

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 26 juni 2025 met nummer RvVb-A-2425-0965

in de zaak met rolnummer 2324-RvVb-0843-A

Verzoekende partijen

1. [REDACTED]
2. [REDACTED]

vertegenwoordigd door advocaat Bert KELCHTERMANS met
woonplaatskeuze te 3360 Bierbeek, Vengerstraat 63

Verwerende partij

**de provincie LIMBURG, vertegenwoordigd door de
deputatie van de provincieraad**

vertegenwoordigd door advocaten Koen GEELEN en Julie
BEAUSAERT met woonplaatskeuze te 3500 Hasselt,
Gouverneur Roppesingel 131

Tussenkommende partij

WONEN IN LIMBURG bv (voorheen LANDWAARTS cvba)

vertegenwoordigd door advocaten Inke DEDECKER en Estelle
BRIERS met woonplaatskeuze te 3500 Hasselt,
Spoorwegstraat 105

I. Voorwerp van het beroep

De verzoekende partijen vorderen door neerlegging in het digitaal loket op 7 juni 2024 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 18 april 2024, waarmee aan de tussenkommende partij een omgevingsvergunning wordt verleend voor 'het verkavelen van

grond in 135 wooneenheden (79 loten voor zowel halfopen als gesloten eengezinswoningen en 7 zones voor kleinschalige meergezinswoningen onderverdeeld in 56 appartementen)' (omgevingsnummer: OMV_2023015452).

De verwerende partij heeft het bestuurlijk beroep van de tussenkomende partij tegen de weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen van Kinrooi van 21 augustus 2023 ingewilligd.

Het project ligt in 3640 Kinrooi aan de Dikke Linde en de Landweg en heeft als kadastrale omschrijving afdeling 4, sectie B, nummers 884C, 885A, 886B, 891B, 892B, 940A, 947R, 947T, 956D, 956C, 957B, 957C, 960C, 960B, 961E, 961F, 961D, 962C, 963A, 964B, 964A, 965A en 968A.

II. Rechtspleging

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

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 3 april 2025.

De procespartijen verschijnen op de zitting.

Advocaat Jef GOFFINGS loco advocaat Bert KELCHTERMANS voert het woord voor de verzoekende partijen.

Advocaat Julie BEAUSAERT voert het woord voor de verwerende partij.

Advocaat Estelle BRIERS voert het woord voor de tussenkomende partij.

III. Feiten

1.

Op 6 maart 2023 vraagt de tussenkomende partij een omgevingsvergunning aan voor 'het verkavelen van grond in 135 wooneenheden (79 loten voor zowel halfopen als gesloten eengezinswoningen en 7 zones voor kleinschalige meergezinswoningen onderverdeeld in 56 appartementen) gelegen in 3640 Kinrooi aan de Dikke Linde en de Landweg.

De aanvraag omvat eveneens het aanleggen van een nieuwe verkeersweg en het vellen van hoogstammige bomen (die geen deel uitmaken van een bos).

De percelen liggen in woonuitbreidingsgebied en deels in woongebied (gewestplan 'Limburgs Maasland').

Tijdens het openbaar onderzoek dat loopt van 17 maart 2023 tot en met 15 april 2023 worden 22 bezwaarschriften ingediend, onder meer door de verzoekende partijen.

Op 8 juni 2023 maakt de tussenkommende partij een gewijzigde projectinhoud over. De wijzigingen zijn – naar eigen zeggen – doorgevoerd op basis van de verleende adviezen en ingediende bezwaren. Het college van burgemeester en schepenen aanvaardt de gewijzigde projectinhoud op 9 augustus 2023.

Op 3 juli 2023 neemt de gemeenteraad van de gemeente Kinrooi een beslissing over de zaak van de wegen. De gemeenteraad oordeelt dat de bezwaren met betrekking tot de problematische ontsluiting via de Landweg en de Dikke Linde (gedeeltelijk) gegrond zijn:

“ ...

De gemeenteraad neemt volgend gemotiveerd standpunt met betrekking tot de bezwaren:

- De bezwaren met betrekking tot Landweg worden weerhouden. Het huidig wegprofiel van Landweg is te smal om volwaardig verkeer in twee richtingen te kunnen faciliteren. Eenrichtingsverkeer is niet aangewezen. Een verbreding van het profiel conform de mobiliteitsstudie is dus essentieel en wordt bijgevolg opgelegd als voorwaarde. Hierdoor zal Landweg de verwachte impact van de verkaveling voldoende kunnen dragen en zal de impact op de omliggende gemeentewegen dalen.
- De opmerkingen met betrekking tot Dikke Linde zijn gedeeltelijk gegrond. Wanneer Landweg als een volwaardige ontsluitingsweg zal functioneren, dan zal enkel de noordelijke zone ontsloten worden via Dikke Linde, richting De Belder en zo naar Venlosesteenweg. De zuidelijke zone zal ontsloten worden via Landweg en het gemotoriseerd verkeer zal enkel tot aan de verschillende parkeerpockets rijden. Als het project dus over 2 volwaardige ontsluitingen beschikt (De Belder en Landweg), dan zal de impact op Dikke Linde beperkt zijn. Bovendien blijft de bestaande voetweg voor zwakke weggebruikers richting Dikke Linde behouden en zal als voorwaarde worden opgelegd dat deze uitgerust dient te worden als volwaardige, trage ontsluiting.

- De opmerkingen met betrekking tot De Belder zijn gedeeltelijk gegrond. Wanneer Landweg als een volwaardige ontsluiting zal functioneren, dan zal het in- en uitgaand verkeer verdeeld worden over De Belder en Landweg. Hierdoor zal de impact op De Belder en de schoolomgeving beperkt zijn. Bovendien is er een potentiële verbinding richting De Belder aangeduid op het verkavelingsplan.
- ...
- De opmerkingen met betrekking tot de bijkomende verkeersbewegingen worden niet weerhouden. Over het algemeen kan gesteld worden dat het aantal bijkomende verkeersbewegingen afhankelijk is van het aantal woongelegenheden dat voorzien wordt. Het gaat hier dus eerder om een stedenbouwkundig aspect en heeft geen invloed op het wegenisdossier. De opmerkingen met betrekking tot de overlast op de omgeving worden wel weerhouden, zoals hierboven besproken.

Overwegende dat voornoemde zaak der wegen, onder voorwaarden, in overeenstemming is met de visie van het gemeentebestuur voor wat betreft de toekomstige opvatting van deze weg en openbaar domein;

....”

De gemeenteraad keurt het wegtracé van het rooilijnplan gevoegd bij de aanvraag goed onder de volgende voorwaarden:

“ ...

- Landweg dient heringericht te worden als een volwaardige ontsluitingsweg conform de mobiliteitsstudie zodat de weg de verwachte impact van de verkaveling kan dragen.
- Bijgevolg is een voorafgaand akkoord met de betrokken partijen over de wijzigen en de aanpak van Landweg vereist.
- De bestaande voetweg richting Dikke Linde (sentier nr. 90 cfr. Atlas der Buurtwegen) dient uitgerust te worden als voorwaardige ontsluiting voor traag verkeer.

...”

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Kinrooi weigert op 21 augustus 2023 een omgevingsvergunning aan de tussenkomenende partij. Het college overweegt het volgende over de ontsluiting van de verkaveling via de Landweg en de Dikke Linde:

“ ...

In de mobiliteitsstudie stelt men dat het projectgebied wordt ontsloten via de Dikke Linde en de Landweg. Voor de projectgebieden aan de zuidzijde van het project (Landweg) zijn er parkeerzones voorzien ter hoogte van de appartementen en de eengezinswoningen. Er zijn drie ontsluitingen voorzien. In de mobiliteitsstudie wordt er meegedeeld dat er in totaal 4 bijkomende ontsluitingen zullen komen op het huidig wegennet. Op deze manier zal de totale verkeersgeneratie van 564 bijkomende autoverplaatsingen op etmaalniveau afgewikkeld kunnen worden op drie locaties. Echter noch in het voorgestelde verkavelingsplan noch in het rooilijnplan is op voldoende wijze aangetoond dat deze ontsluitingen zullen ingericht worden.

Het betreft daarbij een verzwaring van een smalle (4m), niet verlichte, niet gerioleerde verbindingsweg. De wegenis is onvoldoende breed voor twee voertuigen met elkaar te laten kruisen. De Landweg, in zijn huidige bestaansvorm, kan niet fungeren als volwaardige ontsluitingsweg, dit blijkt ook uit de mobiliteitsstudie.

Men stelt dan ook twee mogelijke wijzigingen voor waarbij de Landweg wel aangewend kan worden om drie ontsluitingen op te voorzien:

- *‘Behoud van de huidige weginfrastructuur, maar inrichten van de weg als enkelrichtingsstraat in oostelijke of westelijke richting. Gelet op de huidige inrichting van het kruispunt N78 x Landweg ligt hierbij de voorkeur van een enkelrichtingsstraat in de oostelijke richting (uitrijdend op N78)’*

Gelet op de slechte zichtbaarheid op het kruispunt van de Landweg met de N78 kan een enkelrichtingsstraat hier mogelijks een oplossing voor bieden. Daarbovenop zou deze ingreep kunnen zorgen voor minder ‘stop’- verkeer van wagens die de Landweg indraaien vanuit de N78. Dit impliceert echter een verzwarend effect op de verkeersafwikkeling aan het kruispunt van de Belder gelet op het feit dat het inrijdend verkeer geen toegang meer heeft via de Landweg. Dit is onwenselijk gelet op het feit dat afgelopen jaren de Belder maximaal verkeer remmend werd ingericht, zie schoolzone (zone 30), met fietssuggestiestroken. De Belder voorziet toegang tot de sporthal, gemeenschapsfuncties en de basisschool. Er is sprake van veel fiets- en stap verkeer door schoolgaande jeugd, ouders, sporters en andere gebruikers. Het verzwaren van het inrijdend verkeer aan de Belder is bijgevolg niet opportuun.

- *Herinrichting Landweg naar een weg met voldoende breedte om twee voertuigen te laten kruisen. Hierbij is het voldoende om de eerste 80 à 100 meter van de Landweg ter hoogte van de aansluiting met de N78 met een voldoende breedte aan te leggen. Voor de rest van de Landweg kan er ook met uitwijkstroken gewerkt worden.*

In de mobiliteitsstudie wordt duidelijk aangehaald dat als de Landweg in zijn huidige bestaansvorm toch gebruikt zou worden als volwaardige ontsluitingsweg in twee richtingen, dit tot onveilige situaties zou leiden.

Er zijn aan het aanvraagdossier geen voorstellen van ontwerpen, berekeningen, engagementen of andere bewijsmiddelen toegevoegd m.b.t. deze noodzakelijke aanpassingen van de Landweg. Daarnaast valt ook te vermelden dat een gedeelte van de landweg gelegen is op het grondgebied van Maaseik. Er zijn met Maaseik geen afgesproken engagementen toegevoegd aan het aanvraagdossier.

Indien deze aanpassingen niet verwezenlijkt worden wil dit zeggen dat de drie ontsluitingen naar de Landweg niet kunnen plaatsvinden en bijkomende verkeersbewegingen afgewikkeld worden op de Dikke Linde. Het inrichtingsvoorstel, waar de volledige aanvraag op is gebaseerd, is niet uitvoerbaar opgesteld.

Daarnaast is het zo dat zowel de Dikke Linde en de Landweg niet zijn uitgerust met aparte voetgangersinfrastructuur. Voetgangers dienen op de weg of in de zachte berm te wandelen. Door het voorzien van het nieuwe project komen er meer conflicten voor het zacht verkeer. De totaalontwikkeling zou inzetten op maximale doorwaadbaarheid en het voorzien van trage verbindingen naar de Dikke Linde. Echter de voetweg richting Dikke Linde (sentier nr. 90 cfr. Atlas der Buurtwegen) dient nog aangewend te worden als trage ontsluiting aangezien deze vandaag de dag niet uitgerust is als volwaardige ontsluiting voor traag verkeer. Er zijn geen gegevens aangeleverd om deze verbinding te voorzien en kan dus niet als aannemelijk beschouwd worden. Daarnaast loopt de voetweg over eigendommen niet in bezit van de aanvrager.

Ook wordt er gewag gemaakt van een potentiële ontsluiting richting de Belder. Het betreft een belangrijke insteek om het traag verkeer richting de dorpskern te sturen en zo de verplaatsingen met de wagen te ontmoedigen. Beiden verbindingen zijn een dode letter.

[...]

Het uitrusten van de voetweg en Landweg opnemen als last is niet mogelijk. Delen van deze wegen liggen op eigendom van derde en zijn dus niet in bezit van de aanvrager, bijgevolg kunnen de werken niet verwezenlijkt worden door toedoen van de aanvrager.

[...]

Gelet op bovenvermelde argumenten kan er geconcludeerd worden dat er de facto geen sprake is van een afdoende ontsluiting en toegankelijkheid in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.

...

2.

Tegen die beslissing tekent de tussenkomenende partij op 26 september 2023 bestuurlijk beroep aan bij de verwerende partij. Wat de ontsluiting betreft, betoogt ze het volgende:

“ ...

14.

WIL heeft deze ontsluiting via de Landweg nu herbekeken en is op heden formeel de ontsluiting te organiseren als volgt.

De Landweg wordt geïntegreerd als volwaardige ontsluitingsweg waarbij er in overleg gegaan zal worden met de gemeente Kinrooi om de Landweg in te richten als éénrichting straat richting N78. Er dient dan geen verbreding van de Landweg te gebeuren.

Op deze manier wordt afdoende ontsluiting en toegankelijkheid gewaarborgd én is er geen significante impact op de verkeersafwikkeling zodat ook de verkeersveiligheid is gegarandeerd.

Dit blijkt uit de analyses die zijn uitgevoerd om de effectieve impact van deze maatregel in combinatie met de realisatie van het project in beeld te brengen.

De keuze voor één rijrichting in richting van de N78 is gebaseerd op het minimaliseren van het aantal conflictpunten met de N78. Zo is de N78 ter hoogte van het kruispunt met De Belder uitgerust met een aparte links afslagstrook. Bovendien geldt hier een snelheidsbeperking van 50 km/u.

(...)

15.

Uit bovenstaande gegevens kan afgeleid worden dat de gecumuleerde impact van de realisatie van het project en het invoeren van éénrichtingsverkeer op de Landweg geen significante impact heeft op de verkeersafwikkeling van beide kruispunten.

