

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

VOORZITTER VAN DE DERDE KAMER

ARREST

nr. S/2014/0114 van 26 augustus 2014
in de zaak 1314/0457/SA/3/0432

In zake:

1. de nv **PASSADE**
2. de nv **DEN WIJNGAERT**
3. de heer **Richy UTORO**

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Martin DENYS
kantoor houdende te 1560 Hoeilaart, de Quirinilaan 2
waar woonplaats wordt gekozen

verzoekende partijen

tegen:

de **GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR** van het
departement RWO, afdeling Antwerpen

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Johan CLAES
kantoor houdende te 2550 Kontich, Mechelsesteenweg 160
waar woonplaats wordt gekozen

verwerende partij

I. VOORWERP VAN DE VORDERING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 31 maart 2014 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van het departement RWO, afdeling Antwerpen van 6 februari 2014, waarbij aan “NMBS-HOLDING H.S.T. 2 - DIRECTIE STATIONS” (hierna genoemd “de aanvrager”) een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend onder voorwaarden voor het project “bijkomende fiets- en voetgangersinfrastructuur” als uitbreiding van het project “MST-Mechelen stationsomgeving”.

De bestreden beslissing heeft betrekking op de percelen gelegen te 2800 Mechelen, Brusselsesteenweg zn / Colomalaan zn / Douaneplein zn / Halfgalgstraat zn / Jubellaan zn / Leuvensesteenweg (Mzn) zn / Stenenmolenstraat zn en met als kadastrale omschrijving (privaat domein) en kaartbladen (openbaar domein):

- voor de *kruispunten PO en P1* afdeling 3, sectie E nummers 278n2, 278p2, 356f, 382t, 382s3, 382p3, 357l, 388k, 379/2, 391z5, 386c, 385n, 385m, 385g, 385f, 385e, 385d, 392b2, 391c6, 391f6, 382l3, 382v3, 469d2, 393f, 393/2t, 393/2n, 409w2, 409a3, 409c3 (privaat domein) en afdeling 3, sectie E, 1^{ste} blad 4^{de} deel, 2^{de} blad 3^{de} - 5^{de} deel, 4^{de} blad 2^{de} deel (openbaar domein);

- voor het *kruispunt P3* afdeling 3, sectie D, nummers 111b2, 73e2, 333s (privaat domein) en afdeling 3, sectie D, 1^{ste} blad 5^{de} - 7^{de} deel (openbaar domein);
- voor het *kruispunt P4* afdeling 2, sectie C, nummer 385h12 (privaat domein) en afdeling 2, sectie D, 2^{de} blad (openbaar domein).

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij heeft een nota betreffende de vordering tot schorsing ingediend en heeft een afschrift van het administratief dossier neergelegd.

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare zitting van 8 juli 2014, waar de vordering tot schorsing werd behandeld.

Kamervoorzitter Filip VAN ACKER heeft verslag uitgebracht.

Advocaat John TOURY die loco advocaat Martin DENYS verschijnt voor de verzoekende partijen en advocaat Leen VANBRABANT die loco advocaat Johan CLAES verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Titel IV, hoofdstuk VIII van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) betreffende de Raad voor Vergunningsbetwistingen en het Besluit van de Vlaamse Regering van 13 juli 2012 houdende de rechtspleging voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen (Procedurebesluit) zijn toegepast.

III. FEITEN

Op 11 april 2011 verleent de verwerende partij aan de aanvrager een stedenbouwkundige vergunning voor de herontwikkeling van de Mechelse stationsomgeving (het project “MST-Mechelen stationsomgeving”). Dit project omvat onder meer de aanleg van een nieuwe oostelijke ontsluitingsweg (“tangent”) met bijhorende fiets- en voetgangersinfrastructuur, twee nieuwe sporen (“spoorwegbypass”), een nieuw stationsgebouw en parkeergelegenheid.

Op 11 april 2013 (datum van de verklaring van volledigheid) dient de aanvrager bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “het project BIJKOMENDE FIETS- EN VOETGANGERSINFRASTRUCTUUR, als uitbreiding van het project MST-MECHELEN STATIONSOMGEVING”.

De voorliggende aanvraag beoogt een kwalitatieve non-stoproute - lineair traject - te ontwikkelen voor fietsers en voetgangers langsheen en over de “tangent” en de aanliggende hoofdwegen.

In de beschrijvende nota wordt verduidelijkt dat “het project van de BIJKOMENDE FIETS- EN VOETGANGERSINFRASTRUCTUUR (...) een uitwerking (is) van de bekommernissen die in de adviezen werden geuit naar aanleiding van het afleveren van de stedenbouwkundige vergunning van het project MST-MECHELEN + SPOORBYPASS d.d. 13/04/2011”.

Het project kan worden opgedeeld in de volgende zones/kruispunten: zone PO (Brusselsesteenweg), P1 (Jubellaan), P2 (Coloma), zone P3 (Leuvensesteenweg) en zone P4 (Douaneplein). De horecazaak ‘Passade’, waarvan de verzoekende partijen respectievelijk exploitant, verhuurder en bestuurder zijn, zich situeert in de zone PO (Brusselsesteenweg) ter hoogte van de spoorwegonderbrugging naar de Stenenmolenstraat en de Halfgalgstraat.

Volgens de bestreden beslissing worden binnen de zone PO de volgende werken voorzien:

- de toegang tot de Stenenmolenstraat / Halfgalgstraat blijft via de bestaande spoor-onderbrugging en de wegverharding voor de fietsweg wordt verhoogd;
- de materialisatie in asfalt wordt gewijzigd naar een cementbetonverharding;
- de parkeervoorzieningen ter hoogte van de Halfgalgstraat worden op een andere wijze georganiseerd, met aanleg in grasdallen en behoud van vier parkeerplaatsen;
- er wordt een nieuwe bijkomende fietsbrug voorzien vanaf het kruispunt PO over de "tangent".

De bestreden beslissing vermeldt dat voor de zone "kruispunt PO en P1" de percelen volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 5 augustus 1976 vastgestelde gewestplan 'Mechelen', gewijzigd bij besluit van 24 juli 1991 van de Vlaamse regering, enerzijds gelegen zijn in woongebied, buffergebied, bestaande spoorweginfrastructuur, bestaande gewestweg, recreatiegebied, en bosgebied, en anderzijds worden voorzien in een reservatiestrook.

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek, georganiseerd van 16 juni 2013 tot en met 15 juli 2013, worden twee bezwaarschriften ingediend door onder meer de verzoekende partijen.

INFRABEL meldt op 31 mei 2013 geen bezwaar te hebben.

De dienst Mobiliteit van de provincie Antwerpen brengt op 6 juni 2013 een gunstig advies, met inbegrip van een aanbeveling, uit.

ELIA brengt op 7 juni 2013 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

Het Agentschap Onroerend Ergoed brengt op 13 juni 2013 een gunstig advies uit.

FLUXYS brengt op 14 juni 2013 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

Het Centrum van Toegankelijkheid van de provincie Antwerpen brengt op 25 juni 2013 een deels voorwaardelijk gunstig en deels ongunstig advies uit.

Het Agentschap Natuur en Bos brengt op 25 juni 2013 een gunstig advies uit.

Het Agentschap Wegen en Verkeer brengt op 25 juni 2013 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

NV Waterwegen en Zeekanaal brengt op 26 juni 2013 en op 2 juli 2007 telkens een voorwaardelijk gunstig advies uit.

Het college van burgemeester en schepenen van de stad Mechelen verleent op 6 december 2013 het volgende voorwaardelijk gunstig advies:

"...

