

Ministerieel besluit betreffende het beroep tegen het besluit van de gemeenteraad van de gemeente Ranst van 26 juni 2023 omtrent de zaak van de wegen – Omgevingsvergunning – OMV 2021084083 – aanleg Nieuwe Maasweg

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op:

- het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen (hierna: Decreet Gemeentewegen);
- het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, artikel 31/1, ingevoegd bij het decreet van 3 mei 2019 (hierna: Decreet betreffende de Omgevingsvergunning);
- het besluit van de Vlaamse Regering van 25 juli 2014 tot delegatie van beslissingsbevoegdheden aan de leden van de Vlaamse Regering, artikel 13/1 (ingevoegd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 27 oktober 2017 en vervangen bij besluit van de Vlaamse Regering van 2 oktober 2019).

Juridisch kader

Op 20 januari 2023 diende de gemeente Ranst een omgevingsvergunningsaanvraag in voor gronden gelegen aan Maasweg in 2520 Ranst/Oelegem.

De betreffende percelen zijn kadastraal gekend als: afdeling 1, sectie B, perceelnummers 464B, 463L3, 482P, 494H - afdeling 2, sectie B, perceelnummers 488G, 445E, 463V2, 482M, 522, 494K, 398D, 469C, 521, 482R, 520, 484Z5 - afdeling 2, sectie C, perceelnummers 483D, 519G, 396E, 482N.

De aanvraag betreft de aanleg door de gemeente Ranst van een nieuwe gemeenteweg. Meer in het bijzonder moet de weg de KMO-zone Ter Straten verbinden via de Ter Stratenweg rechtstreeks met de rotonde tussen de Vaartstraat en de Oelegemsesteenweg. Vanaf deze rotonde kan men verder aansluiten op het hoger gelegen verkeersnetwerk (E34/E313).

Er vond een openbaar onderzoek plaats van 11 februari 2023 tot en met 12 maart 2023.

Vervolgens heeft het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Ranst het dossier betreffende de zaak der wegen overgemaakt aan de gemeenteraad voor behandeling.

In het kader van een omgevingsvergunningsaanvraag heeft de gemeenteraad van de gemeente Ranst op 26 juni 2023 een besluit tot goedkeuring genomen over de zaak der wegen bij het project 'Aanleg Nieuwe Maasweg'.

Op 13 juli 2023 heeft het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Ranst dan een beslissing genomen tot afgifte van de omgevingsvergunning voor voornoemd project.

Op 20 juli 2023 hebben de heer René Verschraege en mevrouw Jeanne Bolsius, beiden wonende aan de Maasweg 2 te 2520 Ranst en beiden vertegenwoordigd door mr. Johan Verstraeten, kantoorhoudende te Fonteinstraat 1A, bus 501 te 3000 Leuven met een aangetekende brief beroep ingediend tegen het besluit van de gemeenteraad van de Gemeente Ranst van 26 juni 2023 (Hierna: beroepsindieners).

De Vlaamse minister, bevoegd voor de weginfrastructuur en het beleid, heeft het beroep tegen het besluit van de gemeenteraad van de gemeente Ranst van 26 juni 2023 onderzocht op zijn ontvankelijkheid en volledigheid, rekening houdend met de terzake geldende wettelijke bepalingen, in het bijzonder met het Decreet Gemeentewegen.

Motivering

Dit besluit is gebaseerd op de volgende motieven:

- Door middel van een aangetekende brief wordt door beroepsindieners beroep ingediend tegen het besluit van de gemeenteraad van de gemeente Ranst van 26 juni 2023;
- Het beroep wordt ingediend op grond van artikel 31/1 van het Decreet betreffende de Omgevingsvergunning.

Onderzoek van de ontvankelijkheid

Overeenkomstig artikel 31/1, §2 van het Decreet betreffende de Omgevingsvergunning wordt het beroep op straffe van onontvankelijkheid met een beveiligde zending ingediend bij de Vlaamse Regering binnen een termijn van dertig dagen, die ingaat op:

- 1° de dag na de datum van de betekening van de bestreden beslissing voor die personen of instanties aan wie de beslissing betekend wordt;
- 2° de dag na het verstrijken van de beslissingstermijn als de omgevingsvergunning in eerste administratieve aanleg stilzwijgend geweigerd wordt;
- 3° de dag na de eerste dag van de aanplakking van de bestreden beslissing in de overige gevallen.

Daarnaast bezorgt de indiener op straffe van onontvankelijkheid gelijktijdig met de beveiligde zending van het beroep aan de Vlaamse Regering, een afschrift van het beroepschrift met een beveiligde zending aan het college van burgemeester en schepenen en aan de bevoegde beroepsinstantie, vermeld in artikel 52.

- Het beroep werd ingediend met een beveiligde zending;
- Een afschrift van het beroepschrift werd aan het college van burgemeester en schepenen en aan de bevoegde beroepsinstantie bezorgd;
- Het ingediende beroep is tijdig ingesteld.
- Er werd een dossiervergoeding betaald.

Het ingediende beroep is ontvankelijk.

Onderzoek van de gegrondheid

VOORAFGAAND:

Overeenkomstig artikel 31/1, §5 Decreet betreffende de Omgevingsvergunning kan het besluit van de gemeenteraad tot definitieve vaststelling van het rooilijnplan of het besluit tot opheffing van de gemeenteweg alleen worden vernietigd in volgende gevallen:

- 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.

In de mate in het beroepschrift gedateerd op 20 juli 2023 door beroepsindiener kritieken worden geuit die (1) niet gericht zijn tegen een beslissing van de gemeenteraad zoals bedoeld in artikel 31, §1 dan wel (2) kritieken betreffen die overeenkomstig artikel 31/1, §5 Decreet betreffende de Omgevingsvergunning geenszins tot de vernietiging van deze beslissing kunnen leiden, worden deze punten van kritiek niet onderzocht.

Ten gronde:

- Overwegende dat de Vlaamse Regering niet de bevoegdheid heeft om het besluit tot definitieve vaststelling van het rooilijnplan volledig te beoordelen, maar gebonden is aan de toetsingsgronden uit het Decreet Gemeentewegen.
- Overwegende dat de beroepsindieners in een **eerste beroepskritiek** aanvoeren dat het besluit houdende goedkeuring van het rooilijnplan van de Nieuwe Maasweg in strijd zou zijn met de artikelen 3 en 4 van het Decreet Gemeentewegen.
- Volgens beroepsindieners zou de aanleg van de nieuwe Maasweg een ontsluitingsweg voor vrachtverkeer voor de industriezone Ter Straten, behorend tot het ENA-netwerk, betreffen en zou het daardoor een project zijn dat op bovenlokaal Vlaams niveau reeds werd onderzocht en beslist en zou

het daardoor buiten het doel vallen van het Decreet Gemeentewegen hetwelk uitsluitend als doel zou hebben om aan de behoeften van zachte mobiliteit op lokaal niveau te voldoen. De aanleg van de Nieuwe Maasweg zou volgens beroepsindieners ook de verkeersonveiligheid in de dorpskern van de gemeente Ranst verhogen en een aanzuigeffect creëren voor sluipverkeer van de E34 dat door de woongebieden rijdt.

Vooreerst benadrukt de Vlaamse Regering dat het niet tot haar bevoegdheid behoort de deugdelijkheid van de besluitvorming van de gemeenteraad zelf na te gaan, nu de Vlaamse Regering op grond van artikel 31/1, §5 Omgevingsvergunningendecreet louter een vernietigingsbevoegdheid aanhoudt. Daarenboven oefent de gemeenteraad terzake de zaak van de wegen een autonome bevoegdheid uit waar zij op grond van een volheid van bevoegdheid als enige bevoegd is om besluiten te nemen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van gemeentewegen. (art. 8 Decreet Gemeentewegen)

Het lijkt de Vlaamse Regering daarbij alvast niet kennelijk onredelijk te zijn dat de gemeenteraad van de gemeente Ranst heeft geoordeeld dat de aanleg van de Nieuwe Maasweg zal bijdragen tot een verbeterde afwikkeling van het verkeer en dat de verkeersveiligheid zal verhogen en hinder in de Vaarstraat zal beperken.

Anders dan beroepsindieners aanvoeren blijkt uit het bestreden gemeenteraadsbesluit tevens afdoende dat de aanleg van de Nieuwe Maasweg overeenkomstig artikel 3 van het Decreet Gemeentewegen wel degelijk **gericht is op de uitbouw van een veilig weggennet op lokaal niveau** en tot doel heeft om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren **en wordt zulks tevens afdoende gemotiveerd**. Tevens blijkt uit het bestreden gemeenteraadsbesluit uitdrukkelijk dat de Nieuwe Maasweg zelfs indien de bijkomende ontsluiting er zou komen, nog altijd een verbindende functie zal kunnen blijven uitoefenen voor personenverkeer en een toegangspoort "zal vormen voor de plannen van Groenpool Antwerpen en daardoor de aanleg van de Nieuwe Maasweg zowel rekening houdt met de huidige context als met de toekomstige ontwikkelingen.

Ook wordt uitdrukkelijk aangehaald in het bestreden besluit dat uit de mobiliteitsstudie die bij de omgevingsvergunningsaanvraag werd gevoegd blijkt dat door de aanleg van de Nieuwe Maasweg positieve effecten worden verwacht naar sluipverkeer in het centrum van Oelegem en dat de belangrijkste functie van de Nieuwe Maasweg naast de ontsluiting van het bedrijventerrein Ter Straten ook het ontlasten van de woningen aan de Vaartstraat betreft zodat de aanleg van de Nieuwe Maasweg overduidelijk tevens gericht is op de uitbouw van een veilig weggennet op lokaal niveau.

Verder is het ook niet kennelijk onredelijk dat in het bestreden gemeenteraadsbesluit wordt aangehaald dat in de toekomst in het kader van de herstructurering van de bedrijventerreinen Wommelgem-Ranst mogelijks gedacht wordt aan een rechtstreekse ontsluiting daarvan op de E313 in het kader van ENA en dat Vlaamse regering op 20 juli 2006 weliswaar opdracht gaf om de studies voor het Ruimtelijk Veiligheidsrapport en de plan-MER voor

het ENA-netwerk op te starten, maar dat er op vandaag nog geen enkele procedure lopende is ter realisatie van een rechtstreekse ontsluiting op de E313-E34 zodat er op vandaag wel degelijk een bestaande lokale problematiek van verkeersoverlast en verkeersveiligheid voorhanden is die door de aanleg van de Nieuwe Maasweg kan verholpen worden. Hierdoor staat meteen ook vast dat de aanleg van de Nieuwe Maasweg geenszins louter een ontsluitingswegenis betreft voor vrachtverkeer van een industriezone met gemeentegrensoverschrijdende impact maar dat de aanleg van de Nieuwe Maasweg wel degelijk kadert binnen het doel van het Decreet Gemeentewegen en bijdraagt aan de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau.

Beroepsindieners overtuigen aldus niet en tonen niet aan dat het bestreden besluit niet in overeenstemming zou zijn met de doelstellingen van artikel 3 van het Decreet Gemeentewegen.

Uit het bestreden gemeenteraadsbesluit en de stukken van het administratief dossier kan de Vlaamse regering alleen maar vaststellen dat door de goedkeuring van de rooilijn/wegentracé van de Nieuwe Maasweg op een zorgvuldige wijze werd voldaan aan en aldus geen schending van artikel 3 van het Decreet Gemeentewegen is komen vast te staan.

Dit onderdeel van de eerste beroepskritiek is aldus **ongegrond**.

- Volgens beroepsindieners zou het project tot aanleg van de nieuwe Maasweg verder ook niet ten dienste staan van het **algemeen belang** zoals voorzien in artikel 4, 1^o van het Decreet Gemeentewegen. De goedkeuring van de rooilijn/wegentracé van de Nieuwe Maasweg zou volgens beroepsindieners vanuit mobiliteitsoogpunt geen nut of noodzaak vertonen om een nieuwe ontsluitingsweg aan te leggen en de reden voor de Nieuwe Maasweg zou volgens de beroepsindieners de uitbreiding van het bestaande bedrijf Pomuni zijn. Volgens beroepsindieners zou de aanleg van de Nieuwe Maasweg louter ten dienste staan van de "uitbreiding van bestaande bedrijven" waardoor de aanleg van de wegenis niet in het algemeen belang zou zijn goedgekeurd en zou de Nieuwe Maasweg geen oplossing bieden voor de dorpskernen van Oelegem, Ranst en Broechem hetgeen met de rechtstreekse ontsluiting op de E313 waartoe door de Vlaamse regering zou beslist zijn wel het geval zou zijn.

Verder is er volgens beroepsindieners geen relevante en actuele **mobiliteitsstudie** uitgevoerd en wordt nergens aangetoond wat de **mobiliteitsimpact** is en wordt nergens gemotiveerd hoe de Nieuwe Maasweg de functie vervult van ontsluiting om de dorpskernen van Oelegem, Ranst en Broechem te vrijwaren van vrachtverkeer.

Ook gaan beroepsindieners er blijkbaar van uit dat de Nieuwe Maasweg een **tijdelijke weg** zou zijn.

Verder voeren beroepsindieners nog aan dat de aanleg van de Nieuwe Maasweg **niet zou zijn beoordeeld in gemeentegrensoverschrijdend perspectief** en dat de **aanleg de behoeften van de toekomstige**

generaties in het gedrang zou brengen gezien de aanleg van de Nieuwe Maasweg de **bestaande natuur zou aantasten en versnipperen**.

Ook ten aanzien van dit onderdeel weze het vooreerst benadrukt dat het niet tot de bevoegdheid van de Vlaamse Regering behoort om de deugdelijkheid van de besluitvorming van de gemeenteraad zelf na te gaan, nu de Vlaamse Regering op grond van artikel 31/1, §5 Omgevingsvergunningendecreet louter een vernietigingsbevoegdheid aanhoudt. Daarenboven oefent de gemeenteraad terzake de zaak van de wegen een autonome bevoegdheid uit waar zij op grond van een volheid van bevoegdheid als enige bevoegd is om besluiten te nemen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van gemeentewegen. (art. 8 Decreet Gemeentewegen)

Ook dient de Vlaamse regering vast te stellen dat de inhoudelijke kritieken die worden geuit in dit onderdeel geenszins worden betrokken op het bestreden besluit en door de beroepsindieners geenszins toegelicht wordt hoe deze kritieken dan moeten worden begrepen als een schending van de beroepsgrievens die in artikel 31, §5 van het Omgevingsvergunningsdecreet staan opgelijst.

Anders dan beroepsindieners aanvoeren blijkt uit het bestreden gemeenteraadsbesluit nochtans afdoende dat de aanleg van de Nieuwe Maasweg overeenkomstig de principes van artikel 4 van het Decreet Gemeentewegen tot stand is gekomen.

Overeenkomstig artikel 31, § 1, tweede lid van het Decreet betreffende de Omgevingsvergunning kan de gemeenteraad zich bovendien uitsluitend uitspreken over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg, en over de eventuele opname in het openbaar domein. Hierbij wordt dan rekening gehouden met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4 van het Decreet Gemeentewegen, en in voorkomend geval met het gemeentelijk beleidskader en afwegingskader, vermeld in artikel 6 van het Decreet Gemeentewegen. De gemeenteraad kan daarbij voorwaarden opleggen en lasten verbinden, die de bevoegde overheid in de eventuele vergunning opneemt.

De volheid van bevoegdheid van de gemeenteraad heeft betrekking op de aanleg van nieuwe wegenis, de heraanleg van wegenis, de tracéwijziging, verbreding of opheffing van bestaande gemeentewegen, alsook op de technische uitrusting van de gemeenteweg.

Tot de uitrusting van zo'n openbare gemeenteweg (in de zin van de beslissing omtrent de zaak der wegen) behoren onder meer de wegverharding en bestrating, de weguitrusting en de nutsleidingen, fietspaden, riolering, de aanleg van stoepen en wegboorden, aanplanting, de inrichting van de (eventuele) parkeerplaatsen, gratis grondafstand, en de weerslag op de mobiliteit, afwatering, waterzuivering, afvalophaling en noodzakelijke uitbreiding van maatschappelijke infrastructuur.

Hierbij dient te worden opgemerkt dat de gemeenteraad niet kan beslissen over de omgevingsvergunningsaanvraag zelf. De argumenten van de

gemeenteraad moeten betrokken worden op de wegenis (lees: op de inpasbaarheid van de wegenis in een goed uitgebouwd, verantwoord, veilig en duurzaam gemeentelijk wegennet) en niet op het voorwerp van de omgevingsvergunningsaanvraag. De gemeenteraad kan en mag de overeenstemming van de omgevingsvergunningsaanvraag met de beoordelingselementen, vermeld in artikel 4.3.1 van de VCRO, dus niet beoordelen.

De gemeenteraad dient verder in haar beoordeling motieven te betrekken die te maken hebben met een doordacht gemeentelijk wegennet, waarbij de inpasbaarheid van de nieuwe 'wegenis' in het globale gemeentelijke wegennet beoordeeld moet worden. De gemeenteraad mag zich bovendien uitsluitend uitspreken over het effect van de voorgestelde 'wegenis' (niet: van het voorgestelde project) op de mobiliteit, de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid.

Aan dit alles gaan de beroepsindieners in hun uitvoerig betoog voorbij. Zij overtuigen niet en de Vlaamse regering stelt vast dat de kritieken die worden geuit geenszins door beroepsindieners steeds worden betrokken op de beoordeling van de zaak van de wegen. Het gegeven dat beroepsindieners er in hun betoog duidelijk een andere visie op nahouden betekent nog niet dat het bestreden besluit daardoor onwettig zou zijn genomen.

Anders dan beroepsindieners aanvoeren blijkt uit het bestreden besluit vooreerst afdoende dat de aanleg van de Nieuwe Maasweg overeenkomstig artikel 4 van het Decreet Gemeentewegen ten dienste staat van het **algemeen belang en wordt zulks tevens afdoende gemotiveerd**. In het bestreden besluit is immers uitdrukkelijk te lezen dat de aanleg van de Nieuwe Maasweg zal bijdragen aan de verbeterde afwikkeling van het verkeer en tevens de verkeersveiligheid zal verhogen. In het bestreden besluit is verder uitdrukkelijk te lezen dat de Nieuwe Maasweg wordt aangelegd voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Ter Straten naar het hogere wegennet alsook ter ontlasting van de woningen aan de Vaarstraat. Tenslotte zal blijken het bestreden besluit dankzij de aanleg van de Nieuwe Maasweg de verkeershinder in de Vaartstraat sterk beperken en wordt aan de bestaande problematiek van verkeersoverlast en verkeersveiligheid door de aanleg van de Nieuwe Maasweg verholpen. Dit alles bevestigt alvast dat de goedkeuring tot aanleg van de Nieuwe Maasweg onmiskenbaar ten dienste staat van alle inwoners van de dorpskernen van Oelegem, Ranst en Broechem en niet uitsluitend ten dienste staat van de uitbreiding van het bedrijf Pomuni en aldus wel degelijk in het algemeen belang daartoe werd besloten.

Dit onderdeel van de eerste beroepskritiek is **ongegegrond**.

Uit het bestreden besluit blijkt tevens uitdrukkelijk dat ook de **mobiliteitsimpact wel degelijk werd onderzocht en dit ook onder verwijzing naar de mobiliteitsstudie die aan de omgevingsvergunningsaanvraag gevoegd was**. In het bestreden besluit staat duidelijk te lezen dat is gebleken dat door de aanleg van de

Nieuwe Maasweg (1) de wooncluster aan de Vaartstraat wordt ontlast, (2) de verkeersoverlast niet zal verschuiven naar het woongebied aan de Zandhovensesteenweg en er geen impact zal zijn op de hoeveelheid en samenstelling van het verkeer, (3) door de bestaande verzadigingsverschijnselen ter hoogte van de rotonde aan de Zandhovensesteenweg geen bijkomende aantrekking vormen voor verkeer van het hoofdwegennet en er integendeel positieve effecten te verwachten zijn zowel voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Ter Straten als ook voor het sluipverkeer door het centrum van Oelegem, (4) voor de meeste bewoners van de Vaartstraat het bedrijfsverkeer veel verder weg zal komen te liggen waardoor met de aanleg van de Nieuwe Maasweg de wooncluster aan de Vaartstraat zal worden ontlast.

De Vlaamse regering kan derhalve alleen maar vast stellen dat de mobiliteitsimpact wel degelijk werd onderzocht en werd meegenomen.

Dit onderdeel van de eerste beroepskritiek is **ongegrond**.

Verder kan de Vlaamse regering beroepsindieners niet bijtreden waar deze menen dat de Nieuwe Maasweg een **tijdelijke weg** zou zijn. Uit de stukken van het administratief dossier blijkt dat met 'tijdelijke' verbindingsweg vooral wordt bedoeld op het tijdelijk karakter van de functie van de weg als ontsluitingsweg voor bedrijvigheid. Zelfs indien op lange termijn in een rechtstreekse ontsluiting zal voorzien worden van onder meer bedrijventerrein Ter Straten op de E313 zal de Nieuwe Maasweg dan nog altijd zijn verbindende functie kunnen blijven uitoefenen voor personenverkeer.

Geheel ter zijde wenst de Vlaamse regering nog op te merken dat – hoewel in casu de aanleg van de Nieuwe Maasweg geen tijdelijke wegenis betreft – de aanleg van een tijdelijke wegenis evenzeer mogelijk is overeenkomstig artikel 15 van het Decreet Gemeentewegen.

Dit onderdeel van de eerste beroepskritiek is **ongegrond**.

- Ook waar beroepsindieners nog aanvoeren dat geen rekening zou zijn gehouden met het **natuurbehoud en natuurontwikkeling** overtuigen zij niet. Ook overtuigen beroepsindieners niet dat de aanleg van de Nieuwe Maasweg de **behoeften van toekomstige generaties** in het gedrang zou brengen en dat de **ruimtelijke behoeften** van de verschillende maatschappelijke activiteiten **niet zouden zijn afgewogen**.

Volgens beroepsindieners zou met de aanleg van de Nieuwe Maasweg Natura 2000 gebied verdwijnen en het resterende Natura 2000 gebied degraderen, zal het bosontwikkelingsgebied dwars doorsneden worden en ten noorden van de weg industrie ontwikkeld worden en zullen de ruimtelijke doelstellingen van de Vlaamse regering inzake bosuitbreiding niet gehaald kunnen worden.

Hier dient opgemerkt dat dit onderdeel van de beroepskritiek betrekking heeft op de stedenbouwkundige elementen en de beoordeling van de

ruimtelijke ordening en deze kritieken dienen te worden ontmoet en behandeld in de beroepsprocedure die gevoerd kan worden in het kader van de omgevingsvergunning. De Vlaamse regering is alvast niet bevoegd zich daarover uit te spreken in het kader van het bestuurlijk beroep inzake de zaak van de wegen.

Overeenkomstig artikel 31, § 1, tweede lid van het Decreet betreffende de Omgevingsvergunning kan de gemeenteraad zich uitsluitend uitspreken over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg, en over de eventuele opname in het openbaar domein.

De volheid van bevoegdheid van de gemeenteraad heeft betrekking op de aanleg van nieuwe wegenis, de heraanleg van wegenis, de tracéwijziging, verbreding of opheffing van bestaande gemeentewegen, alsook op de technische uitrusting van de gemeenteweg.

De Vlaamse Regering is gebonden aan en enkel bevoegd voor de toetsingsgronden zoals vervat in artikel 31/1, §5 Decreet betreffende de Omgevingsvergunning zodat om deze reden de derde beroepskritiek niet tot de vernietiging van het bestreden besluit van de gemeenteraad kan leiden.

Dit onderdeel van de eerste beroepskritiek is **onontvankelijk**.

Ook waar de beroepsindieners voorhouden dat het bestreden besluit niet werd beoordeeld vanuit **gemeentegrensoverschrijdend perspectief** en zij besluiten tot een schending van artikel 4, 4° van het Decreet Gemeentewegen, kunnen zij niet worden bijgetreden.

Bij beslissingen over wijzigingen van het gemeentelijk wegennet wordt overeenkomstig artikel 4 van het Decreet Gemeentewegen 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.

In weerwil van wat beroepsindieners trachten voor te houden dient de Vlaamse regering vast te stellen dat uit het bestreden besluit en uit de stukken van het administratief dossier wel degelijk blijkt dat de aanleg van de Nieuwe Maasweg ook werd beoordeeld vanuit gemeentegrensoverschrijdend perspectief.

Zo heeft de gemeenteraad uitdrukkelijk in het bestreden besluit gesteld dat *"de Nieuwe Maasweg zal onder meer door de bestaande verzadigingsverschijnselen ter hoogte van de rotonde aan de Zandhovensesteenweg geen bijkomende aantrekking vormen voor verkeer van het hoofdwegennet. Integendeel: er zijn positieve effecten door de aanleg van de Nieuwe Maasweg te verwachten. Vooraleerst verwachten we positieve effecten voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Ter Straten want ook daar is een bijkomende mobiliteitsvraag. Maar bijkomend worden er positieve effecten verwacht voor het sluipverkeer door het centrum van Oelegem. In het verleden heeft de gemeente reeds maatregelen gedaan om het sluipverkeer uit het centrum van Oelegem te houden met nieuwe circulatieplannen. Deze maatregelen dragen echter onvoldoende bij aan het weren van sluipverkeer uit het centrum van Oelegem. De Nieuwe Maasweg kan op die manier bijdragen aan de verkeersleefbaarheid van het centrum van Oelegem."*

Verder wordt in de bestreden beslissing wel degelijk ook rekening gehouden met de beslissing van de Vlaamse regering om in de toekomst binnen het Economisch Netwerk Albertkanaal de industriezone Ter Straten samen met de industriezone in Wommelgem te ontsluiten ter hoogte van Q8 in Wommelgem.

Zo stelt het bestreden besluit verder uitdrukkelijk dat *"Het ENA is ontstaan uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Want het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wijst op het belang van de omgeving van het Albertkanaal als een ruimtelijk samenhangend netwerk en het belang om de inspanningen over de hele lengte van het Albertkanaal te coördineren vanop gewestelijk niveau. In het besluit van de Vlaamse Regering van 24 april 2004 met betrekking tot de uitbouw van het ENA werd beslist om te opteren voor een ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein aan de noordzijde van de E313 (met name De Lage Keer). Hiervoor zouden de ontsluitingsmogelijkheden van het bedrijventerrein verder onderzocht worden, één van de mogelijkheden was een rechtstreekse ontsluiting op de E313. Op 20 juli 2006 gaf de Vlaamse Regering de opdracht om de studies voor het Ruimtelijk Veiligheidsrapport en het plan-MER voor het volledige netwerk op te starten. Er is op vandaag echter nog geen lopende procedure of plan ter realisatie van de rechtstreekse aansluiting op de E313-E34, dus is er nog geen vooropgestelde realisatietermijn gekend. De ontwikkeling en ontsluiting van De Lage Keer hangen bovendien ook samen met de realisatie van het Complex Project De Nieuwe Rand, die ten vroegste start in 2030. Het is aanneembaar dat het uiteindelijke realiseren van de rechtstreekse ontsluiting nog jaren zal duren. Echter is er vandaag een bestaande problematiek van verkeersoverlast en verkeersveiligheid die door de aanleg van de Nieuwe Maasweg verholpen kan worden. Bovendien zal de Nieuwe Maasweg – indien de bijkomende aansluiting er toch zou komen – nog altijd zijn verbindende functie kunnen uitoefenen voor personenverkeer en een toegangspoort vormen in het kader van de plannen van Groenpool Antwerpen. Voorliggende vergunningsaanvraag kan bijgevolg gemotiveerd worden vanuit de huidige ruimtelijke context en houdt rekening met toekomstige ontwikkelingen."*

Ook dit onderdeel van de eerste beroepskritiek is derhalve **ongegrond**.

De eerste beroepskritiek is deels **onontvankelijk** en alleszins in al haar onderdelen **ongegrond**.

- Overwegende dat de beroepsindieners in een **tweede beroepskritiek** aanvoeren dat de aanleg van de Nieuwe Maasweg volledig in strijd zou zijn met het gemeentelijk beleidskader en afwegingskader. Verder zou de aanleg van de Nieuwe Maasweg in strijd zijn met het verkeerscirculatieplan Ranst 2022 waarbij volgens beroepsindieners door de aanleg van de Nieuwe Maasweg meer sluipverkeer zou worden gegenereerd. Daarnaast zou de aanleg van de Nieuwe Maasweg in strijd zijn met de gemeentelijke Gewenste Ruimtelijke Hoofdstructuur en het Ruimtelijke Structuurplan Ranst. Verder zou de aanleg van de Nieuwe Maasweg in strijd zijn met de gemeentelijke Gewenste Natuurlijke Structuur en in strijd met het gemeentelijk Klimaatplan.

Volgens beroepsindieners zou de aanleg van de Nieuwe Maasweg daarbij niet gestoeld zijn op grondig (mobiliteits)onderzoek en duurzaam bestuur. De aanleg zou in strijd zijn met zeer veel bestaande studies, plannen en beslissingen, zowel inzake ruimtelijke planning, mobiliteit, natuur, milieu en leefbaarheid op gemeentelijk niveau en bovenlokaal niveau.

Daarbij zou de aanleg van de Nieuwe Maasweg ingaan tegen het algemeen beleidsprogramma 2019-2024 inzake mobiliteit. Volgens beroepsindieners gaat de aanleg van de Nieuwe Maasweg ook lijnrecht in tegen het onderzoek en beslissingen van de Vlaamse Regering om de ontsluiting te realiseren richting Wommelgem.

Beroepsindieners overtuigen niet in hun kritieken.

Ook ten aanzien van dit onderdeel wezen het vooreerst benadrukt dat het niet tot de bevoegdheid van de Vlaamse Regering behoort om de deugdelijkheid van de besluitvorming van de gemeenteraad zelf na te gaan, nu de Vlaamse Regering op grond van artikel 31/1, §5 Omgevingsvergunningendecreet louter een vernietigingsbevoegdheid aanhoudt. Daarenboven oefent de gemeenteraad terzake de zaak van de wegen een autonome bevoegdheid uit waar zij op grond van een volheid van bevoegdheid als enige bevoegd is om besluiten te nemen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van gemeentewegen. (art. 8 Decreet Gemeentewegen)

Ook dient de Vlaamse regering vast te stellen dat de inhoudelijke kritieken die worden geuit in dit onderdeel geenszins worden betrokken op het bestreden besluit en door de beroepsindieners geenszins toegelicht wordt hoe deze kritieken dan moeten worden begrepen als een schending van de beroepsgrievens die in artikel 31, §5 van het Omgevingsvergunningsdecreet staan opgelijst.

In de mate de kritieken die beroepsindieners doen gelden betrekking hebben op de stedenbouwkundige elementen en een beoordeling van de ruimtelijke ordening vereisen, dienen deze kritieken te worden ontmoet en behandeld in de beroepsprocedure die gevoerd kan worden in het kader van de

omgevingsvergunning. De Vlaamse regering is alvast niet bevoegd zich daarover uit te spreken in het kader van het bestuurlijk beroep inzake de zaak van de wegen.

Het komt aldus geenszins aan de Vlaamse regering toe om de verenigbaarheid van het bestreden besluit met de aangehaalde studies, plannen of beleidsbeslissingen te toetsen.

De tweede beroepskritiek is **onontvankelijk**.

- Overwegende dat de beroepsindieners in een **derde en laatste beroepskritiek** menen dat de vormvereisten van het Decreet Gemeentewegen niet zouden zijn nageleefd. Meer in het bijzonder menen beroepsindieners dat (1) het rooilijnplan niet binnen de termijn van 60 dagen na het einde van het openbaar onderzoek zou zijn vastgesteld, (2) het besluit tot vaststelling van de rooilijn niet zou aangeplakt aan het gemeentehuis, niet ter plaatse zou zijn aangeplakt, noch aan het beginpunt, noch aan het eindpunt van het nieuwe wegdeel en (3) beroepsindieners bij het openbaar onderzoek geen aangetekend schrijven ontvingen van het bestreden besluit.

Beroepsindieners gaan er verkeerdelijk vanuit dat de vormvereisten van artikel 17 van het Decreet Gemeentewegen niet zouden zijn nageleefd. Artikel 17 luidt als volgt:

Artikel 17. (01/09/2019- ...)

§ 1. De gemeenteraad stelt het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan voorlopig vast.

§ 2. Het college van burgemeester en schepenen onderwerpt het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan aan een openbaar onderzoek dat binnen een ordetermijn van dertig dagen na de voorlopige vaststelling, vermeld in paragraaf 1, minstens wordt aangekondigd door:

1° aanplakking aan het gemeentehuis en ter plaatse, minstens aan het begin- en eindpunt van het nieuwe, gewijzigde of verplaatste wegdeel;

2° een bericht op de website van de gemeente of in het gemeentelijk infoblad;

3° een bericht in het Belgisch Staatsblad;

4° een afzonderlijke mededeling die met een beveiligde zending wordt gestuurd naar de woonplaats van de eigenaars van de onroerende goederen die zich bevinden in het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan;

5° een afzonderlijke mededeling aan de aanpalende gemeenten, als de weg paalt aan de gemeentegrens en deel uitmaakt van een gemeentegrensoverschrijdende verbinding;

6° een afzonderlijke mededeling aan de deputatie en het departement;

7° een afzonderlijke mededeling aan de beheerders van aansluitende openbare wegen;

8° een afzonderlijke mededeling aan de maatschappijen van openbaar vervoer.

De aankondiging, vermeld in het eerste lid, vermeldt minstens:
1° de locatie waar de beslissing tot voorlopige vaststelling en het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan ter inzage liggen;
2° de begin- en einddatum van het openbaar onderzoek;
3° het adres waar de opmerkingen en bezwaren naartoe gestuurd moeten worden of worden afgegeven, en de te volgen formaliteiten.

§ 3. Na de aankondiging wordt het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan gedurende dertig dagen ter inzage gelegd in het gemeentehuis en gepubliceerd op de gemeentelijke website.

§ 4. De opmerkingen en de bezwaren worden uiterlijk de laatste dag van het openbaar onderzoek schriftelijk of digitaal aan het gemeentebestuur bezorgd.

De deputatie en het departement bezorgen het gemeentebestuur binnen de termijn, vermeld in het eerste lid, een advies over de overeenstemming van het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4. Als er geen advies is verleend binnen die termijn, mag aan de adviesvereiste worden voorbijgegaan.

§ 5. De gemeenteraad stelt binnen zestig dagen na het einde van het openbaar onderzoek het gemeentelijk rooilijnplan definitief vast.

Bij de definitieve vaststelling van het gemeentelijk rooilijnplan kunnen ten opzichte van het voorlopig vastgestelde gemeentelijk rooilijnplan alleen wijzigingen worden aangebracht die gebaseerd zijn op de bezwaren en opmerkingen die tijdens het openbaar onderzoek zijn geformuleerd, of eruit voortvloeien.

De definitieve vaststelling van het gemeentelijk rooilijnplan kan geen betrekking hebben op delen van het grondgebied die niet opgenomen zijn in het voorlopig vastgestelde gemeentelijk rooilijnplan.

§ 6. Als het rooilijnplan niet definitief wordt vastgesteld binnen de termijn, vermeld in paragraaf 5, vervalt het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan.

Beroepsindieners verliezen evenwel uit het oog dat het rooilijnplan niet is vastgesteld geworden volgens de eigenstandige procedure zoals voorzien in artikel 17 van het Decreet Gemeentewegen doch in afwijking daarvan volgens het integratiespoor overeenkomstig **artikel 12, § 2 Decreet Gemeentewegen** is tot stand gekomen hetwelk luidt als volgt:

"§ 2. In afwijking van artikel 11 kan de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg met overeenkomstige toepassing van artikel 31 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning opgenomen worden in een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen of een omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden, voor

zover die wijziging past in het kader van de realisatie van de bestemming van de gronden. Die mogelijkheid geldt voor zover **het aanvraagdossier een ontwerp van rooilijnplan** bevat dat voldoet aan de bij en krachtens dit decreet gestelde eisen op het vlak van de vorm en inhoud van gemeentelijke rooilijnplannen of voor zover het een grafisch plan met aanduiding van de op te heffen rooilijn bevat.

Als de beoogde wijziging, verplaatsing of opheffing betrekking heeft op een gemeentelijk rooilijnplan dat niet in een ruimtelijk uitvoeringsplan is opgenomen, neemt de gemeenteraad eerst een beslissing over het al dan niet wijzigen of opheffen van het gemeentelijk rooilijnplan, alvorens te beslissen over de goedkeuring, vermeld in artikel 31 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.

De mogelijkheid, vermeld in het eerste lid, geldt niet als de beoogde wijziging, verplaatsing of opheffing betrekking heeft op een gemeenteweg die in een plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan bestemd is, of op een gemeentelijk rooilijnplan dat in een plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan is opgenomen. In dat geval gelden de procedureregels voor het opstellen van een ruimtelijk uitvoeringsplan.”

Zodoende zijn de vormvereisten zoals bepaald in artikel 17 van het Decreet Gemeentewegen niet geschonden. Het aanvraagdossier bevat het vereiste rooilijnplan.

De derde beroepskritiek mist feitelijke grondslag en is derhalve **ongegrond.**

- Overwegende dat het besluit van de gemeenteraad van de gemeente Ranst van 26 juni 2023 omtrent de zaak van de wegen voor de aanleg van de Nieuwe Maasweg voldoet aan alle substantiële vormvereisten en niet in strijd is met de doelstellingen en principes van het Decreet Gemeentewegen zodat het beroep ongegrond is.
- Overwegende dat het bestreden besluit aldus niet dient te worden vernietigd.

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN BESLUIT:

Artikel 1. Het beroep, ingediend door de beroepsindieners tegen het besluit van de gemeenteraad van de gemeente Ranst van 26 juni 2023 houdende de goedkeuring van de rooilijn/wegentracé voor de aanleg van de Nieuwe Maasweg wordt deels onontvankelijk en in haar geheel ongegrond bevonden, het bestreden besluit wordt niet vernietigd.

Art. 2. Van dit besluit wordt kennisgegeven aan de beroepsindieners, aan het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Ranst en aan de deputatie van de provincie Antwerpen.

Gedaan te Brussel.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS