

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

nr. RvVb/A/1516/1094 van 10 mei 2016
in de zaak 1011/0593/A/8/0537

In zake:

■■■■■
bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Koenraad VAN DE SIJPE
kantoor houdende te 9100 Sint-Niklaas, Vijfstraten 57
waar woonplaats wordt gekozen

verzoekende partij

tegen:

de deputatie van de provincieraad van **OOST-VLAANDEREN**

verwerende partij

*Tussenkomende
partij:*

het **AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER**

I. VOORWERP VAN DE VORDERING

De vordering, ingesteld met een aangetekende brief van 18 februari 2011, strekt tot de vernietiging van enerzijds het besluit van de deputatie van de provincieraad van Oost-Vlaanderen van 13 januari 2011, en anderzijds het advies van de afdeling wegen en verkeer van 25 augustus 2010 (bedoeld wordt 20 augustus 2010).

De deputatie heeft het administratief beroep van verzoekende partij tegen de weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente ■■■■■ van 5 oktober 2010 verworpen.

De deputatie heeft aan verzoekende partij een stedenbouwkundige vergunning geweigerd voor het verbouwen van een weekendverblijf (voorstel tot regularisatie).

De bestreden beslissingen hebben betrekking op een perceel gelegen te ■■■■■, met als kadastrale omschrijving ■■■■■.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

1.

Verwerende partij heeft een antwoordnota ingediend en heeft een afschrift van het administratief dossier neergelegd. Verzoekende partij heeft een wederantwoordnota ingediend. Tussenkomende partij heeft een schriftelijke uiteenzetting ingediend.

2.

Bij arrest met nr. A/2013/0629 van 29 oktober 2013 heeft de Raad het beroep van verzoekende partij gegrond verklaard en de bestreden beslissing vernietigd. Het enig middel werd ontvankelijk en (in de aangegeven mate) gegrond bevonden.

Tussenkomen de partij heeft tegen dit arrest op 29 november 2013 cassatieberoep ingesteld bij de Raad van State, waarbij een eerste middel werd aangevoerd met betrekking tot de beoordeling van voormeld enig middel.

Bij arrest nr. 228.591 van 30 september 2014 heeft de Raad van State voormeld arrest van de Raad vernietigd *“in zoverre de uitspraak het beroep van eerste verweerder gegrond verklaart, de beslissing van tweede verweerder van 13 januari 2011 vernietigt en tweede verweerder beveelt een nieuwe beslissing te nemen”*. De zaak werd verwezen naar een anders samengestelde kamer van de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

Met een beschikking van 24 november 2014 werd de behandeling van de zaak toegewezen aan de achtste kamer in een andere samenstelling.

3.

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare zitting van de achtste kamer van 27 januari 2015, waar de vordering tot vernietiging werd behandeld, de debatten werden gesloten en de zaak in beraad werd genomen.

4.

Met een beschikking van 8 februari 2016 heeft de voorzitter van de Raad voor Vergunningsbetwistingen het beroep toegewezen aan de achtste kamer, anders samengesteld.

Met het tussenarrest van 8 februari 2016 met nummer RvVb/A/1516/0581 heeft de Raad de heropening van de debatten bevolen en de partijen opnieuw opgeroepen voor de openbare zitting van 1 maart 2016.

Kamervoorzitter Pascal LOUAGE heeft verslag uitgebracht.

De partijen zijn schriftelijk verschenen.

5.

Titel IV, hoofdstuk VIII van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) betreffende de Raad voor Vergunningsbetwistingen en de bepalingen van het reglement van orde van de Raad, bekrachtigd door de Vlaamse Regering op 20 november 2009, zijn toegepast.

De uitdrukkelijke verwijzingen in dit arrest naar artikelen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening hebben betrekking op deze artikelen, zoals zij golden op het ogenblik van het instellen van de voorliggende vordering.

III. TUSSENKOMST

Het agentschap wegen en verkeer verzoekt met een aangetekende brief van 17 maart 2011 om in het geding te mogen tussenkomen.

De Raad heeft deze tussenkomst ontvankelijk verklaard bij arrest nr. A/2013/0629 van 29 oktober 2013. Het arrest is op dat punt door de Raad van State niet vernietigd, waardoor de uitspraak terzake definitief is.

IV. FEITEN

1.

Op 17 juni 2010 (datum van het ontvangstbewijs) dient verzoekende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“het verbouwen van een weekendverblijf (voorstel tot regularisatie)”*.

De achterzijde van het perceel paalt aan het op- en afrittencomplex van de [REDACTED] en de [REDACTED] ter hoogte van de grens tussen [REDACTED]. Het weekendverblijf staat op slechts twee meter afstand van dit afrittencomplex.

Op het ogenblik dat verzoekende partij het weekendverblijf kocht, had het een grotere oppervlakte dan vergund en was het uitgevoerd met een zadeldak in plaats van het vergunde plat dak. In de thans bestaande toestand heeft het weekendverblijf nog steeds dezelfde oppervlakte, maar werd het zadeldak terug vervangen door een plat dak. Voorliggende aanvraag strekt ertoe om het weekendverblijf deels te slopen en zodoende terug te brengen tot de vergunde oppervlakte. Het te slopen gedeelte betreft niet het gedeelte dat het dichtst bij het op- en afrittencomplex is gelegen, zodat het weekendverblijf na regularisatie op twee meter afstand van het op- en afrittencomplex staat.

2.

Het perceel is volgens het gewestplan ‘Gentse en Kanaalzone’, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 14 september 1977, gelegen in een gebied voor verblijfsrecreatie.

Het perceel is niet gelegen in een gebied waarvoor een goedgekeurd bijzonder plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan geldt, noch binnen de omschrijving van een behoorlijk vergunde, niet vervallen verkaveling.

3.

De aanvraag diende niet openbaar gemaakt te worden.

Het agentschap voor natuur en bos adviseert op 11 augustus 2010 ongunstig, maar brengt op 22 oktober 2010 een nieuw advies uit, waarin een ontheffing van het verbod tot ontbossing wordt verleend aan verzoekende partij.

Het agentschap wegen en verkeer adviseert op 20 augustus 2010 ongunstig als volgt:

“1. De vrije strook langs de autosnelweg beslaat een breedte van dertig meter (loodrecht gemeten op de as van de autosnelweg) vanaf de grens van het domein van de autosnelweg (KB van 04 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen, eerste artikel).

*2. Bepaling van de grens van het domein van de autosnelweg:
Buitenkant gracht + 1 m.*

BESLUIT:

Er wordt een ONGUNSTIG advies verleend gezien:

Geen regularisatie aangezien het op 2 m van de afrit is.”

Dit is de tweede bestreden beslissing.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente ■■■ adviseert op 9 september 2010 ongunstig als volgt:

*“De aanvraag strekt tot het regulariseren en verbouwen van een weekendverblijf;
Het perceel is volgens de planologische voorzieningen van het KB dd. 14.09.1977
vastgesteld gewestplan ‘Gentse en Kanaalzone’, gelegen in een gebied voor
verblijfsrecreatie;
Overwegende dat de aanvraag niet in strijd is met deze bestemming;
Overwegende dat het hier een reeds bestaand weekendverblijf betreft;
Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 8 juli 2005 houdende vaststelling van
een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake openluchtrecreatieve verblijven
en de inrichting van gebieden voor dergelijke verblijven;
Overwegende dat de bestaande constructie in strijd is met dit besluit;
Overwegende dat er een regularisatie wordt aangevraagd en dat middels
verbouwingswerken wordt voldaan aan art. 2 van bovenstaand besluit;
Gelet op het KB van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen;
Overwegende de dat de te regulariseren constructie volledig binnen deze strook valt;
Gelet op het ongunstig advies van het agentschap Wegen en Verkeer;
Gelet op het ongunstig advies van het agentschap Natuur en Bos.
Besluit: ongunstig advies.”*

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar adviseert op 17 september 2010 ongunstig als volgt:

*“Het ingediende bouwaanvraagdossier is volledig en de procedure tot behandeling van
deze aanvraag is correct verlopen. Ik sluit mij volledig aan bij de planologische en
ruimtelijke motivering van deze aanvraag zoals opgebouwd door het college van
burgemeester en schepenen”*

4.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente ■■■ weigert op 11 oktober 2010 de stedenbouwkundige vergunning aan verzoekende partij. Zij motiveert haar beslissing als volgt:

*“...
Overwegende dat de aanvraag gelegen is in een gebied voor verblijfsrecreatie.
Overwegende dat de aanvraag niet in strijd is met deze bestemming;
Overwegende dat het hier een reeds bestaand weekendverblijf betreft.
Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 8 juli 2005 houdende vaststelling van
een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake openluchtrecreatieve verblijven
en de inrichting van gebieden voor dergelijke verblijven.
Overwegende dat de bestaande constructie in strijd is met dit besluit.
Overwegende dat er een regularisatie wordt aangevraagd en dat middels
verbouwingswerken wordt voldaan aan art. 2 van bovenstaand besluit.
Gelet op het KB. van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen.
Overwegende de dat de te regulariseren constructie volledig binnen deze strook valt.
Gelet op het ongunstig advies van het agentschap Wegen en Verkeer.
Gelet op het ongunstig advies van het agentschap Natuur en Bos.*

Algemene conclusie

De aanvraag is niet vatbaar voor inwilliging.

...”

5.

Verzoekende partij tekent tegen deze beslissing op 6 november 2010 administratief beroep aan bij verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 5 januari 2011 om dit beroep niet in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning te weigeren, op grond van volgende beoordeling:

“ ...

C. Bindend advies van de wegbeheerder van de autosnelweg E34

De te verbouwen constructie staat op slechts 2 m afstand van de grens van de autosnelweg (op- en afrittencomplex), terwijl er, ingevolge artikel 1 van het koninklijk besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen, langsheen deze grens een bouwvrije strook van 30 m breed moet gerespecteerd worden.

De wegbeheerder bracht op 20 augustus 2010 een ongunstig advies uit (zie rubriek 1.3). Volgens de overgangsbepalingen vermeld in de codex (artikel 7.5.9) blijft voor vergunningsaanvragen die bij het college van burgemeester en schepenen zijn betekend voor 31 december 2013, in afwijking van artikel 4.3.3 en 4.3.4 van de codex, het advies van de wegbeheerder BINDEND in zoverre het negatief is of voorwaarden oplegt.

De aanvraag komt derhalve niet voor vergunning in aanmerking.

...”

6.

Na de hoorzitting van 4 januari 2011 beslist verwerende partij op 13 januari 2011 om het beroep niet in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning te weigeren. Zij motiveert haar beslissing als volgt:

“ ...

C. Bindend advies van de wegbeheerder van de autosnelweg E34

De te verbouwen constructie staat op slechts 2 m afstand van de grens van de autosnelweg (op- en afrittencomplex), terwijl er, ingevolge artikel 1 van het koninklijk besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen, langsheen deze grens een bouwvrije strook van 30 m breed moet gerespecteerd worden.

De wegbeheerder bracht op 20 augustus 2010 een ongunstig advies uit (zie rubriek 1.3). Volgens de overgangsbepalingen vermeld in de codex (artikel 7.5.9) blijft voor vergunningsaanvragen die bij het college van burgemeester en schepenen zijn betekend voor 31 december 2013, in afwijking van artikel 4.3.3 en 4.3.4 van de codex, het advies van de wegbeheerder bindend in zoverre het negatief is of voorwaarden oplegt.

De aanvraag komt derhalve niet voor vergunning in aanmerking.

...”

Dit is de eerste bestreden beslissing.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

De Raad heeft het beroep tot vernietiging ontvankelijk verklaard bij arrest nr. A/2013/0629 van 29 oktober 2013, in zoverre gericht tegen de beslissing van verwerende partij van 13 januari 2011, en onontvankelijk in zoverre gericht tegen het advies van het agentschap wegen en verkeer van 20 augustus 2010. Het arrest is op dat punt door de Raad van State niet vernietigd, waardoor de uitspraak terzake definitief is.

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

Enig middel

Standpunt van de partijen

1.

Verzoekende partij roept de schending in van de artikelen 1 en 10 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut van autosnelwegen en van artikel 1 van het koninklijk besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen.

Zij overweegt dat *“het bestreden besluit is gesteund op het bindend ongunstig advies van de afdeling wegen en verkeer van 20 augustus 2010, waarbij dit advies gesteund is op de premisse dat de aanvraag betrekking heeft op een gebouw dat gelegen is op een afstand van minder dan 30 meter van een autosnelweg”*, terwijl *“dit advies onwettig is omdat het er ten onrechte vanuit gaat dat aanliggende weg als een autosnelweg in de zin van artikel 1 van het KB van 4 juni 1958 moet worden beschouwd, nu deze weg niet als dusdanig als een autosnelweg werd afgebakend”*.

Zij licht het middel toe als volgt:

“De dienst Wegen en Verkeer verleent een ongunstig advies, omdat de het vakantiehuisje van de verzoekende partij op minder dan twee meter van de afrit van een autosnelweg zouden zijn gelegen. Vooreerst gaat een dergelijke redenering ervan uit dat een dat de afrit op een geldige wijze tot stand is gekomen. De wettige realisatie van de afrit die is gerealiseerd na bebouwing van het betreffende perceel werd niet nagegaan. Via een verzoek tot openbaarheid van bestuur heeft verzoekende partij tot op heden tevergeefs documenten opgevraagd die hieromtrent verduidelijking kunnen brengen.

Artikel 1 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut van autosnelwegen luidt als volgt:

“De bij deze wet ingestelde regeling is van toepassing op de openbare wegen die de Koning bij de categorie autosnelwegen indeelt.

Onverminderd het bepaalde in artikel 4 §2, dienen de autosnelwegen uitsluitend voor het Verkeer van de door de Koning bepaalde motorvoertuigen, die er slechts op daartoe speciaal bestemde plaatsen mogen in- en uitrijden.

De voor de autosnelwegen dienende stationeerstroken alsmede de door de Koning bepaalde toegangswegen zijn aan dezelfde regeling onderworpen.”

Artikel 10 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut van autosnelwegen luidt als volgt:

“Met het oog op de instandhouding, de fraaiheid en de bereidbaarheid van de weg, zowel als op de mogelijkheid hem te verbreden, kan de Koning, voor de vrije stroken die Hij bepaalt en waarvan de breedte, te rekenen van de grens van de autosnelweg, niet meer dan 30 meter mag bedragen, verordeningen vaststellen die betreffende de bouwwerken, beplantingen, afsluitingen, opslagplaatsen, leidingen, luchtinstallaties, alsmede elke wijziging in het reliëf van de bodem, door afgravings- of aanvullingswerken.

Het is verboden, in die stroken aanplakkingsbrieven aan te brengen, borden te plaatsen of op enige andere wijze reclame of publiciteit te voeren. De minister mag van dit verbod afwijken hetzij ten bate van de bedrijven wier installaties en bouwwerken krachtens de in artikel 4 §2 bepaalde afwijkingen zijn opgericht. In dit laatste geval mogen de aanplakkingsbrieven, borden en andere reclame- en publiciteitsprocédés niet worden aangebracht dan op de bouwwerken of binnen de grenzen van de installaties waarvoor verlof verleend is.”

Artikel 1 van het Koninklijk Besluit van 4 juni 1958 luidt als volgt:

“De vrije stroken beslaan een breedte van dertig meter aan weerszijden van de grens van het domein van de autosnelweg, gans het rijksdomein aan weerszijden van de

weg, dat met het oog op de behoeften en voor de dienst van de autoweg is ingericht.“

Uit de eerste bepaling van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut van autosnelweg volgt dat om als autosnelweg te worden gekwalificeerd de Koning de openbare weg als een snelweg moet indelen.

Uw Raad besliste reeds bij arrest nr. 22.020 tot 22.025 van 17 februari 1982 hetgeen volgt:

“Een koninklijk besluit dat een openbare weg indeelt bij de categorie autosnelwegen, wordt niet bindend zolang het niet is bekendgemaakt.

De kennisgeving ervan door de burgemeester kan niet in de plaats komen van de bekendmaking voorgeschreven bij artikel 6 van de wet van 31 mei 1961 en heeft derhalve niet tot gevolg dat het koninklijk besluit aan derden kan worden tegen geworpen.”

De [REDACTED], en in het bijzonder de afrit of het afrittencomplex te [REDACTED] werd niet ingedeeld als autosnelweg en als er al een besluit tot indeling zou zijn uitgevaardigd, dan werd het niet regelmatig bekend gemaakt. Minstens heeft verzoekende partij geen kennis van een bekendmaking van een dergelijke indeling.

Bij gebrek aan tegenbewijs kan verzoekende partij er dus van uitgaan dat [REDACTED], minstens de afrit of het afrittencomplex ter hoogte van [REDACTED] geenszins het statuut van autosnelweg heeft in de zin van artikelen 1 en 10 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut van autosnelweg. Hieruit volgt dat geen strook van 30 meter is voorzien vanaf het afrittencomplex, maar enkel een bouwvrije strook van 30 meter is voorzien vanaf de autostrade. De vergunningsaanvraag is dan ook geenszins strijdig met artikel 1 van het Koninklijk Besluit van 4 juni 1958 in tegenstelling tot wat de afdeling Wegen en Verkeer en bij uitbreiding ook de verwerende partij voorhoudt.”

2.

Verwerende partij repliceert als volgt:

“in een eerste middel stelt verzoeker dat het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer van een verkeerde premisse uitgaat en dienvolgens onwettig is.

Verzoeker bestrijdt in zijn enig middel aldus enkel het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer (stuk 3).

Dit advies is echter geen voor vernietiging vatbare handeling, nu de bevoegdheid van Uw Raad in artikel 4.8.1. VCRO wordt beperkt tot een legaliteitstoets van vergunningsbeslissingen, validerings- en registratiebeslissingen.

Het bedoelde advies is geen van allen, zodat Uw Raad niet bevoegd is hierover te oordelen en het middel om deze reden alleen al, onontvankelijk is.

Vervolgens dient te worden vastgesteld dat verzoeker zich beperkt tot het bestrijden van het advies, en op geen enkele wijze een onregelmatigheid van de bestreden beslissing opwerpt.

Bij gebreke aan enige wettigheidskritiek op de beslissing van de deputatie van 13 januari 2011, dient te worden geoordeeld dat deze beslissing regelmatig is, en dat huidig verzoek onontvankelijk, minstens ongegrond is.

De bestreden beslissing is immers gesteund op artikel 7.5.9. VCRO. Deze bepaling verbindt het vergunningverlenend bestuursorgaan het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer te volgen zo het negatief is of voorwaarden oplegt.

De deputatie paste deze regeling toe. Zij kan het advies niet naast zich neerleggen.

Ondergeschikt kan worden vastgesteld dat de wegenis [REDACTED] het statuut heeft van autosnelweg. Voor het gedeelte lopende van [REDACTED] waaraan het bouwperceel gelegen is werd reeds bij K.B. van 12 januari 1984 tot indeling van de rijksweg nr. [REDACTED] bij de categorie der autosnelwegen (B.S. 15.03.1984, p. 3333) vastgesteld dat dit een autosnelweg was. Het gedeelte van deze weg dat als autosnelweg is aangeduid, werd verder uitgebreid middels het Ministerieel besluit van 24 oktober 1991 - houdende indeling van de gewestweg nr. [REDACTED], [REDACTED], bij de categorie der autosnelwegen (B.S. 08/04/1992, p. 7982) en het Ministerieel besluit van 29 november 2002 (B.S. 2003-01-15).

Al deze besluiten werden in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd en aldus behoorlijk bekend gemaakt. Verzoeker kan derhalve niet redelijk voorhouden niet op de hoogte te zijn geweest.

Het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer is correct en wettig, net als de bestreden beslissing zelf.

...

3.

Tussenkomen de partij overweegt hieromtrent nog het volgende:

“Het enig middel dat in het verzoekschrift ontwikkeld wordt, betreft het statuut van de afrit. Volgens verzoekende partij werd de N49 en in het bijzonder de afrit te Zelzate niet ingedeeld als autosnelweg, minstens werd dit niet regelmatig bekend gemaakt, zodat het K.B. van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelweg niet van toepassing zouden zijn.

Het advies zou zich hier dan ook niet kunnen op beroepen. Dit middel is ongegrond.

In de antwoordnota van de provincie wordt reeds verwezen naar het Koninklijk Besluit van 12 januari 1984 en de ministeriële besluiten van 24 oktober 1991 en 29 november 2002, die delen van de [REDACTED] in de categorie van autosnelwegen hebben ingedeeld (zie stukken 2, 3 en 4). Er kan dus geen twijfel over bestaan dat de [REDACTED] ter hoogte van [REDACTED] het statuut van autosnelweg heeft gekregen.

Dit betekent dat er wel degelijk een bouwvrije strook van 30 meter in acht genomen moet worden, niet alleen vanaf de N49 maar ook vanaf de oprit.

Artikel 1 van het K.B. van 4 juni 1985 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen bepaalt immers: “De vrije stroken beslaan een breedte van dertig meter aan weerszijden van het domein van de autosnelweg.

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

Van zodra een weg enkel tot doel heeft om op of van een autosnelweg te rijden en dit ook blijkt uit de feitelijke omstandigheden (bv. Verkeersborden die het begin van een autosnelweg aanduiden), is er sprake van een “zodanig gerangschikte toegangsweg”.

Op- en afritten vallen dus onder “de als zodanig gerangschikte toegangswegen” en worden beschouwd als domein van de autosnelweg. Er is geen afzonderlijk besluit nodig die dat nog eens zou bevestigen.

Er geldt aldus ook een bouwvrije strook t.o.v. die op- en afritten. Het advies van 20 augustus 2010 is wettig en werd correct gemotiveerd.”

4.

Verzoekende partij repliceert in haar wederantwoordnota als volgt:

“Verzoekende partij blijft bij haar standpunt, met name dat een zone van 30 meter slechts kan moet worden voorzien vanaf het domein van de autosnelweg, nu het afrittencomplex ter hoogte van [REDACTED] niet bij een behoorlijk bekend gemaakt Koninklijk Besluit wordt ‘gerangschikt’ als (domein van de) autosnelweg.

Artikel 1 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut van autosnelwegen bepaalt dat enkel de door de Koning bepaalde toegangswegen -en dus niet de andere-deel uitmaken van het domein van de autosnelweg:

“De bij deze wet ingestelde regeling is van toepassing op de openbare wegen die de Koning bij de categorie van autosnelwegen indeelt.

...

*De voor de autosnelwegen dienende stationeerstroken alsmede **de door de Koning bepaalde toegangswegen zijn aan dezelfde regeling onderworpen.**”*

Art. 1 van het KB van 4 juni 1958 bepaalt eveneens dat enkel de “als zodanig (door de Koning) gerangschikte” toegangswegen tot het domein van de autosnelweg behoren.

De stukken uit de stukkenbundel van tussenkomende partij bewijzen dat de argumenten van verzoekende partij correct zijn, en in het bijzonder het argument dat de afrit [REDACTED] niet als dusdanig geklasseerd of erkend is als snelweg.

Het Ministerieel Besluit van 29 november 2002 (B.S. 15 maart 2003) dat tussenkomende partij bijbrengt is niet relevant in het huidige geschil, nu het betrekking heeft op de gewestweg [REDACTED] op het grondgebied van de gemeente [REDACTED], terwijl het bewuste perceel is gelegen op de grens tussen de gemeente [REDACTED] en [REDACTED].

In het Ministerieel Besluit van 24 oktober 1991 luidt het enig artikel als volgt:

“De Gewestweg nr. [REDACTED], vak [REDACTED], vanaf kmp. 42.230, grensscheiding [REDACTED], tot kmp. 67.918, grondgebied [REDACTED], waarvan het plan hierbij behoort, wordt bij de categorie der autosnelwegen ingedeeld.”

Het bedoelde plan is echter niet bij het dossier gevoegd. Dit Ministerieel Besluit deelt de [REDACTED] weliswaar in bij de autosnelwegen, doch het behoudt het stilzwijgen over het afrittencomplex op de grens tussen [REDACTED]. Dat M.B. kan het afrittencomplex te [REDACTED] trouwens niet wettig indelen bij de autosnelweg, omdat het toen zonevreemd was aangelegd: er was zelfs nog geen reservatiegebied ingetekend op het gewestplan. Die intekening gebeurde maar in 1998 (zie supra). Zelfs vandaag de dag ligt een stuk van deze weg buiten het reservatiegebied.

Het Koninklijk Besluit van 12 januari 1981 bepaalt weliswaar hetgeen volgt:

*“De rijksweg nr. [REDACTED] vanaf enerzijds de verkeerswisselaar van de [REDACTED] en de verbindingsweg tussen de [REDACTED] en anderzijds het kruispunt van die rijksweg [REDACTED] waarvan het plan hierbij behoort en door onze Minister van Openbare Werken geïnviseerd is wordt bij de categorie van de autosnelwegen ingedeeld.
Het tracé loopt over het grondgebied van de gemeenten [REDACTED].”*

Ook hier is het plan niet bij het dossier gevoegd. In dit Koninklijk Besluit wordt de [REDACTED] als autosnelweg erkend.

Dit besluit houdt niet in dat het afrittencomplex te [REDACTED] eveneens als domein van de autosnelweg werd erkend. Het is immers zo dat het afrittencomplex werd aangelegd jaren nadat de autosnelweg werd aangelegd. De afrit is pas aangelegd na 1979. En op dat ogenblik kon het afrittencomplex enkel in strijd met het gewestplan worden

aangelegd, vermits deze grote infrastructuur toen nog niet in het gewestplan was ingetekend. Er was integendeel een groengebied en een recreatiegebied op die plaats getekend.

Noch de verwerende partij, noch de tussenkomende partij brengen het Koninklijk Besluit bij waarin het afrittencomplex als autosnelweg wordt erkend. (tekst met bijbehorend plan)

In tegenstelling tot wat tussenkomende partij aangeeft volstaat het niet dat uit het feitelijke of doelmatige gebruik afgeleid zou kunnen worden dat de op- en afvoerwegen is een autosnelweg is. Ook het feit dat aan het afrittencomplex een verkeersteken wordt geplaatst maakt nog niet dat de afrit op rechtsgeldige wijze als autosnelweg zou zijn ingedeeld. Opdat een op- en afrittegeheel als erkende autosnelweg kan worden beschouwd dient dit als zodanig erkend te worden in een Koninklijk Besluit met daaraan toegevoegd een plan dat de wegenis aangeeft en dat gepubliceerd wordt in het Belgisch Staatsblad. Het overleggen van nietszeggende besluiten zonder het bijbehorend plan bewijst dan ook niets met betrekking tot het statuut van het afrittencomplex.

Dit wordt overigens bevestigd door de rechtspraak. In arresten [REDACTED], nr. 22.030 e.v. van 17 februari 1982 heeft de Raad van State geoordeeld:

“Een koninklijk besluit dat de openbare weg indeelt bij de categorie der autosnelwegen, wordt niet bindend zolang het niet is bekend gemaakt. De kennisgeving ervan door een burgemeester kan niet in de plaats komen van de bekendmaking voorgeschreven door artikel 6 van de wet van 31 mei 1961 en heeft derhalve niet tot gevolg dat het koninklijk besluit aan derden kan worden tegengeworpen.”

Een dergelijk Koninklijk Besluit ontbreekt voor het afrittencomplex van de autosnelweg ter hoogte van [REDACTED]. Indien de Raad evenwel zou oordelen dat er toch een Koninklijk Besluit werd uitgevaardigd, dan werd dit alleszins niet in het Belgisch Staatsblad bekend gemaakt. Uit bovenstaande rechtspraak blijkt dat dit tot gevolg heeft dat het Koninklijk Besluit niet rechtsgeldig/wettig tot stand is gekomen en derhalve niet tegenwerpbaar is aan de verzoekende partij.

...

Beoordeling door de Raad

1.

Artikel 15 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State bepaalt dat “de administratieve rechtscolleges waarnaar de Raad van State de zaak na een arrest van cassatie heeft verwezen, zich gedragen naar dit arrest ten aanzien van het daarin beslechte rechtspunt”.

1.1.

De Raad van State overweegt in het arrest nr. 228.591 van 30 september 2014 het volgende:

“ ...

V. Onderzoek van het eerste middel

...

Beoordeling

10. De door de Koning als autosnelwegen ingedeelde openbare wegen, de voor de autosnelwegen dienende stationeerstroken alsmede “de door de Koning bepaalde toegangswegen”, zijn onderworpen aan de wet van 12 juli 1956 ‘tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen’ (artikel 1, derde lid, van de wet van 12 juli 1956).

De autosnelwegen dienen uitsluitend voor het verkeer van de door de Koning bepaalde motorvoertuigen, “die er slechts op daartoe speciaal bestemde plaatsen” mogen in- en uitrijden (artikel 1, tweede lid, van de wet van 12 juli 1956).

De Koning kan, luidens artikel 10 van de wet van 12 juli 1956, met het oog op de instandhouding, de fraaiheid, de berijdbaarheid en de mogelijkheid tot verbreding van de weg, “voor de vrije stroken die Hij bepaalt en waarvan de breedte, te rekenen van de grens van de autosnelweg, niet meer dan 30 meter mag bedragen, verordeningen vaststellen betreffende de bouwwerken, beplantingen, afsluitingen, opslagplaatsen, leidingen, luchtinstallaties, alsmede elke wijziging in het reliëf van de bodem, door afgravings- of aanvullingswerken”.

Artikel 1 van het koninklijk besluit van 4 juni 1958 ‘betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen’ bepaalt dat “de vrije stroken [...] een breedte van dertig meter aan weerszijden van de grens van het domein van de autosnelweg” beslaan en dat het domein van de autosnelweg “benevens de rijbanen, de stationeerstroken en de als zodanig gerangschikte toegangswegen [...] gans het Rijksdomein aan weerszijden van de weg, dat met het oog op de behoeften en voor de dienst van de autosnelweg is ingericht” omvat.

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

De “aansluitingscomplexen van de autosnelweg” als bedoeld in artikel 3 van het koninklijk besluit van 4 juni 1958 betreffen de in artikel 1 van de wet van 12 juli 1956 bedoelde plaatsen waarop de door Koning bepaalde motorvoertuigen de autosnelweg mogen in- en uitrijden en zijn begrepen in het in artikel 1 van het koninklijk besluit van 4 juni 1958 omschreven domein van de autosnelweg (Afdeling Wetgeving RvS, advies L.6117/1, 6 februari 1958).

Deze aansluitingscomplexen van de autosnelweg worden derhalve onderscheiden van de in artikel 1 van de wet van 12 juli 1956 bedoelde door de Koning bepaalde toegangswegen (Memorie van Toelichting, Parl. St., Senaat, 1955-56, nr. 106, 6, 7 en 10).

11. *Het arrest dat de “op- en afrittencomplexen” bij een door de Koning ingedeelde autosnelweg gelijkstelt met “toegangswegen” in artikel 1, derde lid, van de wet van 12 juli 1956 en artikel 1, tweede lid, van het koninklijk besluit van 4 juni 1958, dat vervolgens oordeelt “dat enkel de als zodanig gerangschikte toegangswegen tot het domein van de autosnelweg behoren, en dat met deze rangschikking de aanduiding door de Koning wordt bedoeld”, en dat daaruit besluit dat de indeling door de Koning van een openbare weg tot de categorie autosnelweg “enkel betrekking [heeft] op de autosnelweg als dusdanig, en niet op het op- en afrittencomplex”, schendt de artikelen 1 en 10 van de Wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen en de artikelen 1, 2 en 3 van het Koninklijk Besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen.*

BESLISSING

...

2. *De Raad vernietigt het arrest nr. A/2013/0629 ... van 29 oktober 2013 ..., in zoverre de uitspraak het beroep van eerste verweerder gegrond verklaart, de beslissing van tweede verweerder van 13 januari 2011 vernietigt en tweede verweerder beveelt een nieuwe beslissing te nemen.*

...

Het komt de Raad derhalve toe om opnieuw te oordelen over de gegrondheid van het enig middel van verzoekende partij, rekening houdend met geciteerde overwegingen in het arrest van de Raad van State.

1.2.

De Raad heeft het enig middel, zoals initieel geformuleerd in het inleidend verzoekschrift, en derhalve zonder de aanvulling in de wederantwoordnota dat het afrittencomplex destijds in strijd met de voorschriften van het gewestplan zonevreedend werd aangelegd en om die reden niet rechtsgeldig kon worden ingedeeld bij de autosnelweg, ontvankelijk verklaard bij arrest nr. A/2013/0629 van 29 oktober 2013.

Gezien dit arrest door de Raad van State slechts wordt vernietigd in zoverre de uitspraak het beroep van verzoekende partij gegrond verklaard, terwijl de beoordeling van de gegrondheid van het beroep, gelet op de vaststelling dat er slechts één middel wordt aangevoerd, vereist dat het enig middel ontvankelijk is, stelt de Raad vast dat het arrest op dat punt door de Raad van State niet is vernietigd, waardoor de uitspraak terzake definitief is.

2.

Het enig middel steunt op de stelling dat het op- en afrittencomplex van de [REDACTED] ter hoogte van [REDACTED], waaraan het perceel van verzoekende partij paalt, niet is gelegen binnen (de grens van) het domein van de autosnelweg in de zin van artikel 10 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut van autosnelwegen en artikel 1 van het koninklijk besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen, zodat er (in tegenstelling tot het advies van het agentschap wegen en verkeer waarop de bestreden beslissing is gesteund) geen zone *non aedificandi* van 30 meter breed zou moeten worden aangehouden ten opzichte van (de grens van) dit op- en afrittencomplex.

Verzoekende partij baseert haar stelling op het feit dat het betreffende op- en afrittencomplex niet afzonderlijk (naast de autosnelweg als dusdanig) werd ingedeeld bij de categorie autosnelwegen overeenkomstig artikel 1 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut van autosnelwegen, terwijl een gebeurlijk besluit tot indeling van dit op- en afrittencomplex bij de categorie autosnelwegen alleszins niet regelmatig werd bekend gemaakt en verzoekende partij hiervan geen kennis heeft.

3.

De relevante artikelen van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut van autosnelwegen (hierna de wet) betreffende de artikelen 1 en 10, en luiden als volgt:

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

“Artikel 10. Met het oog op de instandhouding, de fraaiheid en de berijdbaarheid van de weg, zowel als op de mogelijkheid hem te verbreden, kan de Koning, voor de vrije stroken die Hij bepaalt en waarvan de breedte, te rekenen van de grens van de autosnelweg, niet meer dan 30 meter mag bedragen, verordeningen vaststellen betreffende de bouwwerken, beplantingen, afsluitingen, opslagplaatsen, leidingen, luchtinstallaties, alsmede elke wijziging in het reliëf van de bodem, door afgravings- of aanvullingswerken.

...

De relevante artikelen van het koninklijk besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen (hierna het koninklijk besluit), dat uitvoering geeft aan voormelde wet, betreffende de artikelen 1, 2 en 3, en luiden (in de versie ten tijde van de bestreden beslissing) als volgt:

“Artikel 1. De vrije stroken beslaan een breedte van dertig meter aan weerszijden van de grens van het domein van de autosnelweg.

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

“Artikel 2. Het is verboden in die stroken te bouwen, te herbouwen of bestaande bouwwerken te verbouwen. Dat verbod geldt niet voor instandhoudings- en onderhoudswerken.

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

Voorbij de tiende meter, gemeten van de grens van het domein van de autosnelweg, kan ... echter afwijkingen van het in lid 1 gestelde verbod toestaan ...”

“Artikel 3. Het is verboden langs de aansluitingscomplexen van de autosnelweg, over een diepte van tien meter gemeten van de grens van het domein van de autosnelweg, hoogstammige bomen te planten of enige andere aanplanting met een hoogte van meer dan een meter te doen.”

Zoals door de Raad van State wordt bevestigd in het arrest nr. 228.591 van 30 september 2014, betreffen de “aansluitingscomplexen van de autosnelweg”, zoals bedoeld in artikel 3 van het koninklijk besluit, de in artikel 1 van de wet bedoelde plaatsen waarop de door de Koning bepaalde motorvoertuigen de autosnelweg mogen in- en uitrijden, en zijn zij begrepen in het in artikel 1 van het koninklijk besluit omschreven domein van de autosnelweg. Deze aansluitingscomplexen van de autosnelweg worden onderscheiden van de in artikel 1 van de wet bedoelde door de koning bepaalde toegangswegen.

4.

De Raad stelt op grond van de (door tussenkomende partij overgemaakte) stukken vast dat de ■■■ ter hoogte van de grens tussen ■■■, alwaar het bouwperceel is gesitueerd, het statuut van autosnelweg heeft verkregen. Dit blijkt in het bijzonder uit het koninklijk besluit van 12 januari 1984 tot indeling van de rijksweg nr. ■■■ bij de categorie der autosnelwegen, zoals gepubliceerd in het Belgisch staatsblad van 15 maart 1984, en uit het ministerieel besluit van 24 oktober 1991 houdende indeling van de gewestweg nr. ■■■, vak ■■■, bij de categorie der autosnelwegen, zoals gepubliceerd in het Belgisch staatsblad van 8 april 1992. Dit wordt door verzoekende partij overigens niet (langer) betwist in haar wederantwoordnota, vermits daarin enkel (nog) wordt gesteld dat uit de betreffende besluiten niet blijkt dat het afrittencomplex op de grens tussen ■■■ (eveneens) werd ingedeeld bij de categorie autosnelwegen.

5.

Gelet op de vaststelling dat de ■■■ ter hoogte van het bouwperceel het statuut van autosnelweg heeft verkregen, oordeelt de Raad op basis van (de beoordeling door de Raad van State van) hoger geciteerde relevante artikelen dat het betreffende aansluitingscomplex van de autosnelweg, waaraan de achterzijde van het bouwperceel paalt, eveneens behoort tot het domein van de autosnelweg in de zin van artikel 1 van het koninklijk besluit. Het middel dat uitgaat van de stelling dat dit aansluitingscomplex niet is gelegen binnen (de grens van) het domein van de autosnelweg, gezien het niet (zoals de autosnelweg zelf) bij (regelmatig

bekendgemaakt) besluit werd ingedeeld bij de categorie autosnelwegen, steunt op een verkeerd uitgangspunt.

Derhalve dient (ook) ten aanzien van het op- en afrittencomplex van de E34 een vrije strook te worden bewaard met een breedte van dertig meter aan weerszijden van de grens van het domein van de autosnelweg, zoals bepaald in het (bindend) ongunstig advies van het agentschap wegen en verkeer. De bestreden beslissing vermocht dan ook te steunen op dit advies.

Het middel is ongegrond.

OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van het agentschap wegen en verkeer is ontvankelijk.
2. Het beroep is onontvankelijk voor zover het is gericht tegen het advies van het agentschap wegen en verkeer van 20 augustus 2010.
3. Het beroep is ontvankelijk maar ongegrond voor zover het is gericht tegen de beslissing van verwerende partij van 13 januari 2011.
4. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 175 euro, ten laste van verzoekende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting op 10 mei 2016, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, achtste kamer, samengesteld uit:

Pascal LOUAGE, voorzitter van de achtste kamer,

met bijstand van

Heidi HUANG, toegevoegd griffier.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de achtste kamer,

Heidi HUANG

Pascal LOUAGE