

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN TUSSENARREST

van 19 september 2017 met nummer RvVb/A/1718/0076
in de zaak met rolnummer 1516/RvVb/0498/SA

Verzoekende partij

de heer XXXXXXXXXX

vertegenwoordigd door advocaat Frank BURSSENS met
woonplaatskeuze op het kantoor te 9052 Gent, Bollebergen 2A

Verwerende partij

DE GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR van
het departement RWO, afdeling Oost-Vlaanderen

vertegenwoordigd door advocaat Paul AERTS met woonplaatskeuze
op het kantoor te 9000 Gent, Coupure 5

Tussenkommende partijen

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

vertegenwoordigd door advocaat Thomas EYSKENS, met
woonplaatskeuze op het kantoor te 1000 Brussel,
Bischoffsheimlaan 33

2. de provincie **OOST-VLAANDEREN**, vertegenwoordigd door de deputatie, met woonplaatskeuze op het kantoor te 9000 Gent, Woodrow Wilsonplein 2

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 1 april 2016 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 10 februari 2016.

De verwerende partij heeft aan de eerste tussenkomende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend voor de aanleg van fietsers- en voetgangersbruggen over de Ringvaart/R4 en over de E40 met omgevingsaanleg en de aanleg van een fietspad op de oude spoorwegbedding tussen Rijvisschestraat en E40 in het kader van “Groenpool Parkbos” op de percelen gelegen te 9000 Gent, De Pintelaan, Leebeekstraat en Oude Spoorweg, met als kadastrale omschrijving afdeling 9, sectie I, nummer 0000 (openbaar domein), afdeling 24, sectie A, nummers 11D, 29A2, 47B2, 50E2 en openbaar domein.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

1.

De stad Gent verzoekt met een aangetekende brief van 26 juni 2016 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen. De voorzitter van de Raad laat de tussenkomende partij met een beschikking van 8 augustus 2016 toe in de debatten.

2.

De provincie Oost-Vlaanderen verzoekt met een aangetekende brief van 29 juni 2016 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen. De voorzitter van de Raad laat de tussenkomende partij met een beschikking van 8 augustus 2016 toe in de debatten.

De Raad verwerpt met een arrest van 27 september 2016 met nummer RvVb/S/1617/0104 de vordering tot schorsing.

De verzoekende partij dient een verzoek tot voortzetting in.

De verwerende partij dient een antwoordnota en het administratief dossier in. De eerste tussenkomende partij dient een schriftelijke uiteenzetting in. De tweede tussenkomende partij dient een schriftelijke uiteenzetting in. De verzoekende partij dient een wederantwoordnota in. De verwerende partij dient een laatste nota in. De eerste tussenkomende partij dient een laatste schriftelijke uiteenzetting in. De tweede tussenkomende partij dient geen laatste schriftelijke uiteenzetting in.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 9 mei 2017.

Advocaat Paul AERTS voert het woord voor de verwerende partij, advocaat Thomas EYSKENS voert het woord voor de eerste tussenkomende partij en mevrouw Kaat VAN KEYMEULEN voert het woord voor de tweede tussenkomende partij.

De verzoekende partij verschijnt schriftelijk.

Het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (DBRC-decreet) en het besluit van de Vlaamse regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (Procedurebesluit) zijn toegepast.

III. FEITEN

1.

De aanvraag heeft een voorgeschiedenis.

Op 15 januari 2013 verleent de verwerende partij een stedenbouwkundige vergunning voor de inrichting van de oude spoorwegbedding op het gedeelte tussen de Klossestraat en het Rijvisschepark in Zwijnaarde en het Louis Van Houttepark in De Pinte. Tegen deze beslissing stelt de huidige verzoekende partij met een aangetekende brief van 7 maart 2013 een beroep in bij de Raad dat strekt tot de vernietiging van die beslissing. Dit dossier is bij de Raad gekend onder het rolnummer 1213/0439/A/6/0407. Met het arrest van 7 juni 2016 met nummer RvVb/A/1516/1196 verwerpt de Raad het beroep.

Op 12 februari 2015 verleent de verwerende partij aan de eerste tussenkomende partij een stedenbouwkundige vergunning voor het aanleggen van fietsers- en voetgangersbruggen over de Ringvaart/R4 en over de E40 met omgevingsaanleg en aanleggen van een fietspad oude spoorwegbedding tussen Rijvisschestraat en E40 in het kader van Groenpool Parkbos. Gelet op het ongunstige advies van het Agentschap Wegen en Verkeer wordt de realisatie van de zuidelijke brug over de E40 uit de vergunning gesloten.

Tegen deze beslissing stelt de huidige verzoekende partij met een aangetekende brief van 9 april 2015 een beroep in bij de Raad dat strekt tot de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van die beslissing. Dit dossier is bij de Raad gekend onder het rolnummer RvVb/1415/0472/SA/0457. Met het arrest van 30 augustus 2016 met nummer RvVb/S/1516/1490 verwerpt de Raad de vordering tot schorsing. Met het arrest van 29 augustus 2017 met nummer RvVb/A/1617/1186 vernietigt de Raad de beslissing.

2.

De eerste tussenkomende partij dient op 21 augustus 2015 bij de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “het aanleggen van fietsers- en voetgangersbruggen over de Ringvaart/R4 en over de E40 met omgevingsaanleg en aanleggen van een fietspad oude spoorwegbedding tussen Rijvisschestraat en E40 in het kader van Groenpool Parkbos” op de percelen gelegen te 9000 Gent, De Pintelaan, Leebeekstraat en Oudespoorweg.

De bruggen en het fietspad kaderen in het project Groenpool Parkbos met twee fiets- en wandelbruggen over de Ringvaart/R4 en over de E40 en een fietspad op de oude spoorwegbedding tussen de geplande wandel- en fietsbrug over de E40 en de Rijvisschestraat.

De bruggen vormen een schakel voor de creatie van een langzame verkeersverbinding op de oude spoorwegbedding tussen de stad Gent enerzijds en de Groenpool Parkbos en de woonkernen ten zuiden van Gent anderzijds.

Het met de bestreden beslissing vergund project omvat het aangepaste brugontwerp, de aansluitende omgevingsaanleg en het ontwerp van een fietspad op de oude spoorwegbedding.

Het fietspad wordt gerealiseerd langs een sinds 1913 verlaten spoorwegtracé dat nu op twee plaatsen wordt onderbroken, namelijk door de E40 en door de Ringvaart en de R4.

3.

De percelen zijn, volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 14 september 1977 vastgesteld gewestplan ‘Gentse en Kanaalzone’, deels gelegen in landschappelijk waardevol agrarisch gebied, deels in woongebied en deels in parkgebied.

De percelen zijn eveneens gelegen binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Afbakening grootstedelijk gebied Gent - deelproject 6C Parkbos’, vastgesteld met een besluit van de Vlaamse regering van 9 juli 2010, meer bepaald in de zone voor woongebied, natuurgebied, kasteelparkgebied en de overdruk Groenpool Parkbos, dreef en kunstwerken.

Het project kruist de gewestwegen R4 en E40 en de bevaarbare waterloop De Ringvaart. Het tracé van het fietspad paalt aan het beschermd monument ‘Maaltepark met een deel van Maaltebeek en kapelletje’ (besluit Vlaamse regering 25 maart 1997) en ‘Omheiningsgracht met toegevoegde 19^e-eeuwse serpentinevijver en brug met toegangspoort’ (besluit Vlaamse regering 25 maart 1997).

De aanvraag is gelegen in het beschermd landschap 'Kastelensite Zwijnaarde' (besluit Vlaamse regering 25 juli 2005).

De aanvraag is gelegen aan de onbevaarbare waterloop van tweede categorie Leebeek.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 18 september 2015 tot en met 18 oktober 2015, dient de verzoekende partij een van de drie bezwaarschriften en een petitie in.

Het agentschap voor Natuur en Bos adviseert op 8 september 2015 gunstig.

Het departement Landbouw en Visserij, afdeling Duurzame Landbouwwontwikkeling adviseert op 9 september 2015 gunstig.

Het agentschap Onroerend Erfgoed, afdeling Oost-Vlaanderen adviseert op 8 en 22 september 2015 gunstig.

Het Agentschap Wegen en Verkeer adviseert op 7 oktober 2015 gunstig.

De deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen adviseert op 8 oktober 2015 voorwaardelijk gunstig.

Waterwegen en Zeekanaal NV adviseert op 12 oktober 2015 voorwaardelijk gunstig.

4.

De verwerende partij verleent op 10 februari 2016 een stedenbouwkundige vergunning. De verwerende partij beslist:

“ ...

Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag

De aanvraag is grotendeels gelegen binnen de zone voor natuurgebied, kasteelparkgebied en woongebied van het geldend gewestelijk RUP Afbakening grootstedelijk gebied Gent — deelproject 6C Parkbos en wordt beoordeeld op basis van dit van kracht zijnde plan.

Een deel van de Leebeekstraat en het tracé in de De Pintelaan is gelegen binnen woongebied van het gewestplan Gentse en Kanaalzone (KB 14/09/1977) en wordt beoordeeld op basis van dit plan.

Overeenstemming met dit plan

De aanvraag is principieel in overeenstemming met de geldende voorschriften.

...

HET OPENBAAR ONDERZOEK

....

Na onderzoek van de bezwaren en opmerkingen worden volgende standpunten hieromtrent ingenomen:

1. Er werd wel degelijk een onderzoek naar alternatieven gevoerd, met name in de startnota voor de fietsbruggen (procedure fietsfonds voor Provinciale auditcommissie en Regionale Mobiliteitscommissie). Tevens werden de kruitlijnen voor dit tracé vastgelegd in het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Parkbos Gent, dat op haar beurt kadert in een globaal inrichtingsplan waardoor er voldoende zicht is op het totaalbeeld om deze aanvraag te beoordelen.

In de vernoemde startnota werden enkele alternatieven voor deze fietsas bestudeerd. Een eerdere studie (Tuc Rail, Haalbaarheidsstudie fiets- en voetgangersbruggen over de Ringvaart/R4 en de E40) uit 2010 bestudeerde de verschillende types bruggen en bekeek ook een tunnelvariant. De startnota bespreekt tevens enkele varianten van de bruggen, voorgesteld door het plaatselijke actiecomité.

Het is op basis van de gevoerde onderzoeken samen met een afweging inzake prioriteit en kostprijs dat de uiteindelijke beleidskeuzes zijn gemaakt.

Het doel van de Parkbosbruggen is breder dan alleen maar de ontsluiting van het initieel geplande Wetenschapspark Rijvissche. Voornamelijk de bereikbaarheid van de groenpool Parkbos voor de inwoners van Gent vormt een belangrijke motivatie voor de Parkbosbruggen, wat in de verschillende studies werd onderbouwd en aangetoond. Het wegvallen van de motivatie van de overbrugging N60 (over de ovonde) door de vernietiging van het wetenschapspark heeft maar een minieme invloed op de noodzaak voor de aanleg van de Parkbosbruggen.

Het klopt niet dat iedere bezoeker de geplande Parkbosbruggen zal gebruiken om naar het Parkbos te komen. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen de rol die de Parkbosbruggen zullen hebben voor recreatieve fietsers en voor functionele fietsers.

Het functioneel belang van de bruggen is voornamelijk van toepassing voor fietsers die van het zuiden van Gent komen (Sint-Martens-Latem, Deinze, Nazareth, De Pinte, Zwijnaarde ten westen van de N60 en Sint-Denijs-Westrem). Zij zullen de fietsbruggen gebruiken als korte en veilige route naar de schoolcomplexen of bedrijventerreinen ten zuiden van Gent. In de startnota werd een inschatting gemaakt van het potentieel aan fietsers dat de fietsbruggen zou kunnen gebruiken als functionele fietsroute. Het is om die reden dat de fietsas onderdeel uitmaakt van het netwerk Lange Afstandsfietspaden (LAF) en het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF). Daarnaast hebben de Parkbosbruggen ook een recreatieve meerwaarde. Het fietsroutenetwerk, dat nu de N60 volgt, zal na aanleg van de bruggen aangepast worden zodat deze over de bruggen en de Oude Spoorweg loopt. Deze route biedt immers meer belevingswaarde en is een veiligere route dan de huidige route over de N60.

Fietsers vanuit Merelbeke zullen inderdaad een andere route volgen. Fietsers vanuit het centrum van Gent of de oostelijke gemeenten (Ledeberg, Sint-Amandsberg) zullen eerder het fietspad langs de Ringvaart/R4 gebruiken tot aan de Parkbosbruggen (veiligere route) of volgen de De Pintelaan. Deze routes zijn korter dan een eventuele route langs Hamerlandtrageel, over de nieuwe bruggen aan de Ghelamco Arena, langs trekweg Boven-Schelde via centrum Zwijnaarde naar het Parkbos.

De functionele fietser die deze route moet doen, zal toch de kortste weg nemen en dat is via de De Pintelaan, over de bruggen richting Parkbos.

Fietsers uit het westen van Gent zullen langs de Ringvaart doorrijden naar de Parkbosbruggen ofwel via de Beukenlaan en het centrum van Sint-Denijs-Westrem het Parkbos bereiken. De drukke Kortrijksesteenweg, met zijn vele op- en afritten, dubbele tweevaksbaan en aanliggend fietspad, biedt geen veilige oplossing voor fietsers, die deze verkeersas veelal zullen mijden.

Op 17 november 2014 werden de werken aan de eerste fase van de oude spoorwegverbinding aangevat. Het project oude spoorwegverbinding met aansluitend twee fietsbruggen werd inderdaad in stukken opgedeeld om de realisatie te kunnen versnellen. Een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag in verschillende fasen kent bovendien zijn verklaring aangezien er verschillende opdrachtgevers verantwoordelijk zijn voor verschillende delen van het traject.

Er werd geen schorsingsverzoek ingediend voor de vergunning van de oude spoorwegverbinding. De Raad voor Vergunningsbetwistingen heeft zich op heden nog niet over dit dossier uitgesproken.

De bouwheer heeft wel degelijk kennis van de lopende procedures bij de Raad voor Vergunningenbetwistingen, zowel tegen de herinrichting van de oude spoorweg tussen Rijvisscheen Klossestraat (2012/70012) als tegen de recent afgeleverde vergunning voor aanleg van de fietsbrug over R4 / Ringvaart (2014/70121). De lopende procedures weerhouden de bouwheer er echter niet van om deze vergunningen uit te voeren (er is immers geen schorsing uitgesproken), of alsnog een nieuwe aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning in te dienen.

Voorliggende handelingen zijn echter in principe niet noodzakelijk afhankelijk van andere ingrepen (bijvoorbeeld de eerder verleende vergunning voor de inrichting van de oude

spoorwegbedding). De fietsbruggen en aansluitende stukken kunnen op zich volledig autonoom functioneren binnen de projectsite van het Parkbos. Met dit traject wordt het Parkbos rechtstreeks ontsloten met het centrum van Gent via een veilige voetgangers- en fietsverbinding, meerbepaald tussen de De Pintelaan en de Rijnsschedestraat.

- In het geval dat over eenzelfde project meerdere vergunningen worden ingediend, zal steeds de meest recente vergunning gelden. Voorliggende vergunning voor de bouw van de parkbosbruggen, omgevingsaanleg en fietspad overschrijft dus de eerder verleende vergunning voor de fietsbrug over de R4/Ringvaart, omgevingsaanleg De Pintelaan en fietspad op de oude spoorwegbedding (dd. 12/02/2015).

- Het argument inzake de kostprijs van de bruggen is stedenbouwkundig niet relevant en dient bijgevolg niet in overweging genomen te worden bij de eigenlijke afweging naar de ruimtelijke inpasbaarheid van het project. Het uitvoeren van een maatschappelijke kosten-baten analyse is, in toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 aangaande de dossiersamenstelling van stedenbouwkundige aanvragen, niet noodzakelijk in functie van de stedenbouwkundige aanvraag.

2. Het feit dat er nog een onteigeningsprocedure loopt wordt vermeld in de beschrijvende nota. Aan de procedure voor gerechtelijke onteigening gaat steeds een minnelijke fase vooraf.

De onderhandelingen met betrekking tot dit dossier lopen nog. De onteigende heeft gevraagd om de mogelijkheid te bekijken zijn volledig perceel te kunnen verkopen. Het onderzoek daarover loopt bij het overheidsbedrijf Sogent. Ook voor het perceel op de oude spoorweg lopen de onderhandelingen tussen eigenaars en VLM als onteigenende instantie.

Betreffende de juridische waarde van de stad Gent als aanvrager van de stedenbouwkundige vergunning geldt het volgende. De aanvrager van een stedenbouwkundige vergunning hoeft niet noodzakelijk eigenaar te zijn van het perceel of percelen in kwestie, noch over een machtiging te beschikken van de eigenaar of een bestuur. Het bekomen van eigendomsrechten, of een afgesloten onteigeningsprocedure is geen voorwaarde voor het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning.

In de samenwerkingsovereenkomst tussen de verschillende partners werd stad Gent als bouwheer aangewezen (met uitzondering van het deel tussen de brug over E40 en de Rijnsschedestraat waarvoor VLM optreedt als bouwheer). Stad Gent zal ook eigenaar en beheerder van de bruggen worden. Een cofinanciering door verschillende partijen is geregeld via dezelfde samenwerkingsovereenkomst.

3. De stedenbouwkundige aanvraag werd op 2 september 2015 volledig en ontvankelijk verklaard.

Voor wat betreft de vernoemde tekortkomingen:

- Alle relevante kadastrale gegevens worden aangegeven in het dossier, zowel tekstueel als op plan.

- Bij de aanvraag werd een inrichtingsstudie bijgevoegd, zoals omschreven in de voorschriften van artikel 1 van het RUP. In dit artikel wordt niet aangegeven wat het statuut van deze inrichtingsstudie moet zijn. De inrichtingsstudie is een informatief document, waarop de vergunningverlenende overheid onder meer steunt bij de beoordeling van de vergunningsaanvraag. De studie geeft aan hoe het project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is binnen het gebied en/of de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied. Hiermee is voldaan aan de geldende voorwaarden van het GRUP.

Een reconversierapport is niet vereist bij voorliggende aanvraag, vermits er geen werken worden uitgevoerd aan bestaande gebouwen of nieuwe gebouwen worden opgericht, noch aanpassingen aan de recreatieve infrastructuur in het Maaltepark omvatten.

- Een machtiging van AWW vormt geen verplicht onderdeel van een vergunningsaanvraag. Louter informatief kan worden meegegeven dat het Agentschap Wegen en Verkeer op 28/05/2015 een afwijking verleende op de vrije 30 meterzone naast de snelweg.

- De te rooien bomen zijn aangeduid in de respectievelijke plannen en oplopend genummerd. Het aantal nieuw aan te planten bomen is niet in een overzicht opgenomen. Uit de deelplannen kan wel afgeleid worden hoeveel nieuw aan te planten bomen er komen.

- De historische context betreft geen verplicht onderdeel van de dossiersamenstelling en wordt enkel ter situering meegegeven.

- De verwijzing naar de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake wegen voor voetgangersverkeer in de stedenbouwkundige aanvraag is niet verplicht, doch dient deze te worden gerespecteerd (hetgeen hier het geval is). De hellingsgraad bedraagt minder dan 5%, hetgeen in overeenstemming is met de verordening.

De gewestelijke stedenbouwkundige verordening is inzake de bruggen niet van toepassing op de aanvraag. De fiets- en wandelverbinding zelf voldoet aan de verordening.

De aanvraag heeft geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone tot gevolg, zodat er geen passende beoordeling diende te worden toegevoegd aan de aanvraag. In de Mer-screeningsnota worden de mogelijke effecten van de aanvraag onderzocht en wordt besloten dat de aanvraag geen aanzienlijke milieueffecten veroorzaakt. Dit werd door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar bevestigd bij de verklaring tot volledigheid en ontvankelijkheid van het dossier.

In de beschrijvende nota wordt de afwatering van de bruggen en het fietspad besproken. De ingrepen aan de bestaande gracht aan de zijde van de Leebeekstraat/E40 worden onder paragraaf 4.3. toegelicht.

- De bouwvrije zones langs de E40 worden wel degelijk aangeduid op de relevante plannen.

- Het voorwerp en ligging van de aanvraag wordt duidelijk omschreven op de diverse plandocumenten, aanvraagformulier en in de beschrijvende nota, waardoor deze vermeende fouten geen aanleiding kunnen geven tot misinterpretatie.

- Er zijn voldoende foto's in het dossier aanwezig die de actuele toestand van het gebied weergeven.

Procedurele vormfout: Alle bekendmakingsaffiches vermeldde begin- en einddatum van het openbaar onderzoek, respectievelijk 18/9 en 18/10. Bij nazicht bleek er één affiche twee maal de datum 18/9 te vermelden. Deze administratieve vergissing werd binnen de 1e week na aanvang van het openbaar onderzoek rechtgezet. De bekendmaking gebeurde voorts volledig cfr. de geldende procedure. Vermits de bezwaren binnen de wettelijke termijn van het openbaar onderzoek zijn overgemaakt aan het stadsbestuur, kan worden besloten dat de bezwaarindiener voldoende op de hoogte was van het openbaar onderzoek.

4. De aanvraag is niet in strijd met het algemeen voorschrift onder art 1.1. Groenpool Parkbos.

- Er is geen sprake van nieuwe weginfrastructuur, die niet voldoet aan de vernoemde uitzonderingen (in het bijzonder nieuwe voet- en fietswegen). De verschuiving van een deel van de Leebeekstraat dient weldegelijk als optimalisatie van het openbaar domein beschouwd worden. Het betreft geen nieuwe weginfrastructuur en het bestaande wegprofiel wordt niet verbreed.

- Het is correct dat in de stedenbouwkundige voorschriften voor de overdruk Dreef is omschreven dat de dreven worden uitgebouwd met symmetrisch en uniform aangepaste bomen aan weerszijden van de wegzate. Doch is hierover in artikel 1 (overdruk groenpool) een afwijkmogelijkheid voorzien, namelijk dat, mits gunstig advies vanwege het Agentschap voor Natuur en Bos en - voor wat betreft de kasteelparken en dreven - gunstig advies van het Agentschap Ruimte en Erfgoed (nu: Agentschap Onroerend Erfgoed) kan worden afgeweken van de bepalingen met betrekking tot aanplantingen. Het Agentschap Onroerend Erfgoed bracht een voorwaardelijk gunstig advies uit over de voorliggende aanvraag, waarbij de inplanting en inrichting van de dreef niet in vraag werd gesteld. Bijkomend kan worden verduidelijkt dat de aansluiting van de dreef op het grafisch plan indicatief is en niet tot in detail op perceelsniveau kan worden doorgetrokken.

In de genoemde delen van de Leebeekstraat en de De Pintelaan worden op dit ogenblik geen ingrepen uitgevoerd. In een latere fase kan hier alsnog een dreef uitgebouwd worden. Het tijdelijk niet uitvoeren van de dreef kan niet worden beschouwd als een strijdigheid met het RUP.

- De aanduiding van de 'kunstwerken' op het grafisch plan van het RUP is indicatief wat betreft de exacte inplanting en configuratie. De voorschriften laten verschillende mogelijkheden van type kunstwerk toe (brug, tunnel, ...) zonder reeds een uitspraak te doen over de exacte inplanting en configuratie. Bij de opmaak van het RUP was immers nog geen gedetailleerd ontwerp van de bruggen gekend. Het weergeven van beide constructies in detail op het grafisch plan zou zelfs beperkend werken en een goed ontwerp mogelijks in de weg staan. Doch kan worden besloten dat het voorliggend ontwerp voldoet aan alle voorwaarden gesteld in de stedenbouwkundige voorschriften en volgens de geest van het RUP. Beide bruggen situeren zich in het verlengde van de voormalige spoorwegbedding en op de aangegeven locaties van het grafisch plan. Ondergeschikt kan worden meegegeven dat de overdruk Kunstwerken een verfijning betreft binnen de begrenzing van de groenpool parkbos, zoals voorzien in art. 1, en dat het voorzien van de parkbosbruggen op deze locaties in overeenstemming is met de overdruk.

- De aanvraag bevindt zich op de rand van de bestemming 'kasteelparkgebied' (art. 4).

In de toelichting wordt verduidelijkt dat de bruggen eveneens tot doel hebben om het portaal Maaltepark te verbinden met het stadscentrum, maar ook fungeren als landmark/baken.

De aanleg van fietspad en aanrijhelling van de fietsbruggen is wel degelijk te beschouwen als de aanleg van een pad. De landschapswaarden worden hierbij niet in het gedrang gebracht. Door de omgevingsaanleg wordt het landschap hier nog versterkt en wordt de bestaande ruimte tussen de haag van het Maaltebruggepark en de Leebeekstraat beter ingericht.

Verder wordt er verwezen naar volgende paragraaf uit de voorschriften: "Het park moet zodanig worden ingericht dat het zijn ecologische, landschappelijke en sociale functie blijvend kan vervullen, hetzij als privé-park, hetzij als openbaar park, en dat de karakteristieken van de kasteelparktuinen en de omgevende landschappen behouden blijven." De Leebeekstraat heeft historisch gezien een verbindende functie, en vormt dus een onderdeel van de sociale functies waarnaar het RUP verwijst. De realisatie van de bruggen herstelt deze verbindingsfunctie. Ook landschappelijk heeft deze nieuwe brug een meerwaarde, aangezien ze verwijst naar de voormalige spoorweg als baken in het historische landschap. Tot slot heeft de Leebeekstraat nooit deel uitgemaakt uit van het eigenlijke kasteelpark, waardoor met de realisatie van de brug geen negatieve impact wordt veroorzaakt op het landschap. Dit betekent dat ook de ecologische functie van het park wordt gevrijwaard en verder kan vervuld worden. Er dient ook vermeld dat het Agentschap Onroerend Erfgoed voorwaardelijk gunstig advies uitbracht over voorliggende aanvraag. Dat er ten aanzien van de geldende beschermingen geen bijzondere voorwaarden, andere dan het voorzien van dezelfde boomsoort om aan te sluiten bij het project oude spoorweg thv de Klossestraat, werden opgelegd.

5. Het dossier is vergezeld van een brief afkomstig van de dienst Mer (Vlaamse overheid) waarin uitdrukkelijk wordt gesteld dat deze aanvraag niet valt onder de milieubeoordelingsplicht, zoals bepaald in het MER-besluit van 10/12/2004. De in bijlage 1 en II aangeduide projecten hebben steeds betrekking op wegen bedoeld voor autoverkeer, hetgeen hier niet van toepassing is.

Dit werd verduidelijkt in de handleiding, opgesteld door de Dienst Mer (dd. 11 maart 2013), waarin volgende definitie van een 'weg' werd opgenomen: een openbare weg bestemd voor gemotoriseerd verkeer.

Het project komt wel voor op de lijst gevoegd als bijlage III van het Project-MER-besluit. De aanvraag heeft immers betrekking op een wijziging van projecten van bijlage I, II of III waarvoor reeds een vergunning is afgegeven en die zijn of worden uitgevoerd (rubriek 13).

Het dossier bevat een Mer-screeningsnota. Bij de ontvankelijkheids- en volledigheidsverklaring werd door de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar het volgende geconcludeerd:

'In de project-MER-screeningsnota die bij het dossier werd gevoegd, wordt aangetoond dat de milieueffecten van het voorgenomen project niet van die aard zijn dat zij als aanzienlijk moeten beschouwd worden. De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar verklaart zich akkoord met deze conclusie. De opmaak van een project-MER kan dus redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens bevatten over aanzienlijke milieueffecten. Derhalve is de opmaak van een project-MER niet nodig.'

- In het bijzonder voor wat betreft de aantasting van het aanwezige groen kan het volgende worden vermeld. Het project Parkbos, waarvan de doelstellingen oa. in het RUP zijn opgenomen, heeft als doelstelling om een groenpool in het zuiden van Gent te realiseren. In die groenpool worden boskernen, natuurgebieden, dreven en andere landschapselementen ontwikkeld. Tevens zijn er doelstellingen rond mobiliteit, landbouw,... In het kader van de verschillende inrichtingsprojecten, kan het nodig zijn om bomen te verwijderen. Het verwijderen van enkele bomen doet echter geen afbreuk aan de projectdoelstellingen, gezien die een globale opwaardering van het landschap in de groenpool beogen. Er wordt echter steeds nauwlettend nagegaan of het verwijderen van groen al dan niet een significante impact heeft op de omgeving.

- Wat de impact op het nat natuurgebied Rijvissche betreft, is de landing van de brughelling op de Oude Spoorweg in nauw overleg met Agentschap Natuur en Bos besproken en verder uitgewerkt.

De brughelling wordt voornamelijk op palen geplaatst zodat er geen feitelijke barrière gevormd wordt in het natuurgebied. Er zal dan ook nagenoeg geen versnippering van het natuurgebied optreden.

Voor de plaatsing van de brug zal gebruik worden gemaakt van het oude tracé van de spoorwegbedding.

Tenslotte dient te worden vermeld dat met de keuze voor een brug i.p.v. een tunnel de impact op het nat natuurgebied tot een minimum wordt herleid; waar een ondertunneling zal leiden tot een grondwatertafelverlaging met een potentieel permanent biotoopverlies voor het nat natuurgebied, is hier bij de brug geen sprake van.

- Inzake privacy wordt opgemerkt dat bij de inplantingskeuze van de bruggen en het ontwerp van de omgevingsaanleg maximaal is rekening gehouden met het beperken van de hinder.

Het volledig wegnemen van enige inijk is weliswaar niet haalbaar, maar er worden zoveel als mogelijk milderende maatregelen voorzien zodat de gebruikers van de bruggen niet aangemoedigd worden om in de aanpalende woningen en tuinen te kijken, maar eerder de blik naar een andere kant te richten. Alle groenvoorziening op openbaar domein wordt onderhouden door de bevoegde (stads-)diensten.

De verschuiving van de spiraalhelling heeft vooral een grotere impact op het perceel met huisnr. 21. Ten aanzien van dit perceel worden specifieke maatregelen genomen (scherm met houten latten lot op ooghoogte in combinatie met een groenscherm op de perceelsgrens).

- Veiligheid.

De brug is breed genoeg ontworpen (3,5m voor de rechte hellingen en 4,5m voor de spiraalhelling) om een gemengd gebruik van fietsers en wandelaars mogelijk te maken.

Op de brug zelf zal het fietspad voldoende duidelijk leesbaar zijn, zodat foutieve bewegingen worden vermeden.

Er is door de ontwerper onderzoek gedaan naar de bestaande spiraalvormige hellingen in Moeskroen en Roeselare. Het ontwerp houdt rekening met verkeersveilige kruising van de wegen.

Om conflicten te vermijden tussen fietsers en autoverkeer in de De Pintelaan maakt de omgevingsaanleg aan de landing deel uit van de bouwaanvraag. Het fietspad naast de brug wordt verhoogd aangelegd ten opzichte van de naastgelegen autostrook. Dit vergroot de veiligheid voor fietsers. De oversteekplaats voor fietsers en voetgangers is ontworpen aan de leerlingenuitgang van de school Bert Carlier. Hier wordt een asverschuiving in de rijbaan voorzien ifv het verminderen van de rijnsnelheid van auto's). De situatie voor fietsende scholieren

zal verbeteren aangezien er een vrijliggende fietsas gecreëerd wordt en de scholieren niet meer gemengd worden met het autoverkeer langs de N60 of N43.

Er is rekening gehouden met de mogelijkheid tot strooien tegen sneeuw en ijzel op de bruggen. Zoutstrooiers kunnen indien noodzakelijk de brug oprijden.

- Het niet naleven van de opgelegde voorwaarden bij een voorgaande stedenbouwkundige vergunning, die betrekking had op een deel van het tracé van de fietsverbinding, heeft geen rechtsgevolgen voor de voorliggende stedenbouwkundige aanvraag. Op het plan bestaande toestand is de bestaande werfweg ('aangelegd door Rijnvisse Invest') ingetekend, deze wordt verwijderd na de bouw van de nieuwe brug over de E40. Dit is aangegeven op het plan 'Grondplan 7/7', bovendien is deze werfweg op het plan nieuwe toestand zichtbaar verwijderd.

6. Vooreerst dient te worden benadrukt dat voor de voorliggende werken, nl. het bouwen van 2 fietsbruggen en de fietsverbinding op de oude spoorwegbedding, in toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 aangaande de dossiersamenstelling van stedenbouwkundige aanvragen, geen mobiliteitseffectenrapport dient te worden opgesteld.

Het belang van de oude spoorwegbedding kwam naar voor in een heel aantal studies rond mobiliteit in Gent zoals onder andere GRUP Parkbos, Portalenstudie, Gemeentelijke Ruimtelijk Structuurplan Gent, Mobiliteitsplan Gent.

De studie 'ontwikkelen huisstijl Parkbos + recreatieve visie + inrichting portalen' die opgemaakt werd in juli 2010 in opdracht van het Agentschap voor Natuur en Bos, schetst in hoofdstuk 4 op welke manier het Parkbos recreatief ontsloten kan worden en ook toegankelijk gemaakt wordt via openbaar vervoer, auto en fiets.

In de 'Startnota Fietsbruggen op de Oude Spoorwegbedding Gent — De Pinte ikv de groenpool Parkbos' werd de bereikbaarheid van de groenpool volgens verschillende scenario's onderzocht.

Hierbij is ook de bereikbaarheid van de groenpool via de N43 Kortrijksesteenweg en de N60 Oudenaardsesteenweg in overweging genomen.

De bereikbaarheid is onderzocht voor 3 scenario's:

- Scenario 0: er worden geen fietsbruggen gerealiseerd
- Scenario 1: er wordt enkel een fietsbrug gerealiseerd over de E40
- Scenario 2: zowel de brug over de E40 als over de Ringvaart worden gerealiseerd

Deze scenario's werden onderzocht op de bereikbaarheid voor fietsers, de directheid, de aantrekkelijkheid, de bereikbaarheid voor voetgangers en via het openbaar vervoer. Het scenario waarbij beide overbruggingen gerealiseerd worden, komt hier als beste scenario naar voor.

De startnota geeft tevens een uitgebreide onderbouwing voor de realisatie van beide fietsbruggen, vertrekkend vanuit diverse beleidsdocumenten.

Het is dan ook niet correct te stellen dat de aanvraag niet gekaderd is in een mobiliteitsonderzoek.

Bovendien werd de noodzaak en eventuele alternatieven wel degelijk onderzocht in de startnota.

...

De bezwaarschrijver suggereert een tunnel onder de E40 ter hoogte van de Kortrijksesteenweg. Qua uitvoeringsmethode zijn er 2 opties:

...

- Het realiseren van een oprit in betonstraatstenen voor huisnrs. 8 en 10 wordt meegenomen in de werken omgevingsaanleg en zal beantwoorden aan de geldende normen voor aanleg van opritten bij de stad Gent (vooral breedte is gestandaardiseerd).

Uit voorgaande bespreking van de bezwaren kan besloten worden dat de bezwaren ontvankelijk, doch grotendeels ongegrond bevonden worden.

Er wordt tegemoet gekomen aan de opmerking over het voorziene materiaalgebruik aan de Leebeekstraat nr. 8 en 10. De oprit ter hoogte van deze woningen zal ook in betonstraatstenen worden uitgevoerd.

...

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

De aanvraag is principieel in overeenstemming met de geldende voorschriften voor de zones woongebied, natuurgebied, kasteelparkgebied, groenpool en de overdrukken dreef en kunstwerken van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening grootstedelijk gebied Gent – deelproject 6C Parkbos, definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 9/07/2010. Het belang van de verlaten spoorinfrastructuur tussen de Pinte en Gent als beeldbepalende structuurdrager werd in het GRUP erkend. De realisatie van bruggen en/of tunnels over of onder de E40 en Ringvaart/R4 is nodig om de oude spoorwegberm verder te kunnen uitbouwen als de belangrijkste langzaam vervoerverbinding met de stad Gent.

Overwegende dat voorliggende aanvraag uitvoering geeft aan het inrichtingsplan 'Parkbos Gent – Oude spoorwegbedding', gesitueerd in de groenpool Parkbos.

Dat de realisatie van een langzaamverkeeras met twee fietsbruggen, die het stedelijk centrum van Gent verbindt met de groene buitenrand, een belangrijk structurerend element is in deze groenpool. Het voormalige spoorwegtracé wordt terug tastbaar en beleefbaar gemaakt en in eer hersteld. De as vormt de ruggengraat waarop andere recreatieve assen aantakken.

Dat beide fietsbruggen de missing link waren in deze belangrijke langzaamverkeeras. Door het overbruggen van zowel de E40 als de R4/Ringvaart kan op een veilige manier de verbinding naar het stadscentrum worden gemaakt.

De bruggen hebben door hun sobere opbouw, bestaande uit een stalen koker en een betonnen brugdekplaat, eerder een uitnodigend karakter dan dat zij als landmark worden ervaren. Door de eenvoudige, doch slanke en elegante architectuur van de bruggen wordt de aandacht op de verbindingfunctie van deze constructies gevestigd. De enige cirkelvormige helling, in de Leebeekstraat, zal door het groene en dichte karakter van de Leebeekstraat en de aanwezigheid van de akoestische wand beperkt zichtbaar zijn vanaf de E40.

Door de sobere uitvoering van beide bruggen wordt bovendien rekening gehouden met de landschappelijke context. In tegenstelling tot de oorspronkelijke opvatting dat de bruggen een bakerfunctie dienden te vervullen, hetgeen mogelijks had geresulteerd in een massieve brug zoals een tuibrug, boogbrug of brug met tubulair vakwerk, werd het concept van de bruggen bijgesteld waarbij de nadruk ligt op de inpasbaarheid in de ruimere omgeving en de verbindingfunctie van deze bouwwerken.

Overwegende dat bij de inplantingskeuze van de bruggen en het ontwerp van de omgevingsaanleg maximaal rekening is gehouden met het beperken van hinder naar aanpalende eigendommen. Door het nemen van de nodige milderende maatregelen, zoals de aanplant van bomen, groenvoorzieningen en een houten scherm ter hoogte van de spiraalhelling, worden de gebruikers van de bruggen niet aangemoedigd om in de aanpalende eigendommen te kijken, maar eerder de blik naar de andere zijde te richten.

...

Gelet dat er tijdens het openbaar onderzoek 3 bezwaarschriften werden ingediend, waarvan één petitielijst. Dat de inhoud van de bezwaren werd onderzocht (zie paragraaf 'openbaar onderzoek') en ontvankelijk doch grotendeels ongegrond verklaard. Dat mits het opleggen van een bijzondere voorwaarde kan worden tegemoet gekomen aan de gegronde bezwaren.

...

MER-screening

Het ontwerp komt voor op de lijst gevoegd als bijlage III van het Project-MER-besluit. Het betreft immers de wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I, II of III waarvoor reeds een vergunning is afgegeven (rubriek 13). 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. Zo er aanzienlijke milieueffecten kunnen zijn, dan moet een milieueffectrapport worden opgemaakt.

Op 2/09/2015 verklaarde de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar zich akkoord met de bij de aanvraag gevoegde project-MER-screeningsnota, waarin wordt aangetoond dat de milieueffecten van het voorgenomen project niet van die aard zijn dat zij als aanzienlijk moeten beschouwd worden. De opmaak van een project-MER kan dus redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens bevatten over aanzienlijke milieueffecten. Derhalve is de opmaak van een project-MER niet nodig.

Gelet het bovenstaande kan worden besloten dat de aanvraag, mits het naleven van de onderstaande voorwaarden, in overeenstemming is met de goede plaatselijke ruimtelijke ordening en voor vergunning in aanmerking komt.

...

Dit is de bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST

1.

De stad Gent verzoekt met een aangetekende brief van 26 juni 2016 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen. De voorzitter van de Raad laat de tussenkomende partij met een beschikking van 8 augustus 2016 toe in de debatten.

2.

De provincie Oost-Vlaanderen verzoekt met een aangetekende brief van 29 juni 2016 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen. De voorzitter van de Raad laat de tussenkomende partij met een beschikking van 8 augustus 2016 toe in de debatten.

Gelet op de huidige stand van het geding is een uitspraak over de ontvankelijkheid van de verzoeken tot tussenkomst niet aan de orde.

V. AMBTSHALVE VOORSTEL TOT TOEPASSING VAN DE BESTUURLIJKE LUS CONFORM ARTIKEL 34 DBRC-DECREET

1.

Op grond van artikel 34, §1 DBRC-decreet kan de Raad, wanneer hij vaststelt dat het de bestreden beslissing om reden van een onwettigheid moet vernietigen, de verwerende partij de mogelijkheid bieden om met een herstelbeslissing de onwettigheid in de bestreden beslissing te herstellen of te laten herstellen.

Een onwettigheid in de zin van artikel 34, §1 DBRC-decreet bestaat uit een strijdigheid met een geschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel dat kan leiden tot de vernietiging van de bestreden beslissing, maar dat zou kunnen worden hersteld.

Het komt aan de Raad toe om vrij te oordelen of in het kader van een concrete procedure de toepassing van de bestuurlijke lus bijdraagt tot een efficiënte en finale geschillenbeslechting binnen een redelijke termijn, en dit nadat alle partijen de mogelijkheid hebben gehad hun standpunt over het gebruik ervan kenbaar te maken.

Zoals bepaald in artikel 34, §3, eerste lid DBRC-decreet, wordt een zitting georganiseerd over de toepassing van de bestuurlijke lus.

Overeenkomstig artikel 34, §3, derde lid DBRC-decreet bevat de tussenuitspraak waarbij wordt beslist tot de toepassing van de bestuurlijke lus tevens de beslechting van alle overige middelen.

2.

Nadat de zaak op de openbare zitting van 9 mei 2017 in beraad is genomen, komt de Raad tot de vaststelling dat met het zesde middel een onwettigheid wordt aangevoerd waarvoor de toepassing van de bestuurlijke lus overwogen kan worden.

De standpunten van partijen en de bespreking van het middel zijn als volgt samen te vatten.

2.1.

In het zesde middel voert de verzoekende partij de schending aan van artikel 1 en 2 van het koninklijk besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen en van het zorgvuldigheidsbeginsel als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partij zet uiteen dat het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer van 7 oktober 2015 stelt dat de vergunning verleend kan worden onder voorwaarden. Uit dit advies blijkt evenwel niet dat er toelating verleend zou zijn voor het bouwen binnen de 30 m vrije zone naast de E40. In tegendeel stelt het advies dat de vergunning enkel verleend kan worden onder de bijzondere voorwaarde dat de bouwlijn 30 m buiten de E40 ligt. Bovendien worden de betonnen pijlers binnen de 10 m zone naast de snelweg gebouwd.

2.2.

De verwerende partij antwoordt dat het Agentschap Wegen en Verkeer de aanvraag eerder ongunstig adviseerde omwille van het feit dat de spiraaltrap zich binnen de 30 m strook bevond van de E40. De huidige aangepaste aanvraag heeft die spiraaltrap 15 m verder verplaatst. Aangezien het agentschap voorwaardelijk gunstig adviseerde, ligt een toelating om binnen de 30 m strook te bouwen voor.

De eerste tussenkomende partij antwoordt dat het advies van het agentschap van 8 oktober 2014 gunstig is alsook het advies van de administrateur-generaal van 7 oktober 2016. De stelling dat de steunpilaren binnen de 10 m zone liggen en dus verboden zijn verdient geen bijval aangezien volgens de tussenkomende partij dan elke brug of constructie over een snelweg onmogelijk is.

2.3.

De relevante artikelen van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut van autosnelwegen luiden als volgt:

“Artikel 1. De bij deze wet ingestelde regeling is van toepassing op de openbare wegen die de Koning bij de categorie van autosnelwegen indeelt. Onverminderd het bepaalde in artikel 4, §2, dienen de autosnelwegen uitsluitend voor het verkeer van de door de Koning bepaalde motorvoertuigen die er slechts op speciaal daartoe bestemde plaatsen mogen in- en uitrijden. De voor de autosnelwegen dienende stationeerstroken alsmede de door de Koning bepaalde toegangswegen zijn aan dezelfde regeling onderworpen.”

...

“Artikel 10. Met het oog op de instandhouding, de fraaiheid en de berijdbaarheid van de weg, zowel als op de mogelijkheid hem te verbreden, kan de Koning, voor de vrije stroken die Hij bepaalt en waarvan de breedte, te rekenen van de grens van de autosnelweg, niet

meer dan 30 meter mag bedragen, verordeningen vaststellen betreffende de bouwwerken, beplantingen, afsluitingen, opslagplaatsen, leidingen, luchtinstallaties, alsmede elke wijziging in het reliëf van de bodem, door afgravings- of aanvullingswerken.”

De parlementaire voorbereidingen verduidelijken over de bouwvrije strook hierover (Memorie van Toelichting, Parl. St., Senaat, 1955-56, nr. 106, 7-8):

“Het onderhavig ontwerp beoogt een dergelijke reservatie, door volgens het tracé der autosnelwegen — met inbegrip van de toegangswegen — een bijzondere last te leggen op de gronden, gelegen binnen een strook van een bepaalde breedte. Die strook omvat niet alleen de gronden die de aardebaan van de toekomstige autosnelweg zullen vormen, maar ook de belendende gronden, die zullen worden bezwaard met een erfdienstbaarheid van vrijhouding, waarover verder meer. Bovendien zijn daarin begrepen de randgronden, die men in de strook heeft menen te moeten opnemen wegens het noodzakelijk approximatief karakter van dat eerste tracé (immers, het tracé zal maar definitief en volkomen nauwkeurig kunnen worden vastgelegd, wanneer de plans der werken zullen zijn opgemaakt, d.w.z. op het ogenblik van de bouw van de autosnelweg). De breedte van de strook zal echter nooit 150 m. mogen overschrijden.

De bedoelde last is van vrij speciale aard. Hij brengt het verbod mede, op de bezwaarde gronden nieuwe gebouwen op te richten, bestaande gebouwen te herbouwen of te veranderen, het reliëf van de bodem aanzienlijk te wijzigen door ontgravings- of aanvullingswerken, be- of ontbossing uit te voeren. De uitvoering van werken tot instandhouding en onderhoud van bestaande gebouwen is evenwel toegelaten. De Minister tot wiens domein de openbare werken behoren, kan vergunningen verlenen, hetzij in uitzonderlijke omstandigheden of voor tijdelijke gebouwen en werken, hetzij wanneer uit grondige studies die door het bestuur zijn gemaakt naar gelang van de ontvangst der aanvragen, blijkt dat de gebouwen, werken en beplantingen zullen worden uitgevoerd buiten de aardebaan van de te bouwen autosnelweg en buiten de met de erfdienstbaarheid van vrijhouding bezwaarde gronden aan weerszijden van de aangelegde autosnelweg.”

De artikelen 1 en 2 van het koninklijk besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen bepalen:

“Artikel 1.

De vrije stroken beslaan een breedte van dertig meter aan weerszijden van de grens van het domein van de autosnelweg.

Benevens de rijbanen, de stationeerstroken en de als zodanig gerangschikte toegangswegen, omvat het domein van de autosnelweg, gans het Rijksdomein aan weerszijden van de weg, dat met het oog op de behoeften en voor de dienst van de autosnelweg is ingericht.”

“Artikel 2.

Het is verboden in die stroken te bouwen, te herbouwen of bestaande bouwwerken te verbouwen. Dat verbod geldt niet voor instandhoudings- en onderhoudswerken.

Het is verboden in die stroken onwettig opgerichte bouwwerken te handhaven.

Voorbij de tiende meter, gemeten van de grens van het domein van de autosnelweg, kan de wegbeheerder echter afwijkingen van het in het eerste lid gestelde verbod toestaan. Als de wegbeheerder over een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning of een

verkavelingsaanvraag een gunstig advies uitbrengt, wordt dat beschouwd als een toegestane afwijking.”

De “grens van de autosnelweg” in artikel 10 van de wet van 12 juli 1956 valt samen met “de grens van het domein van de autosnelweg” in artikel 1 van het koninklijk besluit van 4 juni 1958 (Memorie van Toelichting, Parl. St., Senaat, 1955-56, nr. 106, 5 en 9; Afdeling Wetgeving RvS, advies L.6117/1, 6 februari 1958).

Uit het voorgaande volgt dat het in beginsel verboden is om binnen de 30 m strook langs de weerszijden van de autosnelwegen te bouwen, te herbouwen of bestaande bouwwerken te verbouwen. Het verbod geldt niet voor instandhoudings- of onderhoudswerken. Voorbij de tiende meter, gemeten van de grens van het domein van de autosnelweg, kan de wegbeheerder hierop afwijkingen toestaan. Wanneer de wegbeheerder over een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning of een verkavelingsaanvraag een gunstig advies uitbrengt, wordt dat beschouwd als een toegestane afwijking. Op grond van artikel 10, 5° a) van het “besluit van de Vlaamse regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap Wegen en Verkeer” kan het Agentschap Wegen en Verkeer de afwijkingen verlenen overeenkomstig artikel 2 van het koninklijk besluit van 4 juni 1958.

2.4.

Uit de niet-betwiste gegevens van het dossier (plan 02-05 A) blijkt dat de aanvraag in kwestie onder meer voorziet in de aanleg van een fietsers- en voetgangersbrug over de E40 binnen de bouwvrije strook van 30 meter ten opzichte van de grens van het domein van de autosnelweg (E40). Uit de stukken van het dossier blijkt eveneens dat het Agentschap Wegen en Verkeer de aanvraag op 7 oktober 2015 gunstig adviseert.

2.5.

De verzoekende partij voert in dit middel onder meer aan dat zelfs indien het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer als een toelating zou gelden, volgens de plannen nog steeds de betonnen steunpijlers binnen de 10 m zone naast de E40 worden gebouwd.

Uit de stukken van het dossier (plan 02-05 A) blijkt dat de aanvraag voorziet in het bouwen van steunpilaren, waarvan minstens een steunpilaar volledig gesitueerd is binnen de eerste tien meter van de bouwvrije strook langs weerszijden van de E40.

Luidens artikel 2 van het koninklijk besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen geldt een positief advies van de wegbeheerder in het kader van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag als een afwijking. Een afwijking verleend door de wegbeheerder kan evenwel enkel voorbij de tiende meter, gemeten van de grens van het domein van de autosnelweg. De Raad stelt vast dat het koninklijk besluit van 4 juni 1958 geen rechtsgrond bevat voor een afwijking van het bouwverbod binnen de 0 tot 10 m strook langs de snelweg zoals *in casu* wordt aangevraagd.

Artikel 4, §2 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen bepaalt in dit verband dat de minister tot wiens bevoegdheid de openbare werken behoren van dat verbod kan afwijken, hetzij ten bate van een openbare dienst, hetzij voor het oprichten van installaties of gebouwen in verband met de dienst van de autosnelweg. De memorie van toelichting verduidelijkt hierover dat dit onder meer het geval is *“in uitzonderlijke omstandigheden of voor tijdelijke gebouwen en werken, hetzij wanneer uit grondige studies die door het bestuur zijn gemaakt naar gelang van de ontvangst der aanvragen, blijkt dat de gebouwen, werken en beplantingen zullen worden uitgevoerd buiten de aardebaan van de te bouwen autosnelweg en buiten de met de*

erfdienstbaarheid van vrijhouding bezwaarde gronden aan weerszijden van de aangelegde autosnelweg.”

Uit de gegevens van het dossier blijkt niet dat een toelating van de bevoegde minister, in de zin van voormeld artikel 4, §2, voorligt. Onder randnummer 2.3 is reeds verwezen naar de delegatie van beslissingsbevoegdheden inzake wegverkeer in artikel 10, 5° van het besluit van de Vlaamse regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap Wegen en Verkeer. Deze bevoegdheidsdelegatie heeft betrekking op de afwijkingen binnen de tiende en de dertigste meter vanaf de grens van het domein van de autosnelweg overeenkomstig artikel 2 van het koninklijk besluit betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen. De delegatie is niet uitgebreid tot het toestaan van afwijkingen binnen de 0 tot 10 m strook op basis van artikel 4, §2 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen.

De Raad stelt vast dat zowel de verwerende als de tussenkomende partij geen enkele rechtsgrond aanhalen op basis waarvan in de huidige zaak een afwijking op het bouwverbod binnen de eerste 10 meter van de bouwvrije strook zou voorliggen louter op basis van het gunstig advies van het agentschap Wegen en Verkeer.

3.

In afwachting van een definitieve beslechting van dit middel, komt de Raad tot de vaststelling dat met het zesde middel een onwettigheid wordt aangevoerd waarvoor de toepassing van de bestuurlijke lus overwogen kan worden.

4.

Aangezien de toepassing van de bestuurlijke lus niet het voorwerp van een tegensprekelijk debat heeft uitgemaakt en de partijen hun standpunt over het gebruik van de bestuurlijke lus niet kenbaar hebben kunnen maken, biedt de Raad in toepassing van artikel 34, §2, derde lid DBRC-decreet de partijen de mogelijkheid om een schriftelijk standpunt in te nemen. De debatten worden heropend teneinde een tegensprekelijk debat te organiseren dat uitsluitend betrekking heeft op het gebruik van de bestuurlijke lus.

De verwerende partij dient in haar standpunt tevens uitdrukkelijk aan te geven of zij gebruik wenst te maken van de mogelijkheid die op grond van artikel 34, §1 DBRC-decreet aan haar kan worden geboden om met een herstelbeslissing een onwettigheid in de bestreden beslissing, zoals deze wordt aangevoerd in het zesde middel, te herstellen of te laten herstellen.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De Raad biedt op grond van artikel 34, §2, derde lid DBRC-decreet de partijen de mogelijkheid om een schriftelijk standpunt in te nemen over de toepassing van de bestuurlijke lus en beveelt daartoe de heropening van de debatten.
2. De voorzitter van de zesde kamer roept op grond van artikel 34, §3, eerste lid DBRC-decreet en artikel 85 van het Procedurebesluit de partijen op om te verschijnen op de zitting waarop de toepassing van de bestuurlijke lus wordt behandeld.

De zitting van de Raad voor Vergunningsbetwistingen zal plaatsvinden op **dinsdag 14 november 2017** om **10u30** in de zaal Lambrechts, Ellipsgebouw, B-toren (gelijkvloers), Koning Albert II-laan 35, 1030 Brussel.

Het administratief dossier en de overtuigingsstukken kunnen elke werkdag op de griffie worden geraadpleegd en dit tot vijf werkdagen vóór de zitting.

3. Alle partijen worden uitgenodigd om binnen een vervaltermijn van dertig dagen, die ingaat de dag na deze van de betekening van dit tussenarrest, de Raad en alle in het geding zijnde partijen een aanvullende nota te bezorgen met betrekking tot hun standpunt over de toepassing van de bestuurlijke lus.
4. De beslissing over de kosten wordt uitgesteld tot een uitspraak over de vordering tot vernietiging.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 19 september 2017 door de zesde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de zesde kamer,

Yannick DEGREEF

Karin DE ROO