In navolging van het overleg met de verkeersdeskundige is verder onderzocht welke impact de opties uit de mobiliteitsstudie hebben op de schoolomgeving.

Deze is zeer minimaal: in geval van éénrichtingsverkeer slechts 3 auto's extra tijdens de starturen van de school.

De ontsluiting op deze manier organiseren getuigt dan ook van een goede ruimtelijke ordening.

16.

Verder is het college van oordeel dat voorzieningen voor zwakke weggebruikers ontbreken.

Dit is niet correct.

De bestaande voetweg sentier nummer 90 blijft behouden. Hiervan wordt geen afschaffing of verlegging gevraagd.

Deze voetweg zal bijgevolg zorgen voor een voetgangersverbinding naar de Dikke Linde. De aanleg van deze voetweg zal dan ook deel uitmaken van de verdere ontwikkeling van het gebied.

Het eigendomsstatuut van de voetweg is niet relevant, de voetweg heeft immers een openbaar karakter.

Uit het inrichtingsplan blijkt dat een maximale doorwaadbaarheid is voorzien waarbij zwakke weggebruikers via o.a. de Dikke Linde op een makkelijke en veilige manier het centrum kunnen bereiken.

De vraag van het college naar nog extra voorzieningen voor zwakke weggebruikers is dan ook niet pertinent en niet redelijk.

17.

De aanvraag is in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening op vlak van de mobiliteit meer bepaald de ontsluiting inbegrepen de voorzieningen voor zwakke weggebruikers.

...”

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Kinrooi, dat de aanvraag in eerste aanleg heeft geweigerd, adviseert de aanvraag in graad van beroep op 22 december 2023 gunstig. De wijziging van het eerder standpunt wordt als volgt toegelicht:

“ ...

Het college is evenwel van oordeel dat op het vlak van het eerder gestelde probleem op vlak van ontsluiting, ondertussen voldoende stappen gezet werden die een goede ontsluiting van het gebied wel degelijk in het vooruitzicht stellen. Donderdag 7 december heeft een constructief overleg plaatsgevonden tussen WIL, de gemeente Kinrooi en de stad Maaseik omtrent de

Landweg en de algemene ontsluiting van het projectgebied. Er is overeengekomen dat de Landweg geïntegreerd zal worden als volwaardige ontsluitingsweg waarbij deze ingericht zal worden als éénrichting straat richting de N78. Er dient dan geen verbreding van de Landweg te gebeuren. Op deze manier wordt afdoende ontsluiting en toegankelijkheid gewaarborgd én is er geen significante impact op de verkeersafwikkeling zodat ook de verkeersveiligheid is gegarandeerd. Uit de informatie uit de nieuw aangeleverde mobiliteitsstudie leiden we af dat er door deze ingreep een minimale impact is tijdens de starturen van de nabijgelegen basisschool. Bovendien is het redelijk aanneembaar dat deze oplossingen hun beslag kunnen krijgen voor de beoogde verkaveling. Aldus, deze aanpassing kan gunstig beoordeeld worden.

...”

De provinciale omgevingsambtenaar adviseert in zijn verslag van 17 januari 2024 voorafgaand aan de hoorzitting van 23 januari 2024 om het beroep niet in te willigen en de bijstelling van een omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden te weigeren. Ze stelt het volgende over de ontsluiting van de verkaveling (PIV2):

“ ...

Mobiliteit/Zaak der wegen

Bij de aanvraag is een wegenisdossier aanwezig. Hierbij wordt een weg aangelegd die het gebied ontsluit vanaf de Dikke Linde. Dikke Linde is een voldoende uitgeruste gemeenteweg. Echter kan de afwikkeling van het gehele gebied niet via 1 aansluitingspunt gebeuren.

Het inrichtingsplan en de voorschriften geven hierover iets meer inzicht door te stellen dat er ook ontsloten zal worden via de Landweg. Deze aansluitingen zijn niet ingetekend op het wegenisplan of op het verkavelingsplan. De Landweg is bovendien een smalle verharde weg, zonder verlichting of elektriciteit. De wegenis is onvoldoende breed voor twee voertuigen met elkaar te laten kruisen. De Landweg, in zijn huidige bestaansvorm, kan niet fungeren als volwaardige ontsluitingsweg, dit blijkt ook uit de mobiliteitsstudie die in het dossier aanwezig is, waaruit volgende werd opgemerkt:

- (...)
- *Zoals reeds aangegeven is de Landweg, met een breedte van slechts 4 meter, te smal om als volwaardige ontsluitingsweg te fungeren. De weg is onvoldoende breed voor twee voertuigen met elkaar te laten kruisen. Conform het dienstorder MOW/AWV/2020/13 is bij een maximale snelheid van 50 km/u minstens een verhardingsbreedte nodig van 6,1 meter. Er kan dan ook gesteld worden dat de Landweg, in zijn huidige bestaansvorm, niet kan fungeren als volwaardige ontsluitingsweg in twee richtingen, een wijziging van de situatie dringt zich dan ook op. Deze wijziging kan bestaan uit:*
 - *Behoud van de huidige weginfrastructuur, maar inrichten van de weg als enkelrichtingstraat in oostelijke of westelijke richting. Gelet op de huidige*

inrichting van het kruispunt N78 x Landstraat ligt hierbij de voorkeur van een enkelrichtingstraat in oostelijke richting (uitrijdend richting N78).

- *Herinrichting Landweg naar een weg met voldoende breedte om twee voertuigen te laten kruisen. Hierbij is het voldoende om de eerste 80 à 100 van de Landweg ter hoogte van de aansluiting met de N78 voldoende breed aan te leggen. Voor de rest van de Landweg kan er ook met uitwijkstroken gewerkt worden. Tevens wordt ook aanbevolen de maximaal toegelaten snelheid op de Landweg te beperken tot maximaal 50km/u.*

In zijn advies n.a.v. het administratief beroep stelt het college van burgemeester en schepenen dat de Landweg als gedeeltelijke ontsluitingsweg kan dienen door het invoeren van een enkelrichtingsbeleid in oostelijke richting van de Landweg. Dit betreft echter een beslissingsbevoegdheid van de gemeenteraad waarvoor momenteel geen zekerheid bestaat. De Landweg loopt overigens deels over het grondgebied van de stad Maaseik. De aansluitingswegen op de Landweg staan bovendien niet op de plannen en werden niet opgenomen in het wegenisdossier.

Algemeen moet vastgesteld worden dat de verkaveling geen duidelijkheid biedt over hoe alle woningen zullen ontsloten worden en het aspect mobiliteit aldus ook niet afdoende kan beoordeeld worden. De voorschriften zijn onvoldoende precies en niet alle verbindingswegen zijn ingetekend op het plan. Ook de trage verbindingen zijn niet aanwezig op de plannen, maar worden suggestief weergegeven op het inrichtingsplan. Trage verbindingen hebben in beginsel eveneens een openbaar karakter en hadden aldus ook moeten mee opgenomen worden in het wegenisdossier.

Het parkeren zou binnen de verkaveling moeten worden opgevangen. Voor het creëren van 166 wooneenheden, en rekenend met een factor van 1.5 parkeerplaats per wooneenheid, zullen er 249 parkeerplaatsen voorzien moeten worden. De voorschriften stellen dat het parkeren zal gebeuren in parkeerpockets, in parkeerstroken grenzend aan de weg of op het individuele bouwperceel. Het parkeren in de parkeerpockets of de parkeerplaatsen grenzend aan de weg behoren tot het openbaar domein en hadden mee opgenomen moeten worden in het wegenisdossier.

