in het bijzonder de afrit te Zelzate niet ingedeeld als autosnelweg, minstens werd dit niet regelmatig bekend gemaakt, zodat het K.B. van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelweg niet van toepassing zouden zijn.

Het advies zou zich hier dan ook niet kunnen op beroepen. Dit middel is ongegrond.

In de antwoordnota van de provincie wordt reeds verwezen naar het Koninklijk Besluit van 12 januari 1984 en de ministeriële besluiten van 24 oktober 1991 en 29 november 2002, die delen van de N49 in de categorie van autosnelwegen hebben ingedeeld (zie stukken 2, 3 en 4). Er kan dus geen twijfel over bestaan dat de N49 ter hoogte van Zelzate het statuut van autosnelweg heeft gekregen.

Dit betekent dat er wel degelijk een bouwvrije strook van 30 meter in acht genomen moet worden, niet alleen vanaf de N49 maar ook vanaf de oprit.

Artikel 1 van het K.B. van 4 juni 1985 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen bepaalt immers: “De vrije stroken beslaan een breedte van dertig meter aan weerszijden van het domein van de autosnelweg.

Benevens de rijbanen, de stationeerstroken en de als zodanig gerangschikte toegangswegen, omvat het domein van de autosnelweg, gans het Rijksdomein aan weerszijden van de weg, dat met het oog op de behoeften en voor de dienst van de autosnelweg is ingericht.”

Van zodra een weg enkel tot doel heeft om op of van een autosnelweg te rijden en dit ook blijkt uit de feitelijke omstandigheden (bv. Verkeersborden die het begin van een autosnelweg aanduiden), is er sprake van een “zodanig gerangschikte toegangsweg”. Op- en afritten vallen dus onder “de als zodanig gerangschikte toegangswegen” en worden beschouwd als domein van de autosnelweg. Er is geen afzonderlijk besluit nodig die dat nog eens zou bevestigen.

Er geldt aldus ook een bouwvrije strook t.o.v. die op- en afritten. Het advies van 20 augustus 2010 is wettig en werd correct gemotiveerd.”

4.

In haar wederantwoordnota stelt de verzoekende partij nog het volgende:

Verzoekende partij blijft bij haar standpunt, met name dat een zone van 30 meter slechts kan moet worden voorzien vanaf het domein van de autosnelweg, nu het afrittencomplex ter hoogte van Zelzate niet bij een behoorlijk bekend gemaakt Koninklijk Besluit wordt ‘gerangschikt’ als (domein van de) autosnelweg.

Artikel 1 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut van autosnelwegen bepaalt dat enkel de door de Koning bepaalde toegangswegen – en dus niet de andere – deel uitmaken van het domein van de autosnelweg:

“De bij deze wet ingestelde regeling is van toepassing op de openbare wegen die de Koning bij de categorie van autosnelwegen indeelt.

...

*De voor de autosnelwegen dienende stationeerstroken alsmede **de door de Koning bepaalde toegangswegen zijn aan dezelfde regeling onderworpen.**”*

Art. 1 van het KB van 4 juni 1958 bepaalt eveneens dat enkel de “als zodanig (door de Koning) gerangschikte” toegangswegen tot het domein van de autosnelweg behoren.

De stukken uit de stukkenbundel van tussenkomende partij bewijzen dat de argumenten van verzoekende partij correct zijn, en in het bijzonder het argument dat de afrit Zelzate niet als dusdanig geklasseerd of erkend is als snelweg.

Het Ministerieel Besluit van 29 november 2002 (B.S. 15 maart 2003) dat tussenkomende partij bijbrengt is niet relevant in het huidige geschil, nu het betrekking heeft op de gewestweg N49 op het grondgebied van de gemeente Maldegem, Damme en Knokke-Heist, terwijl het bewuste perceel is gelegen op de grens tussen de gemeente Wachtebeke en Zelzate.

In het Ministerieel Besluit van 24 oktober 1991 luidt het enig artikel als volgt:

“De Gewestweg nr. N49 (ex rijksweg 617) Zelzate-Knokke, vak Zelzate-Maldegem, vanaf kmp. 42.230, grensscheiding Zelzate-Assenede, tot kmp. 67.918, grondgebied Maldegem, waarvan het plan hierbij behoort, wordt bij de categorie der autosnelwegen ingedeeld.”

