

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

VOORZITTER VAN DE VIIe KAMER

A R R E S T

**nr. 239.416 van 17 oktober 2017
in de zaak A. 222.509/VII-40.030.**

In zake : 1. Toon DENAYER
 2. Willy DEWAELE
 3. Anneleen VANDEN BOER
 4. Joost DECLERCQ
 5. Bart VAN WIERINGEN
 6. Martine MARCHAL
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaat Philippe Declercq
 kantoor houdend te 3320 Hoegaarden
 Gemeenteplein 25
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

het VLAAMSE GEWEST
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Jan Bergé
kantoor houdend te 3000 Leuven
Naamsestraat 165
bij wie woonplaats wordt gekozen

Tussenkomende partij :
de NV E. DE KOCK
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Peter Flamey
kantoor houdend te 2018 Antwerpen
Jan Van Rijswijcklaan 16
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van de vordering

1. De vordering, ingesteld op 26 juni 2017, strekt tot de schorsing van de tenuitvoerlegging van het besluit van de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw van 8 mei 2017 waarbij de beroepen ingesteld tegen de

beslissing van de deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant van 19 november 2009, houdende het verlenen van de milieuvergunning aan de NV E. De Kock voor het verder uitbaten en veranderen van een zandgroeve, gelegen aan de Ganzemanstraat te Neerijse, gedeeltelijk gegrond worden verklaard en de beroepen beslissing wordt gewijzigd.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een nota ingediend.

Eerste auditeur Ronny Vercruyssen heeft een verslag opgesteld.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 5 oktober 2017.

Kamervoorzitter Eric Brewaeys heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Philippe Declercq, die verschijnt voor de verzoekende partijen, advocaat Jan Bergé, die verschijnt voor de verwerende partij, en advocaten Peter Flamey en Evi Mees, die verschijnen voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur Ronny Vercruyssen 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. Tussenkoms

3. Met een op 13 juli 2017 ter post aangetekend verzoekschrift vraagt de NV E. De Kock om in het geding te mogen tussenkomen.

Er is grond om dat verzoek in te willigen.

IV. Feiten

4.1. De huidige bestreden beslissing is genomen na arrest nr. 236.696 van 8 december 2016. Voor de uiteenzetting van de feiten die aan deze beslissing ten grondslag liggen, kan grotendeels worden verwezen naar wat in dit arrest werd vermeld:

“Sedert de vernietiging van de beslissing van 7 mei 2014, bij arrest nummer 231.137 van 7 mei 2015, waarin werd vastgesteld dat de verwerende noch de tussenkommende partij voortzetting van de procedure hadden gevraagd na het schorsingsarrest van 23 oktober 2014, werden volgende adviezen verstrekt:

- afdeling Land en Bodembescherming, Ondergrond, Natuurlijke Rijkdommen van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie (9 juni 2015): gunstig;

- afdeling Gebieden en Projecten van het departement Ruimte Vlaanderen (11 juni 2015): voorwaardelijk gunstig;

- de Openbare Vlaamse afvalstoffenmaatschappij (19 juni 2015): voorwaardelijk gunstig;

- dienst Grondwaterbeheer van de afdeling Operationeel Waterbeheer van de Vlaamse Milieumaatschappij (29 juni 2015): voorwaardelijk gunstig;

- afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het departement Mobiliteit en openbare Werken (subadviezen op 29 juni 2015 en 15 juli 2015);

- afdeling Ecologisch Toezicht van de Vlaamse Milieumaatschappij (2 juli 2015): voorwaardelijk gunstig;

- afdeling Milieuvergunningen van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie (2 juli 2015 en 29 juli 2015): ongunstig advies.

Nadat de aanvrager nog tweemaal werd gehoord door de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie werd op 4 augustus 2015 door deze instantie een voorwaardelijk gunstig advies verstrekt”.

4.2. Vervolgens werd op 15 oktober 2015 de gevraagde vergunning onder gewijzigde vorm verleend. Tegen deze beslissing werd een beroep ingesteld

dat heeft geleid tot de vernietiging ervan op basis van het volgende gegrond bevonden middel:

“Uit de motiveringswet volgt dat de overheid in de akte de juridische en feitelijke overwegingen moet vermelden die aan de beslissing ten grondslag liggen, en dit op een afdoende wijze; het afdoende karakter van de motivering betekent dat de motivering pertinent moet zijn, dit wil zeggen dat ze duidelijk met de beslissing te maken moet hebben, en dat ze draagkrachtig moet zijn, dit wil zeggen dat de aangehaalde redenen moeten volstaan om de beslissing te dragen.

Het zorgvuldigheidsbeginsel vereist dat het bestuur bij de feitenvinding slechts na een behoorlijk onderzoek van de zaak en met kennis van alle relevante gegevens een beslissing vermag te nemen, wat inhoudt dat het bestuur bij de besluitvorming met de meest recente en accurate gegevens rekening houdt.

Een schending van het redelijkheidsbeginsel als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur veronderstelt dat de overheid bij het nemen van haar beslissing kennelijk onredelijk heeft gehandeld, met andere woorden dat zij op evidente wijze een onjuist gebruik van haar beleidsvrijheid heeft gemaakt.

Uit de eerder gewezen arresten met betrekking tot de in het geding zijnde milieuvergunningsaanvraag, blijkt dat de milieuvergunningverlening voor de inrichting van de tussenkomende partij problematisch is op het vlak van de verkeersafhandeling in de omgeving. Dit wordt duidelijk verwoord in de motivering van de reeds tussengekomen arresten, waarin wordt gewezen op het huidige karakter van de ontsluitingswegen en op het feit dat pas vanaf 2018 sprake zou kunnen zijn van een verbetering van de toestand van het bestaande wegennet rondom de inrichting. Opdat aldus op een afdoende gemotiveerde wijze kan worden overgegaan tot het toekennen van een milieuvergunning voor de betrokken inrichting zal moeten blijken dat enerzijds de bestaande toestand van de ontsluitingswegen is verbeterd, en anderzijds dat de te verwachten vrachtwagenbewegingen van de inrichting geen hinder veroorzaken die de draagkracht van dit wegennet te boven gaat.

Uit de voorgaande arresten is gebleken, en ook thans blijkt nog steeds, dat nooit op afdoende wijze is aangetoond dat het wegennet waarvan sprake, extra vrachtverkeer aankan. Uit de huidige bestreden beslissing is evenmin af te leiden dat dit nu het geval is. Er wordt weliswaar stilgestaan bij de verkeerstoeestand, doch hieruit kan niet worden afgeleid dat het wegennet, rekening houdend met de reële toestand, niet reeds het verzadigingspunt heeft bereikt, indien het dit al niet heeft overschreden. Er wordt niet verduidelijkt waarin de huidige toestand van het wegennet verschilt van deze die in de voorgaande arresten werd in overweging genomen. Nergens is sprake van maatregelen op het vlak van de verkeersdoorstroming in Neerijse, wat nochtans een knelpunt is, zoals is gebleken in voorgaande procedures.

Verzoeker verwijst naar de negatieve adviezen die werden verstrekt naar aanleiding van de herneming van de procedure na de voorgaande vernietiging. Het valt te dezen op dat het departement Leefmilieu, Natuur en Energie, afdeling Milieuvergunningen, duidelijk te kennen geeft dat, luidens zijn eerste advies, een doorgedreven mobiliteitsonderzoek had moeten plaatsvinden voordat de

aanvraag werd ingediend en er niet kan worden geconcludeerd dat het risico op mobiliteitshinder tot een aanvaardbaar niveau kan worden beperkt. Naar aanleiding van de indiening van het MOBER werd een aanvullend advies gegeven, dat zo mogelijk nog negatiever was ten aanzien van de vergunningverlening. Enerzijds wordt erop gewezen dat dit MOBER niet het voorwerp heeft uitgemaakt van een goedkeuring door de dienst Milieueffectrapportering en anderzijds werd dit MOBER niet onderworpen aan een openbaar onderzoek. Met verwijzing naar de arresten nrs. 230.747 en 213.339 van de Raad van State wordt dan ook een bijkomend negatief advies gegeven. In de bestreden beslissing wordt expliciet opgenomen dat voor het MOBER geen ‘fiat’ werd gegeven door de dienst Milieueffectrapportering en dat het een officieus initiatief van de exploitanten is ‘om er uit te geraken’. Het MOBER zou echter nog steeds de conclusies van het MER bevestigen. In de bestreden beslissing wordt voorts aangegeven dat de huidige en feitelijke toestand van de ontsluitingswegen niet ideaal is wat betreft de verkeersveilige inrichting, dat de wijziging van de verkeersleefbaarheid als niet significant wordt beoordeeld en dat dit niet betekent dat de feitelijke verkeersleefbaarheid op de ontsluitingswegen ideaal is. Het MOBER besluit hoedanook dat geen negatieve effecten te verwachten zijn door de exploitatie van de zandgroeve. De herinrichting van de N253 zal evenwel alleen maar positieve effecten hebben. Besloten wordt dat de verkeersbewegingen van de zandgroeve geen ontoelaatbare belasting van de omgeving zullen vormen en de verkeershinder tot een aanvaardbaar niveau wordt beperkt.

Met betrekking tot de gehanteerde cijfers inzake ontginning en de bijbehorende vrachtwagentransporten doen zich eveneens inconsequenties voor bij de gebruikte cijfers, zoals verzoeker aantoonde in het verzoekschrift. Aldus kan niet worden ingezien op welke wijze de huidige reële verkeerstoestand leefbaarder is geworden in vergelijking met de situatie die aanleiding heeft gegeven tot de voorgaande arresten. Het standpunt van verzoeker dat het gezag van gewijsde van deze arresten hierdoor werd geschonden kan worden bijgetreden. Dit geldt tevens voor de geschonden geachte algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Daarnaast dient eveneens te worden gewezen op arrest nr. 234.863 van 26 mei 2016 dat de Raad van State heeft gevelde in het verzoek tot schorsing dat door andere omwonenden tegen dezelfde bestreden beslissing werd ingesteld. Hierin werd een vergelijkbaar middel als volgt beoordeeld:

‘11. In het arrest van de Raad van State nr. 228.882 van 23 oktober 2014, wordt geoordeeld dat uit de gemaakte overwegingen blijkt dat de verkeerssituatie nog zeker tot 2018 problematisch lijkt te zijn en dat op deze basis het verlenen van een milieuvergunning op het eerste gezicht niet in redelijkheid verantwoord is. Na dit arrest dat de schorsing van de bestreden beslissing beval, werd geen voortzetting van de procedure gevraagd door de verwerende of tussenkommende partij. Deze gerechtelijke beslissing heeft dus een definitief karakter.

Uit dit arrest blijkt duidelijk dat de verlening van de milieuvergunning voor de inrichting van de tussenkommende partij problematisch is op het vlak van de verkeerssituatie in de omgeving. Met name wordt gewezen op het huidige karakter van de ontsluitingswegen, als op het feit dat pas vanaf het jaar 2018

sprake zou kunnen zijn van een verbetering van de toestand van het bestaande wegennet rondom de inrichting. Opdat aldus op een afdoende gemotiveerde wijze kan worden overgegaan tot het nemen van een beslissing houdende milieuvergunning voor de betrokken inrichting zal moeten blijken dat enerzijds de bestaande toestand van de ontsluitingswegen is verbeterd, en dat anderzijds de te verwachten vrachtwagenbewegingen van de inrichting geen hinder veroorzaken die de draagkracht van dit wegennet te boven gaat.

De Raad van State was van oordeel dat niet op afdoende wijze werd aangetoond dat het wegennet waarvan sprake, extra vrachtverkeer aankan. Uit de thans bestreden beslissing is evenmin af te leiden dat dit nu wel het geval is. Er wordt weliswaar stilgestaan bij de verkeersstoestand, doch hieruit kan niet worden afgeleid dat het wegennet, rekening houdend met de reële toestand, niet reeds het verzadigingspunt heeft bereikt, indien het dit al niet heeft overschreden. Er wordt niet verduidelijkt waarin de huidige toestand van het wegennet verschilt van deze die in de voorgaande arresten in overweging werd genomen. Nergens is sprake van maatregelen op het vlak van de verkeersdoorstroming in Neerijse, wat nochtans een knelpunt is, zoals is gebleken in voorgaande procedures.

De verzoekers verwijzen naar de geformuleerde negatieve adviezen die werden verstrekt naar aanleiding van de herneming van de procedure na de voorgaande vernietiging. Het departement Leefmilieu, Natuur en Energie, afdeling Milieuvergunningen, geeft duidelijk te kennen dat, luidens haar eerste advies, een doorgedreven mobiliteitsonderzoek had moeten plaatsvinden voordat de aanvraag werd ingediend en dat er niet kan worden geconcludeerd dat het risico op mobiliteitshinder tot een aanvaardbaar niveau kan worden beperkt. Naar aanleiding van de indiening van het MOBER, waarvan sprake in de bestreden beslissing, werd een aanvullend advies gegeven, dat nog kritischer was ten aanzien van de vergunningverlening. Enerzijds wordt erop gewezen dat dit MOBER niet het voorwerp heeft uitgemaakt van een goedkeuring door de dienst MER en anderzijds werd dit MOBER niet onderworpen aan een openbaar onderzoek. Met verwijzing naar de arresten nrs. 230.747 en 213.339 van de Raad van State wordt dan ook een bijkomend negatief advies gegeven. In de bestreden beslissing wordt expliciet opgenomen dat het MOBER niet werd gefiatteerd door de dienst MER en dat het een officieus initiatief van de exploitanten is 'om er uit te geraken'. Het MOBER zou echter nog steeds de conclusies van het MER bevestigen. In de bestreden beslissing kan voorts worden gelezen dat de huidige en feitelijke toestand van de ontsluitingswegen niet ideaal is wat betreft de verkeersveilige inrichting, dat de wijziging van de verkeersleefbaarheid als niet significant wordt beoordeeld en dat dit niet betekent dat de feitelijke verkeersleefbaarheid op de ontsluitingswegen ideaal is. Het MOBER besluit dat geen negatieve effecten te verwachten zijn door de exploitatie van de zandgroeve. De herinrichting van de N253 zal alleen maar positieve effecten hebben. Besloten wordt dat de verkeersbewegingen van de zandgroeve geen ontoelaatbare belasting van de omgeving zullen vormen en de verkeershinder tot een aanvaardbaar niveau wordt beperkt.

