

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 20 september 2016 met nummer RvVb/S/1617/0089
in de zaak met rolnummer 1516/RvVb/0548/SA

| | |
|-----------------------|---|
| Verzoekende partij | de heer Herman AERTS vertegenwoordigd door advocaten Dirk VAN HEUVEN en Dorien GEEROMS met woonplaatskeuze op het kantoor te 2600 Antwerpen, Cogels Osylei 61 |
| Verwerende partij | de deputatie van de provincieraad van ANTWERPEN |
| Tussenkommende partij | de opdrachthoudende vereniging PIDPA-RIOLERING vertegenwoordigd door advocaten Yves LOIX en Katrien VERGAUWEN met woonplaatskeuze op het kantoor te 2018 Antwerpen, Mechelsesteenweg 27 |

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 22 april 2016 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 18 februari 2016.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de tussenkommende partij tegen de stilzwijgende weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Herenthout van 14 september 2015 ingewilligd.

De verwerende partij heeft aan de tussenkommende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend voor rioleringswerken en bijhorende herstelwerken aan de wegenis op de percelen gelegen te 2270 Herenthout, Zwaluwenlaan, Canadadreef, Leibeeklaan en Itegemse Steenweg, met als kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie D, nummers 645c2, 648k2, 663p, 663n, 675/02t, 663l, 648h2, 648p, 646e, 646n, 645h2, 645d2, 645z2, 648p2, 657x, 657y, 648m2, 657v, 663p, 661r, 657s, 661h, 661k, 660v, 660y, 651f, 653t.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkommende partij verzoekt met een aangetekende brief van 11 juli 2016 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkommende partij met een beschikking van 9 augustus 2016 toe in de debatten.

De verwerende partij dient geen nota betreffende de vordering tot schorsing in maar wel het administratief dossier in. 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 6 september 2016.

Advocaat Dirk VAN HEUVEN voert het woord voor de verzoekende partij.
Advocaat Katrien VERGAUWEN voert het woord voor de tussenkomende partij.
De verwerende partij, hoewel behoorlijk opgeroepen, verschijnt niet op de zitting.

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.

De tussenkomende partij dient op 11 mei 2015 bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Herenthout een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “rioleringswerken” te Herenthout, in de straten Zwaluwenlaan, Canadadreef, Leibeeklaan en Itegemse Steenweg (de zogenaamde wijk ‘Dekbunders’).

De aanvraag betreft een aanvraag tot rioleringswerken en bijhorende herstelwerken aan de wegnis en omvat:

- de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel (rioleringsbuizen, persleidingen, open grachten pompstation)
- heraanleg wegnis in de bovengenoemde straten (inclusief herprofilering)
- heraanleg van vrijliggende enkelrichting fietspaden langs de Itegemse Steenweg

2.

De aanvraag werd voorafgegaan door een eerdere identieke aanvraag, ingediend bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Herenthout op 10 oktober 2014, voorafgegaan. Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Herenthout weigerde deze stedenbouwkundige vergunningsaanvraag in zitting van 26 januari 2015, in hoofdzaak omwille van een ongunstige advies van het agentschap voor Natuur en Bos.

3.

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Herentals-Mol’, vastgesteld met koninklijk besluit van 28 juli 1978 in woonpark, bosgebied en agrarisch gebied.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 26 mei 2015 tot en met 24 juni 2015, werden 70 bezwaarschriften – ook door de verzoekende partij - ingediend.

Het agentschap voor Natuur en Bos adviseert op 26 januari 2015 en 28 mei 2015 gunstig, en overweegt in het laatste gunstige advies:

“ ...

Bespreking stedenbouwkundige vergunning

Op 26-01-2015 (kenmerk BA/11/04695(2)) verleende ons Agentschap advies betreffende de voorgestelde rioleringswerken. Het betrof een gunstig advies vanwege opname van een addendum waarin wordt gesteld dat het project niet het vellen van bomen betreft. Ook wordt de levensvatbaarheid van bomen niet in het gedrang gebracht door de graafwerkzaamheden.

Voorliggend dossier is voor wat betreft eventuele invloed op vegetaties, bos, enzovoort identiek aan het dossier uit 2014.

Er kan worden geconcludeerd dat de aanvraag geen ontbossing omvat. Ook zullen er geen verboden te wijzigen vegetaties worden verwijderd/gewijzigd.

Conclusie

Op basis van bovenstaande uiteenzetting stelt het Agentschap voor Natuur en Bos vast dat de bestaande natuurwaarden niet worden geschaad. De aanvraag wordt gunstig geadviseerd.

...

Het departement Landbouw en Visserij, afdeling Duurzame Landbouwonwikkeling provincie Antwerpen adviseert op 8 juni 2015 gunstig.

De brandweer zone Kempen adviseert op 22 juni 2015 voorwaardelijk gunstig.

De provincie Antwerpen, dienst Integraal Waterbeleid van de het departement Leefmilieu adviseert op 19 juni 2015 voorwaardelijk gunstig.

Het college van burgemeester en schepenen adviseert op 13 juli 2015 ongunstig, en overweegt:

“ ...

(1) toetsing aan de goede ruimtelijke ordening

[...]

In de aanvraag wordt de breedte van de rijweg verminderd tot 4,50 meter. De rijweg zal een verharding in asfalt krijgen met een breedte van 4,50 meter. De nieuwe weg heeft een voldoende breedte om de mobiliteit in de wijk te garanderen. Tevens werd in het ontwerp gekozen om in de plaats van 2 grachten, slechts 1 brede gracht langs één zij van de rijweg te voorzien. Op de andere berm is voldoende ruimte voorzien om te parkeren.

De materiaalkeuze is gestandaardiseerd en aanvaardbaar.

Tijdens de werkzaamheden zal er een tijdelijk effect zijn op de mobiliteit. Na de heraanleg van de weg zal er geen inbloed zijn op de doorstroming in de wijk.

