

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 262.812 van 28 maart 2025
in de zaak A. 237.000/X-18.213**

In zake : 1. L.V.
 2. M.V.
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaten Koen Geelen en Sarah Jacobs
 kantoor houdend te 2018 Antwerpen
 Mechelsesteenweg 64/B101
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

1. het VLAAMSE GEWEST
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaten Pieter-Jan Defoort en Matthias Strubbe
 kantoor houdend te 8020 Oostkamp
 Hertsbergsestraat 4
 bij wie woonplaats wordt gekozen
2. de GEMEENTE DUFFEL

Tussenkommende partij :

de NV D.P.
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Floris Sebreghts, Jean-Christophe Beyers en
Annelies Geerts
kantoor houdend te 2600 Antwerpen
Borsbeeksebrug 36
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 10 augustus 2022, strekt tot de
nietigverklaring van 1° het besluit van de Vlaamse minister van Mobiliteit en
Openbare Werken van 6 juni 2022 betreffende de afwijzing van het beroep tegen
het besluit van de gemeenteraad van de gemeente Duffel van 22 november 2021,
en 2° het besluit van de gemeenteraad van de gemeente Duffel van 22 november

2021 betreffende ‘Verkaveling Groenstraat OMV/2021237/VK: vaststelling wegenistracé’.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De eerste verwerende partij heeft een memorie van antwoord ingediend en verzoekers hebben een memorie van wederantwoord ingediend.

De nv D.P. heeft een verzoekschrift tot tussenkomst ingediend. De tussenkomst is toegestaan bij beschikking van 21 mei 2024. De tussenkomende partij heeft een memorie ingediend.

L.V. is blijkens een uittreksel uit de registers van de ambtenaar van de burgerlijke stand van de gemeente Duffel op 6 mei 2024 overleden.

Adjunct-auditeur Evelien De Taeye heeft een verslag opgesteld.

M.V. heeft een laatste memorie ingediend. De eerste verwerende partij en de tussenkomende partij hebben een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 14 februari 2025.

Staatsraad David D’Hooghe heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Nina Boel, die *loco* advocaten Koen Geelen en Sarah Jacobs verschijnt voor verzoekers, advocaat Matthias Strubbe, die verschijnt voor de eerste verwerende partij en advocaat Pieter-Jan Van De Weyer, die *loco* advocaten Floris Sebreghts, Jean-Christophe Beyers en Annelies Geerts verschijnt voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Adjunct-auditeur Evelien De Taeye 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. Afvoering van de rol voor wat eerste verzoeker betreft

3. De rechthebbenden van eerste verzoeker hebben het geding na zijn overlijden niet hervat. De zaak wordt wat deze verzoeker betreft van de rol afgevoerd.

Onder “verzoeker” wordt hierna tweede verzoeker begrepen.

IV. Feiten

4. Verzoeker woont in de Groenstraat te Duffel. Zijn woonperceel ligt in de onmiddellijke omgeving van het terrein waarvoor de tussenkomende partij reeds meerdere keren een aanvraag heeft ingediend voor het verkavelen van gronden. Het betrokken terrein te Duffel is gelegen ter hoogte van de Groenstraat, tussen de Kruisstraat en de A. Stocletlaan.

5. In het kader van de eerdere aanvragen werden ook bestuurlijke en jurisidictionele beroepen ingediend, zowel tegen beslissingen aangaande de omgevingsvergunning, als tegen beslissingen over de zaak van de wegen (zie 's Raads arrest nr. 250.344 van 20 april 2021).

6.1. Op 15 juli 2021 dient de tussenkomende partij een omgevingsvergunningsaanvraag in voor het verkavelen van gronden in 19 kavels voor open bebouwing en halfopen bebouwing rond een openbaar domein met woonerf karakter.

6.2. In het kader van het openbaar onderzoek worden zeven bezwaarschriften ingediend, waaronder een door verzoeker.

In zijn bezwaarschrift wijst verzoeker onder meer op de mobiliteitsimpact van het aangevraagde:

“De onaanvaardbare mobiliteitshinder

44. Van het project zal er tevens een onaanvaardbare mobiliteitsimpact uitgaan, waardoor opnieuw tot de onverenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening dient besloten te worden.

