

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 6 augustus 2019 met nummer RvVb-A-1819-1268
in de zaak met rolnummer 1718-RvVb-0580-A

Verzoekende partij	de heer Peter FORCEVILLE vertegenwoordigd door advocaat Stijn VERBIST met woonplaatskeuze op het kantoor te 2000 Antwerpen, Graaf van Hornestraat 51
Verwerende partij	de GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR van het Departement OMGEVING, afdeling Vlaams-Brabant vertegenwoordigd door advocaat Michel VAN DIEVOET met woonplaatskeuze op het kantoor te 1000 Brussel, Wolstraat 56
Tussenkomenende partij	de gemeente HAACHT , vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen vertegenwoordigd door advocaat Cies GEYSEN met woonplaatskeuze op het kantoor te 2800 Mechelen, Antwerpsesteenweg 16-18

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 11 mei 2018 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 28 maart 2018.

De verwerende partij heeft aan de tussenkomenende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend onder voorwaarden voor het aanleggen van een ontsluitingsweg en rioleringswerken op de percelen gelegen te Haacht tussen Gebr. Persoonsstraat en de Postweg, met als kadastrale omschrijving afdeling 3, sectie B, nummers 0306/00B000, 0306/00C000 en 0328/00E000.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

1.

De tussenkomenende partij verzoekt met een aangetekende brief van 6 augustus 2018 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad verleent de tussenkomenende partij met een beschikking van 21 september 2018 toelating om in de debatten tussen te komen.

2.

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

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 28 mei 2019.

Advocaat Joke DERWA, *loco* advocaat Stijn VERBIST, voert het woord voor de verzoekende partij. Advocaat Michel VAN DIEVOET voert het woord voor de verwerende partij. Advocaat Tom VANDERREYDT, *loco* advocaat Cies GEYSEN, voert het woord voor de tussenkomende partij.

3.

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

De tussenkomende partij dient op 17 oktober 2017 bij de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “*het aanleggen van een ontsluitingsweg en rioleringswerken*” op de percelen gelegen te Haacht, tussen de Gebr. Persoonsstraat en de Postweg.

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Leuven’, vastgesteld met koninklijk besluit van 7 april 1977 in agrarisch gebied en parkgebied.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Aardgasleiding Leidingstraat VTN2’, goedgekeurd op 30 april 2009.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 24 november 2017 tot en met 4 januari 2018, wordt een bezwaarschrift ingediend.

Het Departement Landbouw en Visserij adviseert op 5 december 2017 deels gunstig en deels ongunstig.

De dienst Waterlopen adviseert op 15 december 2017 deels gunstig.

Het Agentschap voor Natuur en Bos adviseert op 3 januari 2018 voorwaardelijk gunstig.

De verwerende partij verleent op 28 maart 2018 een stedenbouwkundige vergunning. De verwerende partij beslist:

“...

Ligging volgens de plannen van aanleg + bijhorende voorschriften

De aanvraag is volgens het gewestplan LEUVEN (KB 07/04/1977) gelegen in een agrarisch gebied en parkgebied. In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften van art. 11.4.1. en art. 14.4.4 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de

inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. Deze voorschriften luiden als volgt:

(...)

Ligging volgens het uitvoeringsplan + bijhorende voorschriften

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Aardgasleiding Leidingstraat VTN2', definitief vastgesteld d.d. 30/04/2009. Het gewestelijk RUP voorziet geen bestemmingswijzigingen. De op het gewestplan aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de leidingen en hun aanhorigheden niet in het gedrang worden gebracht.

(...)

Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag

De voorschriften van de ruimtelijke uitvoeringsplannen vervangen, voor het grondgebied waarop ze betrekking hebben, de voorschriften van de plannen van aanleg, tenzij het ruimtelijk uitvoeringsplan het uitdrukkelijk anders bepaalt (Art. 7.4.5 V.C.R.O.)

Het blijft de bevoegdheid van de overheid de aanvraag te toetsen aan de stedenbouwkundige voorschriften van hoger vermeld gewestplan.

Overeenstemming met dit plan

De aanvraag is hiermee gedeeltelijk in overeenstemming.

De aanvraag brengt de aanleg, exploitatie en wijzigingen van de leidingen en hun aanhorigheden niet in het gedrang conform het stedenbouwkundig voorschriften van het gewestelijk RUP 'Leidingstraat VTN'.

Met betrekking de aanleg van de wegenis binnen zone 1 (het deel op de kanaaldijk met een totale lengte van ca. 220m binnen agrarisch gebied, zone voor waterwegen en parkgebied) wordt een afwijking van de geldende stedenbouwkundige voorschriften gevraagd. Conform art. 3, §1, 2° (BVR 24/07/2009) wordt de aanleg van gemeentelijke verkeerswegen met maximaal twee rijstroken die over een lengte van maximaal 1 kilometer afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften als handelingen van algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact beschouwd.

Voor de rest van het tracé (zone 2 en zone 3) is er reeds een goedgekeurd tracé.

Afwijkingen van stedenbouwkundige voorschriften

Beperkte afwijkingen: Afwijkingen van de stedenbouwkundige voorschriften: Handelingen van algemeen belang - Art. 4.4.7. §2 bepaalt: (...)

De aanvraag betreft een uitbreiding van bestaande infrastructuur waarbij de wegenis geïntegreerd wordt als een intergemeentelijke ontsluiting. Deze wegenis doet dienst als lokale verbindingsweg waardoor deze tevens, gelet op zijn aard en omvang, een ruimtelijk beperkte impact heeft. Bijgevolg is de aanvraag in overeenstemming met de afwijkingsbepaling.

(...)

ANDERE ZONERINGSGEGEVENS

- Het tracé van de ontsluitingsweg loopt langs het kanaal parallel aan de bestaande buurtweg nr. 6 en vervolgens langsheen de buurtweg nr. 35 te Haacht. De wijziging van buurtweg nr. 35 werd goedgekeurd door de gemeenteraad van 20/06/2016. Het rooilijn- en onteigeningsplan van buurtweg nr. 35 werd definitief vastgesteld en bekrachtigd door

de deputatie op 15/09/2016 zodat de wijziging van buurtwegnr. 35 inmiddels gerealiseerd is.

- Ter hoogte van de dwarsing met de Leibeek en de kanaaldijk situeert zich een biologisch waardevol gebied (wilgen, populieren, notelaarbomen)
- De aanvraag is gedeeltelijk gelegen binnen mogelijk overstromingsgevoelig gebied.
- De aanvraag is gelegen binnen HAG.
- Het gebied maakt deel uit van het Dijlebekken en grenst gedeeltelijk aan het kanaal 'Leuven-Dijle'.
- Binnen het projectgebied is de Leibeek (geklasseerde waterloop van tweede categorie) opgenomen.