...

Op 20 februari 2024 maakt de tussenkomenende partij opnieuw een gewijzigde projectinhoud over, die de verwerende partij op 27 februari 2024 aanvaardt (PIV4). De volgende wijzigingen werden aangebracht:

“ ...

- De verkavelingsplannen worden gedetailleerd weergegeven met aanduiding van de kavels en maatvoering
- Het wegenisdossier werd hierop aangepast
- De plannen en documenten werden vernieuwd”

Naar aanleiding van deze nieuwe planwijzigingen werd een tweede openbaar onderzoek georganiseerd, van 1 maart 2024 tot en met 30 maart 2024. Er werden 19 bezwaarschriften ingediend, onder meer door de verzoekende partijen die opnieuw bezwaar maken over de problematische ontsluiting van de verkaveling.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Kinrooi adviseert op 18 maart 2024 gunstig over het aangepast inrichtingsvoorstel:

“ ...

Wat het mobiliteitsaspect betreft is het college van oordeel dat het eerder gestelde probleem op vlak van ontsluiting, ondertussen voldoende concreet werd gemaakt. Er werd meerdere malen constructief overlegd tussen WIL, de gemeente Kinrooi en stad Maaseik omtrent de Landweg en de algemene ontsluiting van het projectgebied. Er is overeengekomen dat de Landweg geïntegreerd zal worden als volwaardige ontsluitingsweg met dubbele rijrichting waarbij deze zal verbreed worden - waar nodig – in grasdallen binnen de rooilijnen en dat de maximale snelheid zal worden beperkt tot 50 km/u. Op deze manier wordt afdoende ontsluiting en toegankelijkheid gewaarborgd én is er geen significante impact op de verkeersafwikkeling zodat ook de verkeersveiligheid is gegarandeerd. Aldus, deze aanpassing kan gunstig beoordeeld worden. Er wordt dus afgestapt van het eerder ingenomen standpunt dat de Landweg zal worden ingericht als éénrichtingsstraat richting de N78.

...”

Op 3 april 2024 adviseert de provinciale omgevingsambtenaar in een nieuw verslag om de vergunning onder voorwaarden te verlenen voor de gewijzigde PIV4 “indien de gemeenteraad deze zaak van de wegen op 8 april 2028 goedkeurt”. Ze motiveert de wijziging van haar standpunt wat de mobiliteit betreft als volgt:

“ ...

Er is overeengekomen dat de Landweg geïntegreerd zal worden als volwaardige ontsluitingsweg met dubbele rijrichting waarbij deze zal verbreed worden - waar nodig – in grasdallen binnen de rooilijnen en dat de maximale snelheid zal worden beperkt tot 50 km/u. Op deze manier wordt afdoende ontsluiting en toegankelijkheid gewaarborgd én is er geen significante impact op de verkeersafwikkeling zodat ook de verkeersveiligheid is gegarandeerd.

Doorheen het volledige projectgebied zal een traag netwerk van paden aangelegd worden. Dit maakt het mogelijk om op een rustige manier verplaatsingen te maken doorheen de verkaveling.

De verkaveling wordt op een gunstige manier ontsloten voor zowel het gemotoriseerd verkeer als voor de zwakke weggebruiker. Het parkeren wordt binnen de verkaveling opgevangen. De mobiliteitsimpact wordt gunstig beoordeeld.

...”

Op 8 april 2024 neemt de gemeenteraad een nieuwe beslissing van de zaak van de wegen genomen gelet op de planaanpassingen. De bezwaren met betrekking tot de Dikke Linde en de Landweg worden (gedeeltelijk) gegrond verklaard:

“ ...

De gemeenteraad neemt volgend gemotiveerd standpunt met betrekking tot de bezwaren:

- De bezwaren met betrekking tot Landweg zijn gegrond. Het huidig wegprofiel van Landweg is te smal om volwaardig verkeer in twee richtingen te kunnen faciliteren. Eenrichtingsverkeer is niet aangewezen. Een verbreding van het profiel grenzend aan de projectzone is opgenomen in voorliggende aanvraag. De wegverharding zal verbreed worden tot 5 meter. Hierdoor zal Landweg de verwachte impact van de verkaveling voldoende kunnen dragen en zal de impact op de omliggende wegen dalen.
- In de mobiliteitsstudie wordt aanbevolen om de maximaal toegelaten snelheid op Landweg te beperken tot maximaal 50 km/u. Deze aanbeveling zal worden opgenomen in het aanvullend politiereglement op het wegverkeer betreffende de buurtwegen.
- De opmerkingen met betrekking tot Dikke Linde zijn gedeeltelijk gegrond. Wanneer Landweg (na verbreding en snelheidsbeperking) als een volwaardige ontsluitingsweg zal functioneren, dan zal enkel de noordelijke zone van het project ontsloten worden via Dikke Linde. Als het project dus over 2 volwaardige ontsluitingen beschikt, dan zal de impact op Dikke Linde eerder beperkt zijn.
- De bezwaren met betrekking tot de parkeerproblematiek op Dikke Linde worden niet weerhouden. Er worden voldoende parkeergelegenheden voorzien binnen het projectgebied. Voor de ééngezinswoningen zijn in de stedenbouwkundige voorschriften 2 parkeerplaatsen per woonegelegenheden voorzien op de private kavel. Voor de meergezinswoningen zijn in de huidige aanvraag 1,5 parkeerplaatsen per woonelegenheden voorzien. Hiervan bevindt zich 1 parkeerplaats per wooneenheid op de private kavel en 0,5 op het openbaar domein.

- De opmerkingen met betrekking tot Venlosesteenweg zijn gegrond, maar kunnen niet worden meegenomen gezien het in dit geval over een gewestweg gaat. De opmerkingen dienen apart bekeken te worden in samenspraak met het Agentschap Wegen en Verkeer.
- Een bijkomende trage verbinding richting het noorden is wenselijk. In de toekomst zal er gekeken worden naar andere mogelijkheden om het projectgebied zo optimaal mogelijk te kunnen ontsluiten voor traag verkeer.
- De trage verbinding/voetweg (sentier nr. 90 cfr. Atlas der Buurtwegen) die eerst wel aanwezig is, blijkt in realiteit afgeschaft te zijn. Vandaar dat deze verbinding niet meer zichtbaar is op de huidige plannen.
- De opmerkingen met betrekking tot bijkomend sluiptraffic worden niet weerhouden. Door het gebied te ontsluiten langs 2 aparte wegen, wordt er geen bijkomende sluiptraffic verwacht gezien er geen lus gecreëerd wordt voor gemotoriseerd verkeer. Enkel bestemmingsverkeer zal gebruik maken van de wegenis gelegen in het binnengebied van de verkaveling.
- In de bezwaarschriften wordt gesproken over het feit dat er geen engagementen worden genomen door de betrokken gemeentebesturen. In de afgelopen tijd hebben er weldegelijk verschillende overlegmomenten plaatsgevonden. Deze momenten zullen in de toekomst zeker worden voortgezet om een optimale en veilige ontsluiting te kunnen garanderen.
- De opmerkingen met betrekking tot de bijkomende verkeersbewegingen worden niet weerhouden. Over het algemeen kan gesteld worden dat het aantal bijkomende verkeersbewegingen afhankelijk is van het aantal woongelegenheden dat voorzien wordt. Het gaat hier dus eerder om een stedenbouwkundig aspect en heeft geen invloed op het wegenisdossier.
- ...

Overwegende dat voornoemde zaak der wegen, onder voorwaarden, in overeenstemming is met de visie van het gemeentebestuur voor wat betreft de toekomstige opvatting van deze weg en openbaar domein;

Overwegende dat de notaris in de eerste te verlijden akte de gratis grondafstanden ten voordele van de gemeente zonder kosten voor de gemeente dient op te nemen en afschrift dezer aan ons bestuur te zenden;

...

De gemeenteraad van Kinrooi keurt “de aanleg of ligging van gemeentewegen zoals weergegeven op het rooilijnplan gevoegd bij de voornoemde verkavelingsaanvraag” goed onder de volgende voorwaarden:

“ ...

- Landweg dient (her)ingericht te worden als een volwaardige ontsluitingsweg conform de mobiliteitsstudie zodat de weg de verwachte impact van de verkaveling voldoende kan dragen.
- Bijgevolg is een voorafgaand akkoord tussen de betrokken partijen over de wijzigingen en aanpak van het overige gedeelte van Landweg dat buiten het projectgebied ligt, vereist.

...”

Op 18 april 2024 verklaart de verwerende partij het beroep gegrond en verleent een omgevingsvergunning onder een aantal voorwaarden, waarvan de volgende relevant is voor de beoordeling van het beroep:

“ ...

- De voorwaarden uit de beslissing van de zaak van de wegen dienen gevolgd te worden.

...”

Dat is de bestreden beslissing.

IV. Ontvankelijkheid van het beroep – betalen rolrecht

Standpunt van de partijen

1.

De verwerende partij stelt dat het voor haar onduidelijk is of de verzoekende partijen hebben voldaan aan hun verplichting tot het betalen van de rolrechten, en maken “voorbehoud” om een schending van artikel 21, §1 DBRC-decreet in te roepen.

2.

De verzoekende partijen stellen in hun wederantwoordnota dat de betaling van het rolrecht, zijnde 400 euro gelet op de twee verzoekende partijen, tijdig gebeurde op 19 juli 2024.

Beoordeling door de Raad

1.

Artikel 21 DBRC-decreet, zoals van toepassing sinds 1 december 2021, bepaalt dat een verzoekende partij in beginsel bij indiening van het verzoekschrift het verschuldigde rolrecht moet betalen. Gelijktijdig met de indiening van het verzoekschrift moet het bewijs worden gevoegd dat een overschrijvingsopdracht is gegeven of dat een storting is uitgevoerd tot betaling van het rolrecht (artikel 21, §5, eerste lid DBRC-decreet).

Als het rolrecht, vermeld in artikel 21, §1, eerste lid DBRC-decreet, niet op tijd is gestort, dit wil zeggen bij de indiening van het verzoekschrift, nodigt de griffier de verzoekende partij met een beveiligde zending uit om het rolrecht alsnog te betalen. De griffier vermeldt daarbij dat het rolrecht gestort moet worden binnen acht dagen na de dag van de betekening van de voormelde beveiligde zending, en het beroep bij gebrek daaraan onontvankelijk is (artikel 21, §5, tweede en derde lid DBRC-decreet).

2.

De verwerende partij stelt dat het voor haar onduidelijk is of de verzoekende partijen hun rolrecht betaald hebben, en maken “voorbehoud” om hierover een exceptie in te roepen. Dat kan niet beschouwd worden als een voldragen exceptie van onontvankelijkheid. De onontvankelijkheid van de vordering raakt evenwel aan de openbare orde, zodat de Raad dit ambtshalve kan onderzoeken.

Het verzoekschrift werd ingediend door twee verzoekende partijen. Met een aangetekende brief van 10 juli 2024 heeft de griffier de verzoekende partijen op de hoogte gebracht dat het verschuldigde rolrecht van 200 euro per verzoekende partij nog niet werd betaald. De verzoekende partijen werden geïnformeerd dat het rolrecht nog betaald kon worden binnen een termijn van acht dagen.

Uit de stukken van het dossier blijkt dat de eerste rechtsgeldige aanbieding van de betreffende aangetekend brief plaatsvond op 15 juli 2024, waardoor de termijn om het rolrecht alsnog te

betalen liep tot en met 23 juli 2024. Het rolrecht ten bedrage van 400 euro werd betaald op 22 juli 2024 en is dus tijdig.

Het beroep is ontvankelijk.

V. Onderzoek van de middelen

A. Tweede middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen voeren de schending aan van:

- de artikelen 1.1.4 en 4.3.1 besluit van de Vlaamse regering van 15 mei 2009 houdende coördinatie van de decreetgeving op de ruimtelijke ordening - Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (hierna: VCRO);
- de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna: Motiveringswet);
- het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel *juncto* het rechtszekerheids-, vertrouwens-, redelijkheids- en gelijkheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Ze voeren aan dat het aangevraagde zal zorgen voor onaanvaardbare hinder en dan ook strijdig is met de goede ruimtelijke ordening. Ze voeren aan dat ze hun bezwaren aangevoerd hebben tijdens de openbare onderzoeken, maar dat de verwerende partij desondanks geen aandacht besteedt aan deze kwesties en niet antwoordt op deze bezwaren.

De verzoekende partijen stellen onder meer dat het project zal zorgen voor mobiliteitsoverlast. Het merendeel van de aangevraagde 135 woonentiteiten wordt volledig ontsloten via één ontsluiting, langs de Dikke Linde. Deze ontsluiting is onvoldoende voor het aangevraagde project, en daarbij is deze weg niet uitgerust om bijkomende verkeersbewegingen te dragen (geen fiets- of voetpad). Daarnaast zal de Landweg dienen als ontsluiting voor 27 woonentiteiten, waarvoor deze weg in het geheel niet geschikt is.

De mobiliteitsstudie schept volgens de verzoekende partijen een dramatisch beeld:

- Ten eerste bekritisieren de verzoekende partijen dat er geen enkele trage verbinding voorzien wordt met De Belder (waar de voorzieningen gesitueerd zijn), waardoor een grote omweg gecreëerd wordt voor de noordelijke loten.
- Ten tweede zijn de omliggende wegen niet geschikt om bijkomend verkeer te dragen (te smal en te weinig voorzieningen voor zwakke weggebruikers), wat zal zorgen voor verkeersonveiligheid. Het is helemaal niet duidelijk welke engagementen het gemeentebestuur neemt om de verkeersveiligheid te garanderen.
- Ten derde merkt ze op dat de mobiliteitsstudie zelf stelt dat de Landweg, met haar beperkte breedte van 4 meter, te smal is om te fungeren als volwaardige ontsluitingsweg. Het is niet mogelijk om twee voertuigen met elkaar te laten kruisen, bij een maximale snelheid van 50 km/u is minstens een breedte van 6,1 meter nodig (conform dienstorder MOW/AWV/2020/13). De mobiliteitsdeskundige stelt twee mogelijke oplossingen voor: ofwel de huidige weginfrastructuur van de Landweg behouden maar inrichting als éénrichtingsstraat bij voorkeur in oostelijke richting (uitrijden richting N78), ofwel de Landweg herinrichten naar een weg met voldoende breedte om twee voertuigen te laten kruisen (waarbij de eerste 80 á 100 meter van de Landweg ter hoogte van de aansluiting met de N78 met een voldoende breedte moet worden aangelegd en voor de rest van de Landweg met uitwijkstroken kan worden gewerkt). Geen van beide opties zijn volgens de verzoekende partijen geschikt: de eerste oplossing verergert de gevaarlijke uitrijtsituatie voor fietsers ter hoogte van de Venlosesteenweg (N78), stuurt alle inrijdend verkeer van het project via De Belder waarlangs een aantal gemeenschapsvoorzieningen ontsluiten en zorgt voor sluiperverkeer in de Vennerweg. De tweede oplossing vereist een tussenkomst van de stad Maaseik vermits een deel van de Landweg op het grondgebied van die stad ligt. Het is niet duidelijk welke engagementen de stad Maaseik bereid is om te nemen, zodat in de praktijk op de eerste oplossing teruggevallen worden.

Uit de conclusie van de mobiliteitsstudie blijkt volgens de verzoekende partijen dat het wegnennet de bijkomende ontwikkeling niet aankan. Ervan uitgaan dat de Landweg een “volwaardige ontsluitingsweg” is, gaat in tegen de werkelijke situatie.

In het licht van deze elementen, kan de nietszeggende motivering van het mobiliteitsaspect in de bestreden beslissing dan ook niet volstaan. De verwerende partij gaat volledig voorbij aan het ontbreken van voorzieningen voor zwakke weggebruikers, en ook de mobiliteitseffecten van de aanlegfase worden niet besproken.

2.

De verwerende partij stelt in haar antwoordnota dat ze de verenigbaarheid van het aangevraagde met de goede ruimtelijke ordening zeer uitgebreid onderzocht en beoordeeld heeft. Ook de bezwaren in het openbaar onderzoek over de beweerde hinder werden behandeld.

Omtrent de ontsluiting van het project, verwijst de verwerende partij naar de beslissing van de zaak van de wegen van de gemeenteraad van de gemeente Kinrooi, die ze volledig heeft opgenomen en tot de hare gemaakt heeft. Hieruit blijkt dat de bekommernissen van de verzoekende partijen gehoord werden en hierover een standpunt werd ingenomen. Zo is de Landweg op vandaag inderdaad te smal, waardoor “een verbreding van het profiel grenzend aan de projectzone is opgenomen in de aanvraag zodat de Landweg heringericht kan worden als een volwaardige ontsluitingsweg”. Het project wordt zo ontsloten langs twee toegangswegen: Dikke Linde en de Landweg. Daarbij werd overeengekomen dat de Landweg “geïntegreerd” zal worden als volwaardige ontsluitingsweg met dubbele rijrichting en snelheidsbeperking van 50 km/u. In de bestreden beslissing oordeelde de verwerende partij dan ook terecht dat dit een voldoende uitsluiting en toegankelijkheid waarborgt, er geen significante impact is op de verkeersafwikkeling, en ook de verkeersveiligheid wordt gegarandeerd.

In de bestreden beslissing oordeelde de verwerende partij eveneens dat de voorziene 2 parkeerplaatsen per woongelegenheden voor de eengezinswoningen en de voorziene 1,5 plaatsen per woongelegenheden voor de meergezinswoning volstaan. De verzoekende partijen overtuigen niet waarom dit onvoldoende zou zijn.

Het mobiliteitsaspect werd volgens de verwerende partij door de aanvrager voldoende in kaart gebracht en door de verwerende partij onderzocht en beoordeeld aan de hand van de uitgebreide mobiliteitsstudie. De verzoekende partijen slagen er volgens de verwerende partij niet in aan te tonen dat de conclusies uit de mobiliteitsstudie onjuist zijn of de beslissing over de zaak van de wegen waarmee een oplossing werd gezocht en bekomen voor de ontsluiting van de Landweg niet zou volstaan.

3.

De tussenkomende partij stelt in haar schriftelijke uiteenzetting dat de verzoekende partijen niet overtuigen dat de bestaande wegen niet geschikt zijn. De weg Dikke Linde is voorzien van fietssuggestiestroken en brede bewandelbare bermen. De Landweg zal verbreed worden en

het snelheidsregime aangepast naar 50 km/u (overeenkomstig de tweede optie uit de mobiliteitsstudie). De aanvraag behelst ook “de verbreding van de Landweg op het grondgebied van de gemeente Kinrooi [...] om op die manier een degelijke ontsluiting richting het kruispunt van de Landweg met de straat Dikke Linde en de straat Ven mogelijk te maken” De gemeenteraad heeft haar goedkeuring gegeven voor het uitvoeren van deze verbredingswerken.

Dat er verder geen nieuwe trage verbinding zal worden aangelegd richting De Belder, belet volgens de tussenkomenende partij niet dat trage weggebruikers zich nog steeds via het bestaand wegennet daarheen kunnen begeven. Er is “voorzien” om binnen het projectgebied verschillende andere trage verbindingen aan te leggen.

De verzoekende partijen tonen volgens haar niet aan dat de verwerende partij in de bestreden beslissing kennelijk onredelijk en onzorgvuldig tot haar besluit zou zijn gekomen, noch dat de bestreden beslissing onvoldoende gemotiveerd is.

4.

De verzoekende partijen dupliceren in hun wederantwoordnota dat de verwerende partij niet inhoudelijk ingaat op de kritiek, en dat ze niet meer doet dan louter het tegendeel beweren.

Ze merkt op dat de verwerende partij in de bestreden beslissing volledig voorbijgaat aan het gegeven dat er geen enkel engagement, laat staan zekerheid bestaat over het lot van de Landweg op het grondgebied van de Stad Maaseik en de bijhorende veiligheidsvraagstukken. Ook de tussenkomenende partij zwijgt daarover in haar repliek over de ontsluiting in de gemeente Kinrooi via de Landweg.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partijen voeren in essentie aan dat de bestreden beslissing strijdig is met de goede ruimtelijke ordening en dat de motivering in de bestreden beslissing niet afdoende is.

Ze stellen onder meer dat de bestaande wegen (Dikke Linde, Landweg) niet geschikt zijn voor de ontsluiting van de verkaveling.

2.

2.1

Elke aanvraag tot het bekomen van een omgevingsvergunning moet beoordeeld worden op haar verenigbaarheid met een goede ruimtelijke ordening. Een vergunning moet worden geweigerd indien de aanvraag onverenigbaar is met een goede ruimtelijke ordening (artikel 4.3.1, §1, eerste lid VCRO).

Artikel 1.1.4 VCRO bepaalt dat de ruimtelijke ordening gericht is 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 verwerende partij heeft een ruime beoordelingsbevoegdheid wanneer ze onderzoekt of een aanvraag verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening. In haar beoordeling moet ze duidelijk aangeven op welke motieven ze haar beslissing steunt. Daarbij moet ze rekening houden met de relevante, in de omgeving bestaande toestand en met de aandachtspunten en criteria die relevant zijn voor het aangevraagde project (artikel 4.3.1, §2, eerste lid, 1° VCRO).

Het toezicht van de Raad is beperkt. Hij kan enkel nagaan of de verwerende partij de feitelijke gegevens correct vaststelt en of ze op basis daarvan niet kennelijk onredelijk of foutief heeft beslist. De Raad kan zelf geen eigen beoordeling van de goede ruimtelijke ordening maken in de plaats van de verwerende partij.

2.2

Een vergunningsbeslissing moet op grond van de artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet op afdoende wijze de redenen opgeven waarop het vergunningverlenend bestuursorgaan zijn beslissing steunt. Het beginsel van de materiële motiveringsplicht houdt in dat er voor elke administratieve beslissing in rechte en in feite aanvaardbare motieven moeten bestaan. Dit betekent onder meer dat die motieven moeten steunen op werkelijk bestaande en concrete

feiten die relevant zijn en met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld en dat de motieven pertinent zijn en de beslissing naar recht en redelijkheid verantwoorden.

De motiveringsplicht vereist niet dat de verwerende partij alle argumenten en bezwaren (naar aanleiding van het administratief beroep) punt per punt uitdrukkelijk beantwoordt en weerlegt. Het volstaat dat uit de bestreden beslissing duidelijk blijkt op welke motieven de bestreden beslissing is gesteund om een vergunning al dan niet te verlenen. Wanneer de verwerende partij de andersluidende adviezen of bezwaren niet volgt, vereisen de motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel echter wel dat ze haar beslissing op dat punt des te concreter en zorgvuldiger motiveert. De Raad kan enkel rekening houden met de in de bestreden beslissing opgenomen motieven.

De zorgvuldigheidsplicht, als onderdeel van de materiële motiveringsplicht, gebiedt de verwerende partij bij de voorbereiding van de bestreden beslissing ervoor te zorgen dat de feitelijke en juridische aspecten van het dossier zorgvuldig en deugdelijk onderzocht worden, zodat ze met kennis van zaken kan beslissen.

Het redelijkheidsbeginsel impliceert dat de inhoud van de beslissing naar redelijkheid verantwoord moet zijn. Slechts een beoordeling die de grenzen van de redelijkheid te buiten gaat, kan door de Raad gesanctioneerd worden. Een kennelijk onredelijke beslissing zal slechts voorliggen wanneer deze dermate afwijkt van het normale beslissingspatroon, dat het ondenkbaar is dat een ander zorgvuldig handelend bestuur in dezelfde omstandigheden tot dezelfde besluitvorming zou komen.

3.

De aanvraag behelst zoals gezegd het verkavelen van een grond in 135 wooneenheden, deels gelegen in woonuitbreidingsgebied, deels in woongebied. Het project zal worden ontsloten door twee toegangswegen, de Dikke Linde (noordelijke zone) en de Landweg (zuidelijke zone).

Uit de stukken van het dossier blijkt, en dat wordt niet betwist door partijen, dat de noch de Dikke Linde, noch de Landweg uitgerust zijn met een afgescheiden voet- of fietspad. Het wordt evenmin betwist dat de Landweg in zijn huidige vorm slechts 4 meter breed is en dat twee voertuigen niet kunnen kruisen op deze beperkte breedte.

Uit de mobiliteitsstudie bij de aanvraag blijkt dat de Landweg in zijn huidige bestaansvorm te smal is om te fungeren als volwaardige ontsluitingsweg (bladzijde 44):

“ ...

Zoals reeds aangegeven is de Landweg, met een breedte van slechts 4 meter, te smal om als volwaardige ontsluitingsweg te fungeren. De weg is onvoldoende breed voor twee voertuigen met elkaar te laten kruisen. Conform het dienstorder MOW/AWV/2020/13 is bij een maximale snelheid van 50 km/u minstens een verhardingsbreedte nodig van 6,1 meter. Indien de Landweg, in zijn huidige bestaansvorm, toch gebruikt zou worden als volwaardige ontsluitingsweg in twee richtingen, zou dit tot onveilige situaties leiden. Als milderende maatregel wordt dan ook opgelegd de nodige wijzigingen aan te brengen aan de Landweg. Deze wijziging kan bestaan uit:

- Behoud van de huidige weginfrastructuur, maar inrichten van de weg als enkelrichtingsstraat in oostelijke of westelijke richting. Gelet op de huidige inrichting van het kruispunt N78 x Landstraat ligt hierbij de voorkeur van een enkelrichtingsstraat in oostelijke richting (uitrijdend richting N78).
- Herinrichting Landweg naar een weg met voldoende breedte om twee voertuigen te laten kruisen. Hierbij is het voldoende om de eerste 80 à 100 meter van de Landweg ter hoogte van de aansluiting met de N78 met een voldoende breedte aan te leggen. Voor de rest van de Landweg kan er ook met uitwijkstroken gewerkt worden.

Tevens wordt ook aanbevolen de maximaal toegelaten snelheid op de Landweg te beperken tot maximaal 50km/u.

...”

De verzoekende partijen hebben doorheen de verschillende openbare onderzoeken in de bestuurlijke procedure consequent aangevoerd dat de voorziene ontsluiting ontoereikend is en tot verkeersonveilige situaties zal leiden.

4.

De verwerende partij beoordeelt de mobiliteitsimpact als volgt in de bestreden beslissing:

“ ...

Mobiliteit

Het projectgebied zal ontsloten worden langs twee toegangswegen (Dikke Linde en de Landweg), waarna het verkeer zich verspreidt binnen het projectgebied. Het gemotoriseerd verkeer wordt zoveel mogelijk beperkt door grotendeels gebruik te maken van bestemmingsverkeer.

Voor de ééngezinswoningen zijn in de stedenbouwkundige voorschriften 2 parkings per woongelegenheden voorzien op de private kavel. Voor de meergezinswoningen zijn in de

huidige aanvraag 1,5 parkeerplaatsen per wooneenheid voorzien. Hiervan bevindt zich 1 parkeerplaats per wooneenheid op de private kavel en 0,5 op het openbaar domein. Het parkeren wordt binnen de verkaveling opgevangen.

Er is overeengekomen dat de Landweg geïntegreerd zal worden als volwaardige ontsluitingsweg met dubbele rijrichting waarbij deze zal verbreed worden - waar nodig – in grasdallen binnen de rooilijnen en dat de maximale snelheid zal worden beperkt tot 50 km/u. Op deze manier wordt afdoende ontsluiting en toegankelijkheid gewaarborgd én is er geen significante impact op de verkeersafwikkeling zodat ook de verkeersveiligheid is gegarandeerd.

Doorheen het volledige projectgebied zal een traag netwerk van paden aangelegd worden. Dit maakt het mogelijk om op een rustige manier verplaatsingen te maken doorheen de verkaveling.

De verkaveling wordt op een gunstige manier ontsloten voor zowel het gemotoriseerd verkeer als voor de zwakke weggebruiker. Het parkeren wordt binnen de verkaveling opgevangen. De mobiliteitsimpact wordt gunstig beoordeeld.

...”

5.

De verzoekende partijen kunnen worden gevolgd dat de bestreden beslissing niet afdoende gemotiveerd is op het vlak van de mobiliteitsimpact in het licht van hun aangevoerde bezwaren in het openbaar onderzoek.

De verwerende partij steunt haar gunstige beoordeling op de overwegingen dat de Landweg “geïntegreerd zal worden als volwaardige ontsluitingsweg met dubbele rijrichting waarbij deze zal verbreed worden – waar nodig – in grasdallen binnen de rooilijnen en dat de snelheid zal worden beperkt tot 50 km/u”.

Uit de motivering van de bestreden beslissing blijkt niet concreet wat er bedoeld wordt met “integratie als volwaardige ontsluitingsweg”. Evenmin wordt concreet toegelicht welk deel van de Landweg verbreed zal worden en wat de nieuwe breedte dan zou zijn. De verwerende partij stelt laconiek dat de Landweg “waar nodig” verbreed zal worden.

Uit de stukken van het dossier, in het bijzonder het gewijzigde inplantingsplan van PIV4 en de voorwaardelijke goedkeuring van de zaak van de wegen door de gemeenteraad van Kinrooi van 8 april 2024, leidt de Raad af dat de verwerende partij met deze integratie doelt op een verbreding door grasdallen tot 5 meter van het gedeelte van de Landweg dat paalt aan het projectgebied.

De Raad ziet niet in, en dat blijkt ook niet uit de motivering van het bestreden besluit, waarom deze ingreep volstaat om van de Landweg een “volwaardige ontsluitingsweg” te maken. Uit de mobiliteitsstudie blijkt nochtans dat, wanneer er voor een dubbele rijrichting wordt geopteerd, de Landweg heringericht moet worden naar een weg met voldoende breedte om twee voertuigen te laten kruisen. Hieruit blijkt niet dat een lokale verbreding met een meter grasdallen ter hoogte van het projectgebied volstaat; wel integendeel, de mobiliteitsdeskundige verwijst (ook) naar de verbreding van de Landweg ter hoogte van de aansluiting met de N78 (Venlosesteenweg).

De verwerende en tussenkomende partijen kunnen op dit punt ook niet volstaan met de verwijzing naar de voorwaardelijke goedkeuring van de zaak van de wegen door de gemeenteraad van Kinrooi van 8 april 2024. De gemeenteraad heeft als “voorwaarden” opgelegd dat de Landweg “(her)ingericht dient te worden als volwaardige ontsluitingsweg conform de mobiliteitsstudie” en “bijgevolg is een voorafgaand akkoord tussen de betrokken partijen over de wijzigingen en aanpak van het overige gedeelte van Landweg dat buiten het projectgebied ligt, vereist”. Het gebruik van het woord “bijgevolg” lijkt dus in te houden dat de noodzakelijke (her)inrichting van de Landweg als volwaardige ontsluitingsweg dus ook wijzigingen vereist van het overige gedeelte van de Landweg dat buiten het projectgebied ligt.

De verzoekende partijen kunnen op dit punt worden gevolgd dat er geen enkele duidelijkheid, laat staan garantie bestaat, dat het deel van de Landweg dat niet paalt aan het projectgebied en dat deels (ter hoogte van de aansluiting met de N78) op het grondgebied van de stad Maaseik gelegen is, als “volwaardige ontsluitingsweg” zal heringericht worden. De verwerende partij beperkt haar beoordeling in de bestreden beslissing tot het deel van de Landweg dat paalt aan het projectgebied, maar zegt niets over het overige deel van de Landweg waarlangs richting de N78 ontsloten zal worden. Ze citeert weliswaar de gemeenteraadsbeslissing van 8 april 2024, maar hierin staat enkel te lezen dat er “verschillende overlegmomenten” hebben plaatsgevonden in de afgelopen tijd, en dat deze momenten “in de toekomst zeker [zullen] worden voortgezet om een optimale en veilige ontsluiting te kunnen garanderen”.

De verwerende partij bespreekt in de bestreden beslissing evenmin de keuze voor grasdallen of de infrastructuur voor fietsers en voetgangers langs de Dikke Linde en de Landweg, niettegenstaande de verzoekende partijen hierop hebben gewezen in hun bezwaarschriften. De verwerende partij beperkt zich tot de vaststelling dat er een “traag netwerk van paden” aangelegd zal worden, wat het mogelijk maakt “om op een rustige manier verplaatsingen te maken doorheen de verkaveling”, en dat de verkaveling ook voor zwakke weggebruikers “op

een gunstige manier” ontsloten wordt. In het licht van de concrete bezwaren van de verzoekende partijen die hebben gewezen op de beperkte breedte van de Landweg (4 m) en de afwezigheid van een voet- of fietspad, kan de verwerende partij uiteraard niet volstaan met een loutere stijlformule.

6.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

B. Overige middelen

De overige middelen worden niet onderzocht, aangezien dit niet tot een ruimere vernietiging kan leiden.

VI. Indeplaatsstelling

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen verzoeken om met toepassing van artikel 37, §2 DBRC-decreet over te gaan tot een indeplaatsstelling en de vergunning te weigeren. Ze menen dat er uit de beoordeling van “de middelen” blijkt dat er een onoverkomelijke legaliteitsbelemmering voorligt, met name de onvolledigheid van het aanvraagdossier, waardoor er sprake is van een volstrekt gebonden bevoegdheid om de omgevingsvergunning te weigeren.

2.

In haar antwoordnota neemt de verwerende partij het standpunt in dat een indeplaatsstelling niet nodig is omdat er geen gronden zijn om de bestreden beslissing te vernietigen.

3.

De tussenkomende partij stelt in haar schriftelijke uiteenzetting dat onvolkomenheden in het aanvraagdossier wel degelijk kunnen worden geremedieerd, en verwijst naar de bepalingen van het Stikstofdecreet. Ze stelt dat er hier geen sprake is van een gebonden bevoegdheid.

4.

In hun wederantwoordnota specificeren de verzoekende partijen dat de onvolledigheid van het dossier betrekking heeft op de kwestie inzake de te verwachten milieueffecten, de MER-screening, enzovoort.

Beoordeling door de Raad

1.

De Raad beschikt in functie van een efficiënte geschillenbeslechting en mits het respecteren van de scheiding der machten over een beperkte substitutiebevoegdheid (artikel 37, §2 DBRC-decreet). Hij kan zijn arrest in de plaats stellen van de bestreden beslissing, en desgevallend zelf de gevraagde omgevingsvergunning weigeren, in zoverre de verwerende partij als vergunningverlenende overheid beschikt over een gebonden bevoegdheid.

2.

In het tweede middel stelt de Raad een motiveringsgebrek vast op vlak van de verenigbaarheid van het aangevraagde met de goede ruimtelijke ordening. De vastgestelde onwettigheid dwingt de verwerende partij tot een nieuwe inhoudelijke beoordeling van het aangevraagde. Het komt de verwerende partij bij de herstelbeslissing dan ook toe om dit aspect opnieuw te onderzoeken en beoordelen, rekening houdend met de beoordeling van dit middel door de Raad.

De verzoekende partijen overtuigen niet dat de verwerende partij over een feitelijk gebonden bevoegdheid zou beschikken om de vergunning voor de aanvraag te weigeren.

Het verzoek tot indeplaatsstelling wordt daarom afgewezen.

VII. Beslissing

1. De bestreden beslissing wordt vernietigd.
2. De Raad beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over het bestuurlijk beroep van de tussenkomende partij en dit binnen een termijn van drie maanden te rekenen vanaf de dag na de dag van de betekening van dit arrest.
3. De kosten van het vernietigingsberoep bestaande uit het rolrecht van de verzoekende partijen, bepaald op 400 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 840 euro verschuldigd aan de verzoekende partijen, komen ten laste van de verwerende partij.

Dit arrest is uitgesproken op 26 juni 2025 door de vijfde kamer.

De griffier,

De voorzitter van de vijfde kamer,

Bart VOETS

Pieter Jan VERVOORT