

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 21 maart 2017 met nummer RvVb/S/1617/0690
in de zaak met rolnummer 1516/RvVb/0554/S

| | |
|------------------------|--|
| Verzoekende partijen | 1. de heer Peter FORCEVILLE 2. de heer Andy DE JONG vertegenwoordigd door advocaten Stijn VERBIST en Pieter THOMAES met woonplaatskeuze op het kantoor te 2000 Antwerpen, Graaf van Hoornestraat 51 |
| Verwerende partij | DE GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR van het agentschap RUIMTE VLAANDEREN, afdeling Vlaams-Brabant vertegenwoordigd door advocaat Michel VAN DIEVOET met woonplaatskeuze op het kantoor te 1000 Brussel, Wolstraat 56 |
| Tussenkomenende partij | de nv WATERWEGEN EN ZEEKANAAL vertegenwoordigd door advocaten Sven VERNAILLEN en Joris GEENS met woonplaatskeuze op het kantoor te 2018 Antwerpen, Mechelsesteenweg 27 |

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 29 september 2016 de schorsing van de tenuitvoerlegging van de beslissing van de verwerende partij van 10 maart 2016.

De verwerende partij heeft aan de tussenkomenende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend voor het bouwen van een beweegbare brug over het kanaal Leuven-Dijle ten behoeve van het gemotoriseerd verkeer op de percelen gelegen te 3150 Haacht, Kruineikestraat, met als kadastrale omschrijving afdeling 2, sectie A en sectie B (zn).

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkomenende partij verzoekt met een aangetekende brief van 8 december 2016 om in de procedure tot schorsing tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkomenende partij met een beschikking van 26 januari 2017 toe in de debatten.

De verwerende partij dient een nota betreffende de vordering tot schorsing en het administratief dossier in. De argumentatie van de tussenkomenende partij betreffende de vordering tot schorsing is vervat in haar verzoekschrift tot tussenkomst.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot schorsing op de openbare zitting van 21 februari 2017.

Advocaat Joris CLAES *loco* advocaten Stijn VERBIST en Pieter THOMAES voert het woord voor de verzoekende partijen. Advocaat Filip VAN DIEVOET *loco* advocaat Michel VAN DIEVOET het woord voor de verwerende partij. Advocaat Annelies GEERTS *loco* Sven VERNAILLEN en Joris GEENS voert het woord voor de tussenkomende partij.

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

Het dossier kent een voorgeschiedenis.

1.

De tussenkomende partij dient op 10 mei 2013 bij de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “de bouw van een beweegbare brug over het kanaal Leuven-Dijle ten behoeve van gemotoriseerd verkeer” op de percelen gelegen te 3150 Haacht, Kruineikestraat, met als kadastrale omschrijving afdeling 2, sectie A en sectie B (zn).

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Leuven’, vastgesteld met koninklijk besluit van 7 april 1977, in gebied voor bestaande waterwegen.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 20 augustus 2013 tot en met 18 september 2013, dient de eerste verzoekende partij een bezwaarschrift in.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Haacht brengt op 18 september 2013 een gunstig advies uit.

De verwerende partij verleent op 29 november 2013 een stedenbouwkundige vergunning. De verwerende partij beslist:

“ ...

HET OPENBAAR ONDERZOEK

...

Bespreking van het bezwaar:

Het betreft aanpassingswerken aan of in de buurt van een bestaande brug voor het kanaal dat beheerd wordt door nv. Waterwegen en Zeekanaal; deze werken staan dan ook rechtstreeks in relatie tot het beheer en zijn de bevoegdheid van de kanaalbeheerder; ook voor watergebonden activiteiten kan een ontsluitingsweg noodzakelijk zijn; de watergebondenheid is belangrijk maar kan nooit volledig gerealiseerd worden zonder ontsluitingsmogelijkheden voor gemotoriseerd verkeer.

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan werd bij besluit van 20 september 2012 door de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant definitief goedgekeurd.

Een gemeentelijk of ander RUP is niet noodzakelijk voor deze werken; het betreft hier kleine wijzigingen ten opzichte van de bestaande bestemmingen waarbij in deze stedenbouwkundige vergunning wordt gebruik gemaakt van het uitvoeringsbesluit inzake de “werken van

algemeen belang" (zie hoger) om in (zeer) beperkte mate af te wijken van de voorziene bestemming(en) om redenen van openbaar nut.

De voorgestelde werken worden uitgevoerd binnen het bestaande, gemeentelijke openbaar domein en/of op gronden die eigendom zijn van Waterwegen en Zeekanaal N.V.. De herinrichting van de bestaande openbare wegenis aan de waterweg, gebaseerd op hedendaagse inzichten inzake verkeersdoorstroming en –veiligheid, brengt de goede ruimtelijke ordening van de plaats zeker niet in het gedrang. De beslissing van de gemeenteraad van 24 september 2012 betreffende het gewijzigde tracé van de Zuidwijk/Kruineikenstraat geldt hier als voorafgaande beslissing van de gemeenteraad.

Inzake de ontsluiting en het alternatievenonderzoek daaromtrent werden meerdere alternatieven onderzocht in een werkgroep onder leiding van de provincie Vlaams-Brabant. In opdracht van de provincie Vlaams-Brabant voerde de nv. Waterwegen en Zeekanaal verder onderzoek uit naar die ontsluitingsalternatieven en onderzocht daarbij ook de impact op de mobiliteit. In het verslag van het overleg van 29 maart 2010 opgemaakt door de provincie Vlaams-Brabant wordt definitief gekozen voor een ontdubbelde Kruineikenbrug. Deze tweede brug maakt het mogelijk om de verkeersknoop op te lossen aan de huidige Kruineikenbrug waar nu het fietsverkeer nog onbeschermd in interactie komt met vrachtverkeer en autoverkeer.

De impact op de omgeving voor deze specifieke aanvraag is beperkt omdat het hier aanpassingswerken aan een bestaande brug en in de buurt van deze brug betreft met de aanleg van een verkeersknooppunt en fietstunnels. De werken wensen de situatie voor de fietsers opmerkelijk te verbeteren; de impact op de omgeving is dan ook te verantwoorden vanuit de wens om een verbeterde mobiliteitssituatie voor de zwakke weggebruiker te creëren. Het onderzoek naar de ontsluitingsalternatieven werd geleid door de provincie Vlaams-Brabant. Deze aanvraag is ook niet in strijd met het provinciaal ruimtelijk structuurplan. Het streefdoel is het om bestaande bedrijvenczones te optimaliseren, maar ook nieuwe bedrijventerreinen kunnen ontwikkeld worden. deze werken kaderen zowel in de optimalisering van de ontsluiting van een bestaande bedrijvenczone en hebben daarbij het doel de verkeersveiligheid voor vooral fietsers sterk te verbeteren.

Ten slotte bevat het bezwaarschrift ook een verwijzing naar een project of procedure inzake een afvalenergiecentrale te Haacht. Dit dossier staat niet in relatie tot deze aanpassingswerken aan een bestaande brug over het kanaal ter hoogte van Tildonk en omgevingswerken aan het kanaal. Deze aanvraag wil voor de bestaande verkeersknoop met conflicten tussen voornamelijk bestaand vrachtwagenverkeer en fietsers een oplossing bieden.

...

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

Deze beoordeling - als uitvoering van art. 1.1.4 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling en met oog voor de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen - houdt rekening met de volgende criteria als uitvoering van art. 4.3.1. van de codex:

- de functionele inpasbaarheid is optimaal vermits het hier gaat over een nieuwe brug over het kanaal in relatie tot het functioneren van het kanaal en haar randactiviteiten. Deze nieuwe brug is onderdeel van een ruimere visie om de verkeersknoop die nu heerst op deze site te helpen ontwarren. Daarbij is het belangrijkste doel het verhogen van de verkeersveiligheid van de talrijke voetgangers en vooral fietsers die voornamelijk scholieren betreft van de nabijgelegen scholen.
- daarbij worden in functie van de ontsluiting van de bestaande industriegebieden de verkeersstromen gescheiden zodat voor de talrijke fietsers hier een veilig en volledig gescheiden parcours ontstaat. De mobiliteitsimpact is dan ook gunstig.

- de schaal is aangepast aan de omgeving vermits het hier een nieuwe beweegbare brug betreft in de onmiddellijke nabijheid van een reeds bestaande beweeglijke brug over het kanaal.
 - Visueel-vormelijke elementen zijn door deze aanleg van een nieuwe brug in overeenstemming met de onmiddellijke omgeving van het kanaal. De aanleg stemt overeen met de doelstellingen en vorm van het kanaal.
 - cultuurhistorische aspecten kunnen eventueel worden gedetecteerd en zijn onderworpen aan de vondstmeldingsplicht.
 - het bodemreliëf wordt in deze aanvraag niet fundamenteel gewijzigd.
 - hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen: voorliggend project wenst op de eerste plaats de veiligheid voor de fietsers (en voetgangers) sterk te verbeteren.
- ...

2.

Onder meer de verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 17 januari 2014 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de vergunningsbeslissing van 29 november 2013.

Met een arrest nr. S/2014/0131 van 23 september 2014 wordt de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing verworpen.

Met een arrest nr. RvVb/A/1516/0167 van 27 oktober 2015 vernietigt de Raad de vergunningsbeslissing van 29 november 2013 en beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over de aanvraag van de tussenkomen partij binnen een vervalt termijn van vier maanden te rekenen vanaf de betekening van het arrest.

3.

Naar aanleiding van voormeld vernietigingsarrest verleent de verwerende partij op 10 maart 2016 een nieuwe stedenbouwkundige vergunning. De verwerende partij beslist:

“ ...

Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag
Het gewestplan LEUVEN (KB 07/04/1977) is van toepassing.

Overeenstemming met dit plan

De aanvraag is principieel in overeenstemming met de geldende voorschriften; de realisatie van een brug over het kanaal 'behoort tot de doelstellingen van het gebied en zijn er dan ook volledig mee in overeenstemming.

Herneming van de vergunningsprocedure vanaf de door de Raad voor Vergunningsbetwistingen vastgestelde fout

De beslissing tot stedenbouwkundige vergunning van 29/11/2013 werd vernietigd bij arrest nr. RvVb/A/1516/0167 van de Raad voor Vergunningsbetwistingen dd. 27 oktober 2015 en de stedenbouwkundig ambtenaar werd bevolen om een nieuwe beslissing omtrent de aanvraag te nemen binnen een vervalt termijn van vier maanden na datum van betekening van het arrest op 13/11/2015). Door de Raad voor Vergunningsbetwistingen wordt enerzijds het tweede middel gegrond geacht om dat er in de vergunningsbeslissing zelf geen-enkele overweging is opgenomen waarom het aangevraagde project al dan niet MER-plichtig is; hierover moet uitdrukkelijk een overweging opgenomen worden in de vergunningsbeslissing; anderzijds het vierde middel omdat er een schending is van artikel 2 en 45 van het Gemeentedecreet, vermits de beweegbare brug moet aanzien worden als een nieuwe wegnis en er geen

voorafgaande beslissing is van de gemeenteraad omtrent die wegenis in het kader van de zaak der wegen.

Om hieraan tegemoet gekomen wordt in deze stedenbouwkundige vergunning enerzijds de motivering inzake de mer-screening en anderzijds de beslissing van de gemeenteraad aangaande de "zaak der wegen" toegevoegd.

Een vernietiging van de beslissing heeft als gevolg dat de procedure moet hernomen worden vanaf het ogenblik waar de fout door de Raad voor Vergunningsbetwistingen is vastgesteld. Hier had de fout geen betrekking op het openbaar onderzoek zelf, noch de voorgaande procedure. Om die redenen is het dan ook niet nodig om deze stappen opnieuw te doorlopen.

...

GEMEENTERAADSBSLISSING INZAKE "ZAAK DER WEGEN"

Op 9 februari 2016 werd de beslissing van de gemeenteraad van de gemeente Haacht ontvangen aangaande het "tracé van de weg" in het kader van voorliggende stedenbouwkundige vergunningsaanvraag. Het besluit van de gemeenteraad dd. 25/01/2016 keurt het tracé van de nieuwe gemeenteweg over de tweede Kruineikenbrug als verbinding tussen de Kruineikenstraat en de Zuidelijk goed. In voorliggend project zijn geen bestaande of nieuwe rooilijnen betrokken.

Een bijkomend openbaar onderzoek werd gehouden van 1 december 2015 tot en met 30 december 2015.

...

NATUURTOETSING: PASSENDE BEOORDELING — ONTHEFFINGSBESLUIT — PROJECT-MER-SCREENING

Op 24 juni 2013 werd door de aanvrager de project-MER-screeningsnota nagestuurd naar onze administratie, in het kader van de vervollediging van het dossier.

De project-MER-screeningsnota benadrukt dat voor potentiële effecten op het watersysteem, de geplande verharde oppervlakten of overdekte constructies met afvoer van hemelwater geen aanzienlijke effecten op het watersysteem te verwachten is. Het brugdek is een feitelijke overkapping van het kanaal; het regenwater dat op het brugdek valt, komt terug in het kanaal terecht zodat er geen wezenlijk verschil is.

De nota benadrukt eveneens dat het gemotoriseerd verkeer na de bouw de nieuwe brug zal gebruiken in plaats van de huidige brug; de nieuwe brug ligt op ongeveer dezelfde locatie als de vroegere (en inmiddels afgebroken) beweerbare klapbrug. Eventuele geluidshinder afkomstig van de werf is van tijdelijke aard. Na de bouw is er geen geluidsemmissie meer. De effecten op de gezondheid door de emissies of andere hinder in gebieden met kwetsbare functies zijn dan ook niet aanzienlijk.

Op basis van de ontvangen project-MER-screeningsnota kan besloten worden dat het voorliggend project niet noopt tot de opmaak van een project-MER. Uit de project-MER-screeningsnota kan immers besloten worden dat er geen significante negatieve milieueffecten te verwachten zijn veroorzaakt door het nieuwe project.

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

Deze beoordeling — als uitvoering van art. 1.1.4 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling en met oog voor de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen - houdt rekening met de volgende criteria als uitvoering van art. 4.3.1. van de codex:

- de functionele inpasbaarheid is optimaal vermits het hier gaat over een nieuwe brug over het kanaal in relatie tot het functioneren van het kanaal en haar randactiviteiten. Deze nieuwe brug is onderdeel van een ruimere visie om de verkeersknoop die nu heerst op deze site te helpen ontwarren. Daarbij is het belangrijkste doel het verhogen van de verkeersveiligheid van de talrijke voetgangers en vooral fietsers die voornamelijk scholieren betreft van de nabijgelegen scholen.

- Daarbij worden in functie van de ontsluiting van de bestaande industriegebieden de verkeersstromen gescheiden zodat voor de talrijke fietsers hier een veilig en volledig gescheiden parcours ontstaat. De mobiliteitsimpact is dan ook gunstig.
 - De schaal is aangepast aan de omgeving vermits het hier een nieuwe beweegbare brug betreft in de onmiddellijke nabijheid van een reeds bestaande beweeglijke brug over het kanaal. - visueel-vormelijke elementen zijn door deze aanleg van een nieuwe brug in overeenstemming met de onmiddellijke omgeving van het kanaal. De aanleg stemt overeen met de doelstellingen en vorm van het kanaal.
 - Visueel-vormelijke elementen zijn door deze aanleg van een nieuwe brug in overeenstemming met de onmiddellijke omgeving van het kanaal. De aanleg stemt overeen met de doelstellingen en vorm van het kanaal.
 - Cultuurhistorische aspecten kunnen eventueel worden gedetecteerd en zijn onderworpen aan de vondstmeldingsplicht.
 - Het bodemreliëf wordt in deze aanvraag niet fundamenteel gewijzigd.
 - Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen: voorliggend project wenst op de eerste plaats de veiligheid voor de fietsers (en voetgangers) sterk te verbeteren.
- ...

Dit is de bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST

Uit het dossier blijkt dat het verzoek tot tussenkomst tijdig en regelmatig is ingesteld.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

A. Ontvankelijkheid wat betreft het belang van de verzoekende partijen

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen verwijzen voor hun belang in de eerste plaats naar het arrest nr. RvVb/A/1516/0167 van 27 oktober 2015 waarmee de eerder verleende stedenbouwkundige vergunning voor de bouw van de brug werd vernietigd en waarin het belang van verzoekende partijen reeds werd aanvaard.

De verzoekende partijen stellen dat zij zware hinder en nadelen zullen ondervinden van de voorgestelde ontsluiting van de bedrijvenszone Hambos en meer bepaald van de brug die het voorwerp uitmaakt van de bestreden beslissing. De ontsluiting van de bedrijvenszone zal gebeuren via een nieuw aan te leggen route die op enkele tientallen meters komt van de woning van verzoekende partijen. Ze zetten uiteen dat ze wonen in de onmiddellijke omgeving van de locatie van de nieuwe brug, in een omgeving bestaande uit een rustige residentiële woonbuurt waarin vele jonge gezinnen gehuisvest zijn en een onbebouwd park- en agrarisch gebied. Ze menen dat de nieuwe verkeersstromen veelal zullen bestaan uit zwaar vrachtvervoer en dat ze te lijden zullen hebben onder ernstige geluids- en geurhinder van het gedeeltelijk zware vrachtverkeer op enkele meters van hun woning en langs hun tuinen. Ook zullen zij ernstige hinder ondervinden van de trillingen die het zware vrachtverkeer met zich meebrengt. Door de ontsluiting op de voorgestelde manier te organiseren, moedigt men het verkeer in de gehele streek nog meer aan langs deze nieuwe brug te rijden. De nieuwe brug zal niet enkel het

bestaande (vracht)verkeer ontvangen, het zal onvermijdelijk ook bijkomend vrachtverkeer ontvangen van bedrijventoneel Hambos die hierdoor nog met 10 ha kan uitbreiden en van (vracht)verkeer uit de ruime omgeving dat een nieuwe en efficiënte ontsluitingsweg vindt naar het hogere verkeernetwerk. De verzoekende partijen vrezen een onaanvaardbare verkeersdrukke en verkeershinder, die op zijn beurt leidt tot zeer onveilige verkeerssituaties, nu er talrijke fietsers en jonge kinderen op heden gebruik maken van deze straten waardoor al het vrachtvervoer zal worden geperst.

De verzoekende partijen besluiten dat de aanleg van een nieuwe brug en de omvorming van het jaagpad tot een ontsluitingsweg voor vrachtverkeer een volstrekt onaanvaardbare inbreuk uitmaakt op hun rustig woongenot door de exponentiële toename - vlakbij de woningen van verzoekende partijen - van bijkomende verkeers- en geluidshinder.

Bovendien voeren ze een financieel nadeel aan, meer bepaald vrezen ze dat de waarde van hun huizen aanzienlijk daalt omdat de ligging nu zeer kalm en residentieel is en hun woningen in de toekomst nabij een drukke verkeersas zullen liggen. Tot slot voeren ze ook privacyhinder aan door de inkijk die door het verkeer kan worden genomen op hun percelen en in hun huizen.

2.

De tussenkomende partij betwist de ontvankelijkheid van de vordering en stelt dat het loutere nabuurschap niet volstaat om het belang te weerhouden. De verzoekende partijen moeten het mogelijk bestaan van de hinderaspecten en de nadelen voldoende waarschijnlijk maken, alsook de aard en de omvang ervan voldoende concreet omschrijven en tegelijk aantonen dat er een rechtsreeks of onrechtstreeks causaal verband kan bestaan tussen de uitvoering of de realisatie van de vergunningsbeslissing en de hinder of nadelen die zij zullen ondervinden. Dit doen de verzoekende partijen hoegenaamd niet volgens de tussenkomende partij.

De verzoekende partijen stellen dat ze geluids-, geur- en trillinghinder zullen lijden, doch brengen geen enkel stuk bij waarmee zij hun stelling aantonen, minstens aannemelijk maken. Eenzelfde vaststelling moet worden gedaan voor wat betreft de vermeende verkeersdrukke en verkeershinder. De band met de bestreden beslissing is hierdoor aldus geenszins aangetoond, zelfs niet het minst aannemelijk gemaakt.

Ook verwijzen de verzoekende partijen op algemene wijze naar een verstoring van het woongenot, een toegenomen privacyhinder, visuele hinder en een financieel nadeel, opnieuw zonder ook maar enige concrete duiding of bewijsvoering bij te brengen.

De tussenkomende partij merkt bovendien op dat de loutere aanwezigheid van de brug trouwens onmogelijk een aantasting van het woonklimaat met zich kan brengen. Er is immers nog geen ontsluiting voorzien langs de N26. Zolang dit niet het geval is, kan er dus hoegenaamd geen verkeer langs het nieuwe tracé naar de N26 rijden. Ook van vermeende visuele hinder kan geen sprake zijn gezien de brug een beweegbare gelijkgrondse brug is.

Beoordeling door de Raad

1.

Artikel 4.8.11, §1, 3° VCRO bepaalt dat elke natuurlijke persoon of rechtspersoon over het rechtens vereiste belang beschikt in zover deze rechtstreeks of onrechtstreeks hinder of nadelen ondervindt als gevolg van de bestreden vergunningsbeslissing.

Hiertoe is niet vereist dat deze hinder of nadelen vaststaan, maar minstens is vereist dat de verzoekende partijen redelijkerwijze aannemelijk maken dat er een zeker risico op de aangevoerde hinder en nadelen bestaat, de aard en de omvang ervan voldoende concreet omschrijven en aantonen dat er een rechtstreeks of onrechtstreeks causaal verband kan bestaan tussen de uitvoering of de realisatie van de vergunningsbeslissing en de hinder of nadelen die zij ondervinden of kunnen ondervinden.

2.

De verzoekende partijen zetten in hun verzoekschrift uiteen dat zij als gevolg van de bestreden beslissing een aantasting van hun rustige woonomgeving vrezen als gevolg van de bestreden beslissing onder meer gelet op de toename van de verkeerdruchte en verkeershinder in combinatie met lawaaihinder, geurhinder, privacyhinder en trillingen hetgeen dan weer zal leiden tot een waardevermindering van hun eigendommen.

Voorts duiden de verzoekende partijen in hun verzoekschrift onder meer aan de hand van een kadasterplan, de nabijheid aan van hun respectievelijke woningen ten aanzien van de bouwplaats. De tussenkommende partij betwist niet dat de verzoekende partijen wonen waar zij stellen te wonen.

Anders dan de tussenkommende partij voorhoudt, maken de verzoekende partijen voldoende aannemelijk rechtstreeks of onrechtstreeks hinder en nadelen te kunnen ondervinden als gevolg van de bestreden beslissing.

De exceptie wordt verworpen.

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Op grond van artikel 40, §1 DBRC-decreet kan de Raad de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing bevelen op voorwaarde dat er hoogdringendheid is en dat de verzoekende partij minstens één ernstig middel aanvoert dat de vernietiging van de bestreden beslissing kan verantwoorden.

A. Hoogdringendheid

Standpunt van de partijen

De verzoekende partijen omschrijven de hoogdringendheid als volgt:

“ ...

De verzoekende partij die zich op hoogdringendheid beroept, moeten, op grond van artikel 40, §1, zesde lid DBRC-decreet en artikel 56, §1, 2° en artikel 57, 1° Procedurebesluit, in haar verzoekschrift, ondersteund met de nodige overtuigingsstukken, een uiteenzetting geven van de redenen die aantonen dat de schorsing hoogdringend is, gelet op de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

De hoogdringendheid laat zich op heden samenvatten als volgt:

Tussenkommende partij is sinds maandag 26 september 2016 gestart met de uitvoering van de bestreden stedenbouwkundige vergunning en de bouw van de brug. Volgende foto's dateren van maandag 26 september 2016.

[..]

Sinds maandag 26 september 2016 is de voorziene projectzone volledig met nadarhekken afgezet. Er werden kranen en graafmachines geïnstalleerd en bouwmaterialen gestockeerd aan de kade. Telefonisch onderhoud met de dienst Openbare Werken van de gemeente Haacht bevestigt dat tussenkomende partij met de bouwwerken aan de brug is gestart.

Ook op de website van de gemeente wordt de start van de werken bevestigd:

[...]

Gezien de onbetwistbare start van de werken en de nadelen die verzoekende partijen zullen ondervinden van het gebruik van deze brug, dient deze stedenbouwkundige vergunning bij hoogdringendheid te worden geschorst. De aanvoer en de plaatsing van "het beweegbaar stalen brugdeel", het onderdeel van de bouwwerken dat een onherroepelijk schadelijk karakter heeft in hoofde van verzoekende partijen, zal blijkbaar in het voorjaar 2017 worden aangevoerd en geplaatst. Gezien de start van de werken en de gemiddelde duurtijd van een schorsingsprocedure van 4 à 5 maanden, dienen verzoekende partijen heden een vordering tot schorsing in te dienen ter vrijwaring van hun rechten en belangen zonder een tegensprekelijk debat over dit verzoek tot schorsing onmogelijk te maken. Het afwachten van de behandeling van het verzoek tot vernietiging is daarentegen geen optie gezien de gemiddelde duurtijd van een vernietigingsprocedure 18 maanden bedraagt. Uit een telefonische vraagstelling aan de griffie van Uw Raad blijkt dat de komende maanden nog geen zitting ten gronde is voorzien. Een schorsing op korte termijn dringt zich dan ook op zodat de brug niet verder kan opgericht en afgewerkt worden alvorens Uw Raad de wettigheid van de bestreden stedenbouwkundige vergunning ten gronde heeft beoordeeld.

14. De uitvoering van deze manifest onwettige stedenbouwkundige vergunningen creëert onomkeerbare en voor verzoekende partij zeer schadelijke gevolgen (zoals hierboven reeds uiteengezet).

Uw Raad oordeelde recent in een schorsingsprocedure ingeleid na 1 januari 2015:

[...]

Uit die gegevens en de uiteenzetting in het verzoekschrift kan er worden afgeleid dat de verzoekende partijen alleszins ernstige visuele hinder en verstoring van het uitzicht vanuit hun woning zullen ondergaan. Als gevolg van de bestreden beslissing zullen zij in het bijzonder met een uitzicht op een vrij gesloten muur van 15,97 meter lang en 6,40 meter hoog worden geconfronteerd. Er kan worden aangenomen dat de bestreden beslissing daardoor een ernstige impact op de leef- en woonomgeving van de verzoekende partijen kan hebben, ook al gebruiken zij hun woning als tweede verblijf. Dat de vergunde woning op vijf meter van de perceelgrens wordt ingeplant en dat er zich tussen de woningen een haag van twee meter hoog bevindt, doet daar niet anders over besluiten.

De verzoekende partijen argumenteren en onderbouwen ook concreet, daarin door de tussenkomende partijen niet tegengesproken, dat de uitvoering van de door de bestreden beslissing al een aanvang heeft genomen. In het licht van de door hen ingeroepen nadelige visuele gevolgen hebben zij afdoende aangetoond dat de uitkomst van de vernietigingsprocedure niet kan worden afgewacht.

Er is voldaan aan de in artikel 40, § 1 DBRC-decreet en de artikelen 56 en 57 van het Procedurebesluit gestelde voorwaarde dat een bestreden vergunningsbeslissing alleen geschorst kan worden wanneer er hoogdringendheid wordt aangetoond "

En

"De verzoekende partijen stellen dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing hen onherroepelijke schadelijke gevolgen zal berokkenen, die bestaan uit de onherroepelijke aantasting van het woonklimaat en de nadelige invloed van de meergezinswoning op de bezonning, de lichtinval, de privacy van de woning van de verzoekende partijen en het aan- en afrijdend verkeer. De verzoekende partijen stellen dat de

dreiging dat een uitspraak te laat zal komen zeer reëel is, aangezien de vergunninghouder reeds werken heeft uitgevoerd zonder te wachten op een uitspraak in de voorgaande procedure, met name het slopen van het bestaande gebouw.

Uit de uiteenzetting, de bijgevoegde bezonningsstudie en de fotoreportage van de verzoekende partijen kan de Raad afleiden dat er sprake zal zijn van ernstige nadelige gevolgen indien men de gebruikelijke behandelingstermijn van een vernietigingsberoep zou moeten ondergaan. Met een planaanpassing wordt het volume aan de rechterzijde van de woning weliswaar beperkt zodat er een afstand van 4 meter tot de perceelsgrens wordt gehouden, maar dit doet geen afbreuk aan de ernstige impact die het vergunde project volgens de neergelegde studie heeft op het vlak van de bezonning op het terras en in de woning van de verzoekende partijen, die aan de linkerzijde van het project gelegen is.

Gegeven de concrete omstandigheden van het dossier, wordt afdoende aangetoond dat het resultaat van de procedure ten gronde niet kan worden afgewacht. De Raad stelt hierbij bovendien vast dat de verwerende partij het hoogdringend karakter van de vordering van de verzoekende partijen in haar antwoordnota onbesproken laat en het dus niet lijkt te betwisten. De vergunninghouder lijkt het bovendien kennelijk niet nuttig te vinden om tussen te komen in de voorliggende procedure. Zulks is vanzelfsprekend diens volste recht maar heeft evenzeer tot gevolg dat de Raad niet kan peilen naar diens intenties met betrekking tot de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing en derhalve enkel kan afgaan op de uiteenzetting van de verzoekende partijen. De Raad is dan ook van oordeel dat de verzoekende partijen voldoende aannemelijk maken dat in het licht van de ingeroepen schadelijke gevolgen de afhandeling van de procedure ten gronde niet kan worden afgewacht. Er is dan ook voldaan aan de in artikel 40, § 1 DBRC-decreet en de artikelen 56 en 57 van het Procedurebesluit gestelde voorwaarde dat een bestreden vergunningsbeslissing alleen geschorst kan worden wanneer er hoogdringendheid wordt aangetoond. "

Er is dan ook ontegensprekelijk sprake van "hoogdringendheid" teneinde de uitvoering van het bestreden besluit te schorsen.

..."

2.

De verwerende partij repliceert:

"...

Volgens de verzoekende partijen is de zaak hoogdringend omdat de werken een aanvang hebben genomen en de "aanvoer en plaatsing van het beweegbaar stalen brugdeel, het onderdeel van de bouwwerken dat een onherroepelijk schadelijk karakter heeft in hoofde van verzoekende partijen, (...) blijkbaar in het voorjaar 2017 [zal] worden aangevoerd en geplaatst" (verzoekschrift tot schorsing, bladzijde 14).

Deze argumentatie moet worden verworpen.

De vereiste van hoogdringendheid impliceert onder meer dat de verzoekende partij moet aantonen dat de behandeling van haar zaak onverenigbaar is met de behandelingstermijn van een vordering tot nietigverklaring. Meer in het bijzonder rust op de verzoekende partij de bewijslast om met voldoende concrete, precieze en aannemelijke gegevens aan te tonen dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de verwezenlijking van de aangevoerde nadelige gevolgen, die voor haar persoonlijk voortvloeien uit de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing, te voorkomen. Er moet bovendien een oorzakelijk verband worden aangetoond tussen de aangevoerde nadelige gevolgen en de bestreden beslissing, zodat deze kunnen worden voorkomen door een schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing, aldus de Raad voor Vergunningsbetwistingen. RvVb nr. RvVb/S/1516/1125, 24 mei 2016.

De verwerende partij stelt vast dat de verzoekende partijen niet tegemoet komen aan de op hen rustende bewijslast.

De verwerende partij stelt vast dat met het verzoekschrift tot schorsing geen enkel relevant stuk wordt neergelegd dat de hoogdringendheid van de vordering staat. Er wordt enkel een overzicht van de nieuwsbrieven van de NV Waterwegen en Zeekanaal voorgelegd (stuk 18 van de verzoekende partijen), maar uit dit overzicht kan geenszins worden afgeleid dat de verzoekende partijen ernstige nadelen zouden leiden als gevolg van de bestreden beslissing. Zoals de verzoekende partijen zelf aangeven, kan uit dit stuk enkel worden afgeleid dat de werken binnenkort zullen worden aangevat.

Voorts stellen de verzoekende partijen dat de plaatsing van het beweegbaar stalen brugdeel 'een onherroepelijk schadelijk karakter heeft', maar zij verduidelijken deze bewering niet en zij wordt evenmin gestaafd met overtuigingsstukken. De verzoekende partijen beperken zich tot het citeren van enkele arresten van de Raad voor Vergunningsbetwistingen, wat op zich al onvoldoende is, maar bovendien handelen deze arresten over de inplanting van (meer)gezinswoningen zodat zij geen enkele relevantie hebben voor onderhavige zaak, namelijk de bouw van een nieuwe brug met het oog op de verplaatsing van het gemotoriseerd verkeer van de oude brug naar de op 80m gelegen nieuwe brug.

Voor zover als nodig verwijst de verwerende partij naar het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen van 23.09.2014 (nr. S/2014/0131). Met dit arrest werd de vorige vordering tot schorsing van de verzoekende partijen verworpen, zij het dat de afweging destijds nog is gemaakt op grond van het criterium 'moeilijk te herstellen ernstig nadeel'.

Bijgevolg moet worden geconcludeerd dat de verzoekende partijen nalaten om met voldoende concrete, precieze en aannemelijke gegevens aan te tonen dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen.

De vordering tot schorsing moet worden verworpen.

...

3.

De tussenkomende partij zet het volgende uiteen:

“ ...

49. Vooreerst, voor wat betreft de vermeende geluidshinder, geurhinder en trillinghinder, laten verzoekende partijen na enig concreet gegeven of cijfermateriaal of analyse voor te leggen waaruit de door hun gevreesde hinder mag blijken.

50. De enige geluidshinder en trillinghinder dat verzoekende partijen zullen ondervinden is deze tijdens de bouw van de brug zoals ook aangegeven in de project-m.e.r.-screeningsnota: [...]

51. Voorts zal de brug worden gebouwd met de best beschikbare technieken zodat de trillinghinder minimaal zal zijn, indien er al sprake zou zijn van trillingen. Bovendien hebben verzoekende partijen heden ook al te maken met geluid van voorbijgaand verkeer daar zij gelegen zijn aan een weg langsheen het kanaal waar op heden reeds gemotoriseerd verkeer passeert.

52. Verzoekende partijen menen daarnaast ook te zullen lijden onder een onaanvaardbare verkeersdrukte en verkeershinder, met onder meer onveilige verkeerssituaties als gevolg. Dit is geenszins aangetoond en moet worden tegen gesproken. Er wordt sowieso geenszins méér verkeer verwacht ter hoogte van de percelen van verzoekende partijen. Immers beoogt de bouw van de hernieuwde beweegbare brug net een meer verkeersveilige situatie te bereiken. De bouw van de brug is er net gekomen vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen. Het verkeer zal enkel op een meer verkeersefficiënte manier over het kanaal Leuven-Dijle worden geleid

en dit via twee bruggen, één voor gemotoriseerd verkeer en één voor de zwakke weggebruikers (voetgangers en fietsers).

53. De mobiliteitsimpact is aldus gunstig daar in functie van de ontsluiting van de bestaande industriegebieden de verkeersstromen gescheiden zullen worden zodat voor de talrijke fietsers hier een veilig en volledig gescheiden parcours ontstaat. Verzoekende partijen maken alleszins geen onomkeerbaar nadeel ten gevolge van een uitvoering van de bestreden beslissing aannemelijk. Uw Raad oordeelde eerder al dat wanneer de hoogdringendheid wordt gesteund op mobiliteitshinder het voor de verzoekende partijen niet volstaat loutere beweringen of een afbeelding toe te voegen. De mobiliteitshinder die gevreesd wordt, moet daarentegen concreet worden gestaafd.

54. Vervolgens zijn de verzoekende partijen ook van oordeel dat zij nadeel zullen lijden ten gevolge van een onaanvaardbare inbreuk op het bestaande rustig woongenot alsmede een privacyhinder. In dat opzicht moet noodzakelijk worden opgemerkt dat de woningen van verzoekende partijen reeds gelegen zijn in de nabijheid van een brug. Een tweede brug zal het woongenot hoegenaamd niet aantasten. Vooreerst betreft het een beweegbare gelijkgrondse brug waardoor geen visuele hinder kan worden ondervonden. De brug zal bovendien bevorderlijk blijken voor een veilige en efficiënte verkeerssituatie en bovendien pas verkeer genereren van zodra een volledige ontsluiting naar de N26 zal zijn gerealiseerd en dit gebeurt pas in een latere fase.

55. Ook van een (toegenomen) inkijsituatie zal geen sprake zijn. Er doet zich heden ook reeds passage van verkeer voor langsheen de woningen van verzoekende partijen zodat een (toegenomen) inkijsituatie niet in rechtstreeks verband staan met de bouw van de brug.

56. Tot slot trachten de verzoekende partijen ook een financieel nadeel op te werpen. Dit financieel nadeel zou er in bestaan dat de waarde van hun woningen aanzienlijk zouden dalen daar zij na uitvoering van de bestreden beslissing zich naast een drukke verkeersas zouden bevinden. Opnieuw laten zij echter ook hier na enige concreet en vaststaand feit of gegeven aan te reiken waaruit een effectieve daling van hun woningen zou blijken. Daar de bouw van de brug beoogt om de heden bestaande verkeersknoop op deze site te ontwarren en het belangrijkste doel daarbij het verhogen is van de verkeersveiligheid van o.m. de talrijke voetgangers en fietsers, voornamelijk scholieren van de nabijgelegen scholen en woningen, lijkt een waardedaling ten gevolge van deze brug dan ook onwaarschijnlijk.

57. Er moet daarenboven ook steeds een oorzakelijk verband kunnen worden aangetoond tussen de aangevoerde nadelige gevolgen en de bestreden beslissing, zodat deze zouden kunnen voorkomen worden middels een schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing. Een dergelijk oorzakelijk verband wordt in casu echter geenszins bewezen of aannemelijk gemaakt, noch voor wat betreft de geluids- en trillinghinder, noch voor wat betreft de vermeende verkeersdrukke en verkeershinder, noch voor wat betreft de inbreuk op het woongenot en de privacyhinder en tot slot ook niet voor wat betreft het financieel nadeel.

58. Het voorwerp van de bestreden beslissing betreft in casu geen beperkte werkzaamheden, die binnen korte termijn zouden kunnen worden gerealiseerd, zodat niet aannemelijk wordt gemaakt waarom het resultaat van de – bovendien reeds hangende – vernietigingsprocedure niet zou kunnen worden afgewacht. Bovendien maken de verzoekende partijen geenszins aannemelijk dat één van de hierboven besproken nadelen zich zouden manifesteren ten gevolge van de uitvoering van de bestreden beslissing.

59. Om al deze redenen is er geen sprake van hoogdringendheid die zou nopen de vergunning te schorsen.

60. De schorsing dient om die redenen in alle redelijkheid te worden afgewezen bij gebrek aan hoogdringendheid.

...”

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partij die zich op hoogdringendheid beroept, moet, op grond van artikel 40, §1, zesde lid DBRC-decreet en artikel 56, §1, 2° en artikel 57, 1° Procedurebesluit, in haar verzoekschrift, ondersteund met de nodige overtuigingsstukken, een uiteenzetting geven van de redenen die aantonen dat de schorsing hoogdringend is gelet op de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

De vereiste van hoogdringendheid impliceert onder meer dat de verzoekende partij moet aantonen dat de behandeling van haar zaak onverenigbaar is met de behandelingstermijn van een vordering tot nietigverklaring. Meer in het bijzonder rust op de verzoekende partij de bewijslast om met voldoende concrete, precieze en aannemelijke gegevens aan te tonen dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de verwezenlijking van de aangevoerde nadelige gevolgen, die voor haar persoonlijk voortvloeien uit de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing, te voorkomen.

Er moet bovendien een oorzakelijk verband worden aangetoond tussen de aangevoerde nadelige gevolgen en de bestreden beslissing, zodat deze kunnen worden voorkomen door een schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

2.

De Raad stelt vast dat de verzoekende partijen met betrekking tot de uiteenzetting van de hinder en nadelen in functie van de aangevoerde hoogdringendheid, in hun verzoekschrift verwijzen naar hetgeen zij in het kader van de bespreking van hun belang bij de voorliggende vordering hebben uiteengezet. De vereiste hinder en nadelen met het oog op de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing kan evenwel niet zonder meer gelijkgesteld worden met ‘rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen’ in de zin van artikel 4.8.11, §1, 3° VCRO. Daar waar zij als derden belang hebben bij de vordering in zover zij het bestaan van het risico op rechtstreekse of onrechtstreekse hinder en nadelen redelijkerwijze aannemelijk maken, is voor de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing vereist dat de verzoekende partijen aan de hand van concrete, pertinente en verifieerbare gegevens de nadelige gevolgen aantonen die zij menen te zullen ondergaan als gevolg van de realisatie van de bestreden beslissing.

De verzoekende partijen voeren als hinder en nadelen onder meer (verkeers)onveilige situaties, geluidshinder, geurhinder, trillingshinder en privacyhinder aan. De Raad stelt echter vast dat de verzoekende partijen onvoldoende concrete en verifieerbare gegevens aanreiken die de Raad toelaten om de ernst van de ingeroepen nadelige gevolgen in het kader van de beoordeling van de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing daadwerkelijk te onderzoeken en vervolgens te beoordelen.

Wat betreft het aangevoerde financieel nadeel als gevolg van de waardevermindering van de respectievelijke woningen van de verzoekende partijen, merkt de Raad op dat een financieel nadeel, om de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te verantwoorden,

dermate omvangrijk moet zijn dat de verzoekende partijen de duur van de vernietigingsprocedure niet zullen kunnen overbruggen. De verzoekende partijen verstrekken echter geen enkel gegeven dat de financiële nadelen die zij menen te zullen ondergaan van dergelijke omvang is.

3.

Uit de gegevens van de zaak blijkt dat de nieuwe, middels de bestreden beslissing vergunde brug, 85 meter meer stroomafwaarts wordt ingeplant en waarbij deze op de zuidelijke kanaaloever in het verlengde komt te liggen van de Gebroeders Persoonsstraat ter hoogte van de woning van de eerste verzoekende partij.

In de mate dat de verzoekende partijen betogen dat de nieuwe vergunde brug aanleiding zal geven tot een nieuwe verkeersstroom van (doorgaand)verkeer langs hun woningen en tuinen, maken ze althans wat de eerste verzoekende partij betreft, voldoende aannemelijk dat er een reële toename van het bestaande verkeer dreigt ten nadele van de eerste verzoekende partij naar aanleiding van de realisatie van de vergunde werken in de zin dat de nieuwe brug redelijkerwijze aanleiding zal geven tot een nieuwe verkeerscirculatie van doorgaand verkeer ter hoogte van de woning van de eerste verzoekende partij, die aan de Gebroeders Persoonsstraat gelegen is, daar waar het huidige doorgaand verkeer via de verderop gelegen Kruineikestraat verloopt. Dat de eerste verzoekende partij nu ook reeds in een bepaalde mate te maken heeft met geluid van voorbijgaand verkeer, zoals de tussenkomende partij stelt, doet aan het voorgaande geen afbreuk, temeer daar de eerste verzoekende partij aanvoert thans in een rustige woonbuurt te wonen. In die zin wordt in hoofde van de eerste verzoekende partij de nadelige gevolgen als gevolg van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing voldoende aangetoond.

De verzoekende partijen maken in hun betoog echter geen enkel onderscheid wat aangevoerde nadelige gevolgen betreft tussen de eerste en de tweede verzoekende partij terwijl hun respectievelijke woningen elk aan een andere oever van het kanaal zijn gelegen en de woning van de tweede verzoekende partij op ruimere afstand is gelegen van de bouwplaats dan wat het geval is voor de eerste verzoekende partij. Wat de tweede verzoekende partij betreft is moeilijk in te zien hoe zij in dezelfde mate te lijden zal hebben onder de aangevoerde nadelige gevolgen als de eerste verzoekende partij aangezien ten aanzien van de ligging van haar woning het tracé van het (doorgaand) verkeer en de hiermee gepaard gaande hinder ongewijzigd blijft na de bouw van de nieuwe brug. De tweede verzoekende partij toont op geen enkele wijze aan dat de aanleg van de brug, in afwachting van een uitspraak ten gronde, leidt tot mogelijke nadelige gevolgen die voor haar persoonlijk voortvloeien uit de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing. De tweede verzoekende partij toont dus niet aan de hand van voldoende concrete, precieze en aannemelijke gegevens aan dat zij de gebruikelijke behandeling van de vordering ten gronde niet kan afwachten.

3.

De verzoekende partijen zetten aan de hand van fotomateriaal uiteen dat de tussenkomende partij op 26 september 2016 is gestart met de uitvoering van de bestreden beslissing en de bouw van de brug. De verzoekende partijen menen bovendien te weten dat het beweegbare stalen brugdeel blijkbaar in het voorjaar 2017 zal worden aangevoerd en geplaatst.

De verwerende partij betwist niet dat de werken zijn gestart noch dat het afgewerkte brugdeel in het voorjaar van 2017 zal worden aangevoerd en geplaatst zoals de verzoekende partijen stellen. De tussenkomende partij betwist evenmin de start van de werken en zet uiteen dat de opdracht is gestart op 2 mei 2016, dat er reeds een uitvoeringsstudie werd uitgevoerd, dat een materiaalbestelling werd geplaatst en dat de assemblage in het atelier werd gestart. Bovendien stelt de tussenkomende partij dat op 11 augustus 2016 de werfketen werden aangevoerd.

In de mate dat de aanvang van de werken derhalve bewezen blijkt en dat de plaatsing van de brug op relatief korte termijn kan worden gerealiseerd gelet op het feit dat de assemblage in het atelier reeds werd aangevat, maakt de eerste verzoekende partij voldoende aannemelijk dat de uitkomst van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de aangevoerde nadelige gevolgen te voorkomen.

Er is door de eerste verzoekende partij dan ook voldaan aan de in artikel 40, §1 DBRC-decreet en de artikelen 56 en 57 van het Procedurebesluit gestelde voorwaarde dat een bestreden vergunningsbeslissing alleen geschorst kan worden wanneer er hoogdringendheid wordt aangetoond.

B. Ernstige middelen

Eerste middel

1.

De verzoekende partijen voeren de schending aan van artikelen 1.1.4. en 4.3.1 VCRO, artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen, het redelijkheids-, zuinigheids- en zorgvuldigheidsbeginsel als beginselen van behoorlijke bestuur:

“ ...

17. Zoals zonet reeds uiteengezet kadert het bestreden besluit naar eigen zeggen in het project "ontsluiting Hambos te Haacht". De keuze voor en de realisatie van dit nieuwe en uitgebreide ontsluitingstracé werd nooit aan enige vorm van democratische controle en/of inspraak van omwonenden onderworpen. Er wordt, al dan niet bewust en ook niet in de reeds gevoerde procedure bij Uw Raad, enig enkel stuk voorgelegd waaruit blijkt wanneer en door wie welke tracés ooit werden onderzocht. Er wordt in het bestreden besluit, ondanks de bezwaren van verzoekende partijen ter zake, slechts één verslag van een vergadering geciteerd waaruit zou moeten blijken tussen een aantal overheden in bestuurlijke achterkamers ter zake een beslissing werd genomen. Enkel een verslag van een vergadering op 29 maart 2010 waarin het verzet van de gemeente Haacht tegen het uiteindelijk weerhouden trace 3B wordt weggestemd [stuk 17].

Er wordt geen enkel bestuursdocument geciteerd, laat staan voorgelegd, waaruit blijkt dat de keuze voor het uiteindelijk weerhouden trace 3B werd onderzocht op haar efficiëntie en milieueffecten en in die zin werd afgewogen t.a.v. de andere traces. Bovendien werd de tracékeuze nooit vertaald in een RUP, werd omtrent het gehele trace nooit inspraak verleend middels een openbaar onderzoek of middels een plan-proj eet-MER de globale impact bestudeerd. De omwonenden kregen enkel inspraak in de vergunningsprocedures van de afzonderlijke fases waarbij kritiek op de globale tracékeuze initieel steevast werd weerlegd door te stellen dat de betrokken vergunningsprocedure slechts betrekking had op een deel van het tracé...

- *In de stedenbouwkundige vergunning van fase 1 staat vermeld: "De ontsluiting van Hambos, en meer specifiek de terreineinen die eigendom zijn van Celis NV, is in dit dossier niet aan de orde. Huidig wegenisproject houdt namelijk geen ontsluiting van van het niet geordend industriegebied. Dit bezwaar wordt niet weerhouden." om dan op pagina 4 tegenstrijdig te stellen "De aanleg van het jaagpad kadert in een geheel van infrastructuurwerken aan de waterweg" en "Om een goede, verkeersveilige doorstroming van het verkeer, en in het bijzonder het vrachtverkeer van en naar het industriegebied nu en toekomstgericht na*

ontsluiting van het resterende niet-geordende industriegebied van Hambos, te bekomen, is de lineariteit van de openbare weg primordiaal..." [stuk 4]

- In de stedenbouwkundige vergunning van fase 2 staat vermeld "Het dossier is ingediend in de bijzondere procedure gelet op het feit dat de werken kaderen in de uitbouw van de bestaande waterweg" en "...Over de verdere fases die in het bezwaarschrift aangehaald worden, wordt in dit dossier geen beoordeling gegevenDe overige bezwaren handelen in het algemeen over de nieuwe ontsluiting van de bedrijvenzone Hambos. De ontsluiting naar de Mechelsesteenweg maakt geen deel uit van deze aanvraag." en "De brug, en meer in het bijzonder de voorgestelde wegenis ("deel 3') maken geen deel uit van deze vergunning. Over dit deelproject wordt dan ook geen uitspraak gedaan in deze stedenbouwkundige vergunning." [stuk 5].

Steeds opnieuw wordt erkend dat de werken kaderen in fase/deel 1, 2 en/of 3 van het totale ontsluitingsproject Hambos doch steeds opnieuw worden bezwaren t.a.v. het geheel resoluut afgewezen, laat staan inhoudelijk beoordeeld.

Pas in de hier bestreden stedenbouwkundige vergunning van fase 4 werd voor het eerst enige aandacht geschonken aan de kritiek van verzoekende partijen op de globale tracékeuze doch wordt louter verwezen naar het voormelde ter zake weinig tot niets zeggende verslag van 29 maart 2010 en het feit dat de tracékeuze in hoofdzaak de verkeersveiligheid van fietsers verhoogd. Omtrent de hinder voor verzoekende partijen en het gebrek aan inspraak op de globale tracékeuze wordt opnieuw het stilzwijgen behouden.

Veelzeggend en illustratief in deze context is het lot van de opmaak van de project MER-screening. De op 6 mei 2013 ingediende stedenbouwkundige vergunningsaanvraag bevatte geen project MER-screening. Dit wil dus zeggen dat de NV W&Z, ondanks de wettelijke verplichting ter zake, voorafgaandelijk aan het indienen en bij het voorbereiden van haar vergunningsaanvraag de omgevingsimpact van haar vergunningsaanvraag niet had gescreend. Pas na een uitdrukkelijk verzoek van de heer Luk Mutsaerts van verwerende partij werd op 20 juni 2013 post factum een project MER-screening opgemaakt [stuk 15] en op 24 juni 2013 verzonden aan verwerende partij [stuk 16].

De ontsluiting van industrieterrein Hambos moest koste wat het kost worden beslist boven de hoofden van de omwonenden. Inspraak, zelfs constructief, diende ten allen prijze te worden vermeden. Verantwoording afleggen voor de uiteindelijke tracékeuze gebeurde enkel op basis van één powerpoint-presentatie nadat reeds twee fases ter vergunning waren voorgelegd of zelfs vergund.

18. Het begrip saucissoneren —waarvoor op zich geen rechtstreekse juridische grondslag terug te vinden is — wint de laatste jaren in de rechtspraak aan belang. De term verwoordt een onbehagen dat leeft wanneer de impact van een project voorafgaandelijk niet in zijn geheel werd beoordeeld of ter beoordeling voorgelegd hoewel de globale omvang ervan eigenlijk wel reeds gekend was. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt, zoals in casu ook het geval is, meestal niet bij het vergunningverlenend bestuur. De kennis van de totale omvang van een bepaald project bestaat in de eerste plaats immers in hoofde van de initiatiefnemer die hierover niet altijd communiceert of wenst te communiceren.

Inzake dossiers inzake ruimtelijke ordening kan uit sommige bepalingen en beginselen indirect wel een verbod worden afgeleid op de praktijk van het bewust saucissoneren' van ruimtelijke projecten. Zo bepaalt artikel 4.3.1 §2 VCRO dat de verenigbaarheid van een stedenbouwkundige of verkavelingsaanvraag met de goede ruimtelijke ordening moet worden beoordeeld met inachtneming van het doelstellingenartikel 1.1.4 VCRO: 'De ruimtelijke ordening is gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de ruimte beheerd wordt

ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Er wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen. Op deze manier wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit.' De decreetgever verplicht zo de vergunningverlenende overheid te streven naar ruimtelijke kwaliteit door een voorgenomen project voorafgaandelijk grondig te beoordelen onder meer op het vlak van schaal, bouwdichtheid en ruimtegebruik, en de verschillende belangen die daarbij spelen gelijktijdig af te wegen. Hieruit kan worden afgeleid dat, voor zover mogelijk, alle gekende gegevens gelijktijdig in de schaal moeten worden geworpen.

Eén en ander kan ook worden afgeleid uit een aantal beginselen van behoorlijk bestuur. Denken we maar aan het zorgvuldigheidsbeginsel dat een bestuur verplicht haar beslissingen zorgvuldig voor te bereiden door een behoorlijke feitengaring en/of voorlichting,' of het redelijkheidsbeginsel dat het bestuur verplicht om bij het nemen van haar beslissingen alle betrokken belangen vooraf op een redelijke wijze af te wegen.

Deze juridische legitimatie stelt Uw Raad, voorheen de Raad van State, in staat om betugelend op te treden tegen dit saucissoneren' op zich, dan wel tegen bepaalde kwalijke uitwassen ervan.

In een arrest van de Raad van State uit 2010, dat betrekking heeft op een betwisting inzake tuinbouwserres te Vremde-Boechout, is het de RvS die het begrip een eerste maal hanteert". De RvS stelt vast dat het nut en de waarde van de adviesverlening en de publieke inspraak bij de behandeling van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag wordt ondergraven door het feit dat het vergunningentrajec voor de oprichting van het serrecomplex werd opgesplitst in drie afzonderlijk ingediende doch tegelijkertijd vergunde aanvragen: een vergunningsaanvraag voor het uitbreiden en renoveren van een serre en het regulariseren van een loods en buffertank, een aanvraag voor het verplaatsen van een regenwaterbassin, en een na enkele ongunstige adviezen later ingediende aanvraag voor het wijzigen van het tracé van een afwateringsgracht. Enkel voor de eerste twee aanvragen werd een openbaar onderzoek georganiseerd. Voor de laatste en in functie van de afwatering van de serre van 85.000 m2 belangrijke vergunningsaanvraag, werd geen publieke inspraak georganiseerd. Niettemin had de gemachtigde ambtenaar voorafgaandelijk uitdrukkelijk geïnsisteerd om een aanvullende aanvraag inzake de afwatering onder te brengen in één globale stedenbouwkundige vergunningsaanvraag zodat één en ander in zijn totaliteit kon worden onderzocht, geadviseerd en beoordeeld. Dat dit echt geen overbodige luxe was bleek ook uit het feit dat een aanpalende tuinbouwer reeds lang zijn bezorgdheid uitte over de impact op de algehele waterhuishouding van het gebied en de afwatering van zijn percelen. De Raad van State trad de gemachtigde ambtenaar bij en oordeelt dat de gemeente de zorgvuldigheidsplicht had geschonden door het opsplitsen van het project in drie afzonderlijke stukken zondesmeer te aanvaarden. De drie stedenbouwkundige vergunningen worden dan ook vernietigd.

Ook in een later arrest van de RvS wordt de mogelijke impact van het 'saucissoneren' van een project voor het nut van het openbaar onderzoek als probleem punt weerhouden." De vergunningverlening voor de realisatie van het woonproject 'Groen Kwartier' op de site van het voormalige militair hospitaal te Antwerpen werd opgesplitst in verschillende deelprojecten. Op zich was dat niet zo abnormaal of onredelijk aangezien het een mede publiek aangestuurd en qua bouwtypologie erg gediversifieerd woonproject betreft van meer dan 7 ha groot waarvoor voorafgaandelijk, i.t.t. in huidig dossier, een publiek beschikbare globale toekomstvisie werd ontwikkeld en dat over een periode van ongeveer tien jaar zou worden gerealiseerd. De RvS had echter wel een probleem met het feit dat de stad Antwerpen bij de weerlegging van de tijdens het openbaar onderzoek n.a.v. één deelproject geuite bezwaren had geoordeeld dat 'het bezwaar tegen de densiteit, verkeershinder van het hele project en tegen de torens (..)

geen voorwerp uit(maakt) van voorliggende aanvraag' en dat 'enkel de bezwaren die betrekking hebben tot het ingediende project dienen geëvalueerd.' De Raad van State erkent weliswaar de mogelijkheid om een project qua vergunningverlening op te splitsen in deelprojecten, maar dit recht mag geen afbreuk doen aan het recht van belanghebbende derden om kritiek te kunnen uiten op de realisatie van het gehele project en hier ook een gemotiveerd antwoord op te ontvangen.

Ook Uw Raad ontwikkelde reeds rechtspraak inzake de praktijk van het 'saucissoneren'. Zo sprak Uw Raad zich recent uit over de klacht van een aantal buurtbewoners tegen een aan Aquafin verleende stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van afwateringsinfrastructuur te Heule bij Kortrijk.' De burens beklagden zich onder meer over het feit dat een stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van een collectorleiding en de herprofilering van een gracht een jaar later reeds werd gewijzigd door een nieuwe vergunning. Het totaalproject kon zo niet in haar geheel worden beoordeeld zodat een nieuwe globale vergunningsaanvraag werd geëist. De RvVb volgt evenwel Aquafin in de argumentatie dat het uiteindelijke vergunde project nooit bewust werd opgesplitst in opeenvolgende vergunningsaanvragen. De aanpassingen werden immers pas gaandeweg de realisatie van het project voorgesteld. Dit is een wezenlijk verschil met huidig project waarin voorafgaandelijk zeer bewust het project in 4 fases werd onderverdeeld en tijdens elke fase kritiek op het geheel werd afgedaan als irrelevant. Uw Raad stelde voorts dat niet werd aangetoond dat er sprake was van een bewuste misleiding van de vergunningverlenende overheid en geeft aan dat de buurtbewoners, weliswaar in twee etappes, op een nuttige wijze hun bezwaren hebben kunnen uiten tegen het totaalproject. Uw Raad sloot zich in dit arrest wel uitdrukkelijk aan bij de eerder vermelde rechtspraak van de Raad van State die wil dat belanghebbende derden ook bij deelprojecten steeds kritiek moeten kunnen uiten op de realisatie van het gehele project en hier ook een gemotiveerd antwoord op moeten ontvangen. Hetgeen in huidig dossier dus nooit is gebeurd/kunnen gebeuren.

In een nog recenter arrest maakt Uw Raad wel korte metten met de bewust georkestreerde omvorming van een serre naar een loods voor de huisvesting van een tuinaanlegbedrijf. Een tuinaanlegger stootte in zijn zoektocht naar een geschikte locatie op een bestaand glastuinbouwbedrijf. Hij nam zich voor de bestaande serres af te breken en hierop loodsen te plaatsen voor de opslag van zijn materiaal. Dit vergde vergunningsmatig én een zonevreemde functiewijziging én een toepassing van de zonevreemde basisrechten om van de glazen landbouwerres een opslagloods te maken. Nadat in 2010 de eerste missie tot het verkrijgen van een vergunning voor de noodzakelijke functiewijziging (weliswaar middels een tussenkomst van de minister) geslaagd was, diende de eigenaar wat later een vergunningsaanvraag in voor de afbraak van de van functie gewijzigde serre en de oprichting van de beoogde loods. De stad Aalst zag dit onder meer om esthetische overwegingen niet zitten en weigerde de vergunning. Ondanks een waslijst aan ongunstige adviezen verleende de deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen in graad van beroep op een juridisch creatieve wijze alsnog de vergunning. Op vraag van de stad trok Uw Raad echter aan de noodrem. Uw Raad stelt vast dat de minister in 2010 de functiewijziging had toegestaan omdat voor deze nieuwe functie de serres konden behouden blijven. De 'valorisatie van het bestaand gebouwenpatrimonium' werd volgens de RvVb op die manier impliciet als voorwaarde opgelegd. De RvVb vervolgt dat 'door de aanvragen te 'saucissoneren' en eerst een functiewijziging naar een tuinaanlegbedrijf te vragen en te bekomen, daarbij aangevend dat de serre voldoet voor de nieuwe functie, om amper 2 jaar later voor te houden dat deze constructie in het geheel niet meer voldoet voor de nieuwe functie en de herbouw ervan te vragen nu de zonevreemdheid van de constructie niet meer ter discussie staat, (...) de aanvrager de doelstellingen van de regelgeving van de zonevreemde functiewijzigingen (omzeilt).'

Zoals zonet uiteengezet kan het problematisch karakter van het 'saucissoneren' zich in verschillende gedaantes manifesteren. Het gevolg kan zijn dat een volwaardige inspraak of

advisering wordt verhinderd, of dat een in globo-beoordeling van een project onmogelijk wordt. De rode draad doorheen de rechtspraak lijkt alleszins wel te zijn dat een zekere voorbedachtheid ten grondslag moet liggen aan het opsplitsen, meer bepaald de bedoeling om een volwaardige inspraak, advisering en beoordeling van een project te verhinderen.

19. In casu is het duidelijk dat de tenuitvoerlegging van het project "ontsluiting industrieterrein Hambos" met voorbedachte rade doorheen de jaren in verschillende fases werd onderverdeeld en ter vergunning voorgelegd. Dan nog door oneigenlijk gebruik te maken van de bijzondere vergunningsprocedure om de lokale besluitvorming te omzeilen en een administratieve beroepstrap uit te sluiten. Er wordt geen enkele reden voorgelegd waarom het totaalproject dat reeds in 2010 gekend was niet in één onderverdeelde vergunning, minstens allen gelijktijdig, in 2010 hadden kunnen worden ingediend en ter beoordeling voorgelegd. Gevolg hiervan is dat telkenmale wanneer kritiek wordt geleverd op het geheel, wordt gesteld dat de betrokken fase op zich niet schadelijk is voor verzoekende partijen. Zo betreft fase 1 slechts de heraanleg van een dijk waar verzoekende partijen toch niets op tegen kunnen hebben. Of hoe kunnen verzoekende partijen nu bezwaren hebben tegen de aanleg van de fietstunnels uit fase 2 die de veiligheid van fietsers verhogen. Of hoe kunnen verzoekende partijen nu kritiek leveren op een brug die vrachtverkeer van fietsverkeer scheidt. Kritiek op het globale project wordt uitgesloten, minstens verticaal geklasseerd als een overstijging van de betrokken fase.

Bovendien werd aan de vergunningverlenende overheid, voor zover deze al bereid was hier grondig naar te kijken — quod non, hierdoor nooit de mogelijk geboden om het project in zijn geheel te beoordelen.

20. De voormelde bepalingen uit artikel 1.1.4 VCRO en artikel 4.3.1 VCRO worden geschonden. Er is nooit enige ruimte geboden voor een behoorlijke afweging van ruimtelijke belangen, van een beoordeling van de hinderaspecten en optimaal ruimtegebruik. De objectieve beoordeling van de verenigbaarheid van het gehele beoogde project wordt hierdoor uitgehouden. Het zorgvuldigheids- en redelijkheidsbeginsel worden hierdoor geschonden.

21. Tenslotte wensen verzoekende partijen te anticiperen op het verweer waarbij verwerende partij verzoekende partijen ongetwijfeld ten laste leggen zal dat de stedenbouwkundige vergunningen van 31

mei 2011 en 20 augustus 2012 niet voor Uw Raad werden bestreden. De verklaring hiervoor is eenvoudig, verzoekende partijen beschikken niet over oneindige budgetten om telkenmale en voor elke vergunningsbeslissing procedures voor Uw Raad te voeren. Bij de keuze van de te voeren procedures speelde mee dat hun belang bij fase 1 en 2 betwist zou worden aangezien hun woningen niet palen onmiddellijk aan deze fases. Er werd beslist om enkel procedures bij Uw Raad te voeren tegen vergunningen afgeleverd voor fase 3 en 4 aangezien hun woningen hieraan palen. De oorzaak van het niet voor Uw Raad bestrijden van de vergunningen voor fase 1 en 2 ligt dus bij de NV W&Z die meende de vergunningsaanvragen te moeten opsplitsen. Bezwaarschriften tegen fase 1 en 2 werden alleszins wel ingediend [stuk 12 en 13]. De bezwaren van verzoekende partijen tegen dit project en de wijze waarop het wordt gerealiseerd waren zowel de NV W&Z als verwerende partij afdoende en tijdig gekend.

...

2.

De verwerende partij stelt:

“ ...

Zowel in de bestreden beslissing als in de Mer-screening geeft men zich rekenschap van het feit dat de aanleg van de beweegbare brug voor het gemotoriseerd verkeer kadert in het optimaliseren van de ontsluiting van de 'bestaande' bedrijvenczones, met als primair doel het verbeteren van de veiligheid voor de voetgangers en de fietsers.

In de bestreden beslissing wordt dit als volgt gemotiveerd (zie de bladzijden 3-4):

“(…) Inzake de ontsluiting en het alternatievenonderzoek daaromtrent werden meerdere alternatieven onderzocht in een werkgroep onder leiding van de provincie Vlaams-Brabant. In opdracht van de provincie Vlaams-Brabant voerde de nv. Waterwegen en Zeekanaal verder onderzoek uit naar die ontsluitingsalternatieven en onderzocht daarbij ook de impact op de mobiliteit. In het verslag van het overleg van 29 maart 2010 opgemaakt door de provincie Vlaams-Brabant wordt definitief gekozen voor een ontdeubelde Kruineikenbrug. Deze tweede brug maakt het mogelijk om de verkeersknoop op te lossen aan de huidige kruineikenbrug waar nu het fietsverkeer nog onbeschermd in interactie komt met vrachtverkeer en autoverkeer. De impact op de omgeving voor deze specifieke aanvraag is beperkt omdat het hier aanpassingswerken aan een bestaande brug en in de buurt van deze brug betreft met de aanleg van een verkeersknooppunt en fietstunnels. De werken wensen de situatie voor de fietsers opmerkelijk te verbeteren; de impact op de omgeving is dan ook te verantwoorden vanuit de wens om een verbeterde mobiliteitssituatie voor de zwakke weggebruiker te creëren. Het onderzoek naar de ontsluitingsalternatieven werd geleid door de provincie Vlaams-Brabant. Deze aanvraag is ook niet in strijd met het provinciaal ruimtelijk structuurplan. Het streefdoel is het om bestaande bedrijvenczones te optimaliseren, maar ook nieuwe bedrijventerreinen kunnen ontwikkeld worden. Deze werken kaderen zowel in de optimalisering van de ontsluiting van een bestaande bedrijvenczone en hebben daarbij het doel de verkeersveiligheid voor vooral fietsers sterk te verbeteren. Ten slotte bevat het bezwaarschrift ook een verwijzing naar een project of procedure inzake een afvalenergiecentrale te Haacht. Dit dossier staat niet in relatie tot deze aanpassingswerken aan een bestaande buig over het kanaal ter hoogte van Tildonk en omgevingswerken aan het kanaal. Deze aanvraag wil voor de bestaande verkeersknoop met conflicten tussen voornamelijk bestaand vrachtwagenverkeer en fietsers een oplossing bieden.”

De verzoekende partijen beweren dan ook ten onrechte dat de bestreden beslissing het verkeersknooppunt niet in verband zou hebben gebracht met de verder gelegen bedrijvenczones. Wel is het zo dat mogelijke projecten op deze bedrijvenczones volgens de verwerende partij niet in verband kunnen worden gebracht met de aanleg van brug omdat deze voornamelijk tot doel heeft een oplossing te bieden voor de 'bestaande' verkeersknoop tussen vrachtwagenverkeer en fietsers.

De verwerende partij wijst daarnaast op het feit dat in de Mer-screening uitdrukkelijk wordt aangegeven dat het ter betwisting staande project deel uitmaakt van een groter geheel (stuk 1.e, bladzijde 4):

“9 Welke relatie is er met andere projecten?

(...)

Dit project maakt deel uit van een groter geheel. Over welk project gaat het?

In het kader van de ontsluiting van industriezone Hambos, wordt er een nieuw verkeersknooppunt inclusief fietstunnels aangelegd ter hoogte van Kruineikebrug. Dit project (de bouw van een nieuwe brug) vervolledigt dit nieuwe knooppunt en zal een veiligere situatie voor de zwakke weggebruikers realiseren.”

Vervolgens wordt in de Mer-screening ontkennend geantwoord op de vraag of er cumulatieve effecten te verwachten zijn met andere projecten (stuk 1.e, bladzijde 7). Dit is volstrekt logisch aangezien de bedrijvigheid in de industriezone Hambos niet wordt uitgebreid door onderhavig project, maar slechts de verkeersafwikkeling over het kanaal te Tildonk, en meer in het bijzonder de interactie tussen het vrachtwagen- en fietsverkeer, ter discussie staat.

De vergunningverlenende overheid is, gelet op het voorgaande, op afdoende wijze in kennis gesteld van de relatie van onderhavig project met de ontsluiting van de industriezone Hambos, en wat betreft deze relatie is in de Mer-screening nagegaan of er aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn. De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar heeft dit op omstandige wijze gemotiveerd in de bestreden beslissing en in de verklaring over de volledigheid en de ontvankelijkheid van de aanvraag (stuk 3).

Bovendien, in tegenstelling tot wat de verzoekende partijen op vage wijze beweren, zijn de projecten niet dermate verbonden dat er in het licht van de milieueffectenbeoordeling sprake zou zijn van 'één enkel project'. Hiervoor moet men terugrijpen naar het begrip milieutechnische eenheid. Artikel 1.1.2, §1, 8° van het decreet van 05.04.1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (hierna DABM genoemd) definieert dit begrip als volgt:

[...]

Uit deze definitie volgt dat de onderlinge geografische, materiële of operationele samenhang kan wijzen op de aanwezigheid van een milieutechnische eenheid. Er wordt met andere woorden beoordelingsruimte gelaten aan de vergunningverlenende overheid om uit te maken of twee inrichtingen moeten worden beschouwd als een milieutechnische eenheid. De dertiende kamer van de Raad van State heeft in een arrest van 26.08.2010 geoordeeld dat de band van onderlinge afhankelijkheid tussen twee inrichtingen is bewezen wanneer zij zonder elkaar onvolledig zijn. Volgens de Raad van State is er geen sprake van een dergelijke band wanneer de verwezenlijking van de projecten op afzonderlijke wijze kan gebeuren.

[...]

Het betrof een zaak te Nijvel waarbij de Grote markt samen met een aantal omliggende straten werd aangepast. De Raad van State was (onder meer) van oordeel dat het project niet als één project kon worden beschouwd in het licht van de milieueffectenrapportage aangezien de heraanleg van de straten als een project 'op zich' kon worden beschouwd.

Ook de zevende kamer van de Raad van State is in een arrest van 11.09.2014 van oordeel dat de geografische en functionele verbondenheid tussen twee inrichtingen duidelijk bewezen moet zijn.

[...]

In casu is het duidelijk dat er geen sprake is van een belangrijke geografische band met de industriezone Hambos, en evenmin van een functionele band die van die aard is om te kunnen spreken van één project dat noodzakelijkerwijs in zijn geheel aan de milieueffectenrapportage moet worden onderworpen. Uit de aanvraag en de bestreden beslissing blijkt duidelijk dat de inrichting van het verkeersknooppunt en een mogelijke latere uitbreiding en ontsluiting van de omliggende bedrijvzones als afzonderlijke projecten kunnen worden beschouwd voor de milieueffectenrapportage. Het is immers zonneklaar dat de verwezenlijking van de beide projecten op afzonderlijke wijze kan gebeuren. Het project voorziet de algemene verkeersafwikkeling op het litigieuze kruispunt te Tildonk, in het bijzonder wat betreft de interactie tussen vrachtwagens en fietsers en voetgangers, en kan ten opzichte van de activiteiten met betrekking tot de bedrijvzones als een afzonderlijk project worden beschouwd voor de milieueffectenrapportage.

Daarnaast is het duidelijk dat er wel een geografische band bestaat met de zogenaamde fase 2, namelijk de aanleg van de fietstunnels ter hoogte van het betrokken verkeersknooppunt. Desalniettemin is er geen sprake van een dermate functionele band die van die aard is om te kunnen spreken van één project dat noodzakelijkerwijs in zijn geheel aan de milieueffectenrapportage moet worden onderworpen. De fietstunnels zijn immers gericht op het afwikkelen van het zachte verkeer terwijl onderhavig project betrekking heeft op de verplaatsing van het gemotoriseerd verkeer naar een nieuwe brug op 80m van de oude brug. Het is in dat verband duidelijk dat een milieueffectrapportage voor het laatste project voldoende garanties bevat voor een concrete en zorgvuldige afweging van eventuele

aanzienlijke milieueffecten. De verzoekende partijen geven overigens zelf aan dat zij niets hebben tegen de aanleg van fietstunnels, en in dat verband geen beroep tot nietigverklaring hebben ingesteld tegen dit project.

Er is dus geen sprake van enig "sancissioneren van het project". Dit wordt in de bestreden beslissing uitvoering gemotiveerd (supra). De verzoekende partijen slagen er niet in het tegendeel aan te tonen. De argumentatie van de verzoekende partijen mist bijgevolg feitelijke en juridische grondslag.

Tenslotte merkt de verwerende partij op dat de vergunningverlenende overheid, alvorens een vergunning te verlenen, geenszins gehouden is om mogelijke alternatieven (tracés) te onderwerpen aan een openbaar onderzoek. In tegenstelling tot wat de verzoekende partijen beweren (verzoekschrift, bladzijde 13), moest er in casu geen afweging gebeuren van de alternatieven, en moest deze afweging evenmin worden onderworpen aan een milieueffectrapportage, een openbaar onderzoek, en een gemotiveerde beslissing over de verschillende alternatieven. Zoals de verzoekende partijen zelf aangeven, en zoals beschreven in de bestreden beslissing op bladzijde 3, is er een alternatievenonderzoek gebeurd door een werkgroep onder leiding van de provincie Vlaams-Brabant, en is dit onderzoek uiteindelijk uitgemond in de keuze voor het voorliggende tracé. Een dergelijke werkwijze is geenszins onzorgvuldig of onredelijk.

...

3.

De tussenkomende partij voegt hieraan toe:

"...

66. De verzoekende partijen menen vooreerst dat het nieuwe en uitgebreide ontsluitingstracé nooit aan enige democratische controle en/ of inspraak van de omwonenden werd onderworpen. Meer bepaald zijn de verzoekende partijen van oordeel dat aangezien de tracékeuze niet als zodanig werd vertaald in een ruimtelijk uitvoeringsplan, aan hen nooit inspraak werd verleend middels een openbaar onderzoek of middels een plan-MER de globale impact zou zijn bestudeerd. Zij zouden daarentegen uitsluitend inspraak hebben gekregen in de vergunningsprocedures van de verschillende fases zodat zij in de onmogelijkheid verkeerden om kritiek te uiten op het ganse project.

67. Dat het globale ontsluitingstracé koste wat het kost beslist diende te worden boven de hoofden van de omwonenden is gelet op het voorgaande volledig uit de lucht gegrepen. De publieke inspraak omtrent het tracé werd niet verhinderd. De communicatie met inwoners is een gemeentelijke aangelegenheid alwaar de tussenkomende partij bovendien ondersteuning geboden heeft. Sinds de definitieve vastlegging van het tracé heeft de gemeente Haacht dan ook consequent de nodige acties ondernomen om dit te verankeren. Het ontsluitingstracé is opgenomen in de gemeentelijk mobiliteitsplan van 2011 zoals terug te vinden op website van de gemeente. Daarin heeft de gemeente acties voorzien om de verkeersleefbaarheid van Tildonk centrum te verbeteren eens de ontsluiting rond Tildonk gerealiseerd is. Ook de info-vergadering dd. 28 maart 2012 was zulks een gemeentelijk initiatief alwaar W&Z haar medewerking verleend heeft middels het geven van een powerpointpresentatie

68. De verzoekende partijen verwijten verder aan de verwerende en tussenkomende partij onterecht het project aangaande de ontsluiting van industriezone Hambos onrechtmatig te hebben 'gesaucissoneerd'.

69. Zoals ook blijkt uit de door verzoekende partijen aangehaalde rechtspraak van zowel Uw Raad als van de Raad van State dient in hoofde van de vergunningverlenende overheid dan

wel de vergunningaanvrager daarbij een zeker opzet aanwezig te zijn. Dit impliceert meer bepaald dat men het bewust opsplitsen van een project problematisch acht wanneer de opsplitsing als gevolg heeft dat een volwaardige inspraak of advisering daartoe wordt verhinderd dan wel wanneer een globale beoordeling van het project onmogelijk wordt gemaakt. Wanneer de opsplitsing van een project echter geen aanwijsbare gevolgen heeft voor de wijze waarop het betreffende project aan de adviesverlenende organen en aan het publiek (belanghebbende derden) wordt voorgelegd, is deze opsplitsing niet ongeoorloofd.

70. Vooreerst wordt zowel de vergunningverlenende overheid alsook het publiek middels de project-m.e.r.-screeningsnota ter dege in kennis gesteld van het feit dat het betreffende project, met name de bouw van de beweegbare brug over het kanaal Leuven-Dijle ten behoeve van gemotoriseerd verkeer, kadert in een groter geheel :
[...]

71. Dat in de project-m.e.r.-screeningsnota zeer duidelijk de relatie met de globale visie betreffende een verbeterde ontsluiting van de industriezone Hambos alsook de realisatie van een nieuw verkeersknooppunt met fietstunnels ter hoogte van de Kruineikebrug, staat vermeld, impliceert dat de tussenkomende partij, als zijnde vergunningaanvrager, duidelijk steeds de intentie heeft gehad om het vergunningverlenende bestuur voorafgaandelijk het verband met een groter project toe te lichten. Op die manier werd het vergunningverlenende bestuur dan ook in de mogelijkheid gesteld om met kennis van zaken – ook van de globale visie – het aangevraagde te vergunnen.

72. Het is vervolgens vaste rechtspraak van de Raad van State dat fasering / opsplitsing van projecten in meerdere fases en / deelprojecten is toegestaan. Het is in dat opzicht dan ook geoorloofd voor dergelijke fases en / of deelprojecten een afzonderlijke vergunningsaanvraag in te dienen. Het opsplitsen / faseren van een totaalproject is mogelijk zolang deze opsplitsing niet is ingegeven vanuit het oogmerk om aan bepaalde vereisten zoals de watertoets, de MER-verplichting en de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening trachten te ontkomen. Ook Uw Raad was in haar rechtspraak reeds eerder eenzelfde mening toegedaan.

73. De rechtspraak die de verzoekende partijen ter zake aanhalen is niet dienend. Immers veronderstelt het saucissoneren van een project zeer duidelijk dat een project met kwaad opzet wordt opgesplitst in meerdere afzonderlijke doch tegelijkertijd vergunde aanvragen. Dit benadrukt zeer duidelijk het verschil tussen het zogenaamde saucissoneren van een project en het faseren van een project, wat een in de tijd opeenvolgende fases veronderstelt die omwille van bijvoorbeeld hun technische complexiteit als deelproject in een afzonderlijke dienen te worden benaderd.

74. Van enige artificiële opsplitsing ‘met voorbedachten rade’ is in casu dan ook duidelijk geen sprake. Het globale ontsluitingsproject wordt noodzakelijkerwijze benaderd vanuit het oogpunt van aparte deelprojecten omwille van de complexiteit van elk onderdeel, zowel wat betreft de technische uitwerking alsook de juridische aspecten (grondverwerving), de verlegging van de nutsleidingen, de noodzakelijke praktische fasering en de voortdurend wijzigende wetgeving. Deze factoren maken het immers onhaalbaar en onverstandig om dit al één geheel te benaderen.

75. Ook halen verzoekende partijen het arrest Schanzer van de Raad van State aan. Doch ook hier kan geenszins op nuttige wijze een vergelijk worden getrokken met de situatie zoals ze zich in casu aandient. Immers heeft de Raad van State er geen bezwaar tegen dat men het project opsplitst in verschillende deelprojecten, maar wel dat het vergunningverlenende

bestuur weigert de bezwaren te beoordelen in het kader van de omstandigheden van het gehele project. Zoals hieronder nog aan bod zal komen, wordt in de bestreden beslissing wel degelijk ingegaan en geoordeeld vanuit het ruimere ontsluitingsproject. Dit gebeurde ook zo bij de beantwoording van het bezwaar van de verzoekende partijen.

[...]

76. In voorliggend geval was het vergunningverlenende bestuur voorafgaandelijk in kennis gesteld van het feit dat de aanvraag kaderde binnen een globale visie. Op die manier kon de verwerende partij dan ook als zorgvuldig en redelijk handelend bestuur en middels een afdoende voorlichting en behoorlijke feitenvinding de aanvraag in al haar aspecten beoordelen. De door tussenkomen de partij gevolgde werkwijze heeft aldus een globale beoordeling van het project voorgestaan en deze zeker niet onmogelijk gemaakt.

77. Verder steunen de verzoekende partijen hun eerste middel op een vermeende schending van de formele motiveringsplicht. Van een schending van de artikelen 2 en 3 van wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen is echter geen sprake.

78. De formele motivering van een bestuurlijke rechtshandeling overeenkomstig de artikelen 2 en 3 van de motiveringswet veronderstelt dat het bestuur haar bestuurshandelingen uitdrukkelijk motiveert. Deze formele motiveringsplicht houdt aldus in dat in de beslissing zelf op een afdoende wijze de juridische en feitelijke overwegingen moeten worden vermeld die aan de beslissing ten grondslag liggen.

79. Dit betekent concreet dat de rechtsonderhorige uit de bestuursbeslissing moet kunnen opmaken waarom de beslissing op deze of gene wijze werd genomen en waarom zijn gebeurlijk verweer werd verworpen. Wat als afdoende dient te worden beschouwd, moet in concreto te worden uitgemaakt, geval per geval. Het afdoende karakter van de motivering betekent dat de motivering pertinent moet zijn, en dat ze draagkrachtig moet zijn. Concreet wil men met dit laatste bedoelen dat de aangehaalde redenen moeten volstaan om de beslissing te dragen. Verder impliceert het begrip “afdoende” verder ook nog dat de motivering in rechte en in feite evenredig moet zijn aan het gewicht van de genomen beslissing.

80. De bestreden beslissing, alsmede de documenten en adviezen die er deel van uitmaken, bevatten ontegensprekelijk afdoende motieven, die bovendien draagkrachtig en pertinent zijn. Meer bepaald wordt het bezwaar van de verzoekende partijen op zeer zorgvuldige en uitgebreide wijze beantwoord. Zo wordt onder meer duidelijk dat men de aspecten van de globale visie op de nieuwe ontsluiting heeft meegenomen in de beoordeling van de betreffende vergunningsaanvraag.

[...]

81. De verzoekende partijen menen dat wegens het zogenaamde ‘saucissoneren’ van de globale ontsluitingsvisie de artikelen 1.1.4 en 4.3.1 VCRO worden geschonden. In tegenstelling tot wat de verzoekende partijen beweren is wel degelijk een behoorlijke afweging geschied van alle in het geding zijnde ruimtelijke belangen, alle hinderaspecten in het licht van een optimaal ruimtegebruik.

[...]

82. Zoals reeds hierboven uiteengezet zal de het aangevraagde noch geluidshinder, noch geurhinder, noch trillinghinder genereren. De enige mogelijke tijdelijke geluidshinder en trillinghinder dewelke verzoekende partijen mogelijks zullen kunnen ondervinden is deze tijdens de bouw van de brug zoals ook aangegeven in de project-m.e.r.-screeningsnota:

[...]

83. Tevens zal de brug worden gebouwd met de best beschikbare technieken zodat de trillinghinder minimaal zal zijn, indien er sprake zou zijn van trillingen. Bovendien hebben verzoekende partijen heden ook al te maken met geluid van voorbijgaand verkeer daar zij gelegen zijn aan een weg langsheen het kanaal waar thans reeds gemotoriseerd verkeer passeert.

84. Verzoekende partijen menen daarnaast ook te zullen lijden onder een onaanvaardbare verkeersdruk en verkeershinder, met onder meer onveilige verkeerssituaties als gevolg. Doch er wordt geenszins méér verkeer verwacht ter hoogte van verzoekende partijen. Immers beoogt de bouw van de hernieuwde beweegbare brug net een verkeersveilige situatie. De bouw van de brug is er gekomen vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen. Ten gevolge van de zogenaamde ontduubeling van de brug – er komt nu één brug voor voertuigen en één brug voor fietsers en voetgangers - en de reeds aangelegde bijhorende fietstunnels ontstaat een opvallend veiligere verkeerssituatie

85. De mobiliteitsimpact is aldus gunstig daar in functie van de ontsluiting van de bestaande industriegebieden de verkeersstromen gescheiden worden zodat voor de talrijke fietsers hier een veilig en volledig gescheiden parcours ontstaat. Het verkeer zal aldus enkel op een verkeersefficiënte manier over het kanaal Leuven-Dijle worden geleid en dit via twee bruggen, één voor gemotoriseerd verkeer en één voor de zwakke weggebruikers (voetgangers en fietsers).

86. Vervolgens zijn de verzoekende partijen ook van oordeel dat zij nadeel zullen lijden ten gevolge van een onaanvaardbare inbreuk op het bestaande rustig woongenot alsmede een privacyhinder. In dat opzicht moet noodzakelijk worden opgemerkt dat de woningen van verzoekende partijen reeds gelegen zijn in de nabijheid van een brug. Een tweede brug zal het woongenot niet aantasten. Vooreerst betreft het een beweegbare gelijkgrondse brug waardoor geen visuele hinder kan worden ondervonden. De brug zal bovendien bevorderlijk blijken voor een veilige en efficiënte verkeerssituatie en bovendien pas verkeer genereren van zodra een volledige ontsluiting naar de N26 zal zijn gerealiseerd in een latere fase.

87. Ook van een (toegenomen) inkijsituatie zal geen sprake zijn. Er doet zich heden ook reeds passage van verkeer voor langsheen de woningen van verzoekende partijen zodat een (toegenomen) inkijsituatie niet in rechtstreeks verband staan met de bouw van de brug.

88. Wat betreft het zogenaamde ontbreken van een project-m.e.r.-screening kan het standpunt van de verzoekende partijen niet worden gevolgd daar de vergunningsaanvraag dd. 6 mei 2013 wel degelijk vergezeld was van de vereiste project-m.e.r.-screening. Naar aanleiding van deze project-m.e.r.-screening heeft de verwerende partij geoordeeld dat een milieueffectenrapport in casu niet nodig was. Het moet worden opgemerkt dat deze beoordeling kon gebeuren met inachtnaam van de relatie met het totaalproject aangaande de ontsluiting van de industriezone Hambos en de aanleg van het verkeersknooppunt met fietstunnels ter hoogte van de Kruineikebrug aangezien hier uitdrukkelijk melding van werd gemaakt in de project-m.e.r.-screeningsnota. De verwerende partij heeft aldus met kennis van zaken kunnen besluiten dat geen aanzienlijke milieueffecten zich zouden voordoen.

89. Er doet zich dan ook geen schending voor van de artikelen 1.1.4 en 4.3.1, noch van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen, noch van het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

90. Tot slot dient te worden opgemerkt dat verzoekende partijen onterecht voorhouden dat zij geen belang zouden hebben gehad bij het aanvechten van de vergunning voor fase 1 dd. 31 mei 2011 en de vergunning voor fase 2 dd. 20 aug 2012 en dat zij daarom deze vergunningen niet hebben aangevochten. Dit argument gaat minstens niet op voor wat betreft fase 2. De realisatie van fase 2 heeft ervoor gezorgd dat de Gebr. Persoonsstraat definitief afgesloten werd aan het kruispunt met de Zuiddijk. Voordien was aldaar doorgaand verkeer naar het dorpscentrum, onder meer passeerden er de schoolbussen van De Lijn, langs de woning van eerste verzoekende partij. Dit doorgaand verkeer werd een halt toegeroepen ten gevolge van de uitvoering van fase 2.

91. De reden dat zij aldus deze fase niet hebben bestreden – ondanks het feit dat zij ook op dat moment reeds de kans én een belang hadden het gehele project te doen beoordelen en bekritisieren – bestaat er vrijwel zeker in dat de verzoekende partijen voordeel konden halen uit de realisatie van fase 2.

92. Ter zijde kan immers nog worden opgemerkt dat fase 2 overigens uitgevoerd werd op basis van een stedenbouwkundige vergunning dd. 21 nov. 2013. Deze vergunning vermelden de verzoekende partijen alvast niet. Bovendien merken de verzoekende partijen ook nog onterecht op in hun feitenrelaas dat voor fases 1 en 2 geen project-m.e.r.-screeningsnota werd opgemaakt. Daar dit nog niet vereist was ten tijde van de stedenbouwkundige vergunningsaanvragen voor deze fases, werden ze bijgevolg op dat moment ontvankelijk en volledig ingediend.

...”

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partijen stellen in wezen dat de bestreden beslissing kadert in de ontwikkeling van een groter project in functie van de ontsluiting van de industriezone Hambos, maar dat het totaalproject bewust wordt “gesaucissoneerd” met de bedoeling een volwaardige inspraak, advisering en beoordeling van het project te verhinderen.

Het wordt niet betwist dat het project verband houdt met de ontsluiting van de industriezone Hambos en dat de thans vergunde brug het sluitstuk vormt van een nieuw verkeersknooppunt aan het kanaal Mechelen-Leuven in Tildonk, waarbij het verkeersknooppunt met bijhorende fietstunnels reeds werd vergund.

2.

Het staat een aanvrager vrij een bepaald project op te splitsen in meerdere deelprojecten en voor elk van deze deelprojecten afzonderlijk een vergunningsaanvraag in te dienen op voorwaarde evenwel dat, indien de aanvraag dient te worden onderworpen aan een openbaar onderzoek, de bevoegde overheid de ingediende bezwaren dient te onderzoeken en te beoordelen, niet alleen ten aanzien van het voorwerp van de aanvraag voor één van de deelprojecten als zodanig, maar tevens, wanneer het bezwaren betreft die betrekking hebben op de gevolgen van het totale project waarvan de aanvraag een onderdeel uitmaakt, ten aanzien van het totale project en zijn gevolgen. Een derde belanghebbende dient immers, nuttig bezwaren te kunnen aanvoeren die, hoewel zij niet rechtstreeks voortvloeien uit elk van de deelprojecten afzonderlijk, toch het gevolg kunnen zijn van het realiseren van alle deelprojecten samen genomen.

Uit het aanvraagdossier en met name de MER-screeningsnota blijkt dat de aanvraag deel uitmaakt van een groter geheel, met name de ontsluiting van de industriezone Hambos. Tevens

hebben de verzoekende partijen in het kader van het openbaar onderzoek een bezwaarschrift ingediend, hetwelk in de bestreden beslissing gemotiveerd wordt weerlegd en waarbij de weerlegging van de bezwaren wordt gemotiveerd ten aanzien van het totale project en zijn gevolgen:

“ ...

Inzake de ontsluiting en het alternatievenonderzoek daaromtrent werden meerdere alternatieven onderzocht in een werkgroep onder leiding van de provincie Vlaams-Brabant. In opdracht van de provincie Vlaams-Brabant voerde de nv. Waterwegen en Zeekanaal verder onderzoek uit naar die ontsluitingsalternatieven en onderzocht daarbij ook de impact op de mobiliteit. In het verslag van het overleg van 29 maart 2010 opgemaakt door de provincie Vlaams-Brabant wordt definitief gekozen voor een ontdeubbelde Kruineikenbrug. Deze tweede brug maakt het mogelijk om de verkeersknoop op te lossen aan de huidige Kruineikenbrug waar nu het fietsverkeer nog onbeschermd in interactie komt met vrachtverkeer en autoverkeer.

De impact op de omgeving voor deze specifieke aanvraag is beperkt omdat het hier aanpassingswerken aan een bestaande brug en in de buurt van deze brug betreft met de aanleg van een verkeersknooppunt en fietstunnels. De werken wensen de situatie voor de fietsers opmerkelijk te verbeteren; de impact op de omgeving is dan ook te verantwoorden vanuit de wens om een verbeterde mobiliteitssituatie voor de zwakke weggebruiker te creëren. Het onderzoek naar de ontsluitingsalternatieven werd geleid door de provincie Vlaams-Brabant. Deze aanvraag is ook niet in strijd met het provinciaal ruimtelijk structuurplan. Het streefdoel is het om bestaande bedrijvenczones te optimaliseren, maar ook nieuwe bedrijventerreinen kunnen ontwikkeld worden. deze werken kaderen zowel in de optimalisering van de ontsluiting van een bestaande bedrijvenczone en hebben daarbij het doel de verkeersveiligheid voor vooral fietsers sterk te verbeteren.

...”

Anders dan de verzoekende partijen voorhouden, kan uit het enkele gegeven dat het totaalproject reeds in 2010 gekend was en derhalve alle vergunningsaanvragen toen hadden kunnen worden ingediend, geen voorbedachtheid worden afgeleid inzake het bewust beperken van de inspraakmogelijkheden van derde-belanghebbenden. De verzoekende partijen tonen niet aan dat de fasering van de ontsluiting van het bedrijventerrein, waarbij de bestreden beslissing een deelproject van uitmaakt, bewust of ‘met voorbedachten rade’ is ingegeven, ten einde de rechten te beknotten van belanghebbenden om op nuttige wijze hun bezwaren te uiten.

Het middel is op het eerste gezicht niet ernstig.

Tweede middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen voeren de schending aan van artikelen 1.1.4 en 4.3.1 VCRO, artikelen 2 en 4 en bijlage II van de richtlijn nr. 2011/92/EU van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, van bijlage III (artikel 10 (e)) van het besluit van de Vlaamse Regering 10 december 2004 houdende de vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, van artikel 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen, het redelijkheids- en het zorgvuldigheidsbeginsel:

“ ...

24. De beoordeling van de door verzoekende partijen opgeworpen hinder werd niet grondig onderzocht door de vergunningverlenende overheid.

Eén en ander blijkt reeds uit het feit dat volgens verwerende partij blijkbaar geen nieuw openbaar onderzoek werd georganiseerd. Op pag. 3 van het bestreden besluit stelt verwerende partij dat in 2013 een openbaar onderzoek werd georganiseerd. Van het openbaar onderzoek dat van 1 tot 30 december 2015 werd georganiseerd specifiek voor de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag (en niet voor de beoordeling van het tracé der wegen) [stuk 14], maakt verwerende partij onder dit hoofdstuk "openbaar onderzoek" van het bestreden besluit geen enkele melding. Het in december 2015 ingediende bezwaarschrift van verzoekende partijen [stuk 11] is door verwerende partij zelfs niet bekeken. De "bespreking van het bezwaar" is louter copy paste van hetgeen uiteengezet in de door Uw Raad vernietigde stedenbouwkundige vergunning van 29 november 2013. Met het door verzoekende partijen in december 2015 ingediende bezwaar werd door verwerende partij geen enkele rekening gehouden. Anders beweren is totaal ongeloofwaardig. Dat doet men toch minstens de moeite om een aantal verouderde data te veranderen. Quod non. Het feit dat in dit hoofdstuk nog naar het volstrekt irrelevante gemeenteraadsbesluit van 24 september 2012 wordt verwezen terwijl op 25 januari 2016 een nieuw gemeenteraadsbesluit werd genomen, is ter zake illustratief.

In voormelde weerlegging van het oude bezwaar is voorts geen bespreking, laat staan enige weerlegging, terug te vinden van argumenten van verzoekende partijen inzake de hinder die de bouw van een brug voor hun onmiddellijk leefomgeving met zich meebrengt. Geen woord over de geluidshinder, geen woord over de trillingshinder, geen woord over de geurhinder, geen woord over het rustige woonklimaat dat verdwijnt door het creëren van een nieuwe wegverbinding voor zware vrachtwagens. Enkel aandacht voor de verkeersveiligheid van fietsers die zou verbeteren. Dit laatste is zeker relevant. De hierdoor veroorzaakte hinder voor omwonenden is dit evenzeer.

Ook onder het hoofdstuk "beoordeling goede ruimtelijke ordening" wordt inzake "hinderaspecten" louter gewezen op de verbeterde verkeersveiligheid. Over de hinder van verzoekende partijen, opnieuw geen woord.

Inzake de opmaak van de project MER-screening werd in het kader van het eerste middel reeds uiteengezet dat deze laattijdig werd opgemaakt. In de project MER-screening, vertaald in het bestreden besluit, wordt gesteld dat de exploitatie van de brug geen geluid noch trillingen zal veroorzaken [stuk 151]. Tevens wordt gesteld "na de bouw is er geen geluidsemmissie meer". Hoe kan men nu in alle redelijkheid stellen dat wanneer een dergelijke brug in gebruik wordt genomen voor én het vrachtverkeer van een industrieterrein en alle ander bestaande en nieuw aangetrokken gemotoriseerd verkeer, er geen geluidsemmissie meer zal zijn voor de nabijgelegen woningen en natuurwaarden. Een dergelijke conclusie is kennelijk onredelijk. De project MER-screening en het bestreden besluit stellen zelfs: "Het gemotoriseerd verkeer zal na de bouw de nieuwe brug i.p.v. de huidige bruggebruiken. De nieuwe brug ligt op ongeveer dezelfde locatie als de vroegere (en inmiddels afgebroken) beweegbare klapbrug." Deze argumentatie slaat alles: NV W&Z en verwerende partij durven het aan om de hinder van een nieuwe permanent geopende stalen brug voor én het vrachtverkeer van een industrieterrein en alle ander bestaande en nieuw aangetrokken gemotoriseerd verkeer te vergelijken met dat van een historische klapbrug voor paarden en koetsen waarvan in de vorige procedure bij Uw Raad zelfs geen enkel concrete foto kon worden bijgebracht... Appelen met peren vergelijken noemt men dat.

25. Een vergunningverlenende overheid die weet dat de wettigheid van een vergunning door derden-omwonenden op de voet wordt gevolgd en dan een vergunningsbesluit uit 2013

volledig kopieert (op de twee door Uw Raad in haar arrest van 27 oktober 2015 aangegeven elementen na), werkt de onwettigverklaring van haar eigen besluiten in de hand. Te meer wanneer ze de door deze partijen opgeworpen hinder nalaat te onderzoeken, motiveren en weerleggen.

Verwerende partij heeft de bezwaren van verzoekende partij niet afdoende onderzocht en weerlegd. Hetgeen des te meer klemmt nu een vorig besluit door Uw Raad werd vernietigd en door verzoekende partijen een nieuw bezwaarschrift met aanvullende argumenten werd ingediend. De bepalingen uit art. 1.1.4 VCRO en 4.3.1 VCRO werden dan ook niet correct nageleefd. Het bestreden besluit werd niet correct gemotiveerd. Van een zorgvuldige feitengaring is al helemaal geen sprake wanneer men zelfs niet de moeite doet om een bezwaarschrift te lezen in een dergelijk delicaat dossier.

...

2.

De verwerende partij stelt:

“1. Volgens de verzoekende partijen wordt er geen melding gemaakt van het openbaar onderzoek dat volgens hun specifiek is georganiseerd voor de stedenbouwkundige aanvraag (en niet voor de beoordeling van het tracé van de nieuwe weg) en wordt evenmin geantwoord op het bezwaarschrift dat zij einde november 2015 hebben ingediend (eerste onderdeel).

De verwerende partij merkt op dat in de bestreden beslissing uitdrukkelijk wordt overwogen dat in het kader van de 'zaak der wegen' een bijkomend openbaar onderzoek is gehouden van 01.12.2015 tot en met 30.12.2015. Ook uit het administratief dossier blijkt dat het openbaar onderzoek dat is geopend op 01.12.2015 betrekking heeft op de beslissingsbevoegdheid van de gemeenteraad over de zaak van de wegen (zie stuk 10). In de beslissing van de gemeenteraad van 25.01.2016 wordt expliciet melding gemaakt van dit openbaar onderzoek en wordt, in navolging van de beslissing van het college van 07.01.2016, geantwoord het bezwaarschrift van de verzoekende partijen (stuk 10.c).

Bijgevolg moet worden vastgesteld dat de argumentatie van de verzoekende partijen feitelijke grondslag mist.

Het eerste onderdeel van het tweede middel is ongegrond.

2. In het tweede onderdeel argumenteren de verzoekende partijen dat bij de weerlegging van hun bezwaarschrift geen motivering is gegeven met betrekking tot de verwachten hinder (geluid, trillingen, geur, woonklimaat).

De verzoekende partijen gaan met deze bewering volledig voorbij aan de Mer-screening die is gevoegd bij de aanvraag en de afweging die over deze screening is gemaakt in de bestreden beslissing (zie bladzijde 5):

[...]

Uit deze afweging blijkt dat de hinder voor de omwonenden (geluid, trillingen, geur, woonklimaat) aanvaardbaar wordt geacht, in het bijzonder gelet op het feit dat het gemotoriseerd verkeer na de bouw de nieuwe brug zal gebruiken in plaats van de huidige brug' (lees: oude brug in de onmiddellijke omgeving).

Er moet bovendien worden vastgesteld dat de argumentatie van de verzoekende partijen eveneens is weerlegd bij de behandeling van hun bezwaarschrift in het kader van de zaak van de wegen. Het college overweegt onder meer als volgt in haar beslissing van 07.01.2016 (stuk 10.b):

[...]

De verzoekende partijen houden hiermee geen rekening, en beweren niet - evenmin tonen zij aan - dat deze overwegingen foutief of kennelijk onredelijk zouden zijn.

Ten overvloede merkt de verwerende partij nog op dat de verwijzing naar de beslissing van de gemeenteraad van 24.12.2012 een materiële vergissing is die de bestreden beslissing niet onwettig maakt. De verzoekende partijen zijn overigens perfect op de hoogte van het feit dat de beslissing over de zaak van de wegen is genomen op 25.01.2016 (stuk 10.c) zodat er geen sprake is van enige belangenschade als gevolg van deze vergissing. Het tweede onderdeel van het tweede middel is ongegrond.

3. Volgens de verzoekende partijen wordt in de bestreden beslissing op kennelijk onredelijke wijze overwogen dat het project geen geluids- of trillingshinder zal teweegbrengen, en wordt de nieuwe brug hierbij op onterechte wijze vergeleken met de historische klapbrug voor paarden (derde onderdeel).

Deze argumentatie vloeit voort uit een foutieve lezing van de bestreden beslissing, in het bijzonder de paragraaf over de Mer-screening. In de screeningsnota, en dit blijkt ook uit een zorgvuldige lezing van de bestreden beslissing, wordt immers duidelijk uiteengezet dat het gemotoriseerd verkeer de nieuwe brug zal gebruiken in plaats van de brug die thans wordt gebruikt, gelegen op ongeveer 80m. Daarbij overweegt de bestreden beslissing dat de nieuwe brug op de locatie is gelegen van een vroegere (afgebroken) klapbrug. In tegenstelling tot wat de verzoekende partijen beweren, wordt hiermee niet bedoeld dat de hinder gelijk zou zijn met deze voortgebracht door het doorgaand verkeer dat destijds de oude klapbrug gebruikte. Dit blijkt geenszins uit de bestreden beslissing, en evenmin uit de screeningsnota.

Daarnaast moet de overweging over de geluidsemissie worden geplaatst in het kader van de uitvoering van de bouwwerken. De bestreden beslissing geeft aan dat er na de bouw van de brug geen geluidshinder meer zal voortkomen van de brug zelf, waarmee uiteraard niet wordt bedoeld dat het gemotoriseerd verkeer dat deze nieuwe brug zal gebruiken geen geluid, geur- of trillingshinder kan veroorzaken. Deze hinder wordt echter aanvaardbaar geacht omdat de brug op korte afstand (80m) is gelegen van de oude brug, wat uitdrukkelijk wordt aangegeven in de bestreden beslissing en wat is bevestigd bij de behandeling van de bezwaren in het kader van de zaak van de wegen (stukken 10.b en 10.c).

...

3.

De tussenkomen partij voegt hieraan toe:

“96. Vooreerst menen de verzoekende partijen dat hun bezwaar dat zij hebben ingediend in december 2015 niet zou zijn bekeken en beantwoord. Ondanks het feit zij vaststellen dat in de bestreden beslissing melding werd gemaakt van het openbaar onderzoek gehouden in 2013, geven zij daarnaast alsnog duidelijk zelf wel aan effectief in kennis te zijn van het feit dat ook voorafgaand aan de bestreden beslissing wel degelijk een openbaar onderzoek werd gehouden. Het behoeft dus geen verder betoog dat het vermelde van de eerdere data een louter materiële vergissing uitmaakt.

97. Het is dan ook enigszins vreemd dat zij zouden stellen dat geen openbaar onderzoek werd gehouden, aangezien door hen immers een bezwaar werd ingediend, dat bovendien uitvoerig werd beantwoord door de verwerende partij, zoals blijkt uit de bestreden beslissing.

98. Het argument van de verzoekende partijen dat de hinderaspecten ten gevolge van de realisatie van de beweegbare brug niet afdoende zouden zijn onderzocht, kan niet worden gevolgd.

99. Overeenkomstig artikel 4.3.1 en 4.3.2 DABM zijn bepaalde projecten onderworpen aan een milieueffectenrapportage (MER):

[...]

100. De criteria waarvan sprake in artikel 4.3.2 DABM zijn de volgende:
[...]

101. Wanneer voor een bepaald project een vergunning wordt aangevraagd, diens steeds te worden nagegaan of er verplichtingen zijn volgens de project-m.e.r.-regelgeving, zijnde de verplichting tot de opmaak van een project-MER, de mogelijkheid tot ontheffing ervan of de opmaak van een project-m.e.r.-screeningsnota. In concreto dient er steeds te worden nagegaan of het project onder bijlage I, II of III van het project-m.e.r.-besluit valt.

102. Voor projecten die onder bijlage I vallen, is men verplicht een project-MER op te maken. Voor projecten van bijlage II dient men in principe een project-MER op te maken. Doch de initiatienemer kan er echter voor kiezen een “gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de project-MER-plicht” in te dienen volgens de procedure van artikel 4.3.3, § 3 tot § 9 DABM. De twee gronden voor deze ontheffing worden opgelijst in artikel 4.3.3, § 4 DABM.

103. Tenslotte zijn er projecten die onder bijlage III vallen waarbij men de mogelijkheid heeft om een project-m.e.r.-screeningsnota op te maken (artikel 4.3.2, §2bis DABM).

104. Wanneer de initiatiefnemer verwacht dat zijn project geen aanzienlijke negatieve milieueffecten zal genereren, kan hij opteren voor de opmaak van een project-m.e.r.-screeningsnota.

105. Overeenkomstig artikel 1, 5° van het project-m.e.r.-besluit wordt onder een project-m.e.r.-screeningsnota verstaan:

“Een document waarin van een voorgenomen project wordt aangegeven of er aanzienlijke effecten voor mens en milieu te verwachten zijn.”

106. De project-m.e.r.-screeningsnota dient bij de vergunningsaanvraag gevoegd te worden.

107. In casu heeft tussenkomende partij ervoor geopteerd om een project-m.e.r.-screeningsnota op te maken daar het project, zijnde de bouw van een hernieuwde beweegbare brug onder bijlage III valt van het project-m.e.r.-besluit, meer bepaald punt 10, e):
“10. Infrastructuurwerken

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

108. Een project-m.e.r.-screeningsnota kan twee vormen aannemen. De initiatiefnemer heeft de keuzevrijheid om één van beide opties te kiezen. De initiatiefnemer van een bijlage III-project kan het modelformulier hanteren dan wel een document vrije stijl.

109. Verzoekende partijen verwijten in hun eerste middel enkel en alleen dat er geen project-m.e.r.-screeningsnota is gevoegd. Welnu dit argument mist feitelijke grondslag en is onjuist.

110. In casu heeft tussenkomende partij immers geopteerd om een modelformulier in te vullen en werd aldus uitdrukkelijk een project-m.e.r.-screeningsnota gevoegd bij de aanvraag.

111. Een degelijk en volledig ingevuld modelformulier moet een goed beeld verschaffen van de milieueffecten die het project generen. Uit de project-m.e.r.-screeningsnota blijkt althans dat de mogelijke milieueffecten van het project niet aanzienlijk zijn.

[...]

112. Ook de externe adviezen die werden verworven door tussenkomende partij geven duidelijk aan dat het project geen aanzienlijke nadelige milieueffecten genereert. Aldus de coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid :
[...]

113. Ook het agentschap Natuur en Bos sprak zich uit over de eventuele milieueffecten van het project :

“De aanleg van een bijkomende brug heeft geen noemenswaardige, bijkomende impact op natuurwaarden in de omgeving.” (eigen accentuering)

114. Daarnaast heeft ook Landbouw en Visserij geen bezwaren geuit tegen het project voor de bouw van een hernieuwde beweegbare brug over het kanaal Leuven-Dijle :

“Gelet op de aard en de ligging is er uit landbouwkundig standpunt geen overwegend bezwaar tegen de voorgestelde werken.”

115. Uit voornoemde adviezen is duidelijk gebleken dat het project geen aanzienlijke milieueffecten genereert en dat de opmaak van een project-m.e.r.-screeningsnota voldoende was.

116. Tussenkomende partij heeft in tegenstelling tot wat verzoekende partijen voorhouden wel degelijk een project-m.e.r.-screeningsnota (zie stuk 9) opgemaakt. Uw Raad heeft dit in haar arrest dd. 27 oktober 2015 ook zo vastgesteld. Meer zelfs, Uw Raad heeft toen geoordeeld dat het gelijklopende middel van verzoekende partijen iedere feitelijke grondslag miste.

117. De opmaak van een project-m.e.r.-screeningsnota is voorgeschreven in het besluit van de Vlaamse Regering van 1 maart 2013. Omwille van een gebeurlijke vertraging bij het kopiëren en het versturen van de lijvige bouwaanvraagdossiers was onderwijl een nieuwe reglementering in voege gegaan één week voor de bouwaanvraagdossiers per post verstuurd werden. Het is dan ook niet onlogisch dat de project-m.e.r.-screeningsnota er niet bijzat. Die kennis in het achterhoofd is het ook niet foutief dat de behandelende ambtenaar van Ruimte Vlaanderen de aanlevering van een ontbrekend document opvraagt teneinde de bouwaanvraag volledig en ontvankelijk te kunnen verklaren.

118. De bestreden beslissing stelt aangaande de beoordeling van de mogelijke milieueffecten en hinderaspecten wat volgt:

[...]

119. De mogelijke milieueffecten en hinderaspecten werden aldus op afdoende wijze onderzocht. Bovendien moet worden vastgesteld dat de verzoekende partijen aan tussenkomende partij onterecht verwijten appelen met peren te vergelijken. Die ‘vorige brug’ was immers toch geheel iets anders dan ‘een historische klapbrug voor paarden en koetsen’ zoals verzoekende partijen willen doen uitschijnen. De afbraak geschiedde rond 1990. De huidige brug is in 1988 gebouwd. Pas sinds dat ogenblik gebeurt de kanaaloversteek niet meer ter hoogte van de Gebr. Persoonsstraat. De tussenkomende partij voegt ter verduidelijking alvast een foto.

120. Tussenkomende partij heeft dus geenszins artikel 2 en 4 van de Europese Richtlijn 2011/92/EU van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling geschonden, laat staan artikel 2 van het project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004, zoals gewijzigd bij besluit van 1 maart 2013 of het zorgvuldigheidsbeginsel aangezien het volstond dat tussenkomende partij een project-m.e.r.-screeningsnota opmaakte omwille van de afwezigheid van aanzienlijke milieueffecten.

...

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partijen kunnen vooreerst niet worden gevolgd waar zij stellen dat in de bestreden beslissing met geen woord wordt gerept over hun bezwaarschrift dat zij op 29 december 2015 hebben ingediend in het kader van het bijkomende openbaar onderzoek van 1 tot en met 30 december 2015. Voormeld openbaar onderzoek werd namelijk gehouden voorafgaand aan en in het kader van de totstandkoming van het besluit van de gemeenteraad van de gemeente Haacht van 25 januari 2016 met betrekking tot de goedkeuring van het tracé van de nieuwe gemeenteweg over de tweede Kruineikebrug als verbinding tussen de Kruineikestraat en de Zuiddijk en waarin onder verwijzing naar het advies van het schepencollege van 7 januari 2016, de door de verzoekende partijen aangehaalde hinderaspecten gemotiveerd worden besproken en weerlegd.

Evenmin kunnen de verzoekende partijen worden gevolgd in zover zij argumenteren dat de project-MER-screening laattijdig werd opgemaakt. Onder verwijzing naar hetgeen in het arrest RvVb/A/1516/0167 van 27 oktober 2015 met betrekking tot het gelijkkluidende middel van de verzoekende partijen is gesteld, stelt de Raad vast dat het niet wordt betwist dat de bouw van de brug kan beschouwd worden als een project in de zin van bijlage III artikel 10 e) van het project-MER-besluit, dat het administratief dossier een project-MER-screeningsnota bevat die bij de aanvraag is gevoegd en dat op basis van deze nota werd geoordeeld dat er geen schadelijke milieueffecten te verwachten zijn en er derhalve geen project-MER dient te worden opgemaakt.

2.

Met betrekking tot de beoordeling van de hinderaspecten als onderdeel van de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening stellen de verzoekende partijen evenwel dat louter gewezen wordt op een verbeterde verkeersveiligheid maar dat de hinder voor de verzoekende partijen in de bestreden beslissing onbesproken blijft. Wat de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening betreft, overweegt de bestreden beslissing het volgende:

“...

- *de functionele inpasbaarheid is optimaal vermits het hier gaat over een nieuwe brug over het kanaal in relatie tot het functioneren van het kanaal en haar randactiviteiten. Deze nieuwe brug is onderdeel van een ruimere visie om de verkeersknoop die nu heerst op deze site te helpen ontwarren. Daarbij is het belangrijkste doel het verhogen van de verkeersveiligheid van de talrijke voetgangers en vooral fietsers die voornamelijk scholieren betreft van de nabijgelegen scholen.*
- *Daarbij worden in functie van de ontsluiting van de bestaande industriegebieden de verkeersstromen gescheiden zodat voor de talrijke fietsers hier een veilig en volledig gescheiden parcours ontstaat. De mobiliteitsimpact is dan ook gunstig.*
- *De schaal is aangepast aan de omgeving vermits het hier een nieuwe beweegbare brug betreft in de onmiddellijke nabijheid van een reeds bestaande beweeglijke brug over het kanaal. - visueel-vormelijke elementen zijn door deze aanleg van een nieuwe brug in overeenstemming met de onmiddellijke omgeving van het kanaal. De aanleg stemt overeen met de doelstellingen en vorm van het kanaal.*
- *Visueel-vormelijke elementen zijn door deze aanleg van een nieuwe brug in overeenstemming met de onmiddellijke omgeving van het kanaal. De aanleg stemt overeen met de doelstellingen en vorm van het kanaal.*
- *Cultuurhistorische aspecten kunnen eventueel worden gedetecteerd en zijn onderworpen aan de vondstmeldingsplicht.*

- *Het bodemreliëf wordt in deze aanvraag niet fundamenteel gewijzigd.*
- *Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen: voorliggend project wenst op de eerste plaats de veiligheid voor de fietsers (en voetgangers) sterk te verbeteren.*

...

In de mate dat de motivering van de bestreden beslissing inzake hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen enkel overweegt dat het project op de eerste plaats de veiligheid voor de fietsers en voetgangers sterk verbetert, blijken hieruit niet de motieven die de verwerende partij er in redelijkheid toe gebracht hebben het aangevraagde ook op het vlak van hinderaspecten verenigbaar te bevinden met de goede ruimtelijke ordening.

Het feit dat op grond van de project-MER-screeningsnota wordt besloten dat geen significante negatieve milieueffecten te verwachten zijn die veroorzaakt worden door het nieuwe project, doet geen afbreuk aan de verplichting in hoofde van de verwerende partij om de aanvraag te beoordelen en te motiveren in het licht van de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening.

Het middel is op het eerste gezicht in de aangegeven mate ernstig.

Derde middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen voeren de schending aan van artikel 14.4.4 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen, artikel 4.3.1 VCRO, artikel 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen, het redelijkheids- en het zorgvuldigheidsbeginsel:

“...

28. Het bestreden besluit is strijdig met artikel 14.4.4. van voormeld KB aangezien het toelaat dat aan het parkgebied waarin de woning van eerste verzoekende partij deels is gelegen drastische wijzigingen worden aangebracht. Meer bepaald laat het besluit toe dat in het parkgebied een brug wordt aangelegd waarover dag en nacht een verkeerstroom tot gang wordt gebracht, specifiek voor zwaar vrachtverkeer. Parkgebied dat de vergunde woningen van verzoekende partijen net moet beschermen tegen overmatige hinder van bestemmingsvreemde ingrepen.

Bij de weerlegging van de bezwaren wordt kort gewezen op "het betreft hier kleine wijzigingen t.o.v. de bestaande bestemmingen waarbij in deze stedenbouwkundige vergunning wordt gebruik gemaakt van het uitvoeringsbesluit inzake de "werken van algemeen belang" (zie hoger) om in (zeer) beperkte mate af te wijken van de voorziene bestemming(en) om redenen van openbaar nut."

Bij de beoordeling van de vergunningsaanvraag wordt bepaald dat de aanvraag enkel gelegen is "in een gebied voor bestaande waterwegen" en dat "de realisatie van een brug over het kanaal behoort tot de doelstellingen van het gebied en zijn er dan ook volledig mee in overeenstemming".

Het bestreden besluit bevat aldus de nodige contradicties. Alleszins werd bij de beoordeling van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag t.a.v. de toepasselijke stedenbouwkundige voorschriften op onrechtmatige wijze geen melding gemaakt van de ligging in parkgebied en

wordt niet op rechtmatige wijze een afwijking van deze voorschriften beoordeeld en verleend. Dit alles klemmt des te meer nu bij de weerlegging van de bezwaarschriften wordt bevestigd dat een afwijking noodzakelijk is en "hoger" wordt verleend. Quod non. Het zoveelste bewijs van de onzorgvuldigheid inzake de beoordeling van deze impact-volle stedenbouwkundige vergunningsaanvraag. Ook het derde middel is gegrond.

29. Wanneer men alle puzzelstukken in huidig dossier bij elkaar legt kan men bezwaarlijk anders besluiten dan dat dit een 20° eeuwse vorm van ruimtelijke besluitvorming betreft waarbij op voorhand in bestuurlijke achterkamers alles wordt beslist en de voorziene plannings- en vergunningsprocedure met haar checks and balances volledig werd uitgehold. Zeer bewust. Want dit dossier moest vooruitgaan en mocht niet teveel aandacht krijgen om protest van verzuurde buurtbewoners te voorkomen.

Dat had men evenwel op een 21° eeuwse wijze kunnen vermijden middels een transparante besluitvormingsprocedure en gedegen onderzoeksdaden. Dan had het project, indien wettig en wenselijk, reeds lang kunnen gerealiseerd zijn. Neen, transparantie en gedegen besluitvorming waren helaas niet aan de orde.

...

2.

De verwerende partij stelt:

" ...

Volgens de verzoekende partijen ligt het project in parkgebied en is de bestreden beslissing niet op een wettige wijze afgeweken van dit bestemmingsvoorschrift.

Deze argumentatie moet worden verworpen.

Onderhavig project heeft enkel de aanleg van een beweegbare brug over het kanaal Leuven-Dijle tot voorwerp, en dus niet de inrichting van de straten, voetpaden en fietspaden die reeds vroeger vergund zijn (zie hierover de beschrijvende nota bij de aanvraag onder stuk 1.d). Men moet hierbij een duidelijk onderscheid maken tussen de volgende plannen (zie stuk 1.g):

-Bouw tweede Kruineikebrug te realiseren in het kader van BB1819, inplantingsplan nieuwe brug,

-Bouw tweede Kruineikebrug te realiseren in het kader van BB1775, bestaande toestand (na realisatie BB1775).

Het is enkel het eerst vermelde plan dat betrekking heeft op het project dat het voorwerp is van de betwisting. Dit project is zonder enige twijfel volledige gelegen in het door het gewestplan Leuven aangeduide bestemmingszone 'gebied voor bestaande waterwegen'.

De verzoekende partijen tonen het tegendeel niet aan zodat moet worden vastgesteld dat het middel feitelijke grondslag mist.

..."

2.

De tussenkomende partij voegt hieraan toe:

" ...

123. In tegenstelling tot wat de verzoekende partijen beweren, is het aangevraagde wel degelijk conform de gewestplanbestemming en werd – voor zover nodig – voor het overige op rechtmatige wijze afgeweken van de geldende bestemmingsvoorschriften. Zo blijkt ook uit het bestreden besluit.

124. Voor wat betreft de waterweg geldt artikel 4,11.0 van het KB van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de

gewestplannen (hierna: Inrichtingsbesluit) 'de bestaande waterwegen' als bestemming. In tegenstelling tot datgene wat de verzoekende partijen stellen, is het zo dat de aanleg van de brug bestemmingsconform is en een realisatie veronderstelt van de hoofdvoorziening voorzien in het gewestplan.

125. Voor zover de oever de bestemming 'parkgebied' heeft, werd op rechtsgeldige wijze afgeweken van artikel 14.4.4 van het Koninklijk Besluit van 28 december 1972.

126. Hier bestaat op basis van artikel 4.4.7, §2 VCRO immers de mogelijkheid om af te wijken van de geldende bestemmingsvoorschriften aangezien het gaat om handelingen van algemeen belang.

127. Inzake handelingen van algemeen belang dient te worden terug gevallen op artikel 4.1.1, 5° en 4.4.7, §2 VCRO evenals op het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 "tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, §2, en artikel 4.7.1, §2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening".

128. De handelingen van algemeen belang worden in artikel 4.1.1, 5° als volgt gedefinieerd: "door de Vlaamse Regering aangewezen handelingen die betrekking hebben op openbare infrastructuur of openbare wegen, nutsvoorzieningen, infrastructuur op het grondgebied van meerdere gemeenten of infrastructuur ten behoeve of ten bate van de uitoefening van een openbare dienst".

129. Het BVR van 5 mei 2000 "tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, §2, en artikel 4.7.1, §2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening" wijst de handelingen van algemeen belang in de zin van artikel 4.4.7 VCRO aan.

130. In casu kon rechtmatig gebruik worden gemaakt van de afwijkingsmogelijkheid uit artikel 4.4.7, §2 VCRO. Deze bepaling voorziet namelijk in de mogelijkheid een afwijking te bekomen op de stedenbouwkundige voorschriften voor handelingen van algemeen belang, in de mate dat zij een ruimtelijk beperkte impact hebben. De Vlaamse Regering bepaalt welke handelingen van algemeen belang onder het toepassingsgebied van de ruimtelijke beperkte impact vallen of die als dergelijke handelingen kunnen beschouwd worden.

131. Er dient hiervoor te worden verwezen naar het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 waar in artikel 3, §§1 en 2 de handelingen van algemeen belang met een beperkt ruimtelijke impact worden opgelijst. Artikel 3, §1 bepaalt in het licht van de voorgenomen aanleg van de beweegbare brug het volgende:

2° de aanleg van gemeentelijke verkeerswegen met maximaal twee rijstroken die over een lengte van maximaal 1 kilometer afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften;

3° de wijziging of uitbreiding van gemeentelijke verkeerswegen tot maximaal twee rijstroken;

132. De aanleg van de beweegbare brug over het kanaal Leuven-Dijle, deel uitmakende van de gemeentelijke ontsluitingsweg, kon aldus worden gerealiseerd overeenkomstig de afwijkingsmogelijkheid uit artikel 4.4.7, §2, juncto gelezen met artikel 3§1, 2° BVR 5 mei 2000.

133. Het bovenstaande duidt dat het aangevraagde kan worden gerealiseerd in overeenstemming met de gewestplanbestemming en voor zover als nodig er rechtsgeldig van werd afgeweken. Zoveel blijkt ook uit het bestreden besluit.

134. Er is dan ook geen sprake van een schending van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen aangezien in de

bestreden beslissing zeer duidelijk de overeenstemming met de geldende gewestplanbestemmingen wordt toegelicht in het kader de bespreking van het bezwaar. Opgemerkt moet worden dat de verzoekende partijen deze passage zelf citeren en aldus voldoende kennis hebben kunnen nemen van de motieven.

[...]

135. Uw Raad heeft in haar rechtspraak reeds eerder gesteld dat bestuurshandelingen overeenkomstig de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen de juridische en de feitelijke overwegingen moeten vermelden die aan de beslissing ten grondslag liggen en dat de motivering afdoende moet zijn. Hieruit volgt dat de juridische en de feitelijke overwegingen die de beslissing verantwoorden in de beslissing zelf moeten opgenomen zijn. Daar de weerlegging van het bezwaar integraal werd opgenomen in de bestreden beslissing maken ook de motieven zoals daarin verwoord deel uit van de bestreden beslissing.

136. Tot slot moet worden vastgesteld dat de verzoekende partijen het geheel nalaten aan te tonen op welke wijze zij het redelijkheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginselen als beginselen van behoorlijk bestuur geschonden achten. Gelet op het bovenstaande staat vast dat voornoemde beginselen niet werden geschonden.

...

Beoordeling door de Raad

Het voorwerp van de aanvraag heeft betrekking op de bouw van een nieuwe brug over het kanaal Leuven-Dijle. De verwerende partij oordeelt in de bestreden beslissing terecht dat de aanvraag is gelegen in een gebied voor bestaande waterwegen overeenkomstig artikel 4.11.0 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen.

De kritiek van de verzoekende partijen met betrekking tot de aangevoerde strijdigheid met de bestemming parkgebied betreft bijgevolg de toegangsweg naar de brug en dan nog enkel op de zuidelijke kanaaloever. Deze toegangsweg maakt evenwel niet het voorwerp uit van de bestreden beslissing. In zover mist het middel feitelijke grondslag.

Het middel is op het eerste gezicht niet ernstig.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van de nv WATERWEGEN EN ZEEKANAAL is ontvankelijk voor wat de behandeling van de vordering tot schorsing betreft.
2. De Raad verwerpt de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing in zoverre die uitgaat van de tweede verzoekende partij.
3. De Raad beveelt de schorsing van de tenuitvoerlegging van de beslissing van de verwerende partij van 10 maart 2016, waarbij aan de nv WATERWEGEN EN ZEEKANAAL de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het voor het bouwen van een beweegbare brug over het kanaal Leuven-Dijle ten behoeve van het gemotoriseerd verkeer op de percelen gelegen te 3150 Haacht, Kruineikestraat, met als kadastrale omschrijving afdeling 2, sectie A en sectie B (zn).
4. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 21 maart 2017 door de zesde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de zesde kamer,

Nina HERRERIA-PASSAGE

Karin DE ROO