RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

nr. 232.407 van 2 oktober 2015
in de zaak A. 212.083/X-15.769.

In zake : de NV BELGISCHE GRONDEN RESERVE
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Wim De Cuyper
kantoor houdend te 9100 Sint-Niklaas
Vijfstraten 57
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

de STAD DENDERMONDE
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Peter De Smedt en Wannes Thyssen
kantoor houdend te 9000 Gent
Kasteellaan 141
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 1 april 2014, strekt tot de nietigverklaring van het besluit van de gemeenteraad van de stad Dendermonde van 22 januari 2014 om “niet akkoord [te gaan] met de ontworpen rooilijn, het tracé en de wegopbouw van de infrastructuurwerken” naar aanleiding van de verkavelingsaanvraag van de verzoekende partij voor percelen gelegen aan de Oude Heirbaan te Dendermonde, kadastraal bekend onder afdeling 6, sectie B, nrs. 808/n2, 808/t2, 808/z, 809/n, 809/r en 810/k.

II. Verloop van de rechtspleging

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

Auditeur Joke Goris heeft een verslag opgesteld.

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

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 4 september 2015.

Staatsraad Jan Clement heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Pieter Henkens, die *loco* advocaat Wim De Cuyper verschijnt voor de verzoekende partij, en advocaat Sofie De Maesschalck, die *loco* advocaten Peter De Smedt en Wannes Thyssen verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Auditeur Joke Goris 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. Feiten

3. Op 29 mei 2013 dient de verzoekende partij bij het college van burgemeester en schepenen van de stad Dendermonde een verkavelingsaanvraag in voor de in randnummer 1 genoemde percelen.

De aanvraag voorziet in negen bouwloten, gelegen achter bestaande woonpercelen langs de Oude Heirbaan en de Oudegemse Baan. Ter ontsluiting is op het verkavelingsplan aan te leggen “openbare wegenis” ingetekend die uitgeeft op de Oude Heirbaan.

4.1. Het openbaar onderzoek betreffende de verkavelingsaanvraag vindt plaats van 12 juli 2013 tot 10 augustus 2013. Tijdens dit openbaar onderzoek worden tien bezwaarschriften ingediend.

4.2. Eén van de aangevoerde bezwaren is dat volgens het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan de verkavelingsaanvraag niet gelegen is in een gebied voor bijkomende woongelegenheden maar in een “open ruimte vinger”.

4.3. Er worden meerdere bezwaren ingediend over de op het verkavelingsplan voorziene “openbare wegenis”.

5. Bij besluit van 30 september 2013 weigert het college van burgemeester en schepenen van de stad Dendermonde de gevraagde verkavelingsvergunning. In dit besluit wordt het volgende overwogen:

> “[...]
> Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening
> [...]
> Overwegende dat voorliggend plan grotendeels in overeenstemming is met de opmerkingen en adviezen uit eerdere voorontwerpbesprekingen;
> Overwegende dat de adviesronde in hoofdzaak gunstig en voorwaardelijk gunstige adviezen heeft opgeleverd;
> Overwegende echter dat het openbaar onderzoek een gegrond bezwaarschrift heeft opgeleverd en noopt tot het weigeren van voorliggende aanvraag;
> Overwegende dat de motivatie voor deze conclusie luidt:
> ‘(...)
> De Herziening van het GRS Dendermonde bepaalt:
> ‘Er worden bijkomend ‘open ruimte verbindingen’ voorzien tussen de kernen van Appels-Schoonaarde en Oudegem-Mespelare, naast een ‘open ruimte vinger’ tussen Appels-Oudegem om het streven aan te geven dat een verdere verlinting van de bebouwing van de uitwaaierende woonlinten langsheen de gewestwegen tussen deze kernen vermeden wordt.
> Om bijkomende bebouwing te vermijden in zones waar dit ecologisch of landschappelijk niet aangewezen is, of om dichtslibbing van de open ruimte te vermijden ten voordele van de professionele landbouw zullen een aantal bouwvrije (agrarische) gebieden vastgelegd worden.’
> Voorliggende aanvraag omvat de invulling van een binnengebied gelegen binnen een gebied voor autonome ontwikkeling land- en tuinbouw en is bijgevolg in strijdigheid met de visie uit de herziening van het GRS.

De percelen sluiten daarenboven aan bij een zone waar dens bebouwde woonlinten (Oude Heirbaan) te vermijden zijn. Als verdichting van een woonlint niet wenselijk is kan deze visie ook worden doorgetrokken naar het achterliggende binnengebied.

Tot slot kan aangegeven worden dat de invulling van dit gebied morfologisch een uitbreiding van de kern in het buitengebied zou betekenen wat eveneens in strijd is met het GRS dat enkel verdichting in de kernen aanvaardbaar acht.

Bijgevolg wordt het argument gegrond bevonden.

(...)

Conclusie

De uitkomst van het openbaar onderzoek geeft aanleiding tot het weigeren van voorliggende aanvraag.

(...)'

Overwegende [dat] het college van burgemeester en schepenen in de zitting van 4 april 2011 reeds een principieel negatief standpunt inzake de ontwikkelbaarheid van het betreffende binnengebied heeft ingenomen;

Overwegende dat dit standpunt eveneens gebaseerd was op e[e]n strijdigheid met de bepalingen uit de Herziening van het GRS;

Overwegende dat voorliggende aanvraag vanuit een consequent en rechtlijnig beleid, in navolging van bovengenoemde principebeslissing dient te worden geweigerd;

Overwegende dat er, gelet op bovenvermelde beslissing van het college, bezwaren bestaan tegen de inwilliging van voorliggende aanvraag;

Overwegende dat om die reden beslist wordt om voorliggende aanvraag niet voor te leggen aan de gemeenteraad met het oog op het nemen van een beslissing in de zaak van de wegen."

6. Tegen dit weigeringsbesluit stelt de verzoekende partij op 8 november 2013 beroep in bij de deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen. De verzoekende partij vraagt onder meer om de gemeenteraad van de stad Dendermonde samen te roepen om een beslissing over de zaak van de wegenis te nemen.

7.1. Op 22 januari 2014 neemt de gemeenteraad van de stad Dendermonde het bestreden besluit.

7.2. In het bestreden besluit wordt vooreerst het volgende gesteld:

"Overwegende dat de aanvraag openbaar werd gemaakt van 12 juli 2013 tot 10 augustus 2013 volgens het hierboven vermeld besluit van de Vlaamse regering;

Overwegende dat binnen de vermelde termijn 10 schriftelijke bezwaren ingediend werden;

Overwegende dat [...] de bezwaren deels handelen over de nieuw aan te leggen infrastructuur. De bemerkingen aangaande de infrastructuur kunnen als volgt samengevat worden:

1. De wijzigingen die tov de eerder geweigerde aanvraag werden aangebracht aan het hemelwaterbuffersysteem zijn ontoereikend om wateroverlast in de verkaveling en de onmiddellijke omgeving te voorkomen. [...]

2. Wanneer de spoorweg op de N406 gesloten is strekt de rij van wachtende auto's zich uit tot voorbij de Oude Heirbaan. Dit maakt het onmogelijk om vanuit de Oude Heirbaan de N406 op te rijden in de richting Oudegem tot lange tijd nadat de overweg werd geopend waardoor ook in de Oude heirbaan wachtrijen ontstaan; Door het extra aandeel auto's van de geplande verkaveling zal dit probleem verder toenemen;

3. Door een beperkte zichtbaarheid ter hoogte van de aansluiting van de Oude Heirbaan met de N406 dienen auto's zich op het fietspad te begeven om de N406 op te rijden. Deze verkeersonveilige situatie zal zich frequenter manifesteren door de geplande verkaveling;

4. Door de geplande verkaveling zal de afslag van op de N406 naar de Oude Heirbaan frequenter gebruikt worden. Hierdoor zal de kans op kop-staart-ongevallen op de N406 verhogen;

5. De ontsluiting van de geplande verkaveling betekent voor een reclamant extra risico bij het achterwaarts verlaten van zijn oprit ter hoogte van de Oude Heirbaan;

6. De beperkte breedte van de Oude Heirbaan en van de geplande wegenis maakt dat eendelige en zeker tweedelige vrachtwagens moeilijkheden zullen ondervinden met draaibewegingen. Dit zal in het bijzonder tijdens de uitvoeringsfase het geval zijn en de verkeersveiligheid van trage weggebruikers in het gedrang brengen;

7. De aansluiting van de geplande fiets- en wandelweg met de Oude Heirbaan levert bij het uitrijden een onveilige situatie op voor de gebruikers. In de bocht van de Oude Heirbaan is de zichtbaarheid immers zeer beperkt;

8. De parkeerdruk die door de geplande verkaveling gegenereerd wordt, zal deels op de omgeving worden afgewimpeld en daar onveilige situaties creëren. Immers, de 2de parkeerplaats die op de private percelen wordt voorzien zal door de beperkte voortuindieptes in praktijk niet bruikbaar zijn. Het aantal parkeerplaatsen dat op het nieuwe openbaar domein wordt voorzien, zal ontoereikend zijn om deze ontbrekende 2de parkeerplaats te compenseren.

9. De impact op de hemelwaterhuishouding werd onvoldoende onderzocht. [...]

10. De ontsluiting van de geplande verkaveling zal bijkomende risico's creëren ifv de Oude Heirbaan;

11. De geplande verkaveling lijkt vanuit het oogpunt van brandveiligheid en toegankelijkheid voor hulpdiensten ontoereikend: er is slechts 1 toegang voor gemotoriseerd verkeer voorzien;

12. Er bestaat een anomalie tussen het verkavelingsplan en het wegen- en rioleringsplan voor wat betreft de wegbreedte van de nieuw aan te leggen weg.

Overwegende dat bovenstaande bezwaren als ongegrond kunnen beschouwd worden om volgende redenen:

1. In het kader van dit bezwaar kan enerzijds worden verwezen naar het gunstig advies van VMM - Afdeling Water d.d. 4 september 2012 [...]

Anderzijds kan ook worden verwezen naar het gunstig advies van de dienst wegen en waterlopen d.d. 25 september 2013; […]

Er kan tevens worden verwezen naar de positieve uitkomst van de watertoets.

2. In het kader van dit bezwaar kan worden verwezen naar het advies van de dienst mobiliteit van 21 februari 2013 (verleend in kader van de eerder geweigerde aanvraag refnr 2012/34V):

‘(...)

- er kan afgeslagen worden richting Dendermonde en verderop (bijvoorbeeld aan het tankstation) gekeerd worden richting Oudegem, zodat auto’s vanuit de Oude Heirbaan kunnen aansluiten bij de wachtrij op de N406 en de Oude Heirbaan vrij blijft;

- het aandeel extra auto’s die deze verkaveling met zich meebrengt is beperkt in aantal en zal nooit allemaal gelijktijdig de wijk verlaten als de spoorweg gesloten is. Dit effect is dan ook te verwaarlozen. (...)’

3. In het kader van dit bezwaar kan worden verwezen naar het advies van de dienst mobiliteit van 21 februari 2013 (verleend in kader van de eerder geweigerde aanvraag refnr 2012/34V):

‘(...)

- Het aandeel extra wagens is beperkt en het bijkomend risico is te verwaarlozen;

- De nieuwe fietsdoorsteek van de verkaveling naar de Oude Heirbaan stimuleert het gebruik van de fiets;

- Er zijn nieuwe verkeersspiegels geplaatst op het kruispunt van de Oude Heirbaan en de N406 waardoor het zichtbaarheidsprobleem ook voor een groot deel opgelost is.

(...)’.

4. In het kader van dit bezwaar kan worden verwezen naar het advies van de dienst mobiliteit van 21 februari 2013 (verleend in kader van de eerder geweigerde aanvraag refnr 2012/34V):

‘(...)

- Het aandeel bijkomende wagens is beperkt, dus ook het aantal bijkomende afslagbewegingen per dag zal bijzonder beperkt zijn;

- De nieuwe fietsdoorsteek stimuleert het gebruik van de fiets;

- Het aandeel kop-staartaanrijdingen op de N408 ter hoogte van de Oude Heirbaan de laatste 3 jaar bedraagt 0;

- De snelheid op de N406 is hier beperkt tot 50 km/u. Indien er voldoende afstand gehouden wordt, zoals voorzien in de verkeerswetgeving, is het risico op kop-staartaanrijdingen bijzonder klein, (...)’

5. In het kader van dit bezwaar kan worden verwezen naar het advies van de dienst mobiliteit van 21 februari 2013 (verleend in kader van de eerder geweigerde aanvraag refnr 2012/34V):

‘(...)

- Het aandeel extra wagens is beperkt en het bijkomend risico is te verwaarlozen;

(...)’

Daarenboven zijn de problemen die de reclamant ondervindt bij het achterwaarts verlaten van de oprit in hoofdzaak toe te schrijven aan de kenmerken van het perceel in kwestie en van de aanpalende percelen.

6. In het kader van dit bezwaar kan worden verwezen naar het advies van de dienst mobiliteit van 21 februari 2013 (verleend in kader van de eerder geweigerde aanvraag refnr 2012/34V):

‘(...)

- Door de beperkte wegbreedte zullen de wachtwagens niet snel kunnen rijden en zal ook inhalen of kruisen van vrachtwagens en fietsers amper mogelijk zijn. Een fietser zal dus steeds wachten als een vrachtwagen een manoeuvre uitvoert. Het effect op de verkeersveiligheid zal beperkt zijn, maar de ontsluiting van de werfzone zal wel aan belangrijk aandachtspunt zijn bij het toekennen van de toestemming voor de werken. De lokale politie houdt hier steeds rekening mee bij haar adviesverlening eens het dossier naar uitvoeringsfase gaat.

(...)’

7. In het kader van dit bezwaar kan worden verwezen naar het advies van de dienst mobiliteit van 21 februari 2013 (verleend in kader van de eerder geweigerde aanvraag refnr 2012/34V):

- fietsers zullen bij het uitrijden voorrang moeten verlenen aan hat verkeer op de Oude Heirbaan;

- fietsers die de verkaveling verlaten hebben een goed zicht op het verkeer op de Oude Heirbaan en kunnen vrijwel de hele bocht overzien;

- de breedte van de Oude Heirbaan, de huidige inrichting en de beperkte verkeersdrukte maken dat de Oude Heirbaan eventueel zou kunnen omgevormd worden tot een zone 30. Dit verhoogt de veiligheid;

- indien het nodig blijkt, kan er in een latere fase nog steeds een fietssluis voorzien worden ter hoogte van de aansluiting met de Oude Heirbaan, zoals de ontwerper dit aanvankelijk voorzien had.

(...)’

8. In het kader van dit bezwaar kan worden verwezen naar het advies van de dienst mobiliteit van 21 februari 2013 (verleend in kader van de eerder geweigerde aanvraag refnr 2012/34V):

‘(...)

- De voortuinstroken zijn 6 meter diep, waardoor er steeds een tweede wagen kan parkeren op eigen terrein

- daarnaast kan er door de ontwerper nog een aantal publieke parkeerplaatsen op openbaar domein voorzien worden binnen de verkaveling zelf. De overlast voor de omgeving zal daardoor overwegend beperkt zijn.

(...)’

9. Ref. bespreking bezwaar 1

10. In het kader van dit bezwaar kan worden verwezen naar het advies van de dienst mobiliteit van 21 februari 2013 (verleend in kader van de eerder geweigerde aanvraag refnr 2012/34V):

‘(...)

- het aandeel extra auto’s dat deze verkaveling met zich meebrengt is beperkt in aantal en zal nooit allemaal gelijktijdig de wijk verlaten als de spoorweg gesloten is. Dit effect is dan ook te verwaarlozen.

- Het aandeel extra wagens is beperkt en het bijkomend risico is te verwaarlozen;

(...)'

11. In het kader van dit bezwaar kan worden verwezen naar het advies van de dienst mobiliteit van 21 februari 2013 (verleend in kader van de eerder geweigerde aanvraag refnr 2012/34V):

'(...)

- Naast de verharde ontsluiting voor zwakke weggebruikers is er een voldoende brede strook voorzien in verharde grasdallen, zodat de hulpdiensten via deze route een tweede toegang tot de verkaveling hebben.

(...)'

Er kan tevens verwezen worden naar het voorwaardelijk gunstig advies van Brandweerzone Oost d.d. 25 juli 2013

[...]

12. De gemeenteraadsbeslissing in de zaak van de wegen wordt gebaseerd op het infrastructuurdossier waartoe ook het wegen- en rioleringsplan behoort. Het wegen- en rioleringsplan heeft voorrang op het verkavelingsplan gezien dit laatste geen deel uitmaakt van het infrastructuurdossier."

7.3. In het bestreden besluit wordt verder het volgende gesteld:

"Overwegende echter dat het openbaar onderzoek een bezwaar heeft opgeleverd in kader van de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening;

Overwegende dat dit bezwaar kan worden samengevat [...] als volgt:

'Voorliggende aanvraag is in strijd met de visie in de Herziening van het GRS Dendermonde.

De verkaveling ligt in een zgn. open ruimte vinger tussen Oudegem en Appels en in een open ruimte verbinding met de [D]endervallei als drager. In deze zone wordt gestreefd naar een maximale verweving van openruimte functies. Het betreffende gebied wordt in het GRS niet benoemd als een zone waar bijkomende woongelegenheden moeten worden gerealiseerd';

Overwegende dat de herziening van het GRS Dendermonde [het] volgende bepaalt:

'Er worden bijkomend 'open ruimte verbindingen' voorzien tussen de kernen van Appels-Schoonaarde en Oudegem-Mespelare, naast een 'open ruimte vinger' tussen Appels-Oudegem om het streven aan te geven dat een verdere verlinting van de bebouwing van de uitwaaierende woonlinten langsheen de gewestwegen tussen deze kernen vermeden wordt. Om bijkomende bebouwing te vermijden in zones waar dit ecologisch of landschappelijk niet aangewezen is, of om dichtslibbing van de open ruimte te mijden ten voordele van de professionele landbouw zullen een aantal bouwvrije (agrarische) gebieden vastgelegd worden';

Overwegende dat voorliggende aanvraag de aanleg van weginfrastructuur omvat gelegen binnen een gebied voor autonome ontwikkeling van land- en tuinbouw en bijgevolg in strijd is met de visie uit de herziening van het GRS Dendermonde;

Overwegende dat de percelen aansluiten bij een zone waar dens bebouwde woonlinten (Oude Heirbaan) te vermijden zijn. Als verdichting van een woonlint niet wenselijk is, kan deze visie ook doorgetrokken worden naar het achterliggende binnengebied;

Overwegende dat de aanleg van betreffende weginfrastructuur in het gebied een uitbreiding van de kern in het buitengebied zou betekenen wat eveneens in strijd is met de herziening van het GRS Dendermonde dat enkel verdichting in de kernen aanvaardbaar acht;

Overwegende dat daarom het hierboven vermeld bezwaar als gegrond kan worden bevonden;

Overwegende dat de uitkomst van het openbaar onderzoek bijgevolg aanleiding geeft tot het afkeuren van de voorgestelde weginfrastructuur in de voorliggende aanvraag;

Overwegende dat het college van burgemeester en schepenen in de zitting van 4 april 2011 reeds een principieel negatief standpunt inzake de ontwikkelbaarheid van het betreffende binnengebied heeft ingenomen;

Overwegende dat voorliggende aanvraag omwille van hoger vermelde redenen door het college van burgemeester en schepenen in zitting van 30 september 2013 werd geweigerd;

[...]

Art. 1

De Raad is niet akkoord met de ontworpen rooilijn, het tracé en de wegopbouw van de infrastructuurwerken op percelen gelegen te Oude Heirbaan - Afdeling 6, sectie B, nrs. 808/n2, 808/t2, 808/z, 809/n, 809/r en 810/k opgemaakt door studiebureau Grontmij, A. Gossetlaan 28A, 1702 Groot-Bijgaarden."

8. Gelet op de negatieve beslissing van de gemeenteraad met betrekking tot de zaak van de wegen, verwerpt de deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen bij besluit op 20 februari 2014 het beroep van de verzoekende partij en weigert zij de gevraagde verkavelingsvergunning.

De verzoekende partij stelt tegen het laatstgenoemde besluit vernietigingsberoep in bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen, waar de zaak hangende is.

IV. Onderzoek van het enig middel

Standpunt van de partijen

9. In het enig middel voert de verzoekende partij onder meer de schending aan van artikel 4.2.17, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke

Ordening (hierna: VCRO), van artikel 10 van het besluit van 5 mei 2000 ‘betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning, verkavelingsaanvragen en aanvragen tot verkavelingswijziging’ (hierna: het besluit van 5 mei 2000) en van de materiëlemotiveringsplicht.

De verzoekende partij zet onder meer uiteen dat, zoals uit de rechtspraak van de Raad van State blijkt, wanneer de gemeenteraad een beslissing neemt over de zaak van de wegen hij niet mag beslissen over de verkavelingsaanvraag zelf, maar enkel uitspraak mag doen over de wegenis die in de verkavelingsaanvraag is voorzien. Bijgevolg dienen de argumenten van de gemeenteraad betrokken te worden op de wegenis en niet op de verkavelingsaanvraag.

Volgens de verzoekende partij is de bestreden weigeringsbeslissing niet afdoende verantwoord, aangezien ze enkel en alleen gesteund is op een beweerde strijdigheid van de verkavelingsaanvraag met het herziene gemeentelijk ruimtelijk structuurplan in het kader van de goede ruimtelijke ordening en er geen weigeringsmotieven die betrekking hebben op de wegenis zijn aangehaald. De verzoekende partij besluit dat aldus de gemeenteraad bij het nemen van het bestreden besluit zijn bevoegdheid heeft overschreden.

10. Wat het aangehaalde middelonderdeel betreft stelt de verwerende partij dat zij er zich bewust van is dat het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, als beleidsdocument, geen grond kan vormen voor het weigeren van een vergunning. De verwerende partij wijst evenwel op artikel 4.3.1, § 2, 2°, VCRO dat het mogelijk maakt om bij vergunningsaanvragen rekening te houden met beleidsmatig gewenste ontwikkelingen. Anders dan de verzoekende partij voorhoudt, moet de verantwoording van het bestreden besluit dan ook worden gezien als een toets aan een beleidsmatig gewenste ontwikkeling, hetgeen uitdrukkelijk wordt voorzien in de regelgeving.

De verwerende partij stelt nog dat de wegenis wel degelijk op zichzelf werd beoordeeld. Deze beoordeling blijkt volgens haar duidelijk uit het bestreden besluit. Bovendien, zo voegt de verwerende partij er aan toe, verwondert het standpunt van de gemeenteraad niet, aangezien het college van burgemeester en schepenen reeds eerder oordeelde dat deze aanvraag niet aan de gemeenteraad hoefde voorgelegd te worden, gelet op zijn onvergunbaarheid.

Beoordeling

11. Het toentertijd geldende artikel 4.2.17, § 2, eerste lid, VCRO luidt als volgt:

> "Indien de verkavelingsaanvraag wegeniswerken omvat waaromtrent de gemeenteraad beslissingsbevoegdheid heeft, en het vergunningverlenende bestuursorgaan oordeelt dat de verkavelingsvergunning van zijnentwege kan worden verleend, dan neemt de gemeenteraad een beslissing over de zaak van de wegen, alvorens het vergunningverlenende bestuursorgaan een beslissing neemt over de verkavelingsaanvraag."

Het toentertijd geldende artikel 10 van het besluit van 5 mei 2000 luidt als volgt:

> "Indien het om een verkavelingsaanvraag gaat, die voorziet in de aanleg van nieuwe verkeerswegen, de tracéwijziging, verbreding of opheffing van bestaande gemeentelijke verkeerswegen, zoals bedoeld in artikel 4.2.17, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, dan neemt de gemeenteraad een gemotiveerd besluit over de zaak der wegen. De gemeenteraad neemt hierbij kennis van de ingediende bezwaren en opmerkingen."

De materiëlemotiveringsplicht houdt in dat het bestreden besluit moet worden gedragen door rechtens verantwoorde motieven die kunnen blijken, hetzij uit de beslissing zelf, hetzij uit de stukken van het dossier.

12.1. Het komt het vergunningverlenende bestuursorgaan, zijnde in eerste administratieve aanleg het college van burgemeester en schepenen, toe om de overeenstemming van een verkavelingsaanvraag met een goede ruimtelijke ordening te beoordelen.

12.2. Uit de hiervoor geciteerde bepaling van de VCRO volgt dat de gemeenteraad niet kan beslissen over de verkavelingsaanvraag. Het gemeenteraadsbesluit kan enkel uitspraak doen over de zaak van de wegen, waaronder het bepalen van het tracé van de wegen, alsook de uitrusting ervan wordt verstaan, zodat de in dat besluit opgegeven motieven daarop betrekking moeten hebben en niet op de verkavelingsaanvraag.

13. Uit de gegevens van de zaak blijkt dat er tijdens het openbaar onderzoek meerdere bezwaren werden ingediend in verband met de zaak van de wegen. Daarnaast werd er ook een bezwaar ingediend in verband met de overeenstemming van de verkavelingsaanvraag met een goede ruimtelijke ordening (randnr. 4.2).

14. Op 30 september 2013 heeft het college van burgemeester en schepenen de verkavelingsvergunning geweigerd op grond van het motief dat het laatstgenoemde met een goede ruimtelijke ordening verband houdende bezwaar gegrond was.

15. In het bestreden besluit worden alle met de zaak van de wegen verband houdende bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek werden ingediend, gemotiveerd verworpen (randnr. 7.2).

Het bestreden weigeringsbesluit is, net zoals de weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen (randnr. 14) uitsluitend gemotiveerd door de gegrondheid van het meergenoemde – met de woorden van het bestreden besluit zelf – “in kader van de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening” ingediende bezwaar.

Daargelaten het bestaan van de door de verwerende partij voorgehouden mogelijkheid om rekening te houden met “beleidsmatig gewenste ontwikkelingen”, moet hoe dan ook worden vastgesteld dat de gemeenteraad zijn bevoegdheid heeft overschreden door de bestreden weigering uitsluitend te

steunen op een motief waarvan niet blijkt dat het verband houdt met de zaak van de wegen.

16. Het enig middel is in de aangegeven mate gegrond.

BESLISSING

1. De Raad van State vernietigt het besluit van de gemeenteraad van de stad Dendermonde van 22 januari 2014 om "niet akkoord [te gaan] met de ontworpen rooilijn, het tracé en de wegopbouw van de infrastructuurwerken" naar aanleiding van de verkavelingsaanvraag van de nv Belgische Gronden Reserve voor percelen gelegen aan de Oude Heirbaan te Dendermonde, kadastraal bekend onder afdeling 6, sectie B, nrs. 808/n2, 808/t2, 808/z, 809/n, 809/r en 810/k.

2. De verwerende partij wordt verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op een rolrecht van 200 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van twee oktober 2015, door de Raad van State, Xe kamer, samengesteld uit:

Johan Lust,	kamervoorzitter,
Pierre Lefranc,	staatsraad,
Jan Clement,	staatsraad,

bijgestaan door

Astrid Truyens,	griffier.

De griffier **De voorzitter**

Astrid Truyens **Johan Lust**