Adviezen

Extern advies:

De aanvraag valt onder de bijzondere procedure, artikels 4.7.1 en 4.7.26 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening - Decreet Ruimtelijke Ordening van 27 maart 2009, waarbij de adviezen worden gevraagd door de Vlaamse regering of de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar.

Intern advies:

- Politie: 8 augustus 2013 - gunstig

- Brandweer: 28 juni 2013 - voorwaardelijk gunstig

- Igemo: 9 augustus 2013 - voorwaardelijk gunstig

Alle aan te leggen fietswegen worden zoals aangegeven in cementbetonverharding uitgevoerd. Deze fietswegen zijn overal toegankelijk voor fietsers en voetgangers in beide richtingen. De indicatieve pijlen op de plannen voldoen niet steeds aan dit principe. Hiervoor dient ook tussen het kruispunt P1b en P1 een leuning geplaatst en indien voldoende ruimte een schrikstrook van groen/hagen.

Een aantal ingrepen (o.a. rooien van bomen) worden aangeduid buiten de projectzone. De aanvraag dient zich te beperken tot de projectzone.

Ter hoogte van de Colomalaan grenst het projectgebied aan het BPA Colomalaan. De noodzakelijke taludering voor de nieuwe fietsweg dient gerealiseerd te worden buiten de grenzen van dit BPA.

- Archeologie: 12 juli 2013 - voorwaardelijk gunstig

'Archeologisch onderzoek werd reeds als voorwaarde meegenomen in de eerder afgeleverde vergunningen en als gevolg daarvan loopt momenteel voor de stationsomgeving een uitgebreid archeologisch onderzoekstraject. Het huidige aanvraagdossier geeft geen aanleiding tot herziening van het onderzoekstraject of tot bijkomend archeologisch onderzoek.

De vondstmeldingsplicht zoals bepaald in artikel 8 van het Decreet van 30 juni 1993 houdende bescherming van het archeologisch patrimonium gewijzigd bij de decreten van 18-mei 1999, 28 februari 2003, 10 maart 2006, 27 maart 2009 en 18 november 2011 blijft evenwel onverminderd gelden.'

- Stedelijke diensten Ruimtelijke Planning en Mobiliteit, Beheer Openbaar Domein en Natuur- en Groenontwikkeling:

Met het oog op de uiteindelijke uitvoering van de wegeniswerken worden door de stedelijke diensten Ruimtelijke Planning en Mobiliteit, Beheer Openbaar Domein en Natuur- en Groenontwikkeling een aantal (veelal technische) zaken opgelegd die gerespecteerd en bijgestuurd moeten worden bij uitvoering. Deze aspecten worden als voorwaarden gesteld in het advies van de stad Mechelen - Zie tevens punt D. Beoordeling goede ruimtelijke ordening.

- Minder Hinder: advies gevraagd op 10 juni 2013 Tot op heden werd dit advies niet ontvangen. Gezien het niet werd uitgebracht binnen de termijn van 30 dagen mag aan dit advies worden voorbij gegaan (Codex artikel 4.7.16)

Argumentatie

A. Omschrijving van de werken:

...

B. Planologische voorschriften en reglementeringen

...

C. Bespreking Openbaar Onderzoek

C.1 Opmerkingen aangaande onduidelijke uitspraken MER (het verlagen van de hellingsgraden en de verbreding van de paden bij de fietspuzzel geven aanleiding tot langere afstanden - het MER spreekt zich hier onduidelijk over uit).

* Bespreking:

Het klopt dat de tragere toegang tot de fietspuzzel vanaf de Leuvensesteenweg een omrijfactor omvat. Gelet op de specifieke randvoorwaarden en het niet gewenste alternatief waarbij fietsers gelijkgronds oversteken samen met het autoverkeer (waarbij tevens hellingen nodig zijn), is het principe van een fiets- en voetgangersbrug de meest aangewezen oplossing voor dit kruispunt. Ter hoogte van dit kruispunt zal lawaaihinder en luchtvervuiling voorkomen. Dit werd in het MER onderzocht voor de volledige Leuvensesteenweg en de Wagonstraat; Het project-MER 'Mechelen: herinrichting stationsomgeving, ontsluitingsweg, spoorweg-bypass' werd goedgekeurd op 30 juni 2010. Naar aanleiding van het MER en naar aanleiding van de adviezen en bekommernissen die werden geuit naar aanleiding van de stedenbouwkundige vergunning MST B2 van 11 april 2011 werden verdere verfijningen aan het project doorgevoerd om tot een meest optimale oplossing te komen.

** Conclusie:*

Het bezwaarschrift legt geen beperkingen op aan de gevraagde werken.

C.2 Opmerkingen aangaande de toegang naar de fietspuzzel (opfrissing in materialisatie is onvoldoende - verlichtingspalen belemmeren een optimaal gebruik - de plaatsing van nieuwe verlichtingsarmaturen ontbreken in de bouwaanvraag).

** Bespreking:*

Bij de bijzondere procedure wordt het dossier ingediend bij de gedelegeerde stedenbouwkundige ambtenaar. Deze onderzoekt of een vergunningsaanvraag ontvankelijk en volledig is. De stad heeft in de behandeling van de bijzondere procedure enkel een adviserende rol en doet bijgevolg geen uitspraken over de volledigheid en ontvankelijkheid. Het klopt dat er geen aanduiding wordt gegeven van nieuwe verlichtingsarmaturen. En algemeen beschouwd wordt vastgesteld dat de begrenzing en concrete (her)aanleg van het weggedeelte tussen P3 en het kruispunt Leuvensteenweg - Aambeeldstraat onvoldoende duidelijk zijn.

** Conclusie:*

Het vormt een voorwaarde om voor de (her)aanleg van het weggedeelte tussen P3 en het kruispunt Leuvensteenweg - Aambeeldstraat een concreet uitvoeringsplan ter goedkeuring voor te leggen alvorens de werken aan te vatten. Hierbij dient maximaal ingezet te worden op het vrijhouden van de fietspaden en het gebruik van gevelarmaturen

C.3 De breedte van het fiets- en voetpad bij de toegang tot de bestaande tunnel onder de spoorwegbrug (ter hoogte kruispunt P3) vormt een belemmering voor een veilig en vlot gebruik.

** Bespreking en conclusie:*

In de tunnel is er structureel niet meer ruimte beschikbaar. Teneinde een zo optimaal mogelijk gebruik van deze beschikbare ruimte mogelijk te laten, dient een detail van de nieuwe leuning (tussen fietspad en rijweg) voorgelegd alvorens de werken aan te vatten.

C.4 + C.5

Pleidooi voor een duidelijk voetpad en fietspad in plaats van een gemengde zone - vraag naar een verhoogd voetpad met toegangshellingen / onduidelijkheid in verband met de richting van de fietspaden op het fietsmeubel en op de toegangen tot de fietsbrug -vraag om enkel dubbele richtingsfietspaden te voorzien voor de fietspaden in de richting station - Douaneplein - mogelijk zou het MER hierover uitspraak moeten doen.

** Bespreking: De fietspuzzel beoogt een veilige ongelijkvloerse oversteek over de tangent én over de Leuvensesteenweg. Om fietsers de grootste flexibiliteit te geven en de omrijfactor maximaal te beperken hebben ook de aanrijroutes naar de fietspuzzel een dubbelrichting gekregen. Het is hierbij de bedoeling dat fietsers ter hoogte van de fietspuzzel conflictvrij de Leuvensesteenweg kunnen oversteken. Aan het*

Raghenokruispunt of aan de Wagonstraat kan dit enkel gelijkgronds. De aanrijroutes zijn vormgegeven als fietsweg (onder de spoorviaduct en fietspuzzel) of als fietspad en voetpad (ter hoogte van de huizen aan de Leuvensesteenweg). Voor beide opties worden de minimumbreedtes voor dubbelrichtingfietsverkeer gerespecteerd.