Aldus kan niet worden ingezien op welke wijze de huidige reële verkeersstoestand leefbaarder is geworden in vergelijking met de situatie die aanleiding heeft gegeven tot de voorgaande arresten. Het standpunt van de

verzoekers, dat het gezag van gewijsde van deze arresten hierdoor werd geschonden dient te worden bijgetreden. Dit geldt tevens voor de geschonden geachte algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De uitgebreide, zelfs oeverloze, maar niet pertinente motivering waarmee de verwerende partij in haar besluit de verkeersproblematiek onder het zand tracht te verbergen, kan daaraan niet verhelpen.

Het eerste middel is ernstig’.

Het eerste middel is gegrond”.

4.3. Na de nietigverklaring wordt de bestuurlijke procedure nog maar eens hernomen en de volgende adviezen worden ingewonnen:

- de afdeling Land en Bodembescherming, Ondergrond, Natuurlijke Rijkdommen van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie (9 januari 2017): gunstig advies;
- de Openbare Afvalstoffenmaatschappij (16 januari 2017): voorwaardelijk gunstig advies;
- de afdeling Gebieden en Projecten van het departement Ruimte Vlaanderen (18 januari 2017): voorwaardelijk gunstig advies;
- de dienst Grondwater en Lokaal Waterbeheer van de afdeling Operationeel Waterbeheer van de Vlaamse Milieumaatschappij (24 januari 2017): voorwaardelijk gunstig advies;
- de afdeling Ecologisch Toezicht van de Vlaamse Milieumaatschappij (27 januari 2017): voorwaardelijk gunstig advies;
- de afdeling Milieuvergunningen van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie (16 februari 2017): ongunstig advies;
- de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het departement Mobiliteit en Openbare Werken (20 februari 2017): subadvies.

4.4. De tussenkomen partij wordt op 21 februari 2017 gehoord door de GMVC, die op dezelfde dag een voorwaardelijk gunstig advies geeft.

4.5. Op 8 mei 2017 wordt opnieuw uitspraak gedaan over de ingestelde beroepen. Hierbij wordt opnieuw een overvloedige motivering gegeven omtrent de mobiliteit:

“Overwegende dat de exploitant op 7 juli 2015 een mobiliteitseffectenrapport (MOBER) aanleverde; dat het MOBER, met datum 7 juli 2015, werd opgesteld door een erkend MER-deskundige in de discipline mens, deeldomein mobiliteit; dat in het MOBER wordt gesteld dat deze een aanvulling op en actualisatie van de mobiliteitseffectbeoordeling betreft die gebeurd is in de discipline mens - mobiliteit in het MER; dat uit de rechtspraak van de Raad van State blijkt dat dergelijke bijkomende stukken toelaatbaar zijn en dat noch het Milieuvergunningsdecreet noch het VLAREM zich daar tegen verzetten, ook niet wanneer het gaat om bijkomende informatie na afloop van het openbaar onderzoek; dat er geoordeeld wordt dat deze MOBER geen aanpassing van de milieuvergunningsaanvraag inhoudt en alleen de analyse en de conclusies van het MER dat in openbaar onderzoek is geweest, bevestigt; dat er dan ook geen sprake is van een schending van het openbaar onderzoek;

Overwegende dat een eventuele ontsluiting via de Ganzemanstraat sterk negatief is vanuit het oogpunt van geluidshinder; dat de betonplaten wegbedekking ervoor zal zorgen dat zwaar verkeer duidelijke trillingen zal veroorzaken in de huizen van de Ganzemanstraat; dat bovendien deze straat is gecategoriseerd als woonerf, wat betekent dat deze straat erkend wordt als woonzone waar opgelet moet worden voor spelende kinderen en er maximum 20 km/u mag gereden worden; dat fiets- noch voetpaden aanwezig zijn en dat alleen bewoners deze weg gebruiken waardoor deze straat zeer verkeersluw is; dat het gebruiken van de Ganzemanstraat dus niet alleen geluidshinder zal veroorzaken, maar bovendien ook een gevaarlijke situatie zal creëren; dat de bijzondere voorwaarde in het besluit van de deputatie die stelt dat voor inkomend vrachtverkeer dat via de N253 uit de richting van Brussel komt, wordt aanbevolen om gebruik te maken van de Ganzemanstraat, dus niet kan bijgetreden worden en geschrapt moet worden; dat in het MOBER wordt gesteld dat de ontsluiting voor vrachtverkeer van de zandgroeve naar de N253 lokaal alleen via de Kleine Puystraat (onverhard) en de Langestraat gebeurt, waarmee de Ganzemanstraat te allen tijde wordt vermeden; dat de Langestraat gecategoriseerd is als lokale ontsluitingsweg (lokale weg type II), terwijl de Ganzemanstraat slechts een woonstraat is (lokale weg type III); dat bijgevolg de ontsluiting via de Langestraat te verkiezen is;

Overwegende dat in het bestreden besluit als bijzondere voorwaarde werd opgelegd dat de exploitant in overleg met de gemeenten Huldenberg en Bertem een vervoersplan moet opstellen met het oog op een verdere verfijning en optimalisatie van de transportroutes in functie van de herkomst en bestemming; dat de N253 een secundaire weg type 3 is, wat deze weg de belangrijkste weg in Huldenberg maakt, en dus de meest geschikte route vormt; dat er daarom geen reden is om nog verder een vervoersplan uit te werken, zodat het aangewezen is om deze bijzondere voorwaarde te schrappen;

Overwegende dat de gemeente Huldenberg wordt doorkruist door de gewestweg N253 tussen Leuven en Overijse; dat de ontsluiting van de aangevraagde inrichting naar het hoger wegennet gebeurt via deze gewestweg; dat deze gewestweg is ingedeeld als secundaire weg 3; dat deze weg bestaat uit twee maal één rijvak met gemengd verkeer; dat in het MER wordt gesteld dat deze weg niet goed is uitgerust als ontsluitingsweg voor de gemeente; dat tussen de E40 en de E411 vijf woonkernen worden doorkruist; dat er, op enkele lokale

uitzonderingen na, geen voetgangers- of fietsvoorzieningen aanwezig zijn langs de N253 in de dorpskern van Neerijse waardoor zwakke weggebruikers er zich moeten mengen met het gemotoriseerd verkeer;

Overwegende dat de N253 een wegbreedte heeft van 6 tot 7 m en het tracé bochtig verloopt, met steile hellingen; dat in het bijzonder ten westen van de aansluiting met de Langestraat zich een subjectief gevaarlijke S-bocht bevindt vanwege de korte bochten en beperkte zichtbaarheid; dat ter hoogte van het kruispunt Langestraat - N253 de woning op de noordoostelijke hoek het zicht op het verkeer op de N253 komende uit de richting van Leuven bemoeilijkt; dat het hellend terrein en het groenscherm aan de andere kant het zicht bemoeilijken op het verkeer komende uit de richting van Overijse; dat de hinder echter beperkt blijft aangezien de Langestraat aansluit in de buitenbocht van de N253;

Overwegende dat in het MER met betrekking tot het aspect ‘Mens-Verkeer’ wordt geconcludeerd dat het effect van het vrachtwagenverkeer licht negatief is; dat dit volgens het MER uitsluitend te wijten is aan de scores van het aspect ‘Verkeersveiligheid’; dat voor de andere aspecten (verkeersbelasting, verkeersleefbaarheid en doorstroming van openbaar vervoer) de verschillen met en zonder de exploitatie niet significant zijn; dat op het vlak van verkeersintensiteit in het MER wordt opgemerkt dat de inrichting van de weg niet voldoet aan de gewenste inrichting van een secundaire weg type 3; dat op het vlak van verkeersleefbaarheid wordt gesteld dat de wijziging van de verkeersleefbaarheid ter plaatse niet significant is maar dat daarmee niet gezegd is dat de leefbaarheid anno 2009 goed te noemen is;

Overwegende dat de Raad van State in arrest nr. 236.696 van 8 december 2016 heeft geoordeeld dat een milieuvergunning pas kan worden verleend als enerzijds blijkt dat de bestaande toestand van de ontsluitingswegen is verbeterd en anderzijds de te verwachten vrachtwagenbewegingen van de inrichting geen hinder veroorzaken die de draagkracht van dit wegennet te boven gaat;

Overwegende dat het departement Mobiliteit en Openbare Werken op 20 februari 2017 een subadvies heeft gegeven; dat in dit subadvies de beschikbare telgegevens worden besproken;

Overwegende dat er ter hoogte van de Langestraat in het MER niet werd geteld maar louter een inschatting is gemaakt van het aantal verwachte voertuigen per dag; dat in het MOBER van 2015 in de Langestraat tellingen werden uitgevoerd bij de grens met Bertem en bij de N253 in mei/juni 2015; dat ter hoogte van de grens met Bertem er gemiddeld 2.545 voertuigen per werkdag (beide richtingen) werden geteld en ter hoogte van de N253 gemiddeld 2.646 voertuigen per werkdag (in beide richtingen); dat inhoudelijk de uitgevoerde tellingen aan de grens met Bertem overeenkomen met de tellingen uitgevoerd door de gemeente Huldenberg in december 2012 nabij dezelfde locatie;

Overwegende dat in het MER en het MOBER de volgende tellingen worden aangehaald op de N253:

Tellocatie	Datum	Bron	resultaat
Langerodestraat, grens met Bertem	2002	MER	5.000 voertuigen per werkdag in beide richtingen
Langerodestraat, grens met Bertem	2006	MER	5.148 voertuigen per werkdag in beide

			richtingen
Dorpsstraat ten noord-oosten van de Langestraat	mei/ juni 2015	MOBER	5.612 voertuigen per werkdag in beide richtingen (2,3% zwaar vrachtverkeer)
Loonbeekstraat ten zuid-westen van de Langestraat	mei/ juni 2015	MOBER	6.990 voertuigen per werkdag in beide richtingen (2,8% zwaar vrachtverkeer)

dat verkeersintensiteiten voortdurend wijzigen en gevoelig zijn aan een heel aantal lange- en kortetermijnfactoren; dat hoewel de details van de beschikbare telgegevens sinds 2002 tot nu logischerwijze verschillen vertonen, de tellingen langs de N253 in de buurt van de zandgroeve wijzen op een grootteorde van circa 5.000 en 7.000 voertuigen per dag (in beide richtingen); dat op basis van bovenstaande telgegevens kan gesteld worden dat er geen grote vertekeningen aantoonbaar zijn in de telgegevens van de nv De Kock en bijgevolg als betrouwbaar kunnen worden bevonden;

Overwegende dat de gemeten aantallen voertuigen in grootteorde overeenkomen met de intensiteiten van andere rustige secundaire wegen of goed gebruikte lokale verbindingswegen; dat de verkeersintensiteiten op de N253 als secundaire weg bijgevolg niet buitengewoon zijn; dat de gemeten verkeersintensiteiten geen structureel probleem op het vlak van verkeersdoorstroming met zich meebrengen en duidelijk onder het niveau liggen van waarop verkeerscongestie kan worden verwacht;

Overwegende dat in het MER in verband met de verkeersleefbaarheid wordt gerekend met 600 personenwagenequivalent per uur per richting; dat deze capaciteit ruim onder de verkeershoeveelheid ligt die de N253 verkeerstechnisch zou kunnen verwerken; dat deze waarden een soort maximale verkeersintensiteit aangeven die op basis van leefbaarheid aanvaardbaar is; dat het volgens het subadvies van het departement Mobiliteit en Openbare Werken van 20 februari 2017 zeer moeilijk is om de verkeersleefbaarheid in richtcijfers uit te drukken; dat de in het MER gebruikte cijfers niet hoog zijn en in lijn liggen met andere MER's; dat deze uurwaarden in werkelijkheid niet worden gehaald;

Overwegende dat het aandeel vrachtverkeer op de N253 volgens de telgegevens van de nv De Kock rond de 8% ligt (eendelig en tweedelig vrachtverkeer samen); dat voor tweedelig vrachtverkeer het aandeel op werkdagen tussen 2 en 3% van het totale verkeer op de N253 ligt; dat deze tellingen zijn uitgevoerd op een moment dat de zandgroeve in exploitatie was; dat slechts een deel van dit percentage vrachtverkeer wordt gegenereerd door de nv De Kock; dat volgens het subadvies van het departement Mobiliteit en Openbare Werken van 20 februari 2017 dit aandeel zwaar verkeer niet abnormaal is voor een secundaire weg; dat algemeen gesproken voor secundaire wegen een aandeel van 5 tot 10% voor medium en zwaar verkeer samen als vrij normaal wordt bevonden; dat pas vanaf 10% men kan spreken van een aanzienlijk aandeel zwaar verkeer;

Overwegende dat in het MER wordt gesteld dat er anno 2008 circa 93 vrachtwagenbewegingen per werkdag plaatsvonden; dat er in het MER een

stijging werd verwacht tot circa 117 in 2018; dat echter in het MOBER tijdens een reële exploitatieperiode er gemiddeld 94 vrachtwagenbewegingen per werkdag werden geteld; dat in het MOBER het mobiliteitsprofiel in de periode van april 2014 tot maart 2015 van de zandgroeve in kaart werd gebracht op basis van het aantal in- en uitrijdende geladen vrachtwagens; dat er gemiddeld 94 vrachtwagenbewegingen per werkdag zijn, of 47 vrachtwagenbewegingen naar de site toe en 47 vrachtwagenbewegingen van de site weg; dat er vier werkdagen per jaar zijn waarop meer dan 200 vrachtwagenbewegingen hebben plaatsgevonden; dat het 90-ste percentiel zich op 138 vrachtwagenbewegingen per werkdag bevindt; dat er dus slechts 20 dagen per jaar meer dan 138 vrachtwagenbewegingen per werkdag waren; dat voor de gemiddelde aantallen vrachtwagenbewegingen van en naar de zandgroeve het ochtendspitsuur van 7 u tot 8 u maatgevend is; dat tijdens de piekdagen de verkeersstromen zich meer gelijkmatig over de dag verdelen; dat er op basis van de totale verkeersintensiteiten (5.000 tot 7.000 per dag) kan gesteld worden dat het aandeel van de nv De Kock aan het totale verkeer 1 tot 2% bedraagt of circa 12,5% van het totale zware verkeer; dat de overige 87,5 % vrachtwagens op de N253 niet gerelateerd zijn aan de zandgroeve; dat bijgevolg kan gesteld worden dat de vrachtwagens van de nv De Kock slechts een beperkt deel van het totale verkeer langs de N253 uitmaken; dat er dagelijks langs deze weg eveneens circa 98 bussen van De Lijn rijden; dat dit aantoont dat de verkeersleefbaarheidsproblematiek op de N253 verschillende oorzaken heeft; dat bijgevolg niet kan gesteld worden dat het vrachtverkeer van de nv De Kock de verkeersleefbaarheidsproblemen veroorzaakt en/of verergert; dat uit bovenstaande beoordeling blijkt dat het aandeel van de nv De Kock in deze problematiek niet allesbepalend is en niet buitensporig is; dat bijgevolg de verkeersbewegingen die zullen voortvloeien uit de exploitatie van de zandgroeve, geen ontoelaatbare belasting van de omgeving zullen vormen en de verkeershinder tot een aanvaardbaar niveau beperkt wordt;

Overwegende dat in de voorgaande ministeriële besluiten als bijzondere voorwaarde werd opgelegd dat maximaal 132.000 m³ zand per jaar mocht ontgonnen worden; dat door het opleggen van deze bovengrens als bijzondere voorwaarde de impact van het vrachtverkeer maximaal gespreid werd over de beoogde vergunningstermijn; dat in het MOBER wordt gesteld dat de zandgroeve momenteel op 60% van de opgelegde capaciteit van 132.000 m³ per jaar werkt; dat om de mobiliteitseffecten van een exploitatie van 100% van deze maximaal toelaatbare capaciteit te ramen een sensitiviteitstoets werd uitgevoerd in het MOBER; dat hiervoor het aantal vrachtwagenbewegingen van de nv De Kock met 67% werd vermeerderd om vervolgens de mobiliteitseffecten opnieuw te berekenen; dat in het MOBER geconcludeerd wordt dat ook bij de maximaal toegelaten exploitatie geen matige, laat staan aanzienlijke negatieve effecten zijn ten gevolge van de exploitatie van de zandgroeve;

Overwegende echter dat de mobiliteit bepaald wordt door de totale hoeveelheid aan- en afgevoerde producten; dat de opvulling ongeveer gelijklopend zal gebeuren met de ontginning; dat het derhalve aangewezen is om een beperking op te leggen voor de totale hoeveelheid aan- en afgevoerde producten; dat het bovendien aangewezen is om dit in ton uit te drukken omdat alle transporten via de weegbrug geregistreerd worden; dat dit het aantal

vrachtwagenbewegingen zal beperken zodat de verkeersleefbaarheid bijkomend gegarandeerd wordt; dat op basis van de gegevens over drie jaar normale exploitatie er gemiddeld 243.000 ton per jaar (afgevoerd zand en betonproducten en aangevoerde grond) werd aan- en afgevoerd; dat het opleggen van een maximum hoeveelheid per jaar op basis van deze hoeveelheid niet absoluut kan gebeuren, gelet op mogelijke schommelingen in de economische conjunctuur over de lange periode van de exploitatie; dat het derhalve aangewezen is om een beperking op te leggen op de gemiddelde totale hoeveelheid aan- en afgevoerde producten met een mogelijke afwijking van maximaal 20% om de schommelingen in de economische activiteit op te vangen; dat een gemiddelde hoeveelheid van 220.000 ton per jaar als billijk kan beschouwd worden; dat dit als bijzondere voorwaarde wordt opgelegd;

Overwegende dat in het MOBER wordt gewezen op de vernieuwing van het wegdek van de Langestraat, vanaf de grens met Leefdaal tot aan de aansluiting met de N253, sinds de opmaak van het MER; dat de vernieuwing van de asfaltlaag volgens het MOBER een gunstig effect heeft op de trillingen en het geluid van zwaar wegverkeer;

Overwegende dat in het MOBER eveneens wordt gewezen op de vernieuwing van de N253 in Huldenberg en Bertem; dat meer bepaald het wegdek werd vernieuwd vanaf de kruising met Schonenberg tot aan de kruising met Ormendaal; dat de wegbedekking er verder plaatselijk werd verbreed en waar mogelijk voetpaden werden voorzien; dat het wegdek van de N253 in Overijse werd vernieuwd en de fietspaden, trottoirs, parkeerstroken en aansluitingen van gemeentewegen en privé-inritten heraangelegd werden; dat in het MOBER gesteld wordt dat de verbreding van de wegbedding de veiligheid bij kruisend verkeer of bij inhaalmanoeuvres van fietsen of bromfietsen ten goede komt; dat door de vernieuwing van de asfaltverharding het wegprofiel minder tonrond ligt, waardoor de vrachtwagens en bussen minder naar de zijkant overhellen; dat door de nieuwe asfaltlaag het wegdek in betere staat is, hetgeen een gunstige invloed heeft op de trillingen en het geluid van het zwaar verkeer;

Overwegende dat de exploitant tijdens de hoorzitting van 21 februari 2017 een proces-verbaal van vaststelling door een gerechtsdeurwaarder neerlegt; dat in dit document wordt opgesomd dat op de volgende cruciale punten het wegennet recent is aangepast in het kader van een vlotte verkeersdoorstroming:

- in de Dorpsstraat is in de bocht tegenover huisnummer 91 een woning afgebroken;
- op de hoek van de Loonbeekstraat en de Ganzemanstraat is een woning afgebroken;
- in de Loonbeekstraat, tegenover de woning met huisnummer 86, is een gedeelte van een woning afgebroken;
- in de Loonbeekstraat ten opzichte van huisnummer 50 is een woning afgebroken;
- op de Sint-Jansbergsteenweg is op de hoek tegenover de kerk van Loonbeek een woning afgebroken;
- op de Sint-Jansbergsteenweg zijn links en rechts van huisnummer 40A woningen afgebroken;

- in de Sint-Jansbergsteenweg zijn een stuk van een gebouw en een volledig gebouw op het kruispunt met de Kleinebroekstraat en een drietal woningen in de bocht tegenover huisnummer 231 afgebroken;
- op de Sint-Jansbergsteenweg is in de bocht ter hoogte van de hoek met de Heidestraat een woning afgebroken;
- op de Sint-Jansbergsteenweg zijn ter hoogte van de S-vormige bocht ter hoogte van de Korbeekse Kerkstraat verschillende woningen afgebroken;
- op de Sint-Jansbergsteenweg is ter hoogte van huisnummer 144 een woning afgebroken;
- op de hoek van de Kapelbergstraat en de Eygenstraat is een woning afgebroken;
- aan de Langerodestraat zijn een gebouw tegenover huisnummer 28, een schuur rechts van huisnummer 29 en een boerderij ter hoogte van huisnummer 21 afgebroken;

dat door het afbreken van deze woningen langs de weg de verkeersveiligheid op cruciale punten duidelijk is verbeterd omdat het overzicht op de weg en het verkeer op deze punten werd verbeterd; dat daarnaast op diverse plaatsen de belijning is aangepast en zebrapaden werden voorzien; dat ook rekening houdende met de aanpassingen van de weg die in het verleden zijn uitgevoerd, kan gesteld worden dat de toestand van de weg in belangrijke mate is verbeterd;

Overwegende dat de zandgroeve momenteel niet in exploitatie is; dat op vraag van de nv De Kock een nieuwe verkeerstelling werd uitgevoerd op exact dezelfde telpunten als in 2015; dat de tellingen plaatsvonden van 8 maart 2017 tot en met 30 maart 2017 en werden uitgevoerd door hetzelfde studie bureau en volgens dezelfde methodiek; dat de volledige mobiliteitseffectbeoordeling opnieuw uitgevoerd werd ten opzichte van de meest recente verkeerstelling (referentietoestand 2017); dat daarbij hetzelfde toekomstig mobiliteitsprofiel van de nv De Kock werd gehanteerd als in het MOBER van 2015; dat het rapport bijgevolg een aanvulling is op het MOBER 2015 waarbij de referentietoestand werd geactualiseerd op basis van zeer recente verkeerstellingen; dat de volledige verkeerstelling is gebeurd onder toezicht van gerechtsdeurwaarder Patrick Hendrix; dat daarbij onder dossiernummer D168791 twee processen-verbaal van vaststelling werden opgemaakt, namelijk op 8 maart 2017 met betrekking tot de aanvang van de verkeerstelling en op 30 maart 2017 met betrekking tot de beëindiging van de verkeerstelling;

Overwegende dat algemeen kan worden geconcludeerd dat de mobiliteitseffectbeoordeling uit het MOBER 2015 ook ten opzichte van de referentietoestand 2017 tot dezelfde conclusies leidt; dat ook uit de actualisatie 2017 blijkt dat de exploitatie van de nv De Kock geen significante effecten zal hebben, ook wanneer ze op 100% van de toegestane volumes draait; dat met betrekking tot verkeersveiligheid en de doorstroming van openbaar vervoer er bij een gemiddelde exploitatie eveneens geen significante effecten te verwachten zijn; dat bij een maximale exploitatie conform de door de deputatie verleende milieuvergunning er voor deze beide effectgroepen een score -1 werd toegekend; dat de impact van de nv De Kock bijgevolg zeer beperkt blijft;

Overwegende dat, gelet op de bovenstaande overwegingen met betrekking tot de draagkracht van de weg in functie van de te verwachten

vrachtwagenbewegingen en met betrekking tot de verbeterde toestand van de weg, kan gesteld worden dat de impact van het vrachtverkeer afkomstig van de zandgroeve De Kock op de mobiliteit en verkeersveiligheid tot een aanvaardbaar niveau wordt beperkt;

Overwegende dat het opleggen van een maximumsnelheid voor vrachtwagens in de bebouwde kernen om de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid te verhogen tot de bevoegdheid van het bestuur behoort; dat de exploitant echter bereid is om het respecteren van een maximumsnelheid van 30 km/h in de bebouwde kernen aan zijn personeel op te leggen; dat de exploitant bereid is om dit eveneens in een charter met de chauffeurs van de niet-bedrijfseigen vrachtwagens op te nemen; dat dit als bijzondere voorwaarde wordt opgelegd;

Overwegende dat het belangrijk is om een open communicatie te voeren met de bewoners van de omliggende woningen; dat dit bevorderd wordt door het opzetten van een overlegcommissie onder voorzitterschap van de gemeente met een afvaardiging van de buurtbewoners, het bedrijf en de afdeling Handhaving, die minstens jaarlijks bijeenkomt; dat dit als bijzondere voorwaarde wordt opgelegd”.

4.6. Tegen de huidige bestreden beslissing werd reeds een beroep tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid ingediend door Peter Singulé, dat door de Raad van State werd verworpen bij arrest nr. 238.375 van 31 mei 2017.

V. Ontvankelijkheid van het beroep

Standpunt van de verwerende partij

5. In haar nota voert de verwerende partij een belangsexceptie aan in hoofde van de verzoekende partijen. Met name wijst zij erop dat de tweede, derde, vierde en zesde verzoekende partij voordien de milieuvergunning van de tussenkomende partij nooit hebben bestreden.

Beoordeling

6. Uit de rechtspraak waarnaar de verwerende partij verwijst voor het staven van haar exceptie, kan niet worden afgeleid dat een verzoekende partij bij een beroep voor de Raad van State dient aan te tonen dat zij van meet af aan zich heeft verzet tegen een beslissing die zij met het bedoelde beroep aanvecht. Uit de

opgegeven adressen van de verzoekende partijen blijkt dat de vijfde en zesde verzoekende partij langsheen de N253 wonen en de overige vier verzoekende partijen in de Langestraat, die luidens de bijzondere vergunningsvoorwaarden de basisontsluiting vormt voor het vrachtvervoer van en naar de site van de tussenkomende partij. Gelet op de situering van de woonplaatsen van de verzoekende partijen dient ervan uitgegaan te worden dat deze partijen de nodige hinder zullen ondervinden van de exploitatie van de vergunde inrichting.

VI. Voorwaarden van de vordering tot schorsing

7. Luidens artikel 17, § 1, tweede lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, kan slechts tot de schorsing van de tenuitvoerlegging van het bestreden besluit worden besloten onder de dubbele voorwaarde dat de zaak te spoedeisend is voor een behandeling ervan in een beroep tot nietigverklaring én dat minstens één ernstig middel wordt aangevoerd dat de nietigverklaring van het besluit *prima facie* kan verantwoorden.

VII. Ernstig middel

Standpunten van de partijen

8. In een eerste middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van het gezag van gewijsde van de eerdere arresten die door de Raad van State werden gewezen, alsmede de schending van artikel 17, 1^e lid, van het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning, van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen, van artikel 30, § 1, 4^o, van het besluit van de Vlaamse regering van 6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning, alsmede van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, met name het motiveringsbeginsel, het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel, doordat de bestreden beslissing een milieuvergunning verleent op grond van de bewering dat de ontsluitingswegen verkeersveiliger gemaakt werden, terwijl

zwakke weggebruikers zich onder andere in de kern van Neerijse momenteel nog altijd moeten mengen met het gemotoriseerd verkeer en de bestreden beslissing louter verwijst naar diverse ongunstige adviezen die eveneens wijzen op deze omstandigheid, zonder te motiveren waarom deze adviezen inhoudelijk niet moeten worden gevolgd, en de bestreden beslissing besluit dat de toename van verkeershinder ingevolge de zandgroeve niet aanzienlijk is doch daarentegen tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijft mede gelet op de zogenaamde beperking tot 220.000 ton, terwijl uit de cijfers van het dossier het tegendeel blijkt, zodat ten onrechte wordt besloten dat de draagkracht van de ontsluitingswegen niet wordt overschreden.

In een eerste onderdeel, betreffende de verkeersonveiligheid op de ontsluitingswegen, wijzen de verzoekende partijen op de eerder gewezen arresten, waaruit dient te worden afgeleid dat milieuverlening voor de beoogde inrichting problematisch is op de verkeersafhandeling in de omgeving. Opdat op een afdoende gemotiveerde wijze kan worden overgegaan tot het toekennen van een milieuvergunning voor de betrokken inrichting zal onder andere moeten blijken dat de bestaande verkeersonveilige toestand van de ontsluitingswegen is verbeterd. Deze onveilige toestand zal naar de toekomst toe worden aangepakt. Het afbreken van huizen is de eerste fase in het totaalproject dat moet leiden tot de aanleg van een afzonderlijk voet- en fietspad. De onteigening van de voortuinen is de tweede fase. De feitelijke aanleg van een apart, gescheiden voet- en fietspad is de derde fase. De loutere afbraak van woningen langsheen de N253 zorgt aldus niet voor een verkeersveiligere toestand voor de zwakke weggebruikers. Het is te kort door de bocht te stellen dat de gedeeltelijke realisatie van deze eerste maatregel van aard zou zijn om te verhelpen aan het cruciale probleem dat zwakke weggebruikers zich met het gemotoriseerd (zwaar) vervoer moeten mengen op éénzelfde smal, slingerend rijvak. Het is daarentegen de aanleg van afgescheiden voet- en fietspaden die zal zorgen voor een cruciale verbetering van de verkeersleefbaarheid, in die zin dat zwakke weggebruikers zich vanaf dan niet langer op het rijvak van het gemotoriseerde wegverkeer zullen moeten begeven. De verkeersonveilige toestand waarnaar in de eerdere arresten wordt verwezen

bestaat aldus nog steeds. Deze vaststelling wordt bevestigd, rechtstreeks en onrechtstreeks in de adviezen die voor het nemen van de bestreden beslissing werden ingewonnen. Het is onbegrijpelijk dat de verwerende partij in de bestreden beslissing enerzijds laat verstaan te beseffen dat de lokale ontsluitingswegen onveilig zijn (smal, bochtig tracé, nu weer stijgend dan weer dalend, met huizen op amper 30 cm van de weg), om anderzijds toch voor de vijfde keer een milieuvergunning af te leveren voor een project dat deze lokale ontsluitingswegen bijkomend belast met zwaar vrachtverkeer van en naar de groeve. Door de milieuvergunning toch te verlenen, negeert de bestreden beslissing andermaal de feitelijke kenmerken in het dossier, en miskent de verwerende partij andermaal het gezag van gewijsde van de voorgaande arresten.

9. In de nota stelt de verwerende partij het volgende ter weerlegging van het eerste onderdeel:

“17. Uit het gezag van gewijsde van een vernietigingsarrest volgt dat de vernietigde beslissing in de regel geacht wordt nooit te hebben bestaan, zodat de partijen door de vernietiging van de beslissing terug in de toestand worden geplaatst van voor de vernietigde beslissing. (Cass. 6 februari 2009, AR.C.08.0296N).

Het gezag van gewijsde dat aan een vernietigingsarrest verbonden is, wordt bepaald door het dictum van het arrest en de daarmee onlosmakelijk verbonden motieven. Die motieven bepalen de beoordelingsruimte waarover het bestuur nog beschikt na de vernietiging. (R.v.S. 06 oktober 2014, nr.228.658)

Het beperkte onderdeel van het vernietigingsarrest nr. 237.214 dat de verzoekende partijen aanhalen onder randnummer 61 van hun verzoekschrift wordt door uw Raad vermeld bij de beoordeling van de uiterst dringende noodzakelijkheid. Dit onderdeel is geen leidend motief over de gegrondheid van het ontwikkelde middel.

De vastgestelde onwettigheden verhinderen niet dat de vergunningverlenende overheid de procedure herneemt. De overheid moet de procedure hernemen en een nieuw oordeel vellen op basis van de correcte feitelijke gegevens.

Verzoekende partijen lijken te willen bewijzen dat de door hen geciteerde motieven onlosmakelijk verbonden zijn met het dictum van de vorige arresten. Dit klopt uiteraard niet.

De arresten van uw Raad van 22 november 2012, 23 oktober 2014 en 8 december 2016 kunnen niet in die zin gelezen worden dat ze de vergunningverlenende overheid verbieden om een milieuvergunning af te leveren voor deze exploitatie - of een andere exploitatie in dezelfde regio - tot

het jaar 2018 of concreter, tot na de uitvoering van alle aanpassingswerken aan de N253.

De voorgaande arresten worden correct gelezen door de verwerende partij. Inzake het arrest van 8 december 2016 stelt de bestreden beslissing:

‘Overwegende dat arrest nr. 236.696 van de Raad van State van 8 december 2016 houdende vernietiging van het ministerieel besluit AMV/00071490/1040 van 15 oktober 2015 voornamelijk is gebaseerd op volgende punten:

- in de bestreden beslissing wordt niet gemotiveerd waarom diverse ongunstige adviezen niet moeten worden gevolgd; uit de motiveringswet volgt dat de overheid in de akte de juridische en feitelijke overwegingen moet vermelden die aan de beslissing ten grondslag liggen, en dit op een afdoende wijze, het afdoende karakter van de motivering betekent dat de motivering pertinent moet zijn, dit wil zeggen dat ze duidelijk met de beslissing te maken moet hebben, en dat ze draagkrachtig moet zijn, dit wil zeggen dat de aangehaalde redenen moeten volstaan om de beslissing te dragen.

- uit de eerder gewezen arresten met betrekking tot deze milieuvergunningsaanvraag blijkt dat de milieuvergunningverlening voor de inrichting van de tussenkomende partij problematisch is op het vlak van de verkeersafhandeling in de omgeving; in deze arresten wordt gewezen op het huidige karakter van de ontsluitingswegen en op het feit dat pas vanaf 2018 sprake zou kunnen zijn van een verbetering van de toestand van het bestaande wegennet rondom de inrichting; er is niet op afdoende wijze aangetoond dat het wegennet verschilt van deze die in de voorgaande arresten werd in overweging genomen; nergens is sprake van maatregelen op vlak van de verkeersdoorstroming in Neerijse, wat nochtans een knelpunt is, zoals is gebleken in voorgaande procedures;

- met betrekking tot de gehanteerde cijfers inzake ontginning en de bijhorende vrachtwagentransporten doen zich eveneens inconsequenties voor bij de gebruikte cijfers; aldus kan niet worden ingezien op welke wijze de huidige reële verkeersstoestand leefbaarder is geworden in vergelijking met de situatie die aanleiding heeft gegeven tot de voorgaande arresten;

- opdat aldus op een afdoende gemotiveerde wijze kan worden overgegaan tot het toekennen van een milieuvergunning voor de betrokken inrichting zal moeten blijken dat enerzijds de bestaande toestand van de ontsluitingswegen is verbeterd en anderzijds dat de te verwachten vrachtwagenbewegingen van de inrichting geen hinder veroorzaken die de draagkracht van dit wegennet te boven gaat;’

Verzoekende partijen trachten te bewijzen dat uw Raad in de voorgaande arresten expliciet standpunt ingenomen heeft over het feit dat er geen vergunning mocht verleend worden tot in het jaar 2018. Dit kan niet anders dan een foute interpretatie (van de voorgaande arresten) zijn gezien uw Raad niet in de plaats van de vergunningverlenende overheden treedt. Uw Raad kan enkel onderzoeken of de op dat ogenblik bestreden beslissing behept is met nietigheden of in strijd is met geldende rechtsregels, zonder hierbij uitspraak te doen over toekomstige overheidsbeslissingen

Het arrest van 22 november 2012 met nr. 221.463 stelt bovendien letterlijk:

‘Het behoort tot de discretionaire bevoegdheid van het vergunningverlenende bestuur om uit te maken of de overmatige verkeershinder in het concrete geval een voldoende reden is om de vergunning te weigeren.’

Verwerende partij respecteert de voorgaande arresten van uw Raad. Ze komt hieraan tegemoet in de bestreden beslissing. Ze verwijst expliciet naar de arresten, maakt er een correcte samenvatting van, net zoals van de bezwaren van de beroepsindieners. Daarnaast brengt ze alle adviezen in rekening, samen met het mobiliteitseffectenrapport uit het MER, en het door de vergunningsaanvrager aangeleverde MOBER.

18. De verwerende partij kon wel degelijk correct besluiten dat de bestaande toestand van de ontsluitingswegen verbeterd en niet problematisch is.

Langs de N253 werden meerdere woningen afgebroken, hetgeen de zichtbaarheid verbeterde. De wegbedekking werd vernieuwd waardoor het voorbijrijdend verkeer minder geluid veroorzaakt. Op bepaalde plaatsen werd de weg verbreed en werden fietspaden, trottoirs en parkeerstroken aangelegd.

De bestreden beslissing stelt hierover [...]:

‘Overwegende dat in het MOBER eveneens wordt gewezen op de vernieuwing van de N253 in Huldenberg en Bertem; dat meer bepaald het wegdek werd vernieuwd vanaf de kruising met Schonenberg tot aan de kruising met Ormendaal; dat de wegbedekking er verder plaatselijk werd verbreed en waar mogelijk voetpaden werden voorzien; dat het wegdek van de N253 in Overijse werd vernieuwd en de fietspaden, trottoirs, parkeerstroken en aansluitingen van gemeentewegen en privé-inritten heraangelegd werden; dat in het MOBER gesteld wordt dat de verbreding van de wegbedekking de veiligheid bij kruisend verkeer of bij inhaalmanoeuvres van fietsen of bromfietsen ten goede komt; dat door de vernieuwing van de asfaltlaag het wegdek in betere staat is, hetgeen een gunstige invloed heeft op de trillingen en het geluid van het zwaar verkeer;

Overwegende dat de exploitant tijdens de hoorzitting van 21 februari 2017 een proces-verbaal van vaststellingen door een gerechtsdeurwaarder neerlegt; dat in dit document wordt opgesomd dat op de volgende cruciale punten het wegennet recent is aangepast in het kader van een vlotte verkeersdoorstroming:

- in de Dorpsstraat is in de bocht tegenover huisnummer 91 een woning afgebroken;
- op de hoek van de Loonbeekstraat en de Ganzemanstraat is een woning afgebroken;
- in de Loonbeekstraat tegenover de woning met huisnummer 96, is een gedeelte van een woning afgebroken;
- in de Loonbeekstraat ten opzichte van huisnummer 50 is een woning afgebroken;
- op de Sint-Jansbergsteenweg zijn links en rechts van huisnummer 40A woningen afgebroken;
- in de Sint-Jansbergsteenweg zijn een stuk van een gebouw en een volledig gebouw op het kruispunt met de Kleinebroekstraat en een drietal woningen in de bocht tegenover huisnummer 231 afgebroken;
- op de Sint-Jansbergsteenweg zijn een stuk van een gebouw en een volledig gebouw op het kruispunt met de Kleinebroekstraat een drietal woningen in de bocht tegenover huisnummer 231 afgebroken;

- op de Sint-Jansbergsteenweg zijn ter hoogte van de S-vormige bocht ter hoogte van de Korbeekse Kerkstraat verschillende woningen afgebroken;
- op de Sint-Jansbergsteenweg is ter hoogte van huisnummer 144 een woning afgebroken;
- op de hoek van de Kapelbergstraat en de Eygenstraat is een woning afgebroken;
- aan de Langerodestraat zijn een gebouw tegenover huisnummer 28, een schuur rechts van huisnummer 29 en een boerderij ter hoogte van huisnummer 21 afgebroken;

Dat door het afbreken van deze woningen langs de weg de verkeersveiligheid op cruciale punten duidelijk is verbeterd omdat het overzicht op de weg en het verkeer op deze punten werd verbeterd; dat daarnaast op diverse plaatsen de belijning is aangepast en zebrapaden werden voorzien; dat ook rekening houdende met de aanpassingen van de weg die in het verleden zijn uitgevoerd, kan gesteld worden dat de toestand van de weg in belangrijke mate is verbeterd;'

Uit de bestreden beslissing blijkt dus wel degelijk dat de voorafbestaande verkeersonveilige toestand is verbeterd. Bijgevolg kan men besluiten dat op een afdoende gemotiveerde wijze werd overgegaan tot het toekennen van de milieuvergunning.

De verzoekende partijen menen dat de gedane aanpassingen het verkeersleefbaarheidsprobleem niet ten gronde zullen oplossen.

Vooreerst wordt benadrukt dat er vooral sprake is van een subjectief verkeersonveiligheidsgevoel. De objectieve situatie op de N253 is/was niet gevaarlijker dan op een andere secundaire weg.

Bovendien werden er toch essentiële veiligheidsbevorderende wijzigingen doorgevoerd. De impact op de veiligheid van de zwakke weggebruiker is evident. De aanwezigheid van zebrapaden zal de weggebruikers aanzetten om hun snelheid aan te passen. Door de afbraak van verschillende gezichtsbelemmerende gebouwen kunnen de weggebruikers beter overzicht krijgen over de rijbaan. Een en ander schept ruimte voor de fietsers en voetgangers.

De redenering van de verzoekende partijen kan niet gevolgd worden.

Van een schending van het redelijkheidsbeginsel kan slechts sprake zijn wanneer een beslissing gesteund is op motieven die op zich in feite juist en in rechte relevant of dienstig zijn, maar er een kennelijke wanverhouding bestaat tussen die motieven en de inhoud van de beslissing. Er bestaat in casu geen kennelijke wanverhouding tussen de motieven, die gebaseerd zijn op rechtens relevante gegevens, en de beslissing welke op grond ervan genomen is. Het redelijkheidsbeginsel is bijgevolg niet geschonden.

Bovendien respecteert de verwerende partij de voorgaande arresten van uw Raad. Het gezag van gewijsde van de voorgaande arresten van uw Raad is bijgevolg niet geschonden.

De formele motiveringsplicht werd evenmin geschonden. De verzoekende partijen kennen de motieven waarop de bestreden beslissing steunt, nu ze in staat zijn om over tientallen bladzijden middelen te ontwikkelen.

Het zorgvuldigheidsbeginsel houdt in dat het bestuur zijn beslissing op zorgvuldige wijze moet voorbereiden. Dit impliceert dat de beslissing dient te

steunen op werkelijk bestaande en concrete feiten die met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld. De zorgvuldigheid verplicht de overheid onder meer om zorgvuldig te werk te gaan bij de voorbereiding van de beslissing en ervoor te zorgen dat de feitelijke en juridische aspecten van het dossier deugdelijk onderzocht worden, zodat de overheid met kennis van zaken kan beslissen.

Het bestuur is, in acht genomen de gegevens van het dossier, op deugdelijke gronden tot het bestreden besluit kunnen komen en heeft bij de uitoefening van zijn discretionaire beoordelingsbevoegdheid geen kennelijk onredelijke beslissing genomen. Het bestreden besluit geeft aan waarom de beroepen tegen het besluit van de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant van 19 november 2009 gedeeltelijk gegrond worden verklaard.

Het bestreden besluit is afdoende gemotiveerd en op zorgvuldige wijze tot stand gekomen. De beoordeling komt in het licht van de gekende gegevens niet als kennelijk onjuist of kennelijk onredelijk voor. De materiële motiveringsplicht, het zorgvuldigheids- en het redelijkheidsbeginsel werden bijgevolg niet geschonden.

Het eerste onderdeel van het eerste middel is niet ernstig”.

10. In haar verzoekschrift laat de tussenkomende partij ter weerlegging van het eerste onderdeel gelden dat de redenering van de verzoekende partijen niet kan worden gevolgd, aangezien zij aannemen dat de verwerende partij ingevolge de voorgaande arresten nog slechts over een gebonden bevoegdheid zou beschikken om de milieuvergunning in beroep te weigeren. Het betreft evenwel slechts een schorsingsarrest met een beperkt en tijdelijk gezag van gewijsde. De verwerende partij diende over te gaan tot een heroverweging op basis van actuele gegevens, waarbij de gegevens die golden ten tijde van de beoordeling van het verzoek tot schorsing in 2014 niet noodzakelijkerwijze gelijk zijn. Op basis van dergelijke analyse kwam de verwerende partij tot de conclusie dat kon worden overgegaan tot de verlening van de gevraagde milieuvergunning. Het MOBER dat werd ingediend, heeft een aantal relevante elementen aan het licht gebracht. Dit heeft geleid tot een gunstig advies van het departement Mobiliteit en Openbare werken op 15 juli 2015, waarop de bestreden beslissing zich heeft gebaseerd in haar motivering. Deze beoordeling respecteert weldegelijk het gezag van gewijsde van de eerdere arresten. Het komt immers niet aan de rechter toe op voorhand een aantal vaststaande feiten op te nemen in de rechterlijke uitspraak, die dan bepalend zijn voor de beslissing die het bestuur achteraf moet nemen, waardoor de “gouvernement des juges” niet ver meer af is. De correcte interpretatie van het

gezag van gewijsde komt er in casu op neer dat rekening dient te worden gehouden met de motieven die aanleiding gaven tot de nietigverklaring van de beslissing van 5 april 2012. Bovendien geven de verzoekende partijen slechts een partiële weergave van de overwegingen uit de arresten in het kader van de schending van het gezag van gewijsde. Uit het arrest nr. 236.696 kan evenwel worden afgeleid dat er op elk ogenblik een wijziging in de toestand van de ontsluitingswegen kan optreden. Zij leiden ten onrechte af dat over het gehele traject voet- en fietspaden zouden moeten worden aangelegd. De verkeerssituatie dient echter te worden bekeken in een ruimere context met diverse bepalende factoren. Een wijziging in één van die factoren kan de verkeersproblematiek op dusdanig gunstige wijze beïnvloeden dat een nieuwe vergunning kan worden afgeleverd. In casu werden woningen afgebroken, de belijning van de weg aangepast en bijkomende zebrapaden voorzien. De toestand van de ontsluitingswegen is dus verbeterd. Tevens kan geen overmatige hinder van de vrachtwagenbewegingen worden verwacht. De tussenkomen partij heeft zich ook neergelegd bij de bijkomende bijzondere vergunningsvoorwaarden die werden opgelegd. Uit de actualisering van het MOBER blijkt bovendien dat bij een normale capaciteit van de inrichting er geen enkel significant negatief mobiliteitseffect kan worden verwacht. Er is dan ook sprake van cruciale verbeteringen op het vlak van de verkeersveiligheid door de genomen maatregelen langsheen de N253. Dit wordt overigens niet ontkend door de verzoekende partijen. Voorts stelt de tussenkomen partij dat de verzoekende partijen ten onrechte op twee adviezen wijzen die niet zouden worden weerlegd. Dit zijn evenwel geen bindende adviezen. Uit de motivering van de bestreden beslissing blijkt echter dat deze op afdoende wijze werden weerlegd. Het is niet de taak van de Raad van State om een oordeel te vellen over de concrete maatregelen die effectief werden genomen voor de verbetering en de beveiliging van het wegennet, dat komt enkel toe aan de beheerder van het wegennet. De Raad kan enkel nagaan of er ondertussen sprake is van wijzigingen in de toestand van de ontsluitingswegen en of deze wijzigingen van aard zijn geweest om de hinder uitgaande van de exploitatie van de groeve binnen redelijke grenzen te houden, precies zoals de Raad het heeft overwogen in het vernietigingsarrest. Het middelonderdeel bekritiseert nergens dat de vergunningverlenende overheid in het

kader van de heroverweging voormelde aspecten zou hebben gesteund op een feitelijk onjuiste analyse, noch dat deze analyse op onzorgvuldige en kennelijk onredelijke wijze zou tot stand zijn gekomen.

Beoordeling

11. Uit arrest nr. 228.882 van 23 oktober 2014, blijkt dat de verkeerssituatie nog zeker tot 2018 problematisch lijkt te zijn en dat op deze basis het verlenen van een milieuvergunning op het eerste gezicht niet in redelijkheid verantwoord is. Na dit arrest dat de schorsing van de bestreden beslissing beval, werd geen voortzetting van de procedure gevraagd door de verwerende of tussenkomende partij. In het naderhand gewezen annulatiearrest nr. 236.696 wordt eveneens duidelijk stelling genomen in deze problematiek.

Met name wordt gewezen op het huidige karakter van de ontsluitingswegen, als op het feit dat pas vanaf het jaar 2018 sprake zou kunnen zijn van een verbetering van de toestand van het bestaande wegennet rondom de inrichting.

Opdat op een afdoende gemotiveerde wijze kan worden overgegaan tot het nemen van een beslissing houdende milieuvergunning voor de betrokken inrichting zal aldus moeten blijken dat enerzijds de bestaande toestand van de ontsluitingswegen is verbeterd, en anderzijds dat de te verwachten vrachtwagenbewegingen van de inrichting geen hinder veroorzaken die de draagkracht van dit wegennet te boven gaat.

Uit de huidige bestreden beslissing is niet af te leiden dat dit het geval is. Er wordt weliswaar stilgestaan bij de verkeerstoestand, doch hieruit kan niet worden afgeleid dat het wegennet, rekening houdend met de reële toestand, niet reeds het verzadigingspunt heeft bereikt, indien het dit al niet heeft overschreden. Er wordt niet verduidelijkt waarin de huidige toestand van het wegennet essentieel verschilt van deze die in de voorgaande arresten in

overweging werd genomen. Nergens is sprake van maatregelen op het vlak van de verkeersdoorstroming in Neerijse, wat nochtans een knelpunt is, zoals is gebleken in voorgaande procedures.

Er wordt in de bestreden beslissing verwezen naar gerechtsdeurwaardersvaststellingen, onder meer wat de afbraak van woningen betreft, dit volgens de verklaringen van een bestuurder van de tussenkomende partij.

Uit het subadvies van het departement Mobiliteit en Openbare Werken van 20 februari 2017, dat na het ongunstige advies van de afdeling Milieuvergunningen werd gegeven, blijkt: “de leefbaarheidsproblematiek die zich langs de N253 stelt, zal niet volledig opgelost worden door de milieuvergunning van de zandgroeve in te trekken. Er zal hooguit sprake zijn van een zekere verlichting.” Aldus lijkt te moeten worden afgeleid dat de bestaande toestand, zelfs zonder vergunde exploitatie door de tussenkomende partij, als problematisch wordt beschouwd. Aldus kan niet worden ingezien op welke wijze de huidige reële verkeerstoestand leefbaarder is geworden in vergelijking met de situatie die aanleiding heeft gegeven tot de voorgaande arresten. Het standpunt van de verzoekende partijen, dat het gezag van gewijsde van deze arresten hierdoor werd geschonden dient te worden bijgetreden. Dit geldt tevens voor de geschonden geachte algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Om tot de conclusie te komen dat “de toestand van de weg in belangrijke mate is verbeterd” gaat de bestreden beslissing ook voort op een proces-verbaal van vaststelling door een gerechtsdeurwaarder dat werd voorgelegd door de tussenkomende partij. Ter terechtzitting laat de raadsman van deze partij, in antwoord op de bevindingen van de auditeur als zouden die bevindingen onduidelijk zijn, verstaan dat het aan de verwerende partij voorgelegde verslag niet helemaal volledig en juist was. Door in zulke omstandigheden zonder eigen onderzoek voort te gaan op een stuk dat door de aanvrager van de milieuvergunning werd voorgelegd lijkt de verwerende partij het

zorgvuldigheidsbeginsel te hebben geschonden.

Het eerste onderdeel van het eerste middel is ernstig.

VIII. Spoedeisendheid

Standpunten van de partijen

12. De verzoekende partijen voeren de volgende redenen van spoedeisendheid aan in hun verzoekschrift:

“444. In casu zijn verzoekende partijen van mening dat er sprake is van ‘spoedeisendheid’ omwille van het feit dat de bestreden beslissing verzoekende partijen ernstige ongemakken berokkent.

445. Voor een correct beeld van de ernstige ongemakken die verzoekende partijen ondervinden, verwijzen verzoekende partijen naar stukken 19/2 en 19/3 (Foto-dossiers) en naar de filmfragmenten op de website www.N253.be waar een beeld gegeven wordt van de specifieke kenmerken van de omgeving (smalle, kronkelige wegen; huizen op amper 30cm van de weg; ingebed in woonfunctie-handelsfunctie-school-bibliotheek-horeca, ...), en van de impact van het ontginningsproject op de woon- en leefomgeving van verzoekende partijen.

446. Uit deze informatie blijkt dat de exploitatie onder meer de volgende hinder en ongemakken veroorzaakt:

- Enorme toename van het vrachtverkeer, en de daaruit voortvloeiende gevolgen: een verhoogde verkeersonveiligheid, luchtvervuiling (vrachtwagens met draaiende motoren, uitlaatgassen en verhoogde concentraties fijn stof), lawaaihinder (het voortdurend claxonneren en manoeuvreren, het vertrekken en stoppen van zwaar vrachtverkeer), onevenredige overbelasting van het lokale wegennet die verzoekende partijen dagdagelijks gebruiken en schade aan de wegen (vermindering van de woon- en leefkwaliteit van verzoekende partijen, risico's op gezondheidsproblemen, schending van artikel 23 van de Grondwet en van artikel 8 EVRM);

- Enorme toename van het vrachtverkeer, en de daaruit voortvloeiende gevolg van trillinghinder en schade aan de huizen (rechtstreekse negatieve impact op het eigendomsrecht: schending van artikel 16 van de Grondwet en van artikel 1 (1^e protocol) EVRM; en burenhinder: schending van artikel 544 BW) ;

- Schending van het recht op een goede ruimtelijke ordening ingevolge de schending van de ruimtelijke draagkracht van de onmiddellijke omgeving (schending van de artikelen 1.1.4 en 4.3.1, §2 VCRO en van artikel 23 van de Grondwet) ;

- Geluidshinder vanuit de groeve (het frequent doch onvoorspelbaar dichtslaan van de kleppen achteraan de vrachtwagens om de inhoud uit de laadbak te slaan), stofhinder vanuit de groeve, en daaruit voortvloeiende gezondheidsrisico's (vermindering van de woon- en leefkwaliteit van verzoekende partijen, risico's op gezondheidsproblemen: schending van artikel 23 van de Grondwet en van artikel 8 EVRM; en burenhinder: schending van artikel 544 BW);

- Vermindering van de waarde van de eigendom van verzoekende partijen, ingevolge de nabijheid van het zandwinningsproject (rechtstreekse negatieve impact op het eigendomsrecht: schending van artikel 16 van de Grondwet en van artikel 1 (1^e protocol) EVRM).

447. Dat deze ongemakken ernstig zijn, blijkt ontegensprekelijk uit de door verzoekende partijen bijgevoegde stukken en fotomateriaal: de huidige exploitatie (opvulling van een vroeger ontgonnen groeve) speelt zich immers af vlak achter de woningen in de Loonbeekstraat (N253), op slechts 10 meter van de perceelsgrens (cf. zoals ten aanzien van de woningen van 1^e en 2^e verzoekende partijen in fase 3):

[...]

448. In het recente arrest nr. 236.697 van 08 december 2016 tot toekenning van een schadevergoeding tot herstel, oordeelde uw Raad dat voor de omwonenden de volgende aspecten als aangetoond worden beschouwd: stofhinder, rechtstreekse aantasting van het woon- en leefklimaat door de ontginning, en de morele schade zoals aangevoerd in het verzoekschrift (verkeersoverlast, geluidshinder, trillingshinder, visuele hinder). Ook 1^e en 4^e verzoekende partijen waren verzoekende partij in de procedure die geleid heeft tot dit arrest.

449. Reeds in het schorsingsarrest van 23 oktober 2014, en ook recenter nog in het schorsingsarrest van 26 mei 2016 oordeelde uw Raad dat de verzoekende partijen (waaronder de 1^e en 4^e verzoekende partijen), met hun vordering tot schorsing, trachten te verhinderen dat hun leefomgeving, door de voorgenomen exploitatie, zwaar wordt verstoord, onder meer ingevolge de verkeersoverlast, geluidshinder en visuele hinder.

450. Aangezien de ernst van deze hinder en ongemakken niet redelijk kan worden betwist, vermits de huidige exploitatie zich op slechts 10 meter van de perceelsgrens bevindt van de huizen in de Loonbeekstraat (N253); aangezien ook de woonst van 1^e en 2^e verzoekende partij grenzen aan de percelen waarop de bestreden beslissing betrekking heeft (fase 3); aangezien ook de woningen van 3^e en 5^e verzoekende partijen zich in de Langestraat bevinden (aan de andere zijde); aangezien uw Raad reeds heeft geoordeeld dat de woonkwaliteit ernstig kan worden aangetast ingevolge de nabijheid van de inrichting.

451. Deze ernstige ongemakken zullen zich bij verdere exploitatie alleen maar bestendigen, gelet op:

- de omvang van het project: de bestreden beslissing vergunt 220.000 tot 264.000 ton aan- en afgevoerde producten per jaar, terwijl er in 2015 'slechts' 75.168,80 ton producten werd aan- en afgevoerd. Bij maximale exploitatie kan de hinder dus alleen maar substantieel toenemen;

- de zeer dichte nabijheid van tientallen woningen ;

- en het feit dat de bewoning ook steeds denser wordt (wat door verwerende partij ook wordt toegegeven, cf. advies d.d. 15 januari 2014 van departement MOW).

452. In het schorsingsarrest d.d. 23 oktober 2014 erkent de Raad van State uitdrukkelijk dat verzoekende partijen ernstige hinder en nadelen ondervinden ingevolge de exploitatie:

‘Het staat vast dat de uitbating, op grond van de thans aangevochten milieuvergunning, voor de verzoekende partijen ernstige ongemakken en nadelen veroorzaakt en dat zij op het eerste gezicht onwettig is. In het belang van de rechtsbescherming en van de rechtszekerheid past het dat de schorsing van de tenuitvoerlegging van deze milieuvergunning wordt bevolen.’

‘De verzoekende partijen trachten, met hun vordering tot schorsing, te verhinderen dat hun leefomgeving, door de voorgenomen exploitatie, zwaar wordt verstoord, onder meer ingevolge verkeersoverlast, geluidshinder en visuele hinder. Een schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing is van aard dergelijke nadelen ongedaan te maken.’

‘Het kan de verzoekende partijen bezwaarlijk ten kwade worden geduid dat zij niet binnen zeer korte tijd na kennisneming van de bestreden beslissing hun vordering tot schorsing hebben ingeleid. Zij hebben immers reeds meerdere malen door diverse administratieve en gerechtelijke stappen hun duidelijke wil gemanifesteerd om te verhinderen dat de exploitatie van de tussenkomen partij ter plaatse wordt uitgebreid. Gelet op de voorgeschiedenis van het dossier, en zeker op de omvang van de bestreden beslissing is het redelijk dat de verzoekende partijen deze aan een grondig onderzoek onderwierpen en hun argumentatie volledig ontwikkelden.’

453. Reeds in zijn eerste vernietigingsarrest nr. 221.463 van 22 november 2012 stelde uw Raad:

‘33. Zelfs indien in dezen, door de in de bijzondere exploitatievoorwaarden opgenomen ontginningsbeperking, de verkeersdruk niet zou toenemen in vergelijking met de reeds bestaande verkeersstroom, betekent dit niet dat de verkeersbewegingen geen ontoelaatbare belasting van de omgeving zouden kunnen vormen.’

454. Er is geen reden om af te wijken van de eerdere uitspraken van uw Raad ter zake. Er is in casu sprake van de vereiste ‘spoedeisendheid’ voor de vordering tot schorsing.

455. De spoedeisendheid is eveneens voorhanden gelet op de attitude van verwerende partij en van de exploitant, die volstrekt onaanvaardbaar zijn. Na het laatste schorsingsarrest van 26 mei 2016 werd door de (van verwerende partij afhanger) dienst milieu-inspectie Vlaams-Brabant uiteindelijk pas op 06 oktober 2016 een bestuurlijke maatregel tot stillegging genomen.

Tegen dit bevel tot stillegging werd door de exploitant beroep aangetekend bij verwerende partij.

Na het vernietigingsarrest van 08 december 2016 werd door verwerende partij op 14 december 2016 een besluit genomen, waarin enerzijds erkend werd dat het bevel tot stillegging moest worden opgelegd, doch anderzijds de uitvoerbaarheid van dit bevel werd opgeschort tot aan de 5^e uitspraak van de minister over de milieuvergunningsaanvraag ‘om redenen van rechtszekerheid’. Verwerende partij was immers van mening dat de ‘recente wijziging in de

rechtspraak van de Raad van State' tot gevolg had dat het rechtszekerheidsbeginsel geschonden was ten aanzien van de exploitant.

[...]

461. De bestreden beslissing dateert van 08 mei 2017, en werd aangeplakt van 22 mei 2017 tot en met 22 juni 2017. De volgende omstandigheden ondersteunen het urgent karakter van de schorsingsvordering:

- het feit dat de periode van aanplakking op 22 mei 2017 is ingegaan, en op 22 juni 2017 is verstreken;

- het feit dat verzoekende partijen deel uitmaken van een buurtcomité waarbinnen de te voeren strategie, de wenselijkheid en de financiële haalbaarheid van een 5^e (!) procedure voor uw Raad diende te worden besproken;

- het feit dat verzoekende partijen voor het opstarten van deze nieuwe procedure, eerst de nodige financiële middelen hebben moeten verzamelen;

- het feit dat door één omwonende en door de VZW Milieusteunpunt Huldenberg op 22 mei 2017 twee vorderingen tot schorsing bij uiterst dringende noodzaak werden ingeleid bij uw Raad, dat deze procedures geleid hebben tot de arresten nr. 238.374 en nr. 238.375 van 31 mei 2017 houdende verwerping van de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzaak, dat de huidige verzoekende partijen de uitkomst van deze procedure hebben afgewacht om een uitgebreid verzoekschrift tot schorsing en vernietiging met meer grondig onderbouwde middelen in te dienen;

- het feit dat verzoekende partijen een recent attest van woonst dienden te bekomen van de gemeente om hun belang te kunnen aantonen in voorliggende procedure”.

13. In haar nota laat de verwerende partij het volgende gelden met betrekking tot de spoedeisendheid:

“De verzoekende partijen laten na de spoedeisendheid concreet te bewijzen. Ze gaan er vanuit dat de redenering van uw Raad in het arrest nr. 236.697 van 8 december 2016 over het belang van de verzoekende partijen, ook kan aangewend worden om het spoedeisend karakter van de voorliggende vordering te bewijzen. Niets is minder waar. In het arrest nr. 236.697 van 8 december 2016 wordt over de spoedeisendheid geen oordeel geveld. Inzake het belang wordt er enkel verwezen naar het arrest nr. 221.463 van 22 november 2012.

83. De verzoekende partijen verwijzen zeer summier naar de arresten van uw Raad van 23 oktober 2014 en 26 mei 2016 waarin ze lezen dat de leefomgeving van de verzoekende partijen zwaar wordt verstoord door de exploitatie van de zandgroeve, wegens verkeersoverlast, en geluids- en visuele hinder. Ze menen dat de hinder en nadelen die de voorzetting van de exploitatie met zich meebrengt onomkeerbaar zijn waardoor het verlenen van een nuttig rechtsherstel ernstig wordt gehypothekeerd.

Inzake de verkeershinder blijkt nochtans duidelijk uit de bestreden beslissing, uit het MOBER en het MER dat de verkeersleefbaarheid op de N253 niet verergerd wordt door de exploitatie.

In het MOBER wordt er ook op gewezen dat de N253 reeds op meerdere plaatsen wijzigingen onderging zoals de vernieuwing en verbreding van het wegdek. In Overijse werden de fietspaden, trottoirs, parkeerstroken en aansluitingen van gemeentewegen en privé – inritten heraangelegd. Uit de vaststellingen van de gerechtsdeurwaarder blijkt bovendien dat verschillende huizen langsheen de N253 werden afgebroken waardoor het overzicht op de weg en op het verkeer werd verbeterd. Uit de mobiliteitsstudie blijkt dat de exploitatie van de inrichting een zeer beperkt effect heeft op de mobiliteit. [...] Bovendien wordt een bijzondere voorwaarde opgelegd aan de exploitant om de bedrijfseigen (en andere) chauffeurs een maximumsnelheid van 30km/uur op te leggen in de bebouwde kernen.

De bovenstaande elementen, waarvan een deel minstens als nieuwe gegevens moet worden beschouwd, worden niet in rekening gebracht. Men mag er niet van uitgaan dat de exploitatie de verkeersproblematiek negatief zal beïnvloeden wanneer het MER en het MOBER dit tegenspreken. De mobiliteit wordt niet op onomkeerbare wijze beïnvloed door de exploitatie van de inrichting.

Inzake de geluidshinder wordt een bijzondere voorwaarde opgelegd in de bestreden beslissing. Zo zal er een geluidsafschermende buffer van 4,5m hoog en 150m lang worden opgericht aan de zijde van de Langestraat. De buffer wordt telkens verplaatst afhankelijk van de vordering van de ontginningswerken. De richtwaarde van 45 dB(A) zal niet overschreden worden en er zal geen toename van het huidige aanwezigheidsgeluid toegelaten worden. Om de hinder ten opzichte van de dorpskern van Neerijse te beperken, wordt de bijzondere voorwaarde opgelegd dat de ontginning in fase II op een afstand van minstens 150 m van de woningen moet blijven. De inrichting wordt bovendien enkel uitgebaat op weekdays tussen 07.00u en 17.00u.

De verzoekende partijen betrekken de bijzondere voorwaarden waarmee de geluidshinder maximaal beperkt wordt niet in hun verzoekschrift. De voorwaarden zijn nochtans streng. Het omgevingsgeluid afkomstig van de exploitatie zal tot een strikt minimum beperkt blijven en het zal ook nog eens plaatsvinden binnen een beperkte dagelijkse en wekelijkse tijdsverk.

Ook de beperkte visuele hinder wordt maximaal vermeden door het opleggen van enkele bijzondere voorwaarden. Zo moet de ontginningsput afgeschermd worden ten opzichte van de woningen door te voorzien in een berm en een groenscherm. De put wordt ook telkens terug opgevuld. Het open karakter van het landschap en de vergezichten worden beperkt beïnvloed door de exploitatie. Voor wat betreft de reliëfwijzigingen werd al een stedenbouwkundige vergunning verleend door de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant.

De verzoekende partijen stellen gratuit dat er visuele hinder zal zijn en dat deze het onmogelijk maakt om te wachten op het resultaat van de gewone vernietigingsprocedure. De visuele hinder ten gevolge van de exploitatie zal nochtans tot een strikt minimum beperkt blijven en, eenmaal de ontginning een feit is, zal de site in zijn oorspronkelijke toestand hersteld worden. Deze hinder is op grond van de bestreden beslissing zelf tijdelijk en ze wordt met zekerheid hersteld. Het wordt niet aangetoond dat ze zich tijdens de behandeling van het beroep tot vernietiging zal voordoen, gelet op de fasering van de exploitatie.

De behandeltijd van de grond van de voorliggende zaak kan worden geschat op ongeveer één jaar. De verzoekende partijen dienen bijgevolg de concrete schade te bewijzen die ze in deze tijdspanne zullen ondervinden. Zij laten na dit te doen.

De verzoekende partijen kunnen niet gevolgd worden in hun eenvoudige beweringen.

De zaak is geenszins te spoedeisend om de uitkomst van het annulatieberoep af te wachten.

Er is geen spoedeisendheid bewezen”.

14. In het verzoekschrift tot tussenkomst stelt de tussenkomende partij het volgende:

“36. Ten eerste dient vastgesteld dat verzoekende partijen zich, in essentie, steunen op gevreesde hinder en een beweerd probleem van verkeersveiligheid ingevolge de exploitatie van de zandgroeve. In dat verband lichten zij toe dat de zogezegd enorme toename van het vrachtverkeer een verhoogde verkeersonveiligheid, luchtvervuiling, lawaaihinder, trillingshinder en een onevenredige overbelasting van het lokale weggennet zou teweegbrengen. Verder worden deze beweerde nadelen weerlegd, minstens genuanceerd.

37. Verzoekende partijen verwijzen naar de eerdere schorsingsarresten dd. 23 oktober 2014 en dd. 26 mei 2016 waarin Uw Raad zou aanvaard hebben dat destijds er een afdoende nadeel wordt aangetoond in hoofde van verzoekende partijen inzake, met name omdat uit de toen bestreden beslissing niet zou blijken dat de verkeerssituatie en -hinder tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden beperkt. De uitvoering van de vergunning zou aanleiding geven tot verkeersonveilige toestanden en andere ernstige hinder (geluidshinder en visuele hinder).

Die beoordeling kan niet doorgetrokken worden naar de huidige zaak, alleen al omdat zes van de acht oorspronkelijke verzoekende partijen geen partij meer zijn in huidige procedure. Daarenboven werd intussen de kwestie van de verkeersveiligheid tot in detail onderzocht, hetgeen blijkt uit de motivering van het bestreden besluit alsook uit het gunstig subadvies van Mobiliteit en Openbare Werken (stuk 62). Voorafgaandelijk aan het nemen van de huidige bestreden beslissing (de vijfde milieuvergunning - stuk 1), werden de nodige verkeerstellingen en analyses uitgevoerd, werden maatregelen inzake mobiliteit en verkeersveiligheid genomen en werd vastgesteld dat de huidige verkeerssituatie aanzienlijk is verbeterd ten opzichte van de situatie zoals ze zich voordeed meer dan twee jaar geleden. Dit alles toont aan dat het belang aanvaard door Uw Raad twee of drie jaar geleden, niet zonder meer kan worden aangehouden om thans het belang van verzoekende partijen omtrent de bestreden beslissing, zonder meer te aanvaarden.

38. De zogenaamde nadelen die verzoekende partijen zeggen te zullen leiden, worden daarenboven op geen enkele manier aangetoond.

39. Ten eerste wordt een overmatige belasting van het weggennet of enig probleem van verkeersveiligheid niet aangetoond, nu uit de actualisatie van de

MOBER blijkt dat op het vlak van de verkeersintensiteiten en - afwikkeling, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en doorstroming van het openbaar vervoer - op normale capaciteit - geen enkel significant negatief mobiliteitseffect verwacht wordt (stuk 12, blz. 16/33).

Uit de actualisatie van de MOBER blijkt eveneens dat, zelfs ingeval de exploitatie op maximaal vermogen zou gevoerd worden, er nog steeds geen matige laat staan aanzienlijk negatieve effecten te verwachten zijn ten gevolge van de exploitatie van verzoekster tot tussenkomst en de bijhorende vrachtwagenbewegingen (stuk 12, blz. 17/33).

Inmiddels werden de nodige inspanningen geleverd om de toestand van de ontsluitingswegen te wijzigen en verbeteren, hetgeen verzoekster tot tussenkomst op gedetailleerde wijze heeft laten vaststellen door een gerechtsdeurwaarder die deze wijziging en verbetering van de ontsluitingswegen in kaart heeft gebracht.

Ook werd door middel van nieuwe tellingen uitgevoerd door een erkend deskundige (stuk 12 en de PV 's van vaststelling dd. 8 maart en 30 maart 2017 in stukken 13 en 14) duidelijkheid verschaft met betrekking tot de draagkracht van het aldus gewijzigd en verbeterd wegennet.

Deze vaststellingen bevestigen dan ook de terechte analyse van het subadvies Mobiliteit dat de bijkomende impact van het vrachtverkeer, gegenereerd door de zandgroeve van verzoekster tot tussenkomst, niet buitensporig is (stuk 62).

Verzoekende partijen worden aldus niet gestoord door de werkelijke en objectieve gegevens van het dossier en laten geen enkele gelegenheid te baat om op een geniepige manier de exploitatie van verzoekster tot tussenkomst in een kwaad daglicht te stellen onder meer door de verwijzing naar compleet eenzijdige, irrelevante en niet-verifieerbare informatie.

De foto's en filmfragmenten die zij doorheen hun verzoekschrift en in de bijlagen bij het verzoekschrift opnemen, zijn bijzonder onduidelijk en onmogelijk te situeren ten aanzien van de zandgroeve. Nergens kan geverifieerd worden hoe deze foto's zich verhouden ten aanzien van de woningen van verzoekers.

40. Bij de weerlegging van het eerste middel wordt ten tweede aangetoond dat de verkeersafwikkeling wel degelijk zorgvuldig werd onderzocht. Uit de bestreden beslissing blijkt dat de exploitatie van de groeve geen aanleiding zal geven tot onaanvaardbare hinder of verkeersonveiligheid. De argumentatie ter weerlegging van het eerste middel wordt hier dan ook als hernomen beschouwd.

Daarenboven wenst verzoekster tot tussenkomst erop te wijzen dat verzoekende partijen zich beroepen op een zgn. onveilige/onleefbare situatie op de N253, maar zij zijn niet woonachtig aan de N253. Verzoekende partijen beroepen dus op beweerde hinder die zich zou situeren op ruime afstand van hun beweerde woonplaats. Dit is een zuiver actio popularis.

Waar verzoekende partijen zich beroepen op visuele hinder (uitgraven van het landschap), op het verdwijnen van een buurtweg, en zogenaamde mobiliteitsproblemen, dient vastgesteld dat het hier gaat om zgn. nadelen die niet voortvloeien uit het bestreden besluit, en die integendeel samenhangen met de tenuitvoerlegging van de bouwvergunning. Uw Raad heeft in zijn eerdere rechtspraak terecht gewezen op het onderscheid dat dient te worden gemaakt

tussen de gevolgen van de uitvoering van enerzijds een bouwvergunning en een milieuvergunning (zie de rechtspraak aangehaald bij T. DE WAELE, 'Het moeilijk te herstellen ernstig nadeel als schorsingsvoorwaarde in het administratief kort geding voor de Raad van State in milieuvergunningsprocedures', in T. DE WAELE, P. FLAMEY, P. SOURBRON en P.J. VERVOORT, De milieuvergunning in het Vlaamse gewest. Een overzicht van rechtspraak van de Raad van State, Brugge, Vanden Broele, 2009, 433-434). De zogezegde nadelen die samenhangen met een reliëfwijziging in het projectgebied en met de beweerde mobiliteitsproblemen op de N253 vloeien derhalve voort uit de stedenbouwkundige vergunning, en niet uit de huidige milieuvergunning.

Bovendien moet ook rekening gehouden worden met het reliëf van het gebied. Het ontginningsgebied is gelegen op het plateau van Duisburg, dat hoger gelegen is dan de dorpen Neerijse en Leefdaal. Dit plateau helt dus (fel) af richting de woningen in Neerijse. De groeve is dan weer lager gelegen binnen dit plateau (MER p. 106). Deze feitelijke ligging houdt in dat de groeve quasi altijd aan het zicht onttrokken is en er geen hinder uitgaande van de exploitatie bestaat voor de omwonenden.

Men dient daarbij bovendien voor ogen te houden dat de gronden van het ontginningsgebied nabij de kern van Neerijse op het gewestplan een nabestemming woonuitbreidingsgebied hebben gekregen (zie p. 46 MER). Verzoeker heeft dus nooit enig recht gehad op 'ongestoord zicht' op het achtergelegen gebied Kerkeveld. Dit gebied was van in den beginne bestemd om achtereenvolgens te worden ontgonnen en vervolgens voor een groot deel te worden bebouwd als woongebied (bv. voor groepswooningbouw).

Inzake beweerde stof- en lawaaihinder werd in het MER een toetsing uitgevoerd voor een ontginningsactiviteit met een hogere dan de actueel vergunde capaciteit. Hieruit is gebleken dat m.b.t. geluidsemissies, mits het nemen van een aantal milderende maatregelen voor geluid de maximale waarden (grenswaarden) niet worden overschreden. Thans wordt vergunning afgegeven voor een lagere ontginningscapaciteit, en dit met behoud van alle milderende maatregelen.

Verzoekende partijen beweren dat voor de woningen aan de Langestraat sprake zou zijn van geluidshinder, ingevolge het vrachtverkeer op de Langestraat. Er moet echter rekening gehouden worden met de exploitatiebeperking die de Minister heeft opgelegd, en waardoor het vrachtverkeer en de daaruit voortvloeiende beweerde hinder tot een aanvaardbaar niveau wordt herleid. Bovendien werd na de redactie van het MER overgegaan tot een herinrichting van de Langestraat (zie stuk 58 - bijkomend verslag MAVA, p. 13 e.v.), onder meer door een nieuwe asfaltering. Deze beide aanpassingen worden door de Minister uitdrukkelijk mee aangehaald als grondslag voor de vergunning, aangezien het milderend effect ervoor zal zorgen dat de richtwaarde wel degelijk gerespecteerd wordt. Minstens blijft verzoeker in gebreke het nodige bewijsmateriaal bij te brengen waaruit blijkt dat deze milderende maatregelen hun effect zouden missen.

Zogenaamde geluidsoverlast wordt door deze moderne weginrichting herleid tot een normaal niveau, zoals door alle aanpalende eigenaars langs een weg verdragen dient te worden.

Bovendien genieten verzoekers van een resem milderende maatregelen die de beweerde hinder t.g.v. de exploitatie van het ontginningsgebied tot een absoluut minimum beperken, zoals het aanleggen van een grondbuffer van minimaal 4,5m hoogte aan de perceelsgrenzen, het plaatsen van groeninkleding rondom de groeve, het voorkomen van stofhinder o.m. met gebruik van sproei-installaties.

De bezwaren omtrent visuele hinder, zogenaamde lawaaihinder of stofoverlast ingevolge de effectieve ontginningsactiviteiten zijn dan ook niet ernstig, minstens niet afdoende onderbouwd opdat zij een schorsing van het bestreden vergunningsbesluit zouden kunnen verantwoorden.

Uit de samenlezing van deze stukken, samen met het onderdeel van het MER omtrent de geplande toestand bij exploitatie op volle kracht en de tonnagebeperking die de Minister heeft opgelegd om de milieueffecten nog verder te herleiden, blijkt dat geen sprake kan zijn van een ernstig nadeel dat het opleggen van een schorsing zou kunnen verantwoorden.

41. Ten overvloede verwijst verzoekster tot tussenkomst nog naar de beoordeling die Uw Raad reeds gemaakt heeft omtrent dezelfde zagezegde nadelen die vijfde verzoekende partij samen met een aantal buurtbewoners had ingeroepen naar aanleiding van het MB van 12 november 2010. Deze vordering tot schorsing werd afgewezen bij arrest nr. 213.763 van 9 juni 2011. Uw Raad hanteerde in voormeld arrest de volgende motivering:

‘Hieruit volgt dat een verzoekende partij in haar verzoekschrift duidelijk en concreet dient aan te geven waarin precies het moeilijk te herstellen ernstig nadeel is gelegen dat zij ingevolge de onmiddellijke tenuitvoerlegging van het bestreden besluit ondergaat of dreigt te ondergaan en dat met niet in de vordering tot schorsing opgenomen feiten en verklaringen geen rekening kan worden gehouden. De verzoekende partij mag zich daarbij ook niet beperken tot vaagheden en algemeenheden, maar dient integendeel zeer concrete en precieze gegevens aan te brengen waaruit blijkt dat zij persoonlijk een moeilijk te herstellen ernstig nadeel ondergaat of dreigt te ondergaan.

De Raad van State stelt in dat verband vast dat de tweede, derde en achtste verzoekende partijen op vage wijze opwerpen geluids-, stof-, en trillingshinder te zullen ondervinden en dat zij die nadelen in concreto niet betrekken op de wezenlijke overwegingen daaromtrent uit het MER en uit het bestreden besluit en ook niet ingaan op de talrijke bijzondere exploitatievoorwaarden die in het bestreden besluit worden opgelegd om aan deze hinder te remediëren. De algemene bewering van de tweede en derde verzoekende partijen dat er een ‘immense toename van de werkzaamheden en van het vrachtvervoer (zal zijn), met alle ongemakken van dien, zowel van stof, lawaaihinder, trillingen, enz ...’, volstaat in die context dan ook niet om te besluiten tot het voorhanden zijn van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel.

Het is niet de taak van de Raad van State om, doende wat die verzoekende partijen hadden moeten doen en op gevaar af de gelijkheid tussen de procespartijen en de rechten van verdediging van de verwerende partij te schenden, zelf op zoek te gaan naar de argumenten die ter verantwoording van het nadeel konden zijn bijgebracht en om vervolgens zelf de lacunes in de onderhavige vordering te verhelpen.

De tweede en derde verzoekende partijen leggen wel uit dat de bestreden milieuvergunning ernstige verkeershinder zal teweegbrengen langsheen de Loonbeekstraat, zijnde de N253, waar zij wonen en werken, doch zij gaan er aan voorbij dat in het bestreden besluit, onder de vorm van een bijzondere exploitatievoorwaarde, de jaarlijks te ontginnen hoeveelheid zand op aanzienlijke wijze wordt beperkt tot 132.000 m³ per jaar, en dit om 'geen uitbreiding van de verkeersdruk toe te laten', zodat de tenuitvoerlegging van het bestreden besluit, in verhouding tot de reeds bestaande toestand, op het eerste gezicht geen extra verkeershinder met zich zal brengen die dermate groot zal zijn om als een ernstig nadeel te kunnen worden beschouwd.

Zulks geldt eveneens voor de vierde verzoeker, die hoofdzakelijk de verkeerssituatie op de N253 hekelt. Met de reeds genoemde bijzondere exploitatievoorwaarde is het de bedoeling om de uitbreiding van de verkeersdruk te beperken zodat de gewestweg, in strijd met wat hij vreest niet 'extra onveilig zal worden met dit extra zwaar vrachtvervoer'.

De vijfde verzoeker ziet het verdwijnen van zijn 'prachtig zicht op het projectgebied' als een ernstig nadeel. Dit nadeel vloeit evenwel niet voort uit de bestreden beslissing, doch uit de gewestplanbestemming die het gebied als ontginningsgebied heeft ingekleurd. Hij houdt blijkbaar ook geen rekening met de opgelegde bijzondere exploitatievoorwaarden die ertoe strekken de visuele hinder tot een minimum te beperken en de omstandigheid 'dat het open karakter van het landschap en de vergezichten die als beleidswenselijkheden voor het plateau als geheel voorop gezet zijn, door het project als dusdanig weinig beïnvloed worden(,) dat na de exploitatie de heraanleg van vegetatie in het kader van de noodzakelijke boscompensatie leidt tot herstel van landschapsstructuren (en) dat de buurtweg na de ontginning zal worden aangelegd', met uitzondering van de holle weg waarvan 'de intrinsieke cultuurhistorische waarden (...) niet zullen kunnen worden hersteld'. Hij blijft ook vaag over de aangevoerde geluidshinder, schade aan zijn gezondheid en een verstoring van zijn rust.

De zesde verzoeker ziet zijn ernstig nadeel in de omstandigheid dat enkele van zijn eigendommen gelegen zijn in de nabijheid van de exploitatie. Hij duidt echter niet aan welke vorm en welke mate van hinder hij verwacht te zullen ondergaan. Zijn argumentatie lijkt op het eerste gezicht veeleer een aantonen van belang dan een uiteenzetting van de feiten die van aard zijn aan te tonen dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden akte hem een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen.

Ten aanzien van de zevende verzoeker, die op een aanzienlijke afstand woont van de bestreden inrichting, gelden dezelfde overwegingen als die met betrekking tot de vijfde verzoeker omdat de zevende verzoeker ook zijn nadeel situeert 'in de visuele verstoring en de vernietiging van het bestaande open landschap'. Het door hem aangevoerde bijkomend nadeel 'als gebruiker (...), (met name) als fietser en wandelaar, en in het bijzonder als natuurliefhebber' die door de bestreden vergunning de buurtweg niet zal kunnen gebruiken, is in feite een tijdelijke onmogelijkheid om een hobby of een vrijetijdsbesteding uit te oefenen : de buurtweg zal immers na de ontginning terug worden aangelegd. Zulks vormt dan ook geen nadeel dat op zich de voor een schorsing vereiste

graad van ernst vertoont. Dat deze buurtweg ‘over een deel een prachtige en unieke holle weg inhoudt’ doet geen afbreuk aan deze vaststelling.

De negende verzoeker houdt geen rekening met het feit dat in het bestreden besluit ‘de bijzondere voorwaarde in het deputatiebesluit die stelt dat voor inkomend vrachtverkeer dat via de N253 uit de richting van Brussel komt, wordt aanbevolen om gebruik te maken van de Ganzemanstraat’ wordt geschrapt, zodat er in redelijkheid wordt aangenomen dat deze verzoeker in deze straat geen ernstige verkeershinder zal ondervinden door de exploitatieactiviteiten van de verzoekster tot tussenkomst.

De tweede tot en met de negende verzoekende partijen maken bijgevolg niet aannemelijk dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van het bestreden besluit hen een moeilijk te herstellen ernstig nadeel dreigt te berokkenen.’

Uw Raad kan uiteraard alleen maar vaststellen dat in het verzoekschrift geen enkele reden wordt vermeldt waaruit zou kunnen afgeleid worden dat er voldaan zou zijn aan de schorsingsvoorwaarde inzake spoedeisendheid ten gevolge van zgn. disproportionele hinder.

42. In de parlementaire werken en in de rechtspraak van Uw Raad (zie bv. het recente arrest Heethem, nr. 233.661 van 28 januari 2016) wordt benadrukt dat bij de beoordeling van de spoedeisendheid onder meer rekening moet gehouden worden met de vroegere ‘procedurele houding’ die de verzoekende partijen hebben aangenomen.

Op verschillende ogenblikken dient evenwel vastgesteld dat verzoekende partijen hebben nagelaten de nodige procedures in te stellen om het zagezegd dringende nadeel te voorkomen.

43. Ten eerste hebben verzoekende partijen nagelaten een beroep in te stellen tegen de stedenbouwkundige vergunning die aan verzoekster tot tussenkomst werd verleend op 15 september 2011. Vermits een aanzienlijk deel van de middelen van verzoekende partijen te maken heeft met de stedenbouwkundige toetsing van het project, is het onbegrijpelijk dat men deze beroepsmogelijkheid heeft laten verstrijken. Wanneer eerste en tweede verzoekende partijen dan finaal toch nog een procedure instellen bij de burgerlijke rechter tegen deze stedenbouwkundige vergunning (zie stuk 54), dan roepen zij ook in die procedure geen spoedeisendheid in. Zij hadden bv. kunnen proberen om met toepassing van art. 19 2e lid Ger.W. een wachttoestand te creëren in afwachting van de verdere beoordeling, maar dit hebben zij nagelaten.

Ten tweede hebben verzoekende partijen eveneens nagelaten een hoger beroep in te stellen tegen de beschikking van de Leuvense kort gedingrechter van 10 december 2013, waarbij hun vordering tot stillegging van de zandgroeve werd afgewezen (stuk 53). Dit is des te meer verrassend omdat in die beschikking precies de urgentie van hun vordering werd betwist:

‘4.4. Conform art 584 Gerechtelijk Wetboek doet de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg, in de gevallen die hij spoedeisend acht, bij voorraad uitspraak in alle zaken, behalve die welke de wet aan de rechterlijke macht onttrekt.

Er is sprake van urgentie wanneer een onmiddellijke beslissing wenselijk is om schade van een bepaalde omvang dan wel ernstige ongemakken te voorkomen (Cass. 13 september 1990, Arr. Cass., 1990-1991, 42).

Een vordering is urgent, wanneer de gewone rechtspleging niet bij machte is het geschil tijdig op te lossen. Er moet hierbij ook gekeken worden naar het gedrag van de eiser en naar de aard van de gevorderde maatregel. Bij de beoordeling van de urgentie gaat de rechter ook over tot een afweging van de belangen van partijen.

4.5. Partij DENAYER vraagt in kortgeding de stopzetting van de uitbating van de zandgroeve 'Kerkeveld' te bevelen, nu de milieuvergunning toegekend door de Minister van Leefmilieu vernietigd werd door de Raad van State bij arrest van 14 november 2013.

Het is niet betwist dat de zandgroeve al wordt uitgebaat sinds het najaar van 2011.

Op 22 november 2012 werd een eerdere milieuvergunning verleend door de Minister van Leefmilieu, ook reeds vernietigd door de Raad van State. De exploitatie van de zandgroeve werd gewoon verder gezet in afwachting van een nieuwe beslissing van de Minister van Leefmilieu. Uit de pleidooien op de zitting van 6 december 2013 is gebleken dat de stopzetting van de activiteiten in de zandgroeve onmiddellijk leidt/zal leiden tot grote moeilijkheden voor het bedrijf en zijn werknemers. Partij BISSON brengt een verslag bij van een bedrijfsrevisor waaruit de te verwachten schade op 51.000 euro per dag wordt geraamd.

4.6. Er bestaat ernstige betwisting over de rechten van partijen.

Volgens partij DENAYER moet E. DE KOCK nv de exploitatie van de zandgroeve stopzetten, nu de milieuvergunning afgeleverd door de Minister van Leefmilieu werd vernietigd en de Minister een nieuwe beslissing moet nemen. E. DE KOCK nv betwist dit en wordt hierin blijkbaar bijgetreden door de bevoegde milieu-inspectiediensten.

Doordat dé rechter in kort geding geen beslissing neemt waardoor de rechten van partijen komen vast te staan, probeert hij zich rekenschap te geven van de concrete gevolgen van zijn beslissing. Het nadeel van de eiser bij het afwijzen van de vordering wordt afgewogen tegen het nadeel dat de verweerder lijdt bij de toekenning van de vordering. (zie BEERNAERT, S., 'Algemene principes van het civiele kort geding' R. W. 2001-2002, 1341 e.v.)

De rechtbank is van oordeel dat er onvoldoende urgentie wordt aangetoond om een dergelijke verregaande maatregel met mogelijk onomkeerbare gevolgen voor het bedrijf en zijn werknemers, in kort geding te bevelen, zonder dat de rechten van partijen onbetwistbaar vaststaan.

De rechtbank is van oordeel dat het door partij DENAYER gevraagde geen maatregel is die de toestand van partijen voorlopig regelt, maar een maatregel is die de economische activiteit van E. DE KOCK nv ernstig aantast, zonder dat eerst een beslissing ten gronde werd genomen over de rechten van partijen.

Partij DENAYER daarentegen toont niet aan dat zij in toenemende mate ernstige schade lijdt door de ontginning van de zandgroeve. Zonder de hinder voor de omwonenden te willen negeren, stelt de rechtbank vast dat de exploitatie van de zandgroeve reeds meer dan twee jaar op dezelfde wijze gebeurt.

De vordering tot stopzetting van de exploitatie wordt dus bij gebrek aan urgentie afgewezen.'

Deze beschikking werd betekend en is inmiddels definitief geworden. Verzoekster tot tussenkomst beroept zich op het juridische gezag van gewijsde ervan, minstens dient vastgesteld dat verzoekende partijen zelf aan de basis liggen van de zogezegde spoedeisendheid die zij thans voor Uw Raad inroepen.

Er is geen enkele reden waarom thans anders beslist zou moeten worden over de vordering tot schorsing.

44. Al deze elementen wijzen erop dat de zogenaamde nadelen, die zich op het terrein reeds sedert 2011 manifesteren vermits toen de exploitatie werd opgestart, geenszins zo ernstig zijn als wordt voorgehouden in de procedurestukken bij Uw Raad. Minstens dient vastgesteld dat verzoekers zelf hebben nagelaten om de nodige initiatieven te nemen die hadden kunnen voortkomen dat vandaag een vordering tot schorsing moet worden ingesteld. De houding van verzoekende partijen is dus volstrekt onverenigbaar met de vereisten van de schorsingsprocedure zoals bepaald in artikel 17 van de Gecoördineerde Wetten op de Raad van State.

Alleen al om deze redenen dient het verzoekschrift tot schorsing en vernietiging verworpen te worden”.

Beoordeling

15. Het verzoek tot schorsing werd ingediend binnen de termijn bepaald voor het indienen van een verzoek tot nietigverklaring. Tevens blijkt het huidige verzoek te zijn ingediend nadat de Raad van State een eerder verzoek tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid door een andere buurtbewoner had afgewezen. Het is niet verboden voor een derde-belanghebbende om de uitkomst van een ander rechtsgeding af te wachten, dat voor haar een gelijkaardig effect kan hebben, alvorens zelf een geding op te starten. Gelet op de afwijzing van het vermelde verzoek tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid, dient deze uitspraak dan ook als een nieuw element te worden beschouwd, dat voor de huidige verzoekende partijen een element van spoedeisendheid kan uitmaken. Het indienen van een verzoekschrift tot schorsing en nietigverklaring binnen de geldende termijn voor het indienen van een verzoekschrift tot nietigverklaring lijkt in deze omstandigheden niet onredelijk.

Uit de opgegeven adressen van de verzoekende partijen blijkt dat de vijfde en zesde verzoekende partij langsheen de N253 wonen. De overige vier verzoekende partijen wonen in de Langestraat, die luidens de bijzondere vergunningsvoorwaarden de basisontsluiting vormt voor het vrachtvervoer van en

‡BHKRJCBFF-BDBAHJV‡

naar de site van de tussenkomende partij. Gelet op de situering van de woonplaatsen van de verzoekende partijen dient ervan uitgegaan te worden dat deze partijen de nodige hinder zullen ondervinden van de transporten die aan de inrichting kunnen worden gekoppeld.

De verwijzing naar de uitspraak in kort geding door de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg is irrelevant, aangezien uit die uitspraak duidelijk blijkt dat deze rechter geen beslissing wenst te nemen die de rechten van de partijen definitief vaststelt. Bovendien blijkt uit het gegeven citaat dat bij deze uitspraak werd uitgegaan van een recht op het verder exploiteren van de inrichting ondanks de tussengekomen nietigverklaring van de milieuvergunning, wat ingaat tegen de vaste rechtspraak van de Raad van State ter zake. Hoe dan ook is in het verleden reeds gebleken dat de betrokken partijen de beslissingen die door de Raad van State werden genomen, ondanks de duidelijke overwegingen, blijkbaar gewoon negeerden, tenzij er dwangsommen werden opgelegd.

Gelet op de uitspraken in het verleden, en dan met name arrest nr. 228.882 van 23 oktober 2014, is er te dezen sprake van het bestaan van een spoedeisendheid die de schorsing kan verantwoorden. Alleszins slagen noch de verwerende partij, noch de tussenkomende partij erin op geloofwaardige wijze aan te tonen dat de feitelijke situatie ter plaatse dusdanig is veranderd dat een andere beoordeling van de aangevoerde spoedeisendheid zich opdringt.

De spoedeisendheid lijkt op voldoende wijze te zijn aangetoond door de verzoekende partijen.

IX. Belangenafweging

16. Gelet op de eerder gewezen arresten en de geruime tijd die ondertussen is verstreken tussen de initiële aanvraag en de huidige vraag tot schorsing, dient een eventuele vraag tot belangenafweging, waarbij op vraag van de tussenkomende partij de exploitatie tijdelijk zou kunnen worden verdergezet, te

worden afgewezen, temeer daar te dezen de vraag rijst of er sedert de vergunningverlening in eerste aanleg ooit een werkdag is geweest waarop de exploitatie heeft stilgelegen.

X. Substitutie en dwangsom

17. Deze problematiek stelt zich enkel bij de behandeling van het verzoek tot nietigverklaring, niet bij het verzoek tot schorsing.

BESLISSING

1. Het verzoek van de NV E. De Kock tot tussenkomst wordt ingewilligd.

2. De Raad van State beveelt de schorsing van de tenuitvoerlegging van het besluit van de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw van 8 mei 2017 waarbij de beroepen ingesteld tegen de beslissing van de deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant van 19 november 2009, houdende het verlenen van de milieuvergunning aan de NV E. De Kock voor het verder uitbaten en veranderen van een zandgroeve, gelegen aan de Ganzemanstraat te Neerijse, gedeeltelijk gegrond worden verklaard en de beroepen beslissing wordt gewijzigd.

3. Dit arrest dient bij uittreksel te worden bekendgemaakt op dezelfde wijze als het geschorste besluit.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van zeventien oktober tweeduizend zeventien, door de Raad van State, VIIe kamer, samengesteld uit:

Eric Brewaeys,
bijgestaan door

Bart Tettelin,

kamervoorzitter,

griffier.

De griffier

De voorzitter

Bart Tettelin

Eric Brewaeys