

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

## ARREST

nr. A/2012/0517 van 5 december 2012  
in de zaak 1112/0457/A/4/0442

*In zake:*

1. het college van burgemeester en schepenen van de **stad MORTSEL**
2. de **stad MORTSEL**, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen

bijgestaan en vertegenwoordigd door:  
advocaten Dirk LINDEMANS en Thomas EYSKENS  
kantoor houdende te 1000 Brussel, Keizerslaan 3  
waar woonplaats wordt gekozen

*verzoekende partijen*

*tegen:*

de **GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR** van het departement RWO, afdeling Antwerpen

bijgestaan en vertegenwoordigd door:  
advocaat Johan CLAES  
kantoor houdende te 2550 Kontich, [REDACTED] 160  
waar woonplaats wordt gekozen

*verwerende partij*

---

### I. VOORWERP VAN DE VORDERING

De vordering, ingesteld met een aangetekende brief van 16 februari 2012 en geregulariseerd bij aangetekende brief van 7 maart 2012, strekt tot de vernietiging van het besluit van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van het departement RWO, afdeling Antwerpen van 23 december 2011 waarbij aan het Agentschap Wegen en Verkeer een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het heraanleggen van het zuidoostelijk kwadrant van het kruispunt [REDACTED] ter hoogte van het [REDACTED] Mortsel.

De aanvraag is gelegen te [REDACTED].

### 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 een wederantwoordnota ingediend. De verwerende en verzoekende partijen hebben een aanvullende nota neergelegd.

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare terechtzitting van 20 juni 2012.

Kamervoorzitter Nathalie DE CLERCQ heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Thomas EYSKENS die verschijnt voor de verzoekende partijen en advocaat Stijn BRUSSELMANS die loco advocaat Johan CLAES verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

De behandeling van de vordering tot vernietiging werd uitgesteld naar de openbare terechtzitting van 12 september 2012. De partijen werden uitgenodigd tot het bezorgen aan de Raad van een aanvullende nota en stukken aangaande de tijdigheid van het beroep.

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare terechtzitting van 12 september 2012, waar de vordering tot vernietiging opnieuw werd behandeld.

Advocaat Thomas EYSKENS die verschijnt voor de verzoekende partijen en advocaat Stijn BRUSSELMANS die loco advocaat Johan CLAES verschijnt voor de verwerende 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. REGELMATIGHEID VAN DE RECHTPLEGING**

De partijen werden op de zitting van 20 juni 2012 toegelaten tot het bezorgen van een aanvullende nota en stukken met betrekking tot de tijdigheid van het beroep.

Deze toelating ging niet gepaard met een uitnodiging tot een aanvullende schriftelijke uiteenzetting aangaande de ontvankelijkheid van het beroep betreffende het belang en de hoedanigheid van de verzoekende partijen. De schriftelijke uiteenzettingen van de verzoekende partijen dienaangaande in de aanvullende nota van 26 juli 2012 worden derhalve uit de debatten geweerd.

### **IV. FEITEN**

Op 28 oktober 2011 (datum van het ontvangstbewijs) dient het Agentschap Wegen en Verkeer bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“het heraanleggen van het zuidoostelijk kwadrant van het kruispunt [REDACTED] ter hoogte van [REDACTED] in Mortsel”*.

De aanvraag is volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 3 oktober 1979 vastgestelde gewestplan ‘Antwerpen’, gelegen in woongebied. De aanvraag is tevens gelegen binnen de grenzen van het op 16 januari 1991 goedgekeurd bijzonder plan van aanleg ‘Centrum’.

De Lijn brengt op 23 november 2011 een gunstig advies uit.

De Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel brengt op 23 november 2011 een gunstig advies uit.

Het Agentschap Ruimte en Erfgoed, afdeling Onroerend Erfgoed brengt op 28 november 2011 een gunstig advies uit.

De eerste verzoekende partij verleent op 12 december 2011 het volgende advies:

*“ ...*

*De beoogde werken en handelingen zijn grotendeels in overeenstemming met de voorschriften van de plannen van aanleg zoals hiervoor omschreven om volgende redenen:*

*Een gedeelte van het projectgebied valt binnen de zone van het BPA die bestemd is voor voetgangers en spelende kinderen. De ingetekende fietspaden en voetpaden zijn conform de bestemming van het BPA.*

*Een klein gedeelte van de projectzone, ingetekend als rijweg voor het autoverkeer, valt ook binnen het BPA artikel 11.*

*Strikt genomen is de functie hiervan strijdig met de bestemmingsvoorschriften. Gelet op de beperkte oppervlakte en hieronder vermelde randvoorwaarden, kan het voorgestelde ontwerp van de fiets- en voetpaden worden toegelaten aangezien de betreffende zone binnen het BPA het rijverkeer een ondergeschikte positie toekent.*

*Het grotendeel van de projectzone, waarbinnen het tracé voor het rijverkeer, valt binnen de zone voor openbare wegenis waar geen voorschriften voor gelden.*

*...*

*Gelet op bovenstaande argumentatie kan het betreffende ontwerp conform verklaard worden met de voorschriften van het BPA: binnen de zone 11 krijgt het rijverkeer een ondergeschikte positie toegedeeld.*

*Toch dient verder gekeken te worden dan de zone artikel 11 van het BPA. Het artikel beoogt een plein voor voetgangers en spelende kinderen waar het rijverkeer een ondergeschikte positie kent en het plein een verkeersluw karakter nastreeft. Het verkleinen van het plein en het vergroten van het kruispunt brengen dit verkeersluw karakter in het gedrang. Vandaar dat kan gesteld worden dat de goede ruimtelijke ordening, die een verkeersarm plein vooropstelt via het BPA, wordt geschaad.*

*De aangrenzende verkeerswegen zorgen mee voor de ruimtelijke beleving op het plein.*

*Los van de voorschriften is het aanbrengen van deze nieuwe infrastructuur geen goede verkeerstechnische maatregel. Hierdoor wordt de schending van artikel 4.3.1 §2 nog versterkt.*

*...*

*1. Het college gaat akkoord met de intekening van vrijliggende fietspaden op het [REDACTED] en het verplaatsen op de [REDACTED] van de oversteekplaats voor voetgangers en fietsers met bijhorende verkeerslichten, omwille van bovenstaande argumentatie.*

*2. Het college gaat niet akkoord met de vergroting van het kruispunt [REDACTED] (zuidoostelijk kwadrant) waardoor het [REDACTED] verkleint in oppervlakte omwille van de onderstaande argumenten:*

*De gevraagde werken brengen de goede ruimtelijke ordening van de plaats in het gedrang.*

Het heraanleggen van het kruispunt [REDACTED] zal leiden tot een grotere verkeersonveiligheid voor voetgangers en fietsers en is een verkeerstechnisch slechte oplossing. Hierdoor is de aanvraag nog meer in strijd met 4.3.1 §2 van de VCRO.  
...

De verwerende partij beslist op 23 december 2011 een stedenbouwkundige vergunning te verlenen. De verwerende partij motiveert haar beslissing als volgt:

“ ...

De aanvraag omvat slechts een kleine ingreep, met name het aanleggen van een afslagstrook vanuit [REDACTED] in functie van het vergemakkelijken van de afslagbeweging voor auto's, bestelwagens en lichte vrachtwagens. Doch hebben de werken een belangrijke impact die grondig moet worden bestudeerd op zijn kwaliteiten vooraleer hierover een definitieve beslissing kan worden genomen.

Door de mobiliteitsambtenaar van de stad Mortsel en ondersteund door het college van Burgemeester en schepenen werden in het overwegend gedeelte van de beslissing negatieve elementen aangedragen die door de aanleg van de afslagstrook kunnen worden veroorzaakt :

...

Deze ingreep zal **nog meer zwaar vrachtvervoer** door het drukke handelscentrum van Mortsel lokken (**aanzuigend effect**), dit terwijl het net de tendens is om zwaar vrachtvervoer uit ons stadscentra te weren.

Bijgevolg druist deze maatregel in **tegen het structuurplan Vlaanderen en tegen het provinciaal en gemeentelijk ruimtelijk structuurplan**; de [REDACTED] is volgens deze plannen (nu zowel als in de toekomst) een **secundaire weg type III**, wat betekent dat **prioriteit** gegeven wordt **aan openbaar vervoer en veilige fietsverbindingen**. Nog volgens deze wegcategorisering is **het autoverkeer en het vrachtvervoer ondergeschikt** aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de bebouwde kom. Dit geldt eveneens voor de [REDACTED].

De ingreep zal ook de ruimtelijke beleving sterk negatief beïnvloeden. Het plein dat thans toch een noodzakelijke rustplek is tussen het drukke verkeer wordt duidelijk kleiner.

...

Ook ditmaal is het ingediende dossier **nergens onderbouwd door telgegevens en een herkomst & bestemmingsonderzoek**, wat cruciaal is. Bovendien hebben wij in de voorbije jaren vanuit de transportsector **nog nooit enige klacht** moeten noteren wat betreft het verbod voor vrachtwagens van + 7.5t om rechtsaf te draaien van [REDACTED] naar [REDACTED].

De gedeeltelijke inname van het [REDACTED] ten voordele van afdraaiend (zwaar) vrachtverkeer staat volgens o.i. **haaks op de Publiek-Publieke Samenwerkingsovereenkomst** [REDACTED] dd. 8 mei 2008 die o.a. ondertekend is door 3 ministers !

In deze overeenkomst staat onder “Stedenbouwkundige vergunning dd. 06.08.2007 - Krachtlijnen voor toekomstige herinrichting” o.a. het volgende:

c) Maatregelen op langere termijn: het Vlaams Gewest is zich bewust van de **enorme verkeersdruk** waaronder het centrum van Mortsel gebukt gaat, en is daar **een meer autoluw karakter genegen**. De categorisering van de [REDACTED] als gewestweg kan daarbij ook in vraag gesteld worden.

Het Vlaams Gewest toont dan ook veel begrip voor de bezorgdheden van de stad Mortsel en engageert er zich toe om naar oplossingen te zoeken die op langere termijn het autoluw karakter van het centrum ten goede kunnen komen. Stapsgewijze mogelijkheden hiertoe kunnen bij voorbeeld gevonden worden in het opleggen van **beperkingen voor het zwaar vervoer**, in aanpassingswerken op de [ ] of in de realisatie van een randweg rond het centrum van Mortsel.”

Ten gronde gaat deze discussie over de bevoegdheid van veiligheid die het lokale bestuur heeft over alle (ook gewestwegen) op haar grondgebied (art. 135, paragraaf 2 van de Nieuwe Gemeentewet) versus de bevoegdheid van het Vlaams Gewest over de inrichting van de gewestwegen. Volgens een advies dat de stad Mortsel in 2008 ingewonnen heeft bij een gespecialiseerde raadsman primeert de bevoegdheid van veiligheid voor het lokale bestuur op de bevoegdheid van inrichting van het Vlaams Gewest.

**De complexiteit van dit kruispunt is bijzonder groot en problematisch** (2 drukke gewestwegen vloeien er samen en in de nabijheid bevinden zich **verschillende scholen** waardoor dagelijks talrijke fietsende schoolkinderen dit kruispunt moeten oversteken).

...

De categorisering van de wegen [ ] is inderdaad secundaire weg type III volgens het ruimtelijk structuurplan van de provincie Antwerpen. Er werd geen categorisering bepaald voor op Vlaams niveau, wat betekent **dat het Ruimtelijk Structuurplan over deze wegen geen uitspraak heeft geformuleerd**. Enkel moet erover worden gewaakt dat door de inrichting van de weg niet een functie wordt bekomen, dan de categorisering die werd bepaald in het RSPA.

Toch moeten we erover waken dat door de aanleg van de afslagstrook geen oneigenlijk verkeer weer naar de N10 wordt getrokken. De verklarende nota bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning bevat inderdaad geen telgegevens die hierover een uitspraak kunnen doen.

In mondeling overleg werd toegelicht door het Agentschap Wegen en Verkeer dat de afslagstrook enkel een verbeterde toegang beoogt voor bestelwagens of lichte vrachtwagens die een bestemming hebben in de [ ]. Uiteraard betekent een verbeterde toegang ook dat vrachtwagens die een bestemming hebben op de R11 doorheen de [ ] kunnen rijden. Het komt er bijgevolg op aan voldoende flankerende maatregelen te nemen om die doorgaande beweging te vermijden of te ontmoedigen. Het is bijgevolg aangewezen dat signalisatie wordt aangebracht/behouden om zwaar vrachtverkeer vanuit [ ] naar [ ] te verbieden. Op deze manier kan door middel van handhaving het overeengekomen gebruik worden afgedwongen.

Verder moet even worden ingegaan op de aantasting van de ruimtelijke kwaliteit van het plein door de aanleg van de afslagstrook. Inderdaad wordt door de aanleg ervan een bijkomende strook van 10 meter van het plein weggenomen. Het blijft een moeilijke evenwichtoefening om enerzijds ruimtelijke kwaliteit ten opzichte van verkeersveiligheid en beoogde wegingensiteiten af te wegen. Ruimtelijke kwaliteit is zeer belangrijk op dit plein, gelet op het feit dat het centrum van Mortsel een zeer dens en weinig groen karakter heeft. Het [ ] is een rustpunt binnen dit stedelijke weefsel en dit moet in de toekomst ook zo blijven. De aansnijding van het plein met een extra 10 meter is niet wenselijk, doch het volledig weren van vracht doorheen de [ ] is niet geheel realistisch. De bevoorrading van de handelsactiviteiten moet gefaciliteerd kunnen worden.

*Bijkomend argument is de beslissing van de Vlaamse regering in het kader van het Masterplan 2020 waar een verbinding wordt voorzien tussen [REDACTED]. Voor [REDACTED] en voor de nieuwe verbindingsweg Nv wordt momenteel een streefbeeld opgemaakt. Na de uitvoering van deze verbindingsweg zal het verkeer inclusief het vrachtverkeer doorheen de kern van Mortsel wellicht afnemen en kunnen nieuwe maatregelen in overweging worden genomen ter ontmoediging van verkeer doorheen het centrum van Mortsel.*

*...*

*2° de volgende voorwaarden na te leven:*

*In functie van een beperkte doorgang voor vracht, mn enkel lichte vrachtwagens en bestelwagens die vanuit [REDACTED] inrijden, dient een aangepaste signalisatie te worden uitgewerkt.*

*...*

Dit is de bestreden beslissing.

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

### **A. Ontvankelijkheid wat betreft de tijdigheid van het beroep**

#### *Standpunt van de partijen*

De verwerende partij werpt op dat de vordering van de verzoekende partijen laattijdig is. Ze stelt dat de bestreden beslissing aan de stad Mortsel werd betekend bij aangetekende brief van vrijdag, 23 december 2011, dat moet aangenomen worden dat deze brief door de stad Mortsel ten laatste werd ontvangen op dinsdag, 27 december 2011 en dat de verzoekende partijen derhalve ten onrechte beweren dat ze pas op 3 januari 2012 kennis hebben kunnen nemen van de bestreden beslissing.

De verzoekende partijen repliceren in hun wederantwoordnota dat de aangetekende brief van 23 december 2011 aan de stad Mortsel werd aangeboden op 3 januari 2012, waarbij ze verwijzen naar een "e-tracker" waaruit dit zou blijken.

De verwerende partij voegt bij haar aanvullende nota een bewijs van aangetekende zending van de aangetekende brief van 23 december 2011 en volhardt in haar exceptie.

De verzoekende partijen voegen bij hun aanvullende nota een brief van bpost nv van 29 juni 2012 waarin wordt meegedeeld:

*" ...*

*Op 28/06/2012 openden wij een dossier over de zending met nummer 010541288500452621220074594818 waarvan u bestemming bent.*

*Hieruit is gebleken dat uw zending bij het transport vertraging heeft opgelopen.*

*Omdat de gemeente Mortsel tussen kerst en nieuw gesloten was is deze zending aangeboden op 03/01/2012 ipv 27/12/2011.*

*..."*

De verwerende partij verklaart op de terechtzitting niet langer te betwisten dat de aangetekende zending van 23 december 2011 aan de stad Mortsel werd aangeboden op 3 januari 2012, maar

niettemin te volharden in de aangevoerde exceptie. Volgens de verwerende partij zou het niet aanvaardbaar zijn dat de stad Mortsel afspraken maakt met de postdiensten over het aanbieden van aangetekende zendingen.

#### *Beoordeling door de Raad*

Uit de brief van bpost nv van 29 juni 2012 blijkt dat de stad Mortsel niet eerder dan op 3 januari 2012 kennis heeft kunnen nemen van de betekening van de bestreden beslissing. Het beroep, ingesteld met een aangetekend schrijven van 16 februari 2012, is derhalve tijdig.

De argumentatie van de verwerende partij dat de “vertraagde” aanbieding een gevolg is van afspraken tussen de stad Mortsel en de postdiensten, is beperkt tot een loutere bewering en doet aan de voorgaande conclusie geen afbreuk.

#### **B. Ontvankelijkheid wat betreft het belang en de hoedanigheid van de eerste verzoekende partij**

De verzoekende partijen leggen een beslissing voor van het college van burgemeester en schepenen van de stad Mortsel van 16 januari 2012 om beroep aan te tekenen bij de Raad.

Op de terechtzitting van 20 juni 2012 verklaren de verzoekende partijen dat deze beslissing betrekking heeft op het in rechte treden van de eerste verzoekende partij en de tweede verzoekende partij.

In de vermelde beslissing van 20 juni 2012 wordt onder meer overwogen dat de “aanvraag (...) de goede ruimtelijke ordening in het gedrang (brengt) omwille van (...)” en dat het aangewezen is om een raadsman aan te stellen om “de belangen van de stad Mortsel te verdedigen”. In artikel 2 van de beslissing wordt vervolgens herhaald dat de raadsman wordt aangesteld om “de belangen van de stad Mortsel te verdedigen”.

Uit het samenlezen van het overwegend en beschikkend gedeelte blijkt dat de vermelde beslissing betrekking heeft op het instellen van een beroep bij de Raad door de tweede verzoekende partij en geen betrekking heeft op het instellen van een beroep door de eerste verzoekende partij.

Het beroep van de eerste verzoekende partij is derhalve onontvankelijk bij gebreke aan een beslissing om in rechte te treden. Een onderzoek van de door de verwerende partij aangevoerde excepties omtrent het belang en de hoedanigheid van de eerste verzoekende partij is derhalve zonder verder belang.

#### **C. Ontvankelijkheid wat betreft het belang en de hoedanigheid van de tweede verzoekende partij**

##### *Standpunt van de partijen*

De verzoekende partij zet onder meer uiteen:

“...

*De bestreden beslissing doorkruist het stedelijk stedenbouwkundig beleid dat de stad MORTSEL voert in haar centrum. Hij komt bovendien in strijd met het [REDACTED] dat de stad via haar gemeenteraad een specifiek stedenbouwkundig statuut heeft gegeven, nl. door*

*de vaststelling van het BPA Centrum. Daarnaast raakt de kwestie ook aan de verkeersveiligheid ten gevolge van de bestreden beslissing negatief beïnvloed wordt.*

*...*

De verwerende partij werpt op dat het stedenbouwkundig beleid van de stad Mortsel niet in het gedrang is, dat de tweede verzoekende partij niet aantoont wat haar stedenbouwkundig beleid is met betrekking tot het bouwperceel, noch hoe dit beleid in het gedrang komt. Voor zover de tweede verzoekende partij zou verwijzen naar het politiebeleid, werpt de verwerende partij op dat deze bevoegdheid haar niet toekomt maar behoort tot de politieraad.

De tweede verzoekende partij repliceert in de wederantwoordnota met een verwijzing naar de feitenuiteenzetting in haar verzoekschrift en stelt in essentie dat ze volgehouden inspanningen aantoont om onder meer het [REDACTED] te revitaliseren, dat de bestreden beslissing ingaat tegen haar beleid daaromtrent en ingaat tegen haar beleid dat blijkt uit het bijzonder plan van aanleg "Centrum".

#### *Beoordeling door de Raad*

Uit de gegevens van het dossier blijkt dat het aangevraagde strekt tot het gedeeltelijk heraanleggen van het kruispunt ter hoogte van het [REDACTED] in functie van een afslagstrook "voor een verbeterde toegang voor bestelwagens en lichte vrachtwagens" vanuit de N1 naar de N10, en dat door deze heraanleg een bijkomende strook van 10 meter van het [REDACTED] wordt weggenomen.

De tweede verzoekende partij zet in het verzoekschrift onder de feitenuiteenzetting op uitvoerige wijze de historiek uiteen van de herinrichting van de wegenis in de omgeving van het [REDACTED], waaronder het terugbrengen van het aantal rijstroken in functie van een nieuwe classificatie naar "secundaire wegen categorie III". Verder verwijst de tweede verzoekende partij naar een overeenkomst die onder meer door haar werd ondertekend en waarin het Vlaamse Gewest zich engageert om "naar oplossingen te zoeken die op langere termijn het autoluw karakter van het centrum ten goede kunnen komen (...) bijvoorbeeld het opleggen van beperkingen voor het zwaar vervoer". Tenslotte verwijst de tweede verzoekende partij naar haar ongunstige advies met betrekking tot het aangevraagde, waarin onder meer wordt gesteld dat het aangevraagde strijdig is met het bijzonder plan van aanleg "Centrum", dat door het aangevraagde het [REDACTED] zijn eigenschap als rustpunt dreigt te verliezen, dat het gevraagde ingaat tegen het streven naar een overzichtelijker, kleiner en veiliger kruispunt.

De tweede verzoekende partij overtuigt in haar betoog dat het aangevraagde ingaat tegen haar gemeentelijk beleid.

De exceptie kan niet aangenomen worden.

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

### **A. Tweede middel**

#### *Standpunt van de partijen*

In dit middel voert de tweede verzoekende partij de schending aan van de artikelen 2 en 3 van de "Formele Motiveringswet", artikel 1.1.4, artikel 4.3.1, §1, b) en §2, 1° en 2° VCRO en van het



zorgvuldigheidsbeginsel, het redelijkheidsbeginsel en het materieel motiveringsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De tweede verzoekende partij zet in het tweede onderdeel van het middel onder meer uiteen:

“ ...

*Veiligheid – verkeersveiligheid - is een noodzakelijk of relevant aandachtspunt.*

*De stad MORTSEL heeft gewezen op de complexiteit van het betrokken kruispunt en de kwetsbare rol van de zwakke weggebruikers, voor een belangrijk deel schoolgaande jeugd. Een groter kruispunt, met een bijkomende verkeersstroom, maakt het kruispunt minder overzichtelijk en dus gevaarlijker voor het oversteken. De breedte van de bocht verhoogt het risico op onaangepaste snelheid, terwijl het afremmen dan weer filevorming op de oversteekpunten dreigt te veroorzaken.*

*Op geen enkele wijze blijkt dat de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar dit punt in zijn besluitvorming heeft betrokken. Het aspect (verkeers)veiligheid komt zelfs geheel niet ter sprake, terwijl dit een van de meest belangrijke decretale aandachtspunten behoort te zijn.*

*De reeds hoger aangekaarte afwezigheid van telgegevens en gegevens inzake de herkomst en de bestemming van de verkeersstromen, maken meteen ook dat de mobiliteitsimpact van deze stedenbouwkundige ingreep niet op een zorgvuldige wijze werd onderzocht, zelfs niet op een zorgvuldige wijze onderzocht kon worden.*

*Ook op dit punt mist de bestreden vergunning elke deugdelijke motivering.*

...”

De verwerende partij repliceert onder meer:

“ ...

*Hoger werd reeds gezegd dat het [REDACTED] niet wordt gesneden en één geheel blijft vormen; Alle bewegingen op het kruispunt zijn lichtengeregeld;*

*Eveneens werd reeds gezegd dat de N1 en N10 zijn geselecteerd als secundaire wegen type III in het ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen; Dit wil zeggen dat de N1 en N10 belangrijke dragers worden van openbaar vervoer en langzaam verkeer;*

*Ook werd gezegd dat de aanvraag louter een herinrichting van een reeds bestaand kruispunt betreft;*

...

*De aangevraagde werken zijn verenigbaar met de goede ruimtelijke plaatselijke ordening, zoals blijkt uit de structuurplannen, nl. het RSV en het PRSP;*

*Bovendien toetste de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar wel degelijk de aanvraag aan het criterium van de verkeersveiligheid;*

...

*Verkeersveiligheid en zuinig ruimtegebruik werden op een zorgvuldige wijze onderzocht, zoals ook op een afdoende wijze uit de motivering blijkt;*

...

*Verzoekende partijen tonen niet aan dat de overwegingen in het bestreden besluit onjuist of kennelijk onredelijk zijn;*

...

De verzoekende partij herhaalt in haar wederantwoordnota hetgeen hierboven reeds is aangehaald.

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

Artikel 4.3.1, § 2, eerste lid VCRO luidt onder meer als volgt:

“ ...

*§2. De overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld met inachtneming van volgende beginselen:*

*1° het aangevraagde wordt, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4;*

*2° het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand, doch het kan ook beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten, vermeld in 1°, in rekening brengen;*

...”

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 noodzakelijk of relevante aspecten van de goede ruimtelijke ordening bij haar beoordeling dient te betrekken, en rekening dient te houden met de aangebrachte bezwaren.

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 wettigheidscontrole 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.

Om te voldoen aan de formele motiveringsplicht dient een vergunningsverlenende overheid duidelijk de met de ruimtelijke ordening verband houdende redenen op te geven, waarop zij haar beslissing steunt, derwijze dat het de belanghebbende mogelijk is met kennis van zaken tegen de beslissing op te komen. De opgegeven motieven moeten afdoende zijn.

Er kan derhalve slechts rekening gehouden worden met de in de bestreden beslissing vermelde motieven.

3.

Uit de gegevens van het dossier blijkt dat het college van burgemeester en schepenen van de stad Mortsel de aandacht van de verwerende partij heeft gewezen op het aspect van de verkeersveiligheid. Het college overwoog in haar advies van 12 december 2011 onder meer:

“ ...

Het kruispunt [ ] is momenteel een zeer druk kruispunt, waar het autoverkeer de bovenhand haalt. Het vergroten van dit kruispunt, legt hier nog meer nadruk op, ten koste van de beleving en veiligheid van de zwakke weggebruikers.

... ”

Veiligheidsprobleem voor fietsers en zwakke weggebruikers

5. De rijbaan wordt ter hoogte van [ ] verbreedt wat de bochtstraal om rechtsaf te draaien van [ ] naar [ ] veel groter maakt. Gezin de ruime bochtstralen (ook berekend voor het afdraaien van zware vrachtwagens), kunnen personenwagens met een onaangepaste snelheid rechtsaf draaien, wat een reëel gevaar betekent voor de overstekende voetgangers en fietsers.

6. De complexiteit van dit kruispunt is bijzonder groot en problematisch (2 drukke gewestwegen vloeien er samen en in de nabijheid bevinden zich verschillende scholen waardoor dagelijks talrijke fietsende schoolkinderen dit kruispunt moeten oversteken).

7. Belangrijk aan te halen is het steeds terugkomend probleem van de dode hoek bij zware vrachtwagens.

8. Het [ ] en dus ook het vergrootte kruispunt, liggen op slechts een 30-tal meter van en grote school. Bovendien zijn er in de omgeving verschillende scholen gevestigd waardoor er dagelijks een grote concentratie is van kinderen die zich met de fiets naar school begeven.

9. De heraanleg van het kruispunt [ ] aan het [ ] te Mortsel zou de verkeersonveiligheid uitermate verhogen en de verkeersafwikkeling op het kruispunt [ ] nog extra bemoeilijken. Een opvallende stijging van het aantal verkeersongevallen met verkeersslachtoffers is dan ook een reële verwachting. In die zin zien wij voor een betere verkeersafwikkeling en een hogere verkeersveiligheid meer heil in een betere ontsluiting van de [ ] en een verbindingsweg tussen de [ ].

... ”

De verwerende partij betwist niet dat de verkeersveiligheid een relevant aspect is voor het beoordelen van de verenigbaarheid van het aangevraagde met de goede ruimtelijke ordening. De verwerende partij argumenteert in de antwoordnota immers dat zij “wel degelijk de aanvraag aan het criterium van de verkeersveiligheid” heeft getoetst en dat “verkeersveiligheid en zuinig ruimtegebruik (...) op een zorgvuldige wijze (werden) onderzocht, zoals ook op een afdoende wijze uit de motivering blijkt”.

De bestreden beslissing bevat echter geen enkele concrete beoordeling aangaande het aspect verkeersveiligheid en bevat derhalve geen motivering inzake de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening van het gevraagde wat betreft het aspect van de verkeersveiligheid.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

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

1. Het beroep van de eerste verzoekende partij is onontvankelijk.
2. Het beroep van de tweede verzoekende partij is ontvankelijk en gegrond.

3. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 23 december 2011, waarbij aan het Agentschap Wegen en Verkeer de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het heraanleggen van het zuidoostelijk kwadrant van het kruispunt N1-N10 ter hoogte van het [REDACTED] gelegen te [REDACTED].
4. De Raad beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over de aanvraag van het Agentschap Wegen en Verkeer.
5. De kosten van het beroep van de eerste verzoekende partij, bepaald op 175 euro, komen ten laste van de eerste verzoekende partij.
6. De kosten van het beroep van de tweede verzoekende partij, bepaald op 175 euro, komen ten laste van de verwerende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting op 5 december 2012, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, vierde kamer, samengesteld uit:

Nathalie DE CLERCQ, voorzitter van de vierde kamer,

met bijstand van

Ingrid VAN AKEN, toegevoegd griffier.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de vierde kamer,

Ingrid VAN AKEN

Nathalie DE CLERCQ