45. De mobiliteitsdruk in de Groenstraat zal ontegensprekelijk toenemen door het project van [D.].

46. Alle verkeer dat zich in en uit het perceel moet verplaatsen, zal immers gebruik moeten maken van de Groenstraat. Er wordt slechts in één ontsluiting van het project voorzien die wordt gerealiseerd via een insteekweg welke aansluit op de Groenstraat. Hierbij moet niet alleen rekening worden gehouden met de bewoners van de toekomstige woningen zelf, maar ook met het werfverkeer, bezoekers, werklui, hulpdiensten, etc. Gelet op de onaanvaardbare bouwdensiteit van de aanvraag (zie: punt 3.1.2.1) zal het verkeer in de Groenstraat – een lokale weg – per definitie op onaanvaardbare wijze toenemen op een wijze die de draagkracht van deze rustige residentiële straat overschrijdt.

Op dit moment ontsluiten ongeveer 25 woningen via de Groenstraat. Met haar project beoogt [D.] 19 extra woningen. Een simpele rekensom toont dus al aan dat de verkeersdruk zo goed als zal verdubbelen.

47. Bij haar aanvraag voegt [D.] een aangepaste mobiliteitstoets van [B. M.] van 14 juli 2021, waaruit volgens de vergunningsaanvrager volgt dat het project geen aanzienlijke effecten heeft op de verkeersleefbaarheid en het parkeeraanbod voldoende is voor de parkeerbehoefte.

Opnieuw baseert de vergunningsaanvrager zich op een studie die zodanig onvolledig is dat hieruit geen enkele conclusie kan getrokken worden:

- Het is vooreerst uiterst frappant dat er volgens het studiebureau nog slechts een verkeersgeneratie zal zijn van 71 PAE/dag, terwijl de voorgaande mobiliteitsstudie nog uitging van een verkeergeneratie van 152 PAE/dag (!). Ondanks het feit dat er dus maar één lot uit de verkaveling wordt gehaald, zou er sprake zijn van meer dan een halvering van de verkeersgeneratie?

- Op pg. 7 stelt de mobiliteitsstudie: ‘op basis van de kencijfers (sic) kan volgende verwachte verkeersgeneratie en (fiets)parkeerbehoefte worden berekend voor het project Engsbergen in Tessenderlo’ [...]. Het is aldus niet duidelijk of deze studie wel specifiek betrekking heeft op het project van de vergunningsaanvrager.

- Over het tankstation stelt de studie: ‘Gezien de inrit van het tankstation voor het kruispunt met de Groenstraat ligt en de uitrit er voorbij, zullen deze rechts in – rechts uit-bewegingen geen invloed hebben op de afwikkeling van het verkeer van [en] naar de Groenstraat.’

Ondanks de duidelijke uitspraken van de RvVb over de abstractie die ten onrechte werd gemaakt van het tankstation denkt de vergunningsaanvrager het zich te kunnen permitteren om opnieuw allerlei loze beweringen te doen.

Vanuit het tankstation kan immers ook links uitgereden worden, waardoor er wel degelijk een invloed zal zijn op het verkeer van [en] naar de Groenstraat. Daarnaast gaat de vergunningsaanvrager voorbij aan het verkeer komende uit de richting van Duffel-centrum dat, om gebruik te kunnen maken van het tankstation op doorrit richting Rumst, het kruispunt van de Groenstraat en de A. Stocletlaan tot tweemaal toe moet passeren. De bezwaarindieners duiden dit aan op de onderstaande Google Maps kaart: [...]

- De geluidsemissie werd eveneens bepaald aan de hand van gedateerde informatie. De bezwaarindieners bespreken dit verder onder punt 3.1.2.2.C. Hiermee staat vast dat de voorliggende mobiliteitsstudie nog steeds geen basis kan vormen voor een eventuele verkavelingsvergunning.”

6.3. In het kader van de in randnummer 6.1 vermelde omgevings-vergunningsaanvraag keurt de gemeenteraad van de gemeente Duffel op 22 november 2021 het wegtracé en de voorgestelde inlijving bij het openbaar domein.

Dit is het tweede bestreden besluit (hierna: het bestreden gemeenteraadsbesluit).

De motivering luidt onder meer als volgt:

“[...]

Het verkavelingsontwerp voorziet in een ontsluiting vanop de Groenstraat, waarop een multifunctioneel plein wordt geënt met een woonerf karakter. Een deel van dit plein wordt ingericht als autovrije speel- en ontmoetingsplaats. Het autoluwe gedeelte van het plein wordt een belangrijke kwaliteit van deze ontwikkeling. De ontsluiting van het project wordt aangesloten op de Groenstraat. Verder wordt de mogelijkheid voorzien om op termijn een zachte verbinding te creëren richting de Bruinstraat. Het geheel wordt ingericht in het teken van de zwakke weggebruiker. Enkel bestemmingsverkeer is mogelijk. Het erf is doorkruisbaar voor voetgangers en fietsers. Er zijn in totaal 47 autostaanplaatsen binnen het project voorzien. Uit de bijgevoegde mobiliteitstoets blijkt dat het project geen aanzienlijke negatieve effecten op de verkeersleefbaarheid heeft en het parkeeraanbod voldoende is voor de parkeerbehoefte.

Ter hoogte van de Groenstraat worden 2 kavels voor open bebouwing georiënteerd naar de bestaande straat. Op deze manier wordt het bestaande straatbeeld verder afgewerkt. Langs heen de toegangsweg worden 3 open bebouwingen voorzien. Rondom het plein worden 12 halfopen bebouwingen en 2 open bebouwingen voorzien met een beperkte bouwhoogte en een bredere dakbasis. De kroonlijsthoogte wordt beperkt

tot 3,50 meter en de nokhoogte wordt beperkt tot 9,50 meter. Op deze manier kunnen er kwalitatieve woningen opgericht worden met een beperkt gabarit waardoor de privacyhinder tegenover de omliggende woningen beperkt wordt. Binnen het project worden 2 groenpleintjes voorzien, waarvan één zal voorzien worden met spel- en recreatie-elementen.

[...]

Tijdens het gehouden openbaar onderzoek werden 7 bezwaarschriften ingediend. Enkel argumenten met een directe ruimtelijke impact worden besproken. In de bezwaren komen onderstaande argumenten aan bod:

1. Er wordt gesteld dat in de toekomst palend aan kavel 7 nog een bijkomende kavel kan gerealiseerd worden. Er wordt geen rekening gehouden met deze 20^{ste} kavel wat betreft mobiliteit en hemelwater.

2. Mobiliteitsstudie houdt geen rekening met dubbelfietspad en ligging tankstation bij berekening bewegingen en bevat ongerijmdheden. Er staan administratieve fouten in het document. Er wordt geen onderbouwde berekening geleverd van de maximale zijstroom intensiteit en de impact van de nieuwe verkaveling ten opzichte van de A. Stocletlaan. Een capaciteit van 800 à 1200 voertuigen per uur wordt betwist.

[...]

9. Mobiliteits- en verkeershinder: extra voertuigbewegingen in de rustige Groenstraat van 19 nieuw te vestigen gezinnen.

[...]

12. Onderhavige aanvraag houdt vast aan het oorspronkelijke wegenisontwerp:

ontoereikende en vanuit veiligheidsoogpunt ongewenste ontsluiting van de kavels 5 t.e.m. 8, inplanting wegenis naast de speelzone en zonder buffering is onaanvaardbaar (kavel 7-8), breedte wegenis ter hoogte van kavels 5 en 6 niet vermeld op plan.

[...]

14. Doodlopend stuk wegenis tot vlak tegen achterste perceelsgrens van bezwaarindiener houdt geen rekening met privacy. Ingetekende recht van doorgang tot tegen perceelsgrens is onaanvaardbaar.

15. Gebrekkige ontsluitingsmogelijkheden voor aanrijdende brandweerwagens.

[...]

21. Inplanting wegenis beter op een andere plaats, na overleg met aanpalende eigenaar.

[...]

De bezwaren worden punt per punt besproken en weerlegd:

1. Indien er later een aanvraag wordt ingediend voor een bijkomende kavel dan zal de studie betreffende de hemelwatertoets en mobiliteit in zijn geheel moeten herbekeken worden en mogelijk kan een bijkomende kavel niet vergund worden.

2. Er werd bij de berekening wel degelijk met de juiste cijfers, van huidig project, rekening gehouden, In het dossier bevindt zich een uitgebreide mobiliteitsstudie opgemaakt door [B. M.] uit Kapellen, Deze studie maakt onderdeel uit van een uitgebreid onderzoek ter plaatse. Er wordt in de studie geconcludeerd dat de verkaveling geen negatieve effecten zal

genereren op de bereikbaarheid, ontsluiting, verkeersleefbaarheid of het parkeren. Deze studie wordt onderschreven.

[...]

9. Mobiliteits- en verkeershinder: voertuigbewegingen van 19 nieuwe te vestigen gezinnen volgens mobiliteitsstudie max. 71 bewegingen per dag met max. 12 voertuigbewegingen per uur, wat aanvaardbaar is binnen het woongebied.

[...]

12. -13. - 14.:

Er moet voldaan worden aan het advies van de brandweer. Het geheel wordt ingericht in het teken van de zwakke weggebruiker. Enkel bestemmingsverkeer is mogelijk. Het erf is doorkruisbaar voor voetgangers en fietsers. Er zijn in totaal 47 autostaanplaatsen binnen het project voorzien. Uit de bijgevoegde mobiliteitstoets blijkt dat het project geen aanzienlijke negatieve effecten op de verkeersleefbaarheid heeft en het parkeeraanbod voldoende is voor de parkeerbehoefte. Deze wegenis wordt aangelegd tot op minimum 1,48 meter van de perceelsgrens.

15. De aanvraag dient te voldoen aan de voorwaarden opgelegd in het advies van de brandweer, dienst Rivierenland.

[...]

21. Het wegenistracé ligt vandaag ter goedkeuring van de gemeenteraad. Enkel het ingediende dossier ligt ter bespreking voor.

[...].”

6.4. Op 4 januari 2022 verleent het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Duffel de omgevingsvergunning.

Verzoeker dient een bestuurlijk beroep in tegen deze beslissing.

Op 1 september 2022 beslist de deputatie van de provincieraad van de provincie Antwerpen om dit beroep ongegrond te verklaren en om de omgevingsvergunning te verlenen onder voorwaarden.

Tegen deze beslissing van de deputatie wordt beroep ingediend bij de Raad voor Vergunningenbetwistingen (hierna: RvVb). Dit beroep is nog hangende.

6.5. Op 15 februari 2022 dient verzoeker een bestuurlijk beroep in bij de Vlaamse regering tegen de beslissing van de gemeenteraad van de gemeente Duffel van 22 november 2021 tot goedkeuring van het wegtracé en de inlijving van het openbaar domein.

6.6. Dit beroep wordt verworpen bij beslissing van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken van 6 juni 2022 (hierna: het bestreden ministerieel besluit).

Dit is het eerste bestreden besluit.

Ten aanzien van de beroepsgrief dat de gemeenteraad het bezwaar inzake de impact op de mobiliteit niet met de gepaste zorgvuldigheid heeft onderzocht, stelt het bestreden ministerieel besluit:

“De mobiliteitsstudie beoordeelt de mobiliteitseffecten van het aangevraagde project en speelt een rol in het kader van de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening, waaronder ook de mobiliteitsimpact moet worden begrepen (cf. art. 4.3.1, § 2, 1° VCRO). De mobiliteitsimpact hangt immers samen met het aangevraagde programma. De beoordeling van de mobiliteitsimpact van het aangevraagde project komt dan ook aan het college van burgemeester en schepenen toe, zodat de gemeenteraad hier in haar beslissing niet op diende in te gaan.

De gemeenteraad moet enkel nagaan of het ontworpen tracé de aangevraagde verkaveling op een logische manier ontsluit en of dit tracé voldoet aan de principes en beginselen uit de artikelen 3 en 4 van het Decreet Gemeentewegen [...].

In zoverre de gemeenteraad in haar beslissing (bij de behandeling van de bezwaren) overweegt dat er ‘bij de berekening wel degelijk met de juiste cijfers, van huidig project, rekening (is) gehouden’ en in het dossier zich ‘een uitgebreide mobiliteitsstudie opgemaakt door [...] uit Kapellen (bevindt)’ die ‘onderdeel uitmaakt van een uitgebreid onderzoek ter plaatse’ en ‘in de studie (wordt) geconcludeerd dat de verkaveling geen negatieve effecten zal genereren op de bereikbaarheid, ontsluiting, verkeersleefbaarheid of het parkeren’, moet worden vastgesteld dat deze argumentatie (in het kader van de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening) als een overtoollig motief moet worden gekwalificeerd, waarvan de onwettigheid niet tot de vernietiging van het bestreden besluit kan leiden [...]

De eerste beroepsgrief is ongegrond.
[...].”

V. Onderzoek van het eerste middelonderdeel van het enige middel

Standpunt van de partijen

7.1. Het middel voert de schending van de artikelen 31 en 31/1 van het decreet van 25 april 2014 ‘betreffende de omgevingsvergunning’ (hierna: het omgevingsvergunningsdecreet), artikel 47 van het besluit van de Vlaamse regering van 27 november 2015 ‘tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning’ (hierna: omgevings-vergunningsbesluit), de artikelen 3 en 4 van het decreet van 3 mei 2019 “houdende de gemeentewegen’ (hierna: het gemeentewegendecreet), de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 “betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen’ (hierna: de formelemotiveringswet), de materiële-motiveringsplicht, het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

7.2. In een eerste onderdeel voert verzoeker aan dat de beoordeling van de mobiliteitstoets door de verwerende partijen gebrekkig is. Het bestreden gemeenteraadsbesluit bevat geen weerlegging van de tijdens het openbaar onderzoek ingediende bezwaren met betrekking tot de mobiliteitstoets. Verzoeker heeft in zijn bezwaar verschillende kritieken geuit op de bijgebrachte mobiliteitsstudie. Ondanks de concrete bezwaren van verzoeker onderschrijft de tweede verwerende partij zonder verdere toelichting de door de tussenkommende partij bijgebrachte mobiliteitsstudie.

8. Volgens de eerste verwerende partij stelt het bestreden ministerieel besluit terecht dat de gemeenteraad enkel moet nagaan of het ontworpen tracé de aangevraagde verkaveling op een logische manier ontsluit en of dit tracé voldoet aan de principes en beginselen uit de artikelen 3 en 4 van het gemeentewegendecreet.

De mobiliteitstoets waarnaar verzoeker verwijst heeft betrekking op de mobiliteitsimpact die de aangevraagde verkaveling met zich zal meebrengen. De mobiliteitstoets is volgens de eerste verwerende partij (enkel) relevant om de verenigbaarheid van de aangevraagde verkaveling met de goede

ruimtelijke ordening te beoordelen. Enkel wanneer de mobiliteitstoets specifieke uitspraken zou doen over het tracé of de uitrusting van de nieuwe wegenis op zich, kan zij worden meegenomen in de beoordeling van de gemeenteraad. Dat is *in casu* evenwel niet het geval.

9. De tussenkomende partij stelt met betrekking tot het eerste middelonderdeel dat de mobiliteitstoets zorgvuldig, volledig en op wettige wijze werd beoordeeld door zowel de eerste als de tweede verwerende partij. De kritiek van verzoeker is volgens haar beperkt tot zuivere opportunitetskritiek. Ze wijst op de wijzigingen die het project reeds heeft ondergaan ten aanzien van de eerste aanvraag op 27 mei 2016, met onder meer een vermindering van het aantal en type woongelegenheden, waarbij ook een aangepaste mobiliteitsnota door een gecertificeerd en een gespecialiseerd studiebureau werd opgemaakt. De mobiliteitsstudie gaat volgens de tussenkomende partij wel degelijk *in concreto* na wat de cumulatief te verwachten effecten zullen zijn op de verkeersafwikkeling ten gevolge van de verkaveling enerzijds en het tankstation anderzijds.

Beoordeling

10. Het gemeentewegendecreet luidt:

“[...]”

Artikel 3 - Dit decreet heeft tot doel om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren, in het bijzonder om aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen.

Om de doelstelling, vermeld in het eerste lid, te realiseren voeren de gemeenten een geïntegreerd beleid, dat onder meer gericht is op:

1° de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau;

2° de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak.

Artikel 4 - Bij beslissingen over wijzigingen van het gemeentelijk wegennet wordt minimaal rekening gehouden met de volgende principes:

1° wijzigingen van het gemeentelijk wegennet staan steeds ten dienste van het algemeen belang;

2° een wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd;

3° de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen;

4° wijzigingen aan het wegennet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief;

5° bij de afweging voor wijzigingen aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.

[...]

Artikel 10 -

Bij beslissingen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van gemeentewegen wordt rekening gehouden met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4 [...].”

De artikelen 31 en 31/1 van het omgevingsvergunningsdecreet bepalen:

“Artikel 31 - § 1. Als de aanvraag de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg omvat, roept het college van burgemeester en schepenen, in voorkomend geval op verzoek van de bevoegde overheid, vermeld in artikel 15, de gemeenteraad samen om te beslissen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg.

De gemeenteraad spreekt zich uit over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg, en over de eventuele opname in het openbaar domein. Hierbij wordt rekening gehouden met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, en in voorkomend geval met het gemeentelijk beleidskader en afwegingskader, vermeld in artikel 6 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen. De gemeenteraad kan daarbij voorwaarden opleggen en lasten verbinden, die de bevoegde overheid in de eventuele vergunning opneemt.[...]

Artikel 31/1 - § 1. Tegen het besluit van de gemeenteraad over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg kan in het kader van een schorsend administratief beroep tegen de vergunningsbeslissing een georganiseerd administratief beroep worden ingesteld bij de Vlaamse Regering door de personen of instanties, vermeld in artikel 53. [...]

§ 5. Het besluit van de gemeenteraad over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg kan alleen worden vernietigd:

1° wegens strijdigheid met het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen;

2° wegens strijdigheid met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, en in voorkomend geval het gemeentelijk beleidskader en afwegingskader, vermeld in artikel 6 van hetzelfde decreet;

3° wegens de niet-naleving van een substantiële vormvereiste.”

11. Vooreerst rijst de vraag of de bezwaren op het vlak van mobiliteit wel behoren tot de categorie van de bezwaren waarover de gemeenteraad zich moet uitspreken.

12. Het bestreden ministerieel besluit stelt in dat verband dat de mobiliteitsstudie kadert in de beoordeling van de mobiliteitseffecten van het aangevraagde project, en dat dit (enkel) dient te gebeuren in het kader van de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening. De inschatting van de mobiliteitsimpact van het aangevraagde project komt volgens het bestreden ministerieel besluit dan ook enkel toe aan het college van burgemeester en schepenen, zodat de gemeenteraad hier in haar beslissing niet op diende in te gaan.

Ook in hun laatste memorie beklemtonen de eerste verwerende partij en de tussenkomende partij dat de mobiliteitstoets enkel relevant is ter beoordeling van de verenigbaarheid van de aangevraagde verkaveling met de goede ruimtelijke ordening. De eerste verwerende partij preciseert dat de mobiliteitstoets voor de beoordeling van de zaak van de wegen alleen dan relevant is wanneer zij “specifieke uitspraken zou doe[n] over het tracé of de uitrusting van de nieuwe wegenis op zich”.

13. Het bestreden ministerieel besluit kan op dit punt niet worden bijgetreden.

De artikelen 3 en 4 van het gemeentewegendecreet verwijzen uitdrukkelijk naar het doel om “de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren, in het bijzonder om aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen”, en naar een beleid dat gericht is op “de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau”, waarbij “de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen [steeds in acht worden] genomen”.

