

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

## ARREST

van 22 augustus 2017 met nummer RvVb/A/1617/1121  
in de zaak met rolnummer 1516/RvVb/0108/SA

Verzoekende partijen	<p>1. de heer <b>Tom PEETERS</b> 2. de heer <b>Toon VAN SCHOU BROECK</b></p> <p>vertegenwoordigd door advocaten Ilse CUYPERS en Liesbeth PEETERS met woonplaatskeuze op het kantoor te 2600 Antwerpen, Roderveldlaan 3</p>
Verwerende partij	<p><b>DE GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR</b> van het departement RUIJTE VLAANDEREN, afdeling Antwerpen</p> <p>vertegenwoordigd door advocaat Johan CLAES met woonplaatskeuze op het kantoor te 2550 Kontich, Mechelsesteenweg 160</p>
Tussenkommende partij	<p>het college van burgemeester en schepenen van de gemeente <b>OLEN</b></p> <p>vertegenwoordigd door advocaten Floris SEBREGHTS en Christophe SMEYERS met woonplaatskeuze op het kantoor te 2018 Antwerpen, Mechelsesteenweg 27</p>

---

### I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 22 oktober 2015 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 28 augustus 2015.

De verwerende partij heeft aan de nv AQUAFIN (hierna: de aanvrager) een stedenbouwkundige vergunning verleend onder voorwaarden voor de heraanleg van de gewestweg N152 en aanleg van gescheiden riolering met infiltratie naar het VEN op de percelen gelegen te 2250 Olen, Bulestraat/dorp/Koning Boudewijnlaan/Sint-Maartenstraat/Ven met als kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie G, nummers 208/3, 208A/2, 234B, 237B + openbaar domein.

### II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

1.

De tussenkommende partij verzoekt met een aangetekende brief van 14 december 2015 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad verleent de tussenkomende partij met een beschikking van 25 januari 2016 toelating om in de debatten tussen te komen.

2.

De Raad verwerpt met een arrest van 22 maart 2016 met nummer RvVb/S/1516/0829 de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging.

De verzoekende partijen dienen tijdig een verzoek tot voortzetting in.

3.

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

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 23 mei 2017.

Advocaat Benoit FORET *loco* advocaat Ilse CUYPERS voert het woord voor de verzoekende partijen. Advocaat Leen VANBRABANT *loco* advocaat Johan CLAES voert het woord voor de verwerende partij. Advocaat Christophe SMEYERS voert het woord voor de tussenkomende partij.

4.

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. De artikelen 37 en 38 DBRC-decreet zijn van toepassing zoals gewijzigd door het decreet van 9 december 2016.

### **III. FEITEN**

Voor het volledige feitenrelaas verwijst de Raad naar het arrest van 22 maart 2016 met nummer RvVb/S/1516/0829.

Van belang voor de beslechting van onderhavig dossier zijn volgende feitelijke gegevens.

De aanvrager dient op 1 juni 2015 bij de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “de heraanleg van gewestweg N152 en aanleg van gescheiden riolering met infiltratie naar het VEN” op de percelen gelegen te 2250 Olen, Bulestraat/Dorp/Koning Boudewijnlaan/Sint-maartenstraat/Ven.

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Herentals-Mol’, vastgesteld met koninklijk besluit van 28 juli 1978 deels gelegen in parkgebied en deels gelegen in woongebied.

De percelen zijn deels gelegen binnen de grenzen van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Parkgebied Ven’, goedgekeurd met een besluit van de Deputatie van 18 juni 2009, meer bepaald in de zone voor dries, zone voor parkbos en zone voor parkgebied en deels gelegen binnen de grenzen van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Olen Centrum’, goedgekeurd met een besluit van de Deputatie van 15 mei 2014, hoofdzakelijk in de zone voor wegenis en deels in de

zone voor publieke ruimte in de historische kern en de zone voor pastorie met parktuin. Uit de bestreden beslissing blijkt dat de publieke ruimte van Olen-Centrum grotendeels ligt in het GRUP 'Olen-Centrum' en dat het Ven gesitueerd is in het GRUP 'Parkgebied Ven'. Enkele delen van de N152 ter hoogte van de Koning Boudewijnlaan en Oosterwijkseweg vallen niet binnen de afbakening van de RUP's, zodat de gewestplanbestemming (woongebied) hier van toepassing blijft.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 4 juni 2015 tot en met 3 juli 2015, worden 30 bezwaarschriften ingediend, onder andere door de verzoekende partijen. Er werden ook twee laattijdige bezwaarschriften ingediend.

Het college van burgemeester en schepenen adviseert gunstig op 16 juni 2015.

De verwerende partij beslist op 28 augustus 2015 de stedenbouwkundige vergunning te verlenen onder voorwaarden. Nadat de verwerende partij zich uitdrukkelijk aansluit bij de samenvatting en evaluatie van de bezwaren door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Olen, en zich deze eigen maakt, motiveert zij haar beslissing als volgt:

“ ...

**TOETSING VAN DE AANVRAAG AAN RELEVANTE SCREENINGSCRITERIA - MER-SCREENING**

*De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar heeft bij het volledig- en ontvankelijkheidsonderzoek van de aanvraag geoordeeld dat het ontwerp in huidige aanvraag, de heraanleg van de gewestweg N152 en het aanleggen van een gescheiden riolering met infiltratie naar het VEN, niet voorkomt op de lijst gevoegd als bijlage I van het Project-m.e.r.-besluit, noch op de lijst gevoegd als bijlage II, evenmin wel op de lijst van de Bijlage 111 van de Europese richtlijn 85/337/EEG.*

*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.*

*De Dienst MER heeft een "handleiding aanleg van wegen" opgesteld dd 11/03/2011, deze heeft betrekking op de rubrieken "I, 9 en 1, 10 en II, 10e en III, 10 e".*

*In deze handleiding wordt gesteld dat: [...]*

*Tijdens het openbaar onderzoek werd een bezwaar geformuleerd aangaande het ontbreken van een MER-screeningsnota.*

*De gemeente heeft in anticipatie op het bezwaar de bouwheer verzocht een MER-screeningsnota toe te voegen aan het dossier, waarbij ervan uit wordt gegaan dat het een project betreft dat valt onder rubriek 10 e: de aanleg van wegen van Bijlage III van het MER-besluit.*

*De bouwheer is op deze vraag ingegaan en heeft een formele Project-Mer-screeningsnota toegevoegd aan het dossier. In de project-Mer-Screening wordt het formulier dat door de Dienst MER ter beschikking werd gesteld gebruikt, de gegevens in het document overlappen grotendeels met de gegevens in het dossier en de daarbijhorende verklarende nota.*

*Deze project-Mer-screening dd 10/07/2015 werd toegevoegd aan het dossier. De MER-screeningsnota bevat geen nieuwe elementen.*

*Uit de MER-screeningsnota blijkt dat het project geen significante negatieve effecten zal hebben op de omliggende omgeving. Zowat elk project heeft milieueffecten. Enkel voor de projecten met aanzienlijke milieueffecten moet een milieueffectrapport worden opgemaakt. Uit de hierboven vermelde kenmerken moet in redelijkheid worden afgeleid dat er geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn.*

*Op basis van voorliggende MER-screenings-nota, het dossier en de ingewonnen adviezen, kan geoordeeld worden dat de geplande werken niet onderworpen moeten worden aan een project-Mer, gelet dat geen significant negatieve effecten worden gegenereerd.*

### **BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING**

*[...]*

*Het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Olen heeft in haar advies een uitvoerige toetsing van de aanvraag aan de goede ruimtelijke ordening gemaakt en wel als volgt:*

*[...]*

#### **Functionele inpasbaarheid**

*De deekern Olen-Centrum is landelijke kern, concentrisch opgebouwd met het dorpsplein en de kerk als middelpunt van waaruit belangrijke verbindingssassen vertrekken. De identiteit van de dorpskern van Olen-Centrum wordt bepaald door het dorpsplein, dat sterk structuurbepalend is voor deze deekern. Enerzijds is het driehoekige plein, een oude Frankische dries, nog volledig intact. Anderzijds dragen de tweehonderd jaar oude lindes rondom het plein bij tot de kwaliteit van de kern en bepalen ze sterk het beeld. Handel, diensten en horeca zijn volledig geconcentreerd rond het plein en de kerk, waardoor de omliggende woonwijken sterk centrumgericht zijn.*

*Vanuit het plein vertrekt een driftweg, het huidige Ven, waarlangs nog een tweede, rechthoekige dries ontstond, deze aan het Ven. Ook deze is nog steeds gevrijwaard van bebouwing.*

*Echter door de aanleg van de gewestweg, de doortocht, nam de verkeersdruk toe en bedreigt dit vandaag de leefbaarheid van het dorp.*

*De aanleiding voor de geplande werken is dan ook deze grote verkeersdruk op de historische en landelijke dorpskern als gevolg van de doortocht van de gewestweg N152. De verkeerssituatie is onveilig voor fietsers en voetgangers. Daarnaast is er gebrek aan samenhang tussen de verschillende open ruimtes in de kern.*

*Om de kern leesbaar te houden, zal ingezet worden op het versterken van de compacte kern. Via de materialisatie van drie poorten, enerzijds door bebouwing en ruimtelijke vernauwingen en anderzijds door aanplantingen wordt de begrenzing van dit centrumgebied voelbaar gemaakt. Op het kruispunt N152- Tramstraat zullen verkeerslichten geplaatst worden. De verkeerslichten op het kruispunt Bulestraat blijven behouden om een veilige afwikkeling te garanderen. Daarnaast wordt ingezet op het vormgeven van de dorpse omranding die aangeeft waar de centrumsfeer primeert.*

*Om de verblijfskwaliteit in de historische kern te verhogen, dient deze kern verkeersluwer te worden. De afschaffing van de verbinding tussen St.-Maartenstraat en N152 ter hoogte van de dries, biedt mogelijkheden om van het plein een multifunctionele ruimte te maken. Het doorgaand verkeer vanuit Bulestraat of Noorderwijk dat de Sint-Maartenstraat als doorrijroute gebruikt, zal herverdeeld worden over Tramstraat en Herentalseweg. Om op*

het kruispunt met Tramstraat de afwikkeling vlot te laten verlopen moet dit kruispunt door verkeerslichten geregeld worden. Daarnaast is de verkeersafwikkeling op ruime schaal ver buiten de dorpskern onderzocht. Hier zullen in de toekomst gewestweg en omliggende gemeentewegen afgestemd worden om het verkeer buiten de woonzones en kernen te vermijden.