Het bedoelde plan is echter niet bij het dossier gevoegd. Dit Ministerieel Besluit deelt de N49 weliswaar in bij de autosnelwegen, doch het behoudt het stilzwijgen over het afrittencomplex op de grens tussen Wachtebeke en Zelzate. Dat M.B. kan het afrittencomplex te Wachtebeke trouwens niet wettig indelen bij de autosnelweg, omdat het toen zonevreemd was aangelegd: er was zelfs nog geen reservatiegebied ingetekend op het gewestplan. Die intekening gebeurde maar in 1998 (zie supra). Zelfs vandaag de dag ligt een stuk van deze weg buiten het reservatiegebied.

Het Koninklijk Besluit van 12 januari 1981 bepaalt weliswaar hetgeen volgt:

“De rijksweg nr. 617 Antwerpen-Maldegem vanaf enerzijds de verkeerswisselaar van de RW 617 en de verbindingsweg tussen de E3 en dezelfde rijksweg nr. 617 en anderzijds het kruispunt van die rijksweg nr. 617 met de rijksweg nr. 296 waarvan het plan hierbij behoort en door onze Minister van Openbare Werken geïmplementeerd is wordt bij de categorie van de autosnelwegen ingedeeld.

Het tracé loopt over het grondgebied van de gemeenten Antwerpen, Zwijndrecht, Beveren, Sint-Gillis-Waas, Stekene, Moerbeke, Wachtebeke, Zelzate, Assenede, Kaprijke, Eeklo, Maldegem.”

Ook hier is het plan niet bij het dossier gevoegd. In dit Koninklijk Besluit wordt de N49/E34 als autosnelweg erkend.

Dit besluit houdt niet in dat het afrittencomplex te Zelzate eveneens als domein van de autosnelweg werd erkend. Het is immers zo dat het afrittencomplex werd aangelegd jaren nadat de autosnelweg werd aangelegd. De afrit is pas aangelegd na 1979. En op dat ogenblik kon het afrittencomplex enkel in strijd met het gewestplan worden aangelegd, vermits deze grote infrastructuur toen nog niet in het gewestplan was ingetekend. Er was integendeel een groengebied en een recreatiegebied op die plaats getekend.

Noch de verwerende partij, noch de tussenkomende partij brengen het Koninklijk Besluit bij waarin het afrittencomplex als autosnelweg wordt erkend. (tekst met bijbehorend plan)

In tegenstelling tot wat tussenkomende partij aangeeft volstaat het niet dat uit het feitelijke of doelmatige gebruik afgeleid zou kunnen worden dat de op- en afvoerwegen is een autosnelweg is. Ook het feit dat aan het afrittencomplex een verkeersteken wordt geplaatst maakt nog niet dat de afrit op rechtsgeldige wijze als autosnelweg zou zijn ingedeeld. Opdat een op- en afritteengeheel als erkende autosnelweg kan worden

beschouwd dient dit als zodanig erkend te worden in een Koninklijk Besluit met daaraan toegevoegd een plan dat de wegenis aangeeft en dat gepubliceerd wordt in het Belgisch Staatsblad. Het overleggen van nietszeggende besluiten zonder het bijbehorend plan bewijst dan ook niets met betrekking tot het statuut van het afrittencomplex.

Dit wordt overigens bevestigd door de rechtspraak. In arresten VZW COMITE DE DÉFENSE DU SITE DE MAINVAULT en kons., nr. 22.030 e.v. van 17 februari 1982 heeft de Raad van State geoordeeld::

“Een koninklijk besluit dat de openbare weg indeelt bij de categorie der autosnelwegen, wordt niet bindend zolang het niet is bekend gemaakt.

De kennisgeving ervan door een burgemeester kan niet in de plaats komen van de bekendmaking voorgeschreven door artikel 6 van de wet van 31 mei 1961 en heeft derhalve niet tot gevolg dat het koninklijk besluit aan derden kan worden tegengeworpen. “

Een dergelijk Koninklijk Besluit ontbreekt voor het afrittencomplex van de autosnelweg ter hoogte van Zelzate. Indien de Raad evenwel zou oordelen dat er toch een Koninklijk Besluit werd uitgevaardigd, dan werd dit alleszins niet in het Belgisch Staatsblad bekend gemaakt. Uit bovenstaande rechtspraak blijkt dat dit tot gevolg heeft dat het Koninklijk Besluit niet rechtsgeldig/wettig tot stand is gekomen en derhalve niet tegenwerpbaar is aan de verzoekende partij.

Het middel is gegrond.”

Beoordeling door de Raad

1.

Wat de ontvankelijkheid van het middel betreft, werpt de verwerende partij in de eerste plaats op dat de verzoeker enkel het advies van het Agentschap van Wegen en Verkeer bestrijdt, hetgeen geen voor vernietiging vatbare handeling is.

Zoals hierboven uiteengezet bij de behandeling van de ontvankelijkheid van het beroep, vormt het genoemde advies samen met de eindbeslissing een complexe rechtshandeling. Volgens deze theorie van de complexe rechtshandeling kan de verzoekende partij de vernietiging vorderen van de weigeringsbeslissing van de verwerende partij op grond van een gebeurlijke onregelmatigheid die kleeft aan het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer.

De verwerende partij stelt verder dat de verzoekende partij op geen enkele manier wijze een onregelmatigheid van de bestreden beslissing opwerpt en nalaat om enige wettigheidskritiek te formuleren op de weigeringsbeslissing van de verwerende partij.

Deze zienswijze kan niet worden bijgetreden. De verzoekende partij zet in het middel duidelijk uiteen dat de weigeringsbeslissing gesteund is op het bindend ongunstig advies van het Agentschap Wegen en Verkeer, dat op haar beurt evenwel onwettig is omdat hierin ten onrechte werd gesteld dat het gebouw op minder dan 30 meter van de autosnelweg is gelegen terwijl deze weg of minstens het op- en afrittencomplex niet als dusdanig als autosnelweg werd afgebakend.

De verwerende partij heeft de vergunning geweigerd omwille van het bindende ongunstig advies van het Agentschap Wegen en Verkeer waardoor zij zich gebonden acht, en heeft daarbij uitdrukkelijk overwogen dat verdere opportuniteitsoverwegingen niet meer relevant zijn.

Aangezien de bestreden weigeringsbeslissing van de verwerende partij uitsluitend is ingegeven door het ongunstig advies van het Agentschap Wegen en Verkeer, heeft de gebeurlijke vaststelling dat dit advies behept is met een onwettigheid tot gevolg dat de bestreden weigeringsbeslissing niet steunt op in rechte en in feite aanvaardbare motieven, en dus op haar beurt onwettig is.

De exceptie moet worden verworpen

2.

In haar wederantwoordnota stelt de verzoekende partij nog, in aanvulling op het betoog in haar annulatieberoep dat het afrittencomplex op de grens tussen Wachtebeke en Zelzate niet bij een behoorlijk bekendgemaakt Koninklijk Besluit werd gerangschikt als autosnelweg, dat het afrittencomplex in strijd met de voorschriften van het gewestplan werd aangelegd.

De verzoekende partij betoogt dat het op- en afrittencomplex destijds zonevreemd is aangelegd, nu op het oorspronkelijke gewestplan zelfs nog geen reservatiegebied was ingetekend, hetgeen pas gebeurde bij besluit van de Vlaamse regering van 28 oktober 1998, op een ogenblik dat de stedenbouwkundige zone voor de aanleg van het afrittencomplex (bufferzone) werd ingetekend op het gewestplan. Bijgevolg kon het op- en afrittencomplex zelfs niet rechtsgeldig worden ingedeeld bij de autosnelweg bij M.B. van 24 oktober 1991 en bij K.B. van 12 januari 1984 omdat het toen zonevreemd was aangelegd.

De Raad is van oordeel dat de verzoekende partij met deze aanvulling in haar wederantwoordnota een nieuwe wending geeft aan het middel zoals uiteengezet in haar annulatieberoep. Dit kan evenwel niet op ontvankelijke wijze voor het eerst in een wederantwoordnota worden aangevoerd.

De Raad kan dan ook enkel rekening houden met het middel zoals het initieel in het inleidend verzoekschrift werd geformuleerd.

3.

In het enig middel zoals het initieel in het inleidend verzoekschrift werd geformuleerd, wordt gesteld dat het op- en afrittencomplex van de E34 ter hoogte van de grens tussen Wachtebeke en Zelzate waaraan het perceel van de verzoekende partij paalt, niet beschouwd kan worden als behorende tot het domein van de autosnelweg, aangezien dit op- en afrittencomplex niet als dusdanig werd afgebakend in een behoorlijk bekend gemaakt K.B.

Zodoende moet er volgens de verzoekende partij geen zone *non aedificandi* van 30 meter breed worden aangehouden t.a.v. dit op- en afrittencomplex, en steunt het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer en de weigeringsbeslissing op een onjuiste premisse.

Artikel 1 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut van autosnelwegen luidt als volgt:

“De bij deze wet ingestelde regeling is van toepassing op de openbare wegen die de Koning bij de categorie van autosnelwegen indeelt.

Onverminderd het bepaalde in artikel 4, § 2, dienen de autosnelwegen uitsluitend voor het verkeer van de door de Koning bepaalde motorvoertuigen die er slechts op speciaal daartoe bestemde plaatsen mogen in- en uitrijden.

De voor de autosnelwegen dienende stationeerstroken alsmede de door de Koning bepaalde toegangswegen zijn aan dezelfde regeling onderworpen.

Artikel 10 van diezelfde wet van 12 juli 1956 luidt als volgt:

“Met het oog op de instandhouding, de fraaiheid en de berijdbaarheid van de weg, zowel als op de mogelijkheid hem te verbreden, kan de Koning, voor de vrije stroken die Hij bepaalt en waarvan de breedte, te rekenen van de grens van de autosnelweg, niet meer dan 30 meter mag bedragen, verordeningen vaststellen betreffende de bouwwerken, beplantingen, afsluitingen, opslagplaatsen, leidingen, luchtinstallaties, alsmede elke wijziging in het reliëf van de bodem, door afgravings- of aanvullingswerken.
Het is verboden, in die stroken aanplakbrieven aan te brengen, borden te plaatsen of op enige andere wijze reclame of publiciteit te voeren. De Minister mag van dit verbod afwijken hetzij ten bate van een openbare dienst, hetzij ten bate van de bedrijven wier installaties en bouwwerken krachtens de in artikel 4, § 2, bepaalde afwijking zijn opgericht. In dit laatste geval mogen de aanplakbrieven, borden en andere reclame- of publiciteitsprocédés niet worden aangebracht dan op de bouwwerken of binnen de grenzen van de installaties waarvoor verlof is verleend.”

Hieraan werd uitvoering gegeven door het besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen, waarvan artikel 1 luidt als volgt:

“De vrije stroken beslaan een breedte van dertig meter aan weerszijden van de grens van het domein van de autosnelweg.
Benevens de rijbanen, de stationeerstroken en de als zodanig gerangschikte toegangswegen, omvat het domein van de autosnelweg, gans het Rijksdomein aan weerszijden van de weg, dat met het oog op de behoeften en voor de dienst van de autosnelweg is ingericht.”

De verwerende partij stelt dat de N49 of E34 het statuut heeft van autosnelweg, en dat voor het gedeelte lopende van Antwerpen tot Maldegem – deel waaraan het bouwperceel is gelegen – reeds bij K.B. van 12 januari 1984 tot indeling van de rijksweg nr. 617 Antwerpen-Maldegem bij de categorie der autosnelwegen werd vastgesteld dat dit een autosnelweg was. Dit besluit werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 15 maart 1984, zodat de verzoeker niet kan voorhouden niet op de hoogte te zijn geweest.

Op grond van de door de tussenkomende partij overgemaakte stukken, in het bijzonder het K.B. van 12 januari 1984 tot indeling van de rijksweg nr. 617 Antwerpen-Maldegem bij de categorie der autosnelwegen (B.S. 15 maart 1984) en het M.B. van 24 oktober 1991 houdende indeling van de gewestweg nr. N 49 (ex-rijksweg 617) Zelzate-Knokke, vak Zelzate-Maldegem, bij de categorie der autosnelwegen (M.B. 8 april 1992) kan worden vastgesteld dat de N49 ter hoogte van de grens tussen Wachtebeke en Zelzate het statuut van autosnelweg heeft verkregen.

Op het bij het K.B. van 12 januari 1984 gevoegde en door de minister van openbare werken geviseerde plan wordt enkel het tracé van de autosnelweg weergegeven, zonder aanduiding van op- en afrittencomplexen.

De vraag is evenwel of het op- en afrittencomplex waaraan het perceel van verzoekende partij paalt, eveneens kan worden beschouwd als behorende tot het domein van de autosnelweg, dan wel of een bijkomende “rangschikking” vereist is.

De verzoekende partij stelt daarbij dat het op- en afrittencomplex als zodanig niet uitdrukkelijk werd ingedeeld tot het domein van de autosnelweg, minstens dat zulk besluit niet in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt is en dus niet tegenwerpbaar is. De verzoekende partij steunt zich

daarbij op de tekst van artikel 1 van de wet van 12 juli 1956 dat het toepassingsgebied ervan bepaalt, en waarin wordt gesteld dat “de door de Koning bepaalde toegangswegen” aan de dezelfde regeling als de autosnelwegen zijn onderworpen. Zij steunt zich tevens op artikel 1 van het K.B. van 4 juni 1958 dat bepaalt dat (enkel) “als zodanig gerangschikte toegangswegen” tot het domein van de autosnelweg behoren, waaronder zij verstaat dat het moet gaan om door de Koning gerangschikte toegangswegen.

De tussenkomende partij beroept zich eveneens op de tekst van artikel 1 van het K.B. van 4 juni 1958, maar interpreteert deze bepaling op een andere wijze. Zij stelt dat, van zodra een weg enkel tot doel heeft om op of van een autosnelweg te rijden en dit ook blijkt uit de feitelijke omstandigheden (bijv. een verkeersbord aan het begin van de autosnelweg), er sprake is van een “zodanig gerangschikte toegangsweg”, zonder dat een afzonderlijk besluit tot “rangschikking” nodig is.

Volgens artikel 1 van het K.B. omvat het openbaar domein van de autosnelweg, aan weerszijden waarvan de vrije stroken een breedte van 30 meter beslaan, ook “de als zodanig gerangschikte toegangswegen”.

De Raad is van oordeel dat deze zinsnede moet worden gelezen in het licht van artikel 1 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut van de autosnelwegen dat het toepassingsgebied bepaalt, en dat stelt dat “de door de Koning bepaalde toegangswegen” aan dezelfde regeling zijn onderworpen dan de ingedeelde autosnelwegen.

Zodoende moet op grond van een samenlezing van de genoemde bepalingen worden besloten dat enkel de als zodanig gerangschikte toegangswegen tot het domein van de autosnelweg behoren, en dat met deze rangschikking de aanduiding door de Koning wordt bedoeld.

De zienswijze van de tussenkomende partij dat de rangschikking van een toegangsweg tot het openbaar domein van de autosnelwegen ook kan blijken uit de *feitelijke* omstandigheden (in het bijzonder het exclusieve gebruik als op- en afrit tot de autosnelweg en de plaatsing van een verkeersbord dat het begin van de autosnelweg aanduidt), is niet verenigbaar met de uitdrukkelijke tekst van de hoger genoemde wettelijke en reglementaire bepalingen die een formele beslissing van de Koning vereist.

De Raad moet vaststellen dat de verwerende noch de tussenkomende partij een behoorlijk bekendgemaakte beslissing van de Koning kan voorleggen waaruit blijkt dat het op- en afrittencomplex in kwestie, waaraan de eigendom van de verzoekende partij paalt, tot het openbaar domein van de autosnelweg behoort. De tussenkomende partij legt wel stukken voor waaruit blijkt dat de N49 ter plaatse tot het domein van de autosnelweg behoort, maar deze indeling heeft volgens het bijgevoegde plan enkel betrekking op de autosnelweg als dusdanig, en niet op het op- en afrittencomplex.

De premisse waarop het ongunstig advies van het Agentschap Wegen en Verkeer van 20 augustus 2010 is gesteund, met name de ligging van het perceel in een zone *non aedificandi* van 30 meter langs de grens van de autosnelweg, mist derhalve feitelijke en juridische grondslag. Het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer werd genomen met schending van artikel 1 en 10 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut van autosnelwegen en artikel 1 van het K.B. van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken de autosnelwegen.

Aangezien de weigeringsbeslissing van de verwerende partij enkel en alleen is ingegeven door het ongunstig advies van het Agentschap Wegen en Verkeer, en de bevoegdheid van verwerende partij gezien dit ongunstig advies een gebonden bevoegdheid betreft, is deze

**Dit arrest werd, ingevolge een cassatieberoep, vernietigd bij arrest
nr. 228.591 van de Raad van State van 30 september 2014.**

weigeringsbeslissing eveneens behept door deze onwettigheid. De bestreden weigeringsbeslissing van de verwerende partij wordt niet gedragen door in rechte en in feite aanvaardbare motieven.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van het Agentschap Wegen en Verkeer is ontvankelijk.
2. Het beroep is onontvankelijk voor zover het gericht is tegen het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer van 25 augustus 2010 (bedoeld wordt 20 augustus 2010).
3. Het beroep is ontvankelijk en gegrond voor zover het gericht is tegen de beslissing van de verwerende partij van 13 januari 2011.
4. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 13 januari 2011, waarbij aan verzoeker de stedenbouwkundige vergunning wordt geweigerd voor het verbouwen van een weekendverblijf (voorstel tot regularisatie) op een perceel gelegen te [REDACTED] en met kadastrale omschrijving [REDACTED].
5. De Raad beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over het beroep van verzoekende partij en dit binnen een termijn van drie maanden te rekenen vanaf de betekening van dit arrest.
6. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 175 euro, ten laste van de verwerende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting op 29 oktober 2013, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, achtste kamer, samengesteld uit:

Pieter Jan VERVOORT, voorzitter van de achtste kamer,

met bijstand van

Eddie CLYBOUW, griffier.

De griffier,

De voorzitter van de achtste kamer,

Eddie CLYBOUW

Pieter Jan VERVOORT