

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 6 september 2016 met nummer RvVb/A/1617/0018
in de zaak met rolnummer 1314/0648/A/5/0619

Verzoekende partijen	<ol style="list-style-type: none">1. de heer Peter FORCEVILLE,2. de heer Andy DE JONG,3. de heer WARD PUTTEMANS, <p>vertegenwoordigd door advocaten Stijn VERBIST en Pieter THOMAES met woonplaatskeuze op het kantoor te 2000 Antwerpen, Graaf van Hoornestraat 51</p>
Verwerende partij	<p>de deputatie van de provincieraad van VLAAMS-BRABANT</p> <p>vertegenwoordigd door advocaat Dany SOCQUET met woonplaatskeuze op het kantoor te 3080 Tervuren, Merenstraat 28</p>
Tussenkomenende partij	<p>de nv KANI,</p> <p>vertegenwoordigd door advocaat Cies GYSEN met woonplaatskeuze op het kantoor te 2800 Mechelen, Antwerpsesteenweg 16-18</p>

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 18 juni 2014 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 27 maart 2014.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de tussenkomenende partij tegen de stilzwijgende weigering van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Haacht ontvankelijk verklaard.

De verwerende partij heeft aan de tussenkomenende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend onder voorwaarden voor een reliëfwijziging op de percelen gelegen te Tildonk (Haacht), Spoorstraat, met als kadastrale omschrijving 2^{de} afdeling, sectie B, nrs. 337A, 342C, 344A, 346A, 346, 346B2, 347, 348 en 351B.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkomenende partij verzoekt met een aangetekende brief van 18 augustus 2014 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de eerste kamer laat de tussenkomenende partij met een beschikking van 27 oktober 2014 toe in de debatten.

De verwerende partij dient een antwoordnota en het administratief dossier in. De tussenkomende partij dient een schriftelijke uiteenzetting in. De verzoekende partij dient een wederantwoordnota in.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 21 juni 2016.

Advocaat Pieter THOMAES voert het woord voor de verzoekende partijen.

Advocaat Dany SOCQUET voert het woord voor de verwerende partij.

Advocaat Alisa KONEVINA *loco* advocaat Cies GYSEN voert het woord voor de tussenkomende partij.

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 16 augustus 2001 weigert het college van burgemeester en schepenen van Haacht op advies van de gemachtigde ambtenaar een aanvraag van de tussenkomende partij voor “*1^{ste} fase terreinaanlegwerken: terreinophoging*” omwille van een gebrekkige ontsluiting.

Op 26 november 2004 werd door de tussenkomende partij opnieuw een aanvraag voor reliëfwijziging ingediend die identiek was aan de aanvraag die tot de bestreden beslissing heeft geleid.

Deze aanvraag werd geweigerd door het college van burgemeester en schepenen van Haacht bij beslissing van 23 februari 2005 omwille van het bindend advies van de gemachtigde ambtenaar met betrekking tot de gebrekkige bereikbaarheid en ontsluiting van dit gedeelte van het industriegebied.

Op 25 juni 2007 (datum van het ontvangstbewijs) dient de tussenkomende partij bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Haacht een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning “voor een reliëfwijziging”.

De aangevraagde werken worden beschouwd als een voorbereiding voor de aanleg van een industrieterrein, en de aanvraag kadert volgens de tussenkomende partij in de werken die noodzakelijk zijn voor de aanleg van een laad- en loskade aan het kanaal die benodigd is voor de exploitatie op het terrein en de aanvoer via het kanaal.

De aanvraag behelst concreet de ophoging van 0,7 ha met ca. 2,80 m tot op de hoogte van de dijk, teneinde een laad- en loskade mogelijk te maken, en - volgens de tekst van het bestreden besluit - gezien de afmetingen vermoedelijk ook als opslag (overslag naar vrachtwagens).

De percelen zijn volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 7 april 1977 vastgestelde gewestplan ‘Leuven’, gelegen in industriegebied.

Tijdens het openbaar onderzoek werden geen bezwaren ingediend.

De nv Waterwegen en Zeekanaal brengt op 6 september 2007 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

Aan de nv Waterwegen en Zeekanaal zelf werd op 19 maart 2010 een tijdelijke vergunning tot april 2013 afgeleverd voor een tijdelijke aanlegkaai ter hoogte van de eigendom van de tussenkomende partij. Deze kaai moet de ontsluiting vanaf het kanaal verzekeren.

Aangezien het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Haacht nalaat om een uitspraak te doen over de aanvraag binnen de in artikel 52 §1 van het decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996 voorziene termijn, tekent de tussenkomende partij op 8 februari 2008 administratief beroep aan bij de verwerende partij tegen het uitblijven van een beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Haacht over de twee aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning voor reliëfwijziging.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar stelt op 20 juli 2010 een ongunstig verslag op en adviseert tot de niet-inwilliging van het beroep van de tussenkomende partij en tot de weigering van de stedenbouwkundige vergunning.

Op 5 augustus 2010 beslist de verwerende partij om het beroep in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning te verlenen aan de tussenkomende partij.

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar dient bij de Raad een vordering tot vernietiging in, wat leidt tot de vernietiging van de bovenvermelde beslissing van 5 augustus 2010 bij arrest nr. A/2013/0627 van 29 oktober 2013. De stedenbouwkundige vergunning tot reliëfwijziging houdt een wijziging in aan een gedeelte van de buurtweg nr. 39. Dergelijke wijziging kan slechts worden doorgevoerd conform de procedure van artikel 28 van de buurtwegenwet, dewelke *in casu* evenwel niet werd gevolgd ten tijde van de beslissing van 5 augustus 2010.

Ondertussen neemt de verwerende partij op 22 november 2012 een beslissing tot gedeeltelijke afschaffing van de buurtweg nr. 39, meer bepaald het gedeelte van de weg die loopt over de betrokken percelen.

Tevens wordt door het college van burgemeester en schepenen van Haacht op 3 oktober 2013 akte genomen van een melding ingediend door een andere onderneming van de tussenkomende partij voor de opslag van bouwmaterialen en een al dan niet overdekte ruimte voor het stallen van maximaal 25 vrachtwagens en/of aanhangwagens.

In het kader van de heroverweging van het administratief beroep, adviseert de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar in zijn verslag van 23 januari 2014 om het beroep van de tussenkomende partij niet in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning te weigeren. Hij adviseert:

“ ...

a) *Het goed is niet gelegen binnen de grenzen van een goedgekeurd bijzonder plan van aanleg. Het goed maakt geen deel uit van een behoorlijk vergunde en niet vervallen verkaveling. Volgens het gewestplan Leuven (KB dd, 7 april 1977) is het goed gelegen in een industriegebied. Het artikel 7 van het KB van 28 december 1972, betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen is van kracht. Deze gebieden zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten. Tevens worden in deze gebieden complementaire*

dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven toegelaten. De aanvraag betreft het uitvoeren van een reliëfwijziging als voorbereiding op de aanleg van het industrieterrein. De aanvrager preciseert dat de aanleg kadert in de werken die noodzakelijk zijn voor de aanleg van een laad- en loskade aan het kanaal die benodigd is voor de exploitatie van het terrein en aanvoer via het kanaal. Er wordt niet verder gesteld over welke exploitatie het gaat, en/of deze exploitatie een industrieel karakter heeft. De aanvrager, Francois Celis is de zaakvoerder van de firma Bouw Punt (André Celis), zijnde een brandstoffen en- bouwmaterialenhandel. Uit de verslagen van de vergadering over de ontsluiting van het industrieterrein blijkt dat de firma Celis 60.000 ton brandstoffen en 40.000 ton bulkmateriaal zou wensen aan te voeren via het kanaal. Binnen de industriegebieden is opslag een toelaatbare bestemming.

b) Hoofdstuk III, afdeling 1, artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het algemeen waterbeleid (Belgisch Staatsblad 14 november 2003) legt bepaalde verplichtingen op, die de watertoets worden genoemd. Deze watertoets houdt in dat de eventuele schadelijke effecten van het innemen van ruimte ten koste van de watersystemen worden ingeschat. De aanvraag is niet gelegen binnen een overstromingsgevoelige zone. De aanvraag houdt een ophoging van een gedeelte van de grond in met ca. 2.80m over een oppervlakte van ca. 0.7ha. Er wordt geen verharding of bebouwing voorzien. Deze ophoging is noodzakelijk teneinde de bestemming van de zone (watergebonden bedrijvigheid) mogelijk te maken. De ophoging zal ter plaatse de infiltratiecapaciteit van de bodem niet verminderen. Wel kan verwacht worden dat bij hevige regenval er een zekere afstroming zal plaatsvinden. Gezien dit in eigen eigendom is en het een weiland betreft, kan dit aanvaard worden. Daarnaast zal de bestaande kwelgracht moeten ingebuisd worden, wat wel een zeker effect zal hebben (versnelde afstroom). De effecten op de watersystemen zullen in de toekomst nog wijzigen door de verdere aanleg, van het volledige industrieterrein. De noodzaak tot inbuizing over de volledige lengte van 100m wordt niet aangetoond, noch wordt het effect op de waterhuishouding verduidelijkt. Nochtans is het duidelijk dat een open waterloop tot meer waterretentie leidt dan een inbuizing, gezien de bodem en wanden van de gracht ook een infiltrerende capaciteit hebben. Om die reden wordt overal gestreefd naar het vermijden van inbuizingen en zelfs in meerdere gemeentes een verbod opgelegd tot inbuizing van grachten. Het voorstel doorstaat de watertoets niet.

c) Het voorstel is over een gedeelte van het tracé van de voetweg nr. 39 gelegen. waarvoor op 22 november 2012 door de deputatie een beslissing tot de gedeeltelijke afschaffing werd genomen. Het overbouwen van deze weg zonder voorafgaande opheffing leidde tot de vernietiging van de eerdere vergunningsbeslissing van de deputatie in het voorliggend dossier, maar kan nu niet langer als weigeringsmotief weerhouden worden.

d) De NV Waterwegen en Zeekanaal bracht een voorwaardelijk gunstig advies uit, in het kader van een overeenkomst voor watergebonden transport. De voorwaarden zijn van technische en procedurele aard. Aan de NV Waterwegen en Zeekanaal zelf werd op 19 maart 2010 een vergunning afgeleverd voor een tijdelijke aanlegkaai ter hoogte van het eigendom van de aanvrager. Deze kaai moet de ontsluiting vanaf het kanaal verzekeren.

Fundamenteel bij 'overslag is dat er naast aanvoer ook afvoer dient mogelijk gemaakt te worden via een voldoende uitgeruste weg. Hier wordt niet aangegeven dat de afvoer eveneens via het kanaal zou gebeuren, er wordt ook geen verwerking of productie van de grondstoffen voorgesteld. De plaats is momenteel enkel ontsloten via de Vaartdijk vanaf de brug in Tildonk. De Vaartdijk heeft vanaf de brug een breedte van ca. 7m tot aan de bestaande ontsluiting van het ingerichte westelijke gedeelte van het industriegebied (Kapelleweg), als tweevaksbaan en werd recent heraangelegd. Vervolgens versmalt het verharde gedeelte van de Vaartdijk tot een breedte van slechts ca. 3m als dienstweg. De plaats is op ca. 1 km vanaf deze versmalling gelegen langs de

dienstweg, De Vaardijk geeft aansluiting op de N261, die een verbinding maakt vanaf de N26 (Leuven-Mechelen) door de kernen van Tildonk en Wespelaar naar Haacht. De bestaande breedte van de Vaardijk (3m) is ondermaats om vrachtvervoer toe te laten. De Spoorstraat die aan de andere zijde van het eigendom gelegen is, loopt dood op ruim 100m vanaf de dijk, en heeft een zeer smal profiel, met draaihoeken van 90° langs een smalle brug over de spoorweg en is ook volledig ongeschikt voor vrachtverkeer.

Om reden van de slechte ontsluiting zijn al jarenlange onderhandelingen lopende om een alternatieve ontsluiting te ontwikkelen naar de N26, daarbij wordt ook de ontsluiting van het bedrijf Cargill op 1km meer naar het zuidoosten (Herent) betrokken. In het voorjaar van 2010 werd tot een consensus rond deze ontsluiting vanaf de ruimere omgeving gekomen. Deze werd evenwel nog niet concreet uitgewerkt en er werd nog geen aanvang gemaakt met de realisatie hiervan. Het tracé van deze weg werd nog niet goedgekeurd. NV Zeekanaal maakt aanvang tot de realisatie van een nieuwe brug met fietseronderdoorgang over het kanaal, deze vergunning wordt momenteel betwist voor de Raad voor Vergunningenbetwisting. In elk geval is er voor grote delen van de ontsluiting nog geen concrete uitwerking.

Art. 4.3.5. §1 bepaalt dat een stedenbouwkundige vergunning slechts kan worden verleend voor het bouwen van een commercieel, ambachtelijk of industrieel gebouw, op een stuk grond gelegen aan een weg die gelet op de plaatselijke toestand voldoende is uitgerust. Deze voldoende uitrusting is een afweging tegenover de plaatselijke toestand. Momenteel wordt nog geen bebouwing voorgesteld, zodat dit artikel geen verordenend karakter heeft. Evenwel dient gewaakt te worden dat geen gronden worden bouwrijp gemaakt die later niet in aanmerking komen om een stedenbouwkundige vergunning tot bouwen op af te leveren. Het stapelen in open lucht met overslag tot doel heeft trouwens een impact op de mobiliteit die kan vergeleken worden met de bouw van een ambachtelijk gebouw, zodat in de geest van het decreet ook hiervoor de weg als onvoldoende uitgerust kan beschouwd worden gelet op de plaatselijke toestand.

e) Daarnaast dient gesteld te worden dat de betrokken ingreep direct paalt aan het kanaal, welk een grote recreatieve as betreft. Het recreatieve fietspad bevindt zich niet aan deze noordzijde van het kanaal, wel aan de zuidzijde, maar het kanaal heeft in zijn geheel, met de omliggende natuur een belangrijke recreatieve functie. Een inbuffering van dit industrieterrein tegenover het kanaal is dan ook een primaire vereiste. De omzendbrief van 8 juli 1997 bepaalt verder ook in toepassing van het KB van 28 december 1972 dat de industriële gebieden een bufferzone dienen te bevatten. De hier bedoelde bufferzone is onafhankelijk van de bufferzone die op het ontwerpgerwestplan is aangeduid in toepassing van artikel 14.4.5. In het huidig geval gaat het niet om een zelfstandig bestemmingsgebied maar betreft het een strook binnen het industriegebied met een hoofdzakelijk esthetische en stedenbouwkundige functie. De breedte en de aanleg van de bufferzone is afhankelijk van de oppervlakte en de vorm van het industriegebied zelf, van de aard van de industrieën, van de eigenlijke hinderlijkheid ervan en van de bestemming van de aanpalende gebieden. Voor dergelijke bufferzones worden richtinggevende cijfers van 15m tot 50m vooropgesteld al naar gelang de hinderlijkheid van de betrokken bedrijven.

Hier is het kanaal volgens het gewestplan ondergebracht in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen, aan de overzijde van het kanaal is een natuurgebied gelegen. Gezien de belangrijke zacht-recreatieve functie van het kanaal is een goede inbuffering een belangrijke vereiste. Deze vereiste buffering komt enigszins in conflict met de optie om kanaalgebonden activiteiten te ontwikkelen. Hier zal een oplossing moeten voor uitgewerkt worden met zo minimaal mogelijk uitgewerkte doorsteken door de groenbuffer en het gebruik van de nodige technische installaties om de materialen te transporteren naar de opslagzone, om deze groene continuïteit te waarborgen. In het huidige worstel is een reliëfophoging over een lengte van 100m rechtstreeks palend aan de dijk en zonder groenbuffer voorzien, dit is in elk geval niet verzoenbaar met een

goede aanleg van de plaats. Vandaag kan opgemerkt worden dat slechts een zeer summier scherm werd bewaard die absoluut geen afdoende visuele afscherming biedt.

Voor het aanpalende ingerichte gedeelte van het industriegebied bedraagt de bestaande buffer zo'n 50 tot 60m, wat maakt dat vanaf de recreatieve tussenstop voor recreatieve fietsers 'Het Sas' aan de zuidoost er geen hinder uitgaat van deze bedrijvigheid. De inrichting van een buffer voor het gedeelte van het industriegebied waarin de aanvraag is gelegen dient in dit geval bekeken te worden voor de totaliteit van het industriegebied. Hier dringt een planningsinitiatief voor de gehele zone zich op (RUP). In elk geval kan vooruitlopend op dit planningsinitiatief geen individuele stedenbouwkundige vergunning verleend worden die geen enkele rekening houdt met de noodzakelijke buffering. De diepte van 70m vanaf de dijk zal in elk geval niet volledig benut kunnen worden na het voorzien van de nodige buffering.

f) In bijkomende orde dient verwezen naar de wijze waarop de kwelgracht naast de dijk wordt genegeerd en een inbuizing wordt voorgesteld. De kwelgracht is binnen de bestaande groene rand van het industriegebied echter een belangrijk structurerend gegeven. Rondom de kwelgracht, in overgang naar het dijktaalud, is een ca. 13m brede groene structuur met kreupelhout in inlandse soorten. In deze kan gepleit worden voor een maximaal behoud van deze ingegroende gracht en opname binnen de noodzakelijke groenbuffer van het industriegebied. De inbuizing en verwijdering van de groenstructuur dient hier zo minimaal mogelijk gehouden te worden teneinde de toegang tot het industriegebied mogelijk te maken.

In afwachting van een degelijke verkeersafwikkeling, en een globale ordening van de betrokken zone, is het niet aangewezen om hierop vooruit te lopen met een aanvraag waarin geen enkele rekening wordt gehouden met het recreatief karakter van de aanpalende kanaalzone en de noodzakelijke inbuffering.

Het ontwerp is, gelet op de voorgaande beschouwingen, niet verenigbaar met een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie

De aanvraag komt niet in aanmerking voor vergunning, om volgende redenen:

- er is onvoldoende aangetoond dat de nodige maatregelen werden genomen om schade aan de watersystemen te voorkomen, de aanvraag doorstaat de watertoets niet;
- bij het bouwrijp maken van een grond kan niet voorbijgegaan worden aan de uiteindelijke bestemming in functie waarvan dit gebeurt;
- ter plaatse heeft de Vaartdijk slechts een verharde breedte van ca. 3m, wat ondermaats is voor de ontsluiting van een zone waarbinnen overslag naar vrachttransport zou plaatsvinden;
- de Vaartdijk sluit aan op een lokale verbindingsweg door enkele dorpskernen, dit overschrijdt de draagkracht van de omgeving. Een geplande heraanleg van de ontsluitende wegenis en ontdubbeling van de Kruineikenbrug werd nog niet gerealiseerd;
- het ontwerp houdt geen enkele rekening met de noodzakelijke inbuffering die volgens de omzendbrief van 8 juli 1997 vereist is en ook op de aanpalende industriegronden werd gerealiseerd; een buffer is nog meer noodzakelijk gezien het recreatief karakter van de aanpalende kanaalzone. Slechts met een ontwerp waarbij de doorsteken doorheen de bufferzone minimaal wordt gehouden kan later voor vergunning in aanmerking komen;
- het inbuizen van de kwelgracht over een lengte van 100m en het opgeven van de groenstrook hierbij is uit ruimtelijk oogpunt niet verantwoord, er dient een oplossing gezocht te worden waarbij deze elementen zich integreren in de noodzakelijke groenbuffer.

Voorstel van beslissing

- 1) *Het beroep van van de heer Francois Celis, afgevaardigd bestuurder NV KANI, Kraaiwinkelstraat 3, 3210 Lubbeek, is ontvankelijk.*
- 2) *De stedenbouwkundige vergunning inzake een reliëfwijziging van een terrein, op een perceel grond gelegen Spoorstraat te 3150 Tildonk (Naacht), kadastraal bekend afdeling 02, sectie B, nrs. 337a, 342c, 344a, 346a, 346, 346b2, 347, 348 en 351bweigeren*

...

Na de tweede hoorzitting van 6 februari 2014 verklaart de verwerende partij het beroep op 27 maart 2014 gegrond en verleent een stedenbouwkundige vergunning. De verwerende partij beslist:

“ ...

a) *Het goed is niet gelegen binnen de grenzen van een goedgekeurd bijzonder plan van aanleg. Het goed maakt geen deel uit van een behoorlijk vergunde en niet vervallen verkaveling. Volgens het gewestplan Leuven (KB d.d. 7 april 1977) is het goed gelegen in een industriegebied. Het artikel 7 van het KB van 28 december 1972, betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen is van kracht. Deze gebieden zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten. Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven toegelaten. De aanvraag betreft het uitvoeren van een reliëfwijziging als voorbereiding op de aanleg van het industrieterrein. De aanvrager preciseert dat de aanleg kadert in de werken die noodzakelijk zijn voor de aanleg van een laad- en loskade aan het kanaal die benodigd is voor de exploitatie van heiterrein en aanvoer via het kanaal. De aanvrager, Francois Celis is de zaakvoerder van de firma Bouw Punt (André Celis), zijnde een brandstoffen- en bouwmaterialenhandel. Uit de verslagen van de vergadering over de ontsluiting van het industrieterrein blijkt dat de firma Celis 60.000 ton brandstoffen en 40.000 ton bulkmateriaal zou wensen aan te voeren via het kanaal. Binnen de industriegebieden is opslag een toelaatbare bestemming.*

b) *Hoofdstuk III, afdeling I, artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het algemeen waterbeleid (Belgisch Staatsblad 14 november 2003) legt bepaalde verplichtingen op, die de watertoets worden genoemd. Deze watertoets houdt in dat de eventuele schadelijke effecten van het innemen van ruimte ten koste van de watersystemen worden ingeschat. De aanvraag is niet gelegen binnen een overstromingsgevoelige zone. De aanvraag houdt een ophoging van een gedeelte van de grond in met ca. 2.80m over een oppervlakte van ca. 0.7ha. Er wordt geen verharding of bebouwing voorzien. Deze ophoging is noodzakelijk teneinde de bestemming van de zone (watergebonden bedrijvigheid) mogelijk te maken. De ophoging zal ter plaatse de infiltratiecapaciteit van de bodem niet verminderen. Wel kan verwacht worden dat bij hevige regenval er een zekere afstroming zal plaatsvinden. Gezien dit in eigen eigendom is en het een weiland betreft, kan dit aanvaard worden.*

c) *Het voorstel is over een gedeelte van het tracé van de voetweg nr. 39 gelegen, waarvoor pp 22 november 2012 door de deputatie een beslissing tot de gedeeltelijke afschaffing werd genomen. Het overbouwen van deze weg zonder voorafgaande opheffing leidde tot de vernietiging van de eerdere vergunningsbeslissing van de deputatie in het voorliggend dossier, maar kan nu niet langer als weigeringsmotief weerhouden worden.*

d) *De NV Waterwegen en Zeekanaal bracht een voorwaardelijk gunstig advies uit, in het kader van een overeenkomst voor watergebonden transport. De voorwaarden zijn van*

technische en procedurele aard. Aan de NV Waterwegen en Zeekanaal zelf werd op 19 maart 2010 een vergunning afgeleverd voor een tijdelijke aanlegkaai ter hoogte van het eigendom van de aanvrager. Deze kaai moet de ontsluiting vanaf het kanaal verzekeren.

Fundamenteel bij overslag is dat er naast aanvoer ook afvoer dient mogelijk gemaakt te worden. De plaats is momenteel enkel ontsloten via de Vaartdijk vanaf de brug in Tildonk. De Vaartdijk heeft vanaf de brug een breedte van ca. 7m tot aan de bestaande ontsluiting van het ingerichte westelijke gedeelte van het industriegebied (Kapelleweg), als tweevaksbaan en werd recent heraangelegd. Vervolgens versmalt het verharde gedeelte van de Vaartdijk tot een breedte van slechts ca. 3m als dienstweg. De plaats is op ca. 1 km vanaf deze versmalling gelegen langs de dienstweg. De Vaartdijk geeft aansluiting op de N261, die een verbinding maakt vanaf de N26 (Leuven-Mechelen) door de kernen van Tildonk en Wespelaar naar Haacht. NV Waterwegen en Zeekanaal verleent toegang langs deze weg en is zelf vragende partij voor het inrichten van watergebonden activiteiten.

Om reden van de slechte ontsluiting zijn al jarenlange onderhandelingen lopende om een alternatieve ontsluiting te ontwikkelen naar de N26, daarbij wordt ook de ontsluiting van het bedrijf Cargill op 1km meer naar het zuidoosten (Herent) betrokken. In het voorjaar van 2010 werd tot een consensus gekomen rond een ontsluiting via de Molenstraat met een ontdubbeling van de Kruineikbrug. Ondertussen werd het eerste deel van de Vaartdijk verbreed en werd de Klein Terbankstraat heraangelegd. NV Zeekanaal maakt aanvang tot de realisatie van een nieuwe brug met fietseronderdoorgang over het kanaal, waarvoor vergunning bekomen werd. Voor de verdere ontsluiting vanaf de Molenweg naar de N26 zijn er ontwerpplannen en zal een rooilijnplan en onteigeningsplan volgen.

Ter hoogte van de aansluiting op het kanaal werd inmiddels aan NV Waterwegen en Zeekanaal een vergunning afgeleverd voor de aanleg van de loskade in functie van de overslagplaats. Hieruit kan worden afgeleid dat er een instemming bestaat met het vestigen van de betrokken functie op deze plaats. De overslagplaats is specifiek ontworpen om dienst te doen voor watergebonden bedrijvigheid en overslag van goederen. Het belemmeren van de ontplooiing van dergelijke bedrijvigheid temidden van industriegebied zou betekenen dat van een belangrijke opportuniteit wordt afgezien. Veelvuldig wegtransport wordt op deze manier vermeden. Dit kadert in een rationalisatie van bedrijfsvoering en past tegelijk in het mobiliteitsbeleid waarin het gebruik van alternatieve transportmiddelen wordt gestimuleerd. Watergebonden bedrijvigheid kan uiteraard niet plaatsvinden zonder dat daar ook wegverkeer bijkomt, maar de trajecten kunnen sterk verkort worden. Een dergelijk initiatief kan enkel gesteund worden.

Uit ruimtelijk oogpunt heeft de plaats momenteel nog een zacht karakter (weiland en bomenrijen). De inkleuring als industriegebied maakt echter dat de plaats op termijn een veel harder karakter zal krijgen. Ook al zal de nieuwe overslagplaats momenteel tot een ruimtelijk contrast met de omgeving leiden, dient gesteld te worden dat deze zich in de toekomst zal integreren binnen een verder geëxploiteerd industriegebied. De overslagplaats betekent een eerste aanzet tot de inrichting van dit industriegebied.

e) Daarnaast dient gesteld te worden dat de betrokken ingreep direct paalt aan het kanaal, welk een grote recreatieve as betreft. Het recreatieve fietspad bevindt zich niet aan deze noordzijde van het kanaal, wel aan de zuidzijde, maar het kanaal heeft in zijn geheel, met de omliggende natuur een belangrijke recreatieve functie. Niettemin is het ook mogelijk om langs deze zijde een fietsroute aan te houden, en zijn er alternatieve mogelijkheden die kunnen meegenomen worden op termijn. Er kan een verkorte lus komen op het terrein van het bedrijf zelf, of er kan een lus gemaakt worden via het recreatief fietsroutenetwerk.

In elk geval is een inbuffering van dit industrieterrein tegenover het kanaal een primaire

vereiste. De omzendbrief van 8 juli 1997 bepaalt verder ook in toepassing van het KB van 28 december 1972 dat de industriële gebieden een bufferzone dienen te bevatten. De hier bedoelde bufferzone is onafhankelijk van de bufferzone die op het ontwerpgeroestplan is aangeduid in toepassing van artikel 14.4.5. In het huidige geval gaat het niet om een zelfstandig bestemmingsgebied maar betreft het een strook binnen het industriegebied met een hoofdzakelijk esthetische en stedenbouwkundige functie. De breedte en de aanleg van de bufferzone is afhankelijk van de oppervlakte en de vorm van het industriegebied zelf, van de aard van de industrieën, van de eigenlijke hinderlijkheid ervan en van de bestemming van de aanpalende gebieden. Voor dergelijke bufferzones worden richtinggevende cijfers van 15m tot 50m vooropgesteld al naar gelang de hinderlijkheid van de betrokken bedrijven. Een dergelijke bufferzone kan als voorwaarde aan een vergunning verbonden worden.

Het ontwerp is, gelet op de voorgaande beschouwingen, verenigbaar met een goede ruimtelijke ordening.

De overwegingen in acht genomen komt de aanvraag in aanmerking voor vergunning, om volgende redenen:

- de aanvraag is planologisch in overeenstemming met de bestemming industriegebied;*
- het inrichten van een overslagzone teneinde watergebonden bedrijvigheid op te starten kadert binnen een ruimtelijk beleid waarbinnen het gebruik van alternatieve transportmodi wordt gestimuleerd;*
- uit ruimtelijk oogpunt zijn de ingrepen veeleer bescheiden en zullen zich moeiteloos integreren in een omgeving die op termijn een harder karakter krijgt. De terreinoppervlakte laat ook toe dat de gestelde activiteiten zich volledig kunnen ontwikkelen;*
- de draagkracht van de omgeving wordt niet overschreden.*

De vergunning kan worden verleend met volgende voorwaarde:

- langs de Vaartdijk wordt een groenbuffer van 15m breed aangelegd, die slechts mag onderbroken worden voor de strikt noodzakelijke toegang tot het terrein.*

...

Dit is de bestreden beslissing.

Op 12 december 2013 weigert het college van burgemeester en schepenen van Haacht een aanvraag tot het plaatsen van materiaalboxen, opslag van minerale producten na verdere ophoging terrein. Deze vergunning wordt geweigerd omdat niet vertrokken werd van de juiste vergunde toestand. De oorspronkelijke vergunning voor de reliëfwijziging werd immers vernietigd door de Raad. Tenslotte werd op 8 mei 2014 een gelijkaardige vergunningsaanvraag geweigerd door het college van burgemeester en schepenen van Haacht omdat een dergelijke grootschalige bedrijvigheid met veel vrachtbewegingen stedenbouwkundig en op het vlak van verkeersveiligheid niet verantwoord is.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST

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

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

A. Ontvankelijkheid wat betreft de tijdigheid van de vordering tot vernietiging

Uit het dossier blijkt dat de vordering tijdig is ingesteld. Er worden geen excepties opgeworpen met betrekking tot de tijdigheid van de vordering.

B. Ontvankelijkheid wat betreft het belang van de verzoekende partijen

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen omschrijven hun belang in hun verzoekschrift:

“ ...

11. Met betrekking tot de ontvankelijkheid ratione personae van het beroep bepaalt artikel 4.8.11, §1, 3° van de VCRO het volgende:

“De beroepen bij de Raad kunnen door volgende belanghebbenden worden ingesteld: (...) elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kan ondervinden als gevolg van de vergunnings-, validerings- of registratiebeslissing.”

Dienaangaande oordeelt Uw Raad steevast:

“Om als derde belanghebbenden bij de Raad een beroep te kunnen instellen, vereist artikel 4.8.16, §1, eerste lid 3° VCRO uitsluitend dat de verzoeker, als natuurlijke personen of als rechtspersoon, rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kunnen ondervinden ingevolge de bestreden vergunningsbeslissing. (...)

Het volstaat derhalve dat de verzoeker het mogelijk bestaan van de in artikel 4.8.16, §1, eerste lid, 3° VCRO bedoelde hinder of nadelen voldoende waarschijnlijk maken, de aard en de omvang ervan voldoende concreet omschrijven en tegelijk aantonen dat er een rechtstreeks of onrechtstreeks causaal verband kan bestaan tussen de uitvoering of de realisatie van de vergunningsbeslissing en de hinder of nadelen die zij ondervinden of zullen ondervinden.”

Uw Raad heeft recent nog bevestigd dat om het belang van verzoekers te onderzoeken, kan geput worden uit het volledige verzoekschrift, met inbegrip van het deel dat handelt over de middelen.

12. Verzoekers zullen, minstens kunnen, in hoofdzaak ernstige bijkomende mobiliteitshinder ondervinden door de ontwikkeling van de percelen van de NV Kani binnen de bedrijvenzone Hambos. Uit de op 8 mei 2014 geweigerde stedenbouwkundige vergunning blijkt immers dat de NV Kani zelf aangeeft dat ze 8.000 vrachtwagentransporten per jaar verwachten. Op 220 werkdagen per jaar levert dit dagelijks maar liefst 38 bijkomende aanrijdende en 38 vertrekkende vrachtwagens die allen vlakbij de woningen van verzoekers zullen moeten passeren.

- Eerste verzoeker is eigenaar en bewoner van de woning gelegen te Tildonk, Gebroeders Persoonsstraat 1.*
- Tweede verzoeker is eigenaar en bewoner van de woning gelegen te Tildonk, Kruineikeweg 2A.*
- Derde verzoeker is eigenaar en bewoner van de woning gelegen te Tildonk, Kruineikestraat 42.*

De ligging blijkt uit onderstaand kadastraal plan

13. *De woning van tweede en derde verzoekers is gelegen aan de Kruineikestraat, pal op de route waarlangs het vrachtverkeer van de NV Kani richting N21 noodgedwongen passeert nadat het via het jaagpad, de Kapelleweg en de Vaartdijk de Kruineikestraat heeft bereikt. Langs de achterzijde van de woningen van tweede en derde verzoekers is dan weer duidelijk de druk te voelen van het vrachtverkeer dat haar weg baant over de Kruineikebrug richting de N26. Beide woningen zijn bovendien gelegen pal naast de brug die zou gebouwd worden in functie van de nieuwe ontsluiting van het industrieterrein Hambos (zie verder). De hinder die door de 80 dagelijkse bijkomende vrachtbewegingen worden veroorzaakt, wordt dus in elk ontsluitingsscenario (actueel dan wel toekomstig) ondergaan door tweede en derde verzoeker en hun gezin.*

...

Langs de voorzijde van de woningen is duidelijk de ligging pal aan de Kruineikestraat zichtbaar.

...

Aan de achterzijde van de woningen blijkt de nabijheid van de bestaande Kruineikebrug en de ligging vlakbij de locatie van de geplande ont dubbelde Kruineikebrug.

...

Omdat de door het verlenen van de bestreden vergunning op gang gebrachte verkeersstromen hoofdzakelijk bestaan uit zwaar vrachtvervoer, is de hinder voor tweede en derde verzoekers des te groter. Tweede en derde verzoeker en zijn gezin zullen te lijden hebben onder serieuze bijkomende geluidshinder van het vrachtverkeer, zowel aan de voorzijde van hun woningen dat zijn weg zoekt richting de N21, als aan de achterzijde voor het verkeer dat zijn weg zoekt richting N26. In het geval de ont dubbelde brug zou worden gerealiseerd komen zowel het vrachtverkeer van de N21 als de N26 samen in hun achtertuin...

Ook ondervinden tweede en derde verzoekers ernstige hinder van de trillingen die het zware vrachtverkeer met zich meebrengt. Daarnaast moeten tweede en derde verzoekers een onaanvaardbare bijkomende verkeersdrukke en verkeershinder (geurhinder van de uitlaat, fijn stof, etc) trotseren die dagelijks van vroeg in de morgen optreedt. Dit leidt op zijn beurt tot bijkomende verkeersonveilige situaties nu tweede en derde verzoekers en hun gezin zich vaak per fiets of te voet verplaatsen en al het bijkomend vrachtvervoer hier wordt door geperst.

Uw Raad oordeelde reeds eerder:

“Om als derde belanghebbende bij de Raad een beroep te kunnen instellen vereist artikel 4.8.16, §1, eerste lid 3° VCRO dat de verzoekende partij, als natuurlijke persoon of als rechtspersoon, rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kan ondervinden ingevolge de bestreden vergunningsbeslissing. Het wordt niet betwist dat de woning van de verzoekende partij gelegen is aan de overzijde van de ontsluiting van de bestreden vergunning. Uit de uiteenzettingen in het verzoekschrift blijkt dat de verzoekende partij onder meer vreest voor een verkeersonveilige situatie door de geplande ontsluiting die haar persoonlijk kan raken omdat haar zij toegang neemt tot de openbare weg in de nabijheid van de geplande ontsluiting. De verzoekende partij ontwikkelt ter zake overigens ook een middel. Ze toont derhalve aan een belang te hebben om het beroep bij de Raad in te stellen omwille van de hinder en nadelen die ze vreest te zullen ondervinden ten gevolge van de bestreden beslissing. Of de vrees van de verzoekende partij al dan niet terecht is en of het middel dat de verzoekende partij ter zake ontwikkelt al dan niet ontvankelijk en/of gegrond wordt bevonden, betreft een beoordeling van de

middelen, die geen afbreuk kan doen aan de vaststelling dat de verzoekende partij in haar verzoekschrift hinder en nadelen omschrijft die ze ten gronde ter beoordeling wenst voor te leggen door middel van haar beroep.”

14. Verkeersonveilige situaties die worden bevestigd in de plannen van Waterwegen en Zeekanaal om de ontsluiting van het industrieterrein Hambos ter hoogte van de Kruineikebrug en Kruineikestraat te reorganiseren (zie verder) via de ontdubbelde brug en de nieuwe ontsluitingsroute.

...

Zoals in het eerste middel zo dadelijk nader wordt uiteengezet zal de uitvoering van de aanleg van de geplande infrastructuur om de verkeersproblematiek aan de Kruineikebrug op te lossen nog jaren duren, als deze er al ooit komt. Er bestaan immers verschillende legaliteitsbezwaren ten aanzien van de voorliggende plannen om via een ontdubbelde Kruineikebrug en een nieuw aan te leggen ontsluitingsweg het verkeer van en naar het industrieterrein Hambos te sturen richting N26.

Bovendien blijkt dat zelfs indien een ontdubbelde Kruineikebrug en een nieuw aan te leggen ontsluitingsweg zou worden aangelegd om het verkeer van en naar het industrieterrein Hambos te sturen richting N26, de mobiliteitshinder van de 80 bijkomende vrachtwagens zal blijven bestaan.

Uit voormeld plan blijkt immers dat de nieuwe brug vlak achter de woning van tweede, derde maar ook vlak naast de woning van eerste verzoeker zal komen te liggen zodat ook in dit geval de 80 bijkomende vrachtwagenbewegingen zowel ter hoogte van de brug als aan de overzijde van het kanaal voor de nodige geluids- en trillingshinder zullen zorgen.

Verzoekers zullen ook in dit scenario allen zeer zware hinder en nadelen ondervinden van de uitbreiding van de bedrijvenzone Hambos door het verlenen van de bestreden vergunning.

De hinder en nadelen zijn hoe dan ook zeer ernstig.

15. De te verwachten verdediging van een verwerende en/of tussenkomende partij in deze procedure zal zijn dat verzoekers door hun protest tegen de nieuw aan te leggen brug een oplossing voor hun bestaande problemen ondergraven, kan niet worden weerhouden. Vooreerst omdat de bestaande hinder enorm is toegenomen door het verlenen van de bestreden vergunning en dat dus de bestreden vergunning mee aan de basis ligt van de nood aan een nieuw ontsluitingsscenario voor bedrijvenzone Hambos. Voorts omdat er voor de nieuw te creëren ontsluiting van de bestaande bedrijvenzone Hambos klaarblijkelijk 6 verschillende scenario's beschikbaar waren (zie verder). Zonder enig planologisch initiatief, zonder enige milieu- en mobiliteitseffectenstudie en zonder enige inspraak van de buurtbewoners, werd in alle discretie beslist om scenario 3b te weerhouden en de ontsluiting te organiseren via de achtertuin van verzoekers. Verzoekers hebben er hoe dan ook het nodige belang bij om (i) zowel de vergunning te bestrijden die de bestaande hinder exponentieel doet toenemen en het begin vormen van nog erger als (ii) de vermeende mobiliteitsoplossing in rechte te bestrijden die klaarblijkelijk op onrechtmatige wijze tot stand kwam/komt.

Dit alles opdat de bevoegde overheden in alle transparantie en conform de voorziene procedures en beginselen van behoorlijk bestuur, verplicht worden een duurzame oplossing uit te werken die én de globale ontwikkeling van bedrijvenzone Hambos regelt en een sluitende en efficiënte mobiliteitsoplossing biedt. Zoals zo dadelijk zal worden

uiteengezet worden in dit dossier zonder enige visie, laat staan naleving van de geëigende procedures en beginselen van behoorlijk bestuur, allerhande vergunningen verleend voor én de uitbreiding van bedrijvenszone Hambos en de ontsluiting hiervan.

16. Alle verzoekende partijen hebben daarenboven ook nog een financieel nadeel dat rechtstreeks voortvloeit uit de bestreden beslissing: de waarde van de huizen daalt flink, omdat de ligging nu zeer kalm en residentieel is, en ze in de toekomst naast een drukke verkeersas voor vrachtvervoer zullen liggen.

17. Uw Raad heeft nog heel recent in het arrest nr. A/2013/0567 van 1 oktober 2013 in een zéér gelijkaardig dossier betreffende het bouwen van een brug over het Albertkanaal geoordeeld dat verzoekende partijen in dergelijke situatie beschikken over een voldoende aannemelijk belang:

“Artikel 4.8.16, §1, eerste lid 3° VCRO bepaalt dat elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kan ondervinden ingevolge een vergunningsbeslissing, een beroep kan instellen bij de Raad.

De verzoekende partij stelt onder meer dat haar woning in de directe nabijheid is gelegen is van het bouwperceel, dat de twee aan te leggen fietspaden langs haar woning zullen lopen, dat zij geluids- en mobiliteitshinder zal ondervinden door het toenemende verkeer, evenals privacyhinder door inkijk van op de brug en dat het overstromingsrisico verschuift naar haar perceel door de verbreding van het Albertkanaal.

De verzoekende partij maakt in haar betoog voldoende aannemelijk hinder en nadelen te kunnen ondervinden door de bestreden beslissing en derhalve een belang te hebben om beroep in te dienen bij de Raad”

Nu vaststaat dat verzoekers ernstige nadelen lijden door de bestreden beslissing, op basis van het voorgaande, kunnen verzoekers gekwalificeerd worden als “elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kan ondervinden ingevolge de vergunnings-, validerings- of registratiebeslissing” conform artikel 4.8.11 § 1, 3° VCRO.

Op basis van het voorgaande kan verzoeker gekwalificeerd worden als “elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kan ondervinden ingevolge de vergunnings-, validerings- of registratiebeslissing” conform artikel 4.8.11 § 1, 3° V.C.R.O.

...”

2.

De verwerende partij betwist het belang van de verzoekende partijen:

“ ...

Met het thans bestreden besluit van 27 maart 2014 van de deputatie wordt het nodige gevolg toegekend aan het tussengekomen arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen nr. A/2013/0627 van 29 oktober 2013 in de zaak 1011/0109/A/8/0086 waarbij de beslissing van de verwerende partij van 05 augustus 2010 wordt vernietigd waarbij aan de nv Kani de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor aangevraagde reliëfwijziging op het bedoelde perceel grond gelegen te Tildonk langsheen de Spoorstraat.

De oorspronkelijk annulatieprocedure, zoals deze heeft geleid tot het tussengekomen arrest van 29 oktober 2013, werd ingesteld door de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar, niet door de consoorten Forceville, De Jong en Puttemans.

De huidige verzoekende partijen waren ook niet betrokken bij het administratief bouwberoep voor de deputatie en hebben, behoudens vergissing, zelfs geen bezwaar ingediend in het kader van het gehouden openbaar onderzoek.

Hoewel artikel 4.8.11., §1, 3° VCRO zulks niet vereist kan uit het gebrek aan het indienen van een bezwaarschrift in het kader van het openbaar onderzoek wel worden afgeleid dat verzoekers alsdan de mening waren toegedaan dat een loutere nivellering van een terrein hun geen rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen zou berokkenen.

Feit is bovendien dat verzoekers, zoals gesteld, ook geen administratief beroep hebben aangetekend tegen (het uitblijven van) de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Haacht en ook niet tegen het oorspronkelijk vergunningsbesluit van 05 augustus 2010.

De vraag stelt zich aldus of verzoekers zelfs het recht niet hebben verzaakt om zich tot uw Raad te wenden.

Feit is alleszins dat de voorgehouden hinder of nadelen die verzoekers voorhouden te kunnen ondervinden als gevolg van de vergunningsbeslissing, uit deze beslissing zelf moet voortvloeien en niet uit een later nog toe te kennen vergunning.

Anders dan bij een verkavelingsvergunning die overeenkomstig artikel 4.2.15, §2, eerste lid VCRO de reglementaire voorschriften bevat die de wijze bepalen waarop de verkaveling wordt ingericht en waarop de kavels bebouwd kunnen worden en waar aldus de voorschriften de rechtsgrond en het toetsingskader vormt voor later te verlenen stedenbouwkundige vergunningen, wordt te dezen enkel een stedenbouwkundige vergunning toegekend "voor een reliëfwijziging" van een terrein.

De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar beschikte hierbij over het rechtens vereiste belang om de vergunning aan te vechten op grond van de toentertijd toepasselijke voorschrift van artikel 4.8.16, §1, eerste lid, 5° VCRO.

De huidige verzoekende partijen dienen hun belang aan te tonen, Inzonderheid dienen verzoekers aan te tonen dat zij hinder of nadelen kunnen ondervinden uit de reliëfwijziging, niet uit de verdere vermoedelijke bestemming van het perceel, i.c. laad- en loskade.

Daarenboven is als toekomstige bestemming van het terrein enkel voorzien dat het om "watergebonden bedrijvigheid" gaat en wordt er geen verharding of bebouwing voorzien.

Het louter ophogen van de grond zal aldus geen nadeel berokkenen, doch mogelijks wel (hetgeen nog dient te worden aangetoond) de latere bouwwerken die nodige zouden zijn om het terrein concreet in te richten als laad- en loskade met verhardingen, eventueel aanleg wegen en/of bouwen van allerlei vergunningsplichtige constructies.

Verzoekers tonen niet aan dat de ophoging met ca. 2,80m over een oppervlakte van ca. 0,7ha aan verzoekers mogelijks hinder of nadeel zou berokkenen.

Verzoekers verwijzen in het beroepsschrift ter staving van hun belang ten onrechte naar "8.000 vrachttrossen per jaar" die de latere activiteiten zouden teweeg brengen, of naar een "een brug die zou gebouwd worden in functie van de nieuwe ontsluiting van het industrieterrein Hambos" of naar "geluidshinder van het vrachtverkeer (...) geluidshinder (...) trillingen (...) verkeersdrukke (..) verkeershinder (...) bijkomende verkeersonveilige situaties (...)

Verzoekers verwijzen ten slotte eveneens ten onrechte naar een vermeend financieel nadeel waar de waarde van hun huizen zou verminderen "omdat de ligging nu zeer kalm en residentieel is, en ze in de toekomst naast een drukke verkeersas voor vrachtvervoer zullen liggen".

Al deze door verzoekers voorgehouden vermeende nadelen vloeien echter niet voort uit de loutere ophoging van het terrein zoals dit thans wordt vergund.

Ten slotte dient nog opgemerkt dat de voorgehouden hinder of nadelen ook een rechtmatig karakter moet hebben: een verhoging van het reliëf in een Industriegebied is normaliter niet onmiddellijk van aard om de leefbaarheid van de omliggende woningen in woongebied te gaan aantasten. Verzoekers maken zulks alleszins niet aannemelijk.

*Het annulatieberoep dient als onontvankelijk bij gebreke aan het rechtens vereiste actueel belang in de zin van artikel 4.8.11., §1, 3° VCRO te worden afgewezen.
..."*

3.

Ook de tussenkomende partij betwist het belang van de verzoekende partijen:

"...

15. Om een beroep te kunnen indienen bij Uw Raad voor Vergunningsbetwistingen dient een verzoekende partij te beschikken over een actueel, persoonlijk en wettig belang. Ook dient zij over de vereiste procesbevoegdheid te beschikken.

De verzoekende partij dient haar belang, net als haar hoedanigheid, te omschrijven in haar verzoekschrift.

De verzoekende partij dient bijgevolg het bestaan van de hinder of nadelen voldoende waarschijnlijk maken, de aard en de omvang ervan voldoende concreet te omschrijven en tegelijk aan te tonen dat er een rechtstreeks of onrechtstreeks causaal verband kan bestaan tussen de uitvoering of de realisatie van de vergunningsbeslissing en de hinder of nadelen die zij ondervindt of zal ondervinden.

Een laattijdige omschrijving van het belang in de wederantwoordnota of toelichtende nota zonder enige omschrijving hiervan in het verzoekschrift zal dan ook tot de onontvankelijkheid van het verzoekschrift leiden.

Een derde belanghebbende moet hinder en nadelen ondervinden ten gevolge van de vergunningsbeslissing. Dit overeenkomstig art. 4.8.11, §1, 3° VCRO. Het bestaan ervan dient niet absoluut zeker te zijn. Potentiele hinder en nadelen kunnen volstaan.

Woont een derde belanghebbende op ruime afstand van het betrokken perceel, dan zal hij zeer concrete gegevens moeten aanleveren om de mogelijke hinder en nadelen aan te tonen.

De verzoekende partij dient dan ook aan te tonen dat er een rechtstreeks of onrechtstreeks causaal verband kan bestaan tussen de uitvoering of de realisatie van de vergunnings-, validerings-, of registratiebeslissing en de hinder of nadelen die zij ondervindt of zal ondervinden.

16. *In casu kan worden vastgesteld dat verzoekers op een afstand van ca. 2,5-2,8 km van het voorwerp van de bestreden beslissing woonachtig zijn.*

(...)

Gezien deze ruime afstand dienen verzoekers, overeenkomstig de hierboven aangehaalde rechtspraak van Uw Raad, bijgevolg zeer concrete gegevens aan te leveren om mogelijke hinder en nadelen ten gevolge van de bestreden beslissing aan te kunnen tonen.

17. *Evenwel slagen verzoekers er niet in om enige concrete hinder ten gevolge van de bestreden beslissing, zijnde de vergunning voor een reliëfwijziging, te omschrijven noch enig causaal verband tussen de uitvoering van de reliëfwijziging en de hinder en nadelen die zij zouden kunnen ondervinden van de reliëfwijziging aan te tonen.*

Verzoekers verwijzen vooral naar mobiliteitshinder, waarbij zij vermelden dat uit de op 8 mei 2014 geweigerde stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor onder meer het plaatsen van materiaalboxen en de opslag van minerale producten op het terrein zou blijken dat er 8.000 vrachtwagentransporten per jaar worden verwacht.

Bijgevolg is de door verzoekers opgeworpen hinder kennelijk verbonden aan de latere ontwikkeling van het terrein voor opslag (het bestaan van welke hinder door verzoekster in tussenkomst in elk geval wordt ontkend).

Onderhavige vergunningsaanvraag heeft echter louter betrekking op de realisatie van een reliëfwijziging zonder meer. Dit wordt door verzoekers op zich niet ontkend, doch lopen zij wel vooruit op de feiten en halen in hun verzoekschrift geen hinder en nadelen aan ten gevolge van de reliëfwijziging op zich.

Uw Raad wordt eraan herinnerd dat een reliëfwijziging op een terrein niet automatisch betekent dat het terrein zonder enige aanvullende vergunning ook gebruikt zou kunnen worden voor opslag.

Art. 4.2.1, 5°, a) VCRO bepaalt met name dat niemand zonder voorafgaande stedenbouwkundige vergunning een grond gewoonlijk mag gebruiken, aanleggen of inrichten voor het opslaan van gebruikte of afgedankte voertuigen, of van allerlei materialen, materieel of afval.

Bijgevolg zal verzoekster tot tussenkomst geenszins het terrein kunnen gebruiken voor opslag, zonder voorafgaande stedenbouwkundige vergunning. Aangezien het nadeel dat verzoekers aanhalen evenwel uitsluitend voortvloeit uit de mobiliteitsgevolgen van de exploitatie van het betreffende perceel als opslagplaats (wat uitdrukkelijk wordt betwist), ontbreekt hen het vereiste belang in onderhavig verzoekschrift tot nietigverklaring van een vergunning voor een reliëfwijziging.

18. *De vergunde reliëfwijziging heeft dan ook geen toename van mobiliteit ten gevolg. Dit wordt door verzoekers trouwens niet beweerd. Verzoekers verwijzen enkel naar de potentiële hinder ten gevolge van de werken, geweigerd middels beslissing van het*

college van burgemeester en schepenen van de gemeente Haacht dd. 8 mei 2014, zijnde onder meer de plaatsing van materiaalboxen en de opslag van minerale producten op het terrein. Déze werken zouden volgens verzoekers aanleiding kunnen geven tot de kwestieuze vrachtwagentransporten, doch maken niet het voorwerp uit van onderhavige vergunningsbeslissing. De reliëfwijziging op zich heeft evenwel geen hinderlijke gevolgen voor verzoekers.

Daarnaast wordt door verzoekers verwezen naar de vergunning voor de brug, die in functie van de ontsluiting van het industrieterrein Hambos zou worden gebouwd. Deze vergunning wordt door verzoekers klaarblijkelijk reeds bestreden voor Uw Raad in de zaak gekend onder rolnummer 1314/0324/SA/3/0286.

Verzoekers sommen dan ook hun potentiële hinder op ten gevolge van de realisatie van deze brug (ontdubbeling Kruineikebrug), zijnde mobiliteitshinder, trillingen, verkeersdrukte, verkeershinder en verkeersonveilige situaties. Verzoekers wonen dan ook allen in de onmiddellijke omgeving van de nieuwe te bouwen brug. Hun hinder is dan ook verbonden aan de nieuwe ontsluitingsroute, de ontdubbelde brug en een gebrek aan een duurzame oplossing voor de ontsluitingsproblematiek. Hun hinder heeft geen causaal verband met de bestreden beslissing.

Trouwens, in tegenstelling tot wat verzoekers zouden beweren, zal de realisatie van deze brug met ontsluitingswegen niet alleen een ontsluiting naar de N26 maar ook een ontsluiting naar de N21 inhouden.

Deze brug en nieuwe ontsluiting is in elk geval nog niet gerealiseerd. Op geen enkele wijze zou verzoekster tot tussenkomst dan ook via deze brug kunnen ontsluiten, aangezien deze brug nog niet bestaat. De vergunning zal dan ook volledig kunnen worden uitgevoerd, vooraleer deze brug zou worden verwezenlijkt. Daarenboven heeft de bestreden beslissing in elk geval geen gevolgen op de mobiliteit in de omgeving. Het kan dan ook niet worden ingezien hoe een reliëfwijziging zonder meer enige gevolgen op de mobiliteit in de omgeving zou kunnen hebben.

19. Onderhavige bestreden beslissing, zijnde een vergunning voor een reliëfwijziging die geen exploitatie van het terrein (voor opslag) inhoudt en bijgevolg in elk geval geen bijkomende vrachtwagenbewegingen zal teweegbrengen, houdt dan ook geen hinder in voor verzoekende partijen.

In het inleidende verzoekschrift ontbreekt dan ook enige uiteenzetting van potentiële hinder en nadelen die verzoekers ten gevolge van de vergunde reliëfwijziging, op een afstand van ca. 2,5-2,8 km van hun woning, op zich zouden kunnen ondervinden, noch slagen verzoekers erin om het bestaan van een enig causaal verband tussen de vergunde reliëfwijziging en de mobiliteitstoename en de hiervan (volgens hen) verwachte hinder aan te tonen.

Verzoekers beschikken bijgevolg niet over het rechtens vereiste belang in onderhavige vordering.

20. Volledigheidshalve kan nog aanvullend worden opgemerkt dat verzoekers geen beroep bij Uw Raad voor Vergunningsbetwistingen hadden ingesteld tegen de vorige vergunningsbeslissing dd. 5 augustus 2010 waarbij diezelfde aangevraagde reliëfwijziging in het verleden reeds werd vergund en welke vergunningsbeslissing vervolgens door Uw Raad werd vernietigd middels arrest dd. 29 oktober 2013.

De vorige vergunningsbeslissing voor de reliëfwijziging werd enkel aangevochten door de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar, die eveneens gehoord werd in zitting van de verwerende partij dd. 6 februari 2014, georganiseerd naar aanleiding van de vernietiging van de eerste vergunningsbeslissing door Uw Raad.

Evenwel stelde de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar nu geen vordering meer in bij Uw Raad voor Vergunningsbetwistingen en heeft bijgevolg klaarblijkelijk geen bezwaar tegen de heden voor Uw Raad bestreden beslissing.

Art. 4.8.11, §1 laatste lid VCRO bepaalt met name dat:

“De belanghebbende aan wie kan worden verweten dat hij een voor hem nadelige vergunningsbeslissing niet heeft bestreden door middel van het daartoe openstaande georganiseerd administratief beroep bij de deputatie, wordt geacht te hebben verzaakt aan zijn recht om zich tot de Raad te wenden.”

Deze bepaling kan eveneens naar analogie worden toegepast in casu. Aangezien verzoekende partijen de eerste vergunningsbeslissing voor Uw Raad niet hadden aangevochten, hebben zij dan ook hun belang verloren om onderhavige vergunningsbeslissing, gesteund op dezelfde aanvraag, heden vooralsnog aan te vechten.

Indien de eerste vergunningsbeslissing in het verleden niet door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar zou zijn aangevochten, zou de vergunning nu definitief zijn geworden, zonder dat verzoekers zich hiertegen nog zouden kunnen verzetten.

Het is dan ook duidelijk dat verzoekers het rechtens vereiste belang ontbreekt in onderhavige vordering.

...

4.

De verzoekende partijen beantwoorden deze excepties:

“ ...

4. Inzake het belang van verzoekers zij verwezen naar het inleidend verzoekschrift. Zowel verwerende als tussenkommende partij betwisten het belang van verzoekers. Verzoekers wensen hieromtrent nog volgend standpunt in te nemen.

5. Verzoekers wijzen op de volgende rechtspraak van Uw Raad:

"Artikel 4.8.16, §1, eerste lid, 3° VCRO vereist derhalve niet dat het bestaan van deze hinder of nadelen absoluut zeker is. Het artikel vereist evenmin dat een derde belanghebbende reeds tijdens het openbaar onderzoek over de stedenbouwkundige aanvraag op deze hinder of nadelen moet wijzen, zoals de tussenkommende partij laat uitschijnen.

(...)

Mits het mogelijk bestaan van de ingeroepen hinder en nadelen voldoende waarschijnlijk is en de aard en de omvang ervan voldoende concreet is omschreven, is de Raad van oordeel dat hinder en nadelen die lijken voort te vloeien uit de werking of de exploitatie van de constructie, minstens als onrechtstreekse hinder en nadelen ingevolge de

bestreden vergunningsbeslissing in de zin van artikel 4.8.16, §1, eerste lid, 3° VCRO kunnen aangemerkt worden.

De omstandigheid dat de verzoekende partij kennelijk heeft nagelaten om naar aanleiding van het openbaar onderzoek haar grieven ten aanzien van het voorgenomen project te ventileren, dan wel zich niet in rechte heeft verzet tegen de aan de tussenkomende partij verleende milieuvergunning, ontnemt de verzoekende partij op zich geenszins het recht om bij de Raad een beroep in te stellen tegen de bestreden beslissing en kan derhalve niet, zelfs niet naar analogie, worden aangemerkt als een verzaking aan het recht zich te wenden tot de Raad zoals wordt bedoeld in artikel 4.8.16, §1, tweede lid VCRO." [eigen markering]

6. *Op basis van het voorgaande kunnen verzoekende partijen gekwalificeerd worden als "elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kan ondervinden ingevolge de vergunnings-, validerings- of registratiebeslissing" conform artikel 4.8.11 § 1, 3° V.C.R.O.*

*Verzoekers beschikken derhalve over het rechtens vereiste belang.
..."*

Beoordeling door de Raad

1.

Om als derde belanghebbende bij de Raad een beroep te kunnen instellen, vereist artikel 4.8.11, §1, eerste lid 3° VCRO in principe dat de verzoekende partijen, als natuurlijke persoon of als rechtspersoon, rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kunnen ondervinden ingevolge de bestreden vergunningsbeslissing. Artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO vereist derhalve niet dat het bestaan van deze hinder of nadelen absoluut zeker is.

Wel zullen de verzoekende partijen het mogelijk bestaan van deze hinder of nadelen voldoende waarschijnlijk moeten maken, de aard en de omvang ervan voldoende concreet moeten omschrijven en tegelijk zullen de verzoekende partijen dienen aan te tonen dat er een rechtstreeks of onrechtstreeks causaal verband kan bestaan tussen de uitvoering of de realisatie van de vergunningsbeslissing en de hinder of nadelen die zij ondervindt of zal ondervinden.

In voorkomend geval zullen de verzoekende partijen beschikken over het rechtens vereiste belang om conform artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO een beroep in te dienen bij de Raad.

2.

De aanvraag die heeft geleid tot de bestreden beslissing behelst concreet de ophoging van 0,7 ha met ca. 2,80 m tot op de hoogte van de dijk, teneinde een laad- en loskade mogelijk te maken, en - volgens de tekst van het bestreden besluit – "gezien de afmetingen vermoedelijk ook als opslag (overslag naar vrachtwagens)".

De aangevraagde werken worden beschouwd als een voorbereiding voor de aanleg van een industrieterrein, en de aanvraag kadert volgens de tussenkomende partij in de werken die noodzakelijk zijn voor de aanleg van een laad- en loskade aan het kanaal die benodigd is voor de exploitatie op het terrein en de aanvoer via het kanaal.

Het staat een aanvrager vrij een bepaald project op te splitsen in meerdere deelprojecten en voor elk van deze deelprojecten afzonderlijk een vergunningsaanvraag in te dienen. Evenwel dient het bevoegde bestuursorgaan niet alleen het voorwerp van de aanvraag voor één van de

deelprojecten als zodanig te onderzoeken, maar tevens de gevolgen van het totale project waarvan de aanvraag een onderdeel uitmaakt.

Het wordt door geen enkel van de partijen betwist dat de aangevraagde werken louter en alleen werken zijn die noodzakelijk zijn voor de aanleg van een laad- en loskade aan het kanaal die benodigd is voor de exploitatie op het terrein en de aanvoer via het kanaal. De enige bestaansreden van het voorwerp van de bestreden beslissing is dan ook gelegen in de voorziene laad- en loskade als totaalproject, wat er toe leidt dat de verwerende partij noodzakelijkerwijze deze kade en al haar gevolgen dient te betrekken bij de beoordeling van een eerste deelproject.

De Raad stelt bovendien vast zowel de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar als de verwerende partij de mobiliteitsimpact van het totaalproject onderzoeken.

Het feit dat het bevoegde bestuursorgaan de verplichting heeft om het totaalproject te onderzoeken leidt *ipso facto* tot de mogelijkheid van een belanghebbende om de motieven omtrent dit totaalproject te bekritisieren alsook om haar belang te staven op basis van hinder en nadelen ten gevolge van dit totaalproject.

De verzoekende partijen staven hun belang op basis van ernstige bijkomende mobiliteitshinder, geluidshinder, trillingen, verkeersdrukte, verkeershinder en verkeersveiligheid. Zij verwijzen hierbij naar een verklaring van de tussenkomende partij weergegeven in de weigeringsbeslissing van 8 mei 2014, met name een raming van het aantal vrachtwagenbewegingen: 8000/jaar of 38 bewegingen per werkdag. Deze raming alsook het feit dat dit bewegingen zullen plaatsvinden vlakbij de woningen van de verzoekende partijen wordt niet ernstig betwist door de verwerende of de tussenkomende partij.

De verzoekende partijen maken het mogelijk bestaan van deze hinder of nadelen ten gevolge van de bovenvermelde bijkomende verkeersbewegingen voldoende waarschijnlijk, omschrijven de aard en de omvang ervan voldoende concreet en tonen aan dat er minstens onrechtstreeks causaal verband kan bestaan tussen de uitvoering of de realisatie van de vergunningsbeslissing en de hinder of nadelen die zij zullen ondervinden.

3.

De verwerende partij en de tussenkomende partij stellen voor het overige nog dat de verzoekende partijen geacht worden te hebben verzaakt aan hun recht om zich te wenden tot de Raad. Zij zouden immers nagelaten hebben om een vorige vergunningsbeslissing, die hetzelfde voorwerp zou hebben als de bestreden beslissing, aan te vechten bij de Raad.

Artikel 4.8.11, §1, laatste lid VCRO is duidelijk: de belanghebbende aan wie kan worden verweten dat hij een voor hem nadelige vergunningsbeslissing niet heeft bestreden door middel van het daartoe openstaande georganiseerd administratief beroep bij de deputatie, wordt geacht te hebben verzaakt aan zijn recht om zich tot de Raad te wenden. Deze bepaling heeft betrekking op het administratief beroep bij de deputatie en niet op het jurisdictioneel beroep bij de Raad.

De stelling van de verwerende partij dat de verzoekende partijen ook geen administratief beroep hebben aangetekend bij de verwerende partij tegen het uitblijven van een beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Haacht en ook om deze reden verzaakt zouden hebben aan hun recht om zich tot de Raad te wenden, kan uiteraard evenmin worden bijgetreden. Indien het college van burgemeester en schepenen geen beslissing neemt binnen de in de VCRO bepaalde vervaltermijn, wordt de aanvraag immers geacht te zijn afgewezen. Deze stilzwijgende weigering van de aanvraag is uiteraard voor de verzoekende partijen geen nadelige vergunningsbeslissing. Het feit dat zij deze stilzwijgende

weigeringsbeslissing niet hebben bestreden met een administratief beroep, wil dan ook uiteraard niet zeggen dat zij geacht worden verzaakt te hebben aan hun recht om zich tot de Raad te wenden.

De exceptie is ongegrond.

VI. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN

A. Eerste middel – tweede onderdeel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partij beroept zich op de schending van “art. 4.3.1 VCRO, art. 4.3.5 VCRO, art 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen en het zorgvuldigheidsbeginsel.”

In een tweede onderdeel stellen de verzoekende partijen dat de beoordeling van de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke niet afdoende is aangezien er tot op heden geen enkele duidelijkheid, laat staan zekerheid bestaat dat er de komende maanden en zelfs jaren een sluitende oplossing komt voor de onbetwistbare ontsluitingsproblemen waarmee de site vandaag kampt.

De verzoekende partijen voeren aan dat de bestreden beslissing genomen werd met schending van artikel 4.3.1 VCRO, meer specifiek wat betreft de mobiliteitsimpact en de hierdoor veroorzaakte hinder, voor zowel de ontsluiting van de site van de tussenkomende partij binnen het industriegebied Hambos als voor wat betreft de ontsluiting van het industriegebied Hambos naar de N21 en N26. In de bestreden beslissing zou bevestigd worden dat de ontsluiting van het gehele industriegebied Hambos op heden ronduit slecht is, dat een totaaloplossing voor het gehele industriegebied zich opdringt en dat de in 2010 hieromtrent bereikte consensus tot op heden nog volop in uitvoering is en geenszins gerealiseerd. De stedenbouwkundige vergunning voor de tweede brug is tot op heden precair. De stedenbouwkundige vergunning voor het bouwen van een tijdelijke overslagplaats was enkel geldig tot april 2013. Aan mobiliteitsproblemen dient voorafgaand een sluitende oplossing geboden worden. De verzoekende partijen verwijzen hierbij naar het andersluidend verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar van 23 januari 2014 en de beoordelingen van de gemeentelijk stedenbouwkundige ambtenaar en de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar naar aanleiding van de weigeringsbeslissing van college van burgemeester en schepenen van Haacht van 8 mei 2014 met als voorwerp het plaatsen materiaalboxen, opslag van minerale producten na verdere ophoging op het betrokken perceel.

2.

Volgens de verwerende partij is de problematiek van de definitieve ontsluiting niet aan de orde, aangezien heden enkel een reliëfwijziging wordt vergund. Er zou zich op dit ogenblik geen enkel probleem stellen met betrekking tot de ontsluiting van het betrokken perceel. De uiteindelijke bestemming van het perceel zou niet bij de beoordeling van de voorliggende aanvraag betrokken dienen te worden.

De verwerende partij stelt verder dat de door de verzoekende partijen ingeroepen artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen niet van toepassing is, nu de bestreden beslissing werd genomen op grond van artikel 53 van het

decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996 (hierna DROG), dat zelf een motiveringsverplichting oplegt die niet minder streng is dan deze vervat in de wet van 29 juli 1991. De verzoekende partijen hadden dan ook de schending van artikel 53, §3 DROG moeten inroepen, en het middel moet dan ook als ongegrond worden afgewezen in zoverre de verzoekende partijen de schending inroepen van artikel 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen.

3.

De tussenkomen partij roepen een exceptie van gebrek aan belang in bij dit middel. De verzoekende partijen wonen op minimaal 2,5 km van het betrokken perceel, terwijl de bestreden beslissing een reliëfwijziging betreft zonder mobiliteitsimpact.

Ook ten gronde stelt zij dat een reliëfwijziging op zich niet tot een toename van het vrachtverkeer kan leiden. Het kan niet worden ingezien waarom een totaaloplossing voor de ontsluiting van het gehele industriegebied Hambos noodzakelijk zou zijn, vooraleer men een vergunning voor de reliëfwijziging zou mogen verlenen. De stedenbouwkundige vergunning voor de brug zou definitief en uitvoerbaar zijn. De verzoekende partijen zouden geen belang hebben bij de kritiek tegen de ontsluiting langs het water aangezien hun betwist belang enkel gebaseerd is op de mobiliteitshinder op de weg. De verwerende partij kan rekening houden met enige onvergunde constructies als onderdeel van de bestaande toestand.

4.

De verzoekende partij voegen niets toe in hun wederantwoordnota met betrekking tot het eerste middel.

Beoordeling door de Raad

1.

Met betrekking tot de exceptie van gebrek aan belang bij het middel, kan grotendeels verwezen worden naar de beoordeling van de exceptie met betrekking tot de onontvankelijkheid van de vordering tot vernietiging.

Het wordt door geen enkel van de partijen betwist dat de aangevraagde werken louter en alleen werken zijn die noodzakelijk zijn voor de aanleg van een laad- en loskade aan het kanaal die benodigd is voor de exploitatie op het terrein en de aanvoer via het kanaal. De enige bestaansreden van het voorwerp van de bestreden beslissing is dan ook gelegen in de voorziene laad- en loskade als totaalproject, wat er toe leidt dat de verwerende partij noodzakelijkerwijs deze kade en al haar gevolgen dient te betrekken bij de beoordeling van een eerste deelproject.

De Raad stelt bovendien vast zowel de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar als de verwerende partij de uitvoering van de reliëfwijziging beschouwen als de noodzakelijke voorbereiding op de aanleg van het industrieterrein en dat zij de mobiliteitsimpact van het totaalproject onderzoeken.

Het feit dat het bevoegde bestuursorgaan de verplichting heeft om de gevolgen van het totaalproject te onderzoeken, houdt uiteraard in dat belanghebbenden de mogelijkheid moeten hebben om de motieven omtrent dit totaalproject in rechte te bekritisieren.

De exceptie is ongegrond.

2.

Artikel 7.5.8, §2, tweede lid VCRO bepaalt dat beroepsdossiers die bij de deputatie vóór 1 september 2009 werden betekend, maar waarover de deputatie op die datum nog niet heeft beslist, worden behandeld in overeenstemming met de procedureregels die golden voorafgaand aan die datum.

Met de bestreden beslissing van 27 maart 2014 doet de verwerende partij opnieuw uitspraak over het administratief beroep dat de tussenkomen partij op 8 februari 2008 heeft ingesteld nadat het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Haacht nalaat om een uitspraak te doen over de aanvraag binnen de in artikel 52 §1 DROG voorziene termijn. De eerdere vergunningsbeslissingen van de verwerende partij werden, zoals uit het feitenrelaas blijkt, vernietigd en worden dus geacht nooit te zijn genomen. Daaruit volgt dat het bij de verwerende partij ingestelde beroep op grond van artikel 7.5.8, § 2, tweede lid VCRO, moest worden behandeld in overeenstemming met de procedureregels die golden voorafgaand aan 1 september 2009.

De gemeente Haacht is een niet-ontvoogde gemeente. Op grond van het toen geldende artikel 193, § 2 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening (DRO) worden vergunningsaanvragen in niet-ontvoogde gemeenten volgens de toepasselijke bepalingen van het DROG behandeld.

Uit het voorgaande volgt dat de artikelen 51 tot 53, en artikel 55, §1 DROG op de behandeling van de aanvraag en het beroep van toepassing zijn.

De artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen bepalen dat eenzijdige rechtshandelingen met individuele strekking die uitgaan van een bestuur en die beogen rechtsgevolgen te hebben voor één of meer bestuursinstellingen of voor een ander bestuur, uitdrukkelijk moeten worden gemotiveerd, dat in de akte de juridische en feitelijke overwegingen moeten worden vermeld die aan de beslissing ten grondslag liggen, en dat die afdoende moeten zijn. Artikel 6 van dezelfde wet bepaalt dat die maar van toepassing is op de bijzondere regelingen die de uitdrukkelijke motivering van bepaalde bestuurshandelingen voorschrijven, voor zover die regelingen minder strenge verplichtingen opleggen. Daaruit volgt dat, wat de motiveringsverplichting betreft, de vernoemde wet van 29 juli 1991 een wet van suppletoire aard is.

Artikel 53, §3 DROG, gelezen in samenhang met artikel 55, §1 DROG, verplicht de deputatie om haar beslissingen over beroepen met redenen te omkleden. Die bepaling legt een formele motiveringsplicht op die niet minder streng is dan die, opgelegd door de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen.

De door de verzoekende partijen ingeroepen schending van de motiveringsverplichting moet dan ook geacht worden te zijn afgeleid uit de schending van artikel 53, §3 DROG.

3.

In een tweede onderdeel van het eerste middel achten de verzoekende partijen de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening in de bestreden beslissing kennelijk onredelijk, meer bepaald de beoordeling van de mobiliteitsimpact.

Zoals blijkt uit artikel 4.3.1, §1, eerste lid, 1°, b VCRO, is de onverenigbaarheid van een aanvraag met de goede ruimtelijke ordening een zelfstandige weigeringsgrond. De overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening wordt aan de hand van de beginselen, bepaald in artikel 4.3.1, §2, eerste lid VCRO beoordeeld.

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 noodzakelijke of relevante aspecten van de goede ruimtelijke ordening bij haar beoordeling dient te betrekken en dient rekening te houden met in de omgeving bestaande toestand.

De Raad kan zijn beoordeling van de eisen van de goede ruimtelijke ordening niet in de plaats stellen van die van het bevoegde bestuursorgaan. In de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidscontrole is hij wel bevoegd om na te gaan of het bevoegde bestuursorgaan de haar terzake 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 en dus niet kennelijk onredelijk tot haar besluit is kunnen komen.

Om aan de op haar door artikel 53, §3 DROG opgelegde formele motiveringsplicht te voldoen, moet het vergunningverlenend bestuursorgaan duidelijk de met de goede ruimtelijke ordening verband houdende motieven vermelden die zijn beslissing verantwoorden. Alleen met de in de beslissing formeel verwoorde motieven kan er rekening worden gehouden. Deze motieven dienen des te meer concreet en precies zijn bij aanwezigheid van een andersluidend verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar, zoals in voorliggende zaak.

4.

In de bestreden beslissing zijn volgende motieven vermeld met betrekking tot de goede ruimtelijke ordening, meer bepaald de mobiliteitsimpact:

“ ...

d) De NV Waterwegen en Zeekanaal bracht een voorwaardelijk gunstig advies uit, in het kader van een overeenkomst voor watergebonden transport. De voorwaarden zijn van technische en procedurele aard. Aan de NV Waterwegen en Zeekanaal zelf werd op 19 maart 2010 een vergunning afgeleverd voor een tijdelijke aanlegkaai ter hoogte van het eigendom van de aanvrager. Deze kaai moet de ontsluiting vanaf het kanaal verzekeren. Fundamenteel bij overslag is dat er naast aanvoer ook afvoer dient mogelijk gemaakt te worden. De plaats is momenteel enkel ontsloten via de Vaartdijk vanaf de brug in Tildonk. De Vaartdijk heeft vanaf de brug een breedte van ca. 7m tot aan de bestaande ontsluiting van het ingerichte westelijke gedeelte van het industriegebied (Kapelleweg), als tweevaksbaan en werd recent heraangelegd. Vervolgens versmalt het verharde gedeelte

van de Vaartdijk tot een breedte van slechts ca. 3m als dienstweg. De plaats is op ca. 1 km vanaf deze versmalling gelegen langs de dienstweg. De Vaartdijk geeft aansluiting op de N261, die een verbinding maakt vanaf de N26 (Leuven-Mechelen) door de kernen van Tildonk en Wespelaar naar Haacht. NV Waterwegen en Zeekanaal verleent toegang langs deze weg en is zelf vragende partij voor het inrichten van watergebonden activiteiten.

Om reden van de slechte ontsluiting zijn al jarenlange onderhandelingen lopende om een alternatieve ontsluiting te ontwikkelen naar de N26, daarbij wordt ook de ontsluiting van het bedrijf Cargill op 1km meer naar het zuidoosten (Herent) betrokken. In het voorjaar van 2010 werd tot een consensus gekomen rond een ontsluiting via de Molenstraat met een ontubbeling van de Kruineikbrug. Ondertussen werd het eerste deel van de Vaartdijk verbreed en werd de Klein Terbankstraat heraangelegd. NV Zeekanaal maakt aanvang tot de realisatie van een nieuwe brug met fietseronderdoorgang over het kanaal, waarvoor vergunning bekomen werd. Voor de verdere ontsluiting vanaf de Molenweg naar de N26 zijn er ontwerpplannen en zal een rooilijnplan en onteigeningsplan volgen.

Ter hoogte van de aansluiting op het kanaal werd inmiddels aan NV Waterwegen en Zeekanaal een vergunning afgeleverd voor de aanleg van de loskade in functie van de overslagplaats. Hieruit kan worden afgeleid dat er een instemming bestaat met het vestigen van de betrokken functie op deze plaats. De overslagplaats is specifiek ontworpen om dienst te doen voor watergebonden bedrijvigheid en overslag van goederen. Het belemmeren van de ontplooiing van dergelijke bedrijvigheid temidden van industriegebied zou betekenen dat van een belangrijke opportuniteit wordt afgezien. Veelvuldig wegtransport wordt op deze manier vermeden. Dit kadert in een rationalisatie van bedrijfsvoering en past tegelijk in het mobiliteitsbeleid waarin het gebruik van alternatieve transportmiddelen wordt gestimuleerd. Watergebonden bedrijvigheid kan uiteraard niet plaatsvinden zonder dat daar ook wegverkeer bijkomt, maar de trajecten kunnen sterk verkort worden: Een dergelijk initiatief kan enkel gesteund worden.

...

De Raad stelt vast dat de motivering in de bestreden beslissing inzake de verkeersproblematiek afhankelijk blijft van een aantal onzekere en louter hypothetische oplossingen, en dat op onvoorwaardelijke wijze een vergunning wordt verleend, niettegenstaande er geen zekerheid bestaat of de vastgestelde en ook door de verwerende partij erkende verwachte problemen van verkeersoverlast (*“slechte ontsluiting”*) wel kunnen of zullen worden opgelost door maatregelen die enkel in het vooruitzicht worden gesteld.

Ondertussen werd ook de stedenbouwkundige vergunning van 29 november 2013 voor de nieuwe brug met fietseronderdoorgang over het kanaal, zoals vermeld in de bestreden beslissing, vernietigd door de Raad bij arrest nr. RvVb/A/1516/0167 van 27 oktober 2015.

Er dient dan ook te worden vastgesteld dat de motivering van de bestreden beslissing wat dit aspect betreft, niet afdoende is.

Dit geldt des te meer gelet op het andersluidend advies van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar met betrekking tot de mobiliteitsproblematiek.

Zij meent onder meer dat de bestaande breedte van de Vaartdijk (3m) ondermaats is om vrachtvervoer toe te laten. De Spoorstraat die aan de andere zijde van het eigendom gelegen is,

loopt dood op ruim 100m vanaf de dijk, en heeft een zeer smal profiel, met draaihoeken van 90° langs een smalle brug over de spoorweg en is ook volledig ongeschikt voor vrachtverkeer.

Ook wordt gesteld dat de vermelde consensus rond de ontsluiting nog niet concreet uitgewerkt werd en dat er nog geen aanvang werd gemaakt met de realisatie hiervan. Het tracé van deze weg werd nog niet goedgekeurd en voor grote delen van de ontsluiting is er nog geen concrete uitwerking. Dit alles wordt niet afdoende weerlegd in de bestreden beslissing.

De bestreden beslissing strijdt tevens met het zorgvuldigheidsbeginsel, nu de beslissende administratieve overheid een positieve beslissing neemt ten gunste van een project, niettegenstaande tegelijk wordt vastgesteld dat zich met betrekking tot dit project een aantal relevante problemen voordoen die een oplossing behoeven, doch de oplossing voor de vastgestelde problemen voor zich uitschuift naar een later tijdstip.

Het tweede onderdeel van het middel is in de aangegeven gegrond.

B. De overige middelen

De overige middelen worden niet onderzocht aangezien dit niet tot een ruimere vernietiging kan leiden.

VII. KOSTEN

Op het verzoek van de verwerende partij om de kosten ten laste van het Vlaamse Gewest te leggen, kan niet worden ingegaan aangezien artikel 4.8.28, §2, eerste lid VCRO bepaalt dat de kosten ten laste gelegd worden van de partij die ten gronde in het ongelijk wordt gesteld.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van de nv KANI is ontvankelijk.
2. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 27 maart 2014, waarbij aan de tussenkomende partij de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor een reliëfwijziging op een perceel gelegen te 3150 Tildonk, Spoorstraat en met kadastrale omschrijving 2^{de} afdeling, sectie B, nrs. 337A, 342C, 344A, 346A, 346, 346B2, 347, 348 en 351B.
3. De Raad beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over het administratief beroep van de tussenkomende partij en dit binnen een vervaltermijn van 4 maanden te rekenen vanaf de dag na de dag van de betekening van dit arrest.
4. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 525 euro, ten laste van de verwerende partij.
5. De Raad legt de kosten van de tussenkomst, bepaald op 100 euro, ten laste van de tussenkomende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 6 september 2016 door de vijfde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de vijfde kamer,

Hildegard PETTENS

Pieter Jan VERVOORT