Door het groot aantal kruisende bewegingen van fietsers en voetgangers is het onmogelijk om deze op een heldere manier te scheiden. Door de fietspuzzel en de aanrijroutes in te richten als een plein waar fietsers en voetgangers zich vrij door elkaar kunnen bewegen, wordt een duidelijke situatie gecreëerd. Dat geeft de grootste flexibiliteit en bewegingsvrijheid voor iedereen, maar vraagt wel oplettendheid en aangepaste snelheid van de fietser.

Het project-MER 'Mechelen: herinrichting stationsomgeving, ontsluitingsweg, spoorweg-bypass' werd goedgekeurd op 30 juni 2010. Naar aanleiding van het MER en naar aanleiding van de adviezen en bekommernissen die werden geuit naar aanleiding van de stedenbouwkundige vergunning MST B2 van 11 april 2011 werden verdere verfijningen aan het project doorgevoerd om tot een meest optimale oplossing te komen.

* Conclusie:

Het bezwaarschrift legt geen beperkingen op aan de gevraagde werken.

C.6 Bezwaarpunten aangaande (nadelige gevolgen voor) het gebruik van een private parking bij een horecazaak te Brusselsesteenweg 301.

*Bespreking:

- Algemeen:

Voor de parking horende bij de horecazaak Brusselsesteenweg 301 is een vergunning gekend die dateert van 1984 (1984/0110). Volgens deze vergunning beschikt de parking over een in- en uitrit alsook over een uitrit, telkens uitgevende op de Brusselsesteenweg. In de realiteit fungeert de parking met een in- en uitrit aan de Brusselsesteenweg en langs de Stenenmolenstraat (waarvoor geen vergunning gekend). De plannen in het vergunningsdossier geven geen details over de precieze verdere inrichting van de parkeerzone (geen aanduiding van parkeervakken, plantvakken, rijgedeeltes, aantal mogelijk te stallen wagens, ...).

- Ontstaan van een onveilige situatie:

Het herleiden van het in- en uitrijden van een parking tot één punt behoort tot een van de huidig gangbaar gehanteerde inrichtingsprincipes ondermeer om de veiligheid te verhogen/te garanderen. Hiermee worden (in dit geval twee) conflictpunten immers herleid tot slechts één plaats (slechts één kruispunt van in-en uitrijdende wagens met fietsers voetgangers).

- Verminderde capaciteit:

Er is geen indeling verbonden aan de vergunning daterende van 1984 waardoor moeilijk is na te gaan wat de juiste gevolgen voor de capaciteit inhouden. De ontsluiting en bereikbaarheid van de parking blijven in ieder geval gegarandeerd. De horecazaak blijft ook na de aanleg van de werken bereikbaar. De gevraagde werken kaderen in een ruim project van algemeen belang dat antwoord tracht te bieden op een als globaal beschouwde belangrijke uitdaging om steden kortom toegankelijk en bereikbaar te houden.

- Vrees voor nadelige economische gevolgen en waardevermindering van vastgoed:

Hoewel begrijpelijk aangegeven, vormen waardebepalingen geen stedenbouwkundig element, tenzij onrechtstreeks: vanuit de redenering dat een project enkel wordt vergund indien de ruimtelijke draagkracht van de omgeving gerespecteerd blijft, kan worden afgeleid dat de financiële waarde van de eigendommen in die omgeving niet onaanvaardbaar wordt beïnvloed.

- Aanvullende informatie door de bezwaarindiener:

De verdere informatie vanwege de bezwaarindiener omtrent verdere intenties of afspraken en besprekingen met derden, maken geen deel uit van de huidige aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning en zijn in die zin niet bepalend voor de inhoudelijke beoordeling ervan. Wat niet belet dat het gegeven in verdere samenspraak met de betrokken overheden, los van het huidige dossier, verder bekeken en besproken kan worden.

** Conclusie:*

Het bezwaarschrift legt geen beperkingen op aan de aanvraag.

D - Beoordeling goede ruimtelijke ordening:

Huidige aanvraag voor bijkomende fiets-en voetgangersinfrastructuur geeft verdere uitwerking aan opmerkingen en bekommernissen die voortvloeiden uit bezwaarschriften en adviezen in de stedenbouwkundige vergunning MST B2 'vernieuwen station en omgeving - wegeniswerken - bouwen spoorbypass (SV/127/1073/63 - 2010/1070)' van 11 april 2011. Voorafgaand aan de indiening van het huidig dossier werden op geregelde tijdstippen voorbesprekingen gehouden met ondermeer de stedelijke diensten Ruimtelijke Planning en Mobiliteit, Beheer Openbaar Domein en Natuur- en Groenontwikkeling. Er is grotendeels rekening gehouden met de opmerkingen en aandachtspunten van deze diensten. Voor een aantal punten biedt het project echter nog geen afdoende oplossing of uitwerking.

Met het oog op de uiteindelijke uitvoering van de werken worden daarom nog een aantal zaken opgelegd die gerespecteerd en bijgestuurd moeten worden bij uitvoering. Met name de volgende punten worden nog specifiek besproken en als voorwaarden gesteld:

** Verkeerstechnische aspecten:*

- *Voorziene ingrepen om de inpandige garage van het eigendom Leuvensesteenweg 20 bereikbaar te houden:
Gezien de beperkte zichtbaarheid en de steile helling wordt er hier een situatie gecreëerd die zowel naar veiligheid als naar comfort niet te verantwoorden is. Er wordt een zink gecreëerd in het fiets- en voetpad die sterk afhelt naar de rijbaan. (Het hoogteverschil van 70cm tussen rijbaan en garage moet overwonnen worden op een afstand van ongeveer 3m). Deze zink ligt vrij kort na de fietspuzzel waar fietsers van een vrij steile helling komen afgereden. Dit is geen goede oplossing. Dit voorstel dient herbekeken te worden. Sowieso kunnen bestaande garages en toegangen niet worden geblokkeerd door de heraanleg van straten en/of kruispunten.
(Noot: Snede Aa op het plan D_P3_955 stemt niet overeen met Bijlage 6_ Nota Leuvensesteenweg nr. 20.)*
- *Toegankelijkheid van het Douaneplein:
Het is op de plannen niet duidelijk of een vlotte en goede toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers van P4 naar de site van het Douaneplein gegarandeerd kan worden. Op plan D_P4_950 is wel een "toegang toekomstige ontwikkelingszone" voorzien maar het is niet duidelijk welk hoogteverschil overwonnen moet worden en op welke wijze dit gerealiseerd kan worden. Aanduiding van hoogte passen of hellingsgraden ontbreken. Deze bezorgdheid is reeds meegegeven op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) van 11 september 2012 en opgenomen in het verslag van de GBC.
Het vormt een voorwaarde een vlotte en comfortabele toegang voor fietsers en voetgangers te garanderen.*
- *Aansluitingen met bestaande toestand:*

Er dient bijzondere aandacht te gaan naar de overgangen van de nieuwe toestand (heraanleg binnen project stationsomgeving) naar de bestaande toestand (geen heraanleg binnen project stationsomgeving). Dit is zeker belangrijk voor de plekken waar de fietsweg (dubbelrichtingsverkeer) overgaat in een enkelrichtingsfietspad en voetpad. Dit aandachtspunt is door de stad verschillende keren aangehaald in voorbesprekingen. Op een aantal plaatsen is dit op een goede manier aangepast maar op een aantal locaties blijft dit een probleem (bijvoorbeeld ter hoogte van de Kruisbaan). Er dient voor gezorgd te worden dat de situatie duidelijk en leesbaar is voor de weggebruikers.