[...]

Uit de nota blijkt dat er geen bomen zullen gerooid worden of dat de levensvatbaarheid in het gedrang wordt gebracht: het advies van het Agentschap Natuur en Bos is bijgevolg gunstig.

De cultuurhistorische aspecten zijn niet van die orde om in overweging te nemen in deze aanvraag. Het goed is niet gelegen binnen een archeologische site of in de omgeving van een geklasseerd landschap, akkerplaats of beschermd monument.

Het reliëf wordt niet gewijzigd.

Het plan zoals het nu voorligt, komt het straatbeeld niet ten goede.

Het college is van mening dat in residentiële woonwijken diepe en brede grachten nadelig zijn voor de verschillende aspecten van de veiligheid.

Zo is het colleg van mening dat het voorkeur verdient de breedte van de weg zo optimaal mogelijk te benutten voor een vlotte verkeersafwikkeling.

...

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar adviseert niet tijdig.

Het college van burgemeester en schepenen verleent op 14 september 2015 een stilzwijgende weigeringsbeslissing aan de tussenkomende partij wegens overschrijding van de vervalttermijn voor het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning. Het college beslist:

“ ...

Artikel 1. *Het college stelt vast dat de aanvraag ingediend door Ronny Sabo voor Pidpa voor het uitvoeren van rioleringswerken in (en bijhorende herstelwerken aan de wegenis) in de straten Zwaluwenlaan, Canadadreef, Leibeeklaan en Itegemse Steenweg, meer bepaald de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel (rioleringsbuizen, persleidingen, open grachten, pompstation), het heraanleggen van de wegenis in de bovengenoemde straten (inclusief herprofilering), het heraanleggen van vrijliggende enkelrichting fietspaden langs de Itegemse Steenweg op de percelen gelegen te Herenthout, Zwaluwenlaan, Canadadreef, Leibeeklaan en Itegemse Steenweg [...] wordt geacht afgewezen te zijn op basis van artikel 4.7.18 §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.*

...”

Tegen deze stilzwijgende weigeringsbeslissing tekent de tussenkomende partij op 5 oktober 2015 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 3 december 2015 om de hoorzitting te verdagen opdat de gouverneur de gemeenteraad kan verzoeken om een beslissing te nemen over de zaak van de wegen. Hij adviseert:

“ ...

8. LEGALITEIT: *niet ok*

[...]

VCRO niet ok

Er ontbreekt een gemeenteraadsbesluit i.v.m. de zaak der wegen (uitrusting)

Hoewel de beoordeling van de zaak van de wegen tot de exclusieve bevoegdheid van de gemeenteraad behoort, heeft deze zich tot op heden nog niet uitgesproken over de aangepaste uitrustingsplannen. Er kan dan ook geen stedenbouwkundige vergunning worden verleend waarover de gemeenteraad zich nog niet heeft uitgesproken.

9. GOEDE RO: OK

Toelichting:

Omgeving

De omgeving bestaat uit een residentiële woonwijk met weilanden en bossen en de nabijheid van de Leibeek, een waterloop van 2^{de} categorie.

De directe omgeving kenmerkt zich door open eengezinswoningen op ruime percelen;

De bestaande weg bestaat enkel uit een rijweg, er geen fiets- of voetpad langs de rijweg voorzien. De bestaande rijweg heeft een breedte van 5,60m en is uitgevoerd in asfalt. Er zijn tevens enkele verkeersdrempels in betonstraatstenen aanwezig. Langs beide zijden is er een berm met een breedte van ongeveer 2,20m, vaak verhard met betonstraatstenen, dolomiet of steenslag.

In het zuidelijke deel van de Canadadreef, in de Zwaluwenlaan en in de Leibeeklaan zijn er open en ingebuisde grachten aanwezig.

Het aanleggen van een gescheiden rioleringsstelsel en het heraanleggen van de bestaande straten is functioneel inpasbaar;

Het gevraagde levert een positieve bijdrage tot de uitrusting van het openbaar domein in functie van de bestaande woningen waardoor de aanvraag zich functioneel kan inpassen.

De aanleg van grachten i.p.v. inbuizingen steunt op de geldende wetgeving en de code van de goede praktijk.

Bij bouwaanvragen is men verplicht om te herbruiken, infiltreren en bufferen. Dit geldt evenzeer voor de lokale overheid en ook de rioolbeheerders zijn hieraan gebonden door de subsidiering van hun dossiers.

Het ontwerp van het gescheiden stelsel is opgesteld uitgaande van de richtlijnen volgens de 'Code van Goede Praktijk' voor het ontwerp en gebruik van DWA systemen in Vlaanderen' en werd goedgekeurd door de VMM. De code van goede praktijk en het waterbeleid in het algemeen stelt dat wateroverlast aangepakt dient te worden aan de bron. In dit geval is er sprake van wateroverlast in de lager gelegen zone langs de Leibeek ten gevolge van de waterafvoer van de hoger gelegen zone (de bron).

Voorts zijn de bufferings- en lozingsvoorwaarden, opgelegd door de Provinciale Dienst Waterlopen, gehanteerd voor het ontwerp van het RWA-stelsel; Hierbij is uitgegaan van volgende randvoorwaarden:

- *min. Buffercapaciteit: 330 m³/ha*
- *max. lozingsdebiet: 10l/(s ha)*

Betreft de buffercapaciteit is er een zekere marge beschikbaar, doch deze is relatief van aard gelet:

- *de wijk gelegen is in een risicozone voor overstroming vanuit de waterloop, maar bepaald de Leibeek 2^{de} categorie. Dit betekent dat de waterloop meer water moet verwerken dan wat afgevoerd kan worden;*
- *de frequent voorkomende hoge grondwaterstand die de buffercapaciteit van de grachten met 30% kan terugdringen;*
- *wateroverlast in lager gelegen gebieden dient aan de bron bestreden te worden.*

De aanleg van grachten i.p.v. inbuizingen steunt op geldende wetgeving en de code van de goede praktijk. De grachten worden aangelegd om het regenwater maximaal de kans te geven om ter plaatse te infiltreren of verdampen. Indien dat niet lukt zorgen ze voor de nodige buffering en vertraagde afvoer naar de waterloop.