De voorliggende aanvraag kadert binnen de herinrichting van de publieke ruimte in de dorpskern. In volgende fasen worden de Tramstraat - Herentalseweg (Ommeweg), het plein en de omgeving van de kerk (Centrum) en een deel van de Bulestraat aangepakt.

De uitwerking van de profielen en de materialisering zullen afgestemd worden op de dorpse omranding. Het materiaalgebruik en het gabarit van de gewestweg is van een andere orde dan deze van gemeentewegen. Echter worden de voetpaden aan weerszijde van de weg op dezelfde manier gematerialiseerd om zo de dorpse sfeer te beklemtonen.

Met de nieuwe inrichting van de gewestweg en de ruimtelijke ingrepen beoogt men een aanpassing van het rijgedrag waardoor de leefbaarheid in de dorpskern zal toenemen.

De tweede dries aan het Ven zal functioneren als open RWA infiltratiebekken. Om de waterstand van deze zone naar gebruik te regelen, wordt het regenwater in eerste instantie geloosd in een brede gracht. De dries wordt als overloopmogelijkheid ingezet. Via schotten tussen beide infiltratiebekkens kan op de dries de waterstand verhoogd worden zodat de plek na bevroren te zijn, als schaatsvijver kan fungeren. Om het systeem te regelen wordt op de hoek van de dries een pompinstallatie voorzien. Deze wordt zoveel mogelijk ondergronds voorzien zodat de visuele verstoring minimaal blijft en beperkt kan worden tot een platform op maaiveld. In een latere fase kan dit plateau met hout worden afgewerkt als rustplek en via vlonders over de dries toegang nemen tot het achterliggend parkgebied via een netwerk van trage wegen.

#### Mobiliteitsimpact

Het omleiden van het doorgaand verkeer via Tramstraat en Herentalseweg heeft impact op de verkeersintensiteit van deze gemeentewegen. Doordat de verkeersstromen vanuit Bulestraat niet langer rechtdoor kunnen rijden, zullen op de kruispunten Herentalseweg en Tramstraat meer bewegingen ontstaan. Het verkeer wordt in het gekozen scenario aangemoedigd om via de Tramstraat te rijden. Dit kruispunt wordt immers uitgerust met verkeerslichten waardoor hier een makkelijke afwikkeling zal ontstaan.

Het kruispunt N152-Ven krijgt een compacte verkeersgeleider waardoor beperkt afslaan mogelijk blijft, maar ontraden wordt. Deze ingreep zou het sluipverkeer ontmoedigen.

Langs beide zijden van het dorpsplein is alleen eenrichtingsverkeer toegelaten, zoals ook vandaag het geval is.

Om de Frankische dries te vrijwaren, de lindebomen te behouden en de vlotte doorstroming op de gewestweg na te streven, is het linksafslaan vanuit Herentals naar Bulestraat voor voertuigen niet langer mogelijk. ANPR-camera's zullen hierop toezien. Echter voor het openbaar vervoer is een uitzondering gemaakt.

Om de impact van het verkeer in de dorpskern zoveel mogelijk te verlagen, worden mogelijke maatregelen op een hoger schaalniveau onderzocht.

Aan de voorgestelde inrichting zijn grondige verkeersstudies en simulaties waarbij stakeholders betrokken werden, vooraf gegaan. De RMC gaf op 20 november 2014 haar goedkeuring over dit plan.

Langs de doortocht zullen fietspaden voor zover er beschikbare ruimte is vrijliggend aangelegd worden. Aan de zijde van het plein krijgt het fietspad een breedte van 2,5 meter en wordt uitgevoerd in een kalksteen 0/7.

### Schaal, ruimtegebruik en bouwdichtheid

De inrichtingswerken vinden met uitzondering van het tweede infiltratiebekken plaats binnen het bestaande openbaar domein en binnen de huidige ruimtelijke context.

### Visueel-vormelijke elementen

De historische dries en de beeldbepalende lindebomen vormen randvoorwaarden binnen deze inrichting. Uitsluitend ter hoogte van de nieuwe bushalte zullen vijf recent aangeplante lindebomen gerooid worden. De inrichting van de kleine dries wordt gereduceerd tot een grasplein met centraal het kleine standbeeld. Door aanplanting van nieuwe lindebomen wordt het kleine plein eveneens omzoomd door bomen.

Ook langs de rechthoekige dries zullen lindebomen aangeplant worden.

Het fietspad langs de bebouwde zijde wordt waar mogelijk afgeschermd van de rijweg door een haag. Aan de drie poorten worden laanbomen aangeplant. De bomenrijen op de rand van het dorpsplein worden aangevuld met nieuwe hoogstam lindes.

Terwijl de gewestweg in een monoliet materiaal (beton) wordt uitgevoerd, krijgt het voetpad alsook de aanzet naar gemeentewegen een verharding met kleinschalige materialen (klinkers). Het fietspad wordt om comfortredenen gerealiseerd in een donderrode asfalt, deze achter de bomen in kalksteenslag.

### Bodemreliëf

De publieke ruimte is vlak. Het terrein wordt niet opgehoogd, noch afgegraven.

Ter hoogte van de infiltratiebekkens wijzigt het reliëf. De rechthoekige dries wordt geherprofileerd maar de helling blijft flauw. Op de private percelen, waarvoor de aankoopprocedure loopt, zal een nieuw infiltratiebekken in de vorm van een brede gracht worden gegraven.

### Cultuurhistorische aspecten

Het behoud van de Frankische dries en de eeuwenoude lindes vormen de randvoorwaarden voor de herinrichting. Tijdens de werken zullen maatregelen moeten genomen worden om de wortelzones niet te beschadigen.

De diagonale link die vroeger vanuit de Frankische dries langs de kleine dries en de rechthoekige dries de weilanden met een driftweg verbond, zal geaccentueerd worden in de vorm van vee-voetsporen.

### Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid

De geplande werken beogen een verhoogde verkeersveiligheid. Daarnaast moet een vlotte verkeersdoorstroming op de gewestweg het sluipverkeer in de woonwijken reduceren.

De herinrichting noodzaakt het doorgaand verkeer om een nieuwe route te nemen door enerzijds het afschaffen de rijweg op het plein en anderzijds het verbieden van de linksafslaande beweging vanuit Herentals naar Bulestraat. Echter zijn voldoende maatregelen genomen dat het verkeer op de aanbevolen route vlot zou verlopen. Het kruispunt N152-Tramstraat wordt lichtengeregeld met ruimte voor afslagstroken. Het kruispunt N152-Ven zal door het doorknippen van de verbinding Bulestraat-St.-Maartenstraat en door de inplanting van het warenhuis iets meer afslagbewegingen te verwerken krijgen. Door de aanleg van de verkeersgeleider wordt doorgaand verkeer niet aangemoedigd om af te slaan. Fietsers en voetgangers kunnen in twee bewegingen overzichtelijk oversteken. Op groter schaalniveau zullen op de gewestweg maatregelen genomen worden om het doorgaand verkeer naar verbindingswegen zoals Industrielaan en Hezewijk af te leiden. Door middel van de afstelling van de verkeerslichtenregeling kan de doorstroming op de gewestweg optimaal gebeuren.

*Dynamische microsimulatie toont aan dat de voorgestelde maatregelen de minste fileproblemen oplevert in de ochtend en avondspits.*

*Voor bestemmingsverkeer blijft het dorpsplein bereikbaar via enerzijds Sint-Maartenstraat en anderzijds de eenrichtingsstraten langs het plein.*

*Fietsers en voetgangers blijven de huidige oversteekbewegingen op het kruispunt N152-Bulestraat kunnen maken. De lichtenregeling daar maakt het voor deze weggebruikers mogelijk om vlot, veilig en overzichtelijk drempelloos over te steken.*

*De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar sluit zich aan bij de toetsing van de aanvraag aan de goede ruimtelijke ordening zoals opgenomen in het collegebesluit.*

*Zowel uit het dossier, de verklarende nota en de ingewonnen adviezen blijkt dat de aanvraag verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening.*

*Bovendien stelt artikel 4.3.1.§2. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening het volgende: [...]*

*Aangezien de aanvraag zich situeert binnen de begrenzing van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan dat gedetailleerde bestemmings- en inrichtingsvoorschriften bevat waaraan de aanvraag voldoet wat betreft de bestemming en inrichting, volstaat de toets aan de verordenende voorschriften van de geldende ruimtelijke uitvoeringsplannen als ruimtelijke afweging.*

*De aanvraag is bijgevolg verenigbaar met de goede plaatselijke ordening.*

#### WATERTOETS

*[...]*

#### **ALGEMENE CONCLUSIE**

*Uit bovenstaande motivering blijkt dat de aanvraag in overeenstemming is (of 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.*

*De aanvraag is vatbaar voor stedenbouwkundige vergunning.*

*[...]*

*2° de volgende voorwaarden na te leven:*

*[...]*

- *De volgende voorwaarde gestipuleerd in het advies dd 16/07/2015 van het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Olen:*
  - o De bouwplannen moeten afgestemd worden op de eigendomssituatie van apotheek Van Schoubroeck*

*...”*

Dit 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**

### **A. Ontvankelijkheid wat betreft de tijdigheid van het beroep**

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

### **B. Ontvankelijkheid wat betreft het belang van de verzoekende partijen**

#### *Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partijen stellen belanghebbende te zijn overeenkomstig artikel 4.8.11, §1, 3° VCRO. Zij voeren aan hinder en nadelen te ondervinden door de aangevraagde werken doordat zij wonen en/of werken in Olen centrum.

De eerste verzoekende partij licht toe dat zij hinder zal ondervinden door een toename van het sluipverkeer ingevolge de herinrichting van het dorpscentrum. Zij stelt dat het doorgaand verkeer aangemoedigd zal worden om de ommeweg rondom het centrum te volgen door het voorzien van “centrum poorten” en het afsluiten van de Sint-Maartenstraat.

De verzoekende partijen wijzen op het feit dat de Herentalseweg en de Tramstraat hierdoor het doorgaand verkeer en het lokaal verkeer te verwerken krijgen en verwachten dan ook dat een deel van het verkeer dat vanuit het zuiden het dorp van Olen nadert, via de straat van de eerste verzoekende partij (Kattestraat) een sluipweg zal zoeken om het kruispunt met de Tramstraat te omzeilen. Daarnaast zijn er twee basisscholen gelegen langs het traject van de nieuwe ommeweg waardoor de verkeersveiligheid om en rond de school ernstig achteruit dreigt te gaan.

De eerste verzoekende partij stelt haar belang te putten uit de te verwachten onveilige situatie, lawaaihinder en de dreigende ernstige aantasting van haar woongenot. Zij voert aan dat de weginfrastructuur in de Kattestraat niet voorzien is op het veilig verwerken van een aanzienlijke stroom doorgaand sluipverkeer, aangezien er slechts aan één kant van de weg een voetpad is en geen afgescheiden fietspad.

Zij stelt tevens een eigendom te hebben in de Sint-Maartenstraat waar zijn echtgenote een kinderdagverblijf uitbaat, hetgeen binnen het gebied ligt dat na de herinrichting nog slechts zeer moeilijk bereikbaar zal zijn.

De tweede verzoekende partij voert aan eigenaar te zijn van een apotheek en de zes appartementen erboven, gelegen op de hoek van de Tramstraat en de Oosterwijkseweg. Zij wijst op het gegeven dat het complex een parking omvat voor 22 wagens, bestemd voor het cliënteel en het personeel van de apotheek alsook voor de bewoners van de appartementen. Daarnaast zijn er nog twee parkeerplaatsen langs de openbare weg. De tweede verzoekende partij voert aan dat de parking bij haar apotheek dagelijks gemiddeld 150 maal gebruikt wordt door zowel klanten, leveranciers als bewoners. Zij meent dat het voorzien van verkeerslichten op het kruispunt onvermijdelijk zal leiden tot een creatie van een file wachtende auto's waardoor de inrit en de parking van de apotheek nagenoeg onbereikbaar worden door wachtende auto's ter hoogte van de inrit.

2.

De verwerende partij betwist het belang van beide verzoekende partijen.



Ten aanzien van het belang van de eerste verzoekende partij, merkt zij vooreerst op dat de straat waar zij woont (Kattestraat), niet het voorwerp uitmaakt van de huidige aanvraag en ook niet het voorwerp zal uitmaken van aanvragen in latere fases. Daarnaast is de verwerende partij van oordeel dat de verzoekende partij niet voldoende aannemelijk maakt dat er een reëel risico bestaat op sluipverkeer. Het gaat immers om een hoogst onzekere hypothese aangezien het doorgaand en het bovengemeentelijk verkeer wordt omgeleid en niet abrupt afgesloten wordt. De verwerende partij stelt tevens dat het oorzakelijk verband tussen de herinrichting van de gewestweg in functie van een autoluwe dorpskern en het zogenoemde sluipverkeer niet vast staat. Zij verwijst nog naar het schorsingsarrest waar de Raad volgens haar zou oordelen dat het sluipverkeer het niveau van de hypothese niet overstijgt.

Inzake het belang van de tweede verzoekende partij, voert de verwerende partij aan dat het in- en uitrijden van de parking nu reeds bemoeilijkt wordt door aanschuivende voertuigen die hun beurt afwachten om de drukke gewestweg op te rijden. De verwerende partij stelt dat er inderdaad wachtende auto's zullen staan bij rood licht, maar dat de volledige rij ontruimd zal zijn binnen de tijdspanne van het groene licht. Volgens de verwerende partij wordt de rechtstoestand van de tweede verzoekende partij dan ook niet negatief beïnvloed door de bestreden beslissing.

Tot slot houdt de verwerende partij voor dat de verzoekende partijen zich niet kunnen beroepen op de vrees voor een onomkeerbare aantasting van het historische dorpsplein, daar dit in hoofde van de verzoekende partijen geen persoonlijk nadeel uitmaakt, hetgeen de Raad ook oordeelde in het schorsingsarrest.

3.

De tussenkomende partij betwist eveneens het belang van de verzoekende partijen. Zij voegt vooreerst toe dat de eerste verzoekende partij in haar uiteenzetting niet duidelijk maakt in welke mate de hinder die zij stelt te ondervinden door het sluipverkeer in causaal verband staat met de bestreden beslissing. Bovendien maakt de eerste verzoekende partij deze hinder niet op afdoende wijze aannemelijk en wordt de hinder louter hypothetisch omschreven. De tussenkomende partij merkt op dat de eerste verzoekende partij op ruime afstand van de uit te voeren werken woont en dat het sluipverkeer indruist tegen de verwachtingen uit de studies die de vergunningsaanvraag voorafgingen.

De tussenkomende partij voert tevens aan dat de eerste verzoekende partij zich ook niet kan beroepen op het feit dat zij eigenaar is van een pand dat ligt binnen het gebied waar de werken zich situeren, aangezien het louter beschikken over een zakelijk recht niet afdoende is. Bovendien is het kinderdagverblijf altijd bereikbaar, ook gedurende de werken aangezien enkel het doorgaand verkeer uit de kern geweerd zal worden en niet het bestemmingsverkeer.

De verwerende partij voert aan dat ook de tweede verzoekende partij niet voldoende omschrijft welke hinder zij meent te ondervinden ingevolge de bestreden beslissing. Een vage veronderstelling dat er een buitengewone verkeerstoename zal zijn ter hoogte van het kruispunt die de toegang tot de parking van de tweede verzoekende partij zou belemmeren, volstaat niet. De tussenkomende partij stelt bovendien dat die veronderstelling niet correct is, aangezien ook in de huidige situatie wachtende voertuigen het in- en uitrijden kunnen bemoeilijken, vooral tijdens de avondspits. De tussenkomende partij meent dan ook dat de situatie net zal verbeteren na de uitvoering van de werken aangezien de wachtrij in één groenzone afgewikkeld zal worden, hetgeen niet het geval is in de huidige situatie.

4.

De eerste verzoekende partij stelt in haar wederantwoordnota dat het doorgaand verkeer wel degelijk aangemoedigd wordt om via de Kattestraat te rijden in de plaats van via de dorpskern. Het doorgaand verkeer zal zich immers willen verplaatsen via de Kattestraat om zo de lichten aan de Tramstraat te omzeilen. Zij stelt dat dit een zware mobiliteitsdruk met zich mee brengt en dat de Kattestraat niet aangepast is om doorgaand verkeer, waaronder vrachtverkeer, op te vangen.

Verder stelt de eerste verzoekende partij nog dat zij samen met haar echtgenote een eigendom bezit in de Sint-Maartenstraat, hetgeen ligt binnen het gebied dat na de werken zeer moeilijk bereikbaar zal zijn en dat haar echtgenote daar een kinderdagverblijf uitbaat.

De tweede verzoekende partij merkt op dat de verwerende en tussenkomenende partij in hun redenering geen rekening houden met het feit dat er veel meer verkeer, waaronder het doorgaand verkeer via de Tramstraat, zal rijden in de gekruiste richting en dat het niet duidelijk is op welke gegevens zij zich baseren om te stellen dat de rij wachtende auto's afgehandeld kan worden binnen de tijd van één groen licht. Tot slot stelt de tweede verzoekende partij nog dat er een *de facto* onteigening zal zijn van haar eigendom.

5.

De verwerende partij voegt in haar laatste nota niets toe.

6.

De tussenkomenende partij stelt dat er geen sprake is van een *de facto* onteigening, hetgeen de Raad bevestigd heeft in het schorsingsarrest. Er is immers een opmetingsplan opgesteld en de hierin bepaalde rooilijnen blijven ongewijzigd en vormen het uitgangspunt voor de heraanleg. Zij merkt nog op dat de verzoekende partijen erkend hebben dat dit plan een correcte weergave is van de realiteit.

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

Om als derde-belanghebbende bij de Raad een beroep te kunnen instellen, vereist artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO in principe dat de verzoekende partijen, als natuurlijke persoon, rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen moeten kunnen ondervinden ingevolge de bestreden vergunningsbeslissing.

De verzoekende partijen zullen het mogelijk bestaan van deze hinder of nadelen of het risico of de vrees hiervoor voldoende aannemelijk moeten maken, de aard en de omvang ervan voldoende concreet moeten omschrijven en tegelijk zullen zij moeten aantonen dat er een rechtstreeks of onrechtstreeks causaal verband kan bestaan tussen de uitvoering of de realisatie van de vergunningsbeslissing en de hinder of nadelen die zij ondervindt of vreest te ondervinden.

Artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO vereist niet dat het bestaan van deze hinder of nadelen absoluut zeker is. Het volstaat dat de verzoekende partij redelijkerwijze aannemelijk maakt dat er een risico bestaat op het ondergaan van de door haar aangevoerde hinder of nadelen.

Deze bepaling vereist ook niet dat deze hinder of nadelen of het risico op het ondergaan van deze hinder of nadelen, die het gevolg moeten zijn van de bestreden vergunningsbeslissing, uitsluitend rechtstreeks door de verzoekende partijen kunnen worden ondervonden. Het volstaat dat de verzoekende partijen de aangevoerde hinder of nadelen of het risico daarop onrechtstreeks ondervindt of kan ondervinden.

Het vereiste van een belang bij het beroep mag niet op een overdreven restrictieve of formalistische wijze worden toegepast (GwH 30 september 2010, nr. 109/2010).

2.

De verwerende en de tussenkomende partij betwisten het belang van de verzoekende partijen.

De eerste verzoekende partij ent haar belang op het gegeven dat er een sluiptweg door de straat waarin zij woont zal ontstaan ingevolge de verlegging van de verkeerscirculatie waarin de bestreden vergunningsbeslissing voorziet. Zij stelt dan ook dat ingevolge de bestreden beslissing, zij gestoord zal worden in haar rustig woongenot, er geluidshinder zal zijn en dat er een onveilige situatie zal ontstaan doordat de straat niet voorzien is op die extra verkeerscirculatie.

Op grond van de uiteengezette gegevens is de Raad van oordeel dat de eerste verzoekende partij voldoende aannemelijk maakt dat er ingevolge de bestreden beslissing verkeershinder kan ontstaan die haar woon- en leefgenot kan beïnvloeden.

3.

De tweede verzoekende partij zet in het verzoekschrift uiteen dat zij ingevolge de toename van het verkeer in combinatie met de plaatsing van verkeerslichten, geconfronteerd zal worden met wachtende auto's aan het kruispunt die de parking van haar apotheek, die nabij het kruispunt is gelegen, onbereikbaar maken.

De Raad is van oordeel dat ook de tweede verzoekende partij in haar verzoekschrift voldoende aantoont dat zij verkeershinder zal kunnen ondervinden door de tenuitvoerlegging van de bestreden vergunningsbeslissing.

4.

De exceptie wordt verworpen.