** Aanleg openbaar domein /Wegenis- en Rioleringsdossier:*

- *Algemeen:*

De uitvoeringsplannen van alle rioleringen van toekomstig openbaar domein, én van rioleringen die aansluiten op een openbare riolering, dienen in overleg met de Afdeling Openbaar Domein van de stad Mechelen te worden opgemaakt. Het rioleringsontwerp dient volledig in overeenkomst te zijn met alle van toepassing zijnde regelgeving, en per aansluitpunt dienen de te verwachten lozingsdebieten doorerekend te zijn.

Een beperkte hydronautstudie is vereist om de haalbaarheid van deze bijkomende debieten in bestaande rioleringen te kunnen inschatten. De ouderdom van de plaatselijke rioleringen dient in rekening te worden genomen bij ontwerpkeuzes. Bijzondere aandacht dient eveneens te gaan naar de waterhuishouding van ondergrondse ruimtes als tunnels en parkings. Bij elk overleg hieromtrent dienen duidelijke plannen, op voldoende grote schaal, en bij voorkeur in kleur, te worden overgemaakt, teneinde de beoordeling van de plannen voor de Afdeling Openbaar Domein op eenvoudige wijze mogelijk te maken.

Hierbij wordt verwezen naar de opmerkingen op het rioleringsontwerp die door de Afdeling Openbaar Domein reeds gemaakt zijn op de overlegvergadering met de ontwerpers van 06 december 2012 en die onverminderd blijven gelden.
- *Bijkomende voorwaarden:*
 - *Controleputten worden oordeelkundig ingeplant, maximaal om de 75m voor dienstriolen, maximaal om de 100m voor collectoren. Ze worden tevens zo veel als mogelijk in de midden- of onverharde bermen voorzien.*
 - *Rioleringen moeten ontworpen worden rekening houdend met ondergrondse funderingsmassieven en haalbare uitvoeringsmethoden.*
 - *Bufferbekkens, grachten en wadi's dienen steeds bereikbaar te zijn voor machinaal onderhoud. Dit betekent concreet: bereikbaar over een door een kraan overrijdbare zone van minimaal 5m breedte.*
 - *Alle taluds dienen voor regelmatig machinaal onderhoud minstens langs 1 zijde bereikbaar te zijn. Men dient hiermee rekening te houden bij de inplantingskeuze van bomen en grotere struiken.*
 - *Onder de cementbetonverharding van het pleintje van Kruisbaan tot en met Brusselsesteenweg n° 368 moet de bestaande riolering vernieuwd worden.*
 - *Voor de rioleringsplannen dient voorafgaandelijk aan uitvoering ook het akkoord van Agentschap Wegen en Verkeer te worden bekomen. De voorziene rioolaansluitingen op de Dijle vereisen het akkoord van Waterwegen en Zeekanaal NV.*
 - *De begrenzingen van het openbaar domein ten laste van stad*
 - *Mechelen dienen voorafgaandelijk aan de uitvoering van de werken op plan te worden vastgelegd.*

** Groenaanleg:*

- *Algemeen:*
 - *De invulling van het groen is nog onvoldoende uitgewerkt. Een uitgewerkt en gedetailleerd plan dient nog voorgelegd en goed gekeurd te worden. Een plek die hierbij bijzondere aandacht vraagt zijn de groenzones van de fietspuzzel onder de bruggen.*
 - *Voor elke te vellen boom, niet in bosverband, dient een heraanplanting te gebeuren met een standplaatsgeschikte boom, minimale plantmaat 18/20. De heraanplanting hoeft niet op dezelfde plaats te gebeuren.*
 - *Het beplantingsplan dient nog verfijnd te worden. Dit werd zo afgesproken in de stuurgroep. De stedelijke dienst Natuur- en groenontwikkeling dient bij de verdere verfijning nauw betrokken te worden.*
 - *De te behouden bomen dienen tijdens de werken met heras-hekken te worden beschermd, de kroonprojectie is hierbij sturend. De te beschermen wortelzone is eveneens geen stapelplaats.*
 - *Gezien de grootschalige werken dient een boomverzorger met European Treeworker certificaat te worden aangesteld die de bomen tijdens de werffase opvolgt. Te behouden bomen die onherstelbare schade zijn toegebracht, dienen vervangen te worden met een minimale plantmaat 18/20. De soortkeuzes, ondergrondse standplaatscondities en inplantingen dienen steeds te worden voorgelegd aan de dienst Natuur- en groenontwikkeling.*
- *Zone P1:*
 - *Het bufferbekken dient op ecologische wijze te worden ingericht.*
 - *De wortelzone van de bestaande Acer saccharinums dienen maximaal beschermd te worden. Het is niet duidelijk of dit bij de aanleg van dit deel van het fietstracé het geval is (bv fundering op palen).*
 - *Een aantal van de platanen staan zeer dicht tegen het nieuwe fietspad, ze staan niet aangeduid als te vellen. Er wordt gunstig advies verleent om deze bomen te vellen, daar het niet realistisch is om deze bomen tijdens en na te werken te behouden.*
 - *Er wordt ook een vergunning afgegeven voor de drie bestaande bomen tussen de vermelding B19 en de Geerdegemvaart. Deze bomen hebben weinig landschappelijk waarde daar ze op stam zijn gezet en een slechte gezondheid hebben.*
- *P4 (zone Douaneplein en Afleidingsdijle)*
 - *Langsheen de Dijle wordt nu alles ontbost. Er wordt geen heraanplanting voorzien. Dit dient te gebeuren. Het beeld van een groene vinger die de stad indringt, dient bewaard te blijven en versterkt te worden. Indien er bomen in deze zone toch behouden, kunnen blijven dan dient dit te gebeuren.*
 - *Een aantal bomen in de middenberm zijn recent aangeplant. Er dient onderzocht te worden, hoe deze verplant kunnen worden.*
 - *Het bufferbekken dient op ecologische wijze te worden ingericht.*

Noot: Verdere toegankelijkheidsaspecten, veiligheidsaspecten, ccultuurhistorische aspecten (aspect archeologie) worden afgeleid uit de adviezen van ondermeer de Brandweer, de Politie, het CTPA, de stedelijke dienst Archeologie en de afdeling Onroerend Erfgoed.

E. Watertoets

...

F. Milieueffectrapportscreening

...

G. Algemene conclusie:

De aanvraag is in overeenstemming met de planologische bestemming, de gekende voorschriften, reglementeringen en verenigbaar met de goede plaatselijke aanleg onder voorwaarden.

De aanvraag omvat geen (verder of aangepast) uitgewerkt voorstel tot fasering.

