

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN
VOORZITTER VAN DE DERDE KAMER

ARREST

nr. S/2012/0247 van 5 december 2012
in de zaak 1213/0020/SA/3/0016

In zake: de bvba **Firma HAELS**

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Wannes THYSSEN
kantoor houdende te 9000 Gent, Kasteellaan 141
waar woonplaats wordt gekozen

verzoekende partij

tegen:

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

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Lieve DEHAESE
kantoor houdende te 3500 Hasselt, Luikersteenweg 187
waar woonplaats wordt gekozen

verwerende partij

*Tussenkomen
de partij:*

de **stad BREE**, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en
schepenen, met kantoor te 3960 Bree, Vrijthof 10

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaten Theo ICKMANS en Erik NEUTS
kantoor houdende te 3960 Bree, Witte Torenwal 17.1.1

I. VOORWERP VAN DE VORDERING

De vordering, ingesteld met een aangetekende brief van 10 september 2012, strekt tot de schorsing van de tenuitvoerlegging en tot de vernietiging van de beslissing van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van het departement RWO, afdeling Limburg van 24 juli 2012, waarbij aan de tussenkomen partij een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor wegenis- en rioleringswerken.

De bestreden beslissing heeft betrekking op de percelen gelegen te 3960 Bree, Grensstraat, Maaseikerbaan, Opitierkiezel, Panhovenstraat en Rode Kruislaan en met als kadastrale omschrijving afdeling 5, sectie B en C. De bestreden beslissing heeft eveneens betrekking op

percelen gelegen te 3680 Maaseik, Ziepstraat en met als kadastrale omschrijving afdeling 2, sectie A, D en E.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij heeft een nota betreffende de vordering tot schorsing ingediend en heeft het originele administratief dossier neergelegd. De repliek in feite en in rechte van de tussenkomende partij betreffende de vordering tot schorsing is vervat in haar verzoekschrift tot tussenkomst.

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare zitting van 21 november 2012, waar de vordering tot schorsing werd behandeld.

Kamervoorzitter Filip VAN ACKER heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Laurent PROOT die loco advocaat Wannes THYSSEN verschijnt voor de verzoekende partij, advocaat Souad ZARZOURI die loco advocaat Lieve DEHAESE verschijnt voor de verwerende partij en advocaat Erik NEUTS die verschijnt voor de tussenkomende partij, hebben het woord gevoerd.

Titel IV, hoofdstuk VIII van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) betreffende de Raad voor Vergunningsbetwistingen en het Besluit van de Vlaamse Regering houdende de rechtspleging voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen van 13 juli 2012 (Procedurebesluit), zijn toegepast.

III. TUSSENKOMST

De stad BREE, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen, verzoekt met een aangetekende brief van 19 oktober 2012 om in het geding te mogen tussenkomen.

De voorzitter van de derde kamer heeft met een beschikking van 5 november 2012 vastgesteld dat het verzoek kan worden ingewilligd voor wat betreft de behandeling van de vordering tot schorsing.

IV. FEITEN

Op 12 september 2011 (datum van de verklaring van volledigheid) dient de tussenkomende partij bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“wegenis- en rioleringswerken: - Bouwen van de RWA-riolering + bufferbekken/-grachten, - Bouwen van de DWA-riolering, - Aanleggen van wegenis (plein, fietspaden, trottoirs, parkeerplaatsen, boomroosters, rijweg, ...), - Aanplanten van groen (bomen en struiken).”*

De percelen zijn volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 22 maart 1978 vastgestelde gewestplan ‘Neerpelt-Bree’, gelegen in waterwinningsgebied, reservatiegebied, woongebied met landelijk karakter, woonuitbreidingsgebied, agrarisch gebied en industriegebied.

De percelen zijn niet gelegen in een gebied waarvoor een goedgekeurd bijzonder plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan geldt, noch binnen de omschrijving van een behoorlijk vergunde, niet-vervallen verkaveling.

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek, georganiseerd van 11 oktober 2011 tot en met 9 november 2011, worden in de stad Bree vier bezwaarschriften ingediend, onder meer door de zaakvoerder van de verzoekende partij.

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek, georganiseerd van 11 oktober 2011 tot en met 10 november 2011, worden in de stad Maaseik geen bezwaarschriften ingediend.

Het departement Landbouw en Visserij, afdeling Duurzame Landbouwonwikkeling brengt op 28 september 2011 een gunstig advies uit.

Het Agentschap Onroerend Erfgoed brengt op 14 oktober 2011 een gunstig advies uit.

Het Agentschap Wegen en Verkeer brengt op 17 oktober 2011 een gunstig advies uit.