De Raad van State ziet dan ook niet in dat de bij de beoordeling van de zaak van de wegen abstractie zou moeten worden gemaakt van het concrete project dat middels de goedkeuring van de aangevraagde wegenis wordt beoogd.

Hoe de toegankelijkheid van een nieuw aan te leggen weg en de verkeersveiligheid kunnen worden beoordeeld zonder rekening te houden met het gebruik dat van die wegenis zal worden gemaakt, leggen de eerste verwerende partij en de tussenkomende partij niet uit.

Het gemeentewegendecreet bevestigt dan ook dat de gemeenteraad het effect van nieuwe ontsluitingswegen op de mobiliteit, de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid dient te beoordelen.

14. Het is dan ook onterecht dat het bestreden ministerieel besluit heeft aangenomen dat het bestreden gemeenteraadsbesluit het bezwaar ten aanzien van de doorgevoerde mobiliteitstoets niet diende te behandelen.

15. Uit de verplichting om een openbaar onderzoek te organiseren volgt de verplichting om de ingediende bezwaren met de gepaste zorgvuldigheid te onderzoeken en, wanneer ze niet worden gevolgd, om afdoende te laten begrijpen waarom dat niet het geval is.

16.1. In zijn bezwaar van 9 september 2021, ingediend in het kader van het openbaar onderzoek, formuleerde verzoeker punctuele kritiek, onder meer aangaande de aanname voor wat betreft de verkeersgeneratie, de impact van het tankstation en de inschatting van de geluidsemissie.

16.2. Ten aanzien van deze kritiek antwoordt het bestreden gemeenteraadsbesluit dat “bij de berekening wel degelijk met de juiste cijfers, van huidig project, rekening [werd] gehouden” en dat “[d]eze studie wordt onderschreven”.

Het integraal bijtreden van de mobiliteitsstudie van de tussenkomende partij kan *in casu* niet volstaan als antwoord op de bezwaren van verzoeker. Immers handelen de bezwaren van verzoeker precies over het naar zijn oordeel gebrekkige karakter van deze studie.

Een dergelijke motivering is onvoldoende specifiek en concreet om een afdoend antwoord te kunnen vormen voor het afwijzen van de bezwaren met betrekking tot de mobiliteit.

Het bestreden gemeenteraadsbesluit is om de voormelde redenen gebrekkig.

16.3. De tussenkommende partij mag dan wel opwerpen dat het bezwaar van verzoeker opportuiniteitskritiek betreft, dat het niet wordt gestaafd door concrete stukken, en dat de gemeenteraad zich de in opdracht van de tussenkommende partij opgemaakte mobiliteitstoets eigen heeft gemaakt, het is niet van aard om de vastgestelde motiveringsgebreken te remediëren.

BESLISSING

1. De Raad van State voert de zaak van de rol af wat wijlen L.V. betreft.

2. De Raad van State vernietigt 1° het besluit van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken van 6 juni 2022 betreffende de afwijzing van het beroep tegen het besluit van de gemeenteraad van de gemeente Duffel van 22 november 2021, en 2° het besluit van de gemeenteraad van de gemeente Duffel van 22 november 2021 betreffende ‘Verkaveling Groenstraat OMV/2021237/VK: vaststelling wegenistracé’.

3. Dit arrest dient bij uittreksel te worden bekendgemaakt op dezelfde wijze als de vernietigde besluiten.

4. De kosten van het door wijlen L.V. ingestelde beroep, begroot op het rolrecht van 200 euro, komen ten laste van zijn nalatenschap.

5. De verwerende partijen worden, elk voor de helft, verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op een rolrecht van 200 euro, een

bijdrage van 22 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 770 euro, die verschuldigd is aan M.V.

De tussenkomende partij wordt verwezen in de kosten van de tussenkomst, begroot op 150 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, op achtentwintig maart tweeduizend vijftientig, door de Raad van State, Xe kamer, samengesteld uit:

Jan Clement,	kamervoorzitter,
Stephan De Taeye,	staatsraad,
David D’Hooghe,	staatsraad,
bijgestaan door	
Silvan De Clercq,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Silvan De Clercq

Jan Clement