Het college brengt een gunstig advies uit onder volgende voorwaarden:

Specifiek:

- *Voor de algemeen geplande werken blijven de oorspronkelijke voorwaarden van de vergunning van 11 april 2011 (vergunning vernieuwen station en omgeving wegeniswerken - bouwen spoorbypass SV/127/1073/63 - 2010/1070) onverminderd van toepassing*
- *Alle aan te leggen fietswegen worden zoals aangegeven in het dossier in cementbetonverharding uitgevoerd. Deze fietswegen zijn overal toegankelijk voor fietsers en voetgangers in beide richtingen. De indicatieve pijlen op de plannen voldoen niet steeds aan dit principe. Hiervoor dient ook tussen het kruispunt P1b en P1 een leuning geplaatst en indien voldoende ruimte een schrikstrook van groen/hagen.*
- *Een aantal ingrepen (o.a. rooien van bomen) worden aangeduid buiten de projectzone. De werken dienen zich te beperken tot de projectzone.*
- *Ter hoogte van de Colomalaan grenst het projectgebied aan het BPA Colomalaan. De noodzakelijke taludering voor de nieuwe fietsweg dient gerealiseerd te worden buiten de grenzen van dit BPA.*
- *Het advies van de stedelijke dienst Archeologie van 12 juli 2013 dient te worden nageleefd.*
- *De brandbeveiligingsvoorschriften in het advies van de stedelijke brandweer van 28 juni 2013 dienen integraal te worden nageleefd, zo ook wat betreft de toegankelijkheid voor brandweervoertuigen en de noodzaak aan eventuele boven- of ondergrondse bijkomende hydranten.*
- *Bij uitvoering van de werken dient te worden voldaan aan de technische uitvoeringsvoorwaarden van de stedelijke diensten Beheer Openbaar Domein, Planning en Mobiliteit en Natuur- en Groenontwikkeling (gevoegd als bijlage en zoals opgenomen onder punt D - Beoordeling goede ruimtelijke ordening).*
- *Voor de (her)aanleg van het weggedeelte tussen P3 en het kruispunt Leuvensteenweg - Aambeeldstraat dient een concreet uitvoeringsplan ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de stad alvorens de werken aan te vatten. Hierbij dient maximaal ingezet te worden op het vrijhouden van de fietspaden en het gebruik van gevelarmaturen. Teneinde een zo optimaal mogelijk gebruik van de beschikbare ruimte in de bestaande tunnel onder de spoorwegbrug mogelijk te laten, dient een detail van de nieuwe leuning (tussen fietspad en rijweg) voorgelegd aan de stad alvorens de werken aan te vatten.*
- *Voorafgaand aan de uitvoeringsfase van de huidig gevraagde werken dient een aangepast plan van de voorziene minder hinder maatregelen ter goedkeuring aan de stad Mechelen te worden voorgelegd.*
- *Bestaande garages en toegangen kunnen niet worden geblokkeerd door de heraanleg van straten en/of kruispunten.*

Algemeen:

- *De gemeentelijke stedenbouwkundige verordening 'geïntegreerd rioleringsbeleid betreffende de lozing van huishoudelijk afvalwater, de aansluiting op de openbare riolering, afkoppeling van regenwater, infiltratie, buffering en het overwelfen van baangrachten' evenals de 'gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater' dienen nageleefd te worden.*
- *Art. 3 en 4 van de gemeentelijke verordening zijn verouderd en ondertussen aangepast met voorschriften van het zoneringsplan. Het zoneringsplan voor Mechelen is goedgekeurd bij ministerieel besluit van 7 juli 2007. Hierin zijn de benamingen 'zoneringszone A-B-C en niet gerioleerd gebied' aangepast als 'centraal gebied / collectief geoptimaliseerd gebied / collectief te optimaliseren gebied / individueel te optimaliseren buitengebied'.*

...

De verwerende partij beslist op 6 februari 2014 een stedenbouwkundige vergunning te verlenen onder voorwaarden. De verwerende partij motiveert haar beslissing als volgt:

“ ...

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 16/06/2013 tot 15/07/2013. Er werden twee bezwaren ingediend. De bezwaren handelen over:

- *Onduidelijkheden in het Mer-rapport*
Er wordt gesteld dat de huidige aanvraag slechts gedeeltelijk rekening houdt met de opmerkingen en bezwaren die werden geformuleerd in de vorige aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning die ondertussen werd verleend. De voetgangers- en fietsinfrastructuur werden onvoldoende uitgewerkt en waren niet in overeenstemming met het STOP-principe. Er wordt gesteld dat het MER zich onvoldoende uitspreekt over deze kwestie.
- *Er worden algemeen een aantal opmerkingen geformuleerd aangaande de toegang tot de fietstunnel. De toegang vormt een hekel punt- louter oprissing in de materialisatie is onvoldoende - in huidige toestand belemmeren verlichtingspalen een optimaal gebruik van het voetpad - de plaatsing van nieuwe verlichtingsarmaturen ontbreken in de bouwaanvraag en zou moeten opgenomen worden.*
- *Ter hoogte van kruispunt P3 vormt de breedte van het fiets- en voetpad bij de toegang tot de bestaande tunnel onder de spoorwegbrug een belemmering voor een veilig en vlot gebruik.*
- *Bezwaarindieners houden een pleidooi voor een duidelijk voetpad en fietspad in plaats van een gemengde zone, er wordt gevraagd om een verhoogd voetpad met toegangshellingen te voorzien, gelet op de noden van ouderen, rolstoelgebruikers en gelet op het hoog aantal gebruikers (fietsers, voetgangers, scholieren, ouders met buggy's, kleine kinderen, ...), temeer gelet op de hellingsgraden.*
- *Er wordt gesteld dat er onduidelijkheid is in verband met de richting van de fietspaden op het fietsmeubel en op de toegangen tot de fietsbrug. De plannen vermelden een dubbel fietspad en de documenten spreken over enkelrichtingsfietspaden. Er wordt gevraagd enkel dubbelrichtingsfietspaden te*

voorzien voor de fietspaden in de richting van het station-Douaneplein. Mogelijk zou het Mer hierover uitspraak moeten doen in verband met de veiligheid en de toegankelijkheid.

- Er wordt een uitgebreid bezwaar geformuleerd dat betrekking heeft op het gebruik en de ontsluiting van een bestaande horecagelegenheid op de Brusselsesteenweg nr. 301. De geplande werken hebben tot gevolg dat een vergunde uitgang wordt gesupprimeerd, hetgeen een nadelige invloed heeft op het gebruik van de bestaande private parking. De bezwaarindiener stelt dat de geplande werken zorgen voor:
 - o Het ontstaan van een onveilige situatie (door de uitgang van de privé-parking af te sluiten blijft er één gezamenlijke in- en uitrit beschikbaar. Dit creëert chaos op de parking én op de openbare weg - bij het volzet zijn van de parking blijven wagens de parking oprijden. Aangezien de parking naar het einde toe versmalt, is het onmogelijk voor auto's om terug te draaien op het einde van de parking. Dit leidt tot gevaarlijke situaties. Temeer bij het heraanleggen van de Brusselsesteenweg, de twee rijstroken worden herleid naar één rijstrook.
 - o Dat de capaciteit van de parking drastisch wordt gereduceerd (minder parkeerplaatsen mogelijk doordat ze anders moet ingedeeld worden)
 - o Dat er nadelige economische gevolgen ontstaan. Bezwaarindiener vreest voor minder klanten, minder jobs en minder inkomsten
 - o Dat er waardevermindering van vastgoed dat meerwaarde vormt voor Mechelen op cultureel en gastronomisch vlak ontstaat (handelspanden parking)
 - o Aanvullend stelt de bezwaarindiener het volgende:
 - Er wordt meegedeeld dat er in de nabijheid van de handelszaak op de openbare weg een 70-tal parkeerplaatsen verdwijnen (ook de bewoners van de Brusselsesteenweg en omgeving kunnen nergens met hun wagens terecht)
 - Er wordt verwezen naar het overleg met de stad Mechelen aangaande het bereiken van een principieel akkoord en engagement om openbare parkeerplaatsen te creëren of te behouden, uiterlijk tegen het tijdstip dat de bestaande parkeerplaatsen op de Brusselsesteenweg verdwijnen. Tevens werd tijdens het overleg gevraagd om het behoud van de bestaande uitrit van de privé-parking te onderzoeken
 - Er wordt om de situatie aan te geven in cijfers een rapport bij het bezwaarschrift gevoegd (capaciteit restaurant, huidig aantal parkeerplaatsen, toestand parkeerplaatsen vanaf aanleg fietspad en tangent, voorstellen nieuwe parkeerplaatsen)
 - Er wordt gesteld dat het voorliggend project niet kan vergund worden
 - Er wordt verzocht de plannen aan te passen aan de bezwaarpunten, met in het bijzonder het behouden van de privé-uitrit

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

- Onduidelijkheden in het Mer-rapport
De voorliggende aanvraag beoogt de verbetering van de voet- en fietsinfrastructuur. De hertekening van de fietstunnel komt tegemoet aan de noodzaak tot verlaging van de hellingsgraden en de verbreding van de paden naar 4.00 meter. De aanpassing van de hellingsgraden geeft aanleiding tot langere afstanden. De werken die vervat zitten in de voorliggende aanvraag zijn niet project-MER-plichtig, het betreft louter de aanpassing van voetgangers- en fietsersinfrastructuur, bufferbekkens en parkeerplaatsen. Naar aanleiding van het Mer en van de stedenbouwkundige vergunning dd 11/04/2011 werden verdere verfijningen aan het project doorgevoerd om tot de meest optimale en veilige oplossing te komen. De gekozen oplossing is stedenbouwkundig aanvaardbaar. Het bezwaar wordt niet weerhouden.

- *Er worden algemeen een aantal opmerkingen geformuleerd aangaande de toegang tot de fietstunnel. Het feit dat er zich belemmeringen bevinden in de tunnels in de huidige toestand wordt erkend. De aanvraag dient te voldoen aan de gewestelijke verordening inzake voetgangersverkeer, alwaar een vrije breedte van 1.50 meter dient gerespecteerd te worden. Voor het overige kunnen door het plaatsen van wandarmaturen als verlichting en aangepast straatmeubilair voldoende maatregelen worden genomen om de vrije onbelemmerde breedte te garanderen. Het plaatsen van dit straatmeubilair / verlichting is een aangelegenheid die niet tot de detailleringsgraad van de stedenbouwkundige vergunning behoort. Het bezwaar wordt niet weerhouden.*

- *De breedte van het fiets- en voetpad ter hoogte van kruispunt P3 bij de toegang tot de bestaande tunnel onder de spoorwegbrug is voldoende breed om de verkeersveiligheid te garanderen. Het betreft een bestaande tunnel waar niet aan het gabarit geraakt. Er is structureel niet meer ruimte beschikbaar. Er kunnen aan de tunnel verbeteringen aangebracht worden door het plaatsen van een leuning. Deze leuning behoort niet tot het detailniveau van de stedenbouwkundige vergunning en dient in onderling overleg tussen de bouwheer en de stad Mechelen bepaald te worden. Het bezwaar wordt niet weerhouden.*

- *De ontworpen fietspuzzel beoogt een veilige ongelijkvloerse oversteek over de tangent én over de Leuvensesteenweg. Om de fietsers de grootste flexibiliteit te geven en de omrijfactor maximaal te beperken hebben ook de aanrijroutes naar de fietspuzzel een dubbele rijrichting gekregen. Het is hierbij de bedoeling dat de fietsers ter hoogte van de fietspuzzel conflictvrij de Leuvensesteenweg kunnen oversteken. Aan het Raghenokruispunt of aan de Wagonstraat kan dit enkel gelijkgronds. De aanrijroutes zijn vormgegeven als fietsweg (onder het spoorwegviaduct en de fietspuzzel) of als fietspad en voetpad (ter hoogte van de huizen aan de Leuvensesteenweg). Voor beide opties worden minimumbreedtes voor dubbelrichtingsfietsverkeer gerespecteerd.
De ontwerpkeuze gaat voor een groot deel naar een gemengd voetgangers- en fietsersverkeer in beide richtingen met een ruime breedte. De breedte van de fiets-/voetpaden is overwegend 4 meter. Gezien het gemengd gebruik door fietsers en voetgangers is deze breedte aangewezen.
Door het groot aantal kruisende bewegingen van fietsers en voetgangers is het onmogelijk om deze op een heldere manier te scheiden. Door de fietspuzzel en de aanrijroutes in te richten als een plein waar fietsers en voetgangers zich vrij door elkaar kunnen bewegen, wordt een duidelijke herkenbare situatie gecreëerd. Deze optie geeft een grote flexibiliteit en bewegingsvrijheid voor iedereen, maar vraagt wel oplettendheid en een aangepaste snelheid van de fietser.
De kleur van de verharding van de gemengde voetgangers- en fietspaden (bruingeel) is niet gebruikelijk. Gezien het gemengd gebruik door fietsers en voetgangers is een afwijking van de meer toegepaste bruinrode kleur een signaal dat het niet om exclusieve fietspaden gaat. De gekozen optie is aanvaardbaar, derhalve wordt het bezwaar niet weerhouden.*

- *De plannen en de nota voorzien duidelijk in een dubbelrichtingsfietspad. De werken die vervat zitten in de voorliggende aanvraag zijn niet project-MER-plichtig, een aanpassing van het MER is niet aan de orde. Voorliggende aanvraag focust op een verbeterde infrastructuur en verbindingen voor voetgangers en fietsers. Het project bestaat grotendeels uit vier ongelijkvloerse kruisingen met de nieuwe*

wegeninfrastructuur Tangent, die onderling met elkaar verbonden zijn door fietswegen, meer bepaald fietsers- en voetgangersverkeer in dubbele richting. Op het bezwaar dient derhalve niet verder ingegaan te worden.

- *Betreffende het gebruik en de ontsluiting van een bestaande horecagelegenheid op de Brusselsesteenweg nr. 301:*

Voor de parking behorende bij de betreffende horecazaak werd in 1984 een bouwvergunning verleend door het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Mechelen. Volgens deze vergunning beschikt de parking over een in- en uitrit alsook over een uitrit, telkens uitgevende op de Brusselsesteenweg. In de realiteit functioneert de parking met een in- en uitrit langs de Brusselsesteenweg zowel als langs de Stenenmolenstraat.

Omwille van de veiligheid en de kruising van in- en uitrijdend verkeer op de private parking is het noodzakelijk dat de in- en uitritten beperken en gebundeld worden. Er wordt niet geraakt aan de oppervlakte van het terrein van de private parking.

Door deze wijzigingen van het openbaar domein zal inderdaad de bestaande parking niet meer op dezelfde wijze kunnen functioneren met een vermindering van de stallingscapaciteit tot gevolg.

Door de taluds worden een aantal parkeerplaatsen op het openbaar domein verwijderd aan de voorzijde van de handelszaak. Het verlies aan deze parkeerplaatsen is een afweging die gemaakt wordt door de beheerders van het openbaar domein. In onderhavig ontwerp werd gezocht naar een evenwicht tussen veilige, snelle en comfortabele voetgangers- en fietsinfrastructuur en de parkeerbehoefte.

Er zal gezocht moeten worden naar oplossingen in de omgeving in overleg met de stad Mechelen. Dit kan deels op openbaar domein, deels kan gezocht worden naar het eventueel samengebruik van parkeerplaatsen op private parkings in de omgeving.

In het verlies van het aantal parkeerplaatsen verrekent de exploitant van de horecagelegenheid ten onrechte de parkeerplaatsen die op het openbaar domein gelegen zijn.

De voorliggende planoptie is vanuit het aspect veiligheid voor de zwakke weggebruiker de aangewezen optie en is derhalve principieel aanvaardbaar.

De aangegeven vrees voor nadelige economische gevolgen en waardevermindering van het vastgoed is begrijpelijk doch louter geprojecteerd op het eigen perceel. Het project zoekt naar een evenwicht tussen de verschillende functies in de omgeving en kiest voor een verkeersveilige en ruimtelijk verantwoorde oplossing met een verhoogde belevingswaarde en veiligheid voor de gehele omgeving. De draagkracht van de omgeving wordt gerespecteerd, er kan niet afgeleid worden dat de financiële waarde van de eigendommen in de omgeving door de werken dalen.

Er kan op het bezwaar niet verder ingegaan worden.

BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING EN DE AANVRAAG

Voorliggende aanvraag heeft betrekking op het realiseren van bijkomende en gewijzigde fietsen voetgangersinfrastructuur, in aanvulling op en als wijziging ten opzichte van de reeds op 11/04/2011 verleende stedenbouwkundige vergunning voor de stationsomgeving (zie onder de titel historiek).

Deze stedenbouwkundige vergunning werd verleend voor verschillende onderdelen waaronder een nieuwe ontsluitingsweg ' Tangent ' genaamd, twee nieuwe sporen (spoorbypass), nieuwe fiets- en voetgangersinfrastructuur langsheen en over de Tangent, een nieuw stationsgebouw en parkeergelegenheid.

De totale werken kaderen in een ruim projectgebied dat zich uitstrekt over een lineair traject van de Brusselsesteenweg tot aan het Douaneplein. In het traject zijn verschillende (bestaande, nieuwe en/of aangepaste) kruispunten.

Het voorliggende project "bijkomende fietsinfrastructuur" wenst een kwalitatieve non-stoproute te ontwikkelen voor fietsers en voetgangers langsheen en over de Tangent en de aanliggende hoofdwegen, vanaf het nieuwe kruispunt PO tot aan het nieuwe kruispunt P4.

Deze nieuwe infrastructuur zal aan de fietsers en voetgangers bieden wat de Tangent aan de automobilist biedt en wat de Spoorwegbypass voor de treinpendelaar betekent, nl veiligheid, snelheid, connectiviteit en zichtbaarheid door middel van een ononderbroken route die wordt ingepast in een globale landschappelijke groencorridor.

De voorliggende aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voorziet in een aantal aanpassingen aan de reeds eerder vergunde fiets- en voetgangersinfrastructuur in het gebied en meer specifiek in volgende zones:

- *De zone PO / Brusselsesteenweg*
- *De zone P1 / Jubellaan*
- *De zone Coloma*
- *De zone P3 / Leuvensesteenweg*
- *De zone P4 / Douaneplein*

De zone PO bevindt zich ter hoogte van de Brusselsesteenweg en de spoorwegonderbrugging naar de Stenenmolenstraat en de Halfgalgstraat. Volgende werken aanpassing worden voorzien:

- *De toegang tot de Stenenmolenstraat / Halfgalgstraat blijft via de bestaande spooronderbrugging, de wegverharding voor de fietsweg wordt verhoogd*
- *De materialisatie in asfalt wordt gewijzigd naar een cementbetonverharding*
- *De parkeervoorzieningen ter hoogte van de Halfgalgstraat worden op een andere wijze georganiseerd, met de aanleg in grasdallen en het behoud van vier parkeerplaatsen*
- *Er wordt een nieuwe bijkomende fietsbrug voorzien vanaf het kruispunt PO over de Tangent.*

Tussen het kruispunt PO richting het kruispunt P1b (toekomstige parkeerzone) worden volgende wijzigingen voorzien:

- *Het fietstracé van de Brusselsesteenweg naar het kruispunt P1b (Europalaan / Postzegellaan) wordt verlegd. Er wordt een nieuw en aangepast tracé voorzien, vanaf de fietsbrug, enerzijds in helling naar het openbaar domein aan de Brusselsesteenweg / Kruisbaan en anderzijds in helling, langsheen het spoorwegtalud, naar de Jubellaan. Ter plaatse van het kruispunt P1b (Jubellaan / Postzegellaan) wordt er een kruising over de Jubellaan geschrapt.*

In de zone rond het kruispunt P1 - het kruispunt van de Jubellaan met de Tangent en de aansluiting van de Jubellaan met de Colomalaan worden volgende wijzigingen doorgevoerd:

- *Een nieuwe fietstunnel onder de Jubellaan en onder de toegang naar de nieuwe Colomaparking*
- *Aanpassingen aan de Colomaparking: gewijzigde toegang, gewijzigd aantal parkeerplaatsen van 70 naar 65, gewijzigde inplanting, gewijzigd materiaalgebruik*

van rijgedeelte in asfalt naar cementbeton en van parkeervakken in grasdallen naar cementbeton

- Een nieuwe gelijkvloerse fietsoversteek onder de Jubellaan, verder weg van het kruispunt P1 en de ingang naar de Colomaparking
- Wijzigingen aan een bufferbekken, met behoud van de buffercapaciteit van 1565 m², maar op een andere wijze ingericht. Een gedeelte van het bufferbekken zal steeds onder water blijven met een overcapaciteit voor piekmomenten.

In de zone van de Colomalaan naar de Leuvensevaart toe worden volgende aanpassingen aangebracht:

- Gewijzigd gebruik van de Colomalaan: het busverkeer wordt uit het plan gehaald, het gebruik van de huidige Colomalaan wordt gereduceerd tot een fiets- en voetgangersverbinding en zal enkel toegankelijk zijn voor de hulpdiensten, met uitsluiting van al het andere gemotoriseerd verkeer, inclusief het busverkeer. Er is een verschuiving van het tracé van de Colomalaan dichterbij aanleunend bij het tracé van de Tangent
- Voor de basisschool Sint-jozef-Coloma wordt een bredere nieuwe toegangszone ingericht
- Er wordt een uitbreiding van de nooduitgang van de tangent met een technisch lokaal (met onder andere ventilatoren voor luchttoevoer) doorgevoerd, in een constructie die deels ingewerkt wordt in het spoorwegtalud.
- Aanpassing en inrichting van parkeervoorzieningen voor interventiediensten en het onderhoud door technische diensten.

In de zone aan het kruispunt P3, Tangent - Leuvensesteenweg worden volgende wijzigingen voorzien:

- De aanpassing van de fietspuzzel ter hoogte van de spoorwegbrug
 - o Aanpassing in de niveaus van de fietspuzzel in functie van de integrale toegankelijkheid
 - o Aanpassing van de breedtes van de wegen en paden
 - o Het inplanten van bijkomende trappen ifv extra doorsteken voor voetgangers
 - o Aanpassingen aan het aanzetniveau van de fietspuzzel in functie van het onderhoud van de groenaanleg
 - o Aanpassingen inzake de stabiliteit van de constructie van de fietspuzzel. In plaats van een omgekeerde balk centraal bovenop de puzzel zijn de wanden van de puzzel constructief dragend uitgewerkt, waardoor de balk niet langer in de open ruimte komt
- De projectzone wordt in de richting van de Leuvensesteenweg uitgebreid. Dit gebeurt in functie van het nieuwe lengteprofiel. De niveaus en de materialisatie van de voet- en fietspaden wordt aangepast, de bestaande spoortunnel wordt opgefrist, ter plaatse van het eigendom Leuvensesteenweg nr. 20 worden ingrepen voorzien om de inrit tot de bestaande garage te garanderen. De borstwering die de scheiding vormt tussen de rijbaan en het fietspad wordt hier ingekort en er wordt een overgangshelling voorzien tussen de rijbaan en de bestaande garagepoort.

In de zone van het kruispunt P41 Douaneplein worden volgende aanpassingswerken gepland:

- Aanpassingswerken aan het vergunde bufferbekken: het bekken wordt op een andere plaats ingeplant en de capaciteit wordt verhoogd
- Er wordt een bijkomende wadi voorzien in functie van de fietsinfrastructuur

- Het dubbelrichtingsfietspad tussen de Tangent ter hoogte van het kruispunt P4 en Nekkerspoel wordt verlengd en aangepast. Er worden nieuwe fietsoversteekplaatsen voorzien dwars onder de Tangent en de N15
- Langsheen de N15 worden een aantal bushaltes geschrapt
- Er worden aanpassingen doorgevoerd aan de ventweg naar het recreatiedomein "De Nekker". De ventweg wordt ingekort omdat men plant om een bestaand gebouw van de NMBS-holding te slopen. Dit gebouw dient dan niet langer ontsloten te worden.

