

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 209.206 van 25 november 2010
in de zaak A. 186.892/X-13.643.**

In zake : 1. Jozef HOUBEN
 2. Maria VANDEPUT
 wonende te 3600 GENK
 Hasseltweg 132
 waar woonplaats wordt gekozen

tegen :

het VLAAMSE GEWEST, vertegenwoordigd door de Vlaamse
regering
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Christiaan Lemache
kantoor houdend te 3800 SINT-TRUIDEN
Tongersesteenweg 60
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 31 januari 2008, strekt tot de
nietigverklaring van het besluit van 5 december 2007 van de gewestelijke
stedenbouwkundige ambtenaar houdende verlening aan de dienst Infrastructuur
Wegen en Verkeer Limburg van de stedenbouwkundige vergunning voor het
herinrichten van de Hasseltweg N75 te Genk.

II. Verloop van de rechtspleging

2. Bij arrest nr. 186.985 van 10 oktober 2008 is de vordering tot
schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing verworpen.

De eerste verzoekende partij heeft een verzoekschrift tot
voortzetting van de rechtspleging ingediend.

De verwerende partij heeft een memorie van antwoord ingediend en de eerste verzoekende partij heeft een memorie van wederantwoord ingediend.

Adjunct-auditeur Wouter De Cock heeft een verslag opgesteld.

De eerste verzoekende partij heeft een verzoek tot voortzetting van het geding en een laatste memorie ingediend. De verwerende partij heeft een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 24 september 2010.

Staatsraad Jan Clement heeft verslag uitgebracht.

De eerste verzoekende partij, en advocaat Sebastian Martin, die loco advocaat Christian Lemache verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Auditeur Wouter De Cock heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven.

Er is toepassing gemaakt van de bepalingen op het gebruik der talen, vervat in titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

III. Verzoek tot voortzetting

3. Nadat het tussenarrest nr. 186.985 van 10 oktober 2008 aan de verzoekende partijen werd betekend heeft enkel de eerste verzoeker om de voortzetting van de procedure gevraagd.

Vermits de tweede verzoekster niet om de voortzetting van de procedure heeft verzocht, dient in haren hoofde de afstand van geding te worden vastgesteld.

IV. Feiten

4. Op 8 juni 2007 vraagt de dienst Infrastructuur Wegen en Verkeer Limburg aan de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar een stedenbouwkundige vergunning voor “de herinrichting van de N75 – Hasseltweg (tussen Landwaartslaan en spoorwegbrug)” te Genk, kadastraal bekend als afdeling 6, sectie G.

De aanvraag omvat de aanleg van ventwegen en keerpunten, de herinrichting van kruispunten tot rotonden, de aanleg van een dubbelrichtingsfietspad, de aanplanting van groenstroken voorzien van hoogstambomen en de herinrichting van inritten naar huizen en winkels.

De verzoeker woont aan het deel van de Hasseltweg waarop de aanvraag betrekking heeft, meer bepaald aan de Hasseltweg nr. 132, op de hoek met de Zodenstraat.

5. Het gebied waarin de aanvraag is gelegen bevindt zich overeenkomstig het op 3 april 1979 vastgestelde gewestplan Hasselt-Genk in woongebied. Het is tevens gelegen binnen de grenzen van de bijzondere plannen van aanleg “Hasseltweg deel 1 en deel 2”, die het gebied onderbrengen in zone voor wegenis en zone voor woonstraten. Het is niet gelegen binnen het gebied van een vergunde verkaveling of gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

6. Tijdens het openbaar onderzoek omtrent de aanvraag, dat loopt van 9 juli 2007 tot 8 augustus 2007, dienen onder meer de verzoeker en Maria Vandeput een bezwaarschrift in met de volgende grieven:

“Betreffende de procedure:

Betreffende de bekendmaking:

Luidens artikel 5 van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingsaanvragen,

‘... moet de aanvrager een bekendmaking aanplakken op een plaats waar het betrokken goed paalt aan de openbare weg, of indien het goed aan verschillende openbare wegen paalt, aan elk van die openbare wegen.’ en ‘Indien de aanvraag strekt tot het uitvoeren van werken en handelingen op het openbaar domein, moet de bekendmaking worden aangebracht aan elke zijde waar men van op de openbare weg de grens van de werken bereikt.’

Dat vooreerst kon vastgesteld worden dat er geen bekendmakingen aangeplakt werden langs de Hasseltweg aan de kruising met Wennel, Slagmolenweg, Wiekstraat, Zodenstraat, Holeven, Genkerhei, Drijtap, Heiwijer, allemaal openbare wegen die palen aan en/of van waarop men de grens van de werken bereikt.

zodat moet besloten worden tot onvoldoende bekendmaking.

Betreffende de volledigheid van het dossier:

Conform artikel 7 van het besluit van de Vlaamse regering dat de dossiersamenstelling bepaalt moet een dossier van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor technische werken ondermeer bevatten:

3° de tekeningen ..., met minstens:

b) een inplantingsplan ..., met minstens:

7) de aanduiding van de plaatsen waar de terreinprofielen werden genomen;

10) de maatregelen inzake wateropvang -buffering en -afvoer;

c) minstens één terreinprofiel ..., met minstens:

2) het reliëf van het goed voor en na de uitvoering van de geplande werken, met verwijzing naar een referentiepeil en met het peil van de percelen, palend aan het goed;

4) het profiel van de niet-ondergrondse geplande werken;

d) de tekeningen van de geplande werken ... , met minstens:

4) minstens één doorsnede met, als ze voorkomt, de profielen van de bebouwing waar tegenaan wordt gebouwd, en met vermelding van de hoogtepeilen ten opzichte van een referentiepeil;

5° als voorafgaand aan de aanvraag een milieueffectrapport opgesteld moet worden, een milieueffectrapport dat werd behandeld conform de door de Vlaamse regering vastgestelde regels en waarvan de inhoud beantwoordt aan de door de Vlaamse regering terzake gestelde eisen;

6° als de aanvraag een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan veroorzaken en geen milieueffectrapport moet opgesteld worden, een passende beoordeling wat betreft de betekenisvolle effecten voor de speciale beschermingszone, zoals bedoeld in artikel 36ter, § 3, van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

De hierboven (aangehaalde) elementen ontbreken in het dossier.

De beschrijvende nota verwijst voor het feitelijke uitzicht en de toestand van de plaats slechts naar het ontwerpplan, verwijst niet naar de wettelijke en ruimtelijke context, en beschrijft niet hoe de geplande werken zich integreren in de omgeving.

De aanduidingen op de grondplannen genummerd van 1 t.e.m. 79 geplaatst in cirkels, met lijnen dwars over de weg, slaan ogenschijnlijk op niets: als ze al slaan op terreinprofielen of doorsneden bevinden deze zich alleszins niet in het dossier.

Het dossier bevat enkel typedwarsprofielen zonder referentiepeil. Op geen enkel plan is noch voor noch na de werken de bestaande toestand ten opzichte van de nieuwe toestand weergegeven, noch het hoogtepeil ten opzichte van de bestaande toestand of van de aanpalende percelen.

In het bijzonder ontbreekt elke hoogteaanduiding van de nieuwe toestand ten opzichte van de bestaande toestand, zowel ten opzichte van het huidige wegniveau als ten opzichte van aangrenzende percelen.

Het dossier bevat noch een milieueffectenrapport, noch een passende beoordeling, niettegenstaande de toenemende luchtverontreiniging en lawaaihinder in de nabijheid van woningen, niettegenstaande de invloed die de werken kunnen hebben op het brongebied van de Heiwijerbeek en vervolgens het waterrijke gebied van het natuureservaat de Maten.

zodat moet besloten worden tot de onvolledigheid van het dossier.

Betreffende riolering:

Gelet op het Besluit van de Vlaamse Regering, dd 1 oktober 2004, houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater, ondermeer op:

Artikel 3 § 2. Dit besluit is ook van toepassing op het aanleggen of heraanleggen van verharde grondoppervlakken, indien de referentieoppervlakte van de verharding groter is dan 200 vierkante meter. Als heraanleggen wordt beschouwd een project waarbij de volledige verharding, met inbegrip van de funderingslaag, wordt vervangen.

Art. 5. § 1. Een stedenbouwkundige vergunning voor de werken, bedoeld in artikel 3, § 2, kan enkel worden verleend als op de plannen de plaatsing van een infiltratievoorziening is aangegeven.

Op de plannen wordt naast de exacte inplanting, omvang en diepte van de infiltratievoorziening, het buffervolume van de infiltratievoorziening, in liters en de totale verharde grondoppervlakte in vierkante meter vermeld.

Art. 8. Als de aanvrager een afvoer van het hemelwater dient aan te leggen, dan is hij verplicht het overtollige hemelwater minstens tot aan het lozingspunt gescheiden af te voeren van het afvalwater.

Het lozen van hemelwater op de openbare gemengde riolering kan enkel bij afwezigheid van een kunstmatige afvoerweg voor hemelwater of een oppervlaktewater waarop met redelijke kosten kan aangesloten worden.

Met uitzondering van een plaatselijke draineerleiding aangegeven op het rioleringsplan zijn er op de plannen geen maatregelen weergegeven inzake wateropvang, -buffering en -afvoer (slokkers, greppels). Waterbuffering ontbreekt volledig.

Zelfs los van de letter van de wet is het zeer bezwaarlijk dat terwijl nu de volledige wegverharding wordt vernieuwd er bij deze gelegenheid geen volledig gescheiden rioleringsstelsel (afval-/hemelwater) wordt aangelegd waarop ook de aangelanden kunnen aansluiten.

Betreffende de inhoud:

Algemeen:

Bezwarend in het algemeen aan de voorgestelde aanleg met ventwegen is de toenemende oppervlakteverharding, verminderd groen, verminderde natuurlijke infiltratie van het hemelwater in de bodem, geen enkele parkeergelegenheid op het openbare domein, de bemoeilijkte toegang tot en bij werken aan ondergrondse nutsvoorzieningen, het gebrek aan voorzieningen voor voetgangers, de problematische kruising van fietspad en verkeersweg aan rotondes, de halte van het verkeer achter stationerende autobussen, verkeersopstopping wanneer een leverancier (bv stookolie)

moet stationeren op de ventweg, omrijden wegens het éénrichtingsverkeer van ventwegen en aansluitende straten.

En wat zijn de financiële, milieu- of verkeerseffecten van deze aspecten? Betreffende de voorgestelde aanleg van ventwegen:

Kenmerkend voor het kilometers lange lintvormig gebied langs de Hasseltweg is dat het geprangd ligt tussen het natuurreservaat 'de Maten' in het zuiden en de spoorweg in het noorden, terwijl de Hasseltweg de enige ontsluitingsweg is voor dit gebied en voor de belendende woonwijken.

Overwegende dat de Hasseltweg nog een verbindingsweg is tussen de steden Hasselt en Genk.

Gelet op de beslissing van de gemeenteraad van Genk van 15 december 2005 houdende de definitieve vaststelling van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Genk.

Gelet op de goedkeuring van 9 maart 2006 door de bestendige deputatie van het GRS Genk. Gelet op de publicatie in het staatsblad van 27 maart 2006.

Gelet op de gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen Hasseltweg, definitief of voorlopig goedgekeurd.

Overwegende dat daaruit blijkt dat de gemeente een versterking van de handelszones langs de Hasseltweg beoogt en een hogere woondichtheid in de woonzones.

Overwegende dat specifiek voor het regionaalstedelijke gebied Hasselt-Genk congestieproblemen op termijn vermeden dienen te worden door een doordachte spreiding van de belangrijke gespecialiseerde centrumfuncties.

Overwegende dat de vooropgestelde aanleg van rotondes, keerpunten, en van ventwegen aan beide zijden van de Hasseltweg hiervoor geen verlichting kan brengen aangezien de ventwegen voor elke rotonde of keerpunt terug uitmonden op de tweevaksbaan, dat aldus de wegcapaciteit niet toeneemt door de geplande herinrichting.

Dat, terwijl er geen alternatieve ontsluiting in zicht komt, de voorgestelde herinrichting van de Hasseltweg geen antwoord biedt op deze problematiek, integendeel méér verkeersdrukke zal genereren wegens de omwegen die gecreëerd worden.

Bezwarend immers aan de voorgestelde aanleg van ventwegen aan weerszijden van de centrale weg is dat wegens de beperking van afslagmogelijkheden naar de aangelande percelen dit zal leiden tot verkeer dat eerst in de verkeerde richting moet rijden om even verder om te keren, waardoor de algemene verkeersdrukke alleen maar kan toenemen door omrijden met plaatselijk geconcentreerde manoeuvres aan rotondes en keerpunten.

Terwijl m.i. het verkeer op de keerpunten zoals op de rotondes voorrang moet krijgen op het doorgaand verkeer zoniet kunnen enkele kerende voertuigen alle verkeer blokkeren.

Betreffende de aanleg van ventwegen in een woonzone:

Overwegende dat het plangebied langs de Hasseltweg aan west- (Landwaartslaan) en oostkant (spoorwegbrug) ruimtelijk begrensd wordt door twee grootschalige handelszones (RUP Hasseltweg delen 1 & 2) en het wegverkeer van, naar en tussen deze handelszones een vooropgestelde woonzone (gemeentelijk RUP-ontwerp Hasseltweg deel 4) zal doorkruisen. Uit het ingesloten karakter van het plangebied en uit de specifieke aanleg

met 'verkeersgeleidende' verhoogde bermen volgt dat de verkeerseffecten die ontstaan in één van de zones langs de Hasseltweg doorwerken tot in de andere zones.

1. Zeer bezwarend is dat een gedeelte van het verkeer uit de handelszone aan de spoorwegbrug (RUP Hasseltweg deel 1) via de ventwegen eerst tot in de betreffende woonzone (tot Holeven/Zodenstraat) moet rijden vooraleer te kunnen omkeren. Daarom alleen al is een rotonde of keerpunt nodig aan elke grens tussen woonzones en handelszones zoniet is elke planologische logica zoek. Dat het dus aangewezen is minstens een bijkomend keerpunt of rotonde te voorzien op de grens (aan Interform/Jansendoehet-zelf) van de handelszone spoorwegbrug en de daaropvolgende woonzone.

Blijft de vraag of de Vlaamse Overheid die bevoegd is voor de heraanleg van de Hasseltweg hier een rotonde of keerpunt wil aanleggen. En als hier geen rotonde of keerpunt komt zal de conclusie achteraf moeten zijn dat de gemeente het plangebied voorbarig minstens deels verkeerd begrensd of bestemd heeft.

2. Overwegende dat de verkeersproblematiek in een handelszone verschillend is van die in een woonzone, dat het aantal afslagbewegingen alleszins geringer is in een woonzone dan in een handelszone, terwijl ventwegen enkel een verbetering inzake afslagbewegingen kunnen inhouden, dat de aanleg van ventwegen dus ook geen zin heeft in een woonzone, dat er integendeel (...) meer nadelen dan voordelen aan kleven in een woonzone.

Dat het dus aangewezen is om de herinrichting van het middendeel van de Hasseltweg, doorheen de woonzone, gedifferentieerd van de handelszones of zoals in andere woonzones langs de Hasseltweg (van Landwaartslaan tot Bokrijk) te kenmerken, m.a.w. zonder ventwegen.

Het getuigt niet van ruimtelijke ordening en samenhang te voorzien in de aanleg van rotondes, keerpunten en van ventwegen aan beide zijden van de Hasseltweg, los van de bestemming van de aangrenzende percelen.

Dit getuigt enkel van een versnipperd en verbrokkeld beleid gewestelijk-gemeentelijk: ieder zijn eigen visie-plan-acties.

Betreffende particuliere aspecten ter plaatse van Hasseltweg 132:

- Betreffende de huisinrit:

Op het grondplan is onze bestaande particuliere huisinrit naast de Zodenstraat ter plaatse van Hasseltweg 132 niet voorzien van 2 pijlen, in- en uitrit aanduidend, zoals dat bij andere huisinritten wel het geval is.

Bovendien is recht voor deze huisinrit een smalle berm getekend, afgeboord met trottoirband type IC2 in glijbekisting, 10 cm in opstand.

Zodat moet geconcludeerd worden dat deze inrit naar een voorliggende particuliere parkeergelegenheid en naar achterliggende garages zomaar onbruikbaar wordt gemaakt.

Terzake dient opgemerkt te worden dat Hasseltweg 132 een dubbelwoonst is.

Men zal zich herinneren dat wij ten tijde van de vorige aanleg van de huidige particuliere inritten en verhoogde bermen gedwongen werden de tot

dan toe bestaande inrit te verplaatsen naar de huidige locatie, gevolgd door kostelijke aanpassingswerken, die nu al weer nutteloos zouden worden.

Dat wij dan ook met klem bezwaar aantekenen tegen het onbruikbaar stellen van deze huisinrit, wat afbreuk doet aan het recht op toegang en/of alleszins nieuwe kosten voor heraanleg veroorzaakt.

Terwijl er langs het recent met ventwegen aangelegde gedeelte van de Genkersteenweg te Hasselt al passende oplossingen voor inritten aan rotondes aan te treffen zijn.

- Betreffende de gracht:

De huidige Hasseltweg, die in de loop der jaren door 's mensen toedoen opgehoogd werd, vormt een dijk voor de natuurlijke waterafloop van ons perceel naar de lagergelegen percelen aan de overkant en verder richting vijvers van de Maten.

De huidige gracht verleent het perceel tegenwoordig nog de wettelijke erfdienstbaarheid op waterafloop (B.W. art 640 e.v.).

Deze gracht blijkt nu echter te zullen verdwijnen.

Dat wij dan ook bezwaar aantekenen tegen het verdwijnen van de gracht zolang uit de plannen niet kan opgemaakt worden welke evenwaardige oplossing in de plaats komt, enerzijds om het recht op natuurlijke waterafloop van ons perceel naar de lager gelegen overkant te vrijwaren, anderzijds om te beletten dat water van de verhoogde weg verhinderd wordt naar ons perceel af te lopen.

Daar waar meerdere gebouwen in de nabije omgeving lager liggen dan het huidige wegniveau zou kunnen overwogen worden het hoogstepeil van de nieuwe weg te laten variëren in functie van de aangelande gebouwen, m.a.w. plaatselijk lager dan het huidige wegniveau.

NB: de voorlangse haag, die niet meer aangegeven blijkt op het plan, mag wel behouden blijven voor wat betreft zijn dikte gelegen op het private terrein.

- Betreffende wegverharding op privaat terrein

De grafische aanduiding van de rooilijnen aan weerszijden van de Zodenstraat suggereert dat het openbare domein van de Zodenstraat 10 m breed zou zijn, daar waar het volgens onze informatie slechts 8 m breed is, wat inhoudt dat de voorziene verharde afrondingen van de Zodenstraat naar het keerpunt op de Hasseltweg zich op privaat terrein zouden bevinden, wat uiteraard niet zomaar kan".

7. Op 16 augustus 2007 geeft het agentschap voor Natuur en Bos een voorwaardelijk gunstig advies.

8. Op 6 september 2007 deelt de stad Genk aan de bezwaarindieners mee dat het openbaar onderzoek niet volledig conform de geldende bepalingen werd ingericht en dat het als gevolg daarvan opnieuw wordt georganiseerd van 7 september 2007 tot 7 oktober 2007. Daar wordt evenwel aan toegevoegd dat het niet nodig is de bezwaarschriften opnieuw in te dienen

vermits ze “automatisch (...) (zullen) hernomen worden bij dit nieuwe openbaar onderzoek”.

9. Op 26 oktober 2007 brengt het college van burgemeester en schepenen van de stad Genk een advies uit over de aanvraag, waarvan het laatste punt als volgt luidt:

“2.8 Advies en eventueel voorstel van voorwaarden

Uit bovenstaande motivering blijkt dat de aanvraag in overeenstemming kan gebracht worden mits het opleggen van de nodige voorwaarden met de wettelijke bepalingen inzake ruimtelijke ordening, alsook dat het voorgestelde ontwerp bestaanbaar is met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving.

VOORWAARDELIJK GUNSTIG mits de vergunningverlenende overheid (Agentschap R-O Vlaanderen/Limburg) de hogervermelde bezwaarschrijvers inlicht over de genomen beslissing.

Het advies van de stedelijke Brandweer dient strikt gevolgd te worden.

Het dossier wordt voor afhandeling in toepassing van artikel 127 van het decreet op de ruimtelijke ordening overgemaakt aan het Agentschap R-O Vlaanderen/Limburg”.

10. Op 5 december 2007 verleent de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar de gevraagde vergunning onder voorwaarden. Dit is het bestreden besluit, waarin onder meer het volgende gesteld wordt:

“Voor het gebied waarin de aanvraag gelegen is bestaan er bijzondere plannen van aanleg ‘Hasseltweg deel 1 en deel 2’ niet zijnde een bijzonder plan van aanleg als bedoeld in artikel 15 van het besluit van de Vlaamse Regering van 22 oktober 1996 houdende de gecoördineerde wettekst van de stedenbouwwet van 29 maart 1962 en respectievelijk goedgekeurd bij besluit van de minister van 20 januari 2004 en 8 december 2004. Het voorziet de bestemmingen zone voor wegenis en zone voor woonstraten.

Binnen de stroken voorbehouden voor wegenis zal de normale wegcode gerespecteerd worden.

De aanleg dient zo te gebeuren dat de aangehaalde bestemmingen gerealiseerd worden. Deze zones zullen ingericht worden in functie van de optimale afwikkeling van het verkeer. Alle constructies die bijdragen tot de verfraaiing en het functioneren van de straten evenals de realisaties in functie van de nieuw in te richten Hasseltweg worden toegelaten.

Binnen dit profiel dient een drevenstructuur met twee rijen van bomen van eerste grootte orde te worden voorzien bij de herinrichting van de Hasseltweg.

In de zone voor woonstraat blijft de verkeersfunctie belangrijk. De inrichting wordt afgestemd op bestemmingsverkeer en het doorgaand of sluikverkeer wordt optimaal geweerd. De inrichting van het openbaar

domein ondersteunt het belendende woonkarakter en wordt ingericht voor lokaal bestemmingsverkeer waarbij specifieke aandacht wordt gegeven aan de zwakke weggebruiker (fietser en voetganger). Geïntegreerd zijdelings parkeren, verkeersdrempels of een gestructureerde aanplanting kunnen binnen deze zone een snelheidsremmend effect hebben zonder dat de doorgangsfunctie voor het bestemmingsverkeer wordt gehinderd.

Openbaar onderzoek

De aanvraag werd tweemaal openbaar gemaakt (van 9 juli tot 8 augustus 2007 en van 7 september tot 7 oktober 2007) volgens de regels van het uitvoeringsbesluit betreffende openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingsaanvragen.

Er werden dertien bezwaarschriften ingediend met volgende argumentatie:

1. De toegang tot de nutsvoorzieningen wordt bemoeilijkt;
2. Eigenaars zullen aanpassingen op privéterrein moeten doen om in- en uitrijden en draai- en manoeuvreerruimte mogelijk te maken;
3. Parkeergelegenheid op openbaar domein verdwijnt;
4. Verhoging van de kans op ongevallen bij het uitrijden naar de ventweg;
5. Er werd geen rekening gehouden met voetgangers in de omgeving en aan de halte voor het openbaar vervoer;
6. Er ontstaan moeilijkheden voor de bevoorrading van de eigendommen (brandstof, vuilnisophaling, hulpdiensten, verhuis...);
7. Toename van het verkeer door keerbewegingen, er werd geen verkeerseffectenrapport opgemaakt;
8. Verminderde leefbaarheid doordat het verkeer dicht bij de perceelsgrenzen wordt gebracht, toename van geluid, vervuiling door uitlaatgassen, wateroverlast en toename van het verkeer. Hiervoor is een MER-rapport noodzakelijk;
9. Bewoners moeten beter op de hoogte worden gebracht van de plannen;
10. Bereikbaarheid van het perceel Algemene Bedrijfsconsultatie NV;
11. Geen bekendmaking op de zijwegen;
12. Dossier is onvolledig, terreinprofielen en dwarsdoorsneden ontbreken;
13. Er wordt geen gescheiden rioleringstelsel aangebracht;
14. Ventwegen verhogen de capaciteit van de weg niet;
15. Inrit naar huisnummer 132 wordt onbruikbaar;
16. Verdwijnen van de gracht;
17. Wegverharding op privaat terrein kan niet zomaar;
18. Verlies van parkeerplaatsen aan Goyens-Damen NV;
19. Hoogteverschillen van de eigendommen ten opzichte van de ventweg;
20. Afbakening van de privéterreinen;
21. Wie draait op voor de kosten die op de privéterreinen moeten worden gemaakt;
22. Profiel van de volgende fasen;
23. De snelheid van het verkeer vergroot;
24. Bereikbaarheid van het fietspad voor de fietsers;

25. Bezwaarschrijvers worden aangetast in hun recht van verweer door de heropening van het openbaar onderzoek;
26. Er werden geen aanzetten voorzien voor inritten naar de bouwplaatsen voor de nummers 229 en 231;
27. In- en uitrijden van vrachtwagens aan bedrijven is niet meer mogelijk;
28. De parking van bedrijven zijn niet meer optimaal bereikbaar. Door het koppelen van inritten aan handelszaken moeten afsluitingen worden aangepast, wie draait op voor deze kosten;
29. Mogelijk probleem met de afwatering;
30. Gedetailleerde plannen voor de herinrichting van de eigendommen ontbreken;
31. Verkeer wordt gestremd ter hoogte van de brug;

De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar neemt omtrent deze bezwaarschriften het volgende standpunt in:

1. Er werden verschillende coördinatievergaderingen met de nutsmaatschappijen georganiseerd. De nutsmaatschappijen voorzien de grotere transportleidingen (zonder huisaansluitingen) onder de ventweg of het fietspad. De leidingen, waarop huisaansluitingen moeten gebeuren, komen in de berm te liggen. Het aansluiten of wijzigen van aansluitingen op de nutsvoorzieningen kan dus probleemloos gebeuren. Het bezwaar wordt niet weerhouden;
2. Er moeten geen aanpassingswerken of ingrepen op het privéterrein gebeuren aangezien het in- en uitrijden van de ventweg naar de eigendommen geen probleem vormt voor het autoverkeer. De ventweg heeft de breedte van een éénrichtingstraat en de inritten hebben een normale breedte. Het bezwaar wordt niet weerhouden;
3. De parkeergelegenheden op het openbaar domein zullen inderdaad verdwijnen. Het parkeren zal, na heraanleg, op het eigen terrein moeten worden georganiseerd;
4. De kans op ongevallen zal na heraanleg juist verminderen. Dit is te wijten aan het feit dat er op de ventwegen een snelheidsregime van 50 km/uur zal gelden tegenover het huidige regime van 70 km/uur, het eenrichtingsverkeer op de ventwegen waardoor er geen conflicten kunnen zijn met verkeer uit de andere richting en de verplaatsing van het fietspad waardoor conflicten met de fietsers uitgesloten worden. Het bezwaar wordt niet weerhouden;
5. De halte voor het openbaar vervoer werd uitgewerkt in overleg met De Lijn en rekening houdend met de normen voor de inrichting van de perrons. Vooronderzoek heeft aangetoond dat er geen voetpad noodzakelijk is gelet op de beperkte voetgangersbewegingen. Overeenkomstig de wettelijke bepalingen kunnen voetgangers gebruik maken van de fietspaden om zich naar hun bestemming te begeven. Het bezwaar wordt niet weerhouden;
6. De bevoorrading van de eigendommen en de bereikbaarheid van deze eigendommen voor de hulpdiensten wordt door de heraanleg niet gehypothekerd. Door het systeem van de ventwegen kan juist een betere doorstroming van het verkeer worden gegarandeerd. Het bezwaar wordt niet weerhouden;

7. Het is correct dat door de keerbewegingen het verkeer in volume een weinig zal toenemen. Dit weegt evenwel niet op tegen de voordelen die een dergelijk systeem geeft. De gevaarlijke linksafbewegingen worden uitgesloten waardoor ook de congestie zal verminderen. Doordat de snelheid op de ventwegen bovendien wordt beperkt tot 50 km/uur zal de verkeersveiligheid er nog verbeteren. De ingrepen werden in een verkeersmodel gesimuleerd, hieruit is gebleken dat de doorstroming verhoogt op de hoofdweg en dat de rotondes en de keerpunten het verkeer goed kunnen verwerken op normale dagen. Het bezwaar wordt niet weerhouden;
8. De verbeterde verkeersveiligheid zorgt juist voor een betere leefbaarheid in de onmiddellijke omgeving van het wegvak. De wegverharding in asfalt gekoppeld aan de snelheidsbeperking op de ventwegen zullen zorgen voor een lagere geluidsbelasting. Doordat de doorstroming verbetert en congestie wordt vermeden zal er ook een vermindering van de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen zijn. Het ruimtelijke uitvoeringsplan 'Hasseltweg 4' heeft precies de bedoeling om de reeds bestaande woongebieden enkel te bestemmen voor wonen en nieuwe verkeersaantrekkende functies te weren. Dit zou juist tot een verbetering van de verkeerssituatie moeten leiden. Een Mer-rapport is voor deze aanvraag niet noodzakelijk aangezien het over een heraanleg van minder dan 10 km gaat. Het bezwaar wordt niet weerhouden;
9. Het stadsbestuur zal een infozitting houden voor de bewoners en de handelszaken van zodra er een beter zicht is op de timing van de werken. Het bezwaar is ruimtelijk niet relevant en wordt niet weerhouden;
10. De inrit van de Algemene Bedrijfsconsultatie NV wordt voorzien zoals goedgekeurd in de stedenbouwkundige vergunning. Het betreft hier een vergetelheid van het ontwerp bureau. De pijltjes naar de inrit werden immers wel aangeduid op het plan. Het bezwaar wordt niet weerhouden;
11. Het openbaar onderzoek werd opnieuw ingericht in overeenstemming met de wettelijke bepalingen. Het bezwaar wordt niet weerhouden;
12. In het dossier werd wel degelijk een plan met dwarsprofielen opgenomen (plannummer 1M3D8G 0 026254 00). Het project betreft bovendien de heraanleg van een bestaande weg wat impliceert dat de hoogtes van de nieuwe toestand nagenoeg hetzelfde zijn als die van de huidige toestand. Het bezwaar wordt niet weerhouden;
13. Op de Hasseltweg is een gemengd rioleringsstelsel aanwezig. Dit stelsel werd vrij recent aangelegd (1983) en verkeert nog in goede staat. Om die redenen is het financieel niet verantwoord om dergelijke wijzigingen aan te brengen. Het bezwaar wordt niet weerhouden;
14. De bedoeling van de herinrichting is niet om de wegcapaciteit te vergroten en de verbinding Hasselt-Genk via de N75 aantrekkelijker te maken maar wel om de doorstroming in zijn geheel (en voornamelijk dan het openbaar vervoer) te bevorderen en de

verkeersveiligheid te vergroten. De verbinding Hasselt-Genk dient volgens het mobiliteitsplan en andere ruimtelijke structuurplannen via de N76 Westerring en N702 Universiteitslaan te gebeuren. Deze wegen werden geselecteerd als primaire wegen en hebben een duidelijke verbindende functie op bovenlokaal niveau. De N75 is voor het autoverkeer slechts een lokale weg. Het bezwaar wordt niet weerhouden;

15. Op 13 mei 1981 verleende het schepencollege van Genk een stedenbouwkundige vergunning voor de verbouwing tot tweewoonst. Er werden op het inplantingplan destijds geen inritten getekend en bijgevolg vergund. Bovendien werden op het gelijkvloers van deze tweewoonst geen inpandige garages voorzien. De ontsluiting van al of niet vergunde garages kan perfect gebeuren via de Zodenstraat (gedeelte niet mee opgenomen in de herinrichting. Het bezwaar wordt niet weerhouden;
16. Er wordt een nieuwe regenwaterleiding (drainageleiding) voorzien tussen huis nr. 132 en de Wennel ter vervanging van de grachten. Het bezwaar wordt niet weerhouden;
17. De Zodenstraat heeft inderdaad een openbaar domein van 8m, dit in tegenstelling tot de aanduiding van 10m op de plannen. De aansluiting van de Zodenstraat moet worden aangepast. Het bezwaar is gegrond;
18. Inritten van naast elkaar liggende handelszaken worden zoveel mogelijk gekoppeld om op deze manier ter hoogte van de zijdelingse perceelsgrenzen een zo breed mogelijke inrit te krijgen die in- en uitrijden mogelijk maakt. Tijdens de werken zal geëvalueerd worden of de inrit moet aangepast worden. Voor de NV Goyens-Damen werden op het inplantingplan twee inritten voorzien (waarvan één in- en uitrit gecombineerd met Blokker). Het verlies van de parkeerplaatsen aan de gecombineerde in- en uitrit kan gecompenseerd worden door de parkeerplaatsen te voorzien op de plaats van de eerste inrit. Het bezwaar wordt niet weerhouden;
19. Er werd een hoogteontwerp opgemaakt dat maximaal rekening houdt met de hoogtes van de bestaande inritten. De goede ontsluiting van de inrit zal gegarandeerd worden en dit op kosten van het opdrachtgevende bestuur. Het bezwaar wordt niet weerhouden;
20. Er wordt op de resterende bermverharding tussen ventweg en rooilijn geen afscheiding aangebracht omdat in deze zone de nutsleidingen zijn gelegen. Afbakeningen op privéterrein zijn altijd ten laste van de privé-eigenaar en dit in overeenstemming met de artikels van het van toepassing zijnde ruimtelijk uitvoeringsplan. Het bezwaar wordt niet weerhouden;
21. Werken op privéterrein dienen door de eigenaar zelf te worden bekostigd. Het bezwaar is ruimtelijk niet relevant en wordt niet weerhouden;
22. Er werd een structuurschets opgemaakt voor de volledige N75 vanaf de Kempische Steenweg (Hasselt) tot aan de spoorwegbrug. De Vlaamse overheid heeft gelden vrijgemaakt om in eerste instantie de

voorliggende plannen uit te voeren. Het bezwaar wordt niet weerhouden;

23. Op de hoofdweg geldt een snelheidsregime van 70 km/uur, op de ventwegen 50 km/uur. Op de ventwegen zal traag rijdend verkeer voorkomen omdat deze wegen voornamelijk door bestemmingsverkeer worden gebruikt. Op de hoofdweg zal de doorstroming daardoor verbeteren. Er worden op de hoofdweg geen verkeersremmende maatregelen genomen omdat de weg een belangrijke verbinding is voor het openbaar vervoer. De wegcode blijft evenwel van kracht. Het bezwaar wordt niet weerhouden;
24. De ventweg aan de onderzijde (waar geen fietspad voorkomt) is breder dan aan de bovenzijde om gemengd fiets- en autoverkeer toe te laten. Ter hoogte van de eerstvolgende rotonde of keerpunt kan dan naar het dubbelrichting fietspad aan de overzijde gereden worden. Aan de bovenzijde zullen op regelmatige afstanden openingen in de hagen voorzien worden zodat het fietspad bereikbaar wordt voor fietsers komende van de tussenliggende percelen aan de overzijde. Het bezwaar wordt niet weerhouden;
25. Het tweede openbaar onderzoek werd ingericht naar aanleiding van een klacht van een bezwaarschrijver. De aanplakking gebeurde tijdens het eerste openbaar onderzoek niet op alle aangrenzende openbare wegen. Dit gebeurde wel tijdens het tweede openbaar onderzoek. Er werd niets aan de stedenbouwkundige aanvraag gewijzigd. Het dossier bleef identiek. Al de ingediende bezwaren worden behandeld en de bezwaarschrijvers zullen op de hoogte worden gebracht van de beslissing. Het bezwaar is ruimtelijk niet relevant en wordt niet weerhouden;
26. Voor de bouwplaatsen aan de nummers 229 en 231 werden tot op heden nog geen concrete aanvragen tot stedenbouwkundige vergunningen ingediend. De wegbeheerder kan zich bijgevolg ook nog geen beeld vormen van de juiste ligging van eventuele inritten. Dit belet uiteraard niet dat de inritten achteraf nog kunnen worden aangelegd. Het bezwaar wordt niet weerhouden;
27. Inritten van naast elkaar liggende handelszaken worden zoveel mogelijk gekoppeld om op deze manier ter hoogte van de zijdelingse perceelsgrens een zo breed mogelijke inrit te krijgen die in- en uitrijden wel mogelijk maakt. Toch zal elke uitrit tijdens de uitvoering van de werken geëvalueerd worden en aangepast waar nodig indien het in- en uitrijden op een of ander manier toch nog bemoeilijkt zou worden of niet mogelijk is. Het bezwaar wordt niet weerhouden;
28. De Vlaamse overheid heeft de visie dat parkeerfaciliteiten slechts via één in- en uitrit op het wegennet worden aangesloten. Indien de huidige parkeervoorzieningen uitgevoerd werden volgens de afgeleverde stedenbouwkundige vergunningen zal er, tijdens de uitvoering van de werken, nagekeken worden op welke manier de huidige parkeerplaatsen kunnen behouden blijven. Eventuele aanpassingen aan de infrastructuur, die hieruit voortvloeien, zijn ten laatste (sic) van de Vlaamse overheid. Het bezwaar wordt niet weerhouden;

29. De afwatering wordt ook nu gegarandeerd. Er worden voldoende straatkolken voorzien om het regenwater naar de riolering af te voeren. Het bezwaar wordt niet weerhouden;
30. Het voorliggende project omvat ontwerp- en uitvoeringsplannen. Er worden geen detailplannen per inrit of perceel opgemaakt aangezien de aannemer bij de uitvoering van de werken voldoende informatie heeft met de plannen zoals die nu voorliggen. Het bezwaar wordt niet weerhouden;
31. Door de herinrichting zal de doorstroming op de hoofdweg juist verbeteren. Dit blijkt ook uit de simulatie met het verkeersmodel. Hieruit blijkt dat de rotondes en keerpunten het verkeer goed kunnen verwerken op normale dagen, er wordt bijgevolg geen congestie verwacht. Het bezwaar wordt niet weerhouden;

(...)

De locatie is gelegen in een infiltratiegevoelig gebied en in een matig grondwaterstromingsgevoelig gebied. Mogelijke schadelijke effecten kunnen ontstaan als gevolg van verandering in infiltratie van hemelwater, kwaliteitsverlies van grondwater en de wijziging in grondwaterstroming.

De voorwaarden opgenomen in het advies van de afdeling Water van VMM dienen stipt te worden gevolgd om de mogelijke schadelijke effecten te vermijden en/of te compenseren. Onder deze voorwaarden is het ontwerp in overeenstemming met de doelstellingen van artikel 5 van het decreet integraal waterbeleid.

MOTIVERING

Voorwerp van de aanvraag

De aanvraag betreft het herinrichten van de N75 Hasseltweg tussen de Landwaartslaan tot aan de spoorwegbrug. Dit omvat de aanleg van ventwegen en keerpunten. De herinrichting van kruispunten tot rotonden aan de Landwaartslaan en Wennel. De aanleg van een dubbelrichting fietspad en de aanplanting van groenstroken en hoogstambomen. De herinrichting van inritten naar huizen en winkels.

Verenigbaarheid met een duurzaam mobiliteitsbeleid

De N75 Hasseltweg werd in het Provinciaal Structuurplan van de provincie Limburg geselecteerd als secundaire weg type III. Dit betekent dat de weg een bovenlokale verbindingfunctie heeft voor het openbaar vervoer (openbaar vervoersas) en het langzame verkeer en een lokale functie voor het autoverkeer. De voorgestelde maatregelen, waarbij ventwegen het lokale verkeer opvangen en op die manier de doorstroming van het openbaar vervoer op de hoofdweg verzekert met de aanleg van een comfortabel dubbelrichting fietspad dat tussen de ventweg en de hoofdweg wordt gepositioneerd om het aantal mogelijke conflictpunten zo laag mogelijk te houden, sluiten volledig aan bij deze mobiliteitsvisie. Het ontwerp is bijgevolg in overeenstemming met het duurzame mobiliteitsbeleid.

Verenigbaarheid met de stedenbouwkundige voorschriften en verordening

De N75 Hasseltweg is als hoofdverkeersvoorziening op het gewestplan Hasselt-Genk door middel van een lijn voorgesteld. Aangezien overeenkomstig de uitspraken van de Raad van State deze lijn geen specifieke dikte heeft en de aanleg van de verbreding zich bovendien

volledig binnen de rooilijnen afspeelt kan gesteld worden dat het ontwerp conform is met het vigerende gewestplan.

Het project is eveneens in overeenstemming met de vigerende bijzondere plannen van aanleg 'Hasseltweg deel 1 en 2' waarin de nodige ruimte voor de herinrichting werd voorzien.

Bestaanbaarheid met de onmiddellijke omgeving

Het project betreft de herinrichting van een bestaande lijninfrastructuur waarbij bijzondere aandacht wordt geschonken aan de zwakke weggebruiker, verkeersveiligheid en doorstroming van het openbaar vervoer. Het materiaalgebruik sluit volledig aan bij de bestaande toestand. De voorziene groenaanplantingen met bodembedekkers, hagen en hoogstammige bomen zullen ertoe bijdragen dat de infrastructuur optimaal in de omgeving wordt geïntegreerd. Na heraanleg wordt een verkeersveiliger en meer kwalitatief openbaar domein verkregen. De weg zal bovendien beter de gewenste functie kunnen uitoefenen waardoor ook de leefbaarheid in de onmiddellijke omgeving van het betrokken wegvak zal verbeteren. De aanvraag is bijgevolg ook bestaanbaar met de onmiddellijke omgeving.

Algemene conclusie

De aanvraag is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften en is bestaanbaar met de onmiddellijke omgeving. Aangezien bovendien de naar aanleiding van het openbaar onderzoek ingediende bezwaarschriften werden weerlegd of door het opleggen van voorwaarden in de onderhavige vergunning konden worden ondervangen en ook de adviezen van de openbare besturen (voorwaardelijk) gunstig zijn, kan deze aanvraag positief worden geëvalueerd".

11. Op 23 november 2006 stelt de gemeenteraad van de stad Genk een eerste maal het ontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (hierna: GRUP) 'Hasseltweg deel 4' voorlopig vast.

Op 17 januari 2008 stelt de gemeenteraad van de stad Genk een tweede maal het ontwerp van GRUP 'Hasseltweg deel 4' voorlopig vast.

Op 26 juni 2008 stelt de gemeenteraad van de stad Genk het GRUP 'Hasseltweg deel 4' definitief vast. Op 21 augustus 2008 keurt de deputatie van de provincieraad van Limburg het meergenoemde GRUP goed. Op vordering van onder meer de verzoeker vernietigt de Raad van State bij arrest nr. 209.205 van 25 november 2010 de twee laatstgenoemde besluiten (zaak A. 190.522/X-13.973).

V. Onderzoek van de middelen

A. Eerste middel

Uiteenzetting van het middel

12. Het eerste middel wordt als volgt uiteengezet:

“Betreffende valsheid in geschrifte:

Het advies dd 24-10-2007 van de stad Genk (...) luidt op blz 2 ‘VOORWAARDELIJK GUNSTIG’ en verder op blz 11:

‘VOORWAARDELIJK GUNSTIG mits de vergunningverlenende overheid (Agentschap R-0 Vlaanderen/Limburg) de hogervermelde bezwaarschrijvers inlicht over de genomen beslissing. Het advies van de stedelijke Brandweer dient strikt gevolgd te worden....’

In de toekenning van de stedenbouwkundige vergunning dd 05-12-2007 (...) wordt op blz 6 onder de titel ‘Adviezen’ gesteld:

‘Het college van burgemeester en schepenen van GENK werd om advies gevraagd. Het heeft op 24 oktober een gunstig advies uitgebracht.’

Het woord ‘voorwaardelijk’ blijkt zonder meer verdwenen, terwijl nog de voorwaarden onder dewelke de stad Genk voorwaardelijk gunstig adviseerde blijken te ontbreken in de lijst van voorwaarden die volgens de stedenbouwkundige vergunning (opgesomd onder de titel ‘Besluit’ blz 8) moeten nageleefd worden.

Terwijl niet kan aangenomen worden dat de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar het verschil niet zou kennen tussen een ‘gunstig advies’ en een ‘voorwaardelijk gunstig advies’ (getuige daarvan nog zijn verwijzing naar de adviezen van NMBS-holding, het agentschap voor Natuur en Bos Limburg, de afdeling Water van VMM)

Zodat moet vastgesteld worden dat niet alleen de voorwaarden van het stedelijk VOORWAARDELIJK gunstig advies verdwenen blijken, en dit zonder enige motivering, maar dat ook vals gesteld wordt dat de stad Genk een GUNSTIG advies uitbracht daar waar de stad Genk een VOORWAARDELIJK GUNSTIG advies uitbracht.

Zo is het wezen of de omstandigheid van het stedelijke advies onwaar weergegeven door een openbaar ambtenaar in een openbaar geschrift, met name in de stedenbouwkundige vergunning.

Middel ontleend aan de vaststelling van een valsheid in geschrifte (art. 193 e.v. Sw.) in de toegekende stedenbouwkundige vergunning, daarbij ook het verbod op het gebruik van valse stukken overwegend, en aan de schending van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen”.

Beoordeling

13. In haar memorie van wederantwoord beroept de verzoeker zich op het als volgt luidende artikel 51, eerste lid van het besluit van de Regent van

23 augustus 1948 tot regeling van de rechtspleging voor de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

“Zo een partij een overgelegd stuk van valsheid beticht, wordt de partij die het stuk heeft overgelegd door de staatsraad of het lid van het auditoraat belast met het onderzoek, of door de kamer bij dewelke de zaak aanhangig is, verzocht zonder verwijl te verklaren of zij volhardt in haar bedoeling er van gebruik te maken”.

De betichting van valsheid behoort tot de kennisneming van de gewone rechter en het blijkt niet dat de verzoeker een vordering wegens valsheid voor de gewone rechter heeft ingesteld. Er kan dan ook geen toepassing gemaakt worden van het voornoemde artikel 51.

Vermits de Raad van State onbevoegd is om een gebeurlijke inbreuk op het geschonden geachte artikel 193 van het Strafwetboek vast te stellen, is het middelonderdeel onontvankelijk.

14. Er moet worden vastgesteld dat het in het middel geviseerde advies van het college van burgemeester en schepenen van Genk inclusief de opgelegde voorwaarden in bijlage bij het bestreden besluit werd gevoegd. Het blijkt niet en de verzoeker beweert ook niet dat de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar geen kennis zou hebben gehad van deze voorwaarden. De verzoeker zet niet uiteen welke door het college van burgemeester en schepenen gestelde voorwaarden “verdwenen blijken”. In zoverre de verwijzing naar een “gunstig advies” in plaats van naar een “voorwaardelijk gunstig advies” als een vergissing kan worden aangemerkt blijkt niet dat het zou gaan om meer dan een materiële misslag die de wettigheid van het bestreden besluit onaangetast laat.

15. In zoverre de verzoeker in zijn memorie van wederantwoord de verwerende partij nog “een gebrek aan onafhankelijkheid en onpartijdigheid” verwijt, verruimt hij op laattijdige en derhalve onontvankelijke wijze zijn middel.

16. Het eerste middel wordt verworpen.

B. Tweede middel

Betreffende de volledigheid van het dossier:

• Betreffende de volledigheid van het dossier werd door verzoeker volgend bezwaar ingediend:

Conform artikel 7 van het besluit van de Vlaamse regering dat de dossiersamenstelling bepaalt moet een dossier van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor technische werken ondermeer bevatten:

3° de tekeningen ..., met minstens:

b) een inplantingsplan ..., met minstens:

7) de aanduiding van de plaatsen waar de TERREINPROFIELEN werden genomen;

10) de maatregelen inzake WATEROPVANG, -BUFFERING en -AFVOER;

c) minstens één terreinprofiel ..., met minstens:

2) het reliëf van het goed VOOR EN NA de uitvoering van de geplande werken, met verwijzing naar een referentiepeil en MET HET PEIL VAN DE PERCELEN, PALEND AAN HET GOED;

4) het profiel van de niet-ondergrondse geplande werken;

d) de tekeningen van de geplande werken ... , met minstens:

4) minstens één DOORSNEDE met, als ze voorkomt, de profielen van de bebouwing waar tegenaan wordt gebouwd, en met vermelding van de HOOGTEPEILEN ten opzichte van een referentiepeil;

5° als voorafgaand aan de aanvraag een MILIEUEFFECTRAPPORT opgesteld moet worden, een milieueffectrapport dat werd behandeld conform de door de Vlaamse regering vastgestelde regels en waarvan de inhoud beantwoordt aan de door de Vlaamse regering terzake gestelde eisen;

6° als de aanvraag een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan veroorzaken en geen milieueffectrapport moet opgesteld worden, EEN PASSENDE BEOORDELING wat betreft de betekenisvolle effecten voor de speciale beschermingszone, zoals bedoeld in artikel 36ter, § 3, van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

De hierboven (in hoofdletters weergegeven) elementen ontbreken in het dossier.

De beschrijvende nota verwijst voor het feitelijke uitzicht en de toestand van de plaats slechts naar het ontwerpplan, verwijst niet naar de wettelijke en ruimtelijke context, en beschrijft niet hoe de geplande werken zich integreren in de omgeving.

De aanduidingen op de grondplannen genummerd van 1 t.e.m. 79 geplaatst in cirkels, met lijnen dwars over de weg, slaan ogenscheinlijk op

niets: als ze al slaan op terreinprofielen of doorsneden bevinden deze zich alleszins niet in het dossier.

Het dossier bevat enkel typedwarsprofielen zonder referentiepeil. Op geen enkel plan is noch voor noch na de werken de bestaande toestand ten opzichte van de nieuwe toestand weergegeven, noch het hoogtepeil ten opzichte van de bestaande toestand of van de aanpalende percelen.

In het bijzonder ontbreekt elke hoogteaanwijzing van de nieuwe toestand ten opzichte van de bestaande toestand, zowel ten opzichte van het huidige wegniveau als ten opzichte van aangrenzende percelen.

Het dossier bevat noch een milieueffectenrapport, noch een passende beoordeling, niettegenstaande de toenemende luchtverontreiniging en lawaaihinder in de nabijheid van woningen, niettegenstaande de invloed die de werken kunnen hebben op het brongebied van de Heiwijerbeek en vervolgens het waterrijke gebied van het natuureservaat de Maten.

zodat moet besloten worden tot de onvolledigheid van het dossier.

- Dit bezwaar wordt in de bestreden beslissing samengevat als volgt:

12. Dossier is onvolledig, terreinprofielen en dwarsdoorsneden ontbreken.

- En wordt in de bestreden beslissing beantwoord als volgt:

12. In het dossier werd wel degelijk een plan met dwarsprofielen opgenomen (plannummer 1M3D8G 0 026254 00). Het project betreft bovendien de heraanleg van een bestaande weg wat impliceert dat de hoogtes van de nieuwe toestand nagenoeg hetzelfde zijn als die van de huidige toestand. Het bezwaar wordt niet weerhouden;

- Uiteenzetting

1° onderdeel:

Volgend onderdeel van het bezwaar

‘De beschrijvende nota verwijst voor het feitelijke uitzicht en de toestand van de plaats slechts naar het ontwerpplan, verwijst niet naar de wettelijke en ruimtelijke context, en beschrijft niet hoe de geplande werken zich integreren in de omgeving.’

wordt door de vergunningverlenende overheid niet beantwoord.

2° onderdeel:

De verwijzing door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar naar het plan met dwarsprofielen (plannummer 1M3D8G 0 026254 00) is geen antwoord op het gestelde bezwaar betreffende het reliëf van de voorgenomen werken.

Het in het dossier opgenomen plan met dwarsprofielen (plannummer 1M3D8G 0 026254 00) was verzoeker immers al bekend vermits zijn bezwaar precies het type-karakter en de onvolledigheid van de erin vervatte informatie bekritiseerde, namelijk het ontbreken van elke vorm van hoogteaanwijzing of referentiepeil, voor en na de werken, en dit in relatie tot de aanpalende percelen.

Het standpunt van de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar bevestigt impliciet het eerder door verzoeker vastgestelde gebrek en vervulde het allerm minst het dossier als vereist.

3° onderdeel:

Verzoeker begrijpt uit antwoord 8 dat een Mer-rapport niet noodzakelijk zou zijn ‘aangezien het over een heraanleg van minder dan 10 km gaat’.

Uit antwoord 22 'Er werd een structuurschets opgemaakt voor de volledige N75 vanaf de Kempische Steenweg (Hasselt) tot aan de spoorwegbrug. De Vlaamse overheid heeft gelden vrijgemaakt om in eerste instantie de voorliggende plannen uit te voeren' blijkt echter een groter overkoepelend plan.

De N75 is echter nog langer dan dat en alleszins langer dan 10 km: van Genkersteenweg in Hasselt, over Hasseltweg en Europalaan in Genk, tot Boslaan in Dilsen. Nadat er in Genk al eerder werken uitgevoerd zijn aan de N75-Europalaan, zijn er nu werken in uitvoering aan de N75 in Hasselt, maar ook aan de N75 in Dilsen.

Overwegende dat het opdelen van de plannen in ruimte en tijd de procedureregels inzake adviezen naar beneden haalt, nog overwegende dat dit echter geen door de wetgever bedoelde strategie kan zijn, zeker niet voor een project met dergelijke impact,

Gelet op de invloed die de werken kunnen hebben op het brongebied van de Heiwijerbeek, waar in het bijzonder een draineerleiding wordt aangelegd en vervolgens op het waterrijke gebied van het natuurreserveaat de Maten,

Overwegende dat zelfs als er geen milieueffectenrapport (5°) vereist zou zijn, dan nog wel een passende beoordeling (6°).

Dit als in het dossier ontbrekend bekritiseerd element wordt door de vergunningverlenende overheid onvoldoende, respectievelijk niet beantwoord.

4° onderdeel:

Terwijl de stedenbouwkundige ambtenaar op een ander bezwaar van verzoeker:

17. Wegverharding op privaat terrein kan niet zomaar.

verklaart:

17. De Zodenstraat heeft inderdaad een openbaar domein van 8m, dit in tegenstelling tot de aanduiding van 10m op de plannen. De aansluiting van de Zodenstraat moet worden aangepast. Het bezwaar is gegrond;

worden de plannen niet eerst aangepast maar wordt er voorwaardelijk vergunning afgeleverd voor de ongewijzigde plannen. Hoe die voorwaarde echter in concreto zal vervuld worden, of hoe uitvoerders met een foutief plan het private domein zullen ontzien blijft een open vraag.

Plannen die vastgestelde fouten bevatten zijn uit die aard ook onvolledig.

5° onderdeel:

In het gemotiveerd advies van de stad Genk wordt zowel bij bezwaarschrift 1 als 9 onder punt 'f. bevoorrading van de eigendommen (brandstof, verhuis, hulpdiensten)' enkel geantwoord: 'Deze problematiek zal verder onderzocht worden'.

Het bestaan van een probleem wordt aldus door de stad Genk erkend.

Uit antwoord nr 6 van het vergunningsdocument blijkt enkel dat de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar het gestelde probleem van op de ventweg stilstaande leveranciers (wegens smalle ventweg en smalle haakse inritten naar woningen) niet begrepen heeft.

Plannen die vastgestelde problemen bevatten zijn uit die aard ook onvolledig.

Een volledig dossier vermijdt fouten, improvisaties of willekeur bij planning en uitvoering van werken. Verzoeker heeft belang bij een volledig dossier, bij correct onderzoek en aanleg van de beoogde werken, bij een goede ruimtelijke ordening, inzonderheid met betrekking tot de concrete aspecten die hem aanbelangen en die verder nog aan bod zullen komen.

En in de mate waarin het dossier onvolledig is wordt tevens het openbaar onderzoek geschonden en wordt daarin verzoekers' tegensprekelijk recht geschaad.

Middel ontleend aan de schending van het besluit van de Vlaamse regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning (artikel 7) en van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingsaanvragen (artikel 11 §1)".

Beoordeling

18. Het volstaat dat in de beslissing wordt aangegeven op grond van welke elementen en argumenten de relevante bezwaren niet kunnen worden bijgetreden. Anders dan de verzoeker aanneemt rust er op de overheid geen verplichting elk bezwaar of onderdeel van een bezwaar uitdrukkelijk en afzonderlijk te beoordelen.

Op het bezwaar van de verzoeker dat "elke vorm van hoogteaanduiding of referentiepeil, voor en na de werken, en dit in relatie tot de aanpalende percelen (ontbreekt)", wordt in het bestreden besluit onder meer geantwoord dat "het project (...) de heraanleg van een bestaande weg (betreft) wat impliceert dat de hoogtes van de nieuwe toestand nagenoeg hetzelfde zijn als die van de huidige toestand".

Vermits de verzoeker deze verduidelijking niet betwist, kan het antwoord op zijn bezwaar als afdoende worden beschouwd.

19. In zoverre de verzoeker beweert dat de beschrijvende nota niet naar de wettelijke en ruimtelijke context verwijst, mist het middel feitelijke grondslag. Er is immers een verwijzing naar de wettelijke context opgenomen in de beschrijvende nota, onder de titel "Verenigbaarheid met de stedenbouwkundige voorschriften en verordening". In de rubriek "zoneringsgegevens van het goed" worden de werken gesitueerd in woongebied.

20. Om ontvankelijk te zijn, moet een middel een voldoende duidelijke omschrijving inhouden van de overtreden rechtsregel en van de wijze waarop die regel door de bestreden rechtshandeling wordt geschonden.

De verzoeker betoogt dat een milieueffectenrapport en een passende beoordeling dienden opgesteld te worden, maar haalt geen bepalingen aan die dit in onderhavig geval verplichten. Ook laat hij na concreet uiteen te zetten waarom de eerdere werken aan de N75, samen met de werken “nu” en de vergunde werken in het licht van die bepalingen als één geheel zouden moeten beschouwd worden.

Het middelonderdeel is onvoldoende ontwikkeld en bijgevolg onontvankelijk.

21. De verzoeker stelt zich voorts vragen bij de uitvoerbaarheid van een in de vergunning opgelegde voorwaarde. Het middelonderdeel is onontvankelijk, aangezien de kritiek geen betrekking heeft op de wettigheid van het bestreden besluit.

22. In zoverre de verzoeker aanvoert dat de plannen “fouten bevatten (en) (...) uit die aard ook onvolledig (zijn)” kan het middel niet worden aangenomen aangezien de verzoeker niet uiteenzet op welke wijze de vermeende fouten en onvolledigheden in de plannen de beoordeling van de vergunningverlenende overheid zou hebben geïmponeerd. De toelichting die de verzoeker in de laatste memorie verstrekt, met name dat de onvolledige dossiersamenstelling zijn andere middel(onderdelen) en met name het zevende middel “feitelijk ondersteunt” is laatijdig en bijgevolg onontvankelijk.

23. Het tweede middel wordt verworpen.

C. Derde middel

Uiteenzetting van het middel

Betreffende riolering:

- Betreffende de riolering werd door verzoeker volgend bezwaar ingediend:

Gelet op het Besluit van de Vlaamse Regering, dd 1 oktober 2004, houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater, ondermeer op:

Artikel 3 § 2. Dit besluit is ook van toepassing op het aanleggen of heraanleggen van verharde grondoppervlakken, indien de referentieoppervlakte van de verharding groter is dan 200 vierkante meter. Als heraanleggen wordt beschouwd een project waarbij de volledige verharding, met inbegrip van de funderingslaag, wordt vervangen.

Art. 5. § 1. Een stedenbouwkundige vergunning voor de werken, bedoeld in artikel 3, § 2, kan enkel worden verleend als op de plannen de plaatsing van een infiltratievoorziening is aangegeven.

Op de plannen wordt naast de exacte inplanting, omvang en diepte van de infiltratievoorziening, het buffervolume van de infiltratievoorziening, in liters en de totale verharde grondoppervlakte in vierkante meter vermeld.

Art. 8. Als de aanvrager een afvoer van het hemelwater dient aan te leggen, dan is hij verplicht het overtollige hemelwater minstens tot aan het lozingspunt gescheiden af te voeren van het afvalwater.

Het lozen van hemelwater op de openbare gemengde riolering kan enkel bij afwezigheid van een kunstmatige afvoerweg voor hemelwater of een oppervlaktewater waarop met redelijke kosten kan aangesloten worden.

Met uitzondering van een plaatselijke draineerleiding aangegeven op het rioleringsplan zijn er op de plannen geen maatregelen weergegeven inzake wateropvang, -buffering en -afvoer (slokkers, greppels). Waterbuffering ontbreekt volledig.

Zelfs los van de letter van de wet is het zeer bezwaarlijk dat terwijl nu de volledige wegverharding wordt vernieuwd er bij deze gelegenheid geen volledig gescheiden rioleringsstelsel (afval-/hemelwater) wordt aangelegd waarop ook de aangelanden kunnen aansluiten.

- Dit bezwaar wordt in de bestreden beslissing samengevat als volgt: 13. Er wordt geen gescheiden rioleringstelsel aangebracht;

- En wordt in de bestreden beslissing beantwoord als volgt:

13. Op de Hasseltweg is een gemengd rioleringssysteem aanwezig. Dit stelsel werd vrij recent aangelegd (1983) en verkeert nog in goede staat. Om die redenen is het financieel niet verantwoord om dergelijke wijzigingen aan te brengen. Het bezwaar wordt niet weerhouden;

- Uiteenzetting

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar beantwoordt slechts een omstandigheid maar niet de grond van het bezwaar.

Een particulier kan geen financiële redenen invoeren om een regelgeving niet te volgen of om niet zorgzaam te handelen en moet in casu, al dan niet in het kader van een milieuvergunning, dus buffer- en infiltratievoorzieningen en een gescheiden afvoer aanleggen.

Hoe zinloos echter zijn deze particuliere inspanningen en hoe zinloos is het Besluit van de Vlaamse Regering dd 1 oktober 2004 als de overheid er op het openbaar domein geen adequaat vervolg aan geeft !?

In Vlarem II wordt voorzien dat de aanleg van riolering dient te gebeuren door middel van een gescheiden stelsel.

Terwijl het afschaffen van de grachten en het plaatsen van een drainageleiding een wijziging van het bestaande rioleringsstelsel inhoudt, in casu zelfs een vermindering van de deels bestaande gescheiden afvoer via de grachten.

Richtlijn 91/271/EEG inzake de behandeling van stedelijk afvalwater legt de lidstaten verplichtingen op met betrekking tot het opvangen en behandelen van stedelijk afvalwater. Volgens deel A van bijlage I van de richtlijn moet het ontwerpen, bouwen en onderhouden van opvangsystemen geschieden o.a. ten aanzien van 'beperking van verontreiniging van de ontvangende wateren door overstorting van hemelwater'.

De efficiëntie van een waterzuiveringsstation vermindert immers drastisch, tot zelfs nihil, wanneer het station afvalwater dat verdund is door hemelwater moet zuiveren of afvalwater vermengd met grote hoeveelheden hemelwater zelfs ongezuiverd moet laten doorstromen.

Terwijl nog het stedelijke advies op blz 3 onder de hoofding 'Verordeningen' opmerkt:

'Het Vlaams Gewest wenst een geïntegreerd rioleringsbeleid te realiseren; het hergebruik van het hemelwater wordt gevraagd in het besluit van de Vlaamse regering van 29/06/1999;'

Dat daarentegen de hoeveelheid hemelwater die de bestaande gemengde riolering via allerhande waterslokkers zal moeten ontvangen na de geplande werken zal vergroten wegens de toenemende oppervlakteverharding (o.a. van de nieuwe ventwegen) en vermits de grachten, die nu deels een buffering, infiltratie en gescheiden afvoer van hemelwater verzorgen, worden afgeschaft, wat inhoudt dat er door de werken méér (proper) hemelwater met afvalwater zal vermengd worden dan vandaag het geval is.

Zodat de vergunde werken ingaan tegen de geest van wetten, richtlijnen en principes, in dewelke de overheid een voorganger- en voorbeeldfunctie te vervullen heeft.

Terwijl het verboden is hemelwater te lozen in de openbare riolering wanneer het anders kan, blijft de overheid dus hemelwater in de openbare riolering aanvaarden en dit in toenemende mate, alhoewel het anders kan.

Wanneer de volledige wegverharding wordt opgebroken is dit immers de ideale en dus goedkoopste gelegenheid om, uitgaande van de Europese Richtlijn 91/271 /EEG, de doelstellingen te realiseren die in de hoofding van voormeld Besluit van de Vlaamse Regering overwogen zijn.

Het getuigt dan ook van onbehoorlijk bestuur deze gelegenheid niet te baat te nemen. Het in 1983 aangelegd gemengd rioleringsstelsel kan nog steeds dienst doen als de helft van een gescheiden rioleringsstelsel. De investering van 1983 hoeft dus geenszins verloren te gaan.

Verzoeker, net zo als iedereen, heeft er alle belang bij dat enerzijds wateroverlast wordt vermeden, en dat anderzijds het leefmilieu verbeterd door een efficiëntere afvalwaterzuivering.

In dit kader heeft verzoeker aangaande de gracht voor zijn woning nog een specifiek belang dat verder aan bod zal komen (zie 8° middel).

Middel ontleend aan de schending van de Europese Richtlijnen 91/271/EEG en 2000/60/EG, aan de schending van het beginsel van gescheiden riolering bij (her)aanleg van wegen, van buffering en infiltratie van hemelwater, aan de schending van het voorzorgsprincipe of zorgvuldigheidsbeginsel of het principe van de goede huisvader of de code van goede praktijk, als algemene beginselen van goed bestuur”.

Beoordeling

25. De verzoeker voert de schending aan van de Europese Richtlijnen 91/271/EEG en 2000/60/EG, maar verduidelijkt niet welke bepalingen in deze richtlijnen hij specifiek geschonden acht. Nochtans moet een middel, om ontvankelijk te zijn, een voldoende duidelijke omschrijving inhouden van de overtreden rechtsregel en van de wijze waarop die regel door de bestreden rechtshandeling wordt geschonden. Vermits de verzoeker het aan de Raad van State overlaat om te bepalen welke bepalingen geschonden zijn, is zijn middelonderdeel onontvankelijk.

Hetzelfde geldt voor de verwijzing in het middel naar “Vlarem II”.

De verzoeker laat na om bij zijn uiteenzetting een concrete rechtsregel te betrekken die, in de gegeven omstandigheden, de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel verplicht. Hij laat evenzeer na om de inbreuk op de aangehaalde rechtsbeginselen toe te lichten en maakt allerminst het bestaan van “het beginsel van gescheiden riolering bij (her)aanleg van wegen, van buffering en infiltratie van hemelwater” aannemelijk.

26. Voor het overige voert de verzoeker opportunitetskritiek aan op de door de verwerende partij gemaakte keuzes. De Raad van State is evenwel niet bevoegd om zijn beoordeling over de opportuniteit van beleidskeuzes in de plaats te stellen van die van de ter zake bevoegde instanties. Hij beschikt hieromtrent slechts over een marginaal toetsingsrecht. Te dezen toont de verzoeker niet aan dat de ter zake bevoegde overheid de grenzen van de haar wettelijk toegekende appreciatiebevoegdheid heeft overschreden.

27. In zoverre de verzoeker in zijn memorie van wederantwoord nader ingaat op de motivering van het bestreden besluit, geeft hij op onontvankelijke wijze een nieuwe grondslag aan zijn middel.

28. Het derde middel wordt verworpen.

D. Vierde middel

Uiteenzetting van het middel

29. Het vierde middel wordt als volgt uiteengezet:

Betreffende de voorgestelde aanleg van ventwegen:

- Betreffende de voorgestelde aanleg van ventwegen werd door verzoeker volgend bezwaar ingediend:

Kenmerkend voor het kilometers lange lintvormig gebied langs de Hasseltweg is dat het geprangd ligt tussen het natuurreserveaat 'de Maten' in het zuiden en de spoorweg in het noorden, terwijl de Hasseltweg de enige ontsluitingsweg is voor dit gebied en voor de belendende woonwijken.

Overwegende dat de Hasseltweg nog een verbindingsweg is tussen de steden Hasselt en Genk.

Gelet op de beslissing van de gemeenteraad van Genk van 15 december 2005 houdende de definitieve vaststelling van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Genk

Gelet op de goedkeuring van 9 maart 2006 door de bestendige deputatie van het GRS Genk. Gelet op de publicatie in het staatsblad van 27 maart 2006.

Gelet op de gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen Hasseltweg, definitief of voorlopig goedgekeurd.

Overwegende dat daaruit blijkt dat de gemeente een versterking van de handelszones langs de Hasseltweg beoogt en een hogere woondichtheid in de woonzones.

Overwegende dat specifiek voor het regionaalstedelijke gebied Hasselt-Genk congestieproblemen op termijn vermeden dienen te worden door een doordachte spreiding van de belangrijke gespecialiseerde centrumfuncties.

Overwegende dat de vooropgestelde aanleg van rotondes, keerpunten, en van ventwegen aan beide zijden van de Hasseltweg hiervoor geen verlichting kan brengen aangezien de ventwegen voor elke rotonde of keerpunt terug uitmonden op de tweevaksbaan, dat aldus de wegcapaciteit niet toeneemt door de geplande herinrichting.

Dat, terwijl er geen alternatieve ontsluiting in zicht komt, de voorgestelde herinrichting van de Hasseltweg geen antwoord biedt op deze problematiek, integendeel méér verkeersdrukte zal genereren wegens de omwegen die gecreëerd worden.

Bezwarend immers aan de voorgestelde aanleg van ventwegen aan weerszijden van de centrale weg is dat wegens de beperking van afslagmogelijkheden naar de aangelande percelen dit zal leiden tot verkeer dat eerst in de verkeerde richting moet rijden om even verder om te keren, waardoor de algemene verkeersdrukke alleen maar kan toenemen door omrijden met plaatselijk geconcentreerde manoeuvres aan rotondes en keerpunten.

Terwijl m.i. het verkeer op de keerpunten zoals op de rotondes voorrang moet krijgen op het doorgaand verkeer zoniet kunnen enkele kerende voertuigen alle verkeer blokkeren.

- De kern van dit bezwaar wordt in de bestreden beslissing niet vermeld. Slechts op enkele aspecten ervan kan eventueel met veel moeite een gedeeltelijke repliek ontwaard worden.

- Uiteenzetting:

Kern van dit bezwaar is dat er waarschijnlijk voor grotere verkeersaantrekkende winkeloppervlaktes in Genk geen slechter inplantingspatroon en geen slechtere locatie mogelijk is dan een lijnvormige opstelling aan weerszijden van een weg met een belangrijke ‘intergemeentelijke’ ontsluitingsfunctie als de Hasseltweg (dit in tegenstelling tot een meer centraal gegroepeerde winkelzone met toegang vanaf een ruimere invalsweg zoals een van de ringen rond Genk), aangezien dit oorzaak is van de congestieproblematiek van de ‘winkelverkeerboulevard’

(...)

Citaat uit de toelichtingnota van het voorlopig goedgekeurd RUP Hasseltweg deel 4, pagina 11-12:

‘Er dienen op het niveau van de betrokken kernen interessante locaties gecreëerd te worden voor de vestiging van kleinhandel. Geschikte locaties voor verkeersgenererende activiteiten zoals baanwinkels maken hiervan onderdeel uit. Gezien de ontwikkeling van baanwinkel activiteiten reeds sterk ontwikkeld werd langs de Hasseltweg (N75 Hasseltweg op grondgebied Genk en Genkersteenweg op grondgebied Hasselt) en gezien deze ontwikkeling deels als onomkeerbaar beschouwd kan worden dient de Hasseltweg zich aan als een dergelijke locatie van kleinhandelsfuncties. Specifiek dient echter deze activiteit zich toe te spitsen op grotere winkeloppervlaktes die zich niet als zodanig kunnen vestigen in de nabijgelegen kern van Genk centrum;’

Overwegende dat het feit dat de ontwikkeling van baanwinkels langs de Hasseltweg deels als onomkeerbaar kan beschouwd worden geen reden is om het problematische systeem van baanwinkels nog te versterken ten koste van andere reeds zwaar gehinderde doch even onomkeerbare mobiliteitsfuncties van de Hasseltweg.

Terwijl aan het voorliggende ontwerp met ventwegen kan verweten worden dat het precies het verkeershinderlijke baanwinkelfenomeen faciliteert, op korte termijn het probleem misschien iets verlicht, maar de oorzaak van het mobiliteitsprobleem ook nieuwe groeikansen biedt tot een nieuw verzadigingspunt wordt bereikt.

Dit antwoord van de vergunningverlenende overheid onder punt 31:

‘Hieruit blijkt dat de rotondes en keerpunten het verkeer goed kunnen verwerken op normale dagen, er wordt bijgevolg geen congestie verwacht’

verzwijgt de congestie op ‘abnormale’ dagen en momenten, in het bijzonder de momenten dat de baanwinkels het verkeer aantrekken (werkdagen ’s avonds & weekend).

Middel ontleend aan de schending van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen, aan de schending van artikel 11 §1 van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingaansvragen, aan het beginsel van een goede ruimtelijke ordening en mobiliteit, aan het verbod op machtsafwending ten voordele van winkels”.

Beoordeling

30. Om ontvankelijk te zijn, moet een middel een voldoende duidelijke omschrijving inhouden van de overtreden rechtsregel en van de wijze waarop die regel door de bestreden rechtshandeling wordt geschonden.

De verzoeker voert in zijn middel de schending aan van de motiveringsplicht, maar licht niet toe op welk punt de motivering van het bestreden besluit tekort schiet. Hij stelt enkel dat “de congestie op ‘abnormale’ dagen en momenten” wordt verzwegen, maar laat na om concrete gegevens aan te brengen die verduidelijken wat onder de voorgehouden congestie op “abnormale dagen” kan begrepen worden of wanneer en met welke frequentie dergelijke dagen zich voordoen, zodat zou kunnen worden aangetoond dat het noodzakelijk was om, met het oog op een afdoende motivering, daarop in te gaan.

31. De aangevoerde schending van “het beginsel van een goede ruimtelijke ordening en mobiliteit” en de beweerde “machtsafwending ten voordele van winkels” worden evenmin geconcretiseerd.

In zoverre de verzoeker in zijn memorie van wederantwoord alsnog deze beweerde schendingen toelicht door te stellen dat er “een discrete vorm van machtsafwending of partijdigheid ten voordele van de winkelzones (blijkt)” en dat “de feitelijke toestand en stedenbouwkundige bestemming van de onmiddellijke omgeving in de zone (...) in de akte nog niet eens wordt vernoemd, laat staan beoordeeld”, verruimt hij op laattijdige en derhalve onontvankelijke

wijze zijn middel. Hetzelfde geldt voor de bewering in de laatste memorie dat “het ‘beginsel van een goede ruimtelijke ordening’ vereist (...) dat de overheid een inventaris opmaakt van de onmiddellijke omgeving”.

32. Voor het overige geeft de verzoeker opportuniteitskritiek op de keuze voor ventwegen. Om de redenen zoals verwoord in randnummer 26 kan deze kritiek niet tot de vernietiging van het bestreden besluit leiden.

33. Het vierde middel wordt verworpen.

E. Vijfde middel

Uiteenzetting van het middel

34. Het vijfde middel wordt als volgt uiteengezet:

“Betreffende de aanleg van ventwegen in een woonzone:

- Betreffende de aanleg van ventwegen in een woonzone werd door verzoeker volgend bezwaar ingediend:

Overwegende dat het plangebied langs de Hasseltweg aan west- (Landwaartslaan) en oostkant (spoorwegbrug) ruimtelijk begrensd wordt door twee grootschalige handelszones (RUP Hasseltweg delen 1 & 2) en het wegverkeer van, naar en tussen deze handelszones een vooropgestelde woonzone (gemeentelijk RUP-ontwerp Hasseltweg deel 4) zal doorkruisen. Uit het ingesloten karakter van het plangebied en uit de specifieke aanleg met ‘verkeersgeleidende’ verhoogde bermen volgt dat de verkeerseffecten die ontstaan in één van de zones langs de Hasseltweg doorwerken tot in de andere zones.

1. Zeer bezwarend is dat een gedeelte van het verkeer uit de handelszone aan de spoorwegbrug (RUP Hasseltweg deel 1) via de ventwegen eerst tot in de betreffende woonzone (tot Holeven/Zodenstraat) moet rijden vooraleer te kunnen omkeren. Daarom alleen al is een rotonde of keerpunt nodig aan elke grens tussen woonzones en handelszones zonet is elke planologische logica zoek. Dat het dus aangewezen is minstens een bijkomend keerpunt of rotonde te voorzien op de grens (aan Interform/Jansen-doe-het-zelf) van de handelszone spoorwegbrug en de daaropvolgende woonzone. Blijft de vraag of de Vlaamse Overheid die bevoegd is voor de heraanleg van de Hasseltweg hier een rotonde of keerpunt wil aanleggen. En als hier geen rotonde of keerpunt komt zal de conclusie achteraf moeten zijn dat de gemeente het plangebied voorbarig minstens deels verkeerd begrensd of bestemd heeft.

2. Overwegende dat de verkeersproblematiek in een handelszone verschillend is van die in een woonzone, dat het aantal afslagbewegingen alleszins geringer is in een woonzone dan in een handelszone, terwijl ventwegen enkel een verbetering inzake afslagbewegingen kunnen inhouden, dat de aanleg van ventwegen dus ook geen zin heeft in een woonzone, dat er integendeel meer nadelen dan voordelen aan kleven in een woonzone.

Dat het dus aangewezen is om de herinrichting van het middendeel van de Hasseltweg, doorheen de woonzone, gedifferentieerd van de handelszones of zoals in andere woonzones langs de Hasseltweg (van Landwaartslaan tot Bokrijk) te kenmerken, m.a.w. zonder ventwegen.

Het getuigt niet van ruimtelijke ordening en samenhang te voorzien in de aanleg van rotondes, keerpunten en van ventwegen aan beide zijden van de Hasseltweg, los van de bestemming van de aangrenzende percelen.

Dit getuigt enkel van een versnipperd en verbrokkeld beleid gewestelijk-gemeentelijk: ieder zijn eigen visie-plan-acties.

Verzoeker stelt vast dat de 2 onderdelen van dit bezwaar in de bestreden beslissing helemaal niet worden beantwoord !

- Uiteenzetting

Overwegende dat in de secties ‘Overwegingselementen’ en de ‘Motivering’ van het besluit van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar tot toekenning van de stedenbouwkundige vergunning enkel gewag gemaakt wordt van de Bijzondere Plannen van Aanleg (BPA, tegenwoordig RUP) ‘Hasseltweg deel 1 en 2’ - zijnde baanwinkels - maar niet van het voorlopig goedgekeurd Ruimtelijk UitvoeringsPlan (RUP) ‘Hasseltweg deel 4’ - zijnde een residentiële woonzone waarin winkels geweerd worden - gelegen langs de Hasseltweg tussen voornoemde delen 1 en 2, in het middendeel van de bekritiseerde lijninfrastructuur.

(...)

Citaat uit de toelichtingnota van het voorlopig goedgekeurd RUP Hasseltweg deel 4, pagina 43:

‘De doelstelling van het voorliggend RUP is erop gericht het deelgebied op een bepaalde manier te herstructureren zodat het residentieel wonen ter hoogte van de Hasseltweg leefbaar wordt.’

Gelet op de omstandigheid dat verzoeker woonachtig is op een aan de Hasseltweg aanpalend perceel gelegen in de residentiële woonzone ‘RUP Hasseltweg deel 4’.

Overwegende dat de overheid bij de beoordeling van een bouwaanvraag deze niet alleen moet toetsen aan de bestemmingsvoorschriften, maar eveneens aan de verenigbaarheid met de ruimtelijke ordening in de onmiddellijke omgeving.

Terwijl het onderdeel ‘Motivering - Bestaanbaarheid met de onmiddellijke omgeving’ van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar enkel slaat op het openbare domein zelf, en nog niet eens de aanpalende zones of de bestemming ervan benoemt.

Overwegend dat het bezwaar 2 onderdelen bekritiseerde:

1° onderdeel:

de onnodige aanleg van ventwegen in de landelijke woonzone ‘RUP Hasseltweg 4’.

2° onderdeel:

het ontbreken van een rotonde of keerpunt op de grens tussen winkelzone 'BPA Hasseltweg deel 1' en residentiële woonzone 'RUP Hasseltweg deel 4' waardoor het winkelverkeer van winkelzone 'BPA 1' via de éénrichtingsventwegen verplicht doorheen de woonzone 'RUP 4' wordt geleid alvorens te kunnen omkeren en de woonzone dus nog eens extra zal moeten doorkruisen.

Gelet op de beslissing van de gemeenteraad van Genk van 15 december 2005 houdende de definitieve vaststelling van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Genk. Gelet op de goedkeuring van 9 maart 2006 door de bestendige deputatie van het GRS Genk. Gelet op de publicatie in het staatsblad van 27 maart 2006.

Terwijl dit Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Genk opdeelt in negen deelruimten waar het plangebied RUP Hasseltweg deel 4 behoort tot de deelruimte 'de Maten' die op de overzichtskaart van Genk is ingekleurd als 'landelijk wonen'.

Citaat uit de toelichtingnota van het voorlopig goedgekeurd RUP Hasseltweg deel 4, pagina 12:

'Ter hoogte van de handelsactiviteiten worden er aan weerszijden van de centrale weg ventwegen voorzien voor de bediening van de parkeerterreinen van de baanwinkels en om de doorstroomfunctie en de functie als openbaar vervoerscorridor te optimaliseren. Ter hoogte van de woonfuncties wordt een overrijdbare middenberm voorzien.'

en op pagina 38-39 betreffende de Zone b: 'Jansen d.h.z.' & 'Interform' / Holeven & Zodenstraat en Zone C: Holeven & Zodenstraat / Drijtap & Genckerhei: Verkeersontsluiting

'Het verkeerstraject op de Hasseltweg bestaat, zoals voorgesteld in de studie van A+D milieu, uit van elkaar gescheiden rijbanen met overrijdbare middenberm.'

terwijl het vergunde plan nu in deze woonzone geen wegaanleg met overrijdbare middenberm laat zien maar wel een hoofdweg met gescheiden laterale ventwegen, zodat moet vastgesteld worden dat de vergunde wegaanleg in tegenstrijd is met bepalingen van het voorlopig goedgekeurde RUP Hasseltweg deel 4 en dit zonder enige welkdanige verantwoording dan ook.

Dat er dus een tegenstrijdigheid in visie kan vastgesteld worden tussen het RUP Hasseltweg deel 4 en de heraanleg aldaar van de Hasseltweg, tussen de stedelijke en de Vlaamse overheid.

Dat woonzones en winkelzones een hun eigen aanleg vereisen.

Dat woonzones voor landelijk wonen geen ventwegen benodigen: getuige hiervan is nog de voorziene aanleg van de Hasseltweg zonder ventwegen in een andere woonzone langs deze Hasseltweg, namelijk 'BPA Hasseltweg deel 3', vanaf Huiskensweier & Congostraat richting Bokrijk/Hasselt.

Overwegende dat de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar in zijn antwoorden op bezwaarschriften vaststelt:

7. Het is correct dat door de keerbewegingen het verkeer in volume een weinig zal toenemen. ...
8. ... Het ruimtelijke uitvoeringsplan 'Hasseltweg 4' heeft precies de bedoeling om de reeds bestaande woongebieden enkel te

bestemmen voor wonen en nieuwe verkeersaantrekkende functies te weren. Dit zou juist tot een verbetering van de verkeerssituatie moeten leiden.

Overwegend dat het ruimtelijke uitvoeringsplan 'RUP Hasseltweg deel 4' op één lijn gelegen is tussen de zones 'BPA Hasseltweg deel 1' en 'BPA Hasseltweg deel 2' die een versteviging beogen van nieuwe verkeersaantrekkende functies, wat volgens dezelfde logica van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar dan tot een verslechtering van de verkeerssituatie zal leiden in de woonzone RUP 4.

Het antwoord van de vergunningverlenende overheid onder punt 8 ('RUP 4 heeft bedoeling verkeersaantrekkende functies te weren') is hypocriet, niet door wat het zegt, maar door wat het verzwijgt, namelijk dat de aangrenzende winkelzones 'BPA Hasseltweg 1 en 2' verkeersaantrekkend zijn, en dat dit winkelverkeer door de nieuwe aanleg bovendien over en weer tot in de woonzone zal geleid worden.

Terwijl het aantal (eerder grootschalige) winkels in de winkelzone 'BPA Hasseltweg deel 1' tegenwoordig een forse uitbreiding kent, zodat de verkeersaantrekkende functies ook effectief toenemen. Terwijl de huidige verkeers-congestie-problemen precies in deze zone veroorzaakt worden (...).

Terwijl de uitspraak van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar 'om de reeds bestaande woongebieden enkel te bestemmen voor wonen en nieuwe verkeersaantrekkende functies te weren' toch moeilijk verenigbaar is met het voorliggende plan dat juist het toenemende winkelverkeer

- 1) komend vanuit de noordkant van winkelzone BPA 1 (vanaf Wennel-rotonde) via de éénrichtingsventwegen nodeloos tot in de residentiële woonzone RUP 4 dwingt vooraleer er ter plaatse van het keerpunt Holeven-Zodenstraat een terugkeerbeweging mogelijk is,
- 2) komend vanuit Genk (via de hoofdweg) nodeloos tot in de residentiële woonzone RUP 4 dwingt vooraleer via het keerpunt Holeven-Zodenstraat de zuidkant van de winkelzone BPA 1 (tot Wennel-rotonde) kan bereikt worden,
- 3) idem voor het winkelverkeer dat zich van de ene kant naar de andere kant (noord- of zuidkant van Hasseltweg) van winkelzone BPA 1 wil verplaatsen,

zodat het winkelverkeer in voornoemde gevallen de woonzone telkens heen en weer, dus minstens eenmaal extra zal moeten doorkruisen ('die het volume een weinig laten toenemen') alvorens het de Hasseltweg kan verlaten.

(...)

Terwijl het vrachtverkeer dat de winkels bevoorraadt nog verder in de residentiële woonzone zal moeten doordringen via de éénrichtingsventwegen tot aan een volgende rotonde, vermits de keerpunten te klein zijn om het vrachtverkeer volledig 180° te laten keren. Terwijl het vrachtverkeer eventueel slechts 90° draaiend over de overrijdbare middenstrook van de keerpunten, een dwarsweg kan inslaan om via andere woonstraten terug naar de Hasseltweg te keren.

Wat neerkomt op een vorm van georganiseerd sluikverkeer langs de in de landelijke woonzone 'Hasseltweg deel 4' ontworpen ventwegen, en zelfs

in de daarop uitgevende woonstraten, en dit zonder enig openbaar, ruimtelijk of mobiliteitsbelang, integendeel.

Overwegend dat het feit dat de woonzone al is aangetast door zonevreemd verkeer geen reden is om dit bijkomend en zelfs nodeloos aan te tasten.

Andere algemene nadelen van de aanleg met ventwegen werden al vermeld in verzoekers' bezwaarschrift onder de hoofding 'Algemeen':

'Bezwarend in het algemeen aan de voorgestelde aanleg met ventwegen is de toenemende oppervlakteverharding, verminderd groen, verminderde natuurlijke infiltratie van het hemelwater in de bodem, geen enkele parkeergelegenheid op het openbare domein, de bemoeilijkte toegang tot en bij werken aan ondergrondse nutsvoorzieningen, het gebrek aan voorzieningen voor voetgangers, de problematische kruising van fietspad en verkeersweg aan rotondes, de halte van het verkeer achter stationerende autobussen, verkeersopstopping wanneer een leverancier (bv stookolie) moet stationeren op de ventweg, omrijden wegens het éénrichtingsverkeer van ventwegen en aansluitende straten.

En wat zijn de financiële, milieu- of verkeerseffecten van deze aspecten?'

De antwoorden hierop of de zogenaamde 'weerlegging' van de bezwaren, zowel in het stedelijke advies als in het vergunningsdocument, zijn meestal slechts onvolledige vlugge beweringen, standaardantwoorden, zonder voorlegging van enige studie of tegensprekelijk bewijs en zijn altijd louter 'generiek': in de gegeven antwoorden wordt er immers nooit een onderscheid gemaakt tussen woonzone en winkelzones, wat een zwaar gebrek aan motivering uitmaakt.

Mogelijke problemen betreffende de kans op ongevallen, afslagbewegingen, bevoorrading, rolgeluiden, uitlaatgassen, e.d. hebben een ander gewicht of belang in een winkelzone dan in een woonzone: dergelijke problemen moeten allereerst voorkomen worden wat alleszins in de woonzone mogelijk is wanneer het winkelverkeer er zoveel mogelijk uit geweerd wordt, maar wat integendeel door de bekritiseerde aanleg enkel zal verergeren.

Overwegend dat een woonzone evenwaardig als andere woonzones (zonder ventwegen) dient uitgerust te worden en dus niet als een winkelzone, bovendien overwegend dat in casu winkelverkeer nodeloos doorheen de woonzone wordt geleid, dat m.a.w. de bewoners van de woonzone onnodig opgezadeld worden met de nadelen van een winkelzone (winkelverkeer) maar de voordelen ervan niet mogen genieten (zelf een winkel houden), wat respectievelijk een schending uitmaakt van het grondwettelijke gelijkheidsbeginsel als van artikel 2 §4 (o.a. eerste en laatste streepje) van de Wet van 25 februari 2003 ter bestrijding van discriminatie.

Verzoeker en andere bewoners van de residentiële woonzone 'Hasseltweg deel 4', hebben er alle belang bij hun 'recht op wonen' niet zinloos (!) aangetast te weten, bij ontwerp, met extra winkelverkeer dat de bezochte winkelzone slechts zal kunnen verlaten (dikwijls in onbedoelde richting) via een éénrichtingsventweg met enkel keermogelijkheid in de woonzone. Dit getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening.

Sensu latu zijn ook de woonomgeving en het woonklimaat immers belangrijke aspecten van het recht op wonen.

Het recht op respect voor het privéleven, familie- en gezinsleven, de woning, en de grenzen van inmenging hierin van enig openbaar gezag, zijn vervat in artikel 8 van het E.V.R.M., terwijl het ongestoorde genot van eigendom vervat is in art.1 van het aanvullend protocol nr.1.

De vergunde aanleg met ventwegen in de woonzone doorstaat niet de noodzakelijkheidstoets als vervat artikel 8 van het E.V.R.M.: er is geen dwingende sociale behoefte voor de aanleg van ventwegen in de woonzone; de wegen in eender welke andere woonzone zijn daarvan het stilzwijgende bewijs.

Nog minder is het noodzakelijk winkelverkeer nodeloos doorheen een residentiële woonzone te leiden, temeer nu er op de rand tussen winkelzone BPA 1 en woonzone RUP 4 voldoende vrije ruimte is om een (zelfs grote) rotonde (geschikt voor vrachtwagens) aan te leggen.

Overwegend dat noch het ene noch het andere onderdeel van dit nochtans ruimtelijk relevant bezwaar door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar wordt beantwoord.

Middel ontleend aan de schending van de Grondwet (Art. 22 GW) en internationale verdragen (Art. 8 EVRM; Art. 17 IVBPR), aan de schending van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen, aan de schending van artikel 11 §1 van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingaanvragen, aan het beginsel van een goede ruimtelijke ordening en mobiliteit, aan de schending van de Grondwet, artikelen 10 (gelijkheid), 11 (zonder discriminatie), 16 (nut), aan de schending van artikel 2 §4 van de Wet van 25 februari 2003 ter bestrijding van discriminatie”.

Beoordeling

35. Zoals vermeld (randnr. 18) volstaat het dat in de beslissing wordt aangegeven op grond van welke elementen en argumenten de relevante bezwaren niet kunnen worden bijgetreden en rust er op de overheid geen verplichting elk bezwaar of onderdeel van een bezwaar uitdrukkelijk en afzonderlijk te beoordelen. Hieruit volgt dat het loutere feit dat een bezwaar of onderdeel van een bezwaar niet in het bestreden besluit wordt vermeld niet tot de vernietiging van het bestreden besluit kan leiden.

36. De verzoeker duidt geen rechtsregel aan op grond waarvan de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar ertoe verplicht zou geweest zijn om “gewag” te maken van het “voorlopig goedgekeurde Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) ‘Hasseltweg deel 4’” of om de aanvraag hieraan te toetsen. Uit de

gegevens van de zaak (randnr. 11) blijkt dat pas op 17 januari 2008, dit is na de bestreden beslissing, het ontwerp van GRUP “Hasseltweg deel 4” voorlopig is vastgesteld dat het op 26 juni 2008 definitief vastgestelde GRUP is geworden.

In zoverre het middel steunt op het meergenoemde ontwerp van GRUP kan het niet worden aangenomen.

37. Het project is gelegen in het gebied van de BPA’s “Hasseltweg 1 en 2”. De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar is bijgevolg voor het verlenen van de gevraagde vergunning gebonden door de verordenende voorschriften van dit BPA dat de bestemming en de ordening van het gebied bepaalt. Een vergunning die overeenstemt met het BPA kan in beginsel worden verleend en een verwijzing naar de bepalingen van het BPA kan in beginsel volstaan om de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving en met de goede plaatselijke aanleg en de afgifte van de vergunning te verantwoorden en afdoende te motiveren.

Een verwijzing naar de verenigbaarheid met de voorschriften van een plan van aanleg kan evenwel slechts volstaan ter motivering van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening en plaatselijke aanleg in de mate dat deze voorschriften dermate gedetailleerd zijn dat zij aan de vergunningverlenende overheid geen eigen beoordelingsruimte meer laten.

Vermits niet blijkt en de verzoeker zelfs niet aanvoert dat de geldende BPA-voorschriften onvoldoende gedetailleerd zijn, blijft de motivering op het vlak van verenigbaarheid van de aanvraag met de onmiddellijke omgeving onaangetast.

38. Voorts beperkt de verzoeker zich tot opportunitetskritiek op de keuze voor ventwegen. Om de redenen zoals verwoord in randnummer 26 kan deze opportunitetskritiek niet tot de vernietiging van het bestreden besluit leiden. De foto’s die de verzoeker bij zijn verzoekschrift voegt, waarop een file te zien is, laten alvast niet toe te besluiten, zoals de verzoeker doet in het bijschrift bij zijn foto’s, dat “dergelijk verkeer in de toekomst via ventwegen nog eens extra door de woonzone (zal) rijden bij gebrek aan oordeelkundige omkeermogelijkheden of andere alternatieven”. De pas in de memorie van wederantwoord verwerkte

schematische voorstellingen van verkeersstromen tussen woonzone en winkelzone konden reeds bij het verzoekschrift gevoegd worden en zijn bijgevolg, in zoverre zij al inzicht zouden verschaffen over de te verwachten verkeersstroom in de woonzone, onontvankelijk wegens laattijdigheid.

39. In verband met de opmerking van de verzoeker dat de antwoorden op zijn bezwaren, verwoord onder de hoofding “algemeen” in zijn bezwaarschrift, “louter generiek” zijn, waarbij hij verduidelijkt dat er “immers nooit een onderscheid (wordt) gemaakt tussen woonzone en winkelzones”, moet worden opgemerkt dat dit onderscheid niet aan bod komt in de door verzoeker geformuleerde bezwaren uiteengezet onder de hoofding “algemeen” op p. 3 van zijn bezwaarschrift, zodat de kritiek op de antwoorden van zijn bezwaren dan ook niet relevant is.

40. De verzoeker vermeldt in zijn uiteenzetting ook een vermeende schending van artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens bij gebrek aan een “dwingende sociale behoefte voor de aanleg van ventwegen in de woonzone”. Deze bepaling betreft het recht op eerbiediging van het privéleven, het gezinsleven, het huis en de briefwisseling. De verzoeker maakt een inmenging met de in de door deze bepaling gewaarborgde rechten niet aannemelijk, zodat niet kan worden ingezien waarom een rechtvaardigingsgrond voor een gebeurlijke inmenging, zoals “een dwingende sociale behoefte”, aanwezig zou moeten zijn.

41. De verzoeker voert ten slotte een schending van het gelijkheidsbeginsel aan.

Het gelijkheidsbeginsel verzet zich ertegen dat personen die zich in dezelfde toestand bevinden ongelijk behandeld worden, tenzij er voor het verschil in behandeling een objectieve en redelijke verantwoording bestaat. De verzoekende partij die aanvoert dat het gelijkheidsbeginsel is geschonden, moet dit in het verzoekschrift met voldoende concrete en precieze gegevens aantonen.

De verzoeker beperkt zich ertoe te stellen dat “de bewoners van de woonzone onnodig opgezaald worden met de nadelen van een winkelzone (winkelverkeer) maar de voordelen ervan niet mogen genieten (zelf een winkel

houden)”. Hij voert evenwel geen concrete elementen aan die zouden toelaten een schending van het gelijkheidsbeginsel vast te stellen.

42. De in het middel aangevoerde schendingen worden niet aannemelijk gemaakt.

43. Het vijfde middel wordt verworpen.

F. Zesde middel

Uiteenzetting van het middel

44. Het zesde middel wordt als volgt uiteengezet:

“Betreffende een particuliere huisinrit ter plaatse van Hasseltweg 132:

- Betreffende de huisinrit ter plaatse van Hasseltweg 132 werd door verzoeker volgend bezwaar ingediend:

Op het grondplan is onze bestaande particuliere huisinrit naast de Zodenstraat ter plaatse van Hasseltweg 132 niet voorzien van 2 pijlen, in- en uitrit aanduidend, zoals dat bij andere huisinritten wel het geval is.

Bovendien is recht voor deze huisinrit een smalle berm getekend, afgeboord met trottoirband type IC2 in glijbekisting, 10 cm in opstand.

Zodat moet geconcludeerd worden dat deze inrit naar een voorliggende particuliere parkeergelegenheid en naar achterliggende garages zomaar onbruikbaar wordt gemaakt.

Terzake dient opgemerkt te worden dat Hasseltweg 132 een dubbelwoonst is.

Men zal zich herinneren dat wij ten tijde van de vorige aanleg van de huidige particuliere inritten en verhoogde bermen gedwongen werden de tot dan toe bestaande inrit te verplaatsen naar de huidige locatie, gevolgd door kostelijke aanpassingswerken, die nu alweer nutteloos zouden worden.

Dat wij dan ook met klem bezwaar aantekenen tegen het onbruikbaar stellen van deze huisinrit, wat afbreuk doet aan het recht op toegang en/of alleszins nieuwe kosten voor heraanleg veroorzaakt.

Terwijl er langs het recent met ventwegen aangelegde gedeelte van de Genkersteenweg te Hasselt al passende oplossingen voor inritten aan rotondes aan te treffen zijn.

Dit bezwaar wordt in de bestreden beslissing samengevat als volgt:

15. Inrit naar huisnummer 132 wordt onbruikbaar.

- En wordt in de bestreden beslissing beantwoord als volgt:

15. Op 13 mei 1981 verleende het schepencollege van Genk een stedenbouwkundige vergunning voor de verbouwing tot tweewoonst. Er werden op het inplantingplan destijds geen inritten getekend en bijgevolg vergund. Bovendien werden op het gelijkvloers van deze tweewoonst geen

in pandige garages voorzien. De ontsluiting van al of niet vergunde garages kan perfect gebeuren via de Zodenstraat (gedeelte niet mee opgenomen in de herinrichting). Het bezwaar wordt niet weerhouden;

- Uiteenzetting

Er werden op het inplantingsplan destijds geen inritten getekend omdat dit in 1981 nog geen vereiste was voor de volledigheid van het dossier: het aangetekende ontvangstbewijs van 10 april 1981 vermeldt de ontvangst van 'het volledig dossier der bouwaanvraag'.

Bovendien werd er bij deze gelegenheid niets gewijzigd aan de betreffende inrit noch aan de al bestaande garages in een ongewijzigd bijgebouw (letterlijke vermelding op het plan van 1981: 'overdekte autobergplaats').

De vóór 1981 bestaande enige woning, gelegen aan de kant van de Zodenstraat, die nu ongeveer 100 jaar oud is, bezit sinds mensenheugenis een inrit aan de hoek van Hasseltweg en Zodenstraat en in de bijhorende garages hebben vroeger nog boerenkarren gestaan, getrokken door paarden!

Het antwoord terzake van de vergunningverlenende overheid is dan ook irrelevant.

Wel relevant zijn de werken die het Ministerie van Openbare Werken, Wegendienst Limburg, in 1987 uitvoerde - overigens zonder bouwvergunning - aan de berm tussen rijweg en fietspad van de N75 Hasseltweg op het grondgebied Genk.

Zoals uit de bijlagen dd 17-09-1987 t.e.m. 06-06-1988 (...) mag blijken had verzoeker toen ook bezwaar, vooral tegen de verhoogde berm die tegenover de betreffende inrit werd aangelegd (...).

Vervolgens werd op 02.09.1988 een zaak ingeleid voor de Rechtbank van eerste aanleg te Tongeren. Bij vonnis (...) van de Rechtbank van eerste aanleg te Tongeren dd 23.12.1991 werd een deskundige aangesteld. Op 16.03.1993 werd het Vlaamse Gewest ter vrijwaring van de Belgische Staat door het Hof van Beroep te Antwerpen aansprakelijk gehouden en het Hof verwees de zaak voor verdere behandeling terug naar de eerste rechter. Na tussenkomst van de aangestelde deskundige, tussenvonnis en plaatsopneming werd vonnis uitgesproken door de rechtbank van eerste aanleg te Tongeren op 30-04-1997.

Een stuk haag werd verplaatst en een ondergrondse stookolietank gedeeltelijke gelegen tegenover de door de overheid verschoven inrit - waarvan al sprake in de stukken dd 02-10-1987 (stuk 2, blz.1: 'niet korrekt dat de stookolietank in het gedrang komt' dixit overheid!) en 12-10-1987 (...) - werd vervangen door een korter model teneinde de volledige breedte van de verschoven inrit te kunnen benutten: zie facturen dd 30-09-1999 (...) en 07-10-1999 (...) in bijlage.

Het door verzoeker ingesteld beroep werd door het Hof van Beroep te Antwerpen afgewezen op 18.10.1999 (...).

Verharding van inritten en parkeergelegenheden en heraanleg van voortuin, aangepast aan de herschikte situatie, werd uitgevoerd in 2002: zie facturen dd 13-03-2002 (...) en 01-09-2002 (...) in bijlage.

Een voorziening in cassatie - een laatste poging om het hinderlijk verhoogd eiland aan de inrit te laten verwijderen - werd door het Hof van Cassatie verworpen op 31.03.2003 (...).

Zie tevens de illustrerende bijlagen:

- stuk 14: huidige situatie ter plaatse van Hasseltweg 132,
- stuk 15: de ontworpen aanleg met toegang-afsluitende boordsteen,
- stuk 17: foto's 3 t.e.m. 10, ter plaatse van Hasseltweg 132.

Dit proces illustreert vooreerst de moeilijkheid, zelfs onmogelijkheid, om een ernstig nadeel te herstellen.

Vandaag nog steeds relevant aan deze zaak is dat de bevoegde overheid in 1987 tijdens de werken aan de Hasseltweg, tegen de zin van verzoeker, deze inrit (die de Vlaamse Overheid nu zomaar wil afschaffen) eenzijdig heeft verschoven tot op de huidige plaats en dat de Vlaamse Overheid vervolgens deze keuze tijdens het hele proces is blijven verdedigen.

Dergelijk proces kan enkel méér waarde hebben dan een vergunning.

Overwegende dat het verschil tussen de werken van 1987 en de nu vergunde werken is dat bij de werken in 1987 tenminste nog het recht van toegang enigszins, zij het hinderlijk en kostelijk, overeind bleef.

Overwegende dat artikel 5 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen bepaalt: 'De aangelanden van de autosnelwegen genieten niet de rechten die aan de aangelanden van de gewone openbare wegen zijn toegekend, inzonderheid niet het recht van toegang'; dat hieruit volgt dat dit recht van toegang wettelijk alleen kan worden ontzegd ten opzichte van de aangelanden van autosnelwegen. Terwijl de Hasseltweg geen autosnelweg is.

Terwijl de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar zwijgt over de ontsluiting van verzoekers' voorliggende parkeerplaats of de toegang door bezoekers en nog discreter blijft over verzoekers' kosten voor heraanleg.

Annulatie van deze inrit schendt het recht van toegang voor de betrokken woning (en zijn voorzieningen zoals parkeerplaats en garages) van en naar de voorliggende weg, waaraan het zijn adres ontleent.

Annulatie van deze inrit getuigt van misprijzen voor de investeringen waarmee particulieren geconfronteerd werden en worden, dit ten aanzien van een in casu herhaalde eenzijdige verbreking van het evenwicht tussen de erven.

Ter illustratie van discriminatie verwijst verzoeker nog naar voorbeelden van particuliere inritten (aan rotondes) langs de recent met ventwegen aangelegde N75 Genkersteenweg te Hasselt: zie foto's nr 11 en 12 (...).

Middel ontleend aan de schending van het recht van toegang, van art. 5 van de Wet van 12.7.1956, van B.W. art. 544 e.v. en art. 637 e.v., van het rechtszekerheids-, het redelijkheids-, het continuïteits- en het proportionaliteitsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur, van het recht op ongestoord genot van woning en eigendom vervat in art.8 van het E.V.R.M. en in art.1 van het aanvullende protocol nr.1.

Middel tevens ontleend aan de schending van artikel 11 § 1 van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning, en,

inzoverre enkel verzoekers' toegang opgeheven wordt, aan de schending van de Grondwet, artikelen 10 (gelijkheid), 11 (zonder discriminatie), 16 (nut) en aan de schending van artikel 2 §4 van de Wet van 25 februari 2003 ter bestrijding van discriminatie".

Beoordeling

45. Ter weerlegging van verzoekers bezwaar in verband met de inrit tot zijn woning van op de Hasseltweg antwoordt de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar dat “de ontsluiting van al of niet vergunde garages (...) perfect (kan) gebeuren via de Zodenstraat”.

Op dit argument ter weerlegging van zijn bezwaar gaat de verzoeker in zijn middel niet in. In verzoekers memorie van wederantwoord wordt daaromtrent wel een grief ontwikkeld, doch dit komt te laat. Door dit pas in de memorie van wederantwoord te doen, ontnemt men de verwerende partij immers de mogelijkheid om daarop te reageren in haar memorie van antwoord, waardoor haar rechten van verdediging geschonden worden. In die omstandigheden kan de aangevoerde schending van de toegang tot de woning niet worden bijgevalen.

46. In zoverre de verzoeker ingaat op de door hem eerder gemaakte kosten voor de heraanleg van zijn inrit is zijn argumentatie niet relevant, vermits ze geen verband houdt met de wettigheid van het bestreden besluit en dus niet tot de nietigverklaring ervan kan leiden.

47. De andere in het middel aangevoerde schendingen worden niet uitgewerkt en kunnen dan ook niet tot de vernietiging van het bestreden besluit leiden.

48. Het zesde middel wordt verworpen.

G. Zevende middel

Uiteenzetting van het middel

49. Het zevende middel wordt als volgt uiteengezet:

Betreffende de particuliere gracht ter plaatse van Hasseltweg 132:

- Betreffende de gracht ter plaatse van Hasseltweg 132 werd door verzoeker volgend bezwaar ingediend:

De huidige Hasseltweg, die in de loop der jaren door 's mensen toedoen opgehoogd werd, vormt een dijk voor de natuurlijke waterafloop van ons perceel naar de lagergelegen percelen aan de overkant en verder richting vijvers van de Maten.

De huidige gracht verleent het perceel tegenwoordig nog de wettelijke erfdienstbaarheid op waterafloop (B.W. art 640 e.v.).

Deze gracht blijkt nu echter te zullen verdwijnen.

Dat wij dan ook bezwaar aantekenen tegen het verdwijnen van de gracht zolang uit de plannen niet kan opgemaakt worden welke evenwaardige oplossing in de plaats komt, enerzijds om het recht op natuurlijke waterafloop van ons perceel naar de lager gelegen overkant te vrijwaren, anderzijds om te beletten dat water van de verhoogde weg verhinderd wordt naar ons perceel af te lopen.

Daar waar meerdere gebouwen in de nabije omgeving lager liggen dan het huidige wegniveau zou kunnen overwogen worden het hoogstepeil van de nieuwe weg te laten variëren in functie van de aangelande gebouwen, m.a.w. plaatselijk lager dan het huidige wegniveau.

- Dit bezwaar wordt in de bestreden beslissing samengevat als volgt:

16. Verdwijnen van de gracht;

- En wordt in de bestreden beslissing beantwoord als volgt:

16. Er wordt een nieuwe regenwaterleiding (drainageleiding) voorzien tussen huis nr. 132 en de Wennel ter vervanging van de grachten. Het bezwaar wordt niet weerhouden;

- Uiteenzetting

Verzoeker herinnert zich maar al te goed de periode vóór 1983, zonder riolering, toen hij regelmatig bij regenval wateroverlast had in zijn voortuin wegens een door onderhoudsgebrek en door vervuiling onwerkzame gracht, die regelmatig overvol liep.

De gracht zelf buiten beschouwing gelaten is verzoekers' voortuin immers het laagst gelegen natuurlijk vlak langs de hoger gelegen 'dijken' Hasseltweg en Zodenstraat die de verdere natuurlijke afloop over het oorspronkelijke natuurlijke grondoppervlak verhinderen.

Het bezwaar van verzoeker betreft enkel het hemelwater dat op natuurlijke wijze over het grondoppervlak afloopt als bedoeld in art. 640 B.W., ofwel oppervlaktewater.

Het antwoord in de bestreden beslissing slaat echter op een drainageleiding, in de grond, die dus grondwater ontvangt ofwel water dat zich onder het bodemoppervlak bevindt.

Terwijl er grenzen zijn aan de snelheid waarmee oppervlaktewater op natuurlijke wijze in de bodem kan infiltreren en als grondwater de drainageleiding kan bereiken.

Het antwoord van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar is m.a.w. geen antwoord op het gestelde bezwaar: ingeval van afschaffing van de gracht zonder alternatieve opvang van het hemelwater dat op natuurlijke wijze van het erf van verzoeker afloopt vormt de weg een dijk waardoor de natuurlijke afloop in de zin van art. 640 B.W. verhinderd wordt.

Middel ontleend aan de schending van art. 640 B.W., aan de schending van artikel 11 §1 van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000, aan de schending van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen”.

Beoordeling

50. Artikel 640 van het Burgerlijk Wetboek luidt als volgt:

“Lager gelegen erven zijn jegens de hoger liggende gehouden het water te ontvangen dat daarvan buiten ’s mensen toedoen natuurlijk afloopt.

De eigenaar van het lager gelegen erf mag geen dijk opwerpen waardoor de afloop verhinderd wordt.

De eigenaar van het hoger gelegen erf mag niets doen waardoor de erfdienstbaarheid van het lager gelegen erf verzwaard wordt”.

Bouwvergunningen worden verleend onder voorbehoud van de betrokken burgerlijke rechten.

Krachtens artikel 144 van de Grondwet behoren geschillen over burgerlijke rechten bij uitsluiting tot de bevoegdheid van de rechtbanken.

De Raad van State is derhalve niet bevoegd om hierover uitspraak te doen.

51. De verzoeker klaagt zich over het gebrek aan antwoord op zijn bezwaar over het verdwijnen van de gracht voor zijn eigendom zonder alternatieve opvang van het regenwater.

Op deze grief antwoordde de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar in het bestreden besluit dat een nieuwe drainageleiding voorzien wordt ter vervanging van de grachten.

De verzoeker vindt deze weerlegging ontoereikend, maar beperkt zich in zijn verzoekschrift in wezen tot de stellingname dat er grenzen zijn aan de infiltratiecapaciteit van de bodem. In zijn memorie van wederantwoord bouwt de verzoeker zijn kritiek alsnog uit door onder meer te stellen dat “deze ondergrondse regenwaterleiding (...) zich namelijk onder de dijk (situeert) die de geplande wegaanleg vormt en (...) daarom niet doeltreffend bereikbaar (is) voor het water dat het erf van de verzoekende partij buiten ’s mensen toedoen ontvangt” en dat “de grondmassa tussen het maaiveld en de regenwaterleiding (...) eveneens een hinderpaal (is)”. Om de hiervoor (randnr. 45) uiteengezette redenen kunnen de elementen van kritiek uit de memorie van wederantwoord niet in aanmerking worden genomen.

Uit hetgeen in het verzoekschrift wordt aangevoerd blijkt niet dat in het bestreden besluit niet zou zijn aangegeven op grond van welke elementen en argumenten de relevante bezwaren werden verworpen.

52. In een brief van 20 september 2010 brengt de verzoeker nog stukken bij die, in zijn woorden, zijn tweede en zevende middel ondersteunen. Deze stukken betreffen klachten en procedurestukken van de verzoeker over de uitvoering van de werken, evenals antwoorden op de klachten vanwege de afdeling Wegen en Verkeer en de Inspectie Ruimtelijke Ordening. Daargelaten de vraag of hiermee geen nieuwe draagwijdte aan de middelen gegeven wordt, hebben deze stukken betrekking op de uitvoering van het bestreden besluit en niet op de wettigheid ervan. Ze zijn bijgevolg onontvankelijk.

53. Het zevende middel wordt verworpen.

BESLISSING

1. De Raad van State stelt de afstand vast in hoofde van de tweede verzoekende partij

2. De Raad van State verwerpt het beroep.

3. De verzoekende partijen worden verwezen in de kosten van de vordering tot schorsing, begroot op 350 euro, ieder voor de helft.

De eerste verzoekende partij wordt verwezen in kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op 175 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van vijftientwintig november 2010, door de Raad van State, Xe kamer, samengesteld uit:

	Roger Stevens,	kamervoorzitter,
	Johan Bovin,	staatsraad,
	Jan Clement,	staatsraad,
bijgestaan door	Astrid Truyens,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Astrid Truyens

Roger Stevens