

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

## ARREST

van 22 augustus 2017 met nummer RvVb/S/1617/1166  
in de zaak met rolnummer 1516/RvVb/0476/SA

Verzoekende partij	de heer <b>Jo SELS</b> , wonende te 2520 Broechem, Kapelstraat 59
Verwerende partij	de deputatie van de provincieraad van <b>ANTWERPEN</b>
Tussenkommende partijen	1. de nv <b>DCA WOONPROJECTEN</b>  vertegenwoordigd door advocaten Yves LOIX en Katrien VERGAUWEN, met woonplaatskeuze op het kantoor te 2018 Antwerpen, Mechelsesteenweg 27  2. mevrouw <b>Lieve JANSSENS</b> , wonende te 2520 Broechem, Kapelstraat 59

---

### I. BESTREDEN BESLISSING

Verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 23 maart 2016 de schorsing van de tenuitvoerlegging (en de vernietiging) van de beslissing van verwerende partij van 22 december 2015.

Verwerende partij heeft het administratief beroep van verzoekende partij (en tweede tussenkommende partij) tegen de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Ranst van 18 september 2015 verworpen.

Verwerende partij heeft aan eerste tussenkommende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend voor de afbraak van bestaande woningen en het bouwen van een meergezinswoning met 14 appartementen met een ondergrondse parking en 16 parkeerplaatsen op de percelen gelegen te 2520 Ranst, Lostraat 53-55, met als kadastrale omschrijving afdeling 3, sectie B, nummers 70C3 en 70B3.

### II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

1.

Met een beschikking van 26 juli 2016 stelt de voorzitter van de Raad vast dat het verzoek tot schorsing op het eerste zicht geen uiteenzetting bevat van de redenen die aantonen dat de vordering tot schorsing hoogdringend is, gelet op de tenuitvoerlegging van de beslissing. Verzoekende partij dient een verantwoordingsnota in, en met een beschikking van 18 april 2017 stelt de voorzitter van de Raad vast dat het beroep niet klaarblijkelijk onontvankelijk is.

2.

Eerste tussenkomende partij verzoekt met een aangetekende brief van 8 mei 2017 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen. De voorzitter van de Raad laat eerste tussenkomende partij met een beschikking van 22 mei 2017 toe in de debatten.

Tweede tussenkomende partij verzoekt met een aangetekende brief van 4 mei 2017 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen. De voorzitter van de Raad laat tweede tussenkomende partij met een beschikking van 22 mei 2017 toe in de debatten. In dezelfde beschikking wordt gesteld stelt dat het verzoekschrift dient geregulariseerd te worden en er met name een schriftelijke volmacht aan een raadsman die geen advocaat is moet worden toegevoegd. Dit stuk wordt overgemaakt per brief van 6 juni 2017.

3.

Verwerende partij dient geen nota betreffende de vordering tot schorsing in maar wel het administratief dossier. De argumentatie van tussenkomende partijen betreffende de vordering tot schorsing is vervat in hun respectievelijke verzoekschriften tot tussenkomst.

4.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot schorsing op de openbare zitting van 13 juni 2017.

De heer Jo SELS voert het woord als verzoekende partij in persoon en als gevolmachtigde van tweede tussenkomende partij. Advocaat Katrien VERGAUWEN voert het woord voor eerste tussenkomende partij. Verwerende partij, hoewel behoorlijk opgeroepen, verschijnt niet op de zitting.

5.

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**

1.

Eerste tussenkomende partij dient op 2 juni 2015 bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Ranst een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor het *“bouwen van een meergezinswoning met 14 appartementen met een ondergrondse parking met 16 parkeerplaatsen”*.

2.

De percelen liggen volgens het gewestplan ‘Antwerpen’, vastgesteld bij koninklijk besluit van 3 oktober 1979, in woongebied.

3.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 24 juni 2015 tot en met 23 juli 2015, worden vier bezwaarschriften ingediend, onder meer door verzoekende partij.

Het college van burgemeester en schepenen beslist op 6 augustus 2015 om de aanvraag met gunstig advies over te maken aan de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar.

Het college van burgemeester en schepenen verleent op 18 september 2015 een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden:

“ ...

Het college van burgemeester en schepenen neemt inzake deze bezwaren het volgende standpunt in:

- ...

- In de omgeving zijn al verschillende appartementen vergund: o.a. Lostraat 22 (16 december 1974), Lostraat 9-11 (21 juni 1988), Lostraat 15-17 (17 mei 1990), Lostraat 8 (12 oktober 1989), Kapelstraat 2-4-6 (14 maart 2013), Kapelstraat 64 (12 november 2008). Het perceel is gelegen in het dorpscentrum en daardoor wel geschikt voor een meergezinswoning. ...

- ...

- Er wordt rekening gehouden met de nieuw vastgestelde rooilijn die voorzien was in de verkavelingsvergunning van 13 maart 2014 en gebaseerd op de rooilijn die reeds volgens K.B. werd vastgelegd in 1971. De rooilijn wordt dus niet verplaatst, in tegenstelling tot wat de bezwaarindiener beweert. De straatbreedte lag hiermee al vast en de grond voor de rooilijn worden overgedragen aan de gemeente. De voortuinstroken zijn niet bedoeld als mogelijkheid om de weg nog verder te verbreden, maar kunnen wel dienen om het groene karakter van de gemeente te bevestigen. De bewering dat de voortuinstrook dient aangehouden te worden om de weg te kunnen verbreden of fietspaden aan te leggen is niet correct. Er is in wezen geen verband tussen de rooilijn (vastgelegd door K.B. of gemeenteraad) en de bouwlijn niet juridisch vastgelegd, te bepalen in de context van het project, de historie en de wetgeving). In deze context kan geoordeeld worden dat bouwen tot tegen de rooilijn aanvaardbaar is, gelijkaardig aan de situatie in de Lostraat.

- Het ligt niet in de macht en de bevoegdheid van de perceeleigenaar om maatregelen te nemen in verband met eventuele verkeersremmende maatregelen in de straat en/of aanleg van voetpaden en fietspaden op openbaar domein. Er kunnen dan ook geen voorwaarden in die richting in de vergunning worden opgenomen.

- Er dient voor gezorgd te worden dat het zicht op de straat en het aankomende verkeer optimaal is voor wie uit de parkeergarage komt gereden. De helling vlak bij de straat is klein genoeg om een goed zicht te kunnen garanderen vooraleer de wagen op het openbaar domein komt.

- Gelet op de nieuwe hoekafschuining zal het uitzicht op de hoek van beide straten een belangrijke verbetering op de verkeersveiligheid inhouden.

- Het aantal parkeerplaatsen wordt geacht voldoende te zijn; voor dergelijke projecten wordt standaard 1 parkeerplaats per woongegelegenheid gevraagd. Het project is gelegen in het centrum met alle diensten en openbaar vervoer in de onmiddellijke omgeving, en een openbaar parkeerplein langs de Lostraat

- Het gabariet blijft beperkt tot 2 bouwlagen met een kroonlijsthoogte van 6,35 meter en hierboven een dakverdieping onder zadeldak (nokhoogte 11 meter). Deze afmetingen voldoen aan de standaard afmetingen die in de gemeente gehanteerd worden en waaraan ook de eengezinswoningen in de omgeving voldoen. ....

- ...

- De mogelijke inkijk in de woningen vanaf de overzijde van de straat kan niet beschouwd worden als een oneigenlijke aanslag op de privacy. De afstand is voldoende groot, momenteel is er ook inkijk mogelijk vanop de straat via de ramen die uitkijken op het openbaar domein.

- Het aantal verkeersbewegingen voor een gewone woonfunctie zijn beperkt. In de dorpskern zijn dergelijke mobiliteitsbewegingen onvermijdelijk en inherent aan de omgeving. De Kapelstraat kan deze verkeersbewegingen nog verwerken. Er werd geoordeeld dat een volledige mobiliteitsstudie voor dergelijk project niet noodzakelijk was.

...

Overwegende dat de lasten en de voorwaarden die opgelegd worden in een stedenbouwkundige vergunning in verhouding moeten staan tot de te ontwikkelen projecten; ... Overwegende dat de eigenaar in overleg met onze diensten op het inplantingsplan van de bouwaanvraag een in te nemen zone heeft voorzien met een benaderende oppervlakte van 107,50 m<sup>2</sup>;

*Rekeninghoudend met het voorgaande adviseert de gemeentelijke dienst openbare werken om gratis grondafstand op te leggen in de stedenbouwkundige vergunning.*

*Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening:  
Het ontwerp schaaft de goede ruimtelijke ordening niet.*

*...*

4.