De breedte van de fiets-/voetpaden is overwegend 4 meter. Gezien het gemengd gebruik door fietsers en voetgangers is deze breedte aangewezen. Sommige fietshellingen zijn steiler dan 4% maar zijn in de context van de beschikbare ruimte en de korte afstanden verantwoord.

De kleur van de verharding van de fietspaden (bruingeel) is niet gebruikelijk. Gezien het gemengd gebruik door fietsers en voetgangers is een afwijking van de meer toegepaste bruinrode kleur een signaal dat het niet om exclusieve fietspaden gaat.

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

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. 4.3.1. van de codex:

- functionele inpasbaarheid

De aanvraag kadert in de globale visie op de ontwikkeling van de betrokken Arsenaalsite en van de aanliggende Mechelse deelgebieden als Raghenos, Douaneplein en de woonwijk rond de Leuvensesteenweg. Het station en zijn omgeving werden op diepgaande wijze uitgewerkt.

De aanleg van de spoorbypass werd ingegeven door imperatieven van snelheids- en capaciteitsverhoging van het station Mechelen, binnen de uitbouw van een globaal Europees sporennetwerk, in aansluiting op de nieuwe luchthavenverbinding (Diabolo-project) de toekomstige realisatie van het Gewestelijk Expres Net rond Brussel.

De nieuwe Tangent wordt vanuit het standpunt van rendement en minder hinder op een samenlopende wijze met de Spoorbypass ontworpen en gerealiseerd. Doel is het beter ontsluiten van het station (parking, kiss and ride, busvervoer), de verkeersontlasting langs de vesten en van de stationsomgeving en het ontsluiten van de Raghenosite.

Voorliggende aanvraag betreft enkel de aanpassingen aan de infrastructuur voor zwakke weggebruikers.

De materialisatie en leesbaarheid.: de keuze voor natuurlijke materialen zal aan de gebruiker het gevoel geven dat hij/zij zich in een parkstructuur bevindt, maar zich toch verbonden zal voelen met de stad en haar omgeving. Om dit te bereiken zal dezelfde materialisatie doorgetrokken worden over de volledige non-stoproute. Op elk van de verschillende locaties zal de gebruiker dezelfde materialisatie, verlichting en detailafwerking terugvinden. Dit resulteert in een goede leesbaarheid van de ruimte en zorgt voor een homogeen en coherent project.

- Mobiliteitsimpact

De geplande werken blijven zowel bouwtechnisch als stedenbouwkundig verweven en zijn in de eerste plaats bedoeld om de ruimtelijke kwaliteit van de

stationsomgeving, zwaar belast door de moeilijke samenloop van een intensief voetgangers-, fiets-, auto-, bus- en treinverkeer, op bepalende wijze te verbeteren.

Voorliggende aanvraag focust op een verbeterde infrastructuur en verbindingen voor voetgangers en fietsers. Het project bestaat grotendeels uit vier ongelijkvloerse kruisingen met de nieuwe wegeninfrastructuur Tangent, die onderling met elkaar verbonden zijn door fietswegen, meer bepaald fietsers- en voetgangersverkeer in dubbele richting.

Het dossier bevat een mobiliteitsstudie die bestaat uit een projectnota voor de bijkomende fiets- en voetgangersinfrastructuur, een verslag van de Provinciale Auditcommissie en een verslag van de gemeentelijke begeleidingscommissie waarin de mobiliteitsaspecten en de toekomstige simulaties met betrekking tot het voorliggende project worden besproken. De projectnota werd op 25/08/2011 conform verklaard door de Provinciale Auditcommissie Antwerpen.

- *Schaal*

De schaal van de aangepaste fietsinfrastructuur wordt afgestemd op de reeds stedenbouwkundig vergunde werken voor het geheel.

- *ruimtegebruik en bouwdichtheid en visueel-vormelijke elementen*

De landschappelijke invulling wordt gegarandeerd. Immers door de omvang van het project wordt de mogelijkheid geboden om een visie over de globale groene, landschappelijke invulling langs het traject te ontwikkelen. De concrete beplantingen zullen in overleg met de stad Mechelen en het Agentschap voor Natuur en Bos uitgevoerd worden.

De landschappelijke invulling aan de rand van de nieuwe infrastructuur bestaat uit twee types projecten:

- enerzijds de openbare ruimtes (stationspleinen, ...) in de onmiddellijke omgeving van het treinstation
- anderzijds de lintvormige landschappelijke integratie ten zuiden en noorden van de nieuwe weg- en treininfrastructuur met de realisatie van talrijke kruisingen.

Het eerste doel van de landschappelijke invulling is het verweven van de nieuwe infrastructuur met het bestaande stadswefsel. Ten noorden bevindt zich de historische kern van de stad Mechelen, ten Zuiden de Colomawijk, de centrale werkplaatsen van de NMBS, de Arsenaalwijk met de toegangen tot de stad vanuit de dichtbebouwde woonwijken rond de Leuvensesteenweg en het recreatiegebied rond de Nekker.

Het stadswefsel is aan beide zijden van de infrastructuur versnipperd, en wordt in noord-zuidelijke richting gestructureerd door de Dijle, de Leuvensevaart en grote verkeerswegen. De afwatering van de infrastructuur zal op een natuurlijke wijze gebeuren via de aanleg van bufferbekkens, wadi's, grachten e.d.

De bufferbekkens worden aangelegd als natuurlijke infiltratiebekkens. Er wordt gestreefd naar een plas-dras-situatie met drogere en nattere zones. De afschuining van de oevers wordt onder een zachte helling van 1/4 uitgevoerd. Indien mogelijk wordt geen betuining voorzien.

Het bufferbekken ten behoeve van de afwatering van de Tangent wordt gereduceerd in oppervlakte maar niet in buffercapaciteit. Door de gewijzigde uitvoering zal het bufferbekken steeds water bevatten en niet droog komen te staan. Het wordt uitgewerkt als een kwalitatief waterelement dat een meerwaarde biedt voor de landschappelijke integratie van de infrastructuurwerken.

Er wordt voor de groenvoorzieningen gestreefd naar een natuurlijke ontwikkeling van de vegetatie, er wordt voorzien in een startbeplanting om de oevers vast te leggen.

- *cultuurhistorische aspecten*
De voorliggende werken gebeuren in het gezichtsveld van de vier werkplaatsen van het Arsenaal, dewelke beschermd werden als monument bij MB van 10/05/1998.
De fietspuzzel aan de Leuvensesteenweg wordt geplaatst ter hoogte van de Spoorwegbrug "Vierendeelbrug " dewelke werd beschermd als monument bij MB van 10/05/1996.
Het archeologisch onderzoek werd reeds als voorwaarde meegenomen in de eerder afgeleverde stedenbouwkundige vergunningen. Als gevolg daarvan loopt momenteel voor de stationsomgeving een uitgebreid archeologisch onderzoekstraject. Het huidige aanvraagdossier geeft geen aanleiding tot herziening van het onderzoekstraject of tot bijkomend archeologisch onderzoek.
Zowel het Agentschap Onroerend Erfgoed van de Vlaamse overheid als de stedelijke dienst Monumentenzorg en Archeologie hebben een gunstig advies uitgebracht, zowel aangaande de aspecten archeologie als aangaande het aspect monumenten. (zie onder titel externe adviezen)
- *het bodemreliëf*
Het huidige, al dan niet natuurlