

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 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 17 augustus 2023 heeft de Bond Beter Leefmilieu (BBL) met een aangetekende brief beroep ingediend tegen het besluit van de gemeenteraad van de Gemeente Ranst van 26 juni 2023 (Hierna: beroepsindiener).

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 beroepsindiener 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 17 augustus 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 beroepsindiener in een **eerste beroepskritiek** aanvoert dat de bestreden beslissing in strijd zou zijn genomen met artikel 4 van het Decreet Gemeentewegen. Volgens beroepsindiener zou de aanleg van de Nieuwe Maasweg niet ten dienste staan van het algemeen belang.

In een eerste onderdeel zou er volgens beroepsindiener vanuit **mobiliteitsoogpunt** geen nut of noodzaak zijn om een nieuwe ontsluitingsweg aan te leggen, gezien op circa 250 meter parallel al een ontsluitingsweg voor vrachtverkeer zou liggen vanuit de bedrijvenzone Ter Stratenweg, nl. de Vaartstraat.

Volgens beroepsindiener zorgt deze nieuwe wegenis niet voor een ontlasting van woonzones door vrachtverkeer. Volgens beroepsindiener is het korte stuk dat aan de Vaartstraat zou worden ontlast, heel beperkt in vergelijking met het 1,6km lange woongebied van de Zandhovensesteenweg zodat de aanleg van de nieuwe wegenis geen verantwoording kan zijn voor de noodzaak om deze verbindingsweg aan te leggen.

Verder gaat beroepsindiener er blijkbaar van uit dat de Nieuwe Maasweg een **tijdelijke weg** zou zijn hetgeen het algemeen belang van de wegenis ongelooftwaardig zou maken.

Tevens meent beroepsindiener dat de nieuwe wegenis door een gebied met belangrijke **natuurwaarden** zou lopen zodat een waardevol open ruimtegebied met veel natuurwaarden zou worden aangetast terwijl er vlakbij parallel reeds een ontsluitingsweg zou liggen. Volgens beroepsindiener zou de Vaartstraat die blijkbaar reeds 40 jaar de functie van ontsluitingsweg vervult, tijdelijk deze functie vervullen tot de nieuwe ontsluiting via Wommelgem/Q8 is gerealiseerd. Ook dit toont volgens beroepsindiener aan dat er geen algemeen belang is om de beoogde wegenis aan te leggen.

Tenslotte meent beroepsindiener nog te kunnen stellen dat de beslissing van het college van burgemeester en schepenen bovendien geen rekening heeft gehouden met het algemeen belang van **natuurbehoud en natuurontwikkeling**. Volgens beroepsindiener zal de Nieuwe Maasweg zorgen voor bijkomende versnippering en extra milieudruk, waardoor het bereiken van de gunstige staat van instandhouding voor het Habitatgebied "Bos- en heidegebieden ten oosten van Antwerpen" nog moeilijker zal worden. Volgens beroepsindiener gaat om deze reden de vergunning voor de Nieuwe Maasweg in tegen het algemeen belang van natuurbehoud en natuurbescherming.

Vooreerst weze het 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 deze beroepskritiek geenszins worden betrokken op het bestreden besluit en door de beroepsindiener geenszins toegelicht wordt hoe deze kritieken dan moeten worden begrepen als een schending van de beroepsgrievens die in artikel 31/1, §5 van het Omgevingsvergunningsdecreet staan opgelijst.

Anders dan beroepsindiener aanvoert 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 gaat de beroepsindiener in het betoog voorbij. Beroepsindiener overtuigt niet en de Vlaamse regering stelt vast dat de kritieken die worden geuit geenszins door beroepsindiener steeds worden betrokken op de beoordeling van de zaak van de wegen. Het gegeven dat beroepsindiener er in het betoog duidelijk een andere visie op nahoudt betekent nog niet dat het bestreden besluit daardoor onwettig zou zijn genomen.

Anders dan beroepsindiener aanvoert 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 blijkens 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.

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

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 omgevingsvergunningaanvraag 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 **ongegron**.

Verder kan de Vlaamse regering beroepsindiener niet bijtreden waar deze meent 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.

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

- Ook waar beroepsindieners nog aanvoeren dat geen rekening zou zijn gehouden met het **natuurbehoud en natuurontwikkeling** overtuigt beroepsindiener niet.

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 dit onderdeel van de eerste beroepskritiek niet tot de vernietiging van het bestreden besluit van de gemeenteraad kan leiden.

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

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

- Overwegende dat de beroepsindiener in een **tweede beroepskritiek** voorhoudt dat de bestreden beslissing niet werd beoordeeld vanuit **gemeentegrensoverschrijdend perspectief**. Beroepsindiener meent derhalve te kunnen besluiten tot een schending van artikel 4, 4° van het Decreet Gemeentewegen.

Overeenkomstig artikel 3 heeft het Decreet Gemeentewegen 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 van artikel 3, 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.

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.

Volgens beroepsindieners zou op de Nieuwe Maasweg sluipverkeer dreigen te ontstaan van verkeer dat files op de E34 wil vermijden. Verder meent beroepsindieners dat de aanleg van de Nieuwe Maasweg de beslissing van de Vlaamse regering om binnen het Economisch Netwerk Albertkanaal de industriezone Ter Straten samen met de industriezone in Wommelgem te ontsluiten ter hoogte van Q8 in Wommelgem, zou doorkruisen.

Dat het bestreden besluit niet werd beoordeeld vanuit **gemeentegrensoverschrijdend perspectief** en beroepsindieners besluit tot een schending van artikel 4, 4° van het Decreet Gemeentewegen, kan beroepsindieners niet worden bijgetreden.

In weerwil van wat beroepsindieners tracht 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 ondermeer 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."

De tweede beroepskritiek is derhalve **ongegrond**.

- Overwegende dat de beroepsindiener in een **derde beroepskritiek** meent dat door de nieuw aan te leggen weg waardevolle natuur op de schop zou gaan.

Hierbij dient opnieuw te worden opgemerkt dat deze 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 dit onderdeel van de eerste beroepskritiek niet tot de vernietiging van het bestreden besluit van de gemeenteraad kan leiden.

De derde beroepskritiek is **onontvankelijk**.

- 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 bovenvermeld gemeenteraadsbesluit aldus niet dient te worden vernietigd.

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN BESLUIT:

Artikel 1. Het beroep, ingediend door de beroepsindiener tegen 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 wordt deels onontvankelijk en in haar geheel ongegrond bevonden, de bestreden beslissing wordt niet vernietigd.

Art. 2. Van dit besluit wordt kennisgegeven aan de indiener van het beroep, 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