

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 18 april 2017 met nummer RvVb/S/1617/0785
in de zaak met rolnummer 1617/RvVb/0023/S

Verzoekende partijen

1. de heer **Jimmy RINGOIR**
2. de heer **Paul BORGHGRAEF**
3. mevrouw **Chris VELGHE**

vertegenwoordigd door advocaten Jan GHYSELS, Kris WAUTERS en Jo RAMS met woonplaatskeuze op het kantoor te 1170 Brussel, Terhulpsessesteenweg 187

Verwerende partij

DE GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR van het departement RUIMTE VLAANDEREN, afdeling Antwerpen

vertegenwoordigd door advocaten Willem SLOSSE en Astrid GELIJKENS met woonplaatskeuze op het kantoor te 2018 Antwerpen, Mechelsesteenweg 64 bus 201

Tussenkommende partijen

1. de stad **MECHELEN**, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen
2. het college van burgemeester en schepenen van de stad **MECHELEN**

vertegenwoordigd door advocaat Cies GYSEN met woonplaatskeuze op het kantoor te 2800 Mechelen, Antwerpsesteenweg 16-18

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen aanvankelijk met een aangetekende brief van 5 september 2016 enkel de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 22 juli 2016.

De verzoekende partijen vorderen nadien met een aangetekende brief van 14 oktober 2016 de schorsing van de tenuitvoerlegging van dezelfde beslissing.

De verwerende partij heeft aan de eerste tussenkommende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend voor de volledige heraanleg van de Hendrik Speecqvest omvattende wegeniswerken, rioleringswerken, omgevingsaanlegwerken en de aanleg van een ondergrondse parking voor 351 parkeerplaatsen, verdeeld over twee niveaus, op de percelen gelegen te 2800 Mechelen, Hendrik Speecqvest, met als kadastrale omschrijving Mechelen, afdeling 3, sectie D, nummer 73 E2 en 96/2.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkomende partijen verzoeken met een aangetekende brief van 14 december 2016 om in de procedure tot schorsing tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkomende partijen met een beschikking van 2 maart 2017 toe in de debatten.

De verwerende partij dient een nota betreffende de vordering tot schorsing in, het administratief werd eerder in het kader van de procedure bekend onder rolnummer RvVb/1617/0003/UDN overgemaakt.

De argumentatie van de tussenkomende partij betreffende de vordering tot schorsing is vervat in haar verzoekschrift tot tussenkomst.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot schorsing op de openbare zitting van 28 maart 2017.

Advocaten Jan GHYSELS en Jo RAMS voeren het woord voor de verzoekende partijen.

Advocaat Astrid GELIJKENS voert het woord voor de verwerende partij.

Advocaten Alisa KONEVINA en Willem-Jan INGELS *loco* advocaat Cies GYSEN voeren het woord voor de tussenkomende partijen.

Het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (DBRC-decreet) en het besluit van de Vlaamse regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (Procedurebesluit) zijn toegepast.

III. FEITEN

De tussenkomende partijen dienen op 4 maart 2016 bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “de volledige heraanleg van de Hendrik Speecqvest”.

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Mechelen’, vastgesteld met koninklijk besluit van 5 augustus 1976 in woongebied.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, ‘Afbakening van het regionaalstedelijk gebied Mechelen’, goedgekeurd op 18 juli 2008.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 14 april 2016 tot en met 13 mei 2016, dienen de verzoekende partijen een bezwaarschrift in.

Op 25 maart 2016 wordt advies gevraagd aan Enter met betrekking tot de toegankelijkheid voor personen met verminderde mobiliteit. Gezien er na meer dan 30 dagen geen advies wordt ontvangen wordt aan de adviesvereiste voorbij gegaan.

De ASTRID-veiligheidscommissie stelt in haar advies van 5 april 2016 dat er noodzaak is aan een ASTRID-*indoor*dekking in de ondergrondse parking en geeft aan dat de bepalingen in het advies strikt dienen te worden nageleefd.

INFRABEL adviseert op 14 april 2016 gunstig.

De dienst Mobiliteit van de provincie Antwerpen adviseert op 19 april 2016 gunstig met voorwaarden.

De Lijn – Antwerpen adviseert op 20 april 2016 gunstig met voorwaarden.

VMM afdeling Operationeel Waterbeheer adviseert op 22 april 2016 gunstig met voorwaarden.

Het Agentschap Onroerend Erfgoed adviseert op 27 april 2016 gunstig met voorwaarden.

Het Agentschap Wegen en Verkeer – Antwerpen adviseert op 25 april 2016 ongunstig. Het advies wordt naderhand op 2 mei 2016 vervangen door een gunstig advies met voorwaarden.

Waterwegen en Zeekanaal NV adviseert op 10 mei 2016 gunstig.

De brandweer van Mechelen adviseert op 13 mei 2016 gunstig mits bemerkingen.

Het departement Mobiliteit en Openbare werken verstrekt op 20 juli 2016 een advies waarbij een aantal opmerkingen worden gegeven en gevraagd wordt het aangevraagde project bij te sturen.

De verwerende partij verleent op 22 juli 2016 een stedenbouwkundige vergunning. De verwerende partij beslist:

“ ...

EXTERNE ADVIEZEN

Op 25/03/2016 heb ik advies gevraagd aan het College van Burgemeester en Schepenen. Gezien de aanvraag uitgaat van de gemeente bracht het college van burgemeester en schepenen van Mechelen geen advies uit. Wel werd op 8/7/2016 de stukken van het openbaar onderzoek, alsook de gemeenteraadsbeslissing m.b.t. de zaak van de wegen, alsook het brandweeradvies overgemaakt.

Op 25/03/2016 heb ik advies gevraagd aan Enter m.b.t.. toegankelijkheid voor personen met verminderde mobiliteit. Ik heb na meer dan 30 dagen na de adviesvraag geen antwoord ontvangen zodat aan de adviesvereiste voorbij kan worden gegaan.

Op 25/03/2016 heb ik advies gevraagd aan Departement Mobiliteit en Openbare werken. De adviesvraag bleek naar het verkeerde adres te zijn verstuurd. Op 08/06/2016 heb ik opnieuw advies gevraagd aan Departement Mobiliteit en Openbare werken met het correcte adres. Op 18/7/2016 werd door het Departement Mobiliteit en Openbare werken een advies verstrekt en op 20/7/2016 ontvangen. In dit advies worden een aantal opmerkingen gegeven en wordt gevraagd deze bij te sturen. De opmerkingen inzake het verbreden van de rijstroken en het uit elkaar trekken van de fietsaansluiting op de hoek Speecgvest/Leuvensesteenweg uit elkaar te trekken dienen te worden nageleefd. De overige opmerkingen hebben veeleer betrekking op de motivatie van het dossier en worden om deze reden niet verder in voorwaarden geacteerd.

Op 25/03/2016 heb ik advies gevraagd aan de Dienst Waterbeleid van de provincie Antwerpen. Dit advies werd uitgebracht op 22/04/2016 en ontvangen op 25/04/2016. In dit advies wordt gesteld dat Waterwegen en Zeekanaal de bevoegde waterbeheerder is en dat de adviesvraag werd doorgezonden.

Op 10/5/2016 werd door Waterwegen en Zeekanaal NV een gunstig advies gegeven, dat door mij op 12/5/2016 werd ontvangen.

Op 25/03/2016 heb ik advies gevraagd aan VMM afdeling Operationeel Waterbeheer. Dit advies werd uitgebracht op 22/04/2016 en ontvangen op 25/04/2016. Het advies is gunstig met voorwaarden. De bepalingen in dit advies dienen strikt te worden nageleefd.

Op 25/03/2016 heb ik advies gevraagd aan de dienst Mobiliteit van de Provincie Antwerpen. Dit advies werd uitgebracht op 19/04/2016 en ontvangen op 20/04/2016. Het advies is gunstig met voorwaarden. De bepalingen in dit advies dienen strikt te worden nageleefd.

Op 25/03/2016 heb ik advies gevraagd aan De Lijn - Antwerpen. Dit advies werd uitgebracht op 20/04/2016 en ontvangen op 25/04/2016. Het advies is gunstig met voorwaarden. De bepalingen in dit advies dienen strikt te worden nageleefd.

Op 25/3/2016 heb ik advies gevraagd aan de ASTRID-veiligheidscommissie. Dit advies werd uitgebracht op 5/4/2016 en ontvangen op 7/4/2016. In dit advies wordt gesteld dat er noodzaak is van een ASTRID-indoordekking in de ondergrondse parking. De bepalingen in dit advies dienen strikt te worden nageleefd.

Op 25/03/2016 heb ik advies gevraagd aan INFRABEL. Dit advies werd uitgebracht op 14/04/2016 en ontvangen op 15/04/2016. Het advies is gunstig.

Artikel 5 van het decreet van 30 juni 1993 inzake de bescherming van het archeologisch patrimonium bepaalt dat voor alle vergunningsaanvragen, ingediend overeenkomstig artikel 4.7.1 §1, 2° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening de vergunningverlenende overheid verplicht is binnen dertig dagen na ontvangst van hét dossier advies in te winnen bij het agentschap Onroerend Erfgoed.

Op 25/03/2016 heb ik dit advies gevraagd.

Dit advies werd uitgebracht op 27/04/2016 en ontvangen op 28/04/2016. Het advies is gunstig met voorwaarden. De bepalingen in dit advies dienen strikt te worden nageleefd.

Op 25/03/2016 heb ik advies gevraagd aan Agentschap Wegen en Verkeer - Antwerpen. Aanvankelijk werd een ongunstig advies uitgebracht op 25/4/2016 en ontvangen op 29/4/2016. Dit advies werd vervangen door een advies gunstig met voorwaarden dd. 2/5/2016 en ontvangen op 12/5/2016.

Een aantal adviezen brengen in beperkte mate planaanpassingen met zich mee. Dergelijke planaanpassingen zijn mogelijk op basis van artikel 4.3.1., §1, derde lid van de VCRO dat stelt:

...

Een aanpassing van de plannen, zoals vermeld in het tweede lid, is slechts mogelijk wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1° de wijzigingen doen geen afbreuk aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening;

2° de wijzigingen komen tegemoet aan de adviezen of aan de standpunten, opmerkingen en bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek zijn ingediend of hebben betrekking op kennelijk bijkomstige zaken;

3° de wijzigingen brengen kennelijk geen schending van de rechten van derden met zich mee. Gelet op de aard van de aanpassingen wordt aan deze voorwaarden voldaan.

HET OPENBAAR ONDERZOEK

In toepassing van de Vlaamse codex Ruimtelijke Ordening en het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000, en latere wijzigingen, betreffende de openbare onderzoeken over

aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingaanvragen, is de aanvraag onderworpen aan een openbaar onderzoek.

De aanvraag is verzonden naar de gemeente MECHELEN voor de organisatie van het openbaar onderzoek. Het vond plaats van 14/5/2016 tot 13/5/2016. Er werden 93 bewaarschriften ingediend, waarvan één petitielijst met 516 handtekeningen. De bezwaren handelen samengevat over:

- 1. Wat is de noodzaak van de nieuwe ondergrondse parking?*
 - a. Voldoende parkings in de buurt (zandpoortvest + station)*
 - b. Parking komt in conflict met plannen om de winkelstraat uit te breiden tot aan het station.*
 - c. Wat met bodemvervuiling?*
- 2. Timing andere projecten en tijdsdruk*
 - a. Werken aan Nekkerspoel, station en tangent zijn nog niet voltooid, er kan beter gewacht worden met de heraanleg tot na deze werken.*

Tangent nog niet ontsloten, huidige mobiliteitsplanning is louter gebaseerd op hypothesen.
- 3. Meer stremming van het verkeer door afschaffing van de ventweg.*
 - a. Verschillende manoeuvres die gelijktijdig zullen plaatsvinden (parkeren op openbare weg, achterwaarts invoegen vanuit garages van bewoners, in- en uitvoegen ondergrondse parking en interferentie met openbaar vervoer en bushaltes,...)*
 - b. Bezwaarschrift 29 (Isabelle De Becker): problemen rond het ophalen van een bewoner met een handicap.*
- 4. Parkeerdruk, vroeger 150 parkeerplaatsen, nu slechts 24*
 - a. Voldoende parkeerruimte voor frituur Veemarkt is noodzakelijk, vrees van de frituur voor het verlies van klanten.*
 - b. Wat met parkeerabonnementen na heraanleg?*
 - c. Parkeerdruk zal verhogen in omliggende straten*
- 5. Het verdwijnen van de ventwegen hypothekeert de veiligheid en levenskwaliteit van de woonbuurt*
 - a. Drukke ringweg komt 8m dicht en ontnemt het veiligheidsgevoel en rust bij bewoners*

Na de opening van de ventweg komt de busbaan op 8 m van de gevels en de rijbaan op 11 m. De snelheid wordt onmiddellijk teruggebracht van 70 tot 50 km/u. De studies wijzen ook uit dat de hoeveelheid verkeer aanzienlijk zal verminderen t.o.v. vandaag.

Er wordt ruimte voorzien voor een degelijk fietspad en voetpad naast de woning. Bijkomend wordt er nog een groenstrook van ± 2m voorzien.

De gevestigde bedrijven hebben geen laad- en losruimtes en ruimte voor professionele ontvangst.
 - b. geen ruimte meer voor terrassen aan café het sas*

Juist op deze plaats wordt de voetpadzone gevoelig uitgebreid !
 - c. Indien de weg dicht bij de huizen komt te liggen, zal dit voor geluidsoverlast en meer fijn stof zorgen. Ook voor achterliggende straten.*
 - d. Er is te weinig rekening gehouden met de zwakke weggebruiker*
 - e. Het verdwijnen van de ventweg reduceert de functionele en sociale potentie.*
- 6. Waardevermindering woningen door heraanleg Speecqvest*
- 7. Stabiliteit van de omliggende gebouwen + aanwezigheid van de historische bodemvervuiling.*

Werken hebben een impact op het grondwaterpeil en bijgevolg de stabiliteit van de gebouwen, oudere gebouwen zijn niet opgewassen tegen de ingrepen. Kans dat de historische bodemvervuiling aan de oppervlakte komt is niet onderzocht. Wat is de invloed van de parking op infiltratie en waterafvoer?
- 8. Opmerkingen betreffende de bouwaanvraag en procedure*
 - a. Zie bezwaarschrift 1 (Janson Baugniet) (punt 1 tot 19)*
 - b. Titel op de gele affiche is "volledige heraanleg van de Speecqvest", er staat niets in over aanleg van de parking ==> wettelijk correct?*

- c. Is er een correcte aanbesteding voor Q-park gebeurd?
 - d. Er moet een watertoets uitgevoerd worden en een MER
 - e. Kon de stad wel een bouwaanvraag indienen als het nog geen eigenaar is van de grond? Had AWV deze moeten indienen? Overdracht nog niet gefinaliseerd.
 - f. De parkeerstudie dateert van 2011 en is achterhaald. De mobiliteitsstudie ontbreekt?
 - g. Waarom geen bemalingsstudie uitgevoerd?
 - h. Geen verslag van de conclusies van de Gecoro
 - i. Geen verslag van de Gewestelijke begeleidingscommissie
 - j. Er wordt gebruik gemaakt van misleidende gegevens. Er wordt gesteld dat het aantal parkeerplaatsen zal verminderen van 48 naar 24, maar het aantal effectief bezette plaatsen is 175.
9. Gebrek aan inspraak door de hoge snelheid van de procedure. Het participatieve bestuur is onbestaande.
10. Opmerkingen betreffende het ontwerp
- a. Locatie park bij huizenrijen in plaats van tussen de ringwegen, zodat park als buffer kan worden gebruikt tegen geluidsoverlast.
 - b. Aanduiding van het snelheidsregime ontbreekt.
 - c. Werden alle alternatieven onderzocht?
 - d. Een klein bewonersstraatje met extra plaatsen lijkt wenselijk. Het park kan kleiner zijn want daar is geen behoefte aan.
 - e. De parking past niet in de visie van een autoluwe stad.
 - f. De parkeerplaatsen zijn te smal? 1.84m
 - g. Waarom wordt de riolering niet hersteld in de Speecqvest? Bewoners klagen al langer over de slechte staat van het riool.
 - h. Fietzers komende vanuit Arsenaalstraat richting Mercierplein, hoe moeten deze linksaf?
 - i. Te weinig fietsenstallingen voorzien
 - j. Volgens de door de stad opgelegde norm moet er bij nieuwbouw 1.5 parkeerplaatsen zijn per wooneenheid. Door het schrappen van de ventweg, zal dat hier komen op minder dan 0.5 parkeerplaats per wooneenheid.
 - k. Bezwaarschrift 70 (TreinTramBus)(heraanleg van de Vesten + ontwerp H. Speecqvest + Verkeerstechnische aspecten + Verkeerscirculatie tijdens de werken)
 - i. Opportuniteit/behoefte aan ondergrondse parkeergarages
 - ii. Heraanleg van de vesten
 - iii. Ontwerp Speecqvest
 - iv. Verkeerstechnische aspecten
 - v. Verkeerscirculatie tijdens de werken
 - l. Beperkte toegankelijkheid voor de hulpdiensten
 - m. De veiligheid voor het in- en uitrijden van deze parking valt zeer te betwijfelen. Wat zal de impact van het aanschuiven zijn op het Kardinaal Mercierplein?
 - n. Opmerkingen betreffende het park
 - i. Deze speelruimte kan geen positieve risico analyse krijgen zoals bepaald in het Koninklijk Besluit van 28 maart 2001 betreffende de uitbating van speelterreinen.
 - ii. Park enkel een excuus voor de bouw van de ondergrondse garage
Het park is het gevolg van het streefbeeld. De parking is pas later toegevoegd.
 - iii. Combinatie van speelvelden en snelverkeer is onveilig, ongezond en zorgt voor een belemmering van het doorgaand verkeer
 - iv. De oversteekplaatsen zijn onveilig zolang tangent nog niet af is, omdat er tot dan al het verkeer via de vesten moet.
11. Hinder tijdens de werken
- a. Onvoldoende parkeergelegenheid tijdens de werken
 - b. Verkeersopstopping tijdens de werken?
12. Financiering: Starten met aanleg als er geen geld in de budgetten voorzien is.

Na onderzoek van de bezwaren en opmerkingen worden volgende standpunten hieromtrent ingenomen:

1a en b. Er werd een uitgebreide parkeerstudie opgemaakt in 2006 door Technum-Tractebel die werd geactualiseerd einde 2013. De parking maakt integraal deel uit van de site Egmont. Daarenboven werd voor het aspect mobiliteit in deze stedenbouwkundige aanvraag een verplichte MOBER opgemaakt, waarin de motivatie en impact van de parking omstandig werd onderzocht.

1c. De grondwerken en gebeurlijke saneringswerkzaamheden dienen in overleg met OVAM en conform de vigerende regelgeving VLAREBO te gebeuren.

2a en b. Dit ontwerp is opgemaakt conform een streefbeeld om de vesten te downgraden in het licht van de aanleg van de tangent achter het centraal station van Mechelen waarlangs in de toekomst het bovenlokale verkeer zal worden gestuurd. Hieraan wordt al jaren gewerkt en ondersteund door het nodige studiewerk, in het bijzonder op het vlak van mobiliteit. Er is gedetailleerd onderzoek gebeurd aan de hand van een microsimulatie. Zie Projectnota Speecqvest pagina 10 e.v., die bij deze aanvraag werd gevoegd.

3a. De afschaffing van de ventweg is het gevolg van de downgrading van de vesten en van een streefbeeld van de vesten dat voorrang geeft aan een openbaar centraal park ten nadele van privatieve claims op het openbaar domein. Na de openstelling van de tangent en na proefondervindelijke vaststelling, zal één rijbaan ingericht worden als busbaan. Er zal minder doorgaand verkeer zijn, de snelheid zal lager liggen, wat de voornoemde bewegingen zal vergemakkelijken.

3b. In de onmiddellijke omgeving van de parking worden bovengrondse plaatsen voor laden en lossen alsook parkeerplaatsen voor gehandicapten voorzien.

4a. Vlak voor de frituur zijn 4 parkeerplaatsen (voor kort parkeren) voorzien. Daarnaast passeren ook heel wat fietsers en voetgangers, zodat dit een redelijk aanbod lijkt.

4b. Dit argument is stedenbouwkundig niet relevant voor wat betreft deze aanvraagprocedure en maakt deel uit van het lokale parkeerbeleid.

4c. Het voorzien van een ondergrondse parking zou ervoor moeten zorgen dat de bovengrondse parkeerdruk vermindert.

5a en c. Drukke ringweg komt 8m dicht en ontnemt het veiligheidsgevoel en rust bij bewoners. Na de opening van de ventweg komt de busbaan op 8 m van de gevels en de rijbaan op 11 m. De snelheid wordt onmiddellijk teruggebracht van 70 tot 50 km/u. De studies wijzen ook uit dat de hoeveelheid verkeer aanzienlijk zal verminderen t.o.v. vandaag.

Er wordt ruimte voorzien voor een degelijk fietspad en voetpad naast de woning. Bijkomend wordt er nog een groenstrook van ± 2m voorzien en niet in het minst een groot groen park, daar waar nu het gros van de tussenliggende zone wordt ingenomen door verharding. Zones voor laden en lossen worden voorzien. Bezoekers van de gevestigde bedrijven kunnen parkeren in de nieuwe ondergrondse parking.

5b. Aan café het sas wordt de voetpadzone gevoelig uitgebreid, zodat hier meer mogelijkheden ontstaan op dit vlak.

De voetpaden zijn in elk geval ruimer bemeten en de fietspaden zijn voorzien; zodat de bestaande situatie zal verbeteren. Wel dient in dit verband rekening te worden gehouden met de voorwaarden van de provinciale dienst Mobiliteit en van MOW.

5 e. Door de aanleg van het park, het aanpassen van het wegprofiel en vermindering van doorstroming zal er meer doorwaarderbaarheid over de vesten mogelijk zijn, zodat meer sociale en functionele potenties zullen ontstaan.

6. Dit aspect is niet van stedenbouwkundige aard.

7. De werken hebben geen invloed op de stabiliteit van de gebouwen (plaatsbeschrijving zijn opgelegd), de bodemvervuiling (wordt verwijderd indien aanwezig) en de grondwatermigratie (bouwput met retourbemaling).

8a en b) De bouwaanvraag werd ontvankelijk en volledig verklaard. Het feit dat enkel de bewoordingen 'de volledige heraanleg van de Speecqvest' op de gele affiche werden geplaatst, sluiten m.i. de aanleg van een ondergrondse parking geenszins uit. Dit aanvraagformulier werd bovendien bij indiening apart en buiten het met ringen ingebonden bundel aan het gevoegd, zodat duidelijk was dat dit het voorwerp van de aanvraag uitmaakt en alle werken onder deze noemer kunnen worden geplaatst. Het is in de praktijk onmogelijk om alle vergunningsplichtige werken op te lijsten op een gele affiche, die het openbaar onderzoek aangeeft. Het aanvraagdossier is duidelijk en bevat ons inziens geen misleidende info op dit vlak. Het feit dat in het bundel twee aanvraagformulieren werden toegevoegd is ingegeven door de verschillende aanstiplijsten en deze cumul is niet ingegeven door het feit dat de aanvrager op deze manier wilden vermijden geen relevante stukken te vergeten aan het dossier toe te voegen.

8c. Dit bezwaar is niet van stedenbouwkundige aard.

8d. De watertoets werd uitgevoerd (zie hieronder), evenals een MER-screeningsnota.

8e. Het indienen van een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning is niet onlosmakelijk verbonden aan het eigenaarschap of ander recht om de werken uit te voeren. Een stedenbouwkundige vergunning wordt steeds verleend onder voorbehoud van burgerrechtelijke aangelegenheden. Het is bijgevolg niet zo dat men een stedenbouwkundige vergunning verkrijgt dat deze ipso facto kan worden uitgevoerd, zonder over het bouwrecht te beschikken.

8f. Er werd een mobiliteitsstudie aan het dossier toegevoegd, zoals decretaal verplicht voor het aanleggen van meer dan 200 parkeerplaatsen.

8g. Dit is op zich geen decretale verplichting, maar wordt wel in de voorwaarden van het advies van de VMM (zie hoger) in voorwaarde opgelegd. Deze voorwaarden zal in deze vergunning worden overgenomen, zodat dit naar aanleiding van de uitvoering kan worden meegenomen.

8h. Het dossier is besproken op de Gecoro van 9 mei 2016, maar is geen verplicht advies.

8i. Het dossier is met gunstig gevolg besproken op de GBC van 12 februari 2016 (verslag in bijlage) en de RMC van 17 maart 2016 (verslag in bijlage).

8j. Het exacte aantal parkeerplaatsen bedraagt momenteel 108: 81 op de "ventweg" kant intra muros en 27 langsheen de woningen kant extra muros. De 38 op de ventweg kant extra muros aan de overzijde van de woningen zijn geen officiële plaatsen (half in groenzone).

Na de heraanleg blijven er hiervan 40 over.

9. De procedure is gevoerd conform wettelijk voorziene termijnen. Het houden van een participatief voortraject is (op dit moment) nog geen verplichting binnen de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning.

10a, c en d. Het concept met centraal gelegen rijbanen is onderzocht: door de noodzaak aan ventwegen aan beide zijden (brandweer, garages, ...), blijft er onvoldoende ruimte over voor een kwalitatieve groenzone, die dan nog in twee wordt gesplitst. Dit is een bewuste keuze. De opportuniteit om de - oppervlakte aan verharding terug te dringen met ruimte voor meer collectief beleefgroen.

10b. De snelheid zal dalen van 70 naar 50 km/u (zie ook advies van RMC dd. 17/3/2016).

10°. De aanvraag kadert binnen het beleid van de stad Mechelen, dat uitgaat van een autoluw gebied in de binnenstad waarbij het aantal parkeerplaatsen op het openbaar domein van de autoluwe zone wordt afgebouwd. Door de realisatie van parkings die rechtstreeks ontsluiten op de vesten wordt een deel van het parkeerverkeer uit de binnenstad gehouden waardoor het autoluwe karakter versterkt wordt.

10f. De aanbeveling van de RMC en het advies van AWV en MOW is deze te verbreden. Dit is een pertinente opmerking en wordt in de voorwaarden opgelegd.

10g. De rioleringen worden volledig vernieuwd of gerenoveerd en optimaal afgekoppeld.

Het fietspad is dubbelrichting tussen de Arsenaalstraat en het Mercierplein.

10i. Er kan door de stad extra straatmeubilair, zoals fietsbeugels, worden voorzien indien ze dit nodig achten.

10j. De verordening hiertoe geldt enkel op privaat-terrein en is bijgevolg geen maatstaf hier.

10k. Bezwaarschrift 70 (TreinTram Bus)(heraanleg van de Vesten + ontwerp H. Speecqvest + Verkeerstechnische aspecten + Verkeerscirculatie tijdens, de werken)

i. Ikv het dossier van de Stationsomgeving is de afstemming tussen de nieuwe ondergrondse parking achter het station en de nieuwe ondergrondse parking in de omgeving van het Mercierplein grondig bekeken en is er een afstemming gebeurd naar aantal parkeerplaatsen en verdeling (zie reeds 1b).

ii. In het kader van de projectnota voor de vesten wordt er zeker aandacht besteed aan de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid en aan een goede doorstroming voor openbaar vervoer. Het is het plan vanuit het streefbeeld van de vesten en het beleid van de stad Mechelen de rest van de vesten gefaseerd heraan te leggen. Voorlopige maatregelen op andere delen van de vesten behoren niet tot het projectgebied en dus niet tot deze bouwvraag.

iii. Het nadenken over een HOV-concept voor Mechelen en omgeving gebeurt ikv het mobiliteitsplan van de stad, het strategisch project 'Regionet Mechelen' en het pilootproject voor de vervoersregio, geïnitieerd door IGEMO. Er is de mogelijkheid om degelijke halte-infrastructuur te voorzien aan de nieuwe bushaltes aan de Speecqvest. Het voorzien van bushaltes wordt ook aangegeven in het advies van De Lijn en zal ook als voorwaarde mee worden opgenomen in deze vergunning.

iv. Breedte rijstroken: zie de aanbeveling van de RMC en het advies van AWV en MOW. Fietsbewegingen vanaf Thomas More Hogeschool: dit valt buiten het projectgebied en dient verder bekeken te worden met de wegbeheerder. Afslagstroken richting Colomastraat: In de toekomst zal de linksafslagstrook komende van de kant van het Raghenoplein verdwijnen. Aanpassingen aan het huidige situatie behoren niet tot het projectgebied en dient verder bekeken te worden met de wegbeheerder naar wenselijkheid en haalbaarheid.

v. Het streekbusstation blijven aandoen via de Arsenaalstraat en de Coxiestraat tijdens de werken is niet haalbaar. Ifv de bereikbaarheid van dit deel van de stationsbuurt dient de rijrichting van de Arsenaalstraat gewijzigd te worden. De aanpassingen die dan nodig zijn aan de laatste drie perrons dient verder bekeken te worden samen met De Lijn.

10l. De bepalingen in het advies dd. 13/5/2016 van de brandweer zal op dit vlak moeten worden gerespecteerd.

10m. Uit het advies van Wegen en Verkeer Antwerpen dd. 2/5/2016 (zie hoger) blijkt dat de uitvoegstroken moeten verlengd worden. De bepalingen in dit advies dienen strikt te worden nageleefd.

10n. Opmerkingen betreffende het park

i. Deze stedenbouwkundige vergunning doet geen uitspraak over expliciet sectorale regelgeving inzake uitbating van speelterrein. De vigerende regelgeving hiertoe blijft onverminderd van kracht.

ii. Het park is het gevolg van het streefbeeldstudie en downgrading van de vesten. De parking is pas later toegevoegd, in relatie tot de relance van de winkelas Grote Markt-station en de voorschrijdende inzichten inzake autoluw karakter van de stad en de herconditionering van de Hof van Egmont-site.

iii. Het snelheidsregime wordt aangepast, het aantal auto's zal na opening van de tangent verminderen en er is meer ruimte voor groen.

- iv. *Het is pas zinvol/wenselijk om deze oversteekplaatsen te voorzien vanaf het moment dat de Speecqvest teruggebracht is naar 2x1 + busbaan (bij opening tangent)*

11a en b. Werken van dergelijke omvang brengen altijd een (beperkte) overlast met zich mee en is bijgevolg onvermijdbaar.

12. Dit is geen stedenbouwkundig argument en een verantwoordelijkheid van het lokale beleid.

BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING EN DE AANVRAAG EN BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

De aanvraag heeft betrekking op de volledige heraanleg van de H.Speecqvest te Mechelen. Dit brengt naast wegeniswerken, rioleringswerken en omgevingsaanlegwerken ook de aanleg van een ondergrondse parking voor 351 parkeerplaatsen, verdeeld over twee ondergrondse niveaus.

Deze beoordeling -als uitvoering van art. 1.1.4 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling en met oog voor de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen - houdt rekening met de volgende criteria als uitvoering van art. 43.1. van de codex:

- *functionele inpasbaarheid*

Het project kadert binnen de toekomstige visie op de vesten, na aanleg en realisatie van de tangent, zodat het bovenlokaal en doorgaand verkeer niet langer op de vesten zal passeren, zodat hier andere opportuniteiten en potenties kunnen ontwikkeld worden. In die zin heeft de stad, in samenspraak met Wegen en Verkeer van de Vlaamse overheid, gekozen voor een downgrading van de vesten met meer ruimte voor beleefgroen i.p.v. verharde weginfrastructuur.

- *Mobiliteitsimpact en schaal*

De nieuwe ondergrondse parking met 351 plaatsen wordt voorzien om verscheidene redenen. Het voorzien van een ondergrondse parking geeft bovengronds uiteraard ruimte voor groen, waardoor de bestaande parkeerplaatsen verdwijnen, die ondergronds dan worden gecompenseerd. De stad Mechelen is van plan om de winkelas tussen de Grote Markt en het Station herop te waarderen en op die manier snel te kunnen laten bedienen, ook voor wagens. De laatste jaren heeft de stad Mechelen ook al wat ingrepen gedaan in hun mobiliteitsplanning om de stad autoluwer te maken, zodat een grotere parkeerbehoefte aan de rand volstaat, die men op een kwalitatieve manier probeert te voorzien ruimtegebruik en bouwdichtheid. Het ondergronds invullen en structuren van deze behoefte heeft een beperkte ruimtelijke impact en komt de leefbaarheid in de stadskern ten goede. In het bij het aanvraagdossier gevoegde Mober wordt dit cijfermatig geduid.

- *visueel-vormelijke elementen*

De verharde oppervlakte zal visueel sterk afnemen en deels plaats maken voor een groene parkinvulling over het middenberm gedeelte, waar niet alleen kijkgroen wordt gerealiseerd, maar meer de potentie zich aandient om beleefgroen ervan te maken.

- *het bodemreliëf*

De parking wordt gerealiseerd in twee lagen over een lengte van ongeveer 150m en een breedte van ongeveer 30m, waarbij grondverzet zal nodig zijn. Dit grondverzet zal VLAREBO conform moeten gebeuren.

- *hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen*

- *Wat de brandveiligheid betreft, dienen de bepalingen in het advies van de bevoegde brandweer dd: 13/5/2016 strikt te worden nageleefd. Om de bereikbaarheid van de veiligheidsdiensten te kunnen garanderen, dient het ASTRID-commissie strikt te worden nageleefd.*

WEGENIS

Art. 4.2.25. van de VCRO Als de vergunningsaanvraag wegeniswerken omvat waarover de gemeenteraad beslissingsbevoegdheid heeft, en het vergunningverlenende bestuursorgaan oordeelt dat de vergunning kan worden verleend, neemt de gemeenteraad een beslissing over de zaak van de wegen, - alvorens het vergunningverlenende bestuursorgaan een beslissing neemt over de vergunningsaanvraag. De aanvraag ligt nagenoeg volledig over het domein van de R12 in beheer van de Administratie Wegen en Verkeer. Het beheer van deze weg zal in de nabije toekomst worden overgedragen aan de stad Mechelen. Op 7/7/2015 heeft de gemeenteraad hier akte van genomen en zaak van de wegen goed te keuren. Voor wat betreft het domein van de gewestweg heeft de gemeenteraad heden geen bevoegdheid.

MERSCREENING

Er werd een project MER screeningsnota bij het dossier gevoegd. De noodzaak tot het opstellen van de een project-MER werd nagegaan op basis van het optreden van "aanzienlijke effecten", zoals dit blijkt uit de aard van het project en de ligging van het projectgebied. Rekening houdend met de kenmerken van het project, de omgeving en de gevoerde analyse kan geoordeeld worden dat de mogelijke milieueffecten van het project niet aanzienlijk zijn. Voor het project dient bijgevolg geen project-MER te worden opgemaakt.

WATERTOETS

Overeenkomstig artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid dient de aanvraag onderworpen te worden aan de watertoets. Het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 (BS 31/10/2006) en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets. De aanvraag werd getoetst aan het watersysteem, aan de doelstellingen van artikel 5 van het decreet integraal waterbeleid, en aan de bindende bepalingen van het bekkenbeheerplan.

Voor wat betreft het oppervlaktewater gaf Waterwegen en Zeekanaal een gunstig advies. Voor wat betreft het grondwater werd het advies van de VMM ingewonnen, die dd. 22/4/2016 een voorwaardelijk gunstig advies gaven. De bepalingen in dit advies dienen strikt te worden nageleefd.

ALGEMENE CONCLUSIE

Het gevraagde kan worden vergund, mits voldaan wordt aan de gestelde voorwaarden.

BIJGEVOLG WORDT OP 22 JULI 2016 HET VOLGENDE BESLIST:

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar geeft de vergunning af aan de aanvrager, die ertoe verplicht is

1° het college van burgemeester en schepenen en de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar per beveiligde zending op de hoogte te brengen van het begin van de werkzaamheden of handelingen waarvoor vergunning is verleend, ten minste acht dagen voor de aanvatting van die werkzaamheden of handelingen;

2° de volgende voorwaarden na te leven:

- De bepalingen in het advies van de brandweer Rivierenland dd. 13/5/2016 dienen strikt te worden nageleefd;

- *De bepalingen van het advies van het Departement Mobiliteit en Openbare werken dd. 8/7/2016 dienen te worden nageleefd voor wat betreft de opmerkingen inzake het verbreden van de rijstroken en parkeerplaatsen en het uit elkaar trekken van de fietsaansluiting op de hoek Speeconrest/Leuvensesteenweg;*
- *De bepalingen in het advies van de VMM afdeling Operationeel Waterbeheer dd. 22/04/2016 dienen strikt te worden nageleefd;*
- *De bepalingen in het advies van de dienst Mobiliteit van de Provincie Antwerpen dd. 19/04/2016 en ontvangen op 20/04/2016 dienen strikt te worden nageleefd;*
- *De bepalingen in het advies van De Lijn — Antwerpen dd. 20/04/2016 dienen strikt te worden nageleefd;*
- *De bepalingen in het advies van de ASTRID-veiligheidscommissie dd. 5/4/2016 dienen strikt te worden nageleefd;*
- *De bepalingen in het advies van het agentschap Onroerend Erfgoed dd. 27/04/2016 dienen strikt te worden nageleefd;*
- *De bepalingen in het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer — Antwerpen dd. 2/5/2016 dienen strikt te worden nageleefd.*

Deze vergunning stelt de aanvrager niet vrij van het aanvragen en verkrijgen van eventuele andere vergunningen of machtigingen, nodig als uitvoering van andere regelgevingen.

...

Dit is de bestreden beslissing.

De heer Michel LERICHE heeft met een aangetekende brief van 9 september 2016 de schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid en de vernietiging gevorderd van dezelfde beslissing.

De vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid is verworpen met een arrest van de Raad van 27 september 2016 met nummer RvVb/UDN/1617/0092.

De vordering tot vernietiging is verworpen wegens afstand van geding met een arrest van de Raad van 17 januari 2017 met nummer RvVb/1617/0499.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

De tussenkomende partijen betwisten de ontvankelijkheid van de vordering.

De Raad is echter van oordeel dat de exceptie van de verwerende partij slechts onderzocht en beoordeeld dient te worden wanneer de voorwaarden om de schorsing te bevelen, zijn vervuld. Zoals hierna zal blijken, is dit niet het geval.

V. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Op grond van artikel 40, §1 DBRC-decreet kan de Raad de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing bevelen op voorwaarde dat er hoogdringendheid is en dat de verzoekende partijen minstens één ernstig middel aanvoeren dat de vernietiging van de bestreden beslissing kan verantwoorden.

A. Hoogdringendheid

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen stellen het resultaat van de vernietigingsprocedure niet te kunnen afwachten. Zij wijzen in dit verband op het door hen op 5 september 2016 ingediende verzoek tot nietigverklaring van de bestreden beslissing.

Volgens de verzoekende partijen kunnen en zullen de werken, bestaande uit de heraanleg van de volledige Hendrik Speecqvest, op zeer korte termijn uitgevoerd worden. Vanaf dat ogenblik wordt naar hun oordeel de goede ruimtelijke ordening geschonden en treedt er visuele hinder op, ontstaat er een parkeerproblematiek, komt de verkeersveiligheid in het gedrang en zal de verkeershinder toenemen met geluidsoverlast tot gevolg. Ten gevolge van de werkzaamheden zelf zal er ook sprake zijn van hinder onder de vorm van trillingen door boor- en graafwerken.

De betwisting over het al dan niet voorhanden zijn van de vereiste stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van de ondergrondse parking maakt volgens de verzoekende partijen dat de hoogdringendheid alleszins vaststaat. Er werd namelijk een vergunning verleend aan de stad Mechelen en klaarblijkelijk niet aan Q-park voor wat de parking betreft. Vervolgens splitsen de verzoekende partij hun argumentatie met betrekking tot de hoogdringendheid op in verschillende deelaspecten.

1.1.

Onder *“actie is spoedeisend – start van de werkzaamheden op zeer korte termijn”* wijzen de verzoekende partij op gevallen waarin de Raad eerder geschorst heeft omwille van de behandelingstermijn in de vernietigingsprocedure. Ook in het voorliggende dossier zou er volgens de verzoekende partijen grond zijn tot schorsing nu de afhandeling van hun verzoek tot vernietiging te laat zou komen om de herinrichting van de Hendrik Speecqvest en/of de aanleg van de ondergrondse parking te voorkomen. In dit verband wijzen zij er op dat de werken intussen werden aangevat. Ter staving van hun verzoek tot schorsing duiden zij op de analogie met de zaak van 28 juni 2016 met nummer S/1415/0497. In dat verband wijzen de verzoekende partijen op het gegeven dat evenzeer in het voorliggende dossier in de lokale media een aanzet werd gegeven tot de start van de werkzaamheden op korte termijn. Zo zou de *website* van de stad Mechelen destijds nog melding hebben gemaakt van de start van de werkzaamheden op 5 september 2016 en de voltooiing op 31 december 2017. De verzoekende partijen citeren ook een passage van op die *website*.

De verzoekende partijen verwijzen naar twee brieven, van de stad Mechelen en gericht aan de verwerende partij. In de brief van 27 september 2016 wordt meegedeeld dat de werken moesten starten op 14 september 2016 en intussen bezig zijn. De brief van 28 september 2016 maakt melding van het uitvoeren van de werken niettegenstaande het ingestelde verzoek tot vernietiging.

Een brief van Q-Park Belgium NV van 29 september 2016 gericht aan de verwerende partij en de stad Mechelen, eveneens toegevoegd als stuk, meldt dat de werken voor de aanleg van de ondergrondse parking met 3 bovengrondse constructies voor trappenhuizen zullen starten op 10 oktober 2016. Volgens de verzoekende partijen, aanvaardde de Raad eerder, bij arrest van 11 februari 2016 met nummer UDN/1516/0598, dat een officieel schrijven van de raadsman van één van de partijen waarin wordt meegedeeld dat de werken zullen worden opgestart, volstaat om de hoogdringendheid te verantwoorden. Die rechtspraak is volgens hen evenzeer toepasbaar in het voorliggende dossier.

Zo wijzen de verzoekende partijen op de vervulling van de vergunningsvoorwaarde met betrekking tot de mededeling van de aanvang van de werken en het als stuk bijgevoegd fotomateriaal ter staving van de aanvang van de werkzaamheden. Uit een infovergadering van 8 februari 2016 zou

bovendien nog blijken dat de aanleg van de definitieve wegen negen maanden na de start van de bouw van de ondergrondse parking wordt ingepland. Een projectnota zou dan weer aangeven dat de heraanleg van de Hendrik Speecqvest onmiddellijk zou volgen op het storten van de bovenplaat van de ondergrondse parking.

De verzoekende partijen wijzen er op dat door de start van de werken het herstel in de oorspronkelijke toestand moeilijk zal zijn en opnieuw bijkomende hinder en ernstige nadelen zal teweegbrengen zoals trillingshinder, het in gevaar brengen van de stabiliteit van de ondergrond, wateroverlast en geluidshinder.

1.2.

Onder “*veiligheid – verkeershinder - geluidsoverlast*” duiden de verzoekende partij de lokalisatie van het project en de door hen ingeroepen hinder ten opzichte van hun woonplaatsen. Zij stellen allen in de nabije omgeving van, en direct grenzend aan, het projectgebied te wonen. Op die grond achten zij het duidelijk dat door de afschaffing van de ventwegen de veiligheid in de onmiddellijke omgeving van de aanvraag wordt verstoord.

Ten opzichte van de huidige situatie - bestaande uit drie rijstroken richting het zuidwesten en twee rijstroken in noordoostelijke richting, bijgestaan door een parallelle ventweg - zien de verzoekende partijen in het project een achteruitgang door slechts tweemaal twee rijstroken te voorzien. Doordat die rijstroken dan nog eens veel dichterbij hun woning komen te liggen, achten zij het risico op gevaar en verstoring van de rust inherent aan de bestreden beslissing. Zij stellen dat er op vandaag sprake is van een afstand van circa 15 meter tussen hun woningen en de drukke ringweg waartussen een rustigere weg voor lokaal verkeer ligt. Na realisatie van het project zou de drukke ringweg 8 meter dichterbij hun woning liggen. Zij stellen dat hun woongenot en bijgevolg hun eigendomsrecht ingeperkt wordt.

Verder zou het project niet kunnen uitsluiten dat er zich een verkeersinfarct voordoet, in dit verband citeren de verzoekende partijen een aantal passages uit het advies van de GECORO van 18 mei 2016.

Wat het aspect (verkeers)veiligheid en woongenot betreft, leggen de eerste en tweede verzoekende partij nog de nadruk op de leeftijd van hun kinderen. De tweede verzoekende partij heeft drie minderjarige kinderen en de eerste verzoekende partij heeft één minderjarig kind. Deze kinderen kunnen niet langer veilig spelen aan de voorzijde van de woningen daar waar dit tot op vandaag wel mogelijk zou zijn.

1.3.

Onder “*parkeerproblematiek*” benadrukken de verzoekende partijen de mobiliteitsimpact van het project ten gevolge van de volgens hen substantiële afname van openbare parkeerplaatsen. Door die afname zal de parkeerdruk op de omliggende straten en de hele buurt volgens de verzoekende partijen verhogen. Het alternatief dat geboden wordt onder de vorm van een ondergrondse parking of een bewonersabonnement, zou te duur zijn. Op vandaag zou het daarentegen mogelijk zijn om in de onmiddellijke buurt te parkeren op de voorziene parkeerplaatsen en in de berm.

Onder verwijzing naar een advies van het departement mobiliteit en openbare werken stellen de verzoekende partijen dat er op vandaag 88 parkeerplaatsen zijn en er nog een dertigtal wagens kan parkeren in de berm aan de zuidzijde. In het nieuwe ontwerp zou er sprake zijn van 40 parkeerplaatsen ondergronds en 351 ondergronds. De verzoekende partijen menen echter dat niet duidelijk is hoe men tegemoetkomt aan datzelfde advies op het vlak van het invullen van 83 parkeerplaatsen. Het gebrek aan bovengrondse parkeerplaatsen betekent volgens de verzoekende partijen dat op straat geparkeerd zal worden met bijkomende verkeershinder als

gevolg. Op zich zou de heraanleg van de ringweg al aanleiding geven tot drukker verkeer, aldus de verzoekende partijen. Er zou dan ook sprake zijn van luchtvervuiling alsook geluids- en trillingshinder.

Vanuit diezelfde optiek onderstreept de tweede verzoekende partij dat zij over een tandartspraktijk beschikt, gevestigd aan de Hendrik Speecvest nummer 18 en haar cliënteel dezelfde parkeerproblematiek zal ondergaan tenzij zij zelf een dure ondergrondse parking aankoopt voor haar cliënteel. Een en ander ziet zij als een inperking van haar recht om op een vrije wijze haar beroep uit te oefenen.

1.4.

Onder *“Waardevermindering van de woning van tweede en derde verzoekende partij”* wijzen de verzoekende partijen op het feit dat hun woningen niet langer gelegen zijn aan een rustige weg voor lokaal verkeer die voor hen een veilige afscheiding van de drukke ringweg vormt. De drukke ringweg op slechts 8 meter van hun woningen zal aanleiding geven tot een aanzienlijke waardevermindering die aan zou houden tot het herstel in de oorspronkelijke toestand.

1.5.

Onder *“Tenietgaan van het karakter van het woongebied – aantasting van de leefkwaliteit”* stippen de verzoekende partijen aan dat zij geen bufferende werking genieten door de aanleg van een groen vestenpark in het midden van de Hendrik Speecqvest. Die milderende werking zou zich immers enkel uitstrekken tot het verkeer aan de andere zijde van het park. Zij wijzen onder deze hoofding ook op de verstoring van de goede ruimtelijke ordening welke volgens hen definitief en onomkeerbaar zal zijn. Het benaastigen van de gedwongen afbraak is volgens hen moeilijk, gelet op de prioriteitenorde zoals voorzien in artikel 6.1.41, §1, eerste lid VCRO. De schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing dringt zich volgens hen ook om die reden op.

2.

In haar nota betreffende de vordering tot schorsing betwist de verwerende partij de ingeroepen hoogdringendheid. Zij wijst er op dat de verzoekende partijen reeds van bij het instellen van hun verzoek tot nietigverklaring op 5 september 2016 wisten dat de voorbereidende werkzaamheden al gestart waren en dat de aanvang van de werkzaamheden zelf imminent was. Zo benadrukt de verzoekende partij de oorspronkelijk voorziene startdatum zoals destijds vermeld op de website van de stad, daarin bevestigd door de verzoekende partijen.

Volgens de verwerende partij was het ook van bij het begin duidelijk dat de geplande uitvoeringstermijn voor de werken zo'n 16 maanden bedroeg. Nadien werd de startdatum van de werken verlaet naar 14 september 2016. Het is daarbij volgens de verwerende partij evident dat de voorbereidende werkzaamheden al op 5 september 2016 werden opgestart. De verwerende partij stelt vast dat de verzoekende partijen het op 5 september 2016 niet nodig achtten om naast de vernietiging ook de schorsing van de bestreden beslissing te vorderen. Klaarblijkelijk oordeelden zij dat de werken nog niet zouden starten of minstens nog niet ver genoeg gevorderd zouden zijn vooraleer de vernietigingsprocedure zou zijn doorlopen.

Vijf weken later - terwijl de voorbereidende werken doorliepen en de verzoekende partijen kennis kregen van diverse berichten die aangaven dat de werken ook niet zouden worden stopgezet omwille van het verzoek tot nietigverklaring – bleek een verzoek tot schorsing blijkbaar toch noodzakelijk en kon het verloop van de vernietigingsprocedure klaarblijkelijk niet meer worden afgewacht.

In het licht van die analyse wijst de verwerende partij er op dat de Raad eerder oordeelde dat verzoekende procedure met de vereiste spoed en diligentie moeten handelen. De verzoekende

partijen mogen volgens de verwerende partij de hoogdringendheid niet zelf in de hand werken. De verwerende partij stelt vast dat de verzoekende partijen er toch voor kozen om op het einde van hun beroepstermijn enkel een vernietigingsberoep in te stellen. Nochtans mocht toen een schorsingsprocedure zijn opgestart dan zou die mogelijkerwijze al beslecht zijn, aldus de verwerende partij.

Ter staving van haar verweer verwijst de verwerende partij naar een arrest van de Raad van 30 juni 2016 met nummer RvVb/UDN/1516/1304 waarin geoordeeld werd dat wanneer de verzoekende partijen vanaf het uitvaardigen van de bestreden beslissing enerzijds op de hoogte zijn van de gevolgen die aan de uitvoering daarvan gekoppeld zijn en anderzijds van het feit dat de werken op korte termijn zouden worden aangevat, later geen vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid meer kan worden ingesteld.

Volgens de verwerende partij gaat die redenering ook op bij een gewoon schorsingsverzoek omdat ook de 'gewone' hoogdringendheid niet door de verzoekende partijen zelf mag worden gecreëerd. De verwerende partij stelt dat dit *in casu* wel het geval is.

De verwerende partij wijst er op dat de verzoekende partijen zelf rechtspraak van de Raad aanbrengen die aantoont dat de hoogdringendheid kan worden gestaafd met berichtgeving in lokale media en foto's van de bedrijvigheid op de projectsite die aangeven dat de werken op korte termijn zullen aanvangen. In dit verband benadrukt zij de duidelijke communicatie met betrekking tot de werken alsook de planning en het gefaseerd verloop daarvan. Zij wijst specifiek naar de daartoe opgerichte *website* die ook door de verzoekende partijen wordt aangehaald.

Verder meent de verwerende partij dat de door de verzoekende partijen ingeroepen hinder, waaraan de schorsing zou remediëren, niet bewezen wordt. Er zou volgens de verwerende partij op dit punt slechts sprake zijn van loutere speculatie zonder concrete staving van de ingeroepen hinderaspecten. Het vermeend gevaar voor de omgeving zou bovendien helemaal geen persoonlijk nadeel zijn in hoofde van de verzoekende partijen.

De verwerende partij merkt verder op dat de heraanleg van de rijbaan ter hoogte van de woningen van de verzoekende partijen intussen gerealiseerd werd. Zij verwijst hierbij naar de duidelijke foto's gevoegd bij het verzoekschrift tot tussenkomst van 14 december 2016. Op die grond meent zij dat de schorsing van de uitvoering van de bestreden beslissing geen einde meer kan maken aan de hinderaspecten die de verzoekende partijen koppelen aan de afschaffing van de ventweg en het aanleggen van de weg voor hun woning. In dit verband wijst de verwerende partij nog op een arrest van de Raad van 30 augustus 2016 met nummer RvVb/S/1516/1494 waarin geoordeeld werd dat, indien de nadelige gevolgen al gerealiseerd zijn, de vordering tot schorsing doelloos is geworden.

Momenteel wordt het verkeer al langs de woningen van de verzoekende partijen geleid: enkel een voetpad en een parkeerstrook of busstrook scheiden de woningen van verzoekende partijen momenteel nog van de rijbaan. Hoewel die situatie tijdelijk is vormt het volgens de verwerende partij wel de aanzet voor de nieuwe situatie. De uiteindelijke uitvoering voorziet wel in een grotere afstand tussen de woningen en de rijbaan maar er zal geen ventweg meer zijn.

De schorsing van de tenuitvoerlegging van de vergunning heeft volgens de verwerende partij geen enkele zin meer.

3.

De tussenkomende partijen wijzen er in de eerste plaats op dat de door de verzoekende partijen ingeroepen hinder volgens hen helemaal niet bewezen wordt en er in dat verband ook geen stukken werden bijgebracht.

Specifiek wat de vermeende toename van parkeerhinder door de creatie van bijkomende parkeerplaatsen betreft, menen de tussenkommende partijen dat er sprake is van loutere speculatie. Volgens de tussenkommende partijen kan er in dat verband helemaal geen sprake zijn van een toename.

Voor de beweerdelijk onveilige situatie is er volgens de tussenkommende partijen geen enkel objectief waarneembaar gegeven. Dit zou nog minder het geval zijn voor wat de bijkomende geluids- en (fijn) stofhinder als gevolg van de inplanting van de rijweg dicht bij de woningen. Op dit punt zou er sprake zijn van loutere speculatie terwijl de bestreden beslissing net tot doel heeft om de verkeersdruk op de Speecqvest te verminderen. Zij merken nog op dat het rijvak het dichtst bij de woningen van de verzoekende partijen voorbehouden blijft voor bussen van De Lijn. Op grond van de beperkte passagefrequentie zouden de verzoekende partijen volgens de tussenkommende partijen geen noemenswaardige hinder ondervinden.

De tussenkommende partijen stippen ook aan dat er geen enkele stuk wordt aangebracht op grond waarvan ook maar enigszins zou blijken dat de kinderen op de ventweg spelen. Die ventweg is geen speelstraat, ligt bij de drukke Speecqvest en leent zich dan ook niet tot spelen of andere vrijetijdsactiviteiten, aldus de tussenkommende partijen. Na de uitvoering van de werken en de creatie van een *boulevard* met groenvoorziening zullen spelen en andere recreatieve tijdsbestedingen wel mogelijk zijn volgens de tussenkommende partijen.

Verder menen de tussenkommende partijen dat zelfs de waardevermindering van de woningen van de verzoekende partijen niet wordt bewezen. Zij stippen aan dat het project een opwaardering vormt van de Speecqvest, met een afname van de verkeersdruk tot gevolg, en bijgevolg bezwaarlijk aanleiding kan geven tot een economische minwaarde.

Nog volgens de tussenkommende partijen kunnen de verzoekende partijen niet betwisten dat de al doorgevoerde heraanleg van de rijbaan ter hoogte van hun woningen nu al voor een vlottere afwikkeling van het verkeer zorgt.

In de tweede plaats stippen de tussenkommende partijen aan dat de door de verzoekende partijen ingeroepen hinder in de eerste plaats samenhangt met de uitvoering van de werken en bijgevolg slechts tijdelijk van aard is. Onder die tijdelijke hinder vallen volgens de tussenkommende partijen de visuele hinder, de parkeerproblematiek, de geluidshinder en de trillingen als gevolg van de boor- en graafwerken. In dit verband verwijzen zij naar een arrest van de Raad van 18 oktober 2016 met nummer RvVb/S/1617/0171 waarbij geoordeeld werd dat dergelijke hinder de hoogdringendheid niet kan staven.

Het tijdelijk karakter van de parkeerproblematiek wordt daarbij door de tussenkommende partijen beargumenteerd door het feit dat het project net de creatie van bijkomende parkeerplaatsen beoogt. Het argument dat de ondergrondse parking te duur zou zijn, is volgens hen niet dienstig om de hoogdringendheid te staven.

De in het verzoek tot tussenkomst opgenomen illustraties tonen volgens de tussenkommende partijen aan dat enkel de uitvoering van de werken, en niet de realisatie van het project, visuele hinder kan voortbrengen die bijgevolg slechts een tijdelijk karakter heeft.

Ook de geluidshinder zou enkel een tijdelijk karakter hebben nu het project gepaard zou gaan met een afname van de verkeersstroom op de Speecqvest.

De tussenkomende partijen benadrukken verder nog dat conform rechtspraak van de Raad, waaronder een arrest van 30 augustus 2016 met nummer RvVb/S/1516/1492 het argument dat desgevallend het rechtsherstel niet gemakkelijk of onmogelijk zou zijn hoe dan ook niet volstaat om de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te bevelen. Volgens hen kunnen de verzoekende partijen dan ook niet gevolgd worden waar zij stellen dat het herstel in de oorspronkelijke toestand moeilijker te verkrijgen is als minder ingrijpende herstelmaatregelen.

Vervolgens stippen de tussenkomende partijen nog aan dat de rijbaan ter hoogte van de woningen van de verzoekende partijen al heraangelegd werd. Zij nemen ter staving van dit gegeven foto's op als stuk. Zij menen dan ook dat de eventuele schorsing van de uitvoering van de bestreden beslissing bijgevolg geen einde kan maken aan de beweerdelijke verkeers- en stofhinder, onveiligheid of parkeerproblematiek.

De rijbaan loopt volgens de tussenkomende partijen nu al tot tegen de eigendomsgrenzen van de verzoekende partijen. Tussen de parkeerstrook en de rooilijn werd het voetpad behouden en een fietsstrook voorzien. De afstand tussen de rooilijn en de eigenlijke rijbaan bedraagt thans zeker minder dan 8 meter (circa 7 meter) en komt op dit ogenblik dus dicht bij de huizen van de verzoekende partijen dan het geval is bij realisatie van het project. Aan de hand van de foto's wijzen de tussenkomende partijen nog op de bus-inham ter hoogte van de woningen van de eerste en derde verzoekende partij. Die bus-inham wordt daar niet voorzien bij de uiteindelijke realisatie van het project zodat de situatie op vandaag ook op dat punt nadeliger is voor die verzoekende partijen.

In geval van een schorsing van de tenuitvoerlegging zal volgens de tussenkomende partijen de bestaande toestand met een omleiding van het verkeer tot veel dicht bij de woningen van de verzoekende partijen behouden blijven tot op het ogenblik van de uitspraak over het verzoek tot nietigverklaring. Er is volgens hen dan ook geen sprake van hoogdringendheid.

Omdat de werken tot op dit punt gerealiseerd werden, is de vordering tot schorsing naar het oordeel van de tussenkomende partijen doelloos geworden. Het schorsen van de bestreden beslissing zal in deze fase alleen maar schade berokkenen aan alle partijen. Omdat de volgens de verzoekende partijen schade berokkende werken al werden uitgevoerd, kan de gevorderde schorsing niet meer dienstig zijn.

Beoordeling door de Raad

De verzoekende partij die zich op hoogdringendheid beroept, moet, op grond van artikel 40, §1, zesde lid DBRC-decreet en artikel 56, §1, 2° en artikel 57, 1° Procedurebesluit, in haar verzoekschrift, ondersteund met de nodige overtuigingsstukken, een uiteenzetting geven van de redenen die aantonen dat de schorsing hoogdringend is gelet op de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

De vereiste van hoogdringendheid impliceert onder meer dat de verzoekende partij moet aantonen dat de behandeling van haar zaak onverenigbaar is met de behandelingstermijn van een vordering tot nietigverklaring. Meer in het bijzonder rust op de verzoekende partij de bewijslast om met voldoende concrete, precieze en aannemelijke gegevens aan te tonen dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de verwezenlijking van de aangevoerde nadelige gevolgen, die voor haar persoonlijk voortvloeien uit de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing, te voorkomen.

Er moet bovendien een oorzakelijk verband worden aangetoond tussen de aangevoerde nadelige gevolgen en de bestreden beslissing, zodat deze kunnen worden voorkomen door een schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

De verzoekende partijen roepen in essentie de volgende nadelen in om de hoogdringendheid te staven:

- een achteruitgang van de verkeersveiligheid in hun hoofde;
- een aantasting van hun woongenot;
- een verhoogde parkeerdruk op de omliggende straten als gevolg van een afname van het aantal openbare parkeerplaatsen in ruil voor de betalende toegang tot de ondergrondse parking;
- luchtvervuiling;
- waardevermindering van hun woningen;
- aantasting van de leefkwaliteit en tenietgaan van het karakter van het woongebied;
- het moeilijker verkrijgen van een herstel in de oorspronkelijke toestand na vernietiging.

Wat die door de verzoekende partijen ingeroepen nadelen betreft, stelt de Raad vast dat deze, op de problematiek van een eventueel herstel in de oorspronkelijke toestand na, in essentie samenhangen met het gegeven dat de herinrichting van de Hendrik Speecqvest ertoe leidt dat de ringweg dicht bij hun woningen wordt ingeplant en het aantal bovengrondse parkeerplaatsen teruggedrongen wordt.

Bij het verzoekschrift tot tussenkomst van 14 december 2016 werd een fotoreportage toegevoegd die de stand van zaken op het terrein weergeeft op dat ogenblik. Uit die foto's blijkt dat de oorspronkelijk bestrating van de ringweg aan de Hendrik Speecqvest volledig, zo niet minstens gedeeltelijk, werd verwijderd. Er is klaarblijkelijk geen mogelijkheid meer tot doorgaand verkeer over het originele traject van de ringweg. Waar de ringweg tot voor de aanvang van de werken gesitueerd was, zijn nu verschillende werktuigen aanwezig met het oog op de verderzetting en voltooiing van de werken. Het doorgaand verkeer wordt, blijkens deze fotoreportage, omgeleid over de door de verzoekende partijen aangehaalde ventweg die ter hoogte van hun woningen gesitueerd wordt. De ventweg werd klaarblijkelijk verbreed en bedekt met een tijdelijke bestrating in afwachting van de voltooiing van de werkzaamheden. Zowel door de verwerende partij als door de tussenkomende partijen wordt aangestipt dat die tijdelijke omleiding tot dicht tegen de woningen van de verzoekende partijen is gesitueerd dan het uiteindelijk te realiseren traject van de ringweg. Die vaststelling wordt ook gestaafd door de fotoreportage (huidige situatie) en het administratief dossier (beoogde inplanting).

Uit de voorgaande vaststellingen volgt dat de door de verzoekende partijen ingeroepen nadelen die samenhangen met de herinrichting van de volledige Hendrik Speecqvest en de inplanting van de ringweg tot dicht bij hun woningen – nog los van de vraag of deze voldoende zwaarwichtig zijn – actueel reeds worden ondergaan door de huidige stand van de werkzaamheden en de tijdelijke inrichting van de ventweg als ringweg.

Wat de vermeend verhoogde parkeerdruk betreft, moet de Raad vaststellen dat de voorziene ondergrondse parking nog niet gerealiseerd werd. Als gevolg hiervan lijkt de actuele situatie met de opengebroken ringweg en de tijdelijke ringweg ter hoogte van de ventweg waar vroeger klaarblijkelijk geparkeerd werd, op het eerste gezicht nadeliger in vergelijking met zowel de situatie van voor de werken als de situatie na voltooiing van de werken.

Waar een vernietigingsarrest van de Raad een retroactieve werking heeft (*ex tunc*) werkt een eventuele schorsing enkel voor de toekomst (*ex nunc*). Mocht de Raad de bestreden beslissing schorsen dan zou de eerbiediging van dit schorsingsarrest er op neerkomen dat de huidige toestand bevroren wordt. Aangezien die huidige toestand reeds het overwegende deel van de door

de verzoekende partijen ingeroepen nadelen minstens op gelijkaardige wijze, zo niet in sterkere mate, realiseert, dringt de vaststelling zich op dat de vordering tot schorsing doelloos is geworden.

Immers enkel het nadeel tot beloop van het mogelijks moeilijker verkrijgen van een herstel in de oorspronkelijke toestand na een gebeurlijke vernietiging van de bestreden beslissing door de Raad blijft overeind. Een dergelijk nadeel op zich kan de hoogdringendheid *in casu* niet verantwoorden.

Van partijen die vanaf de kennisname van de bestreden beslissing, in functie van de concrete gegevens eigen aan het dossier, kunnen inschatten of zij op het gepaste moment – dit is wanneer de voorwaarden tot toewijzing daartoe in hun ogen voor het eerst vervuld zijn – een ‘gewone’ vordering tot schorsing instellen dan wel een vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid instellen, mag een zorgvuldige inschatting verwacht worden. Van diezelfde partijen mag verwacht worden dat zij onder meer rekening houden met signalen rond de aanvang van de werkzaamheden, het verloop van die werkzaamheden, de omvang van het beoogde project en het ogenblik van de eerste inslag van de voor hen vermeend zwaarwichtige nadelen. In de mate dat de verzoekende partijen pas op 14 oktober 2016 beslist hebben om een vordering tot schorsing in te leiden en klaarblijkelijk gewacht hebben op het resultaat van de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid ingesteld door de heer Michel LERICHE (verworpen bij arrest van de Raad van 27 september 2016), en ondanks de start en het verloop van de werkzaamheden geen tijdig en nuttig gebruik gemaakt hebben van de mogelijkheid tot indiening van een schorsingsvordering bij uiterst dringende noodzakelijkheid, kan slechts vastgesteld worden dat de verzoekende partijen het doelloos worden van hun schorsingsvordering zelf in de hand hebben gewerkt.

Gelet op wat voorafgaat, is in dit geval niet voldaan aan de in artikel 40, §1 DBRC-decreet en de artikelen 56 en 57 van het Procedurebesluit gestelde voorwaarde dat een bestreden vergunningsbeslissing alleen geschorst kan worden wanneer er hoogdringendheid wordt aangetoond. Deze vaststelling volstaat om de vordering af te wijzen.

B. Ernstige middelen

Aangezien de Raad in het vorige onderdeel heeft vastgesteld dat de verzoekende partijen de hoogdringendheid niet aantonen, is een onderzoek naar de ernst van de middelen niet aan de orde.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van de stad MECHELEN en het college van burgemeester en schepenen van de stad MECHELEN is ontvankelijk voor wat de behandeling van de vordering tot schorsing betreft.
2. De Raad verwerpt de vordering tot schorsing.
3. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 18 april 2017 door de zevende kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de zevende kamer,

Chana GIELEN

Marc VAN ASCH