Tegen deze beslissing tekent (onder meer) verzoekende partij op 22 oktober 2015 administratief beroep aan bij verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 15 december 2015 om dit beroep (deels) in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning te weigeren:

*“ ...*

*8. LEGALITEIT: niet OK*

*...*

*De wet op buurtwegen d.d. 10 april 1841 stelt het volgende:*

*Art. 27. De gemeenteraden zijn gehouden om, ten verzoeken van de deputatie van de provinciale raad, te beraadslagen over de opening, de afschaffing, de wijziging of de verlegging van een buurtweg en eventueel het bijhorende ontwerp van rooilijnplan. ...*

*Art. 28. Het voornemen tot opening, afschaffing, wijziging of verlegging van een buurtweg wordt onderworpen aan een openbaar onderzoek. Met behoud van de toepassing van artikel 27, eerste lid, stelt de gemeenteraad hiertoe een ontwerp van rooilijnplan vast dat onderworpen wordt aan onderstaande procedure, behoudens in het geval van een afschaffing. ...*

*De Kapelstraat = buurtweg 6. Er wordt hierlangs een voetpad voorzien. Dit voetpad is positief voor de verkeersveiligheid en evenwicht straat. De aanleg van dit voetpad betekent een verbreding van de buurtweg. Een wijziging aan de rooilijn dient de procedure van de wijziging van de buurtwegen te volgen.*

*9. GOEDE RO: OK*

*...”*

Na de hoorzitting van 21 december 2015 verklaart verwerende partij het beroep op 22 december 2015 ongegrond en verleent zij een stedenbouwkundige vergunning:

*“ ...*

*9. BEOORDELING:*

*Volgens het vastgestelde gewestplan van Antwerpen (goedgekeurd bij KB van 3 oktober 1979) situeert de aanvraag zich in woongebied. ...*

*De aanvraag is principieel in overeenstemming met deze planologische bestemming van het gewestplan.*

*...*

*De aanvraag is principieel in overeenstemming met de bepalingen in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) en haar uitvoeringsbesluiten.*

*...*

*- Buurtweg:*

*Kapelstraat = buurtweg 6: een wijziging aan de rooilijn dient de procedure van wijziging buurtweg te volgen.*

*De wet op buurtwegen d.d. 10 april 1841 stelt het volgende:*

*Art. 27. ...*

*Art. 28. ...*

*...*

*Bij de beoordeling van het aangevraagde is rekening gehouden met de in de omgeving bestaande toestand.*

*Lostraat:*

*De Lostraat is een enkelrichtingsstraat dat het verkeer van het centrum van Broechem naar Oelegem leidt. Er is aan beide zijden een voetpad. Er is een parkeerstrook aan de overzijde. Op de linkerzijde van de weg is een fietssuggestiestrook voor het fietsen in de tegengestelde richting. De bebouwing in deze straat bestaat uit een mix van dorpswoningen en appartementen, meestal in gesloten bouwblokken. Onmiddellijk naast het project is de gemeenteschool gelegen, met 2 hoge bouwlagen en een zadeldak. Dit gebouw is hoger dan het appartementsproject.*

*Kapelstraat:*

*De Kapelstraat is een enkelrichtingsstraat in de tegengestelde richting van de Lostraat. Ze leidt het verkeer komende van Oelegem richting Lier en Ranst. Ze bestaat uit een smalle rijweg en een voetpad aan de overzijde van de straat. Er is een fietssuggestiestrook aan de linkerzijde voor fietsers komende uit de richting Lier.*

*De bebouwing in deze straat is landelijker, met meer groen en een opener bebouwing dan de Lostraat.*

*Het eigendom is gelegen aan de rand van de dorpskern van de gemeente. Het perceel vormt als het ware een toegangspoort van de gemeente. Het is aangewezen dat op deze plaatst een markant gebouw komt dat de dorpskern afsluit.*

*Ten opzichte van de Lostraat past het ontwerp goed in het bestaande straatbeeld. Ten opzichte van de Kapelstraat is de verweving minder geslaagd, hoewel het perceel de dichtbebouwde kern ook afsluit, zoals het huidige gebouw dit ook doet. Het project voorziet een voetpad vooraan, waardoor het straatbeeld evenwichtiger zal zijn dan de huidige constructies die eerder een gevoel geven dat het gebouw zich op de weg bevindt.*

*De bestemming is sowieso bestaanbaar in de dorpskern. De grootte van het gebouw is aanvaardbaar, gelet op de poortfunctie en de afwerking van het hoekperceel.*

*(1) parkeren:*

*Het ontwerp voorziet 16 parkeerplaatsen voor 14 appartementen. Twee parkeerplaatsen zijn enkel te bereiken via een voorliggende parkeerplaats. Gelet op de ligging in de dorpskern, in de nabijheid van openbaar vervoer en middenstand is de parkeermogelijkheid voldoende voor deze appartementen. In de Kapelstraat is er geen mogelijkheid voor parkeren. In de Lostraat amper. Bezoekers dienen hun auto op kerkplein of de parking bij het gemeentehuis te parkeren en 250m te wandelen. Deze situatie is niet ideaal, maar aanvaardbaar.*

*(2) toegang tot de parking:*

*Omdat de toegang zich bevindt in een enkelrichtingsstraat zijn conflicten van het in en uitrijdend verkeer en het doorgaand autoverkeer minimaal. Doordat de oprit zich volledig tegen het aanpalende perceel is voorzien kan bij het buitenrijden wel een conflict ontstaan met tegen de richting rijdende fietsers, die moeilijk zichtbaar zijn door de bestaande hagen. Aangezien dat deze beplanting zich op het aanpalende perceel bevindt dient er voor gezorgd te worden dat het verkeer enkel uitrijdt aan de rechterzijde van de oprit door het voorzien van een verkeergeleider in het midden van de poort.*

*(3) fietsstalling:*

*Het project voorziet geen gezamenlijke fietsenstalling. Fietsen kunnen wel gestald worden in de bergingen. de liften zijn voldoende groot om voor fietsen gebruikt te worden. Het aanleggen van een luie trap in het midden van de oprit is aangewezen, maar niet noodzakelijk, aangezien de liften gebruikt kunnen worden.*

*(4) voetgangers:*

*Het project voorziet een nieuw voetpad van dezelfde breedte als aan de overzijde. dit voetpad is noodzakelijk om voor bewoners en bezoekers een veilige toegang te garanderen tot het gebouw. Bovendien wordt hierdoor de toegang en uitgang van de ondergrondse parking veiliger.*

*...*

Dit is de bestreden beslissing.

2.

Met een aangetekende brief van 7 maart 2016 vorderen ook mevrouw Marie Louise DE VOECHT, de heer Jan DILLEN, mevrouw Annik JANSSENS en de heer Willy DE CLERCK de vernietiging van de bestreden beslissing. Dit beroep is gekend onder rolnummer 1516/RvVb/0412/A. Met een arrest van 7 juni 2016 met nummer RvVb/A/1516/1192 werd de afstand van geding in deze zaak vastgesteld.

#### **IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST**

Het onderzoek van de ontvankelijkheid van de respectievelijke verzoeken tot tussenkomst is slechts aan de orde indien de voorwaarden om de schorsing te bevelen, zijn vervuld. Zoals hierna zal blijken, is dit niet het geval.

#### **V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING**

Eerste tussenkomende partij betwist de ontvankelijkheid van de vordering. De Raad is echter van oordeel dat de excepties van eerste tussenkomende partij slechts onderzocht en beoordeeld dienen te worden wanneer de voorwaarden om de schorsing te bevelen, zijn vervuld. Zoals hierna zal blijken, is dit niet het geval.

#### **VI. 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 partij minstens één ernstig middel aanvoert dat de vernietiging van de bestreden beslissing kan verantwoorden.

##### **A. Hoogdringendheid**

##### *Standpunt van de partijen*

1.

Verzoekende partij stelt onder haar “*samenvattende conclusie en vraagstelling*” het volgende:

*“Het is een essentiële taak van de gemeente Ranst om verkeersonveilige situaties te voorkomen in een schoolomgeving. Voorliggend bouwontwerp betreft een illegaal, zeer groot bouwwerk met een onmiddellijke, zeer negatieve impact op de verkeersveiligheid van schoolgaande kinderen per fiets ...*

*De beroeper vraagt om deze reden een schorsing van de bouwvergunning. Deze dringendheid wordt ingeroepen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid in een omgeving met 2 lagere scholen en een kleuterschool.”*

In dezelfde zin overweegt zij onder haar belang het volgende:

*“De beroeper vraagt om redenen van burgerzin een schorsing van de bouwvergunning. Deze dringendheid wordt ingeroepen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid in een omgeving met 2 lagere scholen en een kleuterschool. In het verleden is er reeds een dodelijk verkeersslachtoffer gevallen ter hoogte van dit bouwontwerp waarbij een schoolkind*

*betrokken was. Deze bouw realiseren betekent zeer verkeersonveilige situaties creëren voor fietsers.*

Specifiek wat betreft de “verkeersveiligheid” overweegt verzoekende partij nog het volgende:

*“- Door de oprichting van dit gebouw ontstaat tevens een zeer verkeersonveilige situatie voor de vele kinderen die dagelijks naar de gemeenteschool en naar de vrije school van Broechem wandelen en fietsen. In de smalle en drukke Kapelstraat wordt immers een bijkomende inrit naar een ondergrondse parking voor 16 plaatsen gecreëerd.*

*- Doordat de gangbare beleidslijnen ... niet gevolgd worden in deze landelijke buurt en doordat er heel wat voertuigen parkeerplaatsen zullen zoeken in de buurtweg van de Kapelstraat (zie hierboven), zullen er zeer gevaarlijke situaties ontstaan voor fietsers. De nabijheid van 2 scholen waar dagelijks honderden kinderen per fiets passeren, doet vrezen voor verkeersongelukken. Ook de beide scholen dienden bezwaarschriften in tegen de ingediende bouwplannen.*

*- Het voorliggende megalomane bouwontwerp bevindt zich op een hoekpand van de Lostraat en de Kapelstraat. Eind 2015 werd een bouw van appartementen gerealiseerd vlakbij (op een tiental meter in de Lostraat), op de uitdrukkelijke voorwaarde dat de voorgevel op minimum een tweetal meter achter de rooilijn opgericht zou worden. Deze voorwaarde werd opgelegd om de veiligheid van schoolkinderen te waarborgen voor voertuigen die de straat opkomen vanuit de uitrit van de nieuwe appartementen.”*

2.

Eerste tussenkomende partij repliceert als volgt:

*“ ...*

*36. Verzoeker in tussenkomst wenst vooreerst te wijzen op de tekst van artikel 4.7.23, §5 VCRO ...*

*37. Dat van een afgeleverde vergunning gebruik gemaakt kan worden vanaf de zesendertigste dag na aanplakking, onverminderd een procedure bij Uw Raad, is dan ook decretaal bepaald en geldt voor alle stedenbouwkundige vergunningen die afgeleverd worden. Het feit dat ook de bestreden beslissing in casu tot nader orde een uitvoerbare stedenbouwkundige vergunning betreft, kan op geen enkele wijze aanschouwd worden als zijnde een reden die de hoogdringendheid aantoont.*

*38. Zoals hiervoor reeds gemeld, wordt de hoogdringendheid enkel verantwoord vanuit een mogelijk veiligheidsprobleem.*

*39. Vooreerst dient vastgesteld dat verzoekende partij de vermeende onveiligheid op geen enkele wijze aantoont, noch enig stuk bijbrengt waaruit e.e.a. zou moeten blijken.*

*40. Daarnaast dient opgemerkt dat de discussie aangaande de vermeende onveiligheid, een discussie ten gronde is. Zoals duidelijk blijkt uit de hieronder besproken middelen, werd de vermeende onveiligheid in de bestreden beslissing behandeld door de verwerende partij en werd hierover duidelijk geoordeeld.*

*41. Dergelijk argument kan niet de hoogdringendheid van het verzoek aantonen. Op geen enkele wijze wordt aangetoond dat de procedure tot vernietiging niet dienstig zou zijn ter beoordeling van de grieven van verzoeker, en dat een schorsing van de tenuitvoerlegging hiervoor zou dienen tussen te komen.*

*...”*

3.

Tweede tussenkomende partij treedt het standpunt van verzoekende partij bij, en overweegt het volgende:

“ ...

*De dringendheid wordt ingeroepen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid in een omgeving met 2 lagere scholen en een kleuterschool.*

*Bijgevoegd kadasterplan ... geeft aan dat ter hoogte van de inrit en de uitrit vanuit de ondergrondse garages van de 14 appartementen, de straat zéér smal is. Schuin tegenover de inrit/uitrit bevindt zich een bushalte. De straat is op dat punt zo smal dat vrachtwagens of bussen op dit punt de volledige breedte van de weg innemen bij de passage. Op dag van vandaag worden reeds spiegels van de geparkeerde auto's gereden door vrachtwagens of bussen. Fietzers worden regelmatig door tegemoetkomend verkeer van de weg gereden, mede door geparkeerde auto's in de Kapelstraat. De parkeerdruk zal in de Kapelstraat door de realisatie van dit project nog sterk stijgen vanwege de bewoners of bezoekers van de appartementen die hun auto een plaats willen geven. Dit leidt zonder enige twijfel tot nog meer verkeersonveiligheid voor schoolgaande kinderen per fiets.*

*Een niet te onderschatten verkeersgegeven is het elk jaar toenemend zwaar verkeer (vrachtwagens en bussen) in dit deel van de Kapelstraat. De toenemende files richting Antwerpen op de piekmomenten maken dat vele chauffeurs kiezen voor een alternatief tracé vanuit Oelegemsesteenweg, door de Kapelstraat richting Antwerpen. Ook vanuit het industrieterrein in Oelegem wordt vaak door zwaar verkeer voor dit tracé naar Antwerpen gekozen.*

*Zoals op het kadasterplan te zien bevindt de inrit/uitrit van de ondergrondse parkeergarages zich vlak achter een ombuiging (stippellijn) van de Kapelstraat waardoor bewoners/bezoekers die uit de garage de Kapelstraat opkomen nauwelijks zicht hebben op de kinderen die per fiets op weg naar school hier passeren.*

*Het zicht op de smalle Kapelstraat bij het uitrijden vanuit de parkeergarages wordt bovendien sterk gehinderd doordat de voorgevel van de appartementen zich op een te kleine afstand bevindt tot de straat. De gemeente Ranst heeft voor gelijkaardige appartementen aan dezelfde kant van de Kapelstraat (nrs. 2, 4 en 6 en nr. 64) steeds een vrije ruimte (3-tal meter) opgelegd achter de rooilijn. Ook bij het recent toekennen van de bouwvergunning voor de appartementen recht tegenover de school in de Lostraat, is de voorgevel tot een 3-tal meter achter de rooilijn opgetrokken. Dit maakt dat verkeer dat vanop de uitrit deze buurtweg oprijdt, voldoende zicht heeft op de rijbaan om veilig de straat op te rijden. Deze vrije ruimte, essentieel voor de verkeersveiligheid, wordt in dit project niet opgelegd, met te weinig zicht op de weg bij het oprijden van de weg tot gevolg.*

*Besluit: Meer en meer 'zwaar' verkeer' in een zeer smalle straat vlakbij scholen met meer en meer geparkeerde auto's in combinatie met een uitrit - waarvan het zicht op de weg bij het oprijden gehinderd wordt - van 16 parkeergarages juist achter een ombuiging van deze straat, zal de kans op verkeersslachtoffers van zwakke weggebruikers (jonge fietsers van en naar school) sterk doen toenemen.*

...”

#### *Beoordeling door de Raad*

##### *1.*

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.

2.

De bouwplaats ligt ter hoogte van het kruispunt Oelegemsesteenweg-Lostraat-Kapelstraat (zuidwestelijk hoekperceel), met de lange zijde aan de Kapelstraat (eenrichtingsstraat) en de korte zijde langs de Lostraat (eenrichtingsstraat). Het voorwerp van de aanvraag omvat de afbraak van de bestaande bebouwing en de bouw van een meergezinswoning met 14 appartementen en een ondergrondse garage met 16 parkeerplaatsen en 17 bergingen. De bouwplannen vermelden ter hoogte van de Kapelstraat (buurtweg nr. 6) *“een nieuw aan te leggen voetpad (grijze betondallen)”* middels *“aan gemeente over te dragen zone van 107,5m<sup>2</sup>”*. De in- en uitrit van de parking bevindt zich aan de Kapelstraat, schuin tegenover de woning van verzoekende partij (en tweede tussenkomende partij). In de Lostraat bevindt zich nabij de bouwplaats een school.

3.

De Raad stelt (op basis van de beknopte uiteenzetting in het verzoekschrift van de redenen die moeten aantonen dat de schorsing in het licht van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing hoogdringend is) vast dat verzoekende partij vreest dat er ten gevolge van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing een verkeersonveilige situatie zal ontstaan voor de schoolgaande kinderen in de buurt, inzonderheid deze die per fiets naar school gaan. De Raad oordeelt dat verzoekende partij niet aantoont dat dit (enige) aangevoerde nadelig gevolg voor haar ‘persoonlijk’ voortvloeit uit de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing, gezien uit niets blijkt dat zij (tevens) vreest voor haar eigen verkeersveiligheid. Ook uit het verzoekschrift van tweede tussenkomende partij blijkt dat huidige vordering wordt ingesteld doordat men vreest voor de veiligheid van *“schoolgaande kinderen per fiets”*. Dit oordeel wordt nog versterkt doordat verzoekende partij overweegt dat zij huidige procedure instelt *“om redenen van burgerzin”*, waarbij zij opmerkt dat *“het een essentiële taak is van de gemeente Ranst om verkeersonveilige situaties te voorkomen in een schoolomgeving”*, zodat zij klaarblijkelijk optreedt in het algemeen belang, doordat de gemeente stilzit.

4.

In de rand van voormeld oordeel merkt de Raad op dat de door verzoekende partij gevreesde verkeersonveilige situatie in de schoolomgeving, inzonderheid voor fietsende kinderen, louter wordt gesteund op het feit dat er *“in de smalle en drukke Kapelstraat een bijkomende inrit naar een ondergrondse parking voor 16 plaatsen wordt gecreëerd”* en *“doordat er heel wat voertuigen parkeerplaatsen zullen zoeken in de buurtweg van de Kapelstraat”*. Zij laat evenwel na om concrete gegevens en stukken bij te brengen waaruit blijkt, of op basis waarvan aannemelijk is, dat er hierdoor ‘in vergelijking met de huidige situatie’ (waarbij er zich op het bouwperceel meerdere parkeerplaatsen bevinden die uitgeven op de Kapelstraat en de Lostraat, waaronder twee garages waarvan de poort direct uitgeeft op de Kapelstraat) *“een zeer verkeersonveilige situatie ontstaat voor de vele kinderen”*. Zij maakt abstractie van de overwegingen in de

bestreden beslissing inzake de *“toegang tot de parking”*, waarbij wordt gesteld dat *“omdat de toegang zich bevindt in een enkelrichtingsstraat, conflicten van het in en uitrijdend verkeer en het doorgaand autoverkeer minimaal zijn”*, en dat *“er voor gezorgd dient te worden dat het verkeer enkel uitrijdt aan de rechterzijde van de oprit door het voorzien van een verkeergeleider in het midden van de poort”*, *“doordat de oprit volledig tegen het aanpalende perceel is voorzien”*, waarbij er *“bij het buitenrijden wel een conflict kan ontstaan met tegen de richting rijdende fietsers, die moeilijk zichtbaar zijn door de bestaande hagen”*. Zij maakt tevens abstractie van de overweging in de bestreden beslissing inzake de *“voetgangers”*, waarbij wordt gesteld dat *“het project een nieuw voetpad voorziet van dezelfde breedte als aan de overzijde”*, dat *“noodzakelijk is om voor bewoners en bezoekers een veilige toegang te garanderen tot het gebouw”* en waardoor *“bovendien de toegang en uitgang van de ondergrondse parking veiliger wordt”*.

5.

De Raad oordeelt tevens dat verzoekende partij geen concrete argumenten aanvoert op basis waarvan blijkt dat een uitspraak in de vernietigingsprocedure niet kan worden afgewacht. Zij toont niet aan dat de behandeling van haar zaak onverenigbaar is met de behandelingstermijn van de vordering tot vernietiging.

6.

Gelet op voormelde overwegingen is er 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 heeft vastgesteld dat verzoekende partij de hoogdringendheid niet aantoonst, is een onderzoek naar de ernst van de middelen (met inbegrip van de exceptie van eerste tussenkomende partij hieromtrent) niet aan de orde.

## **BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN**

1. Het verzoek tot tussenkomst van de nv DCA WOONPROJECTEN is ontvankelijk voor wat de behandeling van de vordering tot schorsing betreft.
2. Het verzoek tot tussenkomst van mevrouw Lieve JANSSENS is ontvankelijk voor wat de behandeling van de vordering tot schorsing betreft.
3. De Raad verwerpt de vordering tot schorsing.
5. 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 22 augustus 2017 door de achtste kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de achtste kamer,

Marino DAMASOULIOTIS

Pascal LOUAGE