

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

VOORZITTER VAN DE DERDE KAMER

## ARREST

nr. S/2013/0272 van 17 december 2013  
in de zaak 1213/0729/SA/3/0686

*In zake:* de nv **DUMOULIN**

bijgestaan en vertegenwoordigd door:  
advocaten Dirk VAN HEUVEN en Roel MEEUS  
kantoor houdende te 8500 Kortrijk, President Kennedypark 6/24  
waar woonplaats wordt gekozen

*verzoekende partij*

*tegen:*

de **GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR** van het  
departement Ruimte Vlaanderen, afdeling West-Vlaanderen

bijgestaan en vertegenwoordigd door:  
advocaat Yves FRANCOIS  
kantoor houdende te 8790 Waregem, Eertbruggestraat 10  
waar woonplaats wordt gekozen

*verwerende partij*

---

### I. VOORWERP VAN DE VORDERING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 18 juli 2013 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van het departement Ruimte Vlaanderen, afdeling West-Vlaanderen, van 26 april 2013, waarbij aan de nv WATERWEGEN EN ZEEKANAAL, hierna de aanvrager, een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het aanleggen van een jaagpad langs het kanaal Bossuit-Kortrijk op de rechteroever tussen sluis 9 en de Luipaardbrug.

De bestreden beslissing heeft betrekking op het perceel gelegen te 8500 Kortrijk, Stasegemsesteenweg en met als kadastrale omschrijving afdeling 3, sectie B, nummer 177R.

### II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij heeft een nota betreffende de vordering tot schorsing ingediend en heeft het originele administratief dossier neergelegd.

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare zitting van 10 december 2013, waar de vordering tot schorsing werd behandeld.

Kamervoorzitter Filip VAN ACKER heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Roel MEEUS die verschijnt voor de verzoekende partij en advocaat Yves FRANCOIS die verschijnt voor de verwerende 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.

### **III. FEITEN**

Op 26 november 2012 (datum van het ontvangstbewijs) dient de aanvrager bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“het aanleggen van een jaagpad langs Kanaal Bossuit-Kortrijk op rechteroever tussen sluis 9 en de Luipaardbrug te Kortrijk”*.

Het perceel is volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 4 november 1977 vastgestelde gewestplan ‘Kortrijk’ deels gelegen langs een bestaande waterweg, deels gelegen in een gebied voormilieubelastende industrieën en deels gelegen in een woongebied.

Het perceel is eveneens gelegen binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk’, vastgesteld met een besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2006. Het perceel is niet gelegen binnen de omschrijving van een behoorlijk vergunde, niet-vervallen verkaveling.

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek, georganiseerd van 21 december 2012 tot en met 19 januari 2013, wordt één bezwaarschrift ingediend door de verzoekende partij.

Het Agentschap Onroerend Erfgoed verleent op 19 december 2012 een gunstig advies voor de aanleg van het jaagpad. Het plaatsen van de vangrail in de omgeving van de sluis nummer 9 wordt ongunstig geadviseerd.

Het Agentschap Onroerend Erfgoed, afdeling Archeologie verleent op 21 december 2012 een gunstig advies.

Het Agentschap Wegen en Verkeer verleent op 1 februari 2013 een gunstig advies.

De directie Mobiliteit en Infrastructuur van de stad Kortrijk verleent op 1 februari 2013 een voorwaardelijk gunstig advies.

De directie Leefmilieu-Projecten van de stad Kortrijk verleent op 4 februari 2013 een gunstig advies.

Het college van burgemeester en schepenen van de stad Kortrijk verleent op 25 februari 2013 een gunstig advies op voorwaarde dat de adviezen van de directie Mobiliteit en infrastructuur en de directie Leefmilieu-Projecten strikt worden nageleefd, alle puin onmiddellijk van de werf wordt verwijderd en ter hoogte van de firma van de verzoekende partij het fietspad bijvoorbeeld wordt voorzien van een overkapping in functie van de veiligheid.

De verwerende partij beslist op 26 april 2013 een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden te verlenen. De verwerende partij motiveert haar beslissing als volgt:

“ ...

Op 6/12/12 heb ik advies gevraagd aan het College van Burgemeester en Schepenen van KORTRIJK. Dit advies werd uitgebracht op 25/03/13 en ontvangen op 28/02/13.

Het advies is gunstig, mits het naleven van volgende voorwaarden:

1. Het advies van Directie Mobiliteit en Infrastructuur met datum 01.02.2013 en referentie 20130148 stipt na te leven;

In dit advies wordt gesteld dat voor personen die komen uit de Hoevestraat en richting Stasegem willen er beter een bijkomende aansluiting gemaakt wordt met het jaagpad. Deze wordt het best aangelegd ter hoogte van het dwarsprofiel 23 (zie grondplan 1.1), naast de op- en afritbrug van de Ringlaan.

**Standpunt GSA: Deze bijkomende aansluiting bevindt zich buiten het voorliggend aanvraaggebied en buiten het terrein van Waterwegen en Zeekanaal. Bijgevolg is het niet mogelijk dit als voorwaarde aan de vergunning te koppelen. Dit kan deel uitmaken van verder ontwerpend onderzoek.**

2. Het advies van Directie Leefmilieu - projecten met datum 04.02.2013 en referentie 2013/0180/RG/ec stipt na te leven;

In dit advies wordt gesteld dat er rekening dient te worden gehouden met de te behouden bomen en geen schade mag worden aangebracht aan wade!, stam en kroon.

**Standpunt GSA: In de toelichtingsnota is duidelijk vermeld dat bij het passeren van bestaande bomen de nodige maatregelen zullen worden genomen ter bescherming van de bomen. Om de wortels te beschermen zal een zandlaag tussen de wortels en fundering van het jaagpad aangelegd worden.**

3. alle puin onmiddellijk van de werf te verwijderen;

**Standpunt GSA: Dit is gebruikelijk na het beeindigen van de werken. Voor de duidelijkheid kan dit als voorwaarde aan de vergunning worden gekoppeld.**

4. ter hoogte van de firma Dumoulin (dwarsprofielen 29/30/31/32) het fietspad te voorzien van bijvoorbeeld een overkapping en dit in functie van een veilige passage.

**Standpunt GSA: Deze voorwaarde volgt uit de behandeling van het bezwaar. Zie voor het standpunt GSA onder openbaar onderzoek.**

### **HET OPENBAAR ONDERZOEK**

In toepassing van de Vlaamse codex Ruimtelijke Ordening en het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000, en latere wijzigingen, betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingaanvragen, is de aanvraag onderworpen aan een openbaar onderzoek.

De aanvraag is verzonden naar de gemeente KORTRIJK voor de organisatie van het openbaar onderzoek. Het vond plaats van 21/12/2012 tot en met 19/01/2013. Er werd 1 bezwaar ingediend.

Het bezwaarschrift werd ingediend binnen de gestelde termijn en is bijgevolg ontvankelijk. Het bezwaarschrift handelt over:

1. Miskennis van het openbaar onderzoek. Het bouwproject heeft betrekking op het grondgebied van Kortrijk, maar ook in beperkte mate op het grondgebied van de stad Harelbeke. Evenwel werd geen openbaar onderzoek georganiseerd in de stad Harelbeke en werd aan het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Harelbeke ook geen advies gevraagd.
2. Het jaagpad en zeker het medegebruik als recreatief fietspad is onverenigbaar met de bodembestemming. De aanleg van een recreatief fietspad is strijdig met de bestemming van een zone van milieubelastende industrieën, alwaar de site van de nv Dumoulin is gelegen, alsmede haar laad- en loskade. In de

beschrijvende nota wordt geen enkele toelichting gegeven over de redenen die zouden maken dat het jaagpad, in hoofdbestemming niet bestemd voor de zwakke weggebruiker, toch verenigbaar zou zijn met de bodembestemming. Volgens bezwaarindiener kan om die reden geen gebruik gemaakt worden van artikel 4.4.7§2.

3. Het jaagpad is onverenigbaar met de industriële activiteiten van de nv Dumoulin. Het medegebruik als fietspad levert onverantwoorde veiligheidsrisico's op. Volgende aandachtspunten worden opgesomd:
  - veiligheidsincidenties die kunnen veroorzaakt worden wanneer fietsers de laad- en loskade passeren en het risico op gemotoriseerd gebruik van het verharde jaagpad;
  - het is verrassend dat de bouwaanvraag de nv Waterwegen & Zeekanaal zelf het initiatief neemt voor een nieuw jaagpad/fietspad in strijd met de watergebonden activiteiten van de nv Dumoulin en dit in tegenstelling tot een ander dossier waar de nv Waterwegen en Zeekanaal zich verzet tegen de aanleg van een fietspad;
  - De werking van de losinstallatie: de loskaai staat in verbinding met het bedrijf door een afvoerketting op een hoogte van 4,50m. Tijdens het laden en lossen van de losinstallatie naar de afvoerketting valt er altijd materiaal op de grond, hetgeen gevaarlijk kan zijn voor fietsers. Ter hoogte van deze installatie is het fietspad ook op zijn smalst, slechts 3m. Nergens is de beschikbare ruimte kleiner dan precies op de meest delicate passage. Doordat de steinpilaar van de losinstallatie dicht bij de weg staat kan dit gevaren opleveren voor fietsers.;
  - de onverenigbaarheid van de aanvraag met het Fietsvademecum 2012: de combinatie van watergebonden industrie en een fietsroute moet vermeden worden;
4. Het jaagpad levert een verhoogd risico op diefstal op. Het nieuwe jaagpad kan gemakkelijk gebruikt worden voor mechanisch verkeer en dit op zeer korte afstand van een op- en afrittencomplex naar de snelweg.
5. Miskenning van de natuurwaarden, een gebrekkige natuurtoets. Het rooien van 5, niet volledig gezonde platanen, wordt gecompenseerd door spontaan opgegroeide notelaars te behouden. Dit is een weinig overtuigend en zonder enige motivatie compensatievoorstel.
6. Ondeugdelijke watertoets.

Het College van Burgemeester en Schepenen neemt omtrent het bezwaar volgend standpunt in:

1. Na grondig onderzoek en bij raadpleging en vergelijking van kaartmateriaal (kadaster plan, liggings- en uitvoeringsplan aanvraag) is duidelijk gebleken dat de onderliggende aanvraag zich volledig op het grondgebied van Kortrijk bevindt. Enkel in de titel van de beschrijvende nota wordt vermeld: "Kanaal Bossuit-Kortrijk te Kortrijk - Harelbeke (Stasegem)" Dit blijkt hier dus geen correcte verwijzing te zijn.

Dit bezwaar is ongegrond.

**Standpunt GSA: De GSA kan dit standpunt bijtreden. De aanvraag bevindt zich volledig op het grondgebied van Kortrijk. Het bezwaar is voor dit deel ongegrond.**

2. De watergebonden bedrijvigheid wordt gepositioneerd als tegenpool van en als obstructie voor de continue fietsroute langs het kanaal. Deze twee ambities, gelinkt aan twee concrete activiteiten op het terrein, kunnen inderdaad niet zomaar naast elkaar plaatsvinden. Het is echter niet wenselijk om deze a priori als onverenigbaar te beschouwen. Het is noodzakelijk om voor deze twee duurzame ambities de complementaire aspecten te vinden en te zoeken naar oplossingen waarin beide op een kwalitatieve wijze kunnen samenleven.

Dit bezwaar is ongegrond.

**Standpunt GSA: De GSA kan dit standpunt bijtreden.**

*Bijkomend kan gesteld worden dat de aanleg van het jaagpad langs de rechteroever de voorkeur geniet ten opzichte van de linkeroever. Op de linkeroever is immers veel meer industrie langs het kanaal aanwezig. Het jaagpad binnen voorliggend dossier kan op termijn langs de rechteroever verder verlengd worden richting Harelbeke. Zodoende wordt de route ook langs den zijde gehouden. Deze visie volgt uit de visie opgemaakt voor het kanaal Bossuit-Kortrijk.*

*Daarnaast kan vermeld worden dat voor het aanleggen van een fietspad, wat duidelijk de hoofdfunctie van het jaagpad zal zijn, een afwijking kan worden toegestaan op de stedenbouwkundige voorschriften. (artikel 4.4.7§2)*

**Het bezwaar is voor dit deel ongegrond.**

3. Er dienen zich inderdaad een aantal veiligheidsrisico's aan voor de fietsers:
- het aanrijden door een fietser op het versmalde jaagpad van de kraan, van de steunpilaar of van de losinstallatie;
  - het onverwacht geconfronteerd worden met materiaal dat valt van de afvoerketting en waardoor een glad wegdek kan ontstaan;
  - het onverwacht geconfronteerd worden met een achteruit rijdende kraan;
  - Ter hoogte van de los- en laadkaai van de firma Dumoulin kan geopteerd worden de fietsdoorgang te overkappen en zo de nodige veiligheid voor de zwakke weggebruiker te garanderen. Dit kan als voorwaarde aan de vergunning worden gekoppeld.

*Dit bezwaar is gegrond.*

**Standpunt GSA:** *Langs het jaagpad binnen de aanvraag is enkel ter hoogte van het bedrijf Dumoulin een mogelijks conflict. Het jaagpad is er 3m breed (tussen de vaste punten van de losinstallatie). Voor het kruisen van fietsers is dit (ook volgens het fietsvademecum) meer dan voldoende. Langs het jaagpad worden maatregelen getroffen (zie ook punt 4) om gemotoriseerd verkeer (die er geen bestemming heeft) te weren langs het jaagpad. Er mag aangenomen worden dat wagens die een bestemming hebben langs het jaagpad zich bewust zijn van het mogelijk fietsverkeer en waakzaam zijn.*

*Bezwaarindiener haalt aan dat bij de overslag van goederen regelmatig iets van de band naar beneden valt. Dit is een terecht opgemerkt veiligheidsprobleem. Olt probleem kan echter opgelost worden door aan de constructie van de lopende band een onderplaat te voorzien. Hierdoor kunnen vallende producten worden opgevangen.*

*Het bezwaar is voor dit onderdeel deels gegrond. Er wordt daarom een voorwaarde aan de vergunning gekoppeld met betrekking tot een beveiliging van de transportband. De bevestiging van een onderplaat dient in samenspraak tussen de aanvrager en het bedrijf te gebeuren.*

4. De terreinen van de firma Dumoulin dienen op een veilige manier te worden afgesloten teneinde ongewenste bezoekers te weren. Het jaagpad wordt nu reeds gebruikt als voetgangers- en fietsverbinding.

*Dit bezwaar is ongegrond.*

**Standpunt GSA:** *De GSA kan dit standpunt bijtreden.*

*Het aspect van diefstal is op zich niet van stedenbouwkundige aard. Voorzien van eventuele bijkomende beveiliging random het betrokken bedrijf is tevens ten laste van het bedrijf.*

*In het ontwerp zelf worden langs het jaagpad op verschillende plaatsen paaltjes voorzien om gemotoriseerd verkeer te weren. Sommige ervan zijn wegneembaar om tijdelijk inspectievoertuigen toe te laten of om werken uit te voeren. Enkel het toelaten van deze voertuigen wordt mede ondersteund door een verkeersbord op meerdere plaatsen langs het jaagpad.*

**Het bezwaar is voor dit deel ongegrond.**

5. In verband met het rooien, compenseren of behouden van bomen of groenaanplantingen wordt advies ingewonnen bij onze directie leefmilieu. Hun advies is gunstig voor het ontwerp. Dit bezwaar is ongegrond.

**Standpunt GSA:** Er worden 5 bomen langs het kanaal geveld. Het behoud van de bomen is niet mogelijk gezien het pad hier op zijn smalst is. De betreffende bomen, staan op zich en maken geen deel uit van een ruimere lijnbeplanting. Het vellen van de bomen kadert in het algemeen belang. Tevens is voor het vellen van bomen, die geen deel uitmaken van een bos, wettelijk geen compensatie verplicht. De aanvrager voorziet hier voor het behoud van spontaan opgroeiende notelaars. In het ontwerp zijn ook nog bijkomende groenzones voorzien.

**Het bezwaar is voor dit deel ongegrond.**

6. In het kader van een bijzondere procedure dient de watertoets te worden uitgevoerd door de aanvrager, meer bepaald de NV Waterwegen en Zeekanaal afdeling Bovenschelde. De beperkte inname van oppervlakte die wordt verhard, 4150m<sup>2</sup> over een lengte van 1,218km. en de verharding die smal is met aan weerszijden niet verharde bermen, geeft het afstromend water voldoende kans om naar de ondergrond te infiltreren. Er worden bijgevolg geen significante negatieve effecten verwacht op het infiltratie en afstromingsregime van het hemelwater. Aangezien ook geen diepe uitgravingen of ondergrondse constructies zijn voorzien, wordt evenmin effect naar grondwaterstromingsregime verwacht binnen dit zeer grondwaterstromingsgevoelig gebied.

Dit bezwaar is ongegrond.

**Standpunt GSA:** De GSA kan dit standpunt volledig bijtreden.

**Het bezwaar is voor dit deel ongegrond.**

## **HISTORIEK**

De inrichting van het jaagpad volgt uit de "geïntegreerde gebiedsvisie kanaal Bossuit-Kortrijk", opgemaakt op initiatief van de provincie West-Vlaanderen.

## **BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING EN DE AANVRAAG**

De aanvraag betreft het aanleggen van een nieuw jaagpad, waarop recreatief medegebruik wordt toegestaan, tussen de sluis 9 te Kortrijk en de Luipaardbrug (=fietsbrug). Deze aanleg gebeurt op de rechteroever van het Kanaal Kortrijk-Bossuit.

De omgeving is een gemengde omgeving. In de bestaande toestand is de oever van het kanaal voornamelijk ingericht als gras en/of zijn halfverhard. Het ontwerp situeert zich in het begin ter hoogte van de garageweg achter de rijwoningen in het begin van de Stasegemsesteenweg. Vervolgens bevindt het pad zich, en dit tot aan de brug van de Ringlaan, achter een aantal oude herbestemde of leegstaande bedrijfsgebouwen. Achter het op- en afrittencomplex van de R8 bevindt zich onmiddellijk de site van de firma Dumoulin. Hier situeert zich ook de los- en laadkaai ten behoeve van de exploitatie van Dumoulin. Verder situeert het pad zich opnieuw langs een aantal oude bedrijfsgebouwen, waarvan een deel recent gesloopt en een deel herbestemd. Uiteindelijk sluit het pad aan met de fietsersbrug aan de Luipaardstraat. Tot en met de woningen in de Stasegemsesteenweg bevinden we ons in een woongebied, de rest van het trace bevindt zich in gebied voor milieubelastende industrie.

Het nieuwe jaagpad is opgebouwd uit KWS en heeft een breedte van 3,50m. Ter hoogte van de bedrijfssite Dumoulin wordt de breedte van het pad gereduceerd tot 3m. Dit wegens beperkte beschikbare breedte. Het jaagpad heeft een uitgestrekte lengte van 1,218km, wat overeenkomt met een ingenomen verharding van 4150 m<sup>2</sup>. Het niveau van het nieuwe jaagpad volgt dit van het huidige maaiveld.

Lokaal worden bestaande bomenrijen gepasseerd. Om de wortels ervan te beschermen zal een zandlaag tussen de wortels en fundering van het jaagpad worden aangelegd. Op een plaats is onvoldoende ruimte en dienen voor de aanleg van het jaagpad dienen tevens 5 (niet volledig gezonde) platanen te worden gerooid. Ter compensatie worden de ernaast staande spontaan opgroeiende platanen behouden. Over het volledige trace worden de aanliggende bermen geprofileerd met de teelaarde komende van de afgraving ter plaatse en worden deze bermen ingezaaid.

Ter hoogte van de Luipaardbrug wordt omwille van de veiligheid voor fietsers op de bestaande kaaimuur een leuning geplaatst.

### **WATERTOETS**

Overeenkomstig artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid dient de aanvraag onderworpen te worden aan de watertoets. Het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 (BS 31/10/2006) en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets. De aanvraag werd getoetst aan het watersysteem, aan de doelstellingen van artikel 5 van het decreet integraal waterbeleid, en aan de bindende bepalingen van het bekkenbeheerplan.

Het voorliggende project heeft een beperkte oppervlakte en ligt niet in overstromingsgevoelig gebied, zodat in alle redelijkheid dient geoordeeld te worden dat geen schadelijk effect wordt veroorzaakt.

### **NORMEN EN PERCENTAGES BETREFFENDE DE VERWEZENLIJKE VAN EEN SOCIAAL OF BESCHIEDEN WOONAANBOD**

Niet van toepassing op deze aanvraag.

### **MER-SCREENING**

Naar aanleiding van een uitspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie dd. 24/03/2011 dienen alle vergunningsaanvragen een milieutoets te ondergaan. Voorliggende aanvraag betreft het aanleggen/inrichten van een jaagpad langs een bestaand kanaal. Het kan als aanleg van wegenis beschouwd worden.

Het ontwerp komt niet voor op de lijst gevoegd als bijlage I van het Project-MER-besluit, maar wel op de lijst gevoegd als bijlage II van de Europese richtlijn 85/337/EEG. Bijgevolg dient de vergunningverlenende overheid de aanvraag te screenen. Een screening houdt in dat nagegaan wordt of het project, in het licht van zijn concrete kenmerken, de concrete plaatselijke omstandigheden en de concrete kenmerken van zijn potentiële milieueffecten, aanzienlijke milieueffecten kan hebben. Indien er aanzienlijke milieueffecten kunnen zijn, dan moet een milieueffectrapport worden opgemaakt.

Overwegende dat de aanvraag dat de aanvraag de inrichting van een jaagpad langs een bestaand kanaal betreft; dat hiervoor de bestaande breedte van de berm wordt gebruikt, kan in alle redelijkheid aangenomen worden dat het aangevraagde geen aanzienlijke negatieve effecten op het milieu zal teweegbrengen.

### **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 aanvraag voorziet in de uitbouw van het bestaande jaagpad tot een recreatieve en fietsersverbinding langs de rechteroever van het kanaal Bossuit-Kortrijk. De aanleg volgt uit de geïntegreerde gebiedsvisie voor het kanaal opgemaakt door de provincie West-Vlaanderen. De keuze voor de aanleg langs de rechteroever is te verantwoorden vanuit het feit dat aan de linkeroever meer industrie aanwezig is en dus meer conflicten kunnen optreden. Het jaagpad wordt voorzien op een breedte van 3,50m en wordt plaatselijk aangepast aan de lokale situatie rond de brug en het bedrijf Dumoulin en daar voorzien op 3m. Ter hoogte van het bedrijf ontstaat een mogelijke conflictsituatie tussen de watergebonden bedrijvigheid en de fietsroute langs het kanaal. Dit is geen unieke problematiek, maar is deze generiek langs kanalen en rivieren waarlangs zowel de watergebonden bedrijvigheid als een recreatief en/of functioneel fietsverkeer worden gecombineerd. Het is noodzakelijk om voor deze twee duurzame ambities de complementaire aspecten te vinden en te zoeken naar een oplossing waarin beide op een kwalitatieve wijze kunnen samenleven. Om de veiligheid van de fietsers ter hoogte van dit bedrijf te garanderen dienen wel maatregelen genomen te worden om het vallen van goederen (vanop de transportband tussen de kaai en het bedrijf) te vermijden. Dit wordt als voorwaarde aan de vergunning gekoppeld.

*Het pad wordt aangelegd op de bestaande hoogtepeilen en over het volledige trace worden de aanliggende bermen geprofileerd met teelaarde en worden deze bermen ingezaaid. Het niveau van het nieuwe jaagpad volgt bijgevolg het huidige maaiveld. Er worden dus geen zichtverstoringen of uitgravingen uitgevoerd. Het ontwerp wordt uitgevoerd met de nodige eerbied voor het oorspronkelijke landschap. Deze manier van uitvoering zorgt er mede voor dat de werken een beperkt ruimtelijke impact hebben.*

*Bij de aanleg van het jaagpad wordt ook rekening gehouden met de aanwezige beplantingen. Deze worden zoveel als mogelijk gevrijwaard. Waar mogelijk worden ook bijkomende groenzones voorzien.*

#### **ALGEMENE CONCLUSIE**

*Uit de bovenstaande motivering blijkt dat de aanvraag in overeenstemming is (of kan gebracht worden) met de wettelijke bepalingen terzake, alsook met de goede plaatselijke ordening en zijn onmiddellijke omgeving.*

*...*

*De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar geeft de vergunning of aan de aanvrager, die ertoe verplicht is*

*1° het college van burgemeester en schepenen en de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar per beveiligde zending op de hoogte te brengen van het begin van de werkzaamheden of handelingen waarvoor vergunning is verleend, ten minste acht dagen voor de aanvatting van die werkzaamheden of handelingen;*

*2° de volgende voorwaarden na te leven:*

- De vangrail in de omgeving van de sluis nummer 9 te vervangen, wanneer een nieuw ontwerp opgemaakt kan worden, waarbij er voor afstemming wordt gezorgd met de beveiliging rond de sluizen 9 t.e.m. 11*
- Alle puin onmiddellijk van de werf te verwijderen;*
- De transportband ter hoogte van het bedrijf Dumoulin dient voorzien te worden van een onderplaat, zodoende vallende delen op te vangen.*

*...*

Dit is de bestreden beslissing.

#### **IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING**

De verwerende partij betwist de ontvankelijkheid van de voorliggende vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging en tot vernietiging van de bestreden beslissing niet. Het ontbreken van excepties ontslaat de Raad niet van de plicht om de ontvankelijkheid van een beroep ambtshalve te onderzoeken. De Raad is echter van oordeel dat vermeld onderzoek slechts aan de orde is wanneer de voorwaarden om de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te bevelen, zijn vervuld. Zoals hierna zal blijken, is dit niet het geval.

#### **V. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING**

Luidens artikel 4.8.18, §2, eerste lid VCRO kan de Raad de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing enkel bevelen als de onmiddellijke tenuitvoerlegging van die beslissing een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokken en als de verzoekende partij ernstige middelen aanvoert die de vernietiging van de aangevochten beslissing kunnen verantwoorden.



## A. Moeilijk te herstellen ernstig nadeel

### Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partij omschrijft het moeilijk te herstellen ernstig nadeel dat zij meent te lijden als volgt:

“ ...

#### **Moeilijk te herstellen ernstig nadeel**

*Het geplande jaagpad/fietspad zal zich tussen de bedrijfsterreinen en de losinstallatie van verzoekster wringen, en onder de transportketting doorgaan. Deze strook wordt veelvuldig gebruikt door verzoekster bij haar laad- en losactiviteiten aan het kanaal. Verzoekster herinnert eraan dat in 2012 58.000 ton werd overgeslagen via deze loskade, aangevoerd door 130 binnenschepen. Dit zijn gemiddeld meer dan 2 aanmerende binnenschepen per week. Nooit meren er minder dan 2 binnenschepen per week aan. Zodoende is de loskade met losinstallatie die toegang verschaft tot het kanaal niets minder dan de economische levensader van het bedrijf van verzoekster. Tijdens de laad- en losactiviteiten maakt verzoekster steevast gebruik van de grote mobiele kraan op de loskade, en tevens van een bobcat voor het ledigen van het aangemeerde schip. Daarnaast wordt de strook langs het kanaal waar het geplande jaagpad voorzien is, ook gebruikt voor de wagens van de binnenschippers en van de vissers.*

*[afbeeldingen]*

*Aldus kunnen volgende hinderaspecten/nadelen worden onderscheiden die verzoekster zal ondergaan als gevolg van de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing:*

**- Zonder enige twijfel zal de kanaalstrook aan het bedrijf van verzoekster ontoegankelijk zijn gedurende de aanleg ervan.** Hierdoor zal de manoeuvreerruimte van de kraan van verzoekster beperkt of zelfs onmogelijk gemaakt worden. De maandelijkse ontkoppeling van de kraan zal niet kunnen plaatsvinden. Ook het gebruik van de bobcat zal worden belemmerd. De wagens van de binnenschippers zullen geen toegang meer hebben tot de kanaalstrook. Het is evident dat dit alles een negatieve economische impact zal hebben op de bedrijfswerking van verzoekster. Het is bovendien onduidelijk hoe lang de werken om het jaagpad/fietspad aan te leggen, zullen duren.

**- Er wordt aan verzoekster niet de minste garantie gegeven dat het jaagpad, eens aangelegd, toegankelijk zal blijven voor de wagens van de binnenschippers en voor de mobiele kraan.** In de bestreden beslissing wordt uitdrukkelijk gesteld dat in het ontwerp van het jaagpad/fietspad op verschillende plaatsen paaltjes zijn voorzien om gemotoriseerd verkeer te voorkomen. Hierbij wordt het volgende overwogen: ‘Sommige ervan zijn wegneembaar om tijdelijk inspectievoertuigen toe te laten of om werken uit te voeren. Enkel het toelaten van deze voertuigen wordt mede ondersteund door een verkeersbord op meerdere plaatsen langs het jaagpad’. Er is dus geen enkele garantie dat de paaltjes zullen (kunnen) worden weggenomen om wagens en mobiele kranen te laten passeren.

**- Een druk gebezigd jaagpad/fietspad langs het kanaal ter hoogte van het bedrijf van verzoekster heeft een economische weerslag op verzoekster en brengt veiligheidsrisico's mee.** Inderdaad, het drukke recreatieve fietsverkeer dreigt de

overslagactiviteiten van verzoekster te bemoeilijken en te vertragen, wat tot economische schade leidt. Daar komt bij dat conflictsituaties tussen recreanten en de overslagactiviteiten van verzoekster in de sterren geschreven staan, nu de bestreden beslissing in geen enkele maatregel voorziet om het fietsverkeer te scheiden of af te schermen van de watergebonden bedrijfsactiviteiten (geen portiek, geen fietskoker). Nu verzoekster gekant is tegen de aanleg van het jaagpad/fietspad, ziet zij ook niet in waarom zij kosten zou maken om een onderplaat aan te brengen onderaan de transportketting. Diegenen die een recreatief fietspad willen onderbrengen in een gebied voor milieubelastende industrieën, moeten zelf maar zorgen voor voldoende veiligheidsmaatregelen.

Verzoekster wijst nogmaals op de concrete veiligheidsrisico's die zich manifesteren bij een onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing. Door de smalle breedte van het geplande jaagpad, beperkt tot 3m ter hoogte van het bedrijf van verzoekster, dreigen fietsers in aanraking te komen met de mobiele kraan, de steunpilaar van de transportketting, of zelfs met de lostoren. Het gevaar is bijzonder accuut met betrekking tot de mobiele kraan, die zwenkende bewegingen maakt tijdens de overslagactiviteiten, en dit minstens 2 keer per week, en die bovendien 1 keer per maand wordt losgekoppeld van de loskade en daarbij over het geplande jaagpad achteruit rijdt en minstens 2-wekelijks rechtstreeks grondstoffen overschept in een vrachtwagen op het bedrijfsterrein van verzoekster waarbij de arm zich uitstrekt over het geplande jaagpad. Ook wordt de mobiele kraan gebruikt om de bobcat in en uit het aangemeerde schip te heffen van en naar het bedrijfsterrein van verzoekster, waarbij de hefarm van de kraan over het geplande jaagpad zwenkt. Dit alles maakt de kans op aanrijdingen tussen de mobiele kraan en fietsers schrikwekkend reëel en kan daarnaast ook angstreflexen teweegbrengen bij nietsvermoedende fietsers met valpartijen tot gevolg. Verzoekster benadrukt dat de blik van de bestuurder van de kraan voortdurend gericht is op de laadbak van het binnenschip en de lostoren, en, desgevallend, op de vrachtwagen waarin de grondstoffen worden gelost. Door de positie van de lostoren heeft de bestuurder geen enkel zicht op fietsers die van achter de lostoren komen aangefietsd. Zonder overdrijving kan deze situatie levensgevaarlijk genoemd worden. De normale en veilige werking van de mobiele kraan, van levensbelang voor de watergebonden economische activiteiten van verzoekster, wordt zo in het gedrang gebracht. Het valt zelfs niet uit te sluiten dat een fietser, vanuit een angstreflex, het kanaal in zou sukkelen tussen de loskade en het aangemeerde binnenschip, nu het kanaal geenszins is afgesloten. Verzoekster toont zich bij uitstek bijzonder bezorgd om jonge fietsers (kinderen!) en oude fietsers.

Ook vallende materialen tijdens het laden en lossen kunnen tot desoriëntatie en angstreflexen bij fietsers zorgen en aanleiding geven tot een glad en dus gevaarlijk wegdek.

Dan zijn er nog de wagens van de binnenschippers en de vissers. En dit allemaal op de smalle kanaalstrook van 3m waarop lustig en nietsvermoedend recreatief gefietst zal worden...

Er hoeft geen tekening bij te worden gemaakt dat de buitencontractuele aansprakelijkheidsrisico's voor verzoekster bij de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing substantieel hoger zullen komen te liggen...

**- Ondanks de aangekondigde paaltjes, vreest verzoekster dat het jaagpad een verhoogd risico op diefstal zal meebrengen. Door het nieuwe verharde jaagpad wordt**

een weg gecreëerd achteraan het bedrijf van verzoekster die gemakkelijk kan gebruikt worden door voertuigen – m.i.v. brommers - met een rechtstreekse toegang naar de Stasegemsesteenweg op zeer korte afstand van een op- en afrittencomplex naar de snelweg. Zulks zal in hoofde van verzoekster een ernstig, bijkomend veiligheidsrisico geven nu diefstallen langs de achterkant van het bedrijf zullen kunnen gebeuren, uit het zicht en met een ideale ontsnappingsroute naar de snelweg.

Verzoekster zal zich hierdoor genoodzaakt zien om haar bedrijfsterrein aan de achterzijde, d.i. de kant van het kanaal, beter te beveiligen aan de hand van een hogere afsluiting, wat dan weer de werking van de kraan zal bemoeilijken nu minstens 2-wekelijks rechtstreeks grondstoffen vanuit het binnenschip worden overgeschept in een vrachtwagen op het bedrijfsterrein en ook de bobcat vanop het bedrijfsterrein in het aangemeerde schip wordt geheven.

**- Een volledige tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing jaagt verzoekster op kosten, nu zij als enige bij machte is om tegemoet te komen aan de opgelegde voorwaarde van de installatie van een onderplaat onderaan de transportketting. Dit is de wereld op zijn kop. Niet dat verzoekster zinnens is om hieraan tegemoet te komen.**

Het nadeel dat verzoekster zal ondervinden van de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing, is bovendien moeilijk herstelbaar, nu het enige denkbare herstel zou bestaan in de afbraak van het recreatieve jaagpad (wat bovendien opnieuw hinder zou veroorzaken voor de bedrijfswerking van verzoekster).

Het nadeel is ernstig en moeilijk te herstellen.

...

2.

De verwerende partij antwoordt hierop als volgt:

“ ...

1

Het is vaste rechtspraak dat de loutere uitvoering van de geplande werkzaamheden geen moeilijk te herstellen ernstig nadeel vormen omdat die vermeende hinder hoogstens tijdelijk is.

Als er abnormale hinder zou veroorzaakt worden, kan verzoekende partij haar burgerlijke rechten altijd via de gewone Hoven en Rechtbanken afdwingen, desnoods in kort geding. De uitvoerder van de werken aan het fietspad zal rekening moeten houden met de noden van verzoekende partij. Ook bij gewone wegenwerken zorgt de aannemer er altijd voor dat op- en afritten van de bewoners bereikbaar blijven.

2

Als de wagens van de beheerders van de waterwegen kunnen passeren om aan de openbare weg te geraken, kunnen andere wagens dat ook... Trouwens, de doorgang voor de wagens van de binnenschippers betreft geen persoonlijk belang/nadeel van verzoekende partij.

De kraan zal niet moeten passeren, want deze staat op blokken en wordt enkel maar gedraaid. Zij kan en moet niet kunnen wegrijden langs het jaagpad.

3

Over de beweerde economische impact van het fietspad werd hoger al geargumenteed.

*Feit is dat het drukste fietsverkeer plaatsgrijpt op een ogenblik dat er geen economische activiteit is (weekends en feestdagen).*

*Het fietspad is 3m breed. Fietzers kunnen gemakkelijk kruisen en dragen ook een verantwoordelijkheid. Wanneer zij het fietspad verlaten en tegen de installatie van verzoekende partij botsen, is dat normaliter hun verantwoordelijkheid... Een normaal, voorzichtig en redelijk fietser past voldoende op zodat hij geen gevaar voor zichzelf of derden wordt. Dit geldt evenzeer voor de aangestelden van verzoekende partij!*

4

*Verzoekende partij vreest verhoogd diefstalrisico. Als er al iets te stelen valt voor dieven op een brommer, dan is dat een aspect van politie en niet van stedenbouw.*

*Dit financieel risico houdt geen rechtstreeks verband met het bestreden besluit en is hoe dan ook niet moeilijk te herstellen. Het voortbestaan van verzoekende partij komt niet in het gedrang door één of andere gauwdiefstal. Hetzelfde geldt voor de kostprijs van de 'onderplaat', kostprijs die trouwens meer dan waarschijnlijk niet door verzoekende partij zelf moeten gedragen worden.*

*Ook aan de tweede schorsingsvoorwaarde is niet voldaan.*

*...*

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

In de memorie van toelichting wijst de decreetgever erop dat het begrip 'moeilijk te herstellen ernstig nadeel' eveneens wordt gehanteerd binnen het schorsingscontentieux van de Raad van State en dat vermeld begrip, voor wat de mogelijkheid tot schorsing in procedures voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen betreft, in diezelfde zin mag worden begrepen (*Parl. St. VI. Parl. 2008-2009, nr. 2011/1, p. 222, nr. 627*). Opdat de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing door de Raad zou kunnen bevolen worden, moet de verzoekende partij doen blijken van een ernstig nadeel dat moeilijk te herstellen en bovendien persoonlijk is.

De verzoekende partij dient aan de hand van concrete en precieze gegevens aan te duiden waaruit enerzijds de ernst van het persoonlijke nadeel bestaat dat zij ondergaat of dreigt te ondergaan, wat inhoudt dat concrete en precieze aanduidingen moeten worden verschaft over de aard en de omvang van het nadeel dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de aangevochten beslissing kan berokkenen, en waaruit anderzijds het moeilijk te herstellen karakter van het nadeel blijkt.

Het moeilijk te herstellen ernstig nadeel, zoals vervat in artikel 4.8.18, §2, eerste lid VCRO, kan dan ook niet, minstens niet zonder meer, gelijkgeschakeld worden met de in artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO bedoelde "rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen" die de verzoekende partij kan ondervinden ingevolge een vergunningsbeslissing en die de verzoekende partij desgevallend het rechtens vereiste belang bij de procedure verschaft. Bij de beoordeling van de ernst en het moeilijk te herstellen karakter van de ingeroepen nadelen kan de Raad bovendien alleen rekening houden met wat in dat verband in het verzoekschrift werd aangevoerd en met de bij dat verzoekschrift gevoegde stukken.

2.

Als moeilijk te herstellen ernstige nadelen die zij met de voorliggende vordering tot schorsing wenst te voorkomen, haalt de verzoekende partij aan dat gedurende de werken de kanaalstrook

ontoegankelijk zal zijn hetgeen voor haar een negatieve economische impact zal hebben. Verder wijst zij erop dat het drukke recreatieve fietsverkeer haar overslagactiviteiten dreigt te bemoeilijken en veiligheidsrisico's met zich mee zal brengen. Daarnaast wijst zij nog op de kosten van het uitvoeren van de opgelegde voorwaarde en het verhoofde diefstalrisico.

3.

In zoverre de verzoekende partij wijst op de negatieve economische impact ingevolge de ontoegankelijkheid van de kanaalstrook tijdens de werken, oordeelt de Raad dat tijdelijke hinder ingevolge werfactiviteiten en tijdens de uitvoering van de bestreden beslissing niet als een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan worden aangenomen. Vermelde hinder is inherent aan het uitvoeren van de werken en heeft geen blijvend karakter zodat een dergelijk nadeel niet als moeilijk te herstellen kan aangemerkt worden.

De economische schade die de verzoekende partij zou lijden doordat het fietsverkeer de overslagactiviteiten zou bemoeilijken, betreft in wezen een financieel nadeel dat volgens de vaste rechtspraak van de Raad in principe een te herstellen nadeel betreft. Minstens toont de verzoekende partij niet met concrete gegevens of documenten aan dat de economische schade ingevolge de bestreden beslissing dermate ernstig zal zijn dat het haar voortbestaan of leefbaarheid in het gedrang brengt. De Raad kan de ernst en het moeilijk te herstellen ernstig karakter van de ingeroepen economische schade dan ook niet daadwerkelijk onderzoeken en beoordelen.

Eenzelfde vaststelling dient te worden gemaakt met betrekking tot de kosten die de verzoekende partij zou moeten maken om de voorwaarde in de vergunning te realiseren. De verzoekende partij toont ook wat dit financieel nadeel betreft, niet aan dat het moeilijk te herstellen zou zijn. Daarenboven geeft zij zelf te kennen dat zij niet zinnens is de onderplaat te installeren, hetgeen de ernst en het moeilijk te herstellen ernstig karakter van dit nadeel reeds in zeer belangrijke mate relativeert.

4.

De verzoekende partij haalt verder aan dat er geen garantie wordt gegeven dat het jaagpad toegankelijk zal blijven voor de wagens van de binnenschippers en de mobiele kranen. De verzoekende partij toont echter niet aan in welke mate zij persoonlijk nadeel zal ondervinden van het omstandigheid dat het jaagpad mogelijks niet meer toegankelijk zou zijn voor de auto's van de binnenschippers.

Uit de uiteenzetting van de verzoekende partij blijkt tevens dat de mobiele kraan eenmaal per maand wordt losgekoppeld van de loskade om achteruit te rijden, ze 180° te draaien en terug te plaatsen. De verzoekende partij toont niet met concrete gegevens aan dat zij op dit vlak enige hinder zal ondervinden van het feit dat op verschillende plaatsen paaltjes op het pad worden geplaatst, waarvan volgens het plan sommige paaltjes vast en sommige wegneembaar zijn. Gelet op het ontbreken van concrete gegevens kan de Raad de ernst van dit ingeroepen nadeel niet onderzoeken en beoordelen.

5.

Wat de aangehaalde veiligheidsrisico's betreft, merkt de Raad op dat de dreiging dat fietsers in aanraking komen met de mobiele kraan, de steunpilaar van de transportketting of de lostoren, eerder hypothetisch lijkt. De verzoekende partij toont ook niet aan hoe zij persoonlijk wordt geraakt door veiligheidsrisico's die fietsers op het betrokken jaagpad zouden kunnen ondervinden. Dit nadeel lijkt dan ook voornamelijk te steunen op het verhoogde buitencontractuele aansprakelijkheidsrisico dat de verzoekende partij meent te ondervinden, hetgeen de facto neerkomt op een financieel nadeel dat, zoals reeds gesteld, in principe niet

moeilijk te herstellen is. Ook de vrees voor diefstallen die door de aanleg van de verharding ook langs de achterzijde van het bedrijf zouden kunnen gebeuren, overstijgt tot slot het niveau van de loutere hypothese niet en kan daarom niet als een moeilijk te herstellen ernstig nadeel worden beschouwd.

6.

Er is dan ook niet voldaan aan de in artikel 4.8.18, §2, eerste lid VCRO gestelde voorwaarde dat een bestreden vergunningsbeslissing slechts geschorst kan worden ter voorkoming van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel. Deze vaststelling volstaat om de vordering af te wijzen.

## **B. Ernstige middelen**

Aangezien in het vorige onderdeel wordt vastgesteld dat de verzoekende partij niet voldoende aantoont dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing haar een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen, is een onderzoek naar de ernst van de middelen niet aan de orde.

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

1. De Raad verwierpt de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.
2. De zaak wordt voor de behandeling van de vordering tot vernietiging verwezen naar de eerste kamer, voorgezeten door de heer Eddy STORMS.
3. Het oorspronkelijke rolnummer wordt voor de behandeling van de vordering tot vernietiging gewijzigd in het rolnummer 1213/0729/SA/1/0686
4. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting op 17 december 2013, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, derde kamer, samengesteld uit:

Filip VAN ACKER, voorzitter van de derde kamer,

met bijstand van

Hildegard PETTENS, toegevoegd griffier.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de derde kamer,

Hildegard PETTENS

Filip VAN ACKER