ZAAK DER WEGENIS

- Het gemeentelijk rooilijn- en onteigeningsplan voor de ontsluitingsweg van industriezone Hambos, definitief vastgesteld door de gemeenteraad op 20 juni 2016.
- Via ministerieel besluit van 16/03/2017 werd de machtiging verleend aan de gemeente Haacht voor de onteigening van onroerende goederen gelegen te Haacht met het oog op de realisatie van het rooilijn- en onteigeningsplan 'buurtweg 35'.
- Via ministerieel besluit van 20/03/2017 werd de machtiging verleend aan de gemeente Haacht voor de onteigening van onroerende goederen gelegen te Haacht met het oog op de realisatie van het rooilijn en onteigeningsplan 'ontsluiting industriezone Hambos'.

(...)

HET OPENBAAR ONDERZOEK

(...)

Omtrent de ingediende bezwaarschriften wordt het volgend standpunt ingenomen:

1)+5) De bezwaarindiener betwist het bestaan van een democratisch tot stand gekomen en/of goedgekeurd gem.RSP of van een gemeentelijk of Provinciaal RUP waarin een concrete alternatieve ontsluitingsroute van het industrieterrein zou deel uitmaken.

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Haacht werd definitief vastgesteld bij besluit van de deputatie op 20/09/2012. De opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is onderworpen aan een procedure waarin tevens het ontwerp gem.RSP bij de voorlopige vaststelling wordt aangekondigd en wordt onderworpen aan een openbaar onderzoek. Gedurende deze procedure bestaat de mogelijkheid om tegen de hierin omschreven beleidsopties en acties bezwaar en/of opmerkingen aan te tekenen en wordt aan iedereen de mogelijkheid geboden om een inbreng te doen.

De opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is voor dit project niet vereist doordat er geen bestemmingswijziging wordt uitgevoerd, het bestaande openbaar domein is bestemmingsongevoelig en de realisatie wordt mogelijk gemaakt doordat er binnen de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening afwijkingsmogelijkheden zijn vastgelegd. Art. 4.4.7 §2 V.C.R.O. maakt het mogelijk om af te wijken van de stedenbouwkundige voorschriften i.f.v. handelingen van algemeen belang. Als handelingen van algemeen belang wordt o.m. de aanleg van gemeentelijke verkeerswegen, met maximaal twee rijstroken die over een lengte van maximaal 1 kilometer afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften, beschouwd (BVR. Art. 3§1, 2°). Tevens sluit een gefaseerde aanleg van de infrastructuurprojecten een globale beoordeling niet uit.

Bij de aflevering van een stedenbouwkundige vergunning moet hierbij steeds de beoordeling gemaakt worden of de aanvraag o.m. in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening (Art. 4.3.1. §1 V.C.R.O.) De overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld met inachtneming van volgende beginselen: (...)

Eveneens moet de aanvrager een beschrijvende nota toevoegen aan het dossier waarin het project wordt beschreven en de overeenstemming en de verenigbaarheid van de aanvraag met de wettelijke en ruimtelijke context alsook de integratie van de geplande werken in de omgeving aangeeft.

De ontsluiting dient niet geconcretiseerd te worden binnen het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Conform art. 2.1.2. §7 V.C.R.O. vormen de ruimtelijke structuurplannen geen beoordelingsgrond voor vergunningsaanvragen, noch voor het stedenbouwkundig attest. Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) is een beleidsdocument waarin de visie van de gemeente inzake ruimtelijke ordening wordt vastgelegd voor de toekomst. Het legt de grote lijnen vast. Deze plannen doen geen uitspraken over het afleveren van concrete vergunningen. Het informatieve deel beschrijft de huidige toestand. Het richtinggevend deel geeft de doelstellingen voor de toekomst weer. Het bindende deel bevat concrete acties om doelstellingen te realiseren. Binnen de gewenste ruimtelijk-economische structuur alsook de verkeersstructuur worden suggesties gedaan betreffende de vereiste ontsluiting buiten de dorpskernen van Tildonk en Wespelaar naar de N26. Tevens blijven de acties omschreven in het richtinggevend deel, deel uitmaken van de lange termijn visie binnen het beleidskader (supra. Lokale beleidscontext). Bijgevolg is de opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan wel in overeenstemming met de decretale voorschriften inzake de opmaak van ruimtelijke structuurplannen en de beginselen van behoorlijk bestuur conform art. 2.1.2. §4. van de V.C.R.O.

De beoordeling van een project is dus niet op zichzelf staand maar dient steeds in een groter geheel te worden geplaatst waarbij het wordt afgetoetst aan diverse beoordelingselementen om als ruimtelijk verantwoord en zodoende samenhangend te kunnen worden beschouwd. (Supra. behandeling bezwaarschrift 1). Zodanig is de aanvraag in overeenstemming met art. 1.1.4 van de V.C.R.O.

Voor een globale beoordeling alsook de gefaseerde ontwikkeling kan ook worden verwezen naar de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen zoals omschreven binnen het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van de gemeente Haacht: Plannings- en beleidscontext: Lokale beleidscontext: 3.3.5: Ontsluiting bedrijvenzone Hambos (GRS, p. 28/104). Voor de bedrijvenzone Hambos is een akkoord bereikt met Herent en Leuven om een ontsluiting te realiseren via de Fluxysite in Herent. Deze definitieve oplossing wordt gefaseerd uitgevoerd. De eerste fases zijn reeds in ontwerp en/of uitvoering. Er is dan ook geen sprake van een schending van de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen. Het knelpunt van de ontsluiting ligt in het feit verrat dat de huidige ontsluiting de dorpskernen van Tildonk en Wespelaar doorkruist. Bij een verdere ontwikkeling van de bedrijvenzone Hambos zou dit in de bestaande situatie de verkeersoverlast verder doen toenemen. Deze verkeersoverlast kan niet gedragen worden door de dorpskernen en veroorzaakt negatieve effecten op de verkeersveiligheid. De mogelijkheid tot watergebonden bedrijvigheid wordt binnen het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan vermeld als korte termijnsoplossing en op zijn minst te realiseren bij de verdere invulling van de bedrijvenzone moet een deel hiervoor behouden worden. De gemeente streeft naar een verbeterde ontsluiting van het terrein op 2 manieren:

- 1) multimodale ontsluiting waarbij voor een deel van het transport de bedrijvigheid dient gebruikt te maken van het kanaal en/of spoor*
- 2) een nieuwe ontsluitingsweg moet een verbinding maken tussen de industriezone en de N26, zonder kernen of woonstraten te belasten. De gemeente stelt een verbeterde wegontsluiting als voorwaarde om het resterend deel van de industriezone te kunnen aansnijden.*

Binnen het GRS is een visie uitgewerkt waarbij men duidelijk stelt dat het benutten van het kanaal en/of spoor slechts gedeeltelijk dient te worden voorzien als transportmiddel voor de bedrijvigheid en dit tezamen met een nieuwe ontsluiting richting de N26 instaat voor een verkeersveilige verbinding, waarbij slechts na deze realisatie de bedrijvenzone Hambos verder kan worden ingevuld.

In het bezwaarschrift verwijst men ook naar de bouw van een brug. Dit maakt geen deel uit van deze stedenbouwkundige vergunningsaanvraag en moet bijgevolg niet behandeld worden.

Op basis van bovenstaande motivering worden deze bezwaarschriften niet weerhouden.

3)+ 4) +7): De nieuwe ontsluitingsweg

- o maakt deel uit van de gewenste ruimtelijk-economische structuur en gewenste verkeersstructuur binnen het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en dus werd opgenomen binnen de visie op de gehele ruimtelijke structuur; dat het GRS een bedrijvenbehoeftestudie omvat met alsook onderzoek naar te behouden/te herlokaliseren bedrijven, dat de nieuwe ontsluitingsweg geïndiceerd wordt als een lokale verbindingsweg waarvan de hoofdfunctie is verbinden op lokaal of interlokaal niveau;*
- o kan als handelingen van algemeen belang worden beschouwd waarbij mag worden afgeweken van de geldende stedenbouwkundige voorschriften juist doordat deze door hun aard en omvang slechts een beperkte ruimtelijke impact hebben, dat door het tracé te voorzien door maximaal gebruik te maken van bestaande wegen voor het herinrichten en/of heraanleggen of nabij het tracé van die bestaande wegen de aanvraag hiermee in overeenstemming is; dat deze reeds aanwezige infrastructuur waarop men zich wenst te beroepen eveneens een beperking oplegt m.b.t. het aanbod aan alternatieve trajecten.*
- o gelet op het feit dat uit de verplicht in te winnen adviezen van het Departement Landbouw & Visserij en het Agentschap voor Natuur & Bos blijkt dat aanvraag niet strijdig is met de direct werkende normen binnen de beleidsdomeinen m.b.t. de natuurlijk en agrarische structuur en dus de aanvraag in overeenstemming is met de betreffende sectorale regelgeving.*
- o maakt deel uit van een definitief vastgesteld mobiliteitsplan d.d. 21/06/2012, dat bij de opmaak ervan het mobiliteitsplan onderworpen wordt aan een participatietraject, dat voor de vastlegging van het traject voorafgaandelijk verschillende ontsluitingsscenario's werden onderzocht zoals hierin tevens gemotiveerd; dat de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag uitvoering geeft aan het binnen het mobiliteitsplan opgenomen actieprogramma als de prioritaire actie A. 2.2 'ontsluiting bedrijvenzone Tildonk-Wespelaar', dat er als bijlage (figuur B1 en figuur B3) een concrete indicatie is gegeven van het traject van de nieuwe ontsluitingsweg, dat voorliggend tracé als beste optie werd gekozen gelet op de verkeersveiligheid en het minimaal aantal noodzakelijke onteigeningen;*
- gelet op het definitief vastgesteld gemeentelijk rooilijn- en onteigeningsplan d.d. 21/06/2016;*
- gelet op het feit dat de ideeën rond modulair transport gegenereerd dienen te worden als lange termijnoplossing en tevens integraal verbonden zijn aan de verdere ontwikkeling van de industriezone Hambos, dat de nieuwe ontsluitingsweg hoogdringend is en dus op korte termijn dient te worden gerealiseerd; dat de hoogdringendheid afdoende werd gemotiveerd i.f.v. de onteigening ten algemeen nutte waarbij de verkeersveiligheid, leefomstandigheden, hinderaspecten van de gehele gemeenschap werden afgewogen i.p.v. zich te baseren op individuele belangen en/of hinderaspecten. Elk alternatief dat*

geen gebruik zou maken van de reeds bestaande ontsluiting, of een alternatief tracé met reeds bestaande weginfrastructuur, zou meer grondinnames tot gevolg hebben waardoor een hoger aantal onteigeningen zouden moeten plaats vinden alsook meer overlast zou veroorzaken aan een groter aantal personen. Huidig tracé vormt het minst belastende scenario voor de omgeving en loopt parallel aan het kanaal door een dun bevolkt gebied. Bijkomend is er voor de aanvraag een project-M.E.R.-screeningsnota opgemaakt. Hierin werd aangetoond dat er geen het project geen aanzienlijk milieueffecten kan hebben. Op basis van bovenstaande motivering worden deze bezwaarschriften niet weerhouden.
(...)

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

(...)

- functionele inpasbaarheid

De wegenis betreft een lokale verbindingsweg. De hoofdfunctie van de weg is verbinden op lokaal of interlokaal niveau. De nieuwe ontsluitingsweg is bestemd voor de industriezone, waardoor hiermee in de toekomst, onder bepaalde voorwaarden, ook verdere mogelijkheden tot ontwikkeling aan deze industriezone kunnen worden geboden zonder dat hierdoor het woonweefsel verdrukt wordt door het vrachtverkeer. Met de bijkomende inrichting van een fietsverbinding wordt het fietsroutenetwerk uitgebreid.

- mobiliteitsimpact

De scheiding van het vrachtverkeer en het woonverkeer vergroot de verkeersdoorstroming en de kwaliteit van de verkeersleefbaarheid binnen de dorpskernen wordt hersteld.

- schaal

De wegenis is ontwikkeld op maat van het vrachtverkeer.

- ruimtegebruik en bouwdichtheid

Het aan de Zuidoost gelegen parkgebied is reeds ingenomen door openbare wegenis. Het klein gedeelte parkgebied waar de nieuwe wegenis op gerealiseerd zal worden is momenteel een met steenslag verharde werfzone. Over deze zone dient tevens ook de enige toegangsweg naar de iets afwaarts en in agrarisch gebied gelegen woning met postadres Zuidoost 2, in stand gehouden te worden. In zone 1 gebeuren de infrastructuurwerken op en aan de kanaaloever zelf. Onder andere door middel van breuksteenbestorting op het onderwatertalud wordt de kanaaldijk verstevigd zodat de functionaliteit van deze waterweg gevrijwaard en verzekerd wordt.

Gelet op de bestaande inrichting binnen het parkgebied kan gesteld worden dat de gevraagde handelingen slechts een uitbreiding betreffen van de bestaande infrastructuur en tevens door hun omvang een ruimtelijk beperkte impact hebben doordat het aantal grondinnames beperkt wordt. De grondinnames i.f.v. de langsgrachten en de realisatie van de wadi zijn ontworpen op basis van een hydraulische nota in overleg met Aquafin. Hieruit bleek dat de wadi kon worden ingeperkt doordat er meer buffering in de langsgrachten kon worden voorzien. Rond de wadi wordt een open zone van 5m voorzien met het oog op toekomstig onderhoud en daarrond wenste men een bomenaanplant ter afscherming ervan en ter compensatie van de verloren natuurwaarden in het projectgebied.

De diverse groenaanplantingen binnen het projectgebied bufferen de fietsstrook, wat eveneens de fietsveiligheid versterkt, en zorgen voor een betere integratie van de verharding in de omliggende open ruimte.

- visueel-vormelijke elementen

Gelet op de bestaande wegenisinrichtingen heeft deze uitbreiding van de wegenis weinig impact op de aanpalende open ruimte. Het bijkomende mogelijke gebruik van het tracé door fietsers zorgt voor interactie met de onmiddellijke omgeving en biedt een tegenwicht

aan het vrachtverkeer. Tevens worden er diverse groenelementen binnen het project verweven.

- cultuurhistorische aspecten

De aanvraag is niet gelegen binnen of geïndiceerd binnen zones met cultuur-historische elementen.

- het bodemreliëf

Er vinden ingrepen in de bodem plaats i.f.v. de realisatie van de riolerings- en wegeniswerken.

- hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen

De geplande werken beogen een optimalisatie van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid binnen in het dorpscentrum door de ontlasting van het vrachtverkeer. Het huidige tracé vertegenwoordigt het algemeen belang waarbij er het minste onteigeningen moeten worden uitgevoerd alsook grenst het tracé aan het minst aantal omwonenden. Zodanig betreft de aanvraag alsook een realisatie ten algemeen nut.

- De beleidsmatige gewenste ontwikkelingen

De aanvraag geeft uitvoering aan de lokale beleidsplanning zoals opgenomen binnen het gem.RSP. Ontsluiting bedrijvenzone Hambos: Voor de bedrijvenzone Hambos is een akkoord bereikt met Herent en Leuven om een ontsluiting te realiseren via de Fluxysite in Herent. Deze definitieve oplossing wordt gefaseerd uitgevoerd. De eerste fases zijn reeds in ontwerp en/of uitvoering. Er is dan ook geen sprake van een schending van de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen. Het knelpunt van de ontsluiting ligt in het feit verrat dat de huidige ontsluiting de dorpskernen van Tildonk en Wespelaar doorkruist. Bij een verdere ontwikkeling van de bedrijvenzone Hambos zou dit in de bestaande situatie de verkeersoverlast verder doen toenemen. Deze verkeersoverlast kan niet gedragen worden door de dorpskernen en veroorzaakt negatieve effecten op de verkeersveiligheid. De mogelijkheid tot watergebonden bedrijvigheid wordt binnen het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan vermeldt als korte termijnoplossing en op zijn minst te realiseren bij de verdere invulling van de bedrijvenzone moet een deel hiervoor behouden worden. De gemeente streeft naar een verbeterde ontsluiting van het terrein op 2 manieren:

- 1) Multimodale ontsluiting waarbij voor een deel van het transport de bedrijvigheid dient gebruikt te maken van het kanaal en/of spoor

- 2) Een nieuwe ontsluitingsweg moet een verbinding maken tussen de industriezone en de N26, zonder kernen of woonstraten te belasten. De gemeente stelt een verbeterde wegontsluiting als voorwaarde om het resterend deel van de industriezone te kunnen aansnijden.

De aanvraag geeft uitvoering aan het gemeentelijk Mobiliteitsplan meer bepaald actie A. 2.2 'ontsluiting bedrijvenzone Tildonk-Wespelaar'.

ALGEMENE CONCLUSIE

Uit bovenstaande motivering blijkt dat de aanvraag in overeenstemming kan gebracht worden mits het opleggen van de nodige voorwaarden, met de wettelijke bepalingen, alsook met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving. Deze vergunningsbeslissing omvat nog geen geïntegreerde machtiging voor de werken aan de geklasseerde waterloop. Conform het advies van het Provinciebestuur, dienst Integraal Waterbeleid dient deze machtiging eerst verkregen te worden alvorens de aanvang der werken aan de waterloop.

...

Dat is de bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST

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

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

Uit het dossier blijkt dat de vordering tijdig en regelmatig is ingesteld. Er worden geen excepties opgeworpen.

VI. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN – EERSTE MIDDEL

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partij roept de schending in van artikel 4.2.25 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (hierna: VCRO), van de artikelen 2 en 42 van het Gemeentedecreet, van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna: Motiveringswet), en van een aantal algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder de materiële motiveringsplicht, het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel.

In essentie voert de verzoekende partij aan dat de gemeenteraad van de gemeente Haacht voorafgaand aan de bestreden beslissing geen afdoend gemotiveerde beslissing heeft genomen over de zaak van de wegen zoals vereist door artikel 4.2.25 VCRO.

De verzoekende partij wijst erop dat, indien de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning ingrijpende wegeniswerken met betrekking tot bestaande en toekomstige gemeentelijke openbare wegen bevat, zoals in dit project het geval is, de gemeenteraad het gewijzigde en/of nieuwe tracé van de wegen moet beoordelen en goedkeuren.

Ze licht toe dat in de bestreden beslissing wordt erkend dat de gemeenteraad een beslissing moet nemen over de zaak van de wegen, maar er wordt volgens haar louter verwezen naar volgende niet dienstige besluiten:

- (1) Het gemeenteraadsbesluit van 20 juni 2016: dit bevat volgens haar louter de goedkeuring van een rooilijn- en onteigeningsplan en creëert ruimte voor de verbreding van de bestaande wegen door de inname van private eigendom. In dit besluit is volgens de verzoekende partij geen beslissing terug te vinden over de keuze van het tracé, de hiermee gepaard gaande verkeerscirculatie en de technische uitrusting van de weg.
- (2) De ministeriële (onteigenings-)machtigingsbesluiten van 16 en 20 maart 2017 die volgens de verzoekende partij geen rechtsgeldige uitspraak over de zaak der wegen zijn aangezien ze werden genomen door de verkeerde bestuursentiteit en een ander voorwerp betreffen.

De verzoekende partij besluit dat met betrekking tot de aanleg van een nieuwe hoofdontsluitingsweg voor het vrachtverkeer van en naar het industrieterrein Hambos en voor veel ander bestaand verkeer, er geen beslissing voorligt van de gemeenteraad waarin geoordeeld wordt over de conflictering met de bestaande wegen, de ligging van het tracé, het type weg ...

Uit het gebrek aan een voorafgaande beslissing van de gemeenteraad inzake het wegentracé en uit de verwijzing in de bestreden beslissing naar irrelevante besluiten, leidt de verzoekende partij niet enkel een schending van artikel 4.2.25 VCRO af maar ook een schending van het motiverings-, het zorgvuldigheids- en het redelijkheidsbeginsel.

2.

De verwerende partij antwoordt dat in het *'gemeentelijk rooilijn- en onteigeningsplan voor de ontsluitingsweg van industriezone Hambos, definitief vastgesteld door de gemeenteraad op 20 juni 2016'* een beslissing werd genomen over de betreffende ontsluitingsweg. Ze citeert uit deze beslissing de tekstonderdelen die volgens haar een beslissing over de zaak van de wegen inhouden.

In ondergeschikte orde voert ze aan dat ze de bestreden beslissing kon nemen zonder een voorafgaande beslissing van de gemeenteraad over de zaak van de wegen. De verwerende partij is van oordeel dat de VCRO niet langer bepaalt dat de gemeenteraad in 'alle' gevallen een beslissing moet nemen over de zaak van de wegen als het gaat over een vergunningsaanvraag met nieuwe wegenis of met een tracéwijziging van de bestaande wegenis. Ze stelt voorop dat de bevoegdheidsverdeling onder het Gemeentedecreet van 15 juli 2005 verschillend is van die onder de Gemeentewet aangezien het Gemeentedecreet voorziet dat de gemeenteraad bevoegd is voor alle aangelegenheden van gemeentelijk belang *"voor zover deze aangelegenheden niet zijn toegewezen aan een ander gemeentelijk orgaan"*. Uit een analyse van de bepalingen van de VCRO blijkt volgens de verwerende partij dat alle aspecten van de zaak van de wegen toegekend zijn aan het vergunningverlenend bestuursorgaan. Ze vervolgt dat de beoordeling van het tracé van de wegen integraal kan gebeuren aan de hand van de criteria van de goede ruimtelijke ordening.

Nog meer ondergeschikt wijst de verwerende partij erop dat in de stedenbouwkundige aanvraag op grond van artikel 4.4.7, §2 VCRO een afwijking wordt gevraagd van de stedenbouwkundige voorschriften. Ze citeert verschillende tekstonderdelen uit de bestreden beslissing en leidt hieruit af dat gelet op haar bevoegdheid voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, ze ook bevoegd is voor de aanleg van de betreffende wegenis.

3.

De tussenkomende partij geeft aan dat in de bestreden beslissing terecht wordt verwezen naar de beslissing van 20 juni 2016 van de gemeenteraad als een beslissing over de zaak van de wegen.

De tussenkomende partij argumenteert dat artikel 4.2.25 VCRO louter de volgorde bepaalt waarin de beslissing genomen moeten worden wanneer de vergunningsaanvraag gepaard gaat met wegeniswerken, zoals in het voorliggend dossier. Dit artikel legt volgens haar niets specifiek op over de motivering van de beslissing van de gemeenteraad en kan dus enkel geschonden zijn indien de wettelijke volgorde niet wordt gevolgd. Ze vervolgt dat deze volgorde werd gerespecteerd aangezien de gemeenteraad op 20 juni 2016 een beslissing heeft genomen over de zaak van de wegen en de verwerende partij haar beslissing hierna heeft genomen op 28 maart 2018.

Verder voert de tussenkomende partij aan dat de verzoekende partij met haar kritiek op de inhoud en de vormvereisten van de beslissing van de gemeenteraad over de zaak van de wegen, zich moet wenden tot de Raad van State. In zoverre een schending van de motiveringsplicht van de beslissing van 20 juni 2016 wordt aangevoerd is de Raad volgens haar niet bevoegd.

Volgens de tussenkomende partij kan ook geen schending van de artikelen 2 en 42 van het Gemeentedecreet worden ingeroepen aangezien deze artikelen evenmin iets bepalen over de aard van de motiveringsplicht van de gemeenteraad bij het nemen van een beslissing over de zaak der wegen.

De tussenkomende partij besluit dat geen enkele wettelijke bepaling inhoudelijke vereisten oplegt voor de gemeenteraad bij het oordeel over het goed te keuren tracé van de wegen zodat de keuze om bepaalde feitelijke elementen al dan niet bij haar beoordeling te betrekken binnen de discretionaire beoordelingsbevoegdheid van de gemeenteraad valt. Ze meent dat het belangrijkste aspect, namelijk de breedte van de wegenis, en de rooilijnen werden vastgesteld in het gemeenteraadsbesluit van 20 juni 2016. Ze verwijst naar een arrest van de Raad van State genomen over een beslissing van de gemeenteraad over de aan het project palende brug over het kanaal te Tildonk en leidt hieruit af dat het gemeenteraadsbesluit afdoende gemotiveerd is.

Het gemeenteraadsbesluit van 20 juni 2016 bevat volgens de tussenkomende partij alle noodzakelijke aspecten waarover de gemeenteraad bevoegd is, zoals de doelstelling en de noodzaak van de wegenis, dat het een heraanleg van een bestaand tracé betreft en dat de precieze inrichting en breedte van de wegenis blijkt uit het rooilijnplan.

Gelet op het voorgaande besluit de tussenkomende partij dat de noodzakelijke gemeenteraadsbeslissing over de zaak van de wegen voorligt en alle decretaal voorgeschreven aspecten bevat.

Ondergeschikt wijst de tussenkomende partij erop dat de bevoegdheid van de gemeenteraad omtrent de zaak der wegen intussen werd uitgehold. Als gevolg van de toekenning van de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening krachtens artikel 4.3.1, §2, eerste lid, 2° VCRO aan de vergunningverlenende overheid is de tussenkomende partij van oordeel dat de gemeenteraad hierover geen uitspraak meer kan doen. Ze steunt zich hiervoor op de residuaire bevoegdheid van de gemeenteraad zoals vastgelegd in artikel 42 van het Gemeentedecreet. Uit de bestreden beslissing blijkt volgens haar dat alle aspecten van de zaak der wegen reeds werden betrokken bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening. Ze wijst op volgende aspecten die blijken uit de plannen van de wegenis, namelijk de concrete uitrusting van de wegenis, het fietspad, de trottoirs, nutsleidingen ed. Ze is van oordeel dat uit de door haar geciteerde tekstfragmenten uit de bestreden beslissing blijkt dat deze aspecten in het kader van de goede ruimtelijke ordeningstoets zorgvuldig werden besproken en beoordeeld.

Vervolgens stelt de tussenkomende partij nog dat uit het verzoekschrift tot vernietiging niet afgeleid kan worden waarom de verzoekende partij oordeelt dat de bestreden beslissing het zorgvuldigheidsbeginsel en/of het redelijkheidsbeginsel geschonden heeft.

Uiterst subsidiair ten slotte verzoekt de tussenkomende partij om de toepassing van de bestuurlijke lus zodat de gemeenteraad van de verzoekende partij alsnog de mogelijkheid wordt geboden een besluit over de zaak der wegen te nemen.

4.

In haar wederantwoordnota verwijst de verzoekende partij in hoofdzaak naar haar gedinginleidend verzoekschrift. Vervolgens wijst ze op het verschil tussen het gemeenteraadsbesluit van 20 juni 2016 dat volgens haar geen besluit is waarin het tracé van de wegen wordt goedgekeurd, en het besluit van 25 januari 2016 waarnaar de tussenkomende partij verwees en dat de goedkeuring bevat van het tracé van de wegen van de Kruineikebrug.

De verzoekende partij benadrukt dat de beide besluiten geen zelfde voorwerp hebben en dat het besluit van 25 januari 2016 de titel draagt *“tracé van de weg”* en artikel 4.2.25 VCRO meermaals vermeldt in de tekst, wat niet het geval is in het besluit van 20 juni 2016.

De verzoekende partij voegt het gemeenteraadsbesluit van 25 januari 2016 toe inzake de goedkeuring van het tracé der wegen van de Kruineikebrug en wijst erop dit besluit niet dezelfde inhoud heeft op het vlak van de zaak der wegen als de beslissing van 20 juni 2016.

Pas op het moment van de vergunningsaanvraag, namelijk 17 oktober 2017, was het volgens de verzoekende partij voor de gemeenteraad mogelijk om kennis te nemen van het concrete voorstel omtrent de weguitrusting, ligging, breedte, kruispunten, fietspaden ..., en pas vanaf dan kon ze dus het tracé van de wegen beoordelen. Ze geeft aan dat de beslissing van 20 juni 2016 enkel de betrachting had om een zone te creëren waarbinnen de weg kon worden ontworpen door enerzijds een bepaalde breedte te creëren (rooilijnplan) en anderzijds de vereiste zakelijke rechten te verzamelen (onteigeningsplan). Ze geeft aan dat het besluit van 20 juni 2016 de motieven geeft voor het algemeen belang en de onteigeningsnoodzaak, maar niet voor de technische uitrusting, de afwijkende en wijzigende wegbreedte, de ligging van de nutsleidingen, de aanplant van bomen en struiken, de kruispunten, de beken en wadi's, de ligging, kruisingen en breedte van de fietspaden ed. De verzoekende partij stelt dat uit de gedetailleerde plannen blijkt dat de wegen, wadi's, beken en fietspaden nochtans een complex geheel van conflicterende vormen van infrastructuur betreffen.

In tegenstelling tot wat de tussenkomende partij opwerpt, blijkt uit het rooilijnplan volgens de verzoekende partij niet de precieze inrichting en breedte van de wegenis, maar enkel de breedte van de publieke zone die mag ingenomen worden voor het project.

De verwijzing naar het arrest van de Raad van State van 27 maart 2018 gaat volgens de verzoekende partij niet op omdat daar wel een gemeenteraadsbesluit over de zaak van de wegen voorlag en betrof het louter het tracé van een brug die weinig anders voorstelde dat een rechthoekig baanvak zonder nutsleidingen en fietspaden waarvan de breedte reeds gebetonneerd was in een rooilijnplan.

Ten slotte geeft de verzoekende partij aan dat de uiteenzetting en argumentatie van de andere partijen dat er geen gemeenteraadsbesluit op grond van artikel 4.2.25 VCRO meer nodig is, in schril contrast met het hoofdstuk *‘zaak der wegenis’* in de bestreden beslissing en de overwegingen hierin opgenomen.

Beoordeling door de Raad

1.

In dit middel voert de verzoekende partij in essentie aan dat de bestreden beslissing onwettig is omdat ze genomen is zonder een voorafgaand besluit van de gemeenteraad van de tussenkomende partij over de zaak van de wegen.

2.

In de bestreden beslissing wordt voor de beslissing over de zaak van de wegen naar de volgende besluiten verwezen:

- het gemeentelijk rooilijn- en onteigeningsplan voor de ontsluitingsweg van industriezone Hambos, definitief vastgesteld door de gemeenteraad op 20 juni 2016,
- het ministerieel besluit van 16/03/2017 waar machtiging werd verleend aan de gemeente Haacht voor de onteigening van onroerende goederen gelegen te Haacht met het oog op de realisatie van het rooilijn- en onteigeningsplan 'buurtweg 35',
- het ministerieel besluit van 20/03/2017 waar machtiging werd aan de gemeente Haacht voor de onteigening van onroerende goederen gelegen te Haacht met het oog op de realisatie van het rooilijn en onteigeningsplan 'ontsluiting industriezone Hambos'.

Zowel de verwerende als de tussenkomende partij verwijzen in hun nota's naar het gemeenteraadsbesluit van 20 juni 2016 als het goedkeuringsbesluit over 'de zaak van de wegen'. De verzoekende partij betwist dat een rechtsgeldige beslissing over de zaak van de wegen voorligt en dat het gemeenteraadsbesluit van 20 juni 2016 een louter rooilijn- en onteigeningsplan goedkeurt.

3.

Voor zover de bestreden beslissing verwijst naar het gemeenteraadsbesluit van 20 juni 2016 als het goedkeuringsbesluit over de zaak van de wegen, onderzoekt de Raad dit besluit om na te gaan of de gemeenteraad op voldoende wijze kennis heeft genomen van de zaak van de wegen die het voorwerp uitmaken van het aangevraagde project en er haar goedkeuring heeft aan verleend. De Raad beschikt hierbij enkel over de tekst van het gemeenteraadsbesluit van 20 juni 2016, maar zonder de bijhorende plannen.

4.

4.1

Uit artikel 2, eerste lid en artikel 42, §§1 en 2 van het Gemeentedecreet van 15 juli 2005, zoals van toepassing op het ogenblik van de bestreden beslissing, blijkt dat de gemeenteraad over de volheid van bevoegdheid beschikt in aangelegenheden van gemeentelijk belang, waaronder de zaak van de wegen bedoeld in artikel 4.2.25 VCRO.

Er kan niet worden betwist dat het project de aanleg van nieuwe openbare verkeerswegen omvat: de aanvraag betreft immers de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg met een berijdbare wegenis van zes meter, met fietspaden, parkeerzones, en met inbegrip van rioleringswerken, nuts- en afwateringsvoorzieningen.

Een vergunningsbeslissing voor een project dat de aanleg van nieuwe openbare verkeerswegen omvat, kan op grond van artikel 4.2.25 VCRO niet worden verleend zonder een voorafgaande beslissing van de gemeenteraad omtrent die wegenis. Hieronder wordt het bepalen van het tracé van de wegen, alsook de uitrusting ervan verstaan.

4.2

Een gemeenteraadsbesluit over de zaak van de wegen is geen beslissing met individuele strekking en valt om die reden niet onder het toepassingsgebied van de Motiveringswet. De door de verzoekende partij ingeroepen schending van de Motiveringswet is dan ook onontvankelijk. Wel geldt voor de beslissingen van de gemeenteraad de motiveringsplicht zoals opgenomen in artikel 10 van het Besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken (hierna: Besluit Openbare Onderzoeken). Artikel 10 van het Besluit Openbare Onderzoeken luidt als volgt:

“Als het een vergunningsaanvraag betreft die wegeniswerken omvat als vermeld in artikel 4.2.25 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, neemt de gemeenteraad een gemotiveerd besluit over de zaak van de wegen. De gemeenteraad neemt daarbij kennis van de ingediende bezwaren en opmerkingen.”

In tegenstelling tot wat de tussenkomenende partij voorhoudt moet het goedkeuringsbesluit over de zaak van de wegen een gemotiveerde beslissing bevatten over de zaak van de wegen, hierbij kennis nemend van de ingediende bezwaren en opmerkingen in het kader van de specifieke vergunningsaanvraag.

4.3

Los van de vaststelling dat het gemeenteraadsbesluit van 20 juni 2016 genomen werd nog vóór de eigenlijke vergunningsaanvraag werd ingediend op 17 oktober 2017 en dus vóór de organisatie van het openbaar onderzoek over de aanvraag, stelt de Raad vast dit gemeenteraadsbesluit inhoudelijk niet als een beslissing over de zaak van de wegen kan gekwalificeerd worden.

Het uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad van 20 juni 2016 draagt als titel: *“6. Ruimtelijke ordening – Ontsluitingsweg Industriezone Hambos (fase 4) - definitieve vaststelling van het gemeentelijk rooilijn- en onteigeningsplan”*. Op geen enkele plaats in deze notulen wordt verwezen naar artikel 4.2.25 VCRO, maar wel naar de regelgeving inzake het rooilijndecreet en de onteigening ten algemene nutte. In het gemeenteraadsbesluit wordt op geen enkel ogenblik verwezen naar een reeds ingediende stedenbouwkundige aanvraag. Wel wordt gewezen op de noodzaak een nieuwe ontsluitingsweg te realiseren waarbij deze noodzaak gekaderd wordt in het algemeen belang en het algemeen nut en er gesteld wordt *“dat het aangewezen is om deze ontsluitingsweg zo veel mogelijk aan te leggen door het herinrichten en/of heraanleggen van bestaande wegen op of nabij het tracé van die bestaande wegen”*.

Verder wordt uitdrukkelijk verwezen naar het reeds voorlopig vastgestelde gemeentelijk rooilijn- en onteigeningsplan en naar het mobiliteitsplan waar reeds een nieuwe ontsluitingsweg wordt voorzien om het industrieterrein Hambos beter bereikbaar te maken en de dorpskernen Tildonk en Wespelaar te ontlasten voor zwaar verkeer en dat deze actie als prioritair werd aangeduid.

Het gemeenteraadsbesluit van 20 juni 2016 overweegt verder:

“overwegende dat de aanleg van de voorziene ontsluitingsweg conform het reeds voorlopig vastgestelde gemeentelijk rooilijn- en onteigeningsplan tegemoet komt aan de noodzaak om te voorzien in de nieuwe ontsluitingsweg, rekening houdend met de beslissingen die in het verleden werden genomen, onder meer wat betreft de ligging en het tracé van de ontsluitingsweg; dat na afweging van de beleidsopties blijkt de voorgestelde ligging het meeste rekening houdt met de omgevingsfactoren en de reeds bestaande weginfrastructuur en rekening houdt met de private belangen van de omwonenden waarbij een minimaal aantal innames moeten worden verricht; dat het elders voorzien van een ontsluitingsweg ofwel meer overlast zou veroorzaken aan een groter aantal personen of een grotere tracéwijziging zou betekenen of geen rekening zou houden met de doelstelling om de dorpskernen van Tildonk en Wespelaar maximaal te ontzien;

(...)

Overwegende dat het aangewezen is om deze ontsluitingsweg zo veel mogelijk aan te leggen door het herinrichten en/of heraanleggen van bestaande wegen op of nabij het tracé van die bestaande wegen, dat hiertoe beleidsopties werden afgewogen en het huidige tracé wordt voorgesteld rekening houdend met het algemeen nut en de private belangen waarbij de hinder naar omwonenden alsook de innames tot een minimum worden beperkt;

Overwegende dat de aanleg van deze ontsluitingsweg het noodzakelijk maakt dat een aantal innames van private percelen zich opdringen, dewelke vooreerst het voorwerp zullen uitmaken van minnelijke onderhandelingen en slechts ondergeschikt het voorwerp kunnen uitmaken van een gerechtelijke onteigeningsprocedure;

(...)

Gelet op het ontwerp van gemeentelijk rooilijn- en onteigeningsplan voor de ontsluitingsweg Hambos fase 4 tussen Tildonk Brug en de grens met Herent (...);

Gelet op de gemeenteraadsbeslissing van 29 februari 2016 houdende de voorlopige vaststelling van het bij dit besluit gevoegde ontwerp van gemeentelijk rooilijn- en onteigeningsplan voor de ontsluitingsweg van de industriezone Hambos, fase 4 tussen Tildonk Brug en de grens met Herent (...);

(...)"

In verband met de door de verzoekende partij ingediende bezwaren oordeelt de gemeenteraad besluitend als volgt:

"Tot slot formuleren de bezwaarindieners kritiek op de eventuele latere vergunningsaanvragen voor de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg. Deze kritiek heeft echter geen betrekking op het voorliggende rooilijn- en onteigeningsplan dat het voorwerp uitmaakt van onderhavige procedure. Minstens vormt de aanleg van gemeentelijke verkeerswegen een handeling van algemeen belang met een beperkte ruimtelijke impact in de zin van artikel 4.4.7, §2 VCRO, zodat hiervoor ook in een agrarisch gebied een stedenbouwkundige vergunning kan worden bekomen. Deze bezwaren/opmerkingen zullen echter door de vergunningverlenende overheid in het kader van een eventuele vergunningsaanvraag worden onderzocht.

(...)

Gelet bovenstaande overwegingen, werd wel degelijk rekening gehouden met alle aspecten van de onteigeningsnoodzaak, en werd de onteigeningsnoodzaak correct en afdoende gemotiveerd.

(...)

Bezwaarindieners achten de artikelen 1.1.4 en 4.3.1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening geschonden. Opgemerkt dient dat deze bezwaren opnieuw geen betrekking lijken te hebben op de aanduiding van de rooilijnen voor de nieuwe ontsluitingsweg en het bijhorende onteigeningsplan, doch veeleer op de toekomstige stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor de aan te leggen ontsluitingsweg, alsook de vergunningsaanvraag voor de brug"

Met eenparigheid van stemmen heeft de gemeenteraad op 20 juni 2016 het gemeentelijk rooilijn- en onteigeningsplan voor de ontsluitingsweg van de industriezone Hambos, fase 4 tussen Tildonk Brug en de grens met Herent, definitief vastgesteld.

4.4

Er kan niet ernstig betwist worden dat het gemeenteraadsbesluit van 20 juni 2016 een beslissing is over een rooilijn- en onteigeningsplan en in die zin ook alle nodige motieven ter ondersteuning van de noodzaak, het algemeen belang en het algemeen nut bevat.

Het gemeenteraadsbesluit van 20 juni 2016 is evenwel geen goedkeuringsbesluit over de zaak van de wegen in het kader van de vergunningsaanvraag.

Het voorwerp van de voorliggende stedenbouwkundige aanvraag wordt in de bestreden beslissing omschreven als *“het aanleggen van een ontsluitingsweg ter ontlasting van de dorpskernen van Tildonk en Wespelaar van vrachtverkeer gaande vanaf de Beekstraat (grens met gemeente Herent) tot aan de Kanaaldijk en ten oosten van de Beekstraat, aan de zuidzijde van het kanaal, tot aan de tweede Kruineikebrug. Het project maakt deel uit van een groter geheel met tevens de realisatie van een nieuw verkeersknooppunt met fietstunnels en een beweegbare brug alsook een realisatie op het grondgebied van Herent waarbij de aantakking op de N26 wordt voorzien. Het project wordt opgesplitst per gemeente. De huidige aanvraag heeft betrekking op de zones binnen de gemeentegrenzen van Haacht”*.

De Raad stelt vast dat het gemeenteraadsbesluit van 20 juni 2016 naast het onteigeningsplan ook het rooilijnplan vaststelt voor de nieuwe ontsluitingsweg. Het valt niet te ontkennen dat een aantal overwegingen uit dit besluit een verband leggen met de ligging en het tracé van de nieuwe ontsluitingsweg, maar dit maakt van dit gemeenteraadsbesluit van 20 juni 2016 nog geen beslissing over de zaak van de wegen.

Vooreerst moet opgemerkt worden dat een rooilijnplan het vaststellen van de rooilijnen voor bestaande of toekomstige wegenis en daarmee de huidige of de toekomstige grens tussen de openbare weg en de aanpalende eigendommen aanduidt. Daarmee is echter nog niet specifiek de breedte van een nieuwe wegenis bepaald, aangezien deze afhankelijk is van de al dan aanwezigheid van aanhorigheden zoals een fietspad, bermen, enz.

De Raad stelt bovendien vast dat het gemeenteraadsbesluit van 20 juni 2016 niets voorziet over de uitrusting van de nieuwe ontsluitingsweg, terwijl een beslissing over de zaak van de wegen niet alleen betrekking heeft op het tracé, maar ook de technische uitrusting ervan. Het voorwerp van de stedenbouwkundige aanvraag behelst niet enkel wegeniswerken maar ook rioleringswerken, nutsvoorzieningen en afwateringswerken. De tussenkomende partij kan dan ook niet zomaar naar analogie verwijzen naar het arrest van de Raad van State van 27 maart 2018, nr. 241.126 waar het gemeenteraadsbesluit van 25 januari 2016 als voldoende gemotiveerd werd bevonden zonder vermelding van verdere technische aspecten omdat de nieuwe Kruineikebrug geen nutsleidingen en gasleidingen bevat zodat werd geoordeeld dat de grafische plannen met onder meer aanduiding van de rooilijn voldoende de breedte van de nieuwe openbare wegenis aanduidt.

5.

Met de verzoekende partij moet dan ook worden vastgesteld dat voorafgaand aan de bestreden beslissing door de gemeenteraad geen beslissing werd genomen over de zaak van de wegen. Het ontbreken van een gemeenteraadsbesluit leidt tot de onwettigheid van de verleende stedenbouwkundige vergunning zodat deze moet vernietigd worden.

6.

Ten overvloede merkt de Raad op dat de stelling van de verwerende en de tussenkomende partij, dat de beoordeling van de uitrusting van de wegenis sinds de inwerkingtreding van de VCRO tot de bevoegdheid van de vergunningverlenende overheid behoort, en meer specifiek in het kader van de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening, niet kan worden bijgetreden. De gemeenteraad heeft een exclusieve bevoegdheid om zich uit te spreken over de zaak van de wegen en dit betreft niet uitsluitend het tracé van de wegenis en zijn aanhorigheden maar ook de technische uitrusting ervan. De beoordeling door de verwerende partij van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening heeft een andere finaliteit en doet geen afbreuk aan deze exclusieve bevoegdheid van de gemeenteraad.

Op het in ondergeschikte orde geformuleerde verzoek van de tussenkomende partij om de bestuurlijke lus toe te passen om de gemeenteraad de mogelijkheid te bieden alsnog een besluit

over de zaak van de wegen te nemen, kan niet worden ingegaan. Uit voorgaande beoordeling is immers gebleken dat de exclusieve bevoegdheid van de gemeenteraad werd geschonden, wat verder reikt dan een vermeend gebrekkige motivering in het voorgebrachte gemeenteraadsbesluit van 20 juni 2016. Om die reden oordeelt de Raad dat de toepassing van de bestuurlijke lus geen meerwaarde biedt. De verwerende partij kan naar aanleiding van de herstelbeslissing toepassing maken van artikel 4.2.25, tweede lid VCRO en de provinciegouverneur verzoeken de gemeenteraad samen te roepen.

VII. KOSTEN

1.

De verzoekende partij vraagt in haar verzoekschrift om de verwerende partij te veroordelen tot de kosten van het geding, met inbegrip van een rechtsplegingsvergoeding begroot op 700 euro.

De verwerende partij vraagt om de vordering af te wijzen en de verzoekende partij te verwijzen in de kosten van het geding.

De tussenkomende partij vraagt om de vordering af te wijzen en de verzoekende partij te verwijzen in de kosten van het geding, met inbegrip van een rechtsplegingsvergoeding, begroot op 700 euro.

2.

Met toepassing van artikel 33 DBRC-decreet legt de Raad de kosten van het beroep ten laste van de partij die ten gronde in het ongelijk gesteld wordt.

Artikel 21, §7 DBRC-decreet bepaalt dat de Raad op verzoek een rechtsplegingsvergoeding kan toekennen, die een forfaitaire tegemoetkoming is in de kosten en erelonen van de advocaat van de partij die ten gronde in het gelijk gesteld wordt.

3.

3.1

Aangezien de verzoekende partij in het gelijk wordt gesteld, wordt de verwerende partij beschouwd als de partij die ten gronde in het ongelijk wordt gesteld. De gevorderde rechtsplegingsvergoeding kan aan de verzoekende partij worden toegekend.

3.2

Op grond van artikel 21, §7, zesde lid DBRC-decreet kan een tussenkomende partij niet worden gehouden tot de betaling van de rechtsplegingsvergoeding of die vergoeding genieten. Het verzoek van de tussenkomende partij om een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro te genieten wordt verworpen.

Voor zover de tussenkomende partij verzoekt om het door haar betaalde rolrecht ten laste van de verzoekende partij te leggen, is de Raad van oordeel dat het passend voorkomt om het rolrecht van de tussenkomende partij niet ten laste van de verzoekende partij te leggen aangezien de tussenkomende partij zelf beslist om al dan niet tussen te komen in een procedure.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van de gemeente HAACHT is ontvankelijk.
2. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 28 maart 2018, waarbij aan de tussenkomende partij de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het aanleggen van een ontsluitingsweg en rioleringswerken op de percelen gelegen te Haacht tussen de Gebr. Persoonsstraat en de Postweg en met als kadastrale omschrijving afdeling 3, sectie B, nummers 0306/00B000, 0306/00C000 en 0328/00E000.
3. De Raad beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over de aanvraag van de tussenkomende partij en dit binnen een termijn van zeven maanden te rekenen vanaf de dag na de dag van de betekening van dit arrest.
4. De Raad legt de kosten van het beroep bestaande uit het rolrecht van de verzoekende partij, bepaald op 200 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro verschuldigd aan de verzoekende partij, ten laste van de verwerende partij.
5. De Raad legt de kosten van de tussenkomst, bepaald op 100 euro, ten laste van de tussenkomende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 6 augustus 2019 door de tweede kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de tweede kamer,

Elien GELDERS

Hilde LIEVENS