## **VI. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN**

### **A. Eerste middel**

#### *Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partijen roepen in een eerste middel de schending in van de artikelen 4.3.1 en 4.3.2, §1 van het decreet van 5 april 1995 houdende de algemene bepalingen inzake milieubeleid (hierna: DABM), artikel 2, §1 in samenlezing met rubriek 9 van bijlage I van het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, zoals gewijzigd bij besluit van 1 maart 2013 (hierna: MER-besluit) en ondergeschikt een schending van artikel 2, §1 in samenlezing met rubriek 10 van bijlage III van het MER-besluit alsook van artikel 4.7.26, §4, 2°, b) VCRO.

De verzoekende partijen stellen dat bij de oorspronkelijke stedenbouwkundige vergunningsaanvraag, zoals deze aan het openbaar onderzoek werd onderworpen, in strijd met de artikelen 4.3.1 en 4.3.2, §1 DABM geen project-MER noch een MER-screeningsnota of een verzoek tot ontheffing werd toegevoegd.

De verzoekende partijen menen dat de aanvraag MER-plichtig is doordat zij valt onder rubriek 9 van bijlage I bij het MER-besluit, namelijk “aanleg van autosnelwegen en autowegen, met inbegrip van de hoofdwegen”. Zij stellen dat de gewestweg N152 een “hoofdweg” is. De N152 is volgens de verzoekende partijen immers een weg die bedoeld is voor een grotere verkeerscapaciteit dan de omringende kleinere wegen en doorgaans gebruikt wordt door bovenlokaal en doorgaand verkeer.

De verzoekende partijen stellen dat de aanvraag minstens valt onder rubriek 10 e) van bijlage III van het MER-besluit, namelijk de “aanleg van wegen”. Hierdoor moet een project-MER of een MER-screeningsnota opgesteld worden. De verzoekende partijen zijn het niet eens met de bestreden beslissing en de stelling hierin dat het begrip “aanleg” enkel zou wijzen op de inrichting van een nieuwe weg en niet op de heraanleg of de herinrichting van een bestaande weg. Zij wijzen erop dat overeenkomstig Europese rechtspraak, ook de wijziging in de materiële zin van reeds bestaande bouwwerken, zoals het project ter zake, valt onder het begrip “aanleg”.

De verzoekende partijen wijzen erop dat zij dit reeds in het kader van het openbaar onderzoek opgeworpen hebben en dat de tussenkomende partij na het afsluiten van het openbaar onderzoek alsnog een MER-screeningnota besteld heeft bij de aanvrager en nadien aan het dossier toegevoegd heeft. Zij merken op dat de MER-screeningsnota hierdoor niet onderworpen is geweest aan een openbaar onderzoek, waardoor de verzoekende partijen geen kennis hebben kunnen nemen van de inhoud ervan. De verzoekende partijen stellen dat artikel 4.7.26, §4, 2° b) VCRO zich verzet tegen het toevoegen van (essentiële) stukken aan het dossier na het openbaar onderzoek. De tussenkomende partij mocht bijgevolg geen MER-screeningsnota aan het dossier toevoegen. Daarenboven voeren de verzoekende partijen aan dat het toevoegen van de MER-screeningsnota neerkomt op een essentiële wijziging van het aanvraagdossier in de loop van de vergunningsprocedure, hetgeen overeenkomstig de rechtspraak van de Raad van State niet toegelaten is en het principe van het openbaar onderzoek uitholt.

2.

De verwerende partij meent dat zij terecht argumenteerde dat het toevoegen van de MER-screeningsnota aan het administratief dossier na het openbaar onderzoek, de rechten van derden niet schendt aangezien het openbaar onderzoek slechts vrijwillig georganiseerd werd. Zij wijst erop dat de verzoekende partijen niet betwisten dat het openbaar onderzoek facultatief was. Volgens de verwerende partij is de regelgeving met betrekking tot het openbaar onderzoek terzake relevant maar niet pertinent is, gelet op het facultatief karakter van het openbaar onderzoek.

De verwerende partij voert aan dat overeenkomstig artikel 6 van het Besluit Dossiersamenstelling enkel de opmaak van een milieueffectenrapport onderworpen dient te worden aan een openbaar onderzoek. Zij is dan ook van mening dat de verzoekende partijen niet kunnen voorhouden dat ook een MER-screeningsnota voorgelegd dient te worden tijdens het facultatieve openbaar onderzoek.

Ten overvloede merkt de verwerende partij op dat bij de opmaak van de ruimtelijke uitvoeringsplannen die de wettelijke basis vormen van de huidige aanvraag, reeds een MER-screening heeft plaatsgevonden en dat de verzoekende partijen de bevindingen hiervan niet bespreken.

De verwerende partij voert aan dat de verzoekende partijen niet concreet uiteenzetten wat de eventuele negatieve milieueffecten van het aangevraagde project zouden zijn en tevens het bestaan ervan niet aannemelijk maakt.

De verwerende partij voert aan dat er na het openbaar onderzoek geen essentiële wijzigingen of aanvullingen meer mogen worden aangebracht aan de ingediende aanvraag om te vermijden dat derden de mogelijkheid wordt ontnomen om met kennis van zaken bezwaren en opmerkingen te doen gelden. Zij meent echter dat dit beginsel ter zake niet van toepassing is, gezien het organiseren van een openbaar onderzoek niet verplicht is.

Inzake de kritiek van de verzoekende partijen dat er een MER-rapport opgesteld dient te worden voor het project, merkt de verwerende partij op dat de gewestweg niet beantwoordt aan het begrip “hoofdweg” overeenkomstig rubriek 9 van bijlage I van het MER-besluit. Ter ondersteuning hiervan verwijst zij naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen waarin enkel de autosnelweg E313/A13 in de regio rond Olen weerhouden is als hoofdweg. Zij wijst erop dat hierin tevens gesteld wordt dat hoofdwegen “de verbindingfunctie voor de grootstedelijke- en regionaalstedelijke gebieden [verzorgen]” alsook “de verbindingfunctie [verzorgen] voor de zeehavens en de internationale luchthaven Zaventem en met het achterland van de zeehavens”. De verwerende partij is dan ook van oordeel dat de gewestweg niet beschouwd kan worden als hoofdweg.

Tot slot voert de verwerende partij aan dat de vergunningsaanvraag niet screeningsplichtig is op grond van rubriek 10 e) van bijlage III van het MER-besluit. Zij verwijst hiervoor naar de circulaire van 11 maart 2013, ook vermeld in de bestreden beslissing, waarin gesteld wordt dat onder de “aanleg van een weg” tevens de verbreding, verlegging en verlenging van een bestaande weg hoort” en verwijst eveneens naar de gegeven voorbeelden in de circulaire. De verwerende partij merkt op dat er geen sprake is van een verbreding van de weg maar net van een versmalling ervan ten behoeve van stoepen en fietspaden. De verwerende partij is dan ook van oordeel dat de aanvraag niet te beschouwen valt als een project in de zin van rubriek 10 e) van bijlage III van het MER-besluit.

### 3.

De tussenkomende partij meent dat de aanvraag niet van rechtswege MER-plichtig is aangezien de aanvraag niet valt onder rubriek 9 van bijlage I van het project-MER besluit. De aanvraag heeft immers betrekking op de heraanleg van een bestaande weg en niet op de aanleg van een nieuwe weg. Zij stelt dat wijzigingen van een bestaande weg overeenkomstig rubriek 28 van bijlage I slechts van rechtswege project-MER-plichtig zijn indien zij aan één van de hierin opgesomde voorwaarden voldoen, hetgeen niet het geval is voor de voorliggende aanvraag.

De tussenkomende partij betwist niet dat het project onder bijlage III van het MER-besluit valt en als zodanig screeningsplichtig is. Zij is echter van oordeel dat de verzoekende partijen verkeerdelijk voorhouden dat het project onder rubriek 10 e) van bijlage III valt. Zij meent dat de aanvraag onder rubriek 13 van bijlage III valt, namelijk de “wijziging of uitbreiding van projecten”. De tussenkomende partij stelt dat aangezien het aanvraagdossier een MER-screeningsnota bevat, voldaan is aan de verplichtingen uit artikel 4.3.1 en 4.3.2 van het DABM enerzijds en de verplichtingen uit het MER-besluit anderzijds.

De tussenkomende partij is het niet eens met de stelling van de verzoekende partijen dat zij overeenkomstig artikel 4.7.26, §4, 2° b) VCRO geen MER-screeningsnota meer kon toevoegen aan het dossier. Zij is immers van mening dat die bepaling van toepassing is wanneer een verplicht openbaar onderzoek georganiseerd dient te worden over een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag. Echter bestaat er ter zake geen dergelijke verplichting (aanvraag ligt binnen de afbakeningsgrenzen van twee ruimtelijke uitvoeringsplannen) en is er louter een facultatief openbaar onderzoek georganiseerd. Zij merkt tevens op dat de verzoekende partijen het facultatief karakter ervan ook niet betwisten. De tussenkomende partij is dan ook van oordeel dat de rechten

van de verzoekende partijen niet geschonden zijn door het toevoegen van de MER-screeningsnota na het afsluiten van het openbaar onderzoek.

4.

De verzoekende partijen benadrukken in hun wederantwoordnota dat de verwerende partij niet voor kan houden dat er voldaan zou zijn aan de MER-plicht doordat er in het kader van het opstellen van de gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen al een *de facto* milieuscreening geweest zou zijn. De verzoekende partijen wijzen erop dat er een verschil bestaat tussen de milieueffectenrapportage voor projecten en een milieueffectenrapportage voor ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Ondergeschikt voeren zij aan dat de aanvraag eveneens screeningsplichtig is en dat de MER-screeningsnota toegevoegd dient te worden aan het dossier voordat het openbaar onderzoek plaatsvindt. De verzoekende partijen benadrukken dat, wanneer en zodra er een openbaar onderzoek georganiseerd wordt, de hierop van toepassing zijnde regels vanzelfsprekend van kracht zijn. Zij menen dat wanneer dit niet het geval zou zijn, er sprake is van een manifeste schending van de rechtszekerheid en een volledige uitholling van het openbaar onderzoek. De verzoekende partijen houden voor dat hun inspraakmogelijkheid ontnomen is alsook de mogelijkheid om een bezwaar in te dienen op grond van een volledig dossier.

De verzoekende partijen voegen tot slot nog toe dat artikel 4.7.26, §4, 2° b) VCRO zich er tegen verzet dat er nog essentiële stukken aan het dossier worden toegevoegd in de loop van de vergunningsprocedure.

5.

De verwerende partij voegt in haar laatste nota nog toe dat de verzoekende partijen ten onrechte voorhouden dat een gewestweg steeds een hoofdweg is in de zin van het MER-besluit. Zij wijst er op dat artikel 7.5.9 VCRO wel degelijk een onderscheid maakt tussen de gewestwegen en de hoofdwegen, zoals aangeduid in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.

6.

De tussenkomende partij verwijst in haar laatste schriftelijke uiteenzetting naar de handleiding van de dienst MER en stelt vast dat hierin als voorbeeld staat gegeven dat de aanleg van een nieuw op- en afrittencomplex op een bestaande autosnelweg niet van rechtswege MER-plichtig is. Zij is van oordeel dat de heraanleg van een bestaande weg dan ook niet MER-plichtig zal zijn. Daarnaast merkt zij nog op dat de heraanleg er niet toe strekt om aan de bestaande gewestweg een rijstrook toe te voegen, maar volledig gebeurt binnen het bestaande openbaar domein.

Tot slot wenst de tussenkomende partij te benadrukken dat aangezien er geen openbaar onderzoek moest worden georganiseerd, de waarborgen inzake rechtsbescherming die uit het openbaar onderzoek voortvloeien, niet gelden.

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

De verzoekende partijen voeren in hoofddorde aan dat de gevraagde werken onder rubriek 9 van bijlage I van het MER-besluit vallen en derhalve MER-plichtig zijn. In ondergeschikte orde voert zij aan dat de werken eveneens onder rubriek 10 e) van bijlage III van het MER-besluit vallen en de aanvraag minstens screeningsplichtig is. Tot slot voeren zij aan dat de MER-screeningsnota niet pas aan het aanvraagdossier toegevoegd mocht worden na het openbaar onderzoek.

## 2.

### 2.1

De aanvraag werd ingediend op 1 juni 2015 zodat het niet kan betwist worden dat het MER-besluit van 10 december 2004, zoals gewijzigd op 1 maart 2013, erop van toepassing is.

Artikel 2, §1, van het MER- besluit bepaalt:

*“De categorieën van projecten waarvoor overeenkomstig artikel 4.3.2, §1, §2, § 2bis, § 3 en § 3bis, van het decreet al dan niet een project-MER moet worden opgesteld, zijn vermeld in bijlage I, bijlage II en bijlage III van dit besluit.”*

Bijlage I bevat de lijst van de projecten waarvoor verplicht een project-MER moet worden opgesteld.

Bijlage II bevat de lijst van de projecten waarvoor in principe een project-MER moet worden opgesteld, maar waarvoor de aanvrager een gemotiveerd verzoek tot ontheffing kan indienen.

Bijlage III bevat de lijst van de projecten waarvoor in principe een project-MER moet opgesteld worden, maar waar via een project-MER-screeningsnota kan aangetoond worden dat er geen aanzienlijke milieueffecten worden veroorzaakt.

Het indienen van een screeningsnota dient te gebeuren naar aanleiding van het indienen van de aanvraag (artikel 2, §6 MER-besluit) en maakt deel uit van het ontvankelijkheids- en volledigheidsonderzoek door de vergunningverlenende overheid.

### 2.2

De verzoekende partijen verwijzen in eerste instantie naar rubriek 9 van bijlage I van het MER-besluit. Deze rubriek luidt als volgt:

*“9. Aanleg van autosnelwegen en autowegen (3), met inbegrip van de hoofdwegen.”*

...

*(3) Voor de toepassing van dit Verdrag wordt onder " autoweg " verstaan een weg die beantwoordt aan de definitie van de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen van 15 november 1975.”*

De verwerende en de tussenkommende partij zijn van mening dat de gewestweg N152, in tegenstelling tot wat de verzoekende partijen aanvoeren, niet te beschouwen is als een “hoofdweg” in de zin van rubriek 9 van bijlage I. De verzoekende partijen verwijzen naar het gegeven dat het begrip “hoofdweg” in de spraakgebruikelijke betekenis van het woord geïnterpreteerd dient te worden. Daarnaast voeren zij aan dat het gaat om een voorrangsweg die bedoeld zou zijn voor grotere verkeerscapaciteit en doorgaans gebruikt wordt door bovenlokaal en doorgaans verkeer.

### 2.3

Bij arrest van 25 juli 2008 met nummer C-142/07 (inzake Ecologistas & Accion-Coda) heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat projecten inzake stedelijke wegen niet aan de werkingssfeer van de richtlijn onttrokken worden en dat een project ter vernieuwing en verbetering van een bestaande weg, dat gelet op de omvang en modaliteiten ervan kan worden gelijkgesteld met de aanleg van een weg, kan worden geacht betrekking te hebben op een aanleg in de zin van bijlage I, punt 7, sub b van de project-MER Richtlijn. Verder oordeelde het Hof nog dat de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen van 15 november 1975 een nuttig instrument kan zijn voor een goed begrip van de soortgelijke term “autosnelweg” in bijlage I van de richtlijn.

De Overeenkomst definieert het begrip “autosnelweg” als:

*“Een ,autosnelweg’ is een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder uitwegen naar aanliggende percelen, en die:*

- i) behalve op bepaalde plaatsen of tijdelijk is voorzien van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, welke rijbanen van elkaar gescheiden zijn hetzij door een strook die niet voor het verkeer is bestemd, hetzij, bij uitzondering, op andere wijze;*
- ii) geen andere weg, geen spoor of tramweg of voetpad gelijkvloers kruist; en*
- iii) door speciale verkeerstekens als autosnelweg is aangeduid.”*

De Overeenkomst definieert het begrip “autowegen” als:

*“Een voor motorvoertuigen bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het verboden is te stoppen of te parkeren.”*

Uit geciteerde overwegingen en uit de stukken van het dossier blijkt dat de N152 geen autosnelweg en geen autoweg is, noch een “hoofdweg” uitmaakt in de zin van rubriek 9 van bijlage I van het MER-besluit. De N152 is immers een gewestweg die door het dorpscentrum van Olen loopt en niet valt binnen voormelde definities. De verzoekende partijen tonen niet aan dat de aanvraag MER-plichtig is door louter te wijzen op het gegeven dat de gewestweg een voorrangsweg is en gebruikt zou worden door bovenlokaal en doorgaand verkeer.

Met de verwerende partij kan tevens verwezen worden naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen waar de gewestweg N152 niet is opgenomen als hoofdweg. Een hoofdweg wordt in het RSV gedefinieerd als een weg die de verbindingfunctie verzorgt op internationaal niveau en voor grootstedelijke- en regionaalstedelijke gebieden met elkaar, of een verbindingfunctie voor de zeehavens en de internationale luchthaven Zaventem. De N152 is een gewestweg die een lokale aansluiting verzekert met de E313 en de ring rond Herentals en die dus niet als ‘hoofdweg’ kan beschouwd worden.

## 2.4

De Raad dient dan ook vast te stellen dat de verzoekende partijen niet aantonen dat de gevraagde werken onder rubriek 9 van bijlage I van het MER-besluit vallen, zodat er geen verplichting tot het opstellen van een project-MER geldt.

## 3.

### 3.1

De verzoekende partijen voeren vervolgens in ondergeschikte orde aan dat het aangevraagde project tevens ingedeeld kan worden onder rubriek 10 e) van bijlage III van het MER-besluit. Dit heeft dan tot gevolg dat de vergunningverlenende overheid met een MER- screening dient te bepalen of het voorliggend project aanleiding kan geven tot aanzienlijke milieueffecten en er, in voorkomend geval, een project-MER dient te worden opgemaakt.

Artikel 10 e) van bijlage III van het MER-besluit bepaalt:

*“10. Infrastructuurprojecten*

*...*

*e) aanleg van wegen (projecten die niet onder bijlage I of II vallen)”*

### 3.2

De bestreden beslissing overweegt inzake de MER-screening onder meer het volgende :



“ ...

*De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar heeft bij het volledig- en ontvankelijkheidsonderzoek van de aanvraag geoordeeld dat het ontwerp in huidige aanvraag, de heraanleg van de gewestweg N152 en het aanleggen van een gescheiden riolering met infiltratie naar het VEN, niet voorkomt op de lijst gevoegd als bijlage I van het Project-m.e.r.-besluit, noch op de lijst gevoegd als bijlage II, evenmin wel op de lijst van de Bijlage III van de Europese richtlijn 85/337/EEG.*

...

*Tijdens het openbaar onderzoek werd een bezwaar geformuleerd aangaande het ontbreken van een MER-screeningsnota.*

*De gemeente heeft in anticipatie op het bezwaar de bouwheer verzocht een MER-screeningsnota toe te voegen aan het dossier, waarbij ervan uit wordt gegaan dat het een project betreft dat valt onder rubriek 10 e: de aanleg van wegen van Bijlage III van het MER-besluit.*

*De bouwheer is op deze vraag ingegaan en heeft een formele Project-Mer-screeningsnota toegevoegd aan het dossier.*

*In de project-Mer-Screening wordt het formulier dat door de Dienst MER ter beschikking werd gesteld gebruikt, de gegevens in het document overlappen grotendeels met de gegevens in het dossier en de daarbij horende verklarende nota.*

*Deze project-Mer-screening dd 10/07/2015 werd toegevoegd aan het dossier. De MER-screeningsnota bevat geen nieuwe elementen.*

*Uit de MER-screeningsnota blijkt dat het project geen significante negatieve effecten zal hebben op de omliggende omgeving. Zowat elk project heeft milieueffecten. Enkel voor de projecten met aanzienlijke milieueffecten moet een milieueffectrapport worden opgemaakt. Uit de hierboven vermelde kenmerken moet in redelijkheid worden afgeleid dat er geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn.*

*Op basis van voorliggende MER-screenings-nota, het dossier en de ingewonnen adviezen, kan geoordeeld worden dat de geplande werken niet onderworpen moeten worden aan een project-Mar, gelet dat geen significant negatieve effecten worden gegenereerd.*

...”

De in het geding zijnde partijen betwisten niet dat er bij het indienen van de aanvraag zelf geen MER-screeningsnota was gevoegd en dat deze pas is toegevoegd na het openbaar onderzoek. Uit geciteerde overweging blijkt dat de verwerende partij in de bestreden beslissing stelt dat zij bij het volledigheds- en ontvankelijkheidsonderzoek van de aanvraag geoordeeld heeft dat het project niet voorkomt op de lijst gevoegd als bijlage I van het Project-MER- besluit, noch op de lijst gevoegd als bijlage II, evenmin wel op de lijst van de Bijlage III van de Europese richtlijn 85/337/EEG.

De Raad dient echter vast te stellen dat de verwerende partij in diezelfde overweging stelt dat, onder meer op basis van de ingediende MER-screeningsnota, de geplande werken geen significant negatieve effecten veroorzaken en het project dus niet onderworpen dient te worden aan een project-MER. De verwerende partij kan echter niet enerzijds stellen dat het project niet onder een categorie valt van de screeningsplichtige projecten om dan vervolgens te constateren dat er geen project-MER opgemaakt dient te worden. De bestreden beslissing is in die zin dan ook intern tegenstrijdig.

### 3.3

De aanvraag wordt in de bestreden beslissing omschreven als volgt:

“ ...

*De aanvraag voor de eerste fase omvat de heraanleg van de gewestweg N152 (deel Oosterwijkseweg - Dorp - deel Koning Boudewijnlaan) en de aftakking langs de kleine dries naar Ven, in functie van het creëren van een aantrekkelijke dorpskern en het veilig inrichten van omliggend en doorgaand verkeer.*

*De kruispunten N152-Tramstraat, N152-Ven-Herentalseweg en het kruispunt N152-Bulestraat krijgen een nieuwe, veilige inrichting.*

*Het kruispunt Sint-Maartenstraat - Dorp (N152) - Bulestraat wordt daarbij grondig aangepakt. De rechtdoor beweging vanuit de Bulestraat (verbinding Sint-Maartenstraat - Bulestraat) wordt geschrapt; de verkeersstromen vanuit de Bulestraat worden omgeleid langs de Herentalseweg of de Tramstraat. Een linksafslaande beweging vanaf de N152 (vanuit Herentals) naar de Bulestraat wordt enkel nog mogelijk voor lijnbussen. Om linksafslaand verkeer van de N152 richting Bulestraat te verhinderen zullen de nodige verkeersborden voorzien worden, alsook de installatie twee ANPR-camera's. Hierdoor worden de mogelijke conflicten op dit kruispunt beperkt. Zowel het kruispunt aan de Tramstraat als Bulestraat worden lichtengeregeld. De optimale doorstroming van doorgaand verkeer langs de gewestweg wordt hier nagestreefd. In het ontwerp worden tevens de aanzetten naar de inrichting van de aansluitende gemeentewegen gemaakt.*

...”

De verzoekende partijen merken in hun uiteenzetting terecht op dat niet enkel de aanleg van een nieuwe weg onder rubriek 10 e) van bijlage III van het MER-besluit valt. De Raad dient echter samen met de verwerende en de tussenkomende partij vast te stellen dat de verzoekende partijen verkeerdelijk voorhouden dat iedere materiële wijziging onder rubriek 10 e) van bijlage III valt.

Uit de Europese Guidance ‘Interpretation of definitions of certain project categories of annex I and II of the EIA Directive’ en de ‘Handleiding aanleg van wegen’ van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie (Dienst Mer, 11 maart 2013), waar de in het geding zijnde partijen eveneens naar verwijzen, blijkt immers dat onder rubriek 10 e), ook “bepaalde projecten die geen nieuwe op zich staande constructie vormen, die toegevoegd zijn bij een reeds bestaande infrastructuur en/of die een nauwe functionele band hebben met een reeds bestaande constructie” vallen. Ook de verbreding, de verlegging en de verlenging van een bestaande weg kunnen dus onder rubriek 10 e) van bijlage III vallen.

Uit de omschrijving van de aanvraag blijkt dat de heraanleg van de N152 onder andere bestaat uit het wijzigen van de verkeerscirculatie, het omleiden van de verkeersstromen, het plaatsen van verkeerslichten, het plaatsen van bomen en het heraanleggen van voetpaden en fietspaden. De aanvraag heeft dan ook geen betrekking op het aanleggen van een nieuwe weg of op het verbreden, verleggen en/of verlenging van een bestaande weg. De Raad stelt vast dat de verzoekende partijen ten onrechte voorhouden dat de aanvraag onder rubriek 10 e) van bijlage III van het MER-besluit valt.

### 3.4

De Raad merkt op dat de tussenkomende partij, als adviesverlenende instantie in de bijzondere procedure, voorhoudt dat de vergunningsaanvraag wel screeningsplichtig is aangezien het aangevraagde project valt onder rubriek 13 van bijlage III van het MER-besluit.

De tussenkomende partij, die hier duidelijk niet de grieven van de verzoekende partijen steunen, maar wel het verweer van de verwerende partij kracht bijzet, voert ter zake een verschillend verweer dan de verwerende partij. Haar verweer is zelfs verschillend van het standpunt dat zij innam in het kader van het door haar verleende advies, waar zij aannam dat het aangevraagde onder rubriek 10 van bijlage III van het MER-besluit viel.

Ten overvloede merkt de Raad op dat de vergunningsaanvraag binnen rubriek 13 “van bijlage III van het MER-besluit valt. Deze rubriek luidt als volgt:

*“13. Wijziging of uitbreiding van projecten  
wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I, II of III waarvoor reeds een vergunning is afgegeven en die zijn of worden uitgevoerd (niet in bijlage I of II opgenomen wijziging of uitbreiding)”*

De ‘Handleiding aanleg van wegen’ van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie (Dienst Mer, 11 maart 2013), waarnaar partijen ook verwijzen, stelt omtrent deze rubriek het volgende:

*“Gezien in het kader van de project-m.e.r.-screening onder “weg” verstaan dient te worden “een openbare weg bestemd voor gemotoriseerd verkeer” valt elke vergunningsplichtige wijziging of uitbreiding van zo een weg mogelijk onder rubriek 13 van bijlage II/III, tenminste indien de **wijziging of uitbreiding betrekking heeft op “de openbare weg bestemd voor het gemotoriseerd verkeer”**. Enkel zulke wijzigingen of uitbreidingen kunnen leiden tot een **wijziging van de mobiliteit** (intensiteitsverhoging, verplaatsing van mobiliteit) op de weg.”*

De handleiding geeft als voorbeeld “de heraanleg en herprofilering van een weg die door een dorpskern loopt”.

De vergunningsaanvraag heeft betrekking op de wijziging van een openbare weg bestemd voor gemotoriseerd verkeer en kan leiden tot een wijziging van de mobiliteit.

De aanvraag heeft onder andere tot doel om de kern verkeersluwer te maken en zo de verblijfskwaliteit van de historische kern te verhogen. De bestreden vergunningsbeslissing heeft tot gevolg dat de rechtdoor-beweging vanuit de Bulestraat wordt geschrapt, waardoor de verkeersstromen omgeleid zullen worden langs de Herentalseweg of de Tramstraat. De historische kern zal enkel nog toegankelijk zijn voor bestemmingsverkeer.

Het loutere feit dat de tussenkomende partij de juiste kwalificatie van de aanvraag vooropstelt, kan evenwel niet leiden tot een vernietiging aangezien zij hiermee de grenzen van het debat heeft verlegd.

4.

De verzoekende partijen roepen tot slot in dat de MER-screeningsnota niet pas na het openbaar onderzoek aan het aanvraagdossier toegevoegd mocht worden. Zij stellen dat artikel 4.7.26, §4, 2° b) VCRO zich ertegen verzet dat na het openbaar onderzoek nog (essentiële) stukken aan het dossier worden toegevoegd door de gemeente. Daarenboven stellen zij dat het aanvraagdossier in de loop van de vergunningsprocedure niet meer essentieel gewijzigd mag worden.

#### 4.1

De partijen betwisten op zich niet dat er na het openbaar onderzoek nog een MER-screeningsnota aan het dossier is toegevoegd. De verwerende en de tussenkomende partij zijn echter van oordeel dat dit geen probleem is, gezien het openbaar onderzoek slechts facultatief was.

#### 4.2

Een project-MER-screeningsnota is, zoals ook blijkt uit de parlementaire voorbereiding van het decreet van 23 maart 2012 (Parl. St. VI. Parl., 2011-12, nr. 1463/1, 7), een gemotiveerde nota op basis waarvan de initiatiefnemer moet aantonen ofwel 1) dat er geen aanzienlijke milieueffecten verbonden zijn aan de uitvoering van zijn project, ofwel 2) dat er vroeger een project-MER goedgekeurd werd betreffende een project waarvan het voorgenomen initiatief een herhaling, voortzetting of alternatief is, en een nieuw project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of aanvullende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten. Het moet het bestuur toelaten om met kennis van zaken te beoordelen of de aanvraag al dan niet aanzienlijke milieueffecten voor mens en milieu genereert.

Artikel 7, 5° van het besluit van de Vlaamse regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning (hierna: Besluit Dossiersamenstelling) bepaalt:

“ ...

*Het dossier van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor de in artikel 6 bedoelde werken, bevat minstens de volgende stukken:*

...

*5° als de aanvraag onderworpen is aan een milieueffectrapportage, een van de volgende documenten:*

*a) een milieueffectrapport dat behandeld is conform de door de Vlaamse Regering vastgestelde regels en waarvan de inhoud beantwoordt aan de door de Vlaamse Regering ter zake gestelde eisen;*

*b) het verzoek tot ontheffing van de milieueffectrapportage, behandeld conform de vastgestelde regels, en vergezeld van de goedkeuring ervan;*

*c) een project-m.e.r.-screeningsnota, waarvan de inhoud beantwoordt aan de door de Vlaamse Regering ter zake gestelde eisen;*

...”

Op grond van het voorgaande kan niet ernstig worden betwist dat het initiële aanvraagdossier op grond van artikel 7, 5° van het Besluit Dossiersamenstelling minstens een MER-screeningsnota diende te bevatten.

Een project-MER-screeningsnota is in de regelgeving immers opgevat als een essentieel instrument voor een correcte inschatting van de aan een project mogelijk verbonden milieueffecten en de eventuele plicht tot het opstellen van een project-MER. De MER-screeningsnota dient deel uit te maken van het initiële aanvraagdossier.

Artikel 4.7.26/1 VCRO, zoals van toepassing ten tijde van het indienen van de aanvraag, bevestigt deze verplichting tot het voegen van de screeningsnota bij het indienen van de aanvraag:

*“§ 1. Als de vergunningsaanvraag een project-m.e.r.-screeningsnota als vermeld in artikel 4.3.3, § 2, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, omvat, onderzoekt het vergunningverlenende bestuursorgaan of zijn*

*gemachtigde, die nota en neemt een beslissing of er een milieueffectrapport over het project moet worden opgesteld.”*

Uit artikel 4.7.26/1 VCRO in samenlezing met artikel 7, 5° Besluit Dossiersamenstelling volgt dat de screeningsnota een onderdeel is van het onderzoek naar de volledigheid en ontvankelijkheid. De vergunningverlenende overheid zal de screeningsnota moeten onderzoeken en nagaan of er zich mogelijke (aanzienlijke) milieueffecten voordoen en slechts wanneer dit niet het geval is, te besluiten dat er geen project-MER moet worden opgemaakt.

Ongeacht de vraag of er voor het aangevraagde al dan niet een openbaar onderzoek diende georganiseerd te worden op grond van artikel 4.7.26, §4 VCRO (waar enkel sprake is van een openbaar onderzoek indien de aanvraag het voorwerp moet uitmaken van een MER) stelt de Raad vast dat de screeningsnota reeds bij het indienen van de aanvraag diende gevoegd te zijn. Het verweer dat de verwerende partij en de tussenkomende partij voeren over het ‘facultatief’ karakter van het georganiseerde openbaar onderzoek, doet hieraan geen afbreuk.

Meer zelfs, indien, zonder hiertoe verplicht te zijn, een openbaar onderzoek zou georganiseerd worden, is het de evidentie zelf dat de screeningsnota onderdeel dient uit te maken van dit openbaar onderzoek. Het staat immers vast dat, door de aanvulling van het dossier na het openbaar onderzoek, met een screeningsnota die eigenlijk reeds van bij aanvang bij het dossier had moeten gevoegd zijn, wordt het dossier aangevuld met essentiële stukken.

Vastgesteld zijnde dat ter zake toch een openbaar onderzoek werd georganiseerd, kan terecht door de verzoekende partijen gesteld worden dat hen een inspraakmogelijkheid werd ontnomen om bezwaren te formuleren in verband met de screeningsnota en dat de bestreden beslissing op onzorgvuldige wijze werd genomen.

5.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

## **B. Tweede middel**

### *Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partijen roepen de schending in van de artikelen 6, 1° en 7, 7° van het Besluit Dossiersamenstelling, van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna: Motiveringswet) en van het zorgvuldigheidsbeginsel als beginsel van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partijen stellen dat de bestreden beslissing ten onrechte voorhoudt dat er geen mobiliteitsstudie toegevoegd moet worden aan de aanvraag. Zij voeren aan dat de aanvraag werd ingediend voor “technische werken” in de zin van artikel 6 van het Besluit Dossiersamenstelling en dat hierbij een mobiliteitsstudie gevoegd dient te worden indien de drempelwaarde van 200 parkeerplaatsen wordt overschreden.

Volgens de verzoekende partijen heeft de aanvraag betrekking op de totale heraanleg van de parkeermogelijkheden in het centrum van Olen, waardoor de aanvraag betrekking heeft op 379 parkeerplaatsen. Zij zijn van oordeel dat de verwerende partij verkeerdelijk voorhoudt dat de eerste fase slechts betrekking heeft op 16 parkeerplaatsen aangezien dit het loutere gevolg is van de

eigen beslissing van de gemeente om het totaalproject onder te brengen in verschillende opeenvolgende fases en verschillende vergunningen.

Daarnaast merken de verzoekende partijen op dat de motivering in de bestreden beslissing kennelijk tegenstrijdig is aangezien enerzijds erkend wordt dat er in totaal 379 parkeerplaatsen voorzien zullen worden en anderzijds gesteld wordt dat de huidige aanvraag slechts 16 parkeerplaatsen betreft.

De verzoekende partijen voeren tot slot nog aan dat de verwerende partij in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel handelt door de volledige herinrichting van het dorpscentrum op te delen in verschillende vergunningsaanvragen om de plicht tot het opmaken van een mobiliteitsstudie te omzeilen.

2.

De verwerende partij wijst in haar antwoordnota op het feit dat zij in de bestreden beslissing reeds geantwoord heeft op het bezwaar hieromtrent. Zij is van oordeel dat de aanvraag slechts voorziet in 16 parkeerplaatsen aan de kleine Dries, terwijl daar voorheen 25 parkeerplaatsen waren en 2 parkeerplaatsen aan de Tramstraat.

Zij merkt nog op dat overeenkomstig de huidige situatie er 380 parkeerplaatsen zijn in en rondom het centrum van Olen en dat na de heraanleg van het centrum het aantal parkeerplaatsen stabiel blijft op 383 plaatsen. Volgens de verwerende partij overschrijdt de aanvraag dan ook geen drempelwaarden en is een mobiliteitsstudie dan ook niet vereist.

De verwerende partij betwist ook het belang van de verzoekende partijen bij dit middel, aangezien zij niet aantonen dat een wijziging van het aantal parkeerplaatsen hinder met zich zou kunnen meebrengen.

3.

De tussenkomen partij is het eens met de uiteenzetting van de verwerende partij en voegt toe dat het niet ter zake doet dat in de nota bij de aanvraag vermeldt staat dat in een voorafgaande studie 379 parkeerplaatsen onderzocht zijn. Immers geeft die nota de wijzigingen van de werken in een eerste fase weer ten aanzien van de geïnventariseerde parkeerplaatsen en heeft de huidige vergunningsaanvraag slechts betrekking op 16 parkeerplaatsen.

Ten overvloede merkt de tussenkomen partij nog op dat onjuistheden of onvolledigheden in het aanvraagdossier slechts kunnen leiden tot de vernietiging van de bestreden vergunningsbeslissing wanneer zij van die aard zijn dat de vergunningverlenende overheid hierdoor misleid en verhinderd werd om met kennis van zaken over het dossier te oordelen, hetgeen de verzoekende partijen niet aantonen.

Tot slot stelt zij dat geen enkele decretale of reglementaire bepaling de vergunningsaanvrager verbiedt om de herinrichting van een dorpscentrum of gemeentelijke infrastructuur gefaseerd uit te voeren en per fase een stedenbouwkundige vergunning aan te vragen, waardoor er geen sprake is van een schending van het zorgvuldigheidsbeginsel.

4.

De verzoekende partijen benadrukken in hun wederantwoordnota dat de aanvraag voor fase 1 van de herinrichting van het dorpscentrum niet los te koppelen valt van de volgende fasen van de herinrichting. Daarenboven wijzen zij er op dat uit de VCRO een verbod op het 'saucissoneren' of verkapt aanvragen van ruimtelijke projecten afgeleid kan worden. Gezien er door de totale

herinrichting van het dorpscentrum 379 parkeerplaatsen voorzien zullen worden, moet er volgens de verzoekende partijen overeenkomstig artikel 7, 7° van het Besluit Dossiersamenstelling een mobiliteitsstudie gevoegd worden bij het aanvraagdossier.

Inzake het verweer van de tussenkomende partij dat het ontbreken van de mobiliteitsstudie de vergunningverlenende overheid niet misleid of verhinderd heeft om te kunnen oordelen over de vergunningsaanvraag, antwoorden de verzoekende partijen dat de tussenkomende partij niet in de plaats van de vergunningverlenende overheid kan oordelen over het belang en het resultaat van een studie die er niet is geweest.

Tot slot stellen de verzoekende partijen dat zij wel degelijk belang hebben bij het middel aangezien zij vrezen voor een toenemende parkeerdruk op de omliggende straten. Daarenboven stelt de tweede verzoekende partij dat zij vreest dat derden gebruiken zullen maken van de parkeerplaatsen voor de apotheek.

5.

De verwerende partij merkt in haar laatste nota op dat de verzoekende partijen in hun wederantwoordnota voor het eerst spreken over 'saucissoneren' van een ruimtelijk project en dat ook bij deelprojecten kritiek geuit zou kunnen worden op de realisatie van het gehele project. De verwerende partij stelt dat zelfs het totale project niet voorziet in bijkomende of een wijzing van het aantal parkeerplaatsen waardoor het aantal van 200 parkeerplaatsen of een veelvoud ervan wordt overschreden.

6.

De tussenkomende partij voegt nog toe dat het middel onontvankelijk is in de mate dat de verzoekende partijen pas in hun wederantwoordnota voorhouden dat het vanuit het oogpunt van de goede ruimtelijke ordening verboden is om een project op te delen in meerdere deelprojecten en vergunningsaanvragen aangezien zij hiermee een nieuwe grondslag aan hun middel geven.

Bovendien meent zij dat de visie van de verzoekende partijen ook inhoudelijk niet gevolgd kan worden, aangezien het niet verboden is voor de aanvrager van een stedenbouwkundige vergunning om een bepaald project op te splitsen in meerdere deelprojecten.

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

De verzoekende partijen roepen in essentie een schending in van artikel 7, 7° van het Besluit Dossiersamenstelling doordat er geen mobiliteitsstudie bij de aanvraag is gevoegd.

In zoverre de verzoekende partij het tweede middel in de wederantwoordnota uitbreiden door te stellen dat het opdelen van een project in meerdere deelprojecten en vergunningsaanvragen strijdig is met de goede ruimtelijke ordening, dient de Raad vast te stellen dat het middel in die zin onontvankelijk is aangezien zij hiermee een totaal andere wending aan hun middel geven.

2.

De verwerende partij betwist het belang van de verzoekende partijen doordat zij niet zouden aantonen dat een wijziging van het aantal parkeerplaatsen voor hen hinder met zich zou meebrengen.

De verzoekende partijen zullen belang hebben bij het middel indien de aangevoerde onwettigheid haar heeft benadeeld en de gebeurlijke vernietiging op grond van de vermeende onwettigheid haar een direct en persoonlijk voordeel verschaft.

De Raad stelt vast dat bezwaarlijk voorgehouden kan worden dat de verzoekende partijen geen belang zouden hebben bij een middel dat de bestreden vergunningsbeslissing wenst te vernietigen omwille van het ontbreken van een mobiliteitsstudie bij de aanvraag die betrekking heeft op de eerste fase van het heraanleggen van het dorpscentrum, gelet op het gegeven dat beide verzoekende partijen wonen en/of werken in Olen centrum.

3.

De bestreden beslissing heeft betrekking op een stedenbouwkundige vergunning voor “technische werken” in de zin van artikel 6 van het Besluit Dossiersamenstelling. In artikel 7 van dit besluit worden de vereiste stukken opgesomd die bij het aanvraagdossier moeten worden gevoegd. De verzoekende partijen zijn van oordeel dat overeenkomstig artikel 7, 7° van het Besluit Dossiersamenstelling, een mobiliteitsstudie bij de aanvraag gevoegd dient te worden.

Artikel 7, 7 van het Besluit Dossiersamenstelling luidt als volgt:

“ ...

*Art. 7. Het dossier van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor de in artikel 6 bedoelde werken, bevat minstens de volgende stukken:*

...

*7° Een mobiliteitsstudie met de gegevens, vermeld in bijlage IV, die bij dit besluit is gevoegd, als de aanvraag betrekking heeft op het aanleggen van ten minste 200 parkeerplaatsen, of het wijzigen van een bestaande parkeergelegenheid telkens het aantal parkeerplaatsen door de wijziging de drempel van 200 parkeerplaatsen of een veelvoud ervan overschrijdt.*

... ”

Uit geciteerde bepaling blijkt dat voor uitbreidingen op bestaande projecten een mobiliteitsstudie opgemaakt moet worden wanneer de grenswaarde van 200 parkeerplaatsen wordt overschreden.

De Raad stelt vast dat de huidige vergunningsaanvraag slechts betrekking heeft op 16 parkeerplaatsen, waardoor die grenswaarde niet wordt overschreden. De huidige vergunningsaanvraag maakt echter deel uit van een totaalproject van de heraanleg van Olen centrum. Uit de bestreden beslissing en uit de stukken van het dossier blijkt dat die heraanleg het aantal parkeerplaatsen zal doen stijgen van 380 naar 383. De Raad stelt vast dat ook hier geen (nieuwe) grens van 200 of een veelvoud hiervan, wordt overschreden. Er diende dan ook voor het project geen mobiliteitsstudie opgemaakt te worden.

De Raad merkt ten overvloede op dat de verzoekende partijen niet gevolgd kunnen worden wanneer zij aanvoeren dat de verwerende partij onzorgvuldig handelde door het project op te splitsen in meerdere vergunningsaanvragen om zo de plicht tot het opmaken van een mobiliteitsstudie te omzeilen. Het staat de aanvrager van de vergunning immers vrij om een project op te splitsen in meerdere vergunningsaanvragen. Gelet op voorgaande vaststellingen diende er geen mobiliteitsstudie opgemaakt te worden.

Het middel wordt verworpen.



### C. Derde middel

#### *Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partijen roepen in dit middel de schending in van artikel 4.3.3 VCRO, van artikel 28, eerste lid van de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen (hierna: Buurtwegenwet) en van artikel 1, §1 van het besluit van de Vlaamse regering van 20 juni 2014 tot vaststelling van nadere regels voor de organisatie van het openbaar onderzoek inzake buurtwegen.

De verzoekende partijen houden voor dat de bestreden beslissing voorziet in de afschaffing van een buurtweg, namelijk de 'doorsteek' via de Sint-Maartensstraat naar de Bulestraat, terwijl die afschaffing in strijd met artikel 28 van de buurtwegenwet niet voorafgegaan is door een openbaar onderzoek. Zij merken op dat het gedeelte van de Sint-Maartensstraat dat men wenst af te sluiten, opgenomen is in de Atlas der Buurtwegen en ingedeeld is als buurtweg nummer 10.

De verzoekende partijen menen dat het gaat om een *de facto* afschaffing aangezien uit het inrichtingsplan blijkt dat noch het fietspad, noch het voetpad aansluiten op de bedding van de buurtweg en er voorzien wordt in de aanplanting van een groenstrook met een nieuwe linde pal op de wegbedding van de buurtweg. Ter hoogte van de voorziene groenstrook is de buurtweg volgens de verzoekende partijen afgeschaft voor alle verkeer, zowel voor gemotoriseerd verkeer als voor fietsers en voetgangers.

2.

De verwerende partij wijst erop dat het middel van de verzoekende partijen reeds beantwoord is in de bestreden beslissing bij de weerlegging van het bezwaar hierover. Zij stelt dat de verzoekende partijen ten onrechte voorhouden dat het fietspad en het voetpad niet zouden aansluiten op de bedding van de buurtweg. Het ontwerpplan voorziet volgens de verwerende partij immers in een fietspad gescheiden van de rijweg door lindebomen en een overweg voor fietsers en voetgangers. De Sint-Maartenstraat blijft ook voor het bestemmingsverkeer toegankelijk via de Tramstraat.

De verwerende partij wijst ten overvloede nog op het gegeven dat de werken voorzien in de heraanleg van de gewestweg N152 door de herinrichting van die gewestweg en haar kruispunten. Zij wijst op de interceptietheorie die inhoudt dat wanneer een gemeenteweg gekruist wordt door een nieuwe rijksweg of gewestweg die wordt aangelegd, de gemeenteweg haar oorspronkelijke aard en maakt hij deel uit van de gewestweg waarin hij voortaan wordt opgenomen.

3.

Volgens de tussenkomende partij gaat het ter zake niet om een afschaffing of wijziging van de buurtweg nummer 10. Het gaat uitsluitend om een wijziging van de bestaande verkeerssituatie door het schrappen van de rechtdoorbeweging vanuit de Bulestraat naar de Sint-Maartenstraat en het niet meer toegankelijk zijn voor het gemotoriseerde verkeer komende van de N152.

Zij merkt op dat de weg nog steeds tot het openbaar domein blijft behoren, toegankelijk blijft voor fietsers en voetgangers en daarenboven toegankelijk blijft voor het bestemmingsverkeer komende vanuit de Tramstraat en de gemeentewegen rond het plein. De tussenkomende partij stelt dat de verwerende partij dit ook uiteenzet in de bestreden beslissing bij de weerlegging van het bezwaar hierover.

De tussenkomende partij beroept zich ondergeschikt eveneens op de interceptieleeër. Zij wijst op het feit dat de buurtweg doorkruist wordt door de N152 en hierdoor zijn oorspronkelijke aard derhalve verloren gaat en integrerend deel is gaan uitmaken van de gewestweg.

4.

De verzoekende partijen stellen in hun wederantwoordnota dat de interceptietheorie niet gebruikt kan worden om de Buurtwegenwet te omzeilen.

5.

De verwerende en de tussenkomende partij voegen niets toe in de laatste nota, respectievelijk laatste schriftelijke uiteenzetting.

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

De verzoekende partijen voeren in essentie aan dat de aanvraag strijdig is met artikel 28 van de buurtwegenwet doordat er voorzien wordt in het afschaffen van een buurtweg zonder dat er voorafgaand een openbaar onderzoek heeft plaatsgevonden en zonder dat de geëigende procedure werd gevolgd.

2.

Artikel 28, lid 1 van de buurtwegenwet luidt als volgt:

“ ...

*Het voornemen tot opening, afschaffing, wijziging of verlegging van een buurtweg wordt onderworpen aan een openbaar onderzoek. Met behoud van de toepassing van artikel 27, eerste lid, stelt de gemeenteraad hiertoe een ontwerp van rooilijnplan vast dat onderworpen wordt aan onderstaande procedure, behoudens in het geval van een afschaffing.*

... ”

De bestreden beslissing stelt hierover, in antwoord op het gelijkaardig ingediend bezwaar:

“ ...

*De doorsteek van Bulestraat naar Sint-Maartenstraat is een openbare weg. Deze weg is geklasseerd in de Atlas van de Buurtwegen als chemin n°10. Deze “chemin” verbindt het dorpscentrum met het gehucht Meren. Het afschaffen van de doorsteek, zoals beschreven in het bezwaar, is hier verkeerd verwoord. Het is de rechtdoor-beweging van de Bulestraat die wordt geschrapt voor het gemotoriseerde verkeer. Vanuit Bulestraat is deze enkel toegankelijk voor fietsers en voetgangers. De weg blijft openbaar domein en wordt niet afgeschaft. Uitsluitend de verkeerscirculatie voor gemotoriseerd verkeer wijzigt. De rijweg blijft toegankelijk voor fietsers en voetgangers. De wet op de buurtwegen wordt niet geschonden.*

... ”

De verzoekende partijen brengen tegen deze beoordeling in dat het wel degelijk gaat om de afschaffing van de ‘doorsteek’ via de Sint-Maartensstraat naar de Bulestraat. Zij stellen dat zowel het fietspad als het voetpad niet aansluiten op de bedding van de weg en dat er daarnaast voorzien wordt in de aanplanting van een groenstrook met een nieuwe linde pal op de wegbedding van de buurtweg. Zij voeren nog aan dat door de aanplanting van de groenstrook en de lindenbomen, de buurtweg afgeschaft zal worden voor alle verkeer, zowel voor gemotoriseerd verkeer als voor fietsers en voetgangers.

Uit de stukken van het dossier en uit de geciteerde overwegingen, stelt de Raad vast dat de verzoekende partijen verkeerdelijk voorhouden dat de buurtweg *de facto* afgeschaft zal worden ingevolge de bestreden beslissing. Immers blijft de buurtweg behoren tot het openbaar domein en wordt voor gemotoriseerd verkeer enkel de rechtdoor-beweging van de Bulestraat naar de Sint-Maartenstraat afgeschaft, waarbij er voorzien wordt in de aanleg van een groenstrook en lindebomen. De weg blijft derhalve nog steeds toegankelijk voor bestemmingsverkeer. Daarenboven blijft de buurtweg in beide richtingen toegankelijk voor fietsers en voetgangers. De verzoekende partijen voeren ten onrechte aan dat dit niet het geval zou zijn ter hoogte van de voorziene groenstrook en lindebomen.

De verzoekende partijen kunnen dan ook niet voorhouden dat het gaat om een afschaffing of een wijziging van het tracé van de buurtweg. Ingevolge de bestreden beslissing zal de buurtweg immers blijven bestaan en vindt er louter een wijziging in de verkeerscirculatie plaats. Er diende dan ook geen openbaar onderzoek gehouden te worden.

Het middel wordt verworpen.

## **BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN**

1. Het verzoek tot tussenkomst van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente OLEN is ontvankelijk.
2. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 28 augustus 2015, waarbij aan de nv Aquafin de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor de heraanleg van de gewestweg N152 en aanleg van gescheiden riolering met infiltratie naar het VEN op de percelen gelegen te 2250 Olen, Bulestraat/dorp/Koning Boudewijnlaan/ Sint-Maartenstraat/Ven en met als kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie G, nummers 208/3, 208A/2, 234B, 237B + openbaar domein.
3. De Raad beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over de aanvraag van de nv Aquafin en dit binnen een termijn van vijf maanden te rekenen vanaf de dag na de dag van de betekening van dit arrest.
4. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 550 euro, ten laste van de verwerende partij
5. De Raad legt de kosten van de tussenkomst, bepaald op 100 euro, ten laste van de tussenkomende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 22 augustus 2017 door de tweede kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de tweede kamer,

Bart VOETS

Hilde LIEVENS