De mobiliteitsimpact is verwaarloosbaar aangezien het om een heraanleg gaat.

Betrokken wegen hebben als enige hoofdfunctie het toegang geven tot de aanpalende percelen. De verkeersfunctie is ondergeschikt en de wegen kennen enkel bestemmingsverkeer.

De bestaande verkeersintensiteit op deze straten wordt zeker niet vergroot door de huidige aanvraag. De breedte van de nieuwe rijweg wordt verminderd tot 4,50m. De rijweg zal een verharding in asfalt krijgen met een breedte van 4,50m. De nieuwe weg heeft een voldoende breedte om de mobiliteit in de wijk te garanderen.

De wegbreedte voor een straat met verblijfsfunctie waar 2 personenwagens elkaar kunnen kruisen wordt bepaald op 4,5 m bij een snelheidsregime van 50km/u. Fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer wordt georganiseerd in een gemengd regime. Beroeper/aanvrager verklaart het ontwerp te hebben uitgewerkt rekening houdend met deze richtlijnen.

Een woonwijk met enkel plaatselijk verkeer, zoals hier het geval, is uitermate geschikt voor gemengd verkeer waarbij gemotoriseerd verkeer moet wachten achter de fietsers bij kruising met een tegenligger. Het verbreden van de rijweg zou net het onveilige effect hebben dat twee voertuigen en een fietser wel naast elkaar kunnen passeren.

Voldoende parkeervoorzieningen.

Parkeren dient volgens de huidige normen maximaal op eigen terrein georganiseerd te worden. Bovendien laat de regelgeving niet toe om inbuizingen t.b.v. parkeerplaatsen te voorzien. Los daarvan is er in deze landelijke woonwijk absoluut geen sprake van een hoge parkeerdruk.

In het ontwerp werd ervoor gekozen om in de plaats van 2 grachten, slechts 1 brede gracht langs één zijde van de rijweg te voorzien. Op de andere berm is voldoende ruimte voorzien om te parkeren; Het verbeteren van de algemene waterhuishouding in de wijk zal een positieve invloed hebben op de structuur van de zachte bermen.

De materiaalkeuze is gestandaardiseerd en aanvaardbaar.

De cultuurhistorische aspecten zijn niet van die orde om in overweging te nemen in deze aanvraag. Het goed is niet gelegen binnen een archeologische site of in de omgeving van een geklasseerd landschap, ankerplaats of beschermd monument.

Uniform en kwalitatief straatbeeld.

Onderhavige wijk kent momenteel een eerder klassiek straatbeeld, opgebouwd uit een centraal gelegen rijweg met aan weerszijden al dan niet verharde bermen. Daar waar er in de bestaande toestand geen grachten zijn, werden deze in het verleden zonder vergunning ingebuisd. Onrechtmatig verkregen gebruiksgemak van de voortuinen kan hier geenszins in rekening worden gebracht.

Het nieuwe straatprofiel heeft de bedoeling om enerzijds de verschillende woonkavels ook in de toekomst te kunnen ontsluiten en anderzijds ook het element water een volwaardige plaats te geven in dit woonweefsel; Zoals dit steeds vaker het geval is in moderne verkavelingen waar de waterhuishouding gerealiseerd wordt in verweving met infrastructuur en openbaar groen.

Volgens de krachtlijnen van het integraal waterbeheer moet in de ruimtelijke planning het watersysteem, waartoe de grachten behoren, immers mede erkend worden als een ordenend principe bij de toekenning van functies in een gebied. In de woongebieden moet water als een element van ruimtelijke kwaliteit gehervat worden. De realisatie van een brede open gracht kan daarom geen bezwaar zijn in een residentiële woonwijk die zelf is gelegen in de nabijheid van een erkende waterloop.

Het type dwarsprofiel beschrijft het straatbeeld als een 4,50m brede asfaltverharding, door een circa 75cm brede berm gescheiden van de beschoeide gracht. Ten opzichte van aanpalende woonkavels wordt een vrije berm ingetekend van 0,75m tot 2,00m breed.

Visueel is dit straatprofiel zeer leesbaar, namelijk uniform en rechtlijnig, hetgeen de veiligheid ten goede komt. De opeenvolgende kopmuren ter hoogte van de verschillende private opritten zetten het traject van de gracht ook morfologisch in de verf.

Risico's ten gevolge van gedragingen zijn te voorzien.

Uit de ontvangen bewaarschriften blijkt een bezorgdheid over de veiligheidsrisico's ingevolge de nieuwe weginfrastructuur. Het is immers correct dat het nieuwe dwarsprofiel uiterlijk verschillend is van het oorspronkelijke wegprofiel. Maar dit wordt dan weer ruimschoots gecompenseerd door zijn uniformiteit en leesbaarheid. Eventuele risico's die het gevolg zouden zijn van de gedragingen van de individuele weggebruiker zijn nooit te voorzien en mogen niet aangehaald om de kwaliteit van onderhavig ontwerp in vraag te stellen.

Locatie pompput bestudeerd door Aquafin

Wat betreft de plaatsing van een bouwput/collector werd eveneens ongerustheid geuit m.b.t; geurhinder, geluidshinder, werkzaamheid en slijtage.

De locatie van deze pompput werd uitvoerig bestudeerd door Aquafin zowel in het kader van de aanleg als in het kader van exploitatie. De pompinstallatie werd ontworpen volgens de code van goede praktijk en op danige manier dat de overstort van afvalwater op de grachten niet voorkomt. Aquafin voorziet in een geurfilter wanneer er geurhinder wordt vastgesteld.

Er wordt geen werkzone ingericht op privé domein. Aquafin is bereid om extra budget te voorzien voor de uitvoering van de bouwput met damplanken waardoor de breedte ervan aanzienlijk verkleind wordt.

...”

In het aanvullend verslag van 10 december 2015 argumenteert de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar waarom de zaak voor een beslissing van de gemeenteraad dient te worden verdaagd.

In zitting van 17 december 2015 beslist de verwerende partij de gouverneur te verzoeken om de gemeenteraad samen te roepen en een beslissing te nemen over de zaak van de wegen binnen zestig dagen:

“ ...

Op grond van een eerste onderzoek van het dossier door de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar valt het afleveren van een vergunning niet uit te sluiten, maar eerst moet een beslissing over de zaak van de wegen genomen worden omdat deputatie zich bij de beoordeling van het dossier niet mag begeven op het terrein van de zaak van de wegen dat een uitdrukkelijke bevoegdheid van de gemeenteraad betreft.

De provinciegouverneur wordt verzocht om de gemeenteraad samen te roepen, en een beslissing te nemen inzake de wegen binnen de 60 dagen.

Dit heeft tot gevolg dat de behandelingstermijn van het beroep wordt verlengd met 45 dagen.

...”

De gemeenteraad van de gemeente Herenthout keurt in zitting van 25 januari 2016 de zaak der wegen goed.

Na de hoorzitting van 1 december 2015 en een schriftelijke mogelijkheid om te horen per email van 17 februari 2016 verklaart de verwerende partij het beroep op 18 februari 2016 gegrond en verleent een stedenbouwkundige vergunning. De verwerende partij beslist:

“ ...

9. BEOORDELING

[...]

De aanvraag is principieel in overeenstemming met de planologische bestemming van het gewestplan. [...]

Er moet geen project-MER worden opgesteld.

Het voorgenomen project komt niet voor op de lijst gevoegd als bijlage II van het project-m.e.r.-besluit, maar wel op de lijst gevoegd als bijlage III, namelijk onder rubriek 10e infrastructuurprojecten. Bijgevolg dient de vergunningverlenende overheid de aanvraag te screenen.

- Het betreft een infrastructuurproject met volgende kenmerken: rioleringswerken en bijhorende herstelwerken aan de wegenis*
- Er zijn geen aanzienlijk negatieve effecten te verwachten inzake natuurlijke of ruimtelijk kwetsbare gebieden, aangezien het voorgenomen project niet ligt in of in de directe nabijheid van een vanuit het oogpunt van natuurwaarden beschouwd belangrijk gebied. Bovendien wordt in het advies van het Agentschap voor Natuur en Bos van 28 mei 2015 vastgesteld dat de bestaande natuurwaarden niet geschaad worden.*
- De geplande werken zijn gelegen in een woonomgeving waar wonen geldt als toonaangevende functie. De wegen en de riolering volgens de bestaande wegtracés. Gezien de aard, ligging en beperkte omvang van de potentiële effecten t.g.v. het project, zal cumulatie met andere projecten of functies in de buurt niet tot aanzienlijke milieueffecten leiden.*
- Er zijn geen aanzienlijke negatieve effecten te verwachten inzake mobiliteit, aangezien het te verwachten aantal vervoersbewegingen als gevolg van het project ongewijzigd blijft. Bijgevolg zijn er ook geen negatieve effecten te verwachten inzake de afgeleide disciplines geluid en trillingen en lucht. Ook op vlak van gezondheid zal de impact van het project beperkt zijn.*
- Er zijn geen aanzienlijk negatieve effecten te verwachten inzake visuele impact, aangezien er geen erfgoedwaarden geschaad of vernietigd worden. Het voorgenomen project ligt evenmin in of in de directe nabijheid van een vanuit landschappelijk of erfgoedkundig oogpunt beschouwd belangrijk gebied.*
- De percelen zijn deels gelegen in mogelijk overstromingsgevoelig gebied volgens de watertoetskaart. Er zijn geen aanzienlijk negatieve effecten te verwachten inzake de waterhuishouding. Men dient zich wel te houden aan de algemene wettelijke voorwaarden en bijzondere voorwaarden zoals opgenomen in het advies van de provinciale dienst Integraal Waterbeleid van 19 juni 2015.*

Conclusie; Het voorgenomen project zal geen aanzienlijke milieueffecten veroorzaken zodat de opmaak van een project-MER niet vereist is.

De aanvraag doorstaat de watertoets op voorwaardelijk gunstige wijze.

[...]

De percelen zijn deels gelegen in mogelijk overstromingsgevoelig gebied volgens de watertoetskaart.

De aanvraag is verenigbaar met de doelstellingen van het Decreet Integraal Waterbeleid (art. 5), aangezien het effect verwaarloosbaar is wanneer men zijn houdt aan de wettelijke voorwaarden en het advies van de provincie dienst Integraal Waterbeleid dd. 19 juni 2015 strikt wordt nageleefd. Betrokken voorwaarden en maatregelen luiden als volgt (cfr. punt 4 van voormeld advies van de provinciale dienst Integraal Waterbeleid)...

[...]

De aanvraag is in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.

De omgeving bestaat uit een residentiële woonwijk met weilanden en bossen en de nabijheid van de Leibeek, een waterloop van 2^{de} categorie.

De directe omgeving kenmerkt zich door open eengezinswoningen op ruime percelen.

De bestaande weg bestaat enkel uit een rijweg, er geen fiets- of voetpad langs de rijweg voorzien. De bestaande rijweg heeft een breedte van 5,60m en is uitgevoerd in asfalt. Er zijn tevens enkele verkeersdrempels in betonstraatstenen aanwezig. Langs beide zijden is er een berm met een breedte van ongeveer 2,20m, vaak verhard met betonstraatstenen, dolomiet of steenslag. In het zuidelijke deel van de Canadadreef, in de Zwaluwenlaan en in de Leibeeklaan zijn er open en ingebuisde grachten aanwezig.

De overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen. Het aangevraagde werd met inachtneming van al deze aspecten onderzocht. Hierna wordt dieper ingegaan op de voor de aanvraag noodzakelijke of relevante elementen.

Het aanleggen van een gescheiden rioleringsstelsel en het heraanleggen van de bestaande straten is functioneel inpasbaar.

Het gevraagde levert een positieve bijdrage tot de uitrusting van het openbaar domein in functie van de bestaande woningen waardoor de aanvraag zich functioneel kan inpassen.

De aanleg van grachten i.p.v. inbuizingen steunt op de geldende wetgeving en de code van de goede praktijk.

Bij bouwaanvragen is men verplicht om te herbruiken, infiltreren en bufferen. Dit geldt evenzeer voor de lokale overheid en ook de rioolbeheerders zijn hieraan gebonden door de subsidiering van hun dossiers.

Het ontwerp van het gescheiden stelsel is opgesteld uitgaande van de richtlijnen volgens de 'Code van Goede Praktijk' voor het ontwerp en gebruik van DWA systemen in Vlaanderen' en werd goedgekeurd door de VMM. De code van goede praktijk en het waterbeleid in het algemeen stelt dat wateroverlast aangepakt dient te worden aan de bron. In dit geval is er sprake van wateroverlast in de lager gelegen zone langs de Leibeek ten gevolge van de waterafvoer van de hoger gelegen zone (de bron).

Voorts zijn de bufferings- en lozingsvoorwaarden, opgelegd door de Provinciale Dienst Waterlopen, gehanteerd voor het ontwerp van het RWA-stelsel; Hierbij is uitgegaan van volgende randvoorwaarden:

- min. Buffercapaciteit: 330 m³/ha
- max. lozingsdebiet: 10l/(s ha)

Betreft de buffercapaciteit is er een zekere marge beschikbaar, doch deze is relatief van aard gelet:

- de wijk gelegen is in een risicozone voor overstroming vanuit de waterloop, maar bepaald de Leibeek 2^{de} categorie. Dit betekent dat de waterloop meer water moet verwerken dan wat afgevoerd kan worden;
- de frequent voorkomende hoge grondwaterstand die de buffercapaciteit van de grachten met 30% kan terugdringen;
- wateroverlast in lager gelegen gebieden dient aan de bron bestreden te worden.

De aanleg van grachten i.p.v. inbuizingen steunt op geldende wetgeving en de code van de goede praktijk. De grachten worden aangelegd om het regenwater maximaal de kans te geven om ter plaatse te infiltreren of verdampen. Indien dat niet lukt zorgen ze voor de nodige buffering en vertraagde afvoer naar de waterloop.

De mobiliteitsimpact is verwaarloosbaar aangezien het om een heraanleg gaat.

Betrokken wegen hebben als enige hoofdfunctie het toegang geven tot de aanpalende percelen. De verkeersfunctie is ondergeschikt en de wegen kennen enkel bestemmingsverkeer.

De bestaande verkeersintensiteit op deze straten wordt zeker niet vergroot door de huidige aanvraag. De breedte van de nieuwe rijweg wordt verminderd tot een 4,50m brede asfaltverharding.

De nieuwe weg heeft een voldoende breedte om de mobiliteit in de wijk te garanderen. Bovendien kan de breedte van de weg als een snelheidsremmend gegeven gezien worden. De wegbreedte voor een straat met verblijfsfunctie waar 2 personenwagens elkaar kunnen kruisen wordt bepaald op 4,5m bij een snelheidsregime van 50km/u. Fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer wordt georganiseerd in een gemengd regime. Beroeper/aanvrager verklaart het ontwerp te hebben uitgewerkt rekening houdende met deze richtlijnen.

Een woonwijk met enkel plaatselijk verkeer, zoals hier het geval, is uitermate geschikt voor gemengd verkeer waarbij gemotoriseerd verkeer moet wachten achter de fietsers bij kruising met een tegenligger. Het verbreden van de rijweg zou net het onveilige effect hebben dat twee voertuigen en een fietser wel naast elkaar kunnen passeren.

In de bijgebrachte nota van het lokale actiecomité wordt gewezen op het bestaan van een bushalte van lijn 943 in de Canadadreef ter hoogte van de Zwaluwenlaan. Het blijkt hier een belbushalte te betreffen, waardoor de voorgestelde wegbreedte van 4,50m volstaat voor dit type van openbaar vervoer.

Voldoende parkeervoorzieningen.

Parkeren dient volgens de huidige normen maximaal op eigen terrein georganiseerd te worden. Bovendien laat de regelgeving niet toe om inbuizingen t.b.v. parkeerplaatsen te voorzien. Los daarvan is er in deze landelijke woonwijk absoluut geen sprake van een hoge parkeerdruk.

In het ontwerp werd ervoor gekozen om in de plaats van 2 grachten, slechts 1 brede gracht langs één zijde van de rijweg te voorzien. Op de andere berm is voldoende ruimte voorzien om te parkeren. Het verbeteren van de algemene waterhuishouding in de wijk zal een positieve invloed hebben op de structuur van de zachte bermen.

De schaal en het ruimtegebruik wijzigen niet ingrijpend waardoor er geen negatieve ruimtelijke gevolgen te verwachten zijn.

- **Rijweg**

De bestaande rijweg heeft een breedte van 5,60 m en is uitgevoerd in asfalt. Langs beide zijden is er een berm met een breedte van ongeveer 2,20m, welke veelal verhard is met betonstraatstenen, dolomiet of steenslag. In het zuidelijk deel van de Canadadreef, in de Zwaluwenlaan en in de Leibeeklaan liggen er delen open en ingebuisde grachten langs beide kanten.

In het nieuwe ontwerp wordt de rijweg verminderd tot 4,50m. De rijweg zal een verharding in asfalt krijgen met een breedte van 4,50m en voldoet daarmee aan de geldende wetgeving en voorschriften. De top laag wordt aangelegd op een bredere onderlaag. Hetgeen boordstenen onnodig maakt en afbrokkeling uitsluit. Ter hoogte van de inritten worden kantstroken aangelegd.

De as van de weg wordt 0,75m verschoven zodat langs één zijde van de weg een brede gracht kan aangelegd worden en er langs de andere kant van de weg nog voldoende ruimte overblijft voor nutsleidingen.

De gracht zal een breedte hebben variërend van 2,00 tot 2,30m; deze wordt op een afstand van circa 0,75m van de rijweg ingeplant. De nieuwe grachten hebben gemiddeld dezelfde diepte als de bestaande grachten. De taluds van de nieuwe grachten worden uitgevoerd onder een flauwere helling van ca. 55° en voorzien van oeverbescherming.

De diepte van de gracht bepaald of deze al dan niet een drainerende functie zal hebben; Niet de breedte. Om geen grondwater te onttrekken wordt net daarom de nodige buffercapaciteit gezocht in de breedte (boven het grondwaterpeil) en niet in de diepte.

- **Fietspad**

Ter hoogte van de Itegemsesteenweg wordt een persleiding deels aangelegd onder de berm en deels onder het bestaande fietspad. Na de rioleringswerken wordt dit laatste weer hersteld in zijn oorspronkelijke staat.

- **Bermen**

In het nieuwe wegprofiel is er ruimte voor enerzijds een brede gracht en anderzijds een bermstrook van 2,00m. Deze zone kan ondergronds gebruikt worden voor de plaatsing van nutsleidingen; bovengronds kan deze ingezet worden als parkeerzone; De staat en het onderhoud van de bermen vallen onder toezicht van de wegbeheerder. Het verbeteren van de algemene waterhuishouding in de wijk zal sowieso gunstig zijn voor de structuur van de bermen.

De materiaalkeuze is gestandaardiseerd en aanvaardbaar.

De cultuurhistorische aspecten zijn niet van die orde om in overweging te nemen in deze aanvraag. Het goed is niet gelegen binnen een archeologische site of in de omgeving van een geklasseerd landschap, ankerplaats of beschermd monument.

Het reliëf wordt niet gewijzigd.

Uniform en kwalitatief straatbeeld.

Onderhavige wijk kent momenteel een eerder klassiek straatbeeld, opgebouwd uit een centraal gelegen rijweg met aan weerszijden al dan niet verharde bermen. Daar waar er in de bestaande toestand geen grachten zijn, werden deze in het verleden zonder vergunning ingebuisd. Onrechtmatig verkregen gebruiksgemak van de voortuinen kan hier geenszins in rekening worden gebracht.

Het nieuwe straatprofiel heeft de bedoeling om enerzijds de verschillende woonkavels ook in de toekomst te kunnen ontsluiten en anderzijds ook het element water een volwaardige plaats te geven in dit woonweefsel; Zoals dit steeds vaker het geval is in moderne verkavelingen waar de waterhuishouding gerealiseerd wordt in verweving met infrastructuur en openbaar groen.

Volgens de krachtlijnen van het integraal waterbeheer moet in de ruimtelijke planning het watersysteem, waartoe de grachten behoren, immers mede erkend worden als een ordenend principe bij de toekenning van functies in een gebied. In de woongebieden moet water als een element van ruimtelijke kwaliteit gehewaardeerd worden. De realisatie van een brede open gracht kan daarom geen bezwaar zijn in een residentiële woonwijk die zelf is gelegen in de nabijheid van een erkende waterloop.

Het type dwarsprofiel beschrijft het straatbeeld als een 4,50m brede asfaltverharding, door een circa 75cm brede berm gescheiden van de beschoeide gracht. Ten opzichte van aanpalende woonkavels wordt een vrije berm ingetekend van 0,75m tot 2,00m breed.

Visueel is dit straatprofiel zeer leesbaar, namelijk uniform en rechtlijnig, hetgeen de veiligheid ten goede komt. De opeenvolgende kopmuren ter hoogte van de verschillende private opritten zetten het traject van de gracht ook morfologisch in de verf.

Risico's ten gevolge van gedragingen zijn te voorzien.

Uit de ontvangen bewaarschriften blijkt een bezorgdheid over de veiligheidsrisico's ingevolge de nieuwe weginfrastructuur. Het is immers correct dat het nieuwe dwarsprofiel uiterlijk verschillend is van het oorspronkelijke wegprofiel. Maar dit wordt dan weer ruimschoots gecompenseerd door zijn uniformiteit en leesbaarheid. Eventuele risico's die het gevolg zouden zijn van de gedragingen van de individuele weggebruiker zijn nooit te voorzien en mogen niet aangehaald om de kwaliteit van onderhavig ontwerp in vraag te stellen.

Locatie pompput bestudeerd door Aquafin

Wat betreft de plaatsing van een bouwput/collector werd eveneens ongerustheid geuit m.b.t.; geurhinder, geluidshinder, werkzaamheid en slijtage.

De locatie van deze pompput werd uitvoerig bestudeerd door Aquafin zowel in het kader van de aanleg als in het kader van exploitatie. De pompinstallatie werd ontworpen volgens de code van goede praktijk en op danige manier dat de overstort van afvalwater op de grachten niet voorkomt. Aquafin voorziet in een geurfilter wanneer er geurhinder wordt vastgesteld.

*Er wordt geen werkzone ingericht op privé domein. Aquafin is bereid om extra budget te voorzien voor de uitvoering van de bouwput met damplanken waardoor de breedte ervan aanzienlijk verkleind wordt.
...*

Dit is de bestreden beslissing.

Ook de heer Willy VANHUYSE vordert met een aangetekende brief van 16 april 2016, geregulariseerd op 1 juni 2016, de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de bestreden beslissing. Dit beroep heeft als rolnummer 1516/RvVb/0536/SA.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

De tussenkomenende partij betwist de ontvankelijkheid van de vordering niet.

Het ontbreken van excepties ontslaat de Raad niet van de plicht om de ontvankelijkheid van een beroep ambtshalve te onderzoeken.

De Raad is echter van oordeel dat vermeld onderzoek slechts aan de orde is 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 partij minstens één ernstig middel aanvoert dat de vernietiging van de bestreden beslissing kan verantwoorden.

A. Hoogdringendheid

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partij vreest dat de bouwheer de bouwwerken snel zal aanvatten en dat de werken afgerond zullen zijn vooraleer de Raad over de vernietigingsprocedure uitspraak kan doen.

Zij argumenteert dat er zich zowel tijdens als na de werken een ernstig veiligheidsprobleem zal stellen omdat een te smalle weg overblijft om te kruisen waardoor in het bijzonder de zwakke weggebruikers in de problemen komen.

Door de beoogde werken zal de bestaande wegenis versmald worden en zal een nieuwe, brede gracht aangelegd worden die uiteraard aansluit op andere waterinfrastructuur. Het wegnemen van de nieuwe aangelegde infrastructuur (de nieuwe gracht) en het herstellen van de oorspronkelijke toestand (het opnieuw verbreden van de weg) is volgens haar zeer complex.

De verzoekende partij vreest dat door de bouwwerken een onherroepelijke situatie zal ontstaan, ook als de Raad zal beslissen tot vernietiging van de bestreden beslissing. Door de uitvoering van de werken dreigt een voldongen feit gecreëerd te worden dat onherstelbaar zal blijken zelfs na een vernietigingsuitspraak, te meer gelet op de publiekrechtelijke aard van de vergunningsaanvrager.

2.

De tussenkomende wijst op de tekst van artikel 4.7.23, §5 VCRO en stelt dat van een afgeleverde vergunning gebruik gemaakt kan worden vanaf de zesendertigste dag na aanplakking.

De vrees dat de werken snel zullen aangevat worden berust volgens de tussenkomende partij op geen enkel objectief en feitelijk gegeven.

De tussenkomende partij benadrukt dat de voorziene wegingdeling niet verkeersonveilig is in een omgeving waar enkel bestemmingsverkeer aanwezig is. Betreffende wegenis voldoet aan alle wettelijke vereisten en is in overeenstemming met de reglementair voorziene afmetingen. De verzoekende partij toont de vermeende onveiligheid alleszins op geen enkele wijze aan.

Tenslotte is de discussie aangaande de vermeende onveiligheid volgens de tussenkomende partij een discussie ten gronde.

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 verzoekende partij zet uiteen dat de uitvoering van de bestreden beslissing hoogdringend is omdat de vrees bestaat dat de bouwheer de bouwwerken snel zal aanvatten, er zich ernstige veiligheidsproblemen voor de verzoekende partij, zijn gezinsleden en bezoekers stellen tijdens en na de werken als gevolg van een te smalle weg en stelt dat de werken een onherroepelijk karakter hebben nu het herstellen van de toestand na aanleg van de nieuwe brede gracht '*heel wat complexer*' zal zijn dan het aanleggen van de nieuwe infrastructuur zelf. De verzoekende partij vreest dat zij voor voldongen feiten zal geplaatst worden, te meer gelet op de publiekrechtelijke aard van de vergunningsaanvrager.

De verzoekende partij verwijst ter adstructie van de veiligheidsrisico's die ontstaan naar de uiteenzetting van het '*belang*', waar de verzoekende partij verduidelijkt dat de versmalling van de weg naar 4,50 m in plaats van de bestaande 5,60 m en het voorzien van een gracht op korte afstand van het wegdek (0.75 m) voor gevaarlijke situaties zal zorgen bij het kruisen van verkeer voor automobilisten, fietsers en voetgangers. De brede gracht is volledig onafgesloten ten opzichte

van het openbaar domein en betreft in feite een kanaal, zodat er levensgevaarlijke situaties kunnen ontstaan met kinderen, aldus de verzoekende partij. De brede gracht zal volgens de verzoekende partij tevens een op heden onbestaand parkeer – en kruisingsprobleem veroorzaken, aangezien niet meer comfortabel op de berm kan worden geparkeerd. Het kruisen van een voertuig met een camion of bus zal onmogelijk zijn.

3.

De aanvraag betreft een stedenbouwkundige vergunning voor “rioleringswerken” te Herenthout, in de straten Zwaluwenlaan, Canadadreef, Leibeeklaan en Itegemse Steenweg (de zogenaamde wijk ‘Dekbunders’), en omvat aldus een volledige wijk.

De aanvraag betreft tevens bijhorende herstelwerken aan de wegenis en omvat:

- de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel (rioleringsbuizen, persleidingen, open grachten pompstation)
- heraanleg wegenis in de bovengenoemde straten (inclusief herprofilering)
- heraanleg van vrijliggende enkelrichting fietspaden langs de Itegemse Steenweg

Volgens plan 8 ‘typedwarsprofielen’ wordt een rijweg voorzien van 4.50 m, een berm voor de zone voor nutsleidingen van 2 m aan de ene zijde en een berm van 0.75 m gevolgd door een gracht van circa 2 m en een berm van 0.75 m aan de andere zijde.

4.

Hoewel de verzoekende partij stelt veiligheids- en parkeerproblemen te zullen ondervinden als gevolg van de gewijzigde weguitrusting, blijft zij vooreerst in gebreke aan te tonen dat de geschetste nadelen hun oorzaak vinden in de bestreden beslissing zelf.

De geschetste mobiliteit – en parkeerproblematiek lijkt immers in de eerste plaats betrekking te hebben op de wijze waarop verkeer wordt toegelaten in de zone, met name het in de wijk na uitvoering van de werken toegelaten snelheidsregime, richtingsverkeer en/of parkeerbeleid. De realisatie van het wegdek met gracht en naastliggende berm verhindert niet dat het verkeer – indien blijkt dat tweerichtingsverkeer gecombineerd met parkeren op de berm tegen een snelheid van 50 km/u gevaarlijke situaties zou doen ontstaan, op een andere wijze kan worden georganiseerd, zoals bijvoorbeeld snelheidsbeperkingen, eenrichtingsverkeer en/of een verbod om op (bepaalde plaatsen op) de bermen te parkeren. De verzoekende partij lijkt bij de overweging omtrent de *‘onherroepelijkheid van de werken’* niet stil te staan bij de impact van een gewijzigde verkeersorganisatie in de wijk op de door haar geschetste nadelige gevolgen.

Los van de vaststelling dat de verzoekende partij eerder hypothesen naar voor schuift in plaats van een duidelijk aantoonbare of waarschijnlijke gevaarlijke toestand ten gevolge van de vergunningsbeslissing, is de Raad van oordeel dat de geschetste gevaarlijke situaties die kunnen ontstaan met spelende kinderen die zich zouden bewegen langs de grachtkant, hun oorsprong niet vinden in de bestreden beslissing zelf maar eerder in een gebrek aan toezicht.

De verzoekende partij toont niet aan dat er in de buurt, die volgens de plannen en de bestreden beslissing in essentie bestemmingsverkeer genereert en bestaat uit eengezinswoningen in open verband met brede opritten, noodzakelijk op de bermen zou dienen te worden geparkeerd en dat de verleende vergunning rechtstreeks oorzaak zal zijn van parkeerproblemen. De vergunningsaanvraag vermeldt slechts dat de strook ingezet *‘kan’* worden als parkeerstrook.

De bezwaren die de verzoekende partij aanhaalt, heeft zij ook reeds geuit naar aanleiding van het openbaar onderzoek en de hoorzitting, en waarop de verwerende partij heeft geantwoord in de bestreden beslissing. De verzoekende partij lijkt dan ook aan te sturen op de mogelijke

onwettigheid van de bestreden beslissing, hetgeen een discussie over de grond van de zaak betreft en op zich bijgevolg niet volstaat om de hoogdringendheid aan te tonen.

De verzoekende partij stelt nog dat de aanleg van een brede gracht eveneens voor veiligheidsproblemen zal zorgen. De Raad stelt vast dat de bestaande twee grachten vervangen worden door één gracht van 2 meter breed, die van de rijweg gescheiden is door een naastliggende berm van 0,75 meter. De verzoekende partij toont niet aan, noch maakt zij waarschijnlijk dat een dergelijke aanleg problematisch is.

De geschetste veiligheidsproblematiek vindt veeleer haar oorsprong in het mogelijk individueel gedrag van weggebruikers en kan *prima facie* niet gelinkt worden aan de keuze van uitvoering van wegenis, riolering en aanleg van de gracht. Mede gelet op het feit dat het verkeer in de wijk in essentie bestemmingsverkeer betreft, is de Raad *prima facie* van oordeel dat de verzoekende partij niet aantoont dat de versmalde wegenis, waarbij het wegbeeld wordt beperkt tot 4,5 meter onredelijke veiligheidsrisico's zou veroorzaken. De aanleg van een brede gracht, gescheiden van de rijweg, kadert anderzijds in de code van goede praktijk, waarbij de verwerende partij in haar beslissing verwijst naar het mogelijk overstromingsgevoelig karakter van een deel van de percelen en het gegeven dat het grachtenstelsel zal zorgen voor buffering en afvoering van het regenwater.

De beslissing is op dit punt op het eerste gezicht niet kennelijk onredelijk. De verzoekende partij maakt alleszins in dit stadium niet waarschijnlijk dat het veiligheidsrisico vergeleken met de bestaande toestand onredelijk zal toenemen.

5.

De bewering dat de vrees bestaat dat '*de bouwheer de bouwwerken snel zal aanvatten*' – in een voetnoot verwijzend naar de grote vertragingen die het project reeds heeft opgelopen – kan ten slotte niet overtuigen dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de geschetste nadelen voor de verzoekende partij persoonlijk te voorkomen. De Raad merkt op dat de werken de heraanleg van de bestrating in een hele wijk behelzen, hetgeen impliceert dat de bestaande bestrating dient te worden opgebroken en wellicht een planmatige aanpak vereist is voor de uitvoering van de stedenbouwkundige vergunning, die onder meer de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel omvat, het opbreken van de bestaande inbuizing en de aanleg van een nieuwe brede gracht. De verzoekende partij beperkt zich tot eerder vage bemerkingen waarmee het hoogdringend karakter van de vordering niet wordt aangetoond. De vrees om voor voldongen feiten geplaatst te worden omwille ook van het publiekrechtelijk karakter van de tussenkomende partij, wordt met geen enkel gegeven gestaafd.

De Raad stelt vast dat de verzoekende partij niet met voldoende concrete, precieze en aannemelijke gegevens aantoont dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de verwezenlijking van de aangevoerde nadelige gevolgen te voorkomen, voor zover deze al waarschijnlijk gemaakt worden en zouden voortvloeien uit de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

Er is dan ook 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 partij de hoogdringendheid niet aantoont, is een onderzoek naar de ernst van de middelen niet aan de orde.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De Raad verwerpt de vordering tot schorsing.
2. 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 20 september 2016 door de zevende kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de zevende kamer,

Chana GIELEN

Marc VAN ASCH