

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

## ARREST

nr. RvVb/A/1516/0167 van 27 oktober 2015  
in de zaak 1314/0324/SA/4/0286

*In zake:*

1. de heer **Peter FORCEVILLE**
2. mevrouw **Monique DOCKX**
3. de heer **Andy DE JONG**
4. de heer **Ed WORMS**
5. de heer **Ward PUTTEMANS**

bijgestaan en vertegenwoordigd door:  
advocaat Stijn VERBIST  
kantoor houdende te 2000 Antwerpen, Graaf van Hoornestraat 51  
waar woonplaats wordt gekozen

*verzoekende partijen*

*tegen:*

de **GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR** van het  
Agentschap Ruimte en Erfgoed, afdeling Vlaams-Brabant

bijgestaan en vertegenwoordigd door:  
advocaat Michel VAN DIEVOET  
kantoor houdende te 1000 Brussel, Wolstraat 56  
waar woonplaats wordt gekozen

*verwerende partij*

*Tussenkomen  
de partij:*

de nv **WATERWEGEN EN ZEEKANAAL**

bijgestaan en vertegenwoordigd door:  
advocaten Sven VERNAILLEN en Joris GEENS  
kantoor houdende te 2018 Antwerpen, Mechelsesteenweg 27  
waar woonplaats wordt gekozen

---

### I. VOORWERP VAN DE VORDERING

De vordering, ingesteld met een aangetekende brief van 17 januari 2014, strekt tot de schorsing van de tenuitvoerlegging en vernietiging van de beslissing van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van het Agentschap Ruimte en Erfgoed, afdeling Vlaams-Brabant van 29 november 2013 waarbij aan de tussenkomen partij een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het bouwen van een beweegbare brug over het kanaal Leuven-Dijle ten behoeve van gemotoriseerd verkeer.

De bestreden beslissing heeft betrekking op een perceel gelegen te 3150 Haacht, Kruineikestraat en met als kadastrale omschrijving afdeling 2, sectie A en sectie B.

## **II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING**

1.

Met een arrest nr. S/2014/0131 van 23 september 2014 werd de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing verworpen en de behandeling van de vordering tot vernietiging toegewezen aan de vierde kamer.

Het schorsingsarrest van 23 september 2014 met nummer S/2014/0131 is aan de verzoekende partijen betekend met een aangetekende brief van 2 oktober 2014.

De verzoekende partijen hebben met een aangetekende brief van 6 oktober 2014 tijdig een verzoek tot voortzetting ingediend overeenkomstig artikel 4.8.19, tweede lid VCRO.

2.

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

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare terechtzitting van 7 juli 2015, waar de vordering tot vernietiging werd behandeld.

Kamervoorzitter Nathalie DE CLERCQ heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Pieter THOMAES die loco advocaat Stijn VERBIST verschijnt voor de verzoekende partijen, advocaat Filip VAN DIEVOET die loco advocaat Michel VAN DIEVOET verschijnt voor de verwerende partij, en advocaat Joris GEENS 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 het Besluit van de Vlaamse Regering van 13 juli 2012 houdende de rechtspleging voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen (Procedurebesluit) zijn toegepast.

De uitdrukkelijke verwijzingen in dit arrest naar artikelen van de VCRO en van het Procedurebesluit hebben betrekking op de tekst van deze artikelen, zoals zij golden op het ogenblik van het instellen van de voorliggende vordering.

## **III. TUSSENKOMST**

De nv WATERWEGEN EN ZEEKANAAL verzoekt met een aangetekende brief van 26 mei 2014 om in het geding te mogen tussenkomen.

De voorzitter van de derde kamer heeft met een beschikking van 3 juni 2014 de tussenkomende partij toegelaten om tussen te komen in de debatten betreffende de vordering tot schorsing en vernietiging en de tussenkomende partij verzocht om een afschrift van de akte van aanstelling van de organen over te maken aan de Raad en dit ten laatste op het tijdstip van de zitting waarop de vordering tot schorsing wordt behandeld.

De tussenkomende partij heeft de gevraagde stukken tijdig bezorgd.

Uit het dossier blijkt dat het verzoek tot tussenkomst tijdig en regelmatig is ingesteld. Er worden geen excepties opgeworpen.

#### IV. FEITEN

Op 10 mei 2013 (datum van het ontvangstbewijs) dient de tussenkomende partij bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“de bouw van een beweegbare brug over het kanaal Leuven-Dijle ten behoeve van gemotoriseerd verkeer”*.

Het perceel is volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 7 april 1977 vastgestelde gewestplan ‘Leuven’, gelegen in een gebied voor bestaande waterwegen.

De verwerende partij beslist op 25 juli 2013 dat de aanvraag volledig en ontvankelijk is, waarbij onder meer wordt overwogen:

“ ...

*In navolging van het Besluit van de Vlaamse Regering van 1/03/2013 (BS 29/04/2013) dient er voor de aanvraag een project MER-screening te gebeuren (bijlage III bij het project-m.e.r.-besluit). Een screeningsnota maakt deel uit van het aanvraagdossier. Er wordt ingegaan op de disciplines waterkwaliteit- en kwantiteit, grondwater, mens (mobiliteit), natuur en landschap. Uit de projectscreening kan geconcludeerd worden dat met de bouw van de beweegbare brug geen significante milieueffecten te verwachten zijn in de huidige opstelling en rekening houdende met de reeds voorzien maatregelen en dat bijgevolg de opmaak van een MER niet nodig is.”*

...”

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 20 augustus 2013 tot en met 18 september 2013, dient de eerste verzoekende partij een bezwaarschrift in.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Haacht brengt op 18 september 2013 een gunstig advies uit.

De verwerende partij beslist op 29 november 2013 een stedenbouwkundige vergunning te verlenen. De verwerende partij motiveert haar beslissing als volgt:

“ ...

#### **HET OPENBAAR ONDERZOEK**

...

*Bespreking van het bezwaar:*

*Het betreft aanpassingswerken aan of in de buurt van een bestaande brug voor het kanaal dat beheerd wordt door nv. Waterwegen en Zeekanaal; deze werken staan dan ook rechtstreeks in relatie tot het beheer en zijn de bevoegdheid van de kanaalbeheerder; ook voor watergebonden activiteiten kan een ontsluitingsweg noodzakelijk zijn; de watergebondenheid is belangrijk maar kan nooit volledig gerealiseerd worden zonder ontsluitingsmogelijkheden voor gemotoriseerd verkeer.*

*Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan werd bij besluit van 20 september 2012 door de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant definitief goedgekeurd.*

*Een gemeentelijk of ander RUP is niet noodzakelijk voor deze werken; het betreft hier kleine wijzigingen ten opzichte van de bestaande bestemmingen waarbij in deze stedenbouwkundige vergunning wordt gebruik gemaakt van het uitvoeringsbesluit inzake de “werken van algemeen belang” (zie hoger) om in (zeer) beperkte mate af te wijken*

van de voorziene bestemming(en) om redenen van openbaar nut.

De voorgestelde werken worden uitgevoerd binnen het bestaande, gemeentelijke openbaar domein en/of op gronden die eigendom zijn van Waterwegen en Zeekanaal N.V.. De herinrichting van de bestaande openbare wegenis aan de waterweg, gebaseerd op hedendaagse inzichten inzake verkeersdoorstroming en –veiligheid, brengt de goede ruimtelijke ordening van de plaats zeker niet in het gedrang. De beslissing van de gemeenteraad van 24 september 2012 betreffende het gewijzigde tracé van de Zuidoost/Kruinelkenstraat geldt hier als voorafgaande beslissing van de gemeenteraad.

Inzake de ontsluiting en het alternatievenonderzoek daaromtrent werden meerdere alternatieven onderzocht in een werkgroep onder leiding van de provincie Vlaams-Brabant. In opdracht van de provincie Vlaams-Brabant voerde de nv. Waterwegen en Zeekanaal verder onderzoek uit naar die ontsluitingsalternatieven en onderzocht daarbij ook de impact op de mobiliteit. In het verslag van het overleg van 29 maart 2010 opgemaakt door de provincie Vlaams-Brabant wordt definitief gekozen voor een ontdubbelde Kruineikenbrug. Deze tweede brug maakt het mogelijk om de verkeersknoop op te lossen aan de huidige Kruineikenbrug waar nu het fietsverkeer nog onbeschermd in interactie komt met vrachtverkeer en autoverkeer.

De impact op de omgeving voor deze specifieke aanvraag is beperkt omdat het hier aanpassingswerken aan een bestaande brug en in de buurt van deze brug betreft met de aanleg van een verkeersknooppunt en fietstunnels. De werken wensen de situatie voor de fietsers opmerkelijk te verbeteren; de impact op de omgeving is dan ook te verantwoorden vanuit de wens om een verbeterde mobiliteitssituatie voor de zwakke weggebruiker te creëren.

Het onderzoek naar de ontsluitingsalternatieven werd geleid door de provincie Vlaams-Brabant. Deze aanvraag is ook niet in strijd met het provinciaal ruimtelijk structuurplan. Het streefdoel is het om bestaande bedrijvenszones te optimaliseren, maar ook nieuwe bedrijventerreinen kunnen ontwikkeld worden. Deze werken kaderen zowel in de optimalisering van de ontsluiting van een bestaande bedrijvenszone en hebben daarbij het doel de verkeersveiligheid voor vooral fietsers sterk te verbeteren.

Ten slotte bevat het bezwaarschrift ook een verwijzing naar een project of procedure inzake een afvalenergiecentrale te Haacht. Dit dossier staat niet in relatie tot deze aanpassingswerken aan een bestaande brug over het kanaal ter hoogte van Tildonk en omgevingswerken aan het kanaal. Deze aanvraag wil voor de bestaande verkeersknoop met conflicten tussen voornamelijk bestaand vrachtwagenverkeer en fietsers een oplossing bieden.

...

#### **BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING**

Deze beoordeling - als uitvoering van art. 1.1.4 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling en met oog voor de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen - houdt rekening met de volgende criteria als uitvoering van art. 4.3.1. van de codex:

- de functionele inpasbaarheid is optimaal vermits het hier gaat over een nieuwe brug over het kanaal in relatie tot het functioneren van het kanaal en haar randactiviteiten. Deze nieuwe brug is onderdeel van een ruimere visie om de verkeersknoop die nu heerst op deze site te helpen ontwarren. Daarbij is het belangrijkste doel het verhogen van de verkeersveiligheid van de talrijke voetgangers en vooral fietsers die voornamelijk scholieren betreft van de nabijgelegen scholen.
- daarbij worden in functie van de ontsluiting van de bestaande industriegebieden de verkeersstromen gescheiden zodat voor de talrijke fietsers hier een veilig en

- volledig gescheiden parcours ontstaat. De mobiliteitsimpact is dan ook gunstig.*
- *de schaal is aangepast aan de omgeving vermits het hier een nieuwe beweegbare brug betreft in de onmiddellijke nabijheid van een reeds bestaande beweeglijke brug over het kanaal.*
  - *Visueel-vormelijke elementen zijn door deze aanleg van een nieuwe brug in overeenstemming met de onmiddellijke omgeving van het kanaal. De aanleg stemt overeen met de doelstellingen en vorm van het kanaal.*
  - *cultuurhistorische aspecten kunnen eventueel worden gedetecteerd en zijn onderworpen aan de vondstmeldingsplicht.*
  - *het bodemreliëf wordt in deze aanvraag niet fundamenteel gewijzigd.*
  - *hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen: voorliggend project wenst op de eerste plaats de veiligheid voor de fietsers (en voetgangers) sterk te verbeteren.*

...

Dit is de bestreden beslissing.

## **V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging**

Uit het dossier blijkt dat de vordering tijdig en regelmatig is ingesteld. Er worden geen excepties opgeworpen.

## **VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT Vernietiging**

### **A. Eerste middel**

In dit middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van artikel 2 en 4 van de Europese Richtlijn 2011/92/EU van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, in samenlezing met artikel 2 van het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004, zoals gewijzigd bij besluit van de Vlaamse regering van 1 maart 2013 inzake de nadere regels van de project-MER-screening, in het bijzonder bijlage III, art 10, e).

De verzoekende partijen zetten in essentie uiteen dat de aanvraag valt binnen rubriek 10 e) "aanleg van wegen" van de bijlage III bij het project-MER Besluit en rubriek 10 (e) en dat de bestreden beslissing niet door een MER-screening werd voorafgegaan, noch een milieueffectenrapport is opgemaakt om het voorwerp van de aanvraag te toetsen op het ontstaan van al dan niet mogelijk aanzienlijke milieueffecten door het uitvoeren van het project.

De verwerende partij, daarin gevolgd door de tussenkomende partij, verwijst naar de screeningsnota die werd gevoegd bij de aanvraag.

In hun wederantwoordnota voegen de verzoekende partijen niets toe.

### *Beoordeling door de Raad*

Het wordt niet betwist dat de bouw van de brug over het kanaal Leuven-Dijle kan beschouwd worden als een project in de zin van bijlage III van het project-MER-besluit.

Het administratief dossier bevat de project-MER-screeningsnota (stuk 1d) die bij de aanvraag is gevoegd. De nota betreft het project zoals omschreven in de aanvraag, met name de bouw van een beweegbare brug over het kanaal Leuven-Dijle te Tildonk ten behoeve van het gemotoriseerd verkeer.

Zoals reeds aangegeven in de feiten uiteenzetting heeft de verwerende partij in haar beslissing van 25 juli 2013 geoordeeld dat er geen schadelijke milieueffecten te verwachten zijn en er geen project-MER diende te worden opgesteld.

Het eerste middel mist feitelijke grondslag.

## **B. Tweede middel**

### *Standpunt van de partijen*

In dit middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen en van het motiveringsbeginsel als beginsel van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partijen zetten in essentie uiteen dat de eerste verzoekende partij tijdens het openbaar onderzoek heeft aangevoerd dat het aangevraagd project verplicht tot de opmaak van een milieueffectenrapport of MER-screening en dat dit niet is gebeurd, maar op dit bezwaar niet werd geantwoord en dat in de bestreden beslissing “met geen woord gerept wordt over enige milieueffecten die het volledige project hebben op de omgeving”.

De verwerende partij repliceert dat een bezwaar dat overduidelijk feitelijke grondslag mist niet op formele wijze moet beantwoord worden in de uiteindelijke vergunning en dat de verzoekende partijen geen belang hebben bij het middel aangezien de MER-screening deel uitmaakt van het administratief dossier.

De tussenkomen partij stelt dat een bestuur niet verplicht is alle door de partijen aangevoerde feitelijke en juridische argumenten te beantwoorden, dat de verwerende partij zich uitdrukkelijk heeft uitgesproken over de project-MER-screeningsnota waardoor het bezwaar minstens impliciet wordt weerlegd en dat de verzoekende partijen geen belang hebben bij het aanvoeren van het middel omdat het bezwaar feitelijke grondslag mist.

In hun wederantwoordnota voegen de verzoekende partijen niets toe.

### *Beoordeling door de Raad*

1.

De artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen bepalen dat elke eenzijdige rechtshandeling met individuele strekking die uitgaat van een bestuur en beoogt rechtsgevolgen te hebben voor één of meer bestuurden of voor een ander bestuur, in de akte de juridische en feitelijke overwegingen moet vermelden die aan de beslissing ten grondslag liggen, en dat deze afdoende moeten zijn.

Een vergunningsbesluit moet derhalve duidelijk en op afdoende wijze de redenen opgeven waarop het vergunningverlenend bestuursorgaan haar beslissing steunt.

De formele motiveringsplicht heeft tot doel de betrokkenen een zodanig inzicht in de motieven van de beslissing te verschaffen, opdat zij in staat zijn om te oordelen of het zin heeft zich tegen die beslissing te verweren.

2.

Met de verzoekende partijen moet vastgesteld worden dat de bestreden beslissing geen enkele overweging bevat met betrekking het al dan niet MER-plichtig zijn van het aangevraagd project.

Het gegeven dat bij de aanvraag een MER-screeningsnota is gevoegd en dat de verwerende partij in een van de bestreden beslissing afzonderlijke beslissing heeft geoordeeld over de screeningsnota en besloten dat er geen noodzaak is tot het opstellen van een milieueffectenrapport, doet geen afbreuk aan deze vaststelling.

Anders dan de verwerende partij en de tussenkomenende partij voorhouden, hebben de verzoekende partijen belang bij een inzicht in de motieven van verwerende partij omtrent de MER-plicht van het aangevraagde.

Het tweede middel is in de aangegeven mate gegrond.

### **C. Derde middel**

#### *Standpunt van de partijen*

In dit middel roepen de verzoekende partijen de schending in van artikel 4.7.26, §1 en §3 VCRO.

De verzoekende partijen zetten uiteen dat een MER-screening had moeten gebeuren of een MER had moeten worden opgemaakt en dat in dergelijk geval niet de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar bevoegd is om de vergunning af te leveren, doch wel de Vlaamse Regering of de gedelegeerde stedenbouwkundig ambtenaar. Bovendien bepaalt artikel 4.7.26 § 3 dat de vergunningverlenende overheid in de vergunningsbeslissing een uitspraak moet doen over de MER-plicht, indien deze toets zich niet in het dossier bevindt.

De verwerende partij repliceert in hoofddorde dat de verzoekende partijen geen belang hebben bij het derde middel aangezien de heer Bert Foucart, die de bestreden beslissing als gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar heeft ondertekend, eveneens is aangeduid als gedelegeerd stedenbouwkundig ambtenaar met een ministerieel besluit 22 mei 2013, in werking getreden op 10 mei 2013, en dit voor een termijn van één jaar. In ondergeschikte orde stelt de verwerende partij het volgende:

“ ...

*In tegenstelling tot wat de verzoekende partijen beweren, volgt uit deze bepaling niet dat, van zodra er verplichtingen zouden bestaan inzake milieueffectenrapportage, de Vlaamse regering of de gedelegeerd stedenbouwkundig ambtenaar exclusief bevoegd zijn voor het afleveren van de vergunning.*

*Artikel 4.7.26, §1 VCRO bepaalt duidelijk dat de Vlaamse regering of de gedelegeerd stedenbouwkundige ambtenaar bevoegd zijn “voor zover het aangevraagde onderworpen is aan de verplichting tot het opmaken van een milieueffectrapport”. Het ‘opmaken van een milieueffectenrapport’ kan niet zonder meer gelijk worden gesteld met verplichtingen inzake milieueffectenrapportage. Enkel indien voor de aanvraag effectief een milieueffectenrapport moet worden opgemaakt, zijn de bovenvernoemde overheden bevoegd.*

*Het is daarom dat artikel 4.7.26, §3, in fine VCRO bepaalt dat, indien de overheid van oordeel is dat er een milieueffectenrapport moet worden opgesteld, de aanvraagde vergunning moet worden geweigerd.*

*Een verdere indicatie voor deze stelling kan worden gevonden in de recente wijziging van het VCRO, meer bepaald door artikel 62 van het decreet van 04.04.2014 (houdende wijziging van diverse decreten met betrekking tot de ruimtelijke ordening en het grond- en pandenbeleid) waarbij - mede als gevolg van de opheffing van de figuur van de gelegeerd stedenbouwkundige ambtenaar - de taken van deze ambtenaar worden toevertrouwd aan de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar. In de memorie van toelichting bij het ontwerp van decreet wordt hierover als volgt overwogen:*

*Artikel 4.7.26, VCRO, bevat de procedureregeling voor wat betreft de bijzondere procedure. De bevoegdheid van de gedelegeerde stedenbouwkundige ambtenaar wordt opgeheven waardoor de vergunning binnen de bijzondere procedure wordt afgeleverd door de Vlaamse Regering of de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar. Hierdoor vervalt de onderscheiden behandeling naargelang het al dan niet MER-plichtig karakter van het aangevraagde project (MER: milieueffectrapport).*

*Parl. St. VI. R. 2013-2014, nr. 2371/1, 44*

*Ook uit de libellering van de memorie van toelichting blijkt duidelijk dat voordien enkel projecten waarvoor effectief een milieueffectenrapport moest worden opgesteld onder de exclusieve bevoegdheid van de Vlaamse regering of de gedelegeerd stedenbouwkundige ambtenaar vielen.*

*Overigens, indien men de redenering van de verzoekende partijen zou volgen, zou dit, gelet op de criteria van bijlage III van het besluit van 10.12.2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, betekenen dat de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar bijna nooit bevoegd is om een vergunning binnen de bijzondere procedure af te leveren. Infrastructuurprojecten - onafgezien van hun grootte - zoals de aanleg van wegen, trams, boven- en ondergrondse spoorwegen, rioolwaterzuiveringsinstallaties, enz... zouden in een dergelijke hypothese steeds tot de exclusieve bevoegdheid van de Vlaamse regering of de gedelegeerd stedenbouwkundig ambtenaar vallen, wat duidelijk niet de bedoeling is geweest van de decreetgever. Enkel indien er een volledig milieueffectenrapport moet worden opgesteld, zijn deze overheden exclusief bevoegd. De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar kan bijgevolg oordelen over een vergunningsaanvraag indien er sprake is van een ontheffing of indien er sprake is van een zogenaamde Mer-screening, zoals in casu.*

*...*

De tussenkomende partij stelt dat uit artikel 4.7.26 VCRO niet blijkt dat de Vlaamse regering of de gedelegeerd ambtenaar een vergunning dient af te leveren ingeval een project-MER-screeningsnota werd opgemaakt, dat een project-MER-screeningsnota werd ingediend en geen project-MER zodat het derde middel feitelijke en juridische grondslag mist en dat de screeningsnota ontvankelijk en volledig werd bevonden met een schrijven van 25 juli 2013.

In hun wederantwoordnota voegen de verzoekende partijen niets toe.



## Beoordeling door de Raad

1.

Los van de vraag naar het belang van de verzoekende partijen bij het aanvoeren van het middel, moet vastgesteld worden dat het middel, in de mate dat de schending wordt aangevoerd van artikel 4.7.26, § 1 VCRO, steunt op - zoals blijkt uit de bespreking van het eerste middel - de foutieve veronderstelling dat de aanvraag niet gepaard is gegaan met de opmaak van een milieueffectenrapport of MER-screening.

2.

Artikel 4.7.26, § 3 VCRO, zoals gewijzigd bij decreet van 23 maart 2012 en bij decreet van 1 maart 2013, luidt als volgt:

*“§3. Het vergunningverlenende bestuursorgaan of zijn gemachtigde onderzoekt of een vergunningsaanvraag ontvankelijk en volledig is. Een vergunningsaanvraag is ontvankelijk en volledig indien voldaan is aan de krachtens §5 bepaalde ontvankelijkheidsvereisten en de dossiergegevens een onderzoek ten gronde toelaten.*

*Het resultaat van het ontvankelijkheids- en volledigheidsonderzoek wordt per beveiligde zending aan de aanvrager verstuurd, binnen een ordetermijn van dertig dagen, ingaand de dag na deze waarop de aanvraag werd ingediend. Bij gebreke hieraan wordt de procedure voortgezet. In dat geval doet de vergunningverlenende overheid uitdrukkelijk uitspraak in haar beslissing of er een milieueffectrapport over het project moet worden opgesteld. Zo ja, dan weigert ze de aangevraagde vergunning toe te kennen.”*

Anders dan de verzoekende partijen voorhouden volgt uit deze bepaling niet dat de verwerende partij “in de vergunningsbeslissing” een uitspraak moet doen over de MER-plicht. De bepaling betreft integendeel enkel het onderzoek en de beslissing van het “vergunningverlenende bestuursorgaan of zijn gemachtigde” omtrent de ontvankelijkheid en de volledigheid van de aanvraag.

3.

Het middel is ongegrond.

### D. Vierde middel

#### *Standpunt van de partijen*

In dit middel roepen de verzoekende partijen de schending in van artikel 2 en 45 van het Gemeentedecreet, van artikel 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen, en van het motiveringsbeginsel als beginsel van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partijen zetten uiteen:

“ ...

*Doordat de bestreden beslissing niet wordt voorafgegaan door een gemeenteraadsbeslissing betreffende de zaak der wegen, en aldus de bestreden beslissing zelf een beslissing is over de zaak der wegen en verkeerdelijk motiveert door te verwijzen naar het gemeenteraadsbesluit d.d. 24 september 2012;*

...

*De voorliggende stedenbouwkundige vergunningsaanvraag schendt art. 2 en 42 van het Gemeentedecreet in die zin dat voorafgaandelijk aan vergunnen van de constructie van fietstunnels en een wijziging van het wegtracé, geen gemeenteraadsbesluit werd genomen door de Gemeenteraad van de Gemeente Haacht tot het heraanleggen, verbreden en wijzigen van het tracé van deze wegen, in het bijzonder wat betreft de brug, die middels de bestreden beslissing wordt vergund.*

*Nergens in het gemeenteraadsbesluit d.d. 24 september 2012 (stuk 9) wordt de melding gemaakt van de brug die dient te worden aangelegd, terwijl een brug uiteraard een weg over het kanaal inhoudt en waarover de gemeenteraad voorafgaand dient te beslissen.*

*Zoals men kan lezen in de gemeenteraadsbeslissing d.d. 24 september 2012 handelt dit besluit enkel over het voorstel aan de deputatie van Vlaams Brabant voor het wijzigen van het tracé van Buurtwegen nr. 1, 3 en 12. Nergens is sprake van de brug, die overigens niet het statuut van buurtweg heeft.*

*Sterker nog, in een email d.d. 15 januari 2014 bevestigt (stuk 10) bevestigt de provincie Vlaams Brabant dat de Deputatie geen definitief besluit heeft genomen ter goedkeuring om de buurtwegen daar te verleggen, op voorstel van de gemeenteraad.*

*In de zin dat de bestreden beslissing verwijst naar voormeld gemeenteraadsbesluit op de vergunning van de brug hierop te baseren is de bestreden vergunning onwettig en schendt zij ook het motiveringsbeginsel en artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet.*

*In een recent arrest van de Raad van State wordt opnieuw benadrukt dat de gemeenteraad zich met de nodige ernst en zorgvuldigheid moet kunnen kwijten van de haar decretaal toegewezen taak om de 'zaak van de wegen' te beoordelen.*

*...*

*In dit arrest benadrukt de Raad van State nogmaals de bevoegdheid van de gemeenteraad om zich ook in stedenbouwkundige vergunningendossiers van of met wegeaanleg uit te spreken over het tracé en de uitrusting hiervan. Artikel 4.2.17 §2 VCRO vermeldt deze bevoegdheid immers enkel bij verkavelingsaanvragen. De RvS verwijst hiervoor naar de artikelen 2 en 42 van het gemeentedecreet die de gemeenteraad de volheid van bevoegdheid geven voor aangelegenheden van gemeentelijk belang, waaronder de aanleg van nieuwe verkeerswegen, en de tracéwijziging, verbreding of opheffing ervan.*

*...*

*In casu is voor de aanleg van een brug en de hiermee gepaard gaande wijziging van de bestaande gemeentewegen een besluit van de Gemeenteraad vereist, hetgeen een bijkomende beoordeling vergt van de overheid (in casu de Gemeenteraad). Uit de vergunningsaanvraag blijkt niet dat de Gemeenteraad van de Gemeente Haacht voorafgaandelijk een Gemeenteraadsbesluit heeft genomen inzake de zaak van de wegen, met name inzake de toevoeging van de nieuwe brug in het gemeentelijk wegennet. Nochtans is de Gemeenteraad, net zoals inzake de buurtwegen, verplicht om zich voorafgaandelijk uit te spreken over de zaak der gemeentewegen.*

*Wanneer voormelde rechtsleer en rechtspraak wordt toegepast op huidige casus blijkt dat over een afstand van honderden meters stedenbouwkundige vergunningen worden verleend waarbij het tracé, de kruispunten, de fietspaden, de voetpaden, etc. van een bestaande openbare wegenis ingrijpend worden gewijzigd en / of verbreed én een nieuw wegtracé wordt gecreëerd zonder dat een voorafgaandelijk goedkeuringsbesluit van de gemeenteraad voorligt.*

*In de stedenbouwkundige vergunning voor deelproject 3 wordt immers enkel verwezen naar “de beslissing van de gemeenteraad van 24 september 2012 betreffende het gewijzigd tracé van de Zuidoost/Kruineikestraat”.*

*Kortom, het openbaar domein wordt in Haacht op een belangrijke verkeersas en op verschillende type van wegen, zeer ingrijpend gewijzigd zonder dat de gemeenteraad voor deelproject 3 voorafgaandelijk haar goedkeuring verleende terwijl dit uitdrukkelijk tot haar decretaal takenpakket behoort. De bestreden beslissing is dan ook duidelijk genomen met machtoverschrijding omdat de verwerende partij niet bevoegd is in deze materie.*

*...*

De verwerende partij repliceert:

*“ ...*

*De bestreden beslissing overweegt in het kader van de behandeling van het enige bezwaarschrift onder meer als volgt:*

*...*

*Op 24.09.2012 heeft de gemeenteraad inderdaad een beslissing genomen waaruit blijkt dat zij akkoord is met de voorgestelde wijzigingen aan de buurtwegen nrs. 1, 3 en 12 (stuk 8.c).*

*Uit de Atlas der buurtwegen (stuk 8.a) blijkt inderdaad dat de wijzigingen betrekking hebben op deze buurtwegen (digitale versie raadpleegbaar op de website van de provincie Vlaams-Brabant).*

*...*

*De nieuwe brug maakt daarbij integraal deel uit van de wijziging van de buurtwegen aangezien zij een verbinding is tussen de buurtwegen met de nrs. 1 & 3 en de buurtweg met het nummer 12. Het betreft immers niet de aanleg van een nieuwe (gewone) gemeenteweg maar wel degelijk de doortrekking van een buurtweg over het kanaal.*

*Gelet op het feit dat het in casu buurtwegen betreft zijn de procedures van toepassing die zijn voorzien in de artikelen 27, 28 en 28bis van de buurtwegenwet. Het initiatief om de buurtwegen te wijzigen wordt daarbij genomen door de gemeente, de provincie neemt de eigenlijke beslissing met een mogelijke beroepstrap bij de Vlaamse regering.*

*Gelet op het feit dat de buurtwegenwet een bijzondere wet is ten opzichte van het gemeentedecreet, in het bijzonder de artikelen 2 en 42, moet worden vastgesteld dat, wanneer de buurtwegenwet van toepassing is, de bepalingen uit het gemeentedecreet geen toepassing vinden, en dit conform het adagium *lex specialis derogat legi generali*. Het valt immers niet in te zien waarom de gemeenteraad een beslissing over de zaak van de wegen zou moeten nemen indien zij, zoals in casu (stuk 8.c), zich reeds akkoord heeft verklaard met de wijziging in het kader van de buurtwegenwet.*

*Ten overvloede – gelet op het feit dat de verzoekende partijen hieromtrent geen juridische argumenten aanbrengen - merkt de verwerende partij op dat volgens recente rechtspraak van de Raad van State de afwezigheid van een voorafgaandelijke beslissing inzake buurtwegen geen aanleiding mag geven tot het weigeren van de vergunning, en dit op grond van het beginsel van de scheiding en de onafhankelijkheid van de administratieve beleidsdomeinen.*

*R.v.St. nr. 223.124, 8 april 2013, la commune de Doische, bladzijde 5.*

*Het middel mist op dit punt bijgevolg juridische grondslag.*

*Voor zover de verzoekende partijen de voormelde motivering van de bestreden beslissing bekritisieren, moet gelet op het voorgaande, worden vastgesteld dat dit een kritiek op een overtollig motief betreft. Er was immers geen voorafgaandelijke beslissing van de gemeenteraad vereist conform de artikelen 2 en 42 van het gemeentedecreet, zodat de bestreden beslissing op dit punt geen aanvullende motivering moet bevatten.*

*...*

De tussenkomende partij stelt:

*“ ...*

*68. In casu diende de gemeenteraad zich niet uit te spreken over “de zaak van de wegen” overeenkomstig artikel 2 en 42 van het Gemeentedecreet (het betrof een stedenbouwkundige vergunning) daar het hier niet gaat om de aanleg van een nieuwe weg, noch een tracéwijziging, verbreding of opheffing van bestaande gemeentelijke verkeerswegen.*

*69. Verzoekende partijen verwijzen in deze naar het gemeenteraadsbesluit van 24 september 2012, doch dit heeft zoals ze dit zelf aanhaalt, geen betrekking op de bouw van de brug over het kanaal Leuven-Dijle.*

*70. Integendeel, de bouw van de beweegbare brug ca. 85 m stroomopwaarts van de Kruineikebrug behelst het herstel van een reeds eerder bestaande toestand.*

*71. Nog geen dertig jaar geleden stond op de plaats waar men de beweegbare brug gaat bouwen een klapbrug.*

*72. De gemeenteraad hoefde zich geenszins uit te spreken over “de zaak van de wegen” aangezien niet alleen het gewestplan, maar ook vele andere publieke kaarten (o.m. de Vlaamse hydrografische Atlas) de vroegere situatie aantonen. Op deze kaarten staat de huidige Kruineikebrug zelfs niet ingetekend. De hernieuwde beweegbare brug komt op dezelfde locatie als de (reeds afgebroken) brug die heden ingetekend staat op de Atlas der Buurtwegen.*

*73. De bouw van de brug heeft betrekking op de bestaande brug die niet (meer) feitelijk doch juridisch nog wel bestaat. Dit blijkt uit verscheidene kaarten waarbij bijzondere aandacht moet worden besteed aan de Atlas der Buurtwegen die aangeeft waar bepaalde wegen gesitueerd zijn.*

*...*

*74. Voorgaande toont aan dat de gemeenteraad geen beslissing betreffende “de zaak van de wegen” had moeten nemen aangezien de bouw van de beweegbare brug over het kanaal Leuven- Dijle geen aanleg behelst van een nieuwe weg, noch een tracéwijziging, verbreding of opheffing van bestaande gemeentelijke verkeerswegen.*

*75. Het gaat om de veruitwendiging van een in het verleden bestaande feitelijke en nog steeds bestaande juridische toestand die reeds op kaart is vastgelegd.*

*76. Het vierde middel is dan ook ongegrond en dient te worden verworpen omwille van het feit dat wordt vertrokken van de verkeerde premisse aangezien er geen nieuwe wegenis wordt aangelegd.*

*...”*

In hun wederantwoordnota dupliceren de verzoekende partijen nog:

“ ...

*Vooreerst weze herhaald dat bezwaarlijk kan worden volgehouden dat er geen nieuwe wegenis wordt gecreëerd nu er een volledig nieuwe verkeersafwikkeling wordt gecreëerd met inbegrip van onder meer een volstrekt nieuwe wegverbinding die over een nieuw te bouwen brug loopt. Alleszins blijkt dat er in casu minstens een wijziging aan het bestaande wegentracé wordt aangebracht die een voorafgaandelijke goedkeuring van de gemeenteraad vereist. Een goedkeuringsbeslissing die niet voorligt.*

*In het voormeld citaat uit het verslag namens de Commissie bij het voorstel van decreet wordt opnieuw bevestigd dat de bevoegdheid van de gemeenteraad inzake het tracé der wegen niet is beperkt tot nieuwe wegen, maar evenzeer geldt voor de wijziging van bestaande wegen.*

*De gemeenteraad van Haacht diende zich dus voorafgaandelijk uit te spreken. Hetgeen niet gebeurde.*

9. *Verzoekers nemen akte van het feit dat de NV Waterwegen en Zeekanaal op pag. 26 van haar schriftelijke uiteenzetting toegeeft dat het gemeenteraadsbesluit van 24 september 2012 geen betrekking heeft op het tracé der wegen van deze brug. Dit staat dan alvast in schril contrast met hetgeen het bestreden besluit vermeldt: "de beslissing van de gemeenteraad van 24 september 2012 betreffende het gewijzigd tracé van de Zuideijk/Kruineikestraat geldt hier als voorafgaande beslissing van de gemeenteraad". Het bestreden besluit is dus ook volgens de NV Waterwegen en Zeekanaal met zekerheid aangetast door een inbreuk op de motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel.*

*De hierna volgende verwijzing van de NV Waterwegen en Zeekanaal naar het bestaan van een "oude klapbrug" ter vergoelijking van het feit dat de gemeenteraad geen voorafgaand besluit moest nemen inzake het tracé der wegen, is ter zake ook niet dienend. Van het bestaan van deze "oude klapbrug" wordt, op een aantal historische plannen na, geen enkel bewijs voorgebracht. Is deze klapbrug effectief ooit gebouwd? Lag deze op de op de plannen ingetekende locatie of vormt dit de voorloper van de bestaande Kruineikebrug? De NV Waterwegen en Zeekanaal legt vreemd genoeg als beheerder van het kanaal geen enkele stuk neer waaruit blijkt dat deze brug ooit bestaan heeft. Twijfel die bevestigd wordt op pag. 10 van de antwoordnota van verwerende partij waar deze klapbrug op een historische kaart ontbreekt.*

*Alleszins kan niet ontkend worden dat deze brug al decennialang niet meer bestaat. Vanuit deze optiek kan dan ook niet aanvaard worden dat de voorafgaandelijke goedkeuring van de gemeenteraad voor de creatie van een zeer belangrijk nieuw wegentracé, minstens wijziging ervan, kan gebaseerd worden op het zelfs niet aangetoonde historische bestaan van qua verkeersimpact compleet onvergelykbare klapbrug die reeds decennialang niet meer bestaat. Volgens de logica van de NV Waterwegen en Zeekanaal vormt de atlas van graaf De Ferraris voortaan een rechtsgrondslag voor elk ruimtelijk initiatief.*

*Dit standpunt van de NV Waterwegen en Zeekanaal staat bovendien in schril contract met de uitleg van verwerende partij die wel van mening is dat "de beslissing van de gemeenteraad van 24 september 2012 betreffende het gewijzigd tracé van de Zuideijk/Kruineikestraat geldt als voorafgaande beslissing van de gemeenteraad". Een van deze buurtwegen zou worden doorgetrokken over het kanaal. Over welke buurtweg het dan wel gaat (1, 3 of 12) weet verwerende partij blijkbaar zelf ook niet. Een plan zou soelaas kunnen bieden maar dat ligt blijkbaar niet voor. Bovendien bevestigt de Deputatie dat ze noch in 2012, noch in 2013 een*

*wijziging aan het buurtwegennetwerk heeft goedgekeurd, hetgeen evenwel ook volgens de antwoordnota van verwerende partij vereist is.*

*Verwerende en tussenkomende partij spreken elkaar niet alleen lijnrecht tegen, hun beider uitleg houdt bovendien noch in rechte noch in feite stand.*

*...*

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

In het bestreden besluit wordt de aanvraag beschreven als het bouwen van een volledig nieuwe beweegbare brug en een onderdeel van een globaal ontsluitingsconcept in de vorm van een nieuw verkeersknooppunt aan het kanaal te Tildonk waarbij de bestaande Kruineikenbrug behouden blijft voor de zwakke weggebruikers (fietsers en voetgangers) en de nieuwe brug voorbehouden wordt voor het gemotoriseerd verkeer.

Uit deze gegevens en de gegevens van het dossier blijkt dat de aanvraag een nieuwe openbare wegnis omvat. Het wordt niet betwist dat het vergunde bedoeld is om ingelijfd te worden in het gemeentelijk wegennet.

2.

Op grond van de artikelen 2 en 42 van het gemeentedecreet beschikt de gemeenteraad over de volheid van bevoegdheid voor aangelegenheden van gemeentelijk belang, waaronder de bevoegdheid voor de aanleg en uitrusting van gemeentelijke verkeerswegen.

Uit artikel 4.2.17, § 2 VCRO (Titel IV 'Vergunningenbeleid', Hoofdstuk 2 'Vergunningsplicht', Afdeling 1 'Soorten', Onderafdeling 2 'Vergunningsplicht voor het verkavelen van gronden'), zoals het van toepassing was op het ogenblik van de bestreden beslissing, kan worden afgeleid dat de decreetgever niet heeft willen raken aan deze bevoegdheid. Deze bepaling luidt als volgt:

*"§2. Indien de verkavelingsaanvraag wegniswerken omvat waaromtrent de gemeenteraad beslissingsbevoegdheid heeft, en het vergunningverlenende bestuursorgaan oordeelt dat de verkavelingsvergunning van zijnerwege kan worden verleend, dan neemt de gemeenteraad een beslissing over de zaak van de wegen, alvorens het vergunningverlenende bestuursorgaan een beslissing neemt over de verkavelingsaanvraag.*

*De gemeenteraad beslist uiterlijk op de tweede raadszitting waarop de zaak van de wegen geagendeerd is, zoniet wordt de beslissing over de wegnis geacht ongunstig te zijn."*

Deze bepaling is inmiddels "opgeheven" bij artikel 41 van het decreet van 4 april 2014 houdende wijziging van diverse decreten met betrekking tot de ruimtelijke ordening en het grond- en pandenbeleid. In de parlementaire voorbereidingen wordt daarbij het onder meer het volgende toegelicht (*Parl. St. VI. Parl., 2013-2014, stuk 2371/1, 30-31*):

*"...*

*2. Een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag kan echter evenzeer wegniswerken omvatten. Zo kan men een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag indienen voor groepswooningbouw met aanleg van wegen of voor de aanleg van wegen alleen. Ook hier geldt dat de beslissingsbevoegdheid over de zaak van de wegen (de aanleg van nieuwe wegen, de tracéwijziging, de verbreding of de opheffing van bestaande gemeentelijke*

wegen) toekomt aan de gemeenteraad. Deze bevoegdheid vloeit rechtstreeks voort uit het Gemeentedecreet en is te onderscheiden van de bevoegdheid van het college van burgemeester en schepenen in het kader van de ruimtelijke ordeningsregelgeving over de vergunningsaanvraag zelf (R.v.St., nr. 189.415, 12 januari 2009; DEFOORT, P.J., 'beslissing over de zaak van de wegen is geen voorbereidende rechtshandeling ten aanzien van een latere vergunningsbeslissing: de gevolgen hiervan voor de motiveringsplicht en de beroepsmogelijkheden' (noot onder R.v.St, nr. 189.415, 12 januari 2009, *Extensa*), TROS, 2009, 254-258)).

3. Voorgesteld wordt te verduidelijken dat de voorafgaande beslissing door de gemeenteraad, momenteel alleen geëxpliciteerd voor wat betreft de verkavelingsaanvraag, gemeen is aan zowel de verkavelingsaanvraag als de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag.

Artikel 4.2.17, §2, VCRO (bepaling, specifiek voor de verkavelingsaanvraag), wordt dan ook opgeheven, en een onderafdeling 5 wordt ingevoegd in titel IV, hoofdstuk II, afdeling 2, 'Bepalingen, aan alle vergunningen gemeen'.

Door het invoegen van deze nieuwe onderafdeling is duidelijk dat deze bepaling geldt ongeacht de te volgen vergunningsprocedure (regulier of bijzonder).  
..."

Deze toelichting bevestigt nogmaals de bedoeling van de decreetgever om de exclusieve bevoegdheid van de gemeenteraad in een zaak van wegenis, ongemoeid te laten zowel wat betreft verkavelingsvergunningen als stedenbouwkundige vergunningen.

Een vergunningsbeslissing voor een project dat de aanleg van nieuwe openbare verkeerswegen omvat, kan derhalve niet worden verleend zonder een voorafgaande beslissing van de gemeenteraad omtrent die wegenis.

3.

Uit geen enkel gegeven van het dossier blijkt dat de gemeenteraad van de gemeente Haacht voorafgaand aan de bestreden beslissing een beslissing nam omtrent de weg, aanhorigheden en uitrusting, die het voorwerp vormt van de aanvraag.

De gemeenteraadsbeslissing van 24 september 2012, gevoegd als stuk 8c in het administratief dossier, betreft enkel een voorstel aan de bestendige deputatie om de buurtwegen nummers 1,3 en 12 "lichtjes te wijzigen" en kan misschien wel deel uitmaken van het "globaal ontsluitingsconcept" zoals dat wordt voorgesteld in de bestreden beslissing, maar betreft alleszins geen goedkeuring van de gemeenteraad voor de wegeniswerken zoals voorzien in de aanvraag die heeft geleid tot de bestreden beslissing, hetgeen de tussenkomende partij overigens bevestigt in haar schriftelijke uiteenzetting.

De argumentatie van de tussenkomende partij dat de gemeenteraad geen beslissing betreffende de zaak van de wegen dient te nemen omdat de nieuwe brug op dezelfde locatie komt als een eerdere afgebroken brug die ingetekend staat op de Atlas der Buurtwegen, kan niet worden gevolgd. Het gegeven dat de nieuwe brug wordt voorzien "op nagenoeg dezelfde locatie als waar minder dan 30 jaar geleden de oude (inmiddels afgebroken) klapbrug was gelegen", belet niet dat het aangevraagde de aanleg van een nieuwe wegenis omvat.

Het middel is gegrond.

#### OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van de nv WATERWEGEN EN ZEEKANAAL is ontvankelijk.
2. Het beroep is ontvankelijk en gegrond.
3. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 29 november 2013, waarbij aan de tussenkomende partij de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het bouwen van een beweegbare brug over het kanaal Leuven-Dijle ten behoeve van gemotoriseerd verkeer op een perceel gelegen te 3150 Haacht, Kruineikestraat en met als kadastrale omschrijving afdeling 2, sectie A en sectie B.
4. De Raad beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over de aanvraag van de tussenkomende partij en dit binnen een vervaltermijn van vier maanden te rekenen vanaf de betekening van dit arrest.
5. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 875 euro, ten laste van de verwerende partij.
6. De Raad legt de kosten van de tussenkomst, bepaald op 100 euro, ten laste van de tussenkomende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting op 27 oktober 2015, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, vierde kamer, samengesteld uit:

Nathalie DE CLERCQ, voorzitter van de vierde kamer,

met bijstand van

Katrien VISSERS, toegevoegd griffier.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de vierde kamer,

Katrien VISSERS

Nathalie DE CLERCQ