RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

VIIe KAMER

A R R E S T

nr. 252.716 van 20 januari 2022
in de zaak A. 222.231/VII-39.990

In zake : de VZW MILIEUSTEUNPUNT HULDENBERG
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
advocaten Jan Bergé en Kristien Vanderheiden
kantoor houdend te 3000 Leuven
Diestsevest 47/001
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 het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 22 mei 2017, strekt tot de nietigverklaring 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.

‡CABWMCGEE-BEIAJAQ‡

II. Verloop van de rechtspleging

2. Bij arrest nr. 238.374 van 31 mei 2017 is het verzoek tot tussenkomst van de nv E. De Cock ingewilligd en is de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing en het verzoek tot opleggen van voorlopige maatregelen verworpen.

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

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

De tussenkomende partij heeft een memorie ingediend.

Eerste auditeur Ronny Vercruyssen heeft op 28 november 2019 een verslag opgesteld.

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

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 13 januari 2022.

Kamervoorzitter Eric Brewaeys heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Philippe Declercq, die verschijnt voor de verzoekende partij, advocaat Kristien Vanderheiden, die verschijnt voor de verwerende partij en advocaat Evy Mees, die *loco* advocaat Peter Flamey verschijnt voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur Ronny Vercruyssen heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven.

‡CABWMCGEE-BEIAJAQ‡

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

III. Feiten

3.1. Op 15 oktober 2015 wordt een vergunning verleend voor de uitbating van een zandgroeve. Tegen deze beslissing werd een beroep ingesteld dat heeft geleid tot de vernietiging uitgesproken bij arrest nr. 236.696 van 8 december 2016.

3.2. Na dit arrest wordt de administratieve procedure hernomen. 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.

3.3. Op 21 februari 2017 wordt de tussenkomende partij gehoord door de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie, die op dezelfde dag een voorwaardelijk gunstig advies geeft.

‡CABWMCGEE-BEIAJAQ‡

3.4. Op 8 mei 2017 wordt opnieuw uitspraak gedaan over de ingestelde beroepen. Dit is de bestreden beslissing. Hierbij wordt volgende 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

‡CABWMCGEE-BEIAJAQ‡

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

‡CABWMCGEE-BEIAJAQ‡

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 verkeers-leefbaarheidsproblemen 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

‡CABWMCGEE-BEIAJAQ‡

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;

‡CABWMCGEE-BEIAJAQ‡

- 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 studiebureau 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;

‡CABWMCGEE-BEIAJAQ‡

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".

Tegen de huidige bestreden beslissing werden eveneens annulatieberoepen ingediend gekend onder rolnummer G/A 222.232/VII-39.991 en G/A 222.509/VII-40.030.

IV. Onderzoek van het enige middel

Standpunten van de partijen

4. In haar enige middel voert de verzoekende partij de schending aan van het gezag van gewijsde van de eerdere arresten die door de Raad van State werden gewezen, en de schending van artikel 17, eerste 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, en 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

‡CABWMCGEE-BEIAJAQ‡

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, wijst de verzoekende partij op de eerder gewezen arresten, waaruit dient te worden afgeleid dat milieuvergunningsverlening 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 eenzelfde 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 hetzelfde 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

‡CABWMCGEE-BEIAJAQ‡

onveilig zijn (smal, bochtig tracé, nu weer stijgend dan weer dalend, met huizen op amper 30cm 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.

5. In haar memorie van antwoord stelt de verwerende partij ter weerlegging van het eerste onderdeel onder meer:

> " 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.
> […]
> 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 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.
> De verwerende partij kon wel degelijk correct besluiten dat de bestaande toestand van de ontsluitingswegen verbeterd en niet problematisch is en dat de afgifte van de milieuvergunning, en de exploitatie van de inrichting, geen hinder veroorzaakt die de draagkracht van het wegennet te boven gaat. Ze verwijst hiervoor naar het subadvies van 20 februari 2017 van het departement Mobiliteit en Openbare Werken. In dit subadvies worden vooreerst de tellingen besproken. Een eerste conclusie is dat er geen grote vertekeningen aantoonbaar zijn in de telgegevens van de NV E. DE KOCK en dat ze bijgevolg als betrouwbaar kunnen worden bevonden.
> […]
> Op basis van de beschikbare gegevens (MER, MOBER en adviezen van het departement Mobiliteit en Openbare Werken) besluit de verwerende partij dat de verkeerssituatie niet ongewoon of onveilig is. Enkele filmpjes kunnen een grondige studie en verschillende verkeerstellingen niet weerleggen. Hoewel het subjectief onveiligheidsgevoel hoog is, wordt dit niet weerspiegeld in de werkelijke situatie ter plaatse.
> Het uitgangspunt van de verzoekende partij is reeds fout. De N253 is weliswaar geen aangename weg doch evenmin buitengewoon druk wanneer men vergelijkt met andere secundaire wegen.
> […]

Er bestaat *in casu* zeker geen kennelijke wanverhouding tussen de motieven, die gebaseerd zijn op rechtens relevante gegevens, en de beslissing welke op grond ervan genomen is.
De verzoekende partij toont ook niet aan dat de conclusies van het MER, het MOBER en de bestreden beslissing over de verkeersleefbaarheid foutief zijn. Ze gaat er simpelweg van uit dat er een verkeersonveilige situatie is terwijl dit niet gestaafd wordt door de objectieve gegevens uit het dossier.
Er kan in alle redelijkheid gesteld worden dat de N253 niet onveiliger is dan de gemiddelde secundaire weg en dat de exploitatie door de NV DE KOCK slechts een beperkte impact heeft op de verkeersstromen in de omgeving van de zandgroeve en geen significante invloed heeft op de objectieve veiligheid.
15. Bovendien is de plaatsgesteldheid sterk verbeterd. Er werden vele 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.
[…]
16. De verzoekende partij meent dat deze wijzigingen niet van die aard zijn om 'het verkeersleefbaarheidsprobleem ten gronde op te lossen'. Dit betreft echter de opportuniteit van de beslissing, niet de legaliteit. De vergunningverlenende overheid beschikt over een discretionaire bevoegdheid bij het nemen van een beslissing inzake een vergunningsaanvraag. De vergunningverlenende overheid kan aldus binnen het wettelijk kader dat door de wetgevende macht of een hogere administratieve overheid is uitgezet, zelf een beleidskeuze maken en beslissen om een vergunning al dan niet te verlenen.
[…]
17. Vervolgens dient te worden 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.
Dit wordt eveneens bevestigd door het MER van 2008.
'[…]
Tot in het verre verleden is er nog geen enkel ongeval met slachtoffers met vrachtwagens van De Kock of andere aan een van de groeves gerelateerde vrachtwagens geweest.'
18. 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. Het schept ruimte voor de fietsers en voetgangers.
19. Ook legt de bestreden beslissing verscheidene bijzondere voorwaarden op aan de exploitant die de verkeersveiligheid bevorderen.
[…]
Er bestaat geen kennelijke wanverhouding tussen de motieven, die gebaseerd zijn op rechtens relevante gegevens, en de beslissing welke op grond ervan genomen is.

De formele motiveringsplicht werd evenmin geschonden. De verzoekende partij geeft aan de motieven waarop de beslissing gesteund is te kennen gezien ze er inhoudelijk kritiek op levert.
[…]
Het bestreden besluit is afdoende gemotiveerd en op zorgvuldige wijze tot stand gekomen.
21. Ook de kritiek van de verzoekende partij inzake het niet naleven en/of weerleggen van de uitgebrachte adviezen kan niet bijgetreden worden.
De adviezen werden allen correct opgenomen in de bestreden beslissing.
Wanneer er voornamelijk discussie gevoerd wordt over de verkeersproblematiek, is het volstrekt logisch dat de overheid een zekere waarde hecht aan de adviezen van de diensten die zich toespitsen op deze problematiek. Recente adviezen, waaruit expliciet blijkt dat de nieuwe plaatsgesteldheid onderzocht werd, lijken ook relevanter dan oude (of niet volledig geconcretiseerde) adviezen.
[…]
Alle andere adviezen waren gunstig of voorwaardelijk gunstig. De gesuggereerde voorwaarden zijn stuk voor stuk in de bestreden beslissing opgenomen. Voor wat betreft mobiliteit lijkt het ook logisch dat meer waarde gehecht wordt aan het recente, uitvoerige advies van het Departement Mobiliteit & Openbare Werken dan aan andere adviezen waaruit blijkt dat er geen recent onderzoek van de effectieve plaatsgesteldheid gebeurt is.
De verzoekende partij kan aldus niet gevolgd worden in haar stelling dat de milieuvergunning werd verleend niettegenstaande de vele ongunstige adviezen.
Verwerende partij verwijst in de bestreden beslissing naar alle ingewonnen adviezen. Ze ging erg uitvoerig in op de mobiliteitsproblematiek waardoor de beperkte opmerkingen van de adviesverlenende instanties op uitdrukkelijke en afdoende wijze weerlegd werden. Ook de bezwaren van de beroepsindieners werden door middel van deze overwegingen weerlegd.
Op elk van de door de beroepsindieners ingeroepen aspecten van de verkeershinder werd uitvoerig ingegaan waarbij ze besproken werden aan de hand van de objectieve informatie uit het mobiliteitsrapport van het MER en het MOBER van het buro MOVE.
De verzoekende partij slaagt er niet in te bewijzen dat de bestreden beslissing onvoldoende gemotiveerd is of niet met de nodige zorgvuldigheid tot stand kwam.
Het eerste onderdeel van het eerste middel is ongegrond”.