De nv De Scheepvaart brengt op 20 oktober 2011 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

De Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening brengt op 26 oktober 2011 een gunstig advies uit.

De dienst Water en Domeinen van de provincie Limburg brengt op 27 oktober 2011 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

De Vlaamse Milieumaatschappij brengt op 11 november 2011 een gunstig advies uit.

Het college van burgemeester en schepenen van de stad Maaseik brengt op 28 november 2011 een gunstig advies uit.

Het college van burgemeester en schepenen van de tussenkomende partij brengt op 4 juni 2012 een gunstig advies uit.

De verwerende partij beslist op 24 juli 2012 een stedenbouwkundige vergunning te verlenen. De verwerende partij motiveert haar beslissing als volgt:

“ ...

Stedenbouwkundige basisgegevens uit de plannen van aanleg / ruimtelijke uitvoeringsplannen

Ligging volgens de plannen van aanleg + bijhorende voorschriften

...

Overeenstemming met dit plan

De aanvraag is principieel in overeenstemming met de geldende voorschriften voor wat betreft de ligging in woongebied, het woongebied met landelijk karakter en het industriegebied.

De aanvraag strijdt met het geldend voorschrift voor wat betreft de ligging in agrarisch gebied en het woonuitbreidingsgebied. Een afwijkingsbepaling kan worden toegepast.

Afwijkingen van stedenbouwkundige voorschriften

Artikel 4.4.7. §2. In een vergunning voor kleine handelingen van algemeen belang, of voor lijninfrastructuur- en nutswerken die een gemeentelijk karakter hebben of kleine wijziging inhouden, mag steeds worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften, voor zover de betrokken handelingen de algemene bestemming en het architectonische en landschappelijke karakter van het gebied niet kennelijk in het gedrang brengen.

De Vlaamse regering bepaalt welke handelingen van algemeen belang als klein worden beschouwd, en welke lijninfrastructuur- en nutswerken een gemeentelijk karakter hebben of een kleine wijziging inhouden.

Deze paragraaf verleent nimmer vrijstelling van de toepassing van de bepalingen inzake de milieueffectenrapportage over projecten, opgenomen in hoofdstuk III van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid.

Artikel 3 §1, 1° van het besluit van de Vlaamse Regering van 16 juli 2007 tot wijziging van de werken, handelingen of wijzigingen van algemeen belang stelt dat “de aanleg van fiets- en wandelpaden en de herinrichtingen en aanpassingen van de bestaande lokale wegen, en dit enkel ter bevordering van de verkeersleefbaarheid en/of –veiligheid” als kleine handelingen van algemeen belang worden beschouwd. Artikel 3 §1, 8° van het besluit van de Vlaamse Regering van 16 juli 2007 tot wijziging van de werken, handelingen of wijzigingen van algemeen belang stelt dat “openbare leidingen voor het verzamelen en vervoeren van afvalwater met inbegrip van bijhorende kleinschalige infrastructuur” als kleine handelingen van algemeen belang worden beschouwd.

De aanvraag omvat de aanleg van vrij liggende fietspaden langs de gewestweg N721 (fase III) en staan volledig in functie van de bevordering van de verkeersveiligheid en de – leefbaarheid. Tegelijk wordt een gescheiden rioleringsstelsel gerealiseerd ter vervanging van het bestaande gemengde stelsel. De uitzonderingsbepaling kan bijgevolg worden toegepast.

...

Het openbaar onderzoek

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

De aanvraag is verzonden naar de gemeenten BREE en MAASEIK voor de organisatie van het openbaar onderzoek. Er werden vier bezwaren ingediend in Bree en geen in Maaseik,

De bezwaren handelen over:

1. Vraag over de voornemens met de schuur en waterput van de hoeve Veltmanshof langs de Maaseikerbaan waar volgens de plannen een gedeelte van wordt ingenomen;
2. De parking van de handelszaak aan de Maaseikerbaan 54 is voor klanten en leveranciers niet meer bruikbaar door het hoogteverschil tussen het openbaar en het privédomein;
3. De strook met bomen van 3 m tussen openbare weg en fietspad is te breed, 1 m volstaat. In plaats van bomen (onveilig, last van bladeren, mindere opbrengst van zonnepanelen) wordt een lage beplanting gevraagd in de tussenzone;
4. Vraag om de snelheidsbeperking tot 50 km/uur door te trekken tot aan de grens met Neeroeteren en aanliggende fietspaden te voorzien;
5. Er zijn voor de fietspaden langs de Maaseikerbaan voldoende alternatieven aanwezig;
6. Vraag om een ondertunneling van de gewestweg ter hoogte van de school;

7. *Vrij liggende fietspaden zijn de oorzaak van veel ongemakken en zijn slechts schijnveilig voor automobilist en fietser. Bij het verlaten van het woonerf komt de automobilist mogelijk in conflict met de fietser voor het de rijweg oprijdt. De aanplanting van bomen verhindert het zicht op de rijbaan en ondertussen hindert de stilstaande auto de fietsers op het fietspad. Vrij liggende fietspaden worden nooit gestrooid of geruimd tijdens de winter. Bladeren en bomen vallen bij hevige regen op de rijweg en spoelen via de opritten op het fietspad, dit is onveilig voor de fietser.*
8. *Door de onteigeningen valt er voor de handelspanden langs de Maaseikerbaan veel parkeergelegenheid op privédomein weg, hierdoor ontstaan ernstige parkeerproblemen;*
9. *De aanleg van de Maaseikerbaan zal een negatieve impact hebben op de verkeersafwikkeling ter hoogte van Maaseikerbaan 82;*

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

1. *De schuur werd opgenomen in de inventaris Bouwkundig Erfgoed, bij een verbouwing of afbraak dient het advies van Onroerend Erfgoed te worden gevraagd; Bij onteigening de gronden en opstanden van deze gronden worden vergoed. Het bezwaar wordt niet weerhouden;*
2. *Uit het dwarsprofiel ter hoogte van de woning blijkt dat er zich ten opzichte van de bestaande toestand bijna geen wijzigingen voordoen. De hellingspercentages werden geoptimaliseerd door een kleine verschuiving van de overgang op privaatdomein waarvoor in het technisch bestek ook posten werden opgenomen. Er wordt daardoor geen enkel probleem verwacht met het verlenen van de toegang tot het privédomein. De breedte van de toegang van het perceel tot de gewestweg wordt overeenkomstig de voorschriften van de weg beheerder gereduceerd tot 3 m. Het bezwaar wordt niet weerhouden;*
3. *Dat een zone van 1 m met lage beplanting tussen rijweg en fietspad veiliger zou zijn dan een zone van 3 m met bomen is natuurlijk onzin. Dit wordt ondersteund door het Vademecum Fietsvoorzieningen waarin richtlijnen zijn opgenomen voor de aanleg van vrij liggende fietspaden langs gewestwegen met een snelheidsregime van 70 km/uur. Een smalle tussenstrook van 1 m met een voldoende scheidend verticaal element is volgens dit Vademecum een minimum dat enkel aanvaardbaar is in situaties waar een bredere tussenstrook niet realiseerbaar is. Omwille van de hoge snelheidsverschillen tussen fietsers en auto's adviseert het Vademecum een bredere buffer tussen rijbaan en fietspad, bij voorkeur aangeplant met bomen. Lage beplanting kan bovendien de zichtbaarheid meer belemmeren dan bomen, heeft doorgaans meer onderhoud nodig en is zoutgevoeliger. Een bredere tussenberm met bomen geeft de zwakke weggebruiker niet alleen 'een subjectief groter veiligheidsgevoel, maar een effectief grotere veiligheidsmarge ingeval voertuigen van de weg af geraken. De aanplanting van bomen herstelt het historisch dreef karakter en verkleint het perspectief wat een positief effect heeft op de snelheid en daardoor ook de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid ten goede komt. Het bezwaar wordt niet weerhouden;*
4. *Deze eerder gemaakte opmerking werd niet weerhouden in het algemeen snelheidsplan van de gemeente Bres, dat werd goedgekeurd door de gemeenteraad van 25 oktober 2011. Het snelheidsregime van 50 km/uur is voorbehouden voor bebouwde kommen en woonwijken, verbindingswegen tussen woonkernen vallen hier niet onder. Het bezwaar wordt niet weerhouden;*
5. *De fietspaden langs de Maaseikerbaan maken deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Dit netwerk verbindt alle kernen, attractiepolen en vervoersknooppunten met het oog op het stimuleren van het fietsgebruik voor*

functionele verplaatsingen (woon-werk, woonschool en woon-winkelverkeer), Alternatieve routes zijn toeristisch interessant, maar kunnen de functionele routes niet vervangen. Het bezwaar wordt niet weerhouden;

6. Het project veilige schoolomgeving werd ondertussen uitgevoerd. Er werd een permanente zone 30 uitgevoerd met extra beveiliging door asverschuivingen, haakse aansluiting van de zijwegen en het doortrekken van een middenberm ter hoogte van de schoolpoort. Arduinen blokken in de bochten en ter hoogte van de aansluitingen van de zijwegen, flankeren de rijweg om een snelheidsverlaging af te dwingen. De oversteekbewegingen ter hoogte van de schoolpoort kunnen daardoor veilig gebeuren, er is geen noodzaak tot het aanleggen van een tunnel. Het bezwaar wordt niet weerhouden;
7. Door het voorzien van laanbeplanting langs de gewestweg kan het oprijden van de rijbaan integendeel juist veiliger gebeuren. De bomen worden met vaste tussenafstanden gepland en vormen hoegenaamd geen scherm ten opzichte van de gewestweg. Tussen de bomen door kan zonder problemen het zicht op de rijbaan behouden blijven. In deze situatie kan de automobilist die het perceel verlaat tot aan de rand van de rijweg gaan staan, hetgeen veiliger is dan wanneer hij verder achteruit moet blijven staan omwille van een aanliggend fietspad. Aangezien we hier in een buitengebied zijn is het fietsverkeer bovendien niet van die orde dat het problemen zou opleveren wanneer een automobilist even stilstaat op het fietspad. Het uitrijden van het privédoorn is dus zeker niet moeilijker of gevaarlijker dan het uitrijden van zijstraten. Vrij liggende fietspaden langs de gewestwegen worden door het Agentschap Wegen en Verkeer onderhouden, in de winter gestrooid en geruimd. Langs alle wegen in de gemeente Wee wordt, samen met de omwonenden, gezorgd voor het opruimen van de bladeren van bomen die op het openbaar doorn staan. Het bezwaar wordt niet weerhouden;
8. Voor de woningen langs de gewestweg wordt slechts één inrit met een breedte van maximaal 3m toegestaan. Een reorganisatie van het parkeren op eigen terrein dringt zich daardoor op, door iedereen individueel te bekijken. Door een wijziging van haaks parkeren naar schuin parkeren kan al een plaatswinst van enkele meters worden gecreëerd. Dit komt in vele gevallen overeen met de in te nemen zone. Het bezwaar wordt niet weerhouden;
9. In het voorliggende ontwerp worden geen wegen afgekoppeld of rijrichtingen gewijzigd. Er worden enkel veilige fietspaden aangelegd. De bereikbaarheid van het bedrijf aan de Maaseikerbaan 82 wordt bijgevolg niet gewijzigd. Het bezwaar wordt niet weerhouden;

Beschrijving van de omgeving en de aanvraag

De aanvraag is de derde fase van een project om de N721 en het centrum van Opper een meer eigentijdse en verkeersveilige inrichting te geven. De voorliggende aanvraag betreft de aanleg van vrij liggende fietspaden aan weerszijde van de gewestweg vanuit het centrum van Opper tot het kruispunt in Neeroeteren. Tegelijk wordt het bestaande rioleringsstelsel vernieuwd door de aanleg van een gescheiden systeem. De aanwezige laanbeplanting wordt volledig verwijderd en vervangen door nieuwe bomen met een regelmatige tussenafstand.

...

Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

De bestaande wegenis bestaat uit een lange, rechte rijweg zonder beschermingsmaatregelen voor de zwakke weggebruiker. Het bestaande aanliggende fietspad in de vorm van een bebakende betonstrook niet een breedte van ca. 80 cm is zeer onveilig. Ook de zijwegen sluiten aan op de gewestweg zonder verkeer remmende

maatregelen. De aanvraag betreft slechts het aanleggen van vrij liggende fietspaden langs een bestaande lijninfrastructuur gevormd door de gewestweg N721, de aansluitingen van de zijwegen worden eveneens verbeterd in functie van de verkeersveiligheid. Tegelijk wordt ook de bestaande, verouderde riolering vervangen door een gescheiden stelsel. Er wordt een bufferbekken voorzien voor de opvang van het hemelwater. Ter hoogte van de brug over de Zuid-Willemsvaart wordt de rijweg over enkele honderden meters verhoogd om een oplossing te bieden aan de wateroverlastproblemen. De aanwezige laanbeplanting zal volledig verwijderd worden en vervangen door nieuwe bomen met regelmatige tussenafstanden.

De ruimtelijke impact van de ingreep is relatief klein. Het voorziene materiaalgebruik sluit volledig aan bij de bestaande toestand en de laanbeplanting wordt vervangen. Het bufferbekken in het agrarisch gebied is voorzien op een ingesloten perceel zonder betekenisvolle waarde voor de landbouw. De nieuwe, vrij liggende fietspaden worden aangelegd achter de nieuwe bomenrijen en zullen het maaiveld en de hieraan gekoppelde inritten naar de woningen volgen.

Een brede berm met bomen tussen de rijweg en het fietspad is ongetwijfeld veiliger dan een aanliggend fietspad of een smalle berm van 1 m met lage beplanting tussen rijweg en fietspad. Dit wordt ondersteund door het Vademecum Fietsvoorzieningen waarin richtlijnen zijn opgenomen voor de aanleg van vrij liggende fietspaden langs gewestwegen met een snelheidsregime van 70 km/uur. Een smalle tussenstrook van 1 m in met een voldoende scheidend verticaal element is volgens dit Vademecum een minimum dat enkel aanvaardbaar is in situaties waar een bredere tussenstrook niet realiseerbaar is. Omwille van de hoge snelheidsverschillen tussen fietsers en auto's adviseert het Vademecum een bredere buffer tussen rijbaan en fietspad, bij voorkeur aangeplant met bomen. Lage beplanting kan bovendien de zichtbaarheid meer belemmeren dan bomen, heeft doorgaans meer onderhoud nodig en is zoutgevoeliger. Een bredere tussenberm met bomen geeft de zwakke weggebruiker niet alleen een subjectief groter veiligheidsgevoel, maar een effectief grotere veiligheidsmarge ingeval voertuigen van de weg af geraken. De aanplanting van bomen herstelt het historisch dreef karakter en verkleint het perspectief wat een positief effect heeft op de snelheid en daardoor ook de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid ten goede komt. Door het voorzien van laanbeplanting langs de gewestweg kan het oprijden van de rijbaan integendeel juist veiliger gebeuren. De bomen worden met vaste tussenafstanden gepland en vormen hoegenaamd geen scherm ten opzichte van de gewestweg. Tussen de bomen door kan zonder problemen het zicht op de rijbaan behouden blijven. In deze situatie kan de automobilist die het perceel verlaat tot aan de rand van de rijweg gaan staan, wat veiliger is dan wanneer hij verder achteruit moet blijven staan omwille van een aanliggend fietspad. Aangezien we hier in een buitengebied zijn is het fietsverkeer bovendien niet van die orde dat het problemen zou opleveren wanneer een automobilist even stilstaat op het fietspad. Het uitrijden van het privédomein is dus zeker niet moeilijker of gevaarlijker dan het uitrijden van zijstraten. Op het vlak van de verkeersveiligheid wordt door dit project bijgevolg een sterke vooruitgang geboekt. De gestegen verkeersveiligheid zal bovendien een positief effect hebben op de leefbaarheid in de onmiddellijke omgeving van het betrokken wegvak.

De aanvraag is bestaanbaar met de onmiddellijke omgeving.

Algemene conclusie

De aanvraag is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften en is bestaanbaar met de onmiddellijke omgeving. De naar aanleiding van het openbaar

onderzoek ingediende bezwaarschriften werden weerlegd. De adviezen van de openbare besturen allen (voorwaardelijk) gunstig zijn. De aanvraag kan positief worden geëvalueerd.

BIJGEVOLG WORDT OP 24 JULI 2012 HET VOLGENDE BESLIST:

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar geeft de vergunning af aan de aanvrager, die ertoe verplicht is;

...

2° de volgende voorwaarden na te leven:

- 1. De voorwaarden opgenomen in het advies van de NV De Scheepvaart (zie bijlage) dienen te worden gerespecteerd;*
- 2. De voorwaarden opgenomen in het advies van de Provincie Limburg (zie bijlage) dienen te worden gerespecteerd;*

...”

Dit is de bestreden beslissing.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

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

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

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

A. Moeilijk te herstellen ernstig nadeel

Standpunt van de partijen

1.

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

“...

V.1. ONTEIGENING VAN EEN DEEL VAN HET BEDRIJFSTERREIN

De verzoekende partij zal – op korte termijn – worden onteigend om de verwezenlijking van het hier bestreden besluit mogelijk te maken.

De verzoekende partij voert aan dat het feit dat een deel van haar bedrijfsterrein zal worden ingenomen moet worden beschouwd als een MTHEN.

V.2. IMPACT OP DE BEDRIJFSVOERING

De activiteiten van de verzoekende partij zullen ernstig worden verstoord door de beoogde werken. Niet enkel wordt er een deel van de opslagruimte ingenomen voor de aanleg van de vrijliggende fietspaden, de werken zullen tevens een nefaste impact hebben op de toegangsmogelijkheden van en naar de onderneming. Hierdoor zal de verzoekende partij een aanzienlijk inkomstenverlies lijden.

Klanten zullen immers niet meer op een veilige manier toegang kunnen nemen tot het bedrijfsterrein en om die reden afzien van aankoop bij de verzoekende partij.

V.3. VERKEERSONVEILIGHEID

De voorgenomen werken voorzien naast de aanleg van het fietspad ook in de aanleg van een 'bufferzone' tussen rijweg en fietspad. Deze 'bufferzone' zal worden beplant met bomen, dit om een laaneffect te creëren.

De verzoekende partij is van oordeel dat de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing haar vooropgestelde doelstelling niet zal kunnen realiseren, minstens niet ter hoogte van haar bedrijfsterrein.

Immers, de verzoekende partij stelt vast dat er bomen zullen worden ingeplant, met regelmatige tussenafstanden. Deze bomen zullen niet enkel kort bij de in- en uitrit van de onderneming worden ingeplant (zie bouwplannen), zij zullen tevens een ernstige impact hebben op het zicht dat op de rijweg kan genomen worden op het ogenblik dat de (vracht)auto's het bedrijfsterrein verlaten (zie hoger, fotoreportage).

De verzoekende partij wil dan ook vermijden dat de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing een ongunstige invloed zou hebben op de verkeersafwikkeling ter hoogte van haar bedrijfsterrein.

*Al deze elementen vormen een MTHEN in hoofde van verzoekende partij.
..."*

2.

De verwerende partij antwoordt hierop als volgt:

" ...

1. Onteigening van een deel van het bedrijfsterrein:

De verzoekende partij voert aan dat het feit dat een deel van haar bedrijfsterrein zal ingenomen worden ingevolge onteigening, moet beschouwd worden als een MTHEN.

Dit ingeroepen moeilijk te herstellen ernstig nadeel is geen gevolg van de onmiddellijke tenuitvoerlegging van het bestreden besluit houdende de toekenning van de stedenbouwkundige vergunning voor wegenis- en rioleringswerken.

2. Impact op de bedrijfsvoering:

De verzoekende partij is van oordeel dat de activiteiten van de verzoekende partij ernstig zullen verstoord worden door de beoogde werken. Hierdoor zal de verzoekende partij een aanzienlijk inkomstenverlies lijden.

Volgens vaste rechtspraak inzake het moeilijk te herstellen ernstig nadeel, wordt een financieel nadeel niet aanvaard als een moeilijk te herstellen ernstig nadeel. Het ingeroepen aanzienlijk inkomstenverlies kan derhalve niet weerhouden worden als een moeilijk te herstellen ernstig nadeel.

Bovendien laat de verzoekende partij na in haar verzoekschrift duidelijk en concreet aan te geven waarin precies dit moeilijk te herstellen ernstig nadeel is gelegen dat zij ingevolge de onmiddellijke tenuitvoerlegging van het bestreden besluit ondergaat of dreigt te ondergaan.

Er worden geen wegen afgekoppeld of rijrichtingen gewijzigd. Er worden enkel veilige fietspaden aangelegd. De bereikbaarheid van het bedrijfsterrein van de verzoekende partij wijzigt niet.

3. Verkeersonveiligheid:

De verzoekende partij stelt dat de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing een ongunstige invloed zou hebben op de verkeersafwikkeling ter hoogte van haar bedrijfsterrein. De in te planten bomen zullen een ernstige impact hebben op het zicht dat op de rijweg kan genomen worden op het ogenblik dat de (vracht)auto's het bedrijfsterrein verlaten.

Ook dit onderdeel van het ingeroepen moeilijk te herstellen ernstig nadeel wordt niet aannemelijk gemaakt door de verzoekende partij. Het is bovendien hypothetisch en onzeker.

Er worden geen wegen afgekoppeld of rijrichtingen gewijzigd. Er worden enkel veilige fietspaden aangelegd. De bereikbaarheid van het bedrijfsterrein van de verzoekende partij wijzigt niet.

Door het voorzien van laanbeplanting langs de gewestweg kan het oprijden van de rijbaan juist veiliger gebeuren. De bomen worden met vaste tussenafstanden geplant en vormen geen scherm ten opzichte van de gewestweg. Tussen de bomen door kan zonder problemen het zicht op de rijbaan behouden blijven.

De verzoekende partij laat derhalve na in het verzoekschrift duidelijk en concreet aan te geven waarin precies het moeilijk te herstellen ernstig nadeel is gelegen dat zij ingevolge de onmiddellijke tenuitvoerlegging van het bestreden besluit ondergaat of dreigt te ondergaan.

De verzoekende partij laat na concrete gegevens aan te voeren die erop wijzen dat zij persoonlijk een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan ondergaan.

...

3.

De tussenkomende partij voegt hieraan nog het volgende toe:

“ ...

1. De onteigening die vereist is om de beoogde plannen te verwezenlijken is van minimale impact op de bedrijfsterreinen gebruikt door bvba Firma Haels, dewelke - getuige de door haar gebezigde foto-illustratie in haar verzoekschrift - na onteigening van de noodzakelijke strook meer dan afdoende ruimte ter beschikking overhoudt.

De beoogde onteigening zal uiteraard gepaard moeten gaan met een passende vergoeding zodat er op dat vlak geen nadeel ontstaat: t.t.z. ter vergoeding van de onteigende strook zal een geldsom betaald dienen te worden.

Zo is er noch financieel nadeel noch veroorzaakt de onteigening een nadeel - laat staan een ernstig nadeel - aan de uitbating van bvba Firma Haels: deze zal net als voorheen haar handel kunnen drijven. Er blijkt nergens uit de door bvba firma Haels aangedragen argumenten als zou de inpalming van de strook via de noodzakelijk door te voeren onteigening, dermate drastisch zijn dat haar handel beknot zou worden. Uit de luchtfoto blijkt dat er afdoende bedrijfsruimte rest waarvan in vergelijking tot de via onteigening in te palmen strook, een meervoud aan m² nog vrije bedrijfsruimte betreft.

Zelfs al zou er sprake zijn van een ernstige nadeel - hetgeen naar mening van verzoekster niet afdoend gestaafd is - kan dit nadeel via een compensatoire geldelijke vergoeding steeds hersteld worden, zodat er in deze geen sprake is van een MTHEN en er dus evenmin grond tot schorsing is.

2. De beweerde impact op de bedrijfsvoering via verlies aan deel van opslagruimte, ressorteert reeds onder het hierboven vermelde aspect. In tegenstelling tot de beweringen is er geen sprake van een nefaste impact op de toegangsmogelijkheden.

Losstaand van de vraag of de actueel door verzoekster bvba Firma HAELS benutte toegangsbreedte in overeenstemming is met de regulier toegelaten breedte - gegeven hetwelk nog gecontroleerd wordt - is het geenszins zo dat de toegangsmogelijkheden zoals beweerd wordt, nefast ingeperkt zullen worden.

Er wordt wel gemeld dat er van 's morgens vroeg tot 's avonds veelvuldig op en aanrijden is van vrachtwagens, doch enig meetbaar en controleerbaar bewijs daarvan ligt niet voor en zeker niet over een ruimere in tijd gespreide periode ter staving van dergelijk verkeersbeeld.

Voorlegging van bijvoorbeeld tachograafschijven van de periode 01/01/2012 tot 20/10/2012 en leveringsbonnen op dat adres/cfr facturen van derden over diezelfde periode zou al een meer gefundeerd beeld aan verkeersstroom bieden.

Verzoekster ontkent niet dat er in- en uitgaand verkeer zal zijn van en naar de bedrijfsterreinen van bvba Firma Haels doch verzoekster is van oordeel dat om reden van onderhavig geschil zowel de omvang en frequentie van dat verkeer substantieel wordt “opgeblazen”.

Firma Haels bvba stelt verder op niet gefundeerde wijze als zouden klanten “niet meer op veilige manier toegang kunnen nemen tot de bedrijfsterreinen en om die redenen afzien van aankoop”. Uit het feit dat er een afgescheiden fietspad beoogd wordt met een bomenaanplanting tussen rijweg en fietspad, kan geenszins afgeleid worden dat potentiële klanten niet meer op veilige wijze toegang zouden kunnen nemen tot de terreinen gebezigd door Firma Haels bvba. Dit betreft een louter gratuite bewering.

Aangezien immers de toegang met voertuigen wel degelijk verder mogelijk is naar de bedrijfsterreinen, zal dus de aanleg van de afgescheiden fietspaden zeker niet van aard zijn om klanten weg te houden waarbij externe leveranciers ingevolge een bestelling van bvba Firma Haels verder (maar al te graag) nog zullen leveren en bvba Firma Haels ook zelf probleemloos kan uitleveren in functie van de door haar klanten geplaatste bestellingen.

Dat er enige tijdelijke hinder zal ervaren worden ingevolge de werken zelf is onvermijdelijk doch deze is niet anders dan bij andere wegeniswerken. Zelfs al zou het voorstel van bvba Firma Haels tot aanleg van niet afgescheiden fietspaden - zoals deze zelf voorhield in haar bezwaren in de voorafgaandelijke onderzoeksfase - bijgetreden worden dan nog zouden dergelijke werken op zich een bepaalde tijdelijke hinder met zich gebracht hebben. Dergelijke tijdelijke hinder verbonden aan de werken zelf is echter geen parameter noch rechtsgrond om de vergunning voor realisatie van die werken zelf aan te vechten hetzij deze te schorsen.

3. *Het derde argument aangedragen door verzoekster bvba Firma Haels om haar verzoek tot schorsing te onderbouwen heeft betrekking op de bufferzone die met bomen zal aangeplant worden - na realisatie van de infrastructuurwerken - waarbij zij voorhoudt dat deze bomenaanplanting ter hoogte van haar in/uitrit een ongunstige invloed zal hebben op haar verkeersstroom.*

Dit betreft naar mening van verzoekster echter geen nadeel dat - zelfs al zou het zich voordoen, quod non - kan gekwalificeerd worden als een MTHEN in hoofde van bvba Firma Haels.

In tegendeel, zoals uit het dossier blijkt zal de aanplanting geen afbreuk doen aan het vrije zicht van bestuurders bij het uitrijden. De boomaanplanting creëert immers geen aaneengeschakelde "groene muur" waardoor er geen zicht meer mogelijk zou zijn op het verkeer. Trouwens is richting Neeroeteren de aanplanting reeds ruim onderbroken omwille van de aldaar aanwezig Ziepstraat en haar aansluiting op de Maaseikerbaan. Het feit dat een bij bvba Firma Haels uitrijdende bestuurder uitgenodigd wordt om oog te hebben op het voorranghebbende verkeer op de Maaseikerbaan alvorens hij oprijdt, kan enkel maar de verkeersveiligheid ten goede komen.

*Dus ook dit aspect kan niet naar voldoening van recht een schorsing gronden.
..."*

Beoordeling door de Raad

1.

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

De verzoekende partij dient aan de hand van concrete en precieze gegevens aan te duiden waaruit enerzijds de ernst van het persoonlijke nadeel bestaat dat zij ondergaat of dreigt te ondergaan, wat inhoudt dat concrete en precieze aanduidingen moeten worden verschaft over de

aard en de omvang van het nadeel dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing kan berokkenen, en waaruit anderzijds het moeilijk te herstellen karakter van het nadeel blijkt.

Het moeilijk te herstellen ernstig nadeel, zoals vervat in artikel 4.8.18, §2, eerste lid VCRO, kan dan ook niet, minstens niet zonder meer, gelijkgeschakeld worden met de in artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO bedoelde “rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen” die de verzoekende partij kan ondervinden ingevolge een vergunningsbeslissing en die de verzoekende partij desgevallend het rechtens vereiste belang bij de procedure verschaft.

2.

Als moeilijk te herstellen ernstige nadelen die zij met de voorliggende vordering tot schorsing wenst te voorkomen, stelt de verzoekende partij dat een deel van haar bedrijfsterrein onteigend wordt, dat de werken een negatieve impact zullen hebben op de bedrijfsuitvoering en dat de aan te planten bomen voor een verkeersonveilige situatie zullen zorgen.

3.

Op de openbare zitting van 21 november 2012 verklaart de tussenkomenende partij, hetgeen de verzoekende partij niet betwist, dat de bestreden beslissing momenteel niet uitgevoerd kan worden aangezien er nog geen onteigeningsplannen voorliggen. Met de opmaak van deze plannen zou nog een aanvang moeten genomen worden en, nog volgens de tussenkomenende partij, mag de voltooiing ervan pas verwacht worden eind 2013, begin 2014.

4.

Onverminderd de vraag of de verzoekende partij aan de hand van vermelde mededeling en de bij haar verzoekschrift gevoegde stukken aantoont dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing haar een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen, is de Raad van oordeel dat de actuele onuitvoerbaarheid van de bestreden beslissing tot gevolg heeft dat de ingeroepen nadelen momenteel minstens de voor de schorsing vereiste ernst ontberen.

Een uitspraak over de vordering tot vernietiging kan, gelet op de concrete omstandigheden van het dossier, naar het oordeel van de Raad volstaan om de belangen van de verzoekende partij te vrijwaren. Dit laatste vanzelfsprekend in zoverre de Raad ten gronde kan vaststellen dat hiertoe in het licht van artikel 4.8.2, tweede lid VCRO aanleiding bestaat.

Aangezien niet is voldaan aan de voorwaarde van artikel 4.8.18, §2, eerste lid VCRO dat de schorsing enkel kan worden bevolen als de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de verzoekende partij een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen, verwerpt de Raad de voorliggende vordering tot schorsing.

B. Ernstige middelen

De in het vorige onderdeel gedane vaststellingen maken dat een onderzoek naar de ernst van de middelen niet aan de orde is.

OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De vordering tot schorsing van de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing wordt verworpen.
2. De zaak wordt voor de behandeling van de vordering tot vernietiging verwezen naar de eerste kamer, voorgezeten door de heer Eddy STORMS.

Het oorspronkelijke rolnummer wordt voor de behandeling van de vordering tot vernietiging gewijzigd in het rolnummer 1213/0020/SA/1/0016.

3. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.

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

Filip VAN ACKER, voorzitter van de derde kamer,

met bijstand van

Heidi HUANG, toegevoegd griffier.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de derde kamer,

Heidi HUANG

Filip VAN ACKER