

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

nr. A/2015/0458 van 4 augustus 2015
in de zaak 1011/0979/A/8/0911

In zake:

■■■■■

verzoekende partijen

tegen:

de deputatie van de provincieraad van **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:*

■■■■■

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaten Jan BOUCKAERT en Durkadin YILMAZ
kantoor houdende te 1000 Brussel, Loksumstraat 25
waar woonplaats wordt gekozen

I. VOORWERP VAN DE VORDERING

De vordering, ingesteld door neerlegging ter griffie op 29 juli 2011, strekt tot de vernietiging van het besluit van de deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant van 9 juni 2011.

De deputatie heeft het administratief beroep van de verzoekende partijen tegen de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente ■■■■■ van 2 februari 2011 niet ingewilligd.

De deputatie heeft aan de tussenkomen- de partij een verkavelingsvergunning verleend voor het verkavelen van een terrein in achttien kavels en de aanleg van wegenis.

De bestreden beslissing heeft betrekking op de percelen gelegen te ■■■■■ en met als kadastrale omschrijving ■■■■■

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

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

De behandeling van de vordering die initieel werd toegewezen aan de tweede kamer, werd op 22 januari 2015 toegewezen aan de achtste kamer.

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare terechtzitting van 3 maart 2015, waar de vordering tot vernietiging werd behandeld.

Kamervoorzitter Marc BOES heeft verslag uitgebracht.

De verzoekende partijen, advocaat Filip VAN DIEVOET die verschijnt voor de verwerende partij en advocaat Bastiaan SCHELSTRAETE die verschijnt voor de tussenkomenende 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

■■■■■ verzoekt met een aangetekende brief van 27 november 2011 om in het geding te mogen tussenkomen.

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

IV. FEITEN

Op 24 augustus 2009 (datum van het ontvangstbewijs) dient de tussenkomenende partij bij het college van burgemeester en schepenen van ■■■■■ een aanvraag in voor een verkavelingsvergunning voor het verkavelen van een terrein in achttien kavels en de aanleg van wegenis.

De percelen zijn volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 7 maart 1977 vastgestelde gewestplan 'Halle-Vilvoorde-Asse', gelegen in woongebied met landelijk karakter.

De percelen zijn 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.

Naar aanleiding van een eerste openbaar onderzoek, georganiseerd van 14 september 2009 tot en met 14 oktober 2009, worden dertien bezwaarschriften ingediend. Nadat de tussenkomenende

partij op vraag van het college van burgemeester en schepenen een mobiliteitsstudie en een hydraulische nota aan het dossier heeft toegevoegd, wordt een tweede openbaar onderzoek ingericht van 8 juni 2010 tot en met 8 juli 2010. Er worden twaalf bezwaarschriften ingediend.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente [REDACTED] verleent op 2 februari 2011 een verkavelingsvergunning aan de tussenkomende partij.

De eerste verzoekende partij tekent tegen deze beslissing op 1 maart 2011 administratief beroep aan bij de verwerende partij, de tweede verzoekende partij tekent op 7 maart 2011 eveneens administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 23 mei 2011 om deze beroepen in te willigen en de verkavelingsvergunning te weigeren.

Na de hoorzitting van 9 juni 2011 beslist de verwerende partij op dezelfde datum om het beroep niet in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning te verlenen. De verwerende partij sluit zich aan bij de verwerping door het college van burgemeester en schepenen van de ingediende bezwaarschriften en motiveert haar beslissing als volgt:

"5.6 Beoordeling

a) Volgens het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse is het terrein gelegen in woongebied met landelijk karakter. Artikelen 5 en 6 van het KB van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van ontwerp-gewestplannen en gewestplannen zijn van kracht. 'De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven. Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.'

De woongebieden met landelijk karakter zijn bestemd voor woningbouw in het algemeen en tevens voor landbouwbedrijven.'

Het verkavelen van een terrein voor eengezinswoningen in open en halfopen bebouwing is verenigbaar met het planologisch bestemmingsvoorschrift van woongebied met landelijk karakter.

Het goed is niet gelegen binnen de grenzen van een goedgekeurd bijzonder plan van aanleg of van een ruimtelijk uitvoeringsplan.

b) De aanvraag is niet gelegen binnen een overstromingsgevoelige zone. Gezien de aanvraag een toename van de bebouwde oppervlakte inhoudt leidt dit tot een vermindering van de infiltratiecapaciteit van de bodem ten gevolge van de uitvoering van de verkaveling. Deze impact zal dienen opgevangen te worden in de voorwaarden bij de aanvraag tot een stedenbouwkundige vergunning, waarbij de afkoppeling van het hemelwater dient vooropgesteld te worden. Deze voorziening voor afkoppeling van het hemelwater, in toepassing van de dan geldende verordeningen, kan bij een latere aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning worden opgenomen in de plannen.

Binnen de verkaveling bedraagt het openbaar domein bestemd voor de wegenis 1788m² waarvan een beperkt gedeelte voorzien wordt in grasdallen. Volgens bijgevoegde studie dient een oppervlakte van 1332m², die wordt uitgevoerd in asfalt en betonstraatstenen, meegeteld te worden voor de opvang van hemelwater. De ontwerper voorziet in de uitbouw van een ondergronds bufferbekken met een volume van 90m³ (dit komt overeen met een systeem van 250m³ berging/ha verharde oppervlakte) en voorziet een debietregelaar/knijpopening die de totale doorvoer beperkt tot 7 l/s. Dit stemt overeen met

de lozingsnormen die worden opgelegd in de provinciale verordening inzake afvoer van hemelwater (200m³/ha en een doorvoerdebiet van 20 l/s). In deze omstandigheden kan in alle redelijkheid verwacht worden dat er geen schadelijk effect wordt veroorzaakt in de plaatselijke waterhuishouding, noch dat dit mag verwacht worden ten aanzien van de eigendom in aanvraag.

Het gebied staat op de grondwaterstromingsgevoelige kaart deels ingekleurd als matig gevoelig (hoogste deel van de verkaveling) en deels als zeer gevoelig (lager gelegen deel van de verkaveling). Volgens de watertoets betekent dit dat ondergrondse constructies niet toegelaten zouden zijn. Hiermee worden constructies bedoeld van meer dan 3 meter diep of een ondergrondse lengte van meer dan 50 m (funderingspalen, leidingen met een diameter van minder dan 1 meter, e.d. worden hierbij niet als ondergrondse constructies beschouwd). Het ontworpen bufferbekken is niet dieper dan 3 meter en is kleiner dan 50 m lengte. Het ontwerp voldoet aan de richtlijnen van de watertoets.

c) Volgens artikel 4.1.8 van het decreet grond- en pandenbeleid dient een verwezenlijking van een sociaal woonaanbod toegepast te worden voor verkavelingen vanaf een oppervlakte van 50are, deze verkaveling heeft een oppervlakte van 1ha 16a. Artikel 7.3.11 van dit decreet voorziet echter een overgangstermijn voor de verbinding van deze lasten aan een stedenbouwkundige vergunning inzake de verwezenlijking van een bescheiden woonaanbod. Deze last geldt voor alle vergunningsaanvragen die vanaf de inwerkingtreding van het decreet grond- en pandenbeleid in eerst administratieve aanleg werden ingediend. Het decreet is van kracht vanaf 1 september 2009. De voorliggende aanvraag werd ingediend op 24 augustus 2009, nog voor de inwerkingtreding van het decreet.

d) De woningdichtheid van het project bedraagt benaderend 15,46 woningen per hectare, wat een aanvaardbare dichtheid betreft gelet op de ligging aansluitend aan de dorpskern van [REDACTED]. De kavels hebben een oppervlakte van 4a 32ca tot 7a 085ca voor vrijstaande eengezinswoningen. Dergelijke grootte van kavels zorgen voor een verantwoord ruimtegebruik aanvaardbaar binnen de directe omgeving. Het terrein is omgeven door voornamelijk woningen in open bebouwing met een iets lagere dichtheid. De oudere bebouwing langs de hoofdstraat, de [REDACTED] ten zuiden, hebben een vergelijkbare dichtheid. Langs de zuidzijde van de dorpskern van [REDACTED] is er een wijk met woningen in gesloten en halfopen bebouwing met een grotere woondichtheid.

e) De verkaveling betreft een inbreidingsproject. Het geheel wordt omringd door percelen die veelal zijn ingevuld met open bebouwing. De voorgelegde verkaveling voorziet eveneens vrijstaande eengezinswoningen wat aansluit op de direct omliggende bebouwing. De bestaande omliggende woningen hebben meestal één of anderhalve bouwlaag met een zadeldak. Toch is er recente nieuwbouw die wel twee volwaardige bouwlagen voorziet zoals de woning op de hoek van [REDACTED].

De woningen worden voorzien op voldoende grote kavels en respecteren voldoende afstanden tot de kavelgrenzen om twee bouwlagen toe te laten. De bouwdiepte wordt beperkt tot maximaal 12.00m voor de gehele verkaveling, de kroonlijsthoogte is vastgelegd op maximaal 6.00m. De dakvorm is vrij met een maximale hoogte van 9.00m. Reliëfwijzigingen worden beperkt, evenals de oppervlakte van de bijgebouwen in de tuinstrook. De stedenbouwkundige voorschriften zorgen voor een goede integratie van de nieuwe woningen binnen hun directe omgeving.

f) De verkaveling voorziet zijdelingse bouwvrije stroken van minimaal 3.00m en achtergelegen tuinzones van minimaal 10.00m diepte. De voortuinstroken hebben een diepte van 5.00m en mogen voor maximaal de helft van de oppervlakte verhard worden met waterdoorlatende verharding. Het resterend gedeelte moet voorzien worden van groenaanleg. Er is een beperkt gedeelte dat ingericht is als 'groen pleintje' in het midden van de verkaveling. Op het openbaar domein worden twee hoogstammen voorzien. Het verkavelingsontwerp voorziet voldoende ingroening.

g) Een toename van de verkeersbewegingen langs de straat [REDACTED] (gedeelte langs noordelijke zijde) is door de nieuwe verkaveling te verwachten. Er zal bijkomende verkeersafwikkeling optreden door de invulling van 18 nieuwe woonentiteiten. De brandweer heeft een gunstig advies gegeven onder de voorwaarde dat de wijk eveneens toegankelijk kan gemaakt worden langs de [REDACTED], indien de straat [REDACTED] tijdelijk ontoegankelijk zou zijn. De nieuwe verkaveling brengt op het vlak van ontsluiting geen veiligheidsproblemen met zich mee.

h) Naast het veiligheidsaspect van de ontsluiting is er de mobiliteitsimpact van de 18 nieuwe woningen op het noordelijk gedeelte van [REDACTED] waarlangs de ontsluiting van de verkaveling is voorzien. Hiervoor werd een bijkomende mobiliteitsstudie aan het dossier toegevoegd. Deze studie toont aan dat de snelheid in deze straat zal beperkt blijven tussen 15km/h en 30km/h aangezien de weg slechts een beperkte breedte heeft. Er zijn voldoende plaatsen waar de mogelijkheid tot kruising van twee wagens mogelijk is. Ter hoogte van de verkaveling wordt een verbreding van de weg voorzien tot 5.00m. De nieuwe wegenis binnen de verkaveling voorziet in het midden een mogelijkheid tot draaien op het openbaar domein voor wagens of eventueel vrachtvervoer, waardoor de toestand op zich verbetert.

i) Volgens de atlas van de buurtwegen heeft de weg [REDACTED] een breedte van 3.00m. Uit een uittreksel van de gemeenteraad van 18 mei 1979 blijkt dat de gemeente destijds is overgegaan tot verbeteringswerken, zijnde het plaatsen van een riolering en het aanleggen van een nieuwe KWS-verharding op een steenslagfundering. Dit heeft geleid tot een verbreding van de weg die ondertussen meer dan dertig jaar op die manier bestaat.

j) Er valt geen parkeerprobleem te verwachten door de verkaveling. Binnen de verkaveling is er op individuele kavel mogelijkheid tot het stallen van een wagen op eigen terrein. Bijkomend zijn er binnen de verkaveling 7 parkeerplaatsen voorzien op het toekomstig openbaar domein voor bezoekers zodat geen afwikkeling op de bestaande wegenis te verwachten valt.

k) De [REDACTED] wordt in noordoostelijke richting, op de percelen kadastraal gekend als [REDACTED], die dienst doet als private toegangsweg, een bijkomende erfdienstbaarheid gevestigd. Er wordt een recht van waterleiding en rioolrecht voorzien om de riolering binnen de verkaveling te kunnen aansluiten op de bestaande riolering in de [REDACTED] (oostelijk gedeelte). Bijkomend wordt een recht van toegang en overgang voor alle voer- en werktuigen voorzien. Dit zal mee opgenomen worden in de verkavelingsakte en in de akte voor opname in het openbaar domein.

Deze percelen zijn in eigendom van de heer en mevrouw [REDACTED]. Deze hebben uitdrukkelijk een volmacht gegeven op 16 juni 2009. Er werd een overeenkomst opgesteld waarin staat dat de notariële akte binnen de vier maanden na het verlenen van de verkavelingsvergunning zal worden ondertekend.

l) De planologische bestemming van het terrein is woongebied met landelijk karakter. Een invulling met de bestemming wonen is op termijn te verwachten. De geprivilegieerde situatie die tijdelijk is ontstaan door het nog niet ingevuld zijn van dit woongebied met landelijk karakter doet geen rechten ontstaan op lange termijn. De hinder die uitgaat van de invulling van dit gedeelte van het woongebied hoort tot de normaal te dragen hinder voor het woongebied met landelijk karakter.

De overwegingen in acht genomen beslist de deputatie dat de aanvraag in aanmerking komt voor vergunning om volgende redenen

- de aanvraag is verenigbaar met het planologisch voorschrift van woongebied met landelijk karakter;
- het ontwerp voldoet aan de watertoets en voorzien een bufferbekken voor de opvang van het hemelwater;
- de woningdichtheid van het project past zich in binnen de directe omgeving;

*-de verkaveling is ruimtelijk aanvaardbaar; de kavels zijn voldoende groot, de stedenbouwkundige voorschriften voorzien een goede invulling van de kavels;
Onder volgende voorwaarden:
-de bijgevoegde stedenbouwkundige voorschriften na te leven;
-naleving van de in het advies van de brandweer van de gemeente [REDACTED] van 5 oktober 2009 opgenomen voorwaarden;
-naleving van de in de adviezen van Riobra van 7 juli 2010 en 15 november 2010 opgenomen voorwaarden;
-constructie van een bufferbekken dat rekening houdt met de grondwaterstroming;
-de bouw van een septische put is verplicht voor elk pand gelegen binnen de verkaveling.”*

Dit is de bestreden beslissing.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

A. Ontvankelijkheid wat betreft de tijdigheid en de vorm van het beroep

Uit het dossier blijkt dat het verzoekschrift tijdig en naar de vorm regelmatig is ingesteld. Er worden ter zake geen excepties opgeworpen.

B. Ontvankelijkheid wat betreft het belang van de verzoekende partijen

Standpunt van de partijen

1.

Op de zitting heeft de tussenkomende partij meegedeeld dat de wegenwerken werden opgeleverd en dat er stedenbouwkundige vergunningen werden verleend voor het oprichten van woningen, dat deze regelmatig werden bekendgemaakt en dat de verzoekende partijen deze vergunningen niet hebben bestreden. Zij heeft verzocht de daarop betrekking hebbende documenten te mogen neerleggen.

De tussenkomende partij meent dat de verzoekende partijen wegens het niet bestrijden van de verleende vergunningen geen belang meer hebben bij de nietigverklaring van de thans bestreden beslissing.

2.

De verzoekende partijen hebben zich verzet tegen het neerleggen van bijkomende stukken.

Beoordeling door de Raad

1.

Volgens de informatie verstrekt door de tussenkomende partij zijn er vier vergunningen verleend. De tussenkomende partij stelt wel dat deze vergunningen door aanplakking werden bekendgemaakt, maar geeft geen informatie over de data waarop deze aanplakking is gebeurd, zodat geen zekerheid bestaat over het al dan niet definitief karakter van deze vergunningen.

De tussenkomende partij heeft overigens ruim de tijd gehad om de benodigde stukken eerder neer te leggen – de eerste vergunning waarnaar zijn verwijst zou verleend zijn op 13 augustus 2013 - het verzoek daartoe ter zitting is laattijdig en wordt afgewezen. Bovendien wordt niet betwist dat er een aantal kavels zijn waarvoor geen stedenbouwkundige vergunning was uitgereikt op de datum van indiening van het beroep.

De exceptie wordt verworpen.

2.

Voor het overige blijkt het belang van de verzoekende partijen naar genoegen van recht uit het dossier.

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

A. Eerste middel

Standpunt van de partijen

1.

In dit middel roepen de verzoekende partijen de schending in van artikel 4.3.1.§2, eerste lid VCRO, van de artikels 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 met betrekking tot het uitdrukkelijk motiveren van bestuurshandelingen, van het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel, algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Zij lichten dit middel als volgt toe:

“Toelichting

1 De ontsluiting van de verkaveling op het bestaande wegennet voldoet niet

De verkaveling voorziet een verdeling in 18 percelen voor eengezinswoningen.

De verkaveling voorziet een hoofdontsluiting via het westelijke deel van [REDACTED]. Dit betreft een doodlopende smalle straat waarop 11 woningen staan ingeplant, plus één woning in aanbouw. Een tweede (nood)ontsluiting is voorzien voor de hulpdiensten, voetgangers en fietsers via het oostelijke deel van [REDACTED].

Alle in- en uitgaande gemotoriseerde verkeer verloopt dus via het westelijke deel van [REDACTED]. Deze toegang is 160m lang en heeft een gemiddelde breedte van 3m. Aan dit westelijke [REDACTED] wonen nu reeds 11 gezinnen die nu al dagdagelijks meemaken dat er een probleem bestaat naar de afwikkeling van het verkeer toe.

Vanaf de woning [REDACTED] tot aan de aansluiting op de [REDACTED] ter hoogte van de woning [REDACTED], kent het westelijke deel van [REDACTED] versmallingen tot 3.00 meter smal, waar men trouwens door een kronkel in de weg het verkeer niet kan zien aankomen (zie foto's 1 t/m 4 in bijlage 3). In dit deel van [REDACTED] – waar naast de huidige bewoners ook alle nieuwe bewoners doorheen moeten – verwachten we dat er door de komst van 18 extra woningen zich ongeoorloofde verkeerssituaties zullen voordoen doordat er langs de gehele lengte van 160m onvoldoende geschikte plaatsen zijn om met wagens te kruisen. De foto's die bij de verkavelingsaanvraag gevoegd werden, wekken de indruk dat de weg breder is dan in werkelijkheid en dat er voldoende plaats is om te kruisen. De foto's zijn genomen zonder dat er wagens aanwezig waren en zo kan moeilijk een reële situatie ingeschat worden.

De verkavelaar beweert dat de verkeerssituatie na de realisatie beter zal zijn dan voordien omdat er de mogelijkheid gecreëerd wordt voor vrachtwagens om te keren. Het ontwerp van wegenis voorziet echter enkel in het midden van de verkaveling een bredere wegenis waarop de mogelijkheid bestaat om te draaien. Beide uiteinden van de nieuwe weg hebben slechts een beperkte breedte van 4,5m en er is geen keerpunt voorzien. Het probleem wordt dus niet echt opgelost, maar slechts verschoven.

Bovendien houdt de verkavelaar geen rekening met de voornoemde versmallingen in het westelijke deel van [REDACTED] ter hoogte van de [REDACTED] waar alle problemen mbt mobiliteit en verkeersdrukke zich zullen ophopen. Aldus wordt door de aanvrager de indruk gewekt dat de realisatie van dit project de bereikbaarheid ten goed komt. Wij zijn echter van mening dat het project onder voorliggende vorm eerder problemen genereert, dan ze oplost.

Om onze bezwaren mbt het aanvankelijke dossier te weerleggen liet de verkavelaar een mobiliteitstoets opstellen.

- Ten eerste tracht de mobiliteitstoets aan te tonen dat er in het westelijke deel van [REDACTED] nog genoeg ruimte is voor kruisende wagens. In de bij dit beroep gevoegde bijlage met foto's wordt overduidelijk aangetoond dat de weinige ruimte die er is, niet voldoende is en zelfs deels op privé-grond gelegen is. (zie bijlage 3, foto's nrs 5 t/m 12). Door de geringe breedte van de weg zijn de vermelde plekken ook meestal ingenomen door geparkeerde wagens, wat kruisen er meestal onmogelijk maakt. De weg wordt ter hoogte van woningen [REDACTED] ook al deels ingenomen door geparkeerde wagens, wat de steeg nog smaller maakt. Ter hoogte van woning [REDACTED] zijn de straatgoten reeds verzakt omdat brede en zware voertuigen verplicht worden in de zachte berm te rijden.
- Ten tweede gaat men in deze toets voor een inschatting van de te verwachten verkeersdruk uit van verschillende bronnen die algemene statistische gegevens voor Vlaanderen geven. Daarbij wordt vergeten dat dergelijke cijfers, waarin het aandeel van stadsverkeer heel groot is, niet bruikbaar zijn in een kleine landelijke gemeente. Men kan verwachten dat het aantal autobewegingen en het aantal auto's in gebruik per gezin gemiddeld hoger is door de afgelegen ligging en het geringer aanbod aan openbaar vervoer. En zelfs indien de gebruikte statistieken aanvaardbaar zouden geacht te zijn, dan is het resultaat dat zeker niet: het westelijke deel van [REDACTED] is, door het gebrek aan plekken om te kruisen, ongeschikt om 220 verplaatsingen per dag te verwerken.
- Ten derde is de reële zichtbaarheid ter hoogte van [REDACTED] (tweezijdige bebouwing) minder dan wat de mobiliteitstoets beweert. Op de schets in de mobiliteitstoets is duidelijk te zien dat de zichtas doorheen de hoek van het gebouwtje loopt, wat onze argwaan gewekt heeft. De zichtbaarheid blijkt na een reële test 31m en geen 40m (zie bijlage 3, foto's nrs 3 en 4). Dit is wel degelijk een betekenisvol verschil van 22,5%!
- Ten vierde beveelt de verkavelaar de gemeente aan om deze zijde van [REDACTED] inclusief de geplande verkaveling de status "woonerf" mee te geven, en dit om de rijsnelheden laag te houden. Lage rijsnelheden zijn inderdaad gewenst maar het kruisen van wagens blijft daarmee nog steeds problematisch.
- Ten vijfde stelt de verkavelaar voor aan de gemeente op het T-kruispunt met aansluiting van het westelijke deel van [REDACTED] op de bredere weg genaamd [REDACTED] een verkeersplateau te bouwen en een zone 30 af te bakenen, dit in kader van de toetsing van de bijkomende verkeersbewegingen aan de omgevingscapaciteit. Dit bewijst impliciet dat de verkavelaar zelf een te grote verkeersdrukke verwacht vanuit de geplande verkaveling en dat een oplossing voor deze gevaarlijke situatie nodig is. Het college stelt zelf in zijn vooradvies dat die beslissing niet genomen wordt in het kader van de huidige aanvraag! Er is dus geen enkele garantie dat er aan de verwachte onwenselijke en mogelijks gevaarlijke situatie ook daadwerkelijk iets zal gedaan worden, vermits de werken louter de verkaveling beslaan, en geen herinrichting van het T-kruispunt. Dergelijke werkwijze is onaanvaardbaar: eerst een gevaarlijke en ongewenste situatie genereren en er dan geen oplossing voor voorzien! Het instellen van een zone 30 zal trouwens met zich meebrengen

dat een snelheidsbeperking naar 50km/h zal nodig zijn vanaf [REDACTED], waarmee de impact van deze verkaveling zich nog verder uitstrekt. Dit laatste feit is in de mobiliteitstoets zelfs helemaal niet onder ogenschouw genomen en afgetoetst.

- Het vermeende besluit van de mobiliteitstoets is dat de afwikkeling van het verkeer er zonder problemen kan verlopen. Toch doet het studiebureau bijkomende voorstellen naar een bereiken van een coherent openbaar domein! Deze voorstellen situeren zich echter volledig buiten de te realiseren werken in deze verkaveling! Zo wordt er voorgesteld het juridisch statuut “woonerf” tot te kennen aan [REDACTED] en de nieuwe wijk en wordt er voorgesteld een verkeersplateau te bouwen aan de uitgang van het westelijke deel van [REDACTED], met de aansluiting op [REDACTED]. Impliciet toont het studiebureau daarmee aan dat deze verkaveling enkele problemen genereert waarvoor er geen gegarandeerde oplossing bestaat bij de uitvoering van de verkaveling! Het college stelt zelf in zijn vooradvies dat die beslissingen niet genomen worden in het kader van de huidige aanvraag! De voorgestelde oplossingen in de mobiliteitsstudie zijn van geen waarde, vermits zij zich deels op privé-terrein situeren of buiten het bestek en opzet van de verkaveling vallen. De verkaveling is daardoor een bron van problemen en mogelijke verkeersgevaarlijke situaties en is derhalve in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Tijdens de hoorzitting op het provinciebestuur kwam de verkavelaar met een nieuwe opmeting van het westelijke deel van [REDACTED] in een poging te bewijzen dat er voldoende mogelijkheden zijn om te kruisen op openbaar terrein. Dit plan hebben we nauwelijks 30 seconden kunnen aanschouwen en is geen voorwerp geweest van een openbaar onderzoek, zodat geen enkele omwonende heeft kunnen controleren of dit plan klopt en in hoeverre er gebruik gemaakt wordt van privé-terrein.

Besluit: [REDACTED] is erger dan een flessenhals: veel te smal (3m) en te lang (160m) om zonder problemen het bijkomende verkeer te verwerken. Een gemiddelde rijwegbreedte van 3.00m is niet geschikt om er een bijkomende verkaveling met 18 woonentiteiten op aan te sluiten. De nieuwe wegenis, voorzien binnen de verkaveling, heeft een rijwegbreedte van 4,5m, beperkt tot 4,0m ter hoogte van een parkeerstrook. Dit is het absolute minimum voor een weg met verkeer in twee richtingen. De verkaveling ontsluiten via een weg die smaller is, zorgt voor een slechte stedenbouwkundige ontwikkeling van de plaats. Ofschoon de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar gewag maakt van deze problematiek, wordt er in het besluit van de deputatie zeer licht over heen gegaan en wordt er niet gemotiveerd waarom van het advies van de PSA afgeweken wordt.

2 De vergunde verkaveling houdt geen rekening met de te verwachten parkeerproblematiek

De verkaveling voorziet te weinig openbare parkeerplaatsen. In totaal zijn er slechts drie publieke parkeerplaatsen aan de ingang van de geplande verkaveling en zijn er vier plaatsen (2x2) in de wijk die bovendien de dubbele functie als uitwijkplaats voor kruisend verkeer hebben! Er moet maar één feestje in de buurt georganiseerd worden om al parkeeroverlast te veroorzaken!

Bovendien zal door de verkavelaar voorgestelde instelling van een woonerfzone (met verbod voor parkeren buiten de aangeduide parkeerplaatsen) alle huidige mogelijkheid voor parkeren in het westelijke deel van [REDACTED] worden opgeheven! Met extra parkeerproblemen tot gevolg.

3 Gebrekkige veiligheid

Nauw verbonden met de gebrekkige ontsluiting is de problematiek van de toegankelijkheid van de verkaveling voor veiligheids- en brandweerdiensten in geval zich een incident voordoet.

De verkavelingsvergunning voorziet dat hulp- en brandweerdiensten een extra toegang hebben via het oostelijke deel van ■■■ die wordt afgesloten door paaltjes die kunnen verwijderd worden.

Gezien de zeer beperkte breedte van zowel het westelijke deel van ■■■ als van de noodontsluiting via het oostelijke deel van ■■■ (ook een smalle straat!) en gelet op de mogelijke parkeerproblemen betwijfelen wij of de verkaveling voldoende toegankelijk is.

Enkele geparkeerde wagens op de wegenissen volstaan om de verkaveling onbereikbaar te maken voor de hulpdiensten. Dergelijke situatie is onverantwoord.

4 Eigenheid van de buurt

De kavels zoals deze beschreven in het huidige kavelplan hebben bijna alle een kleine oppervlakte. Niet alleen brengt dit met zich mee dat er daardoor te veel kavels zouden komen maar ook dat de eigenheid van deze buurt daarmee verandert.

Alle huidige woningen in de omgeving van de verkaveling staan op kavels (of kavelcomplexen) waarvan de minimale oppervlakte 10 are per gezinswoning is. Onze mening is dat een kavelgrootte van minder dan 10 are thuishoort in het type verkavelingen zoals deze gepland zijn aan de andere kant van het dorp. Langs deze kant van de dorpskern zou de geplande dichtheid ongepast zijn en het landelijke karakter teniet doen. De voorziene perceelsafmetingen en woondichtheid staat in schril contrast tegen de nabije omgeving. Bovendien zijn enkele woningen voorzien als halfopen bebouwing en is een kroonlijst van zes meter hoog veel hoger dan alle bebouwing in de onmiddellijke omgeving, wat een volledige trendbreuk betekent in bouwstijl en wat problemen van inkijk in de bestaande bebouwing mogelijk maakt.

Ook hier wordt er weer door de verkavelaar uitgegaan van Vlaamse gemiddelden voor het vergoelijken van het voorgestelde aantal kavels (15 woningen per ha volgens het ruimtelijk structuurplan). Dit zijn echter gemiddelden! – langs de ene zijde van de curve heeft men de kleine percelen die in de stad thuishoren en langs de andere zijde van het gemiddelde heeft men de grotere percelen uit het buitengebied. Eén gemiddelde aanhouden voor Vlaanderen zorgt voor eenheidsworst-verkavelingen zonder rekening te houden met het lokale karakter.

■■■ is ons inziens nog steeds geen stad – en laten we het zo houden!

Besluit: de verkaveling is in strijd met de goede ruimtelijke ordening omdat zij geen rekening houdt met de plaatselijke bestaande bouwstijl (te hoog) en kavelgroottes (te dens). De verkaveling is dus niet verenigbaar met de goede plaatselijke aanleg.

5 Beschadigingen aan de bestrating tijdens de werken

Door de aanleg van nodige wegenissen in de verkaveling en de bouw van 18 woningen, zullen veel zware vrachtwagens en betonmolens door het westelijke deel van ■■■ passeren.

Nu reeds zijn op verscheidene plaatsen straatgoten verzakt door zware voertuigen omdat zij moeten uitwijken voor geparkeerde wagens, gezien de eerder vermelde geringe breedte. We verwachten dat de bestrating met de werken verdere beschadiging zal oplopen en zal onder een verdrievoudigde verkeersdrukte hoogstwaarschijnlijk versneld degenereren. Wie zal opdraaien voor deze beschadigingen?

Onzes inziens is het voorziene budget (zie Raming der werken: reparaties en onderhoud) hoogst onvoldoende: 532 euro waarmee 190m² bitumen wordt voorzien om wat putjes en spleten in het wegdek dicht te pappen niet genoeg! Wat met de veel duurdere kapot gereden en verzakte straatgoten en afwateringsputten?

Ook hier worden weer alle problemen die de wegeniswerken van de verkaveling met zich meebrengen afgewenteld op de huidige bewoners van het westelijke deel van [REDACTED] zonder dat er garanties gegeven worden op herstel.

We gaan er niet mee akkoord dat de gemeente hierin haar verantwoordelijkheid niet opneemt en er via de voorwaarden van de verkavelingsvergunning niet voor zorgt dat alle beschadigingen zullen worden gerepareerd. Hierbij is het belangrijk dat het niet de gemeenschap is die hiervoor zal moeten opdraaien, maar degene die de beschadigingen veroorzaakt.

Besluit: door de wegeniswerken en het daaropvolgende bouwen van 18 woningen worden veel beschadigingen en degradatie van het bestaande wegdek en wegranden verwacht. De verzoekers gaan niet akkoord met het feit dat wij geen garantie krijgen op herstel.

6 De verkaveling voorziet te weinig openbaar groen.

Op de totale oppervlakte van 1,16 ha wordt slechts 3,94 are (3%) voorzien voor openbaar groen, wat ruimschoots onvoldoende is en niet beantwoordt aan de gangbare normen."

2.

De verwerende partij antwoordt hierop als volgt:

- Wat de ontsluiting van de verkaveling betreft wijst zij op de beslissing van de gemeenteraad van 25 januari 2011, waarbij het wegentracé is goedgekeurd, en waaruit blijkt dat de gemeenteraad zich aansluit bij het standpunt van het college van burgemeester en schepenen dat de bezwaren geuit tijdens het openbaar onderzoek niet gegrond zijn. Die beslissing is een autonome bevoegdheid van de gemeenteraad, die niet werd aangevochten en dus definitief is geworden. Het bijkomend verkeer dat de verkaveling voor de bestaande wegen heeft en de toegenomen verkeersdrukte kan bij de beoordeling van de zaak van de wegen betrokken worden, en is dus een zaak van de gemeenteraad. Er kan dus in de huidige procedure geen afbreuk worden gedaan aan de definitieve beslissing van de gemeenteraad, de verwerende partij dient zich wat de ontsluitingsproblematiek betreft aan te sluiten bij de beslissing van de gemeenteraad.

Ondergeschikt merkt de verwerende partij op, met verwijzing naar de hiervoor vermelde punten h) en i) van de bestreden beslissing, dat de verwerende partij wel degelijk afdoende heeft gemotiveerd waarom de ontsluiting van de verkaveling aanvaardbaar is. Dat oordeel is niet kennelijk onredelijk.

De kritiek van de verzoekende partijen (de elf gezinnen die langs de [REDACTED] wonen ondervinden nu al problemen, het keerpunt voor de vrachtwagens voldoet niet, de verkaveling houdt geen rekening met de versmalling in het westelijk deel, de

mobilitiestudie van [REDACTED] voldoet niet, geen nieuw openbaar onderzoek over de opmeting van de [REDACTED], er wordt niet gemotiveerd waarom wordt afgeweken van het advies van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar) wordt niet gestaafd door bewijsstukken en overstijgt de marginale toetsingsbevoegdheid van de Raad. Dit betreft de eerste vier voornoemde kritieken. Wat het vijfde punt betreft, de bestreden beslissing houdt helemaal geen rekening met nieuwe opmetingen of plannen die niet aan een openbaar onderzoek werden onderworpen. Wat het zesde punt betreft, de bestreden beslissing maakt uitdrukkelijk melding van het andersluidend advies van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar, en ter motivering volstaan de feitelijke en juridische motieven die de beslissing schragen, wat hier het geval is.

- Wat de parkeer gelegenheid betreft, tonen de verzoekende partijen niet aan dat de overweging j) van de bestreden beslissing foutief of kennelijk onredelijk zou zijn. Dat er parkeerproblemen zijn wanneer zelfs maar een feestje gegeven wordt, wordt niet onderbouwd. Dat [REDACTED] voorstelt een woonerfzone in te richten en de parkeerplaatsen op te heffen is niet relevant, dat is een beslissing van de gemeente [REDACTED] die losstaat van de verkaveling.
- Wat de veiligheid betreft verwijst de verwerende partij naar overweging g) van de bestreden beslissing, die foutief noch kennelijk onredelijk is. De vraag of de verkaveling voldoende toegankelijk is voor de brandweer heeft geen belang voor de verzoekende partijen die niet in de verkaveling wonen.
- Wat de woningdichtheid betreft verwijst de verwerende partij naar overweging d) van de bestreden beslissing. Zij stelt vast dat de verzoekende partijen de berekening van de dichtheid (15,46 woningen per hectare) niet betwisten, noch dat het project aansluit bij de dorpskern van Bever. Zij stelt verder dat zij ook de onmiddellijke omgeving bij haar beoordeling heeft betrokken, en dat de woningdichtheid daar weliswaar lager is, maar dat er in [REDACTED] verschillende wijken zijn met een gelijkaardige of hogere dichtheid. Ook deze beoordeling is foutief noch kennelijk onredelijk.
- Wat de beschadiging van de weg betreft ten gevolge van de uitvoering van de werken, dit is louter hypothetisch, en zonder invloed op de wettelijkheid van de bestreden beslissing. Dit onderdeel is daarom niet ontvankelijk.
- Dat er niet voldoende openbaar groen zou zijn wordt niet aangetoond, noch wat verstaan moet worden onder de 'gangbare normen'. Ook dit onderdeel is onontvankelijk.

3.

De tussenkomen partij voegt hieraan niets wezenlijks toe.

Beoordeling door de Raad

1.

Het behoort tot de taak en de bevoegdheid van het vergunningverlenende bestuursorgaan om overeenkomstig artikel 4.3.1, § 2, eerste lid, 1° en 2° VCRO op concrete wijze te onderzoeken of een aanvraag beantwoordt aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening, waarbij zij de noodzakelijke of relevante aspecten van de goede ruimtelijke ordening bij haar beoordeling dient te betrekken en dient rekening te houden met de ingediende bezwaren en adviezen.

De Raad kan zijn beoordeling van de eisen van de goede ruimtelijke ordening niet in de plaats stellen van die van de bevoegde overheid. In de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidsstoezicht is hij enkel bevoegd om na te gaan of de administratieve overheid de haar ter zake toegekende appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend, met name of zij is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of zij deze correct heeft beoordeeld en of zij op grond daarvan in redelijkheid tot haar besluit is kunnen komen.

2.

Wat betreft de mobiliteitsaspecten is de bestreden beslissing als volgt gemotiveerd:

“h) Naast het veiligheidsaspect van de ontsluiting is er de mobiliteitsimpact van de 18 nieuwe woningen op het noordelijk gedeelte van [REDACTED] waarlangs de ontsluiting van de verkaveling is voorzien. Hiervoor werd een bijkomende mobiliteitsstudie aan het dossier toegevoegd. Deze studie toont aan dat de snelheid in deze straat zal beperkt blijven tussen 15km/h en 30km/h aangezien de weg slechts een beperkte breedte heeft. Er zijn voldoende plaatsen waar de mogelijkheid tot kruising van twee wagens mogelijk is. Ter hoogte van de verkaveling wordt een verbreding van de weg voorzien tot 5.00m. De nieuwe wegenis binnen de verkaveling voorziet in het midden een mogelijkheid tot draaien op het openbaar domein voor wagens of eventueel vrachtvervoer, waardoor de toestand op zich verbetert.

i) Volgens de atlas van de buurtwegen heeft de weg [REDACTED] een breedte van 3.00m. Uit een uittreksel van de gemeenteraad van 18 mei 1979 blijkt dat de gemeente destijds is overgegaan tot verbeteringswerken, zijnde het plaatsen van een riolering en het aanleggen van een nieuwe KWS-verharding op een steenslagfundering. Dit heeft geleid tot een verbreding van de weg die ondertussen meer dan dertig jaar op die manier bestaat.

j) Er valt geen parkeerprobleem te verwachten door de verkaveling. Binnen de verkaveling is er op individuele kavel mogelijkheid tot het stallen van een wagen op eigen terrein. Bijkomend zijn er binnen de verkaveling 7 parkeerplaatsen voorzien op het toekomstig openbaar domein voor bezoekers zodat geen afwikkeling op de bestaande wegenis te verwachten valt.

k) De voetweg [REDACTED] wordt in noordoostelijke richting, op de percelen kadastraal gekend als [REDACTED], die dienst doet als private toegangsweg, een bijkomende erfdienstbaarheid gevestigd. Er wordt een recht van waterleiding en rioolrecht voorzien om de riolering binnen de verkaveling te kunnen aansluiten op de bestaande riolering in de [REDACTED] (oostelijk gedeelte). Bijkomend wordt een recht van toegang en overgang voor alle voer- en werktuigen voorzien. Dit zal mee opgenomen worden in de verkavelingsakte en in de akte voor opname in het openbaar domein.”

De verzoekende partijen betwisten wel de feitelijke nauwkeurigheid van de mobiliteitsstudie wat betreft de zichtbaarheid van de wegverloop, maar het blijkt niet dat dit element een doorslaggevende rol gespeeld heeft bij de beoordeling van de verwerende partij, die er overigens zelfs geen melding van maakt. Voor het overige blijkt niet dat de verwerende partij is uitgegaan van onjuiste feiten, met name niet wat betreft de breedte van de weg. Het oordeel dat de weg volstaat voor de verkeersdruk van achttien bijkomende woningen en de daarmee samenhangende verkeerssituaties zoals het kruisen, is niet kennelijk onredelijk. Hetzelfde geldt voor het parkeren van wagens, waar het oordeel van de verwerende partij niet kennelijk onredelijk is. Tenslotte heeft de verwerende partij ook terecht gewezen op de nieuwe, bijkomende ontsluiting die een verbetering inhoudt in vergelijking met de huidige toestand.

De suggesties van de mobiliteitsstudie om de straat als woonerf in te richten en een verkeersremmer aan te leggen aan het kruispunt met [REDACTED] zijn alleen maar suggesties maar impliceren niet dat deze ingrepen noodzakelijk zijn gelet op het bijkomend verkeer dat de verkaveling veroorzaakt.

3.

Wat de veiligheid betreft stelt de bestreden beslissing:

“g) Een toename van de verkeersbewegingen langs de straat [REDACTED] (gedeelte langs noordelijke zijde) is door de nieuwe verkaveling te verwachten. Er zal bijkomende verkeersafwikkeling optreden door de invulling van 18 nieuwe woonentiteiten. De brandweer heeft een gunstig advies gegeven onder de voorwaarde dat de wijk eveneens toegankelijk kan gemaakt worden langs de voetweg [REDACTED], indien de straat [REDACTED] tijdelijk

ontoegankelijk zou zijn. De nieuwe verkaveling brengt op het vlak van ontsluiting geen veiligheidsproblemen met zich mee.”

Ook dit oordeel van de verwerende partij is niet kennelijk onredelijk, en zoals hiervoor al werd opgemerkt zal er een bijkomende ontsluiting zijn aan de andere zijde van de ■■■■, wat in vergelijking met de huidige toestand een bijkomende toegang voor de hulpdiensten en dus een grotere veiligheid oplevert.

4.

Wat de verenigbaarheid met de omgeving betreft stelt de bestreden beslissing:

“d) De woningdichtheid van het project bedraagt benaderend 15,46 woningen per hectare, wat een aanvaardbare dichtheid betreft gelet op de ligging aansluitend aan de dorpskern van ■■■■. De kavels hebben een oppervlakte van 4a 32ca tot 7a 085ca voor vrijstaande eengezinswoningen. Dergelijke grootte van kavels zorgen voor een verantwoord ruimtegebruik aanvaardbaar binnen de directe omgeving. Het terrein is omgeven door voornamelijk woningen in open bebouwing met een iets lagere dichtheid. De oudere bebouwing langs de hoofdstraat, de ■■■■ ten zuiden, hebben een vergelijkbare dichtheid. Langs de zuidzijde van de dorpskern van Bever is er een wijk met woningen in gesloten en halfopen bebouwing met een grotere woondichtheid.

e) De verkaveling betreft een inbreidingsproject. Het geheel wordt omringd door percelen die veelal zijn ingevuld met open bebouwing. De voorgelegde verkaveling voorziet eveneens vrijstaande eengezinswoningen wat aansluit op de direct omliggende bebouwing. De bestaande omliggende woningen hebben meestal één of anderhalve bouwlaag met een zadeldak. Toch is er recente nieuwbouw die wel twee volwaardige bouwlagen voorziet zoals de woning op de hoek van ■■■■.

De woningen worden voorzien op voldoende grote kavels en respecteren voldoende afstanden tot de kavelgrenzen om twee bouwlagen toe te laten. De bouwdiepte wordt beperkt tot maximaal 12.00m voor de gehele verkaveling, de kroonlijsthoogte is vastgelegd op maximaal 6.00m. De dakvorm is vrij met een maximale hoogte van 9.00m. Reliëfwijzigingen worden beperkt, evenals de oppervlakte van de bijgebouwen in de tuinstrook. De stedenbouwkundige voorschriften zorgen voor een goede integratie van de nieuwe woningen binnen hun directe omgeving.”

Ook wat de woningdichtheid en het bouwtype betreft heeft de verwerende partij de voor de beoordeling relevante omgeving correct beschreven, en het oordeel dat gelet op de ligging bij de dorpskern de dichtheid aanvaardbaar is, en dat de voorschriften in verband met de inplanting, afstand tot de perceelsgrenzen en dakhoogte aanvaardbaar is, is niet kennelijk onredelijk.

5.

De grief in verband met de mogelijke schade aan de weg ten gevolge van de werken die moeten uitgevoerd worden is vreemd aan de ruimtelijke ordening en daarom niet ontvankelijk.

6.

De grief dat de verkaveling te weinig groen bevat gelet op de ‘gangbare normen’ is niet gegrond, omdat niet wordt aangegeven welke die gangbare normen dan wel zijn.

Het middel is ongegrond.

B. Tweede middel

Standpunt van de partijen

1.

In dit middel roepen de verzoekende partijen de schending in van de Vlaamse visie op de gewenste ruimtelijke structuur voor het gebied ■■■■, zoals verwoord in het document 'Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos / Gewenste ruimtelijke structuur' van september 2008, een document van het departement RWO, afdeling Ruimtelijke Planning.

2.

De verwerende partij antwoordt hierop dat de zogenaamde Vlaamse visie op de gewenste ruimtelijke structuur voor het gebied ■■■■ niet wordt voorgelegd, niet onder de weigeringsgronden voor een vergunning valt, en geen verordenend karakter heeft.

3.

De tussenkomenende partij voegt hieraan niets wezenlijks toe.

Beoordeling door de Raad

Het blijkt niet dat de Vlaamse visie op de gewenste ruimtelijke structuur voor het gebied ■■■■ waarnaar de verzoekende partijen verwijzen, maar overigens niet voorleggen, een document is met verordenend karakter.

Het middel is ongegrond.

C. Derde middel

Standpunt van de partijen

1.

In dit middel roepen de verzoekende partijen de schending in van het zorgvuldigheidsbeginsel.

Zij lichten dit middel als volgt toe:

“De verkavelingaanvraag verwijst naar de percelen ■■■■ terwijl deze kadasterpercelen onbestaande zijn. De bijgevoegde plans omvatten echter kadasterpercelen ■■■■ zodat de verkavelingaanvraag daardoor onregelmatig is en dus eigenlijk bij ontvangst bij de bevoegde diensten onontvankelijk moest verklaard worden. Wij verwijzen naar bijgevoegde kadscan-afdruk ter illustratie bijlage4.”

2.

De verwerende partij antwoordt hierop dat de vermelding van de kadastrale nummers niet verplicht was en dat als er al sprake is van een vergissing die geen invloed heeft uitgeoefend op de beslissing.

3.

De tussenkomenende partij wijst erop dat de verkavelingsaanvraag de correcte nummers vermeldt en het voorwerp van de aanvraag duidelijk was, en dat ingevolge een onteigening de kadastrale nummers werden gewijzigd. De kadastrale nummers waarnaar de verzoekende partijen verwijzen zijn de oude nummers.

Beoordeling door de Raad

Het blijkt niet dat het aanduiden van twee volgens de verzoekende partijen onbestaande percelen tot enige verwarring of vergissing heeft kunnen leiden nopens het voorwerp van de aanvraag en de beoordeling ervan.

Het middel is ongegrond.

OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van de [REDACTED] is ontvankelijk.
2. Het beroep is ontvankelijk maar ongegrond.
3. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 350 euro, ten laste van de verzoekende partijen.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting op 4 augustus 2015, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, achtste kamer, samengesteld uit:

Marc BOES, voorzitter van de achtste kamer,
met bijstand van

Ben VERSCHUEREN, toegevoegd griffier.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de achtste kamer,

Ben VERSCHUEREN

Marc BOES