6. In haar toelichtende memorie stelt de tussenkomende partij ter weerlegging van het eerste onderdeel:

“24. Het betrekking tot de vermeende schending van het gezag van gewijsde van de voorheen door Uw Raad uitgesproken arresten, merkt tussenkomende partij in de eerste plaats op dat verzoekende partij slechts een partiële weergave doet van de werkelijke overwegingen van Uw Raad.
[…]

Uw Raad heeft met andere woorden uitdrukkelijk erkend dat er zich op elk ogenblik wijzigingen in de toestand van de ontsluitingswegen kunnen voordoen, reden waarom Uw Raad heeft geweigerd om in te gaan op de vordering van verzoekende partij tot substitutie.
[…]
Ondanks de uitdrukkelijke overwegingen van Uw Raad dienaangaande blijft verzoekende partij erop zinspelen dat er zich geen verbeteringen zouden kunnen voordoen in de mobiliteit ter plaatse tot 2018 en dat de overheid inzake de mobiliteit ter plaatse slechts een gebonden bevoegdheid zou hebben en dus in tussentijd geen vergunning meer zou mogen afleveren, *quod non*.
Verzoekende partij insinueert hier natuurlijk mee dat er alleen maar sprake zou kunnen zijn van een 'verbetering' in de verkeersveiligheid wanneer over het gehele geviseerde traject voet- en fietspaden zouden zijn aangelegd.
Dit blijkt echter nergens, noch uit het dossier noch uit de eerdere arresten van Uw Raad.
26. De verkeerssituatie ter plaatse moet worden bekeken vanuit verscheidene factoren: verkeersintensiteit, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, doorstroming en sensitiviteit.
[…]
27. De verbetering van de toestand van de ontsluitingswegen volgt uit de inspanningen die zowel door de wegbeheerder als door tussenkomende partij zelf werden gedaan.
[…]
30. Het afbreken van niet minder dan twaalf woningen heeft tot gevolg dat op diverse fundamentele verkeersonveilige locaties langsheen de ontsluitingswegen het overzicht op de weg en op het verkeer dermate is verbeterd dat er geen sprake meer is van een verkeersonveilige situatie, ook niet voor de zwakke weggebruikers die door het gemotoriseerd verkeer veel sneller zullen kunnen worden opgemerkt en die het gemotoriseerd verkeer ook zelf veel sneller kunnen gewaarworden en inschatten.
Bovendien is het aanbrengen van (verbeterde) belijning op diverse plaatsen en het voorzien van zebrapaden een uitsluitend positieve evolutie, ook uiteraard voor de zwakke weggebruikers die daardoor hun veiligheid, zichtbaarheid en bewegingsvrijheid op de openbare weg ernstig is vergroot. Verzoekende partij ontkent dit niet.
Verzoekende partij insinueert alleen dat er pas sprake kan zijn van een verbetering van de verkeerssituatie wanneer de ontsluitingswegen volledig worden heraangelegd met een afzonderlijk voet- en fietspad, hetgeen uiteraard onredelijk is. Zelfs nog vóór er een afzonderlijk voet- en fietspad wordt aangelegd, kan er immers al sprake zijn van een cruciale verbetering van de verkeerssituatie, zowel op vlak van de verkeersveiligheid als op vlak van de leefbaarheid, draagkracht, doorstroming, intensiteit enz.
[…]
33. Het komt uiteraard niet aan de Raad van State toe 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 (wijziging in de toestand van het wegennet + impact van de exploitatie van de groeve in het licht van deze wijziging en in het licht van de voorgestelde verdere exploitatiebeperkingen door middel van aangepaste bijzondere exploitatievoorwaarden) zou gesteund hebben op een feitelijk onjuiste analyse, noch dat deze analyse op onzorgvuldige en kennelijk onredelijke wijze zou tot stand gekomen zijn.
Verzoekende partij heeft zich in het enig middel in het eerste onderdeel louter beperkt tot een verwijzing in de aanhef van het enig middel naar de schending van het gezag van gewijsde, de motiveringsverplichting, de verplichting tot zorgvuldigheid en redelijkheid, maar er wordt in het middel nergens uitgelegd hoe deze bepalingen en/of principes wel zouden geschonden zijn.
Hoger werd aangetoond dat de vergunningverlenende overheid wel degelijk rekening heeft gehouden met de vernietigingsmotieven, zodat er geenszins sprake is van schending van gezag van gewijsde. Integendeel werd gevolg gegeven aan de aanwijzingen van de Raad om een herbeoordeling te doen rekening houdend met de inmiddels doorgevoerde wijzigingen aan de toegangswegen en de impact van de exploitatie van de groeve rekening houdend met deze wijzigingen en de verdere exploitatiebeperkingen opgelegd door middel van bijzondere exploitatievoorwaarden.
De motivering van de bestreden beslissing houdt dus wel degelijk rekening met het gezag van gewijsde, is gesteund op een correcte feitelijke analyse, zonder dat verzoekende partij aantoont dat die feitelijke analyse onjuist zou zijn; is tot stand gekomen op grond van een zorgvuldige herbeoordeling na het inwinnen van een nieuw advies van de afdeling Mobiliteit en rekening houdend met de gegevens die tussenkomende partij heeft verstrekt om de wijzigingen en verbeteringen aan de toegangswegen aan te tonen, samen met nieuwe tellingen die aantonen dat er geen significante effecten zijn op het vlak van de verkeersproblematiek; ten slotte toont verzoekende partij niet aan dat de vergunningverlenende overheid de grenzen van de redelijkheid is te buiten gegaan rekening houdend met de nieuwe elementen, *a fortiori* wanneer deze gepaard zijn gegaan met bijkomende exploitatievoorwaarden, overigens uitdrukkelijk gevraagd door de verzoekende partij.
34. Het eerste onderdeel van het enig middel is ongegrond".

7. In haar memorie van wederantwoord verwijst de verzoekende partij naar het auditoraatsverslag dat werd opgesteld naar aanleiding van het verzoek tot schorsing tegen dezelfde beslissing, bekend onder rolnummer G/A 222.509/VII-40.030. Zij wijst er tevens op dat de huidige verkeersonveilige situatie op de ontsluitingswegen niet structureel werd aangepakt.

‡CABWMCGEE-BEIAJAQ‡

8. In haar laatste memorie stelt de verwerende partij in essentie dat de feitelijke situatie verschilt van deze die leidde tot de voorgaande beslissing, zodat het gezag van gewijsde van de vorige arresten van de Raad niet geschonden is.

Beoordeling

9. In arrest nr. 228.882 van 23 oktober 2014 wordt vastgesteld 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 tussenkomende partij, wat in essentie neerkomt op een impliciete doch duidelijke aanvaarding van het gewijsde van het schorsingsarrest. In het naderhand gewezen annulatiearrest nr. 236.696 wordt eveneens duidelijk stelling genomen in deze problematiek.

Uit de bovenstaande rechtspraak van de Raad van State 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 deze arresten. Zo 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 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.

Bovendien blijkt uit de voorgaande arresten dat nooit op afdoende wijze werd aangetoond dat het wegennet waarvan sprake, extra vrachtverkeer aankan. Uit de huidige bestreden beslissing is evenmin 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 al niet werd overschreden. Er wordt niet verduidelijkt waarin de huidige toestand van het wegennet essentieel 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. Bovendien wordt verwezen naar gerechtsdeurwaardersvaststellingen, onder andere wat de afbraak van woningen betreft, dit volgens de verklaringen van een bestuurder van de tussenkomende partij. Er werd echter geen aanduiding op een kaart van de plaatsen waar werd gefotografeerd bijgevoegd. Dit klemt in het licht van het feit dat bepaalde locaties die worden vermeld, niet bestaan of onduidelijk zijn. Zo wordt meermaals gerefereerd aan de Sint-Jansbergsteenweg, maar de N253 blijkt slechts op bepaalde stukken van deze weg zo te worden genoemd, met name op het grondgebied van Leuven en Loonbeek. Er blijkt niet te kunnen worden uitgegaan van de volledige juistheid en betrouwbaarheid van de door de tussenkomende partij voorgelegde stukken.

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 dat: “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 dient te worden vastgesteld dat de bestaande toestand, zelfs zonder vergunde exploitatie door de tussenkomende partij, als problematisch wordt beschouwd. Er kan bijgevolg 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. Tevens kan worden gewezen op de inhoud van de website van het Agentschap Wegen en Verkeer met betrekking tot de betrokken ontsluitingsweg. Op basis van de inhoud van deze website blijkt dat een herinrichting van deze weg tussen Huldenberg en Bertem is gepland, met het oog op het veiliger maken van de toestand voor fietsers en voetgangers. In afwachting van de grote herinrichting van deze weg zou het Agentschap reeds een aantal kleinere ingrepen uitvoeren om de veiligheid van de

‡CABWMCGEE-BEIAJAQ‡

zwakke weggebruikers te verhogen. Deze ingrepen, waarvan de uitvoering eind 2020 blijkt gepland te zijn, zouden op kortere termijn al zorgen voor een veiligere omgeving langs de N253, en voor een vlotter verloop van de grote herinrichting. Er wordt tevens gemeld:

> "De uitvoering van deze ingrepen zal ten vroegste eind 2020 gebeuren. Aanvankelijk was meegedeeld dat dit in 2019 zou gebeuren. Omwille van vertragingen met onteigeningsprocedures en de aanvraag van een omgevingsvergunning, zal deze timing niet gehaald worden. Het Agentschap Wegen en Verkeer doet hoe dan ook al het mogelijke om deze ingrepen zo snel mogelijk uit te voeren. Zodra er een precieze uitvoeringsdatum is, zal Wegen en Verkeer die op deze webpagina aankondigen. Ondertussen werkt het Wegen en Verkeer ook voort aan de voorbereidingen van het grote herinrichtingsproject".

Uit het voorgaande volgt dat er weliswaar reeds kleine wijzigingen hebben plaatsgevonden aan deze weg, doch dat deze niet van aard zijn om te besluiten dat het karakter van deze weg op het vlak van de verkeersleefbaarheid al essentieel gewijzigd is in vergelijking met de eerder beoordeelde toestand. Gelet op de expliciete bewoordingen inzake de termijn van de geplande kleinere werkzaamheden kan bovendien niet worden ingezien hoe ten tijde van het nemen van de bestreden beslissing reeds sprake zou kunnen geweest zijn van een verkeerstoestand die de aangevraagde activiteiten aanvaardbaar acht uit milieurechtelijk standpunt, voor de onmiddellijke omgeving. Het standpunt van de verzoekende partij dat het gezag van gewijsde van deze arresten hierdoor werd geschonden, wordt bijgetreden. Dit geldt tevens voor de geschonden geachte algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Het eerste onderdeel van het enige middel is gegrond.

BESLISSING

1. De Raad van State vernietigt 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

‡CABWMCGEE-BEIAJAQ‡

veranderen van een zandgroeve, gelegen aan de Ganzemanstraat te Neerijse, gedeeltelijk gegrond worden verklaard en de beroepen beslissing wordt gewijzigd.

2. Dit arrest dient bij uittreksel te worden bekendgemaakt op dezelfde wijze als het vernietigde besluit.

3. De verwerende partij wordt verwezen in de kosten van de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid en het beroep tot nietigverklaring, begroot op een rolrecht van 400 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro, die verschuldigd is aan de verzoekende partij.
De tussenkomende partij wordt verwezen in de kosten van de tussenkomst, begroot op 150 euro.

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

Eric Brewaeys,	kamervoorzitter,
Pierre Lefranc,	staatsraad,
Pierre Barra,	staatsraad,

bijgestaan door

Bart Tettelin,	griffier.

De griffier	**De voorzitter**
Bart Tettelin	**Eric Brewaeys**

‡CABWMCGEE-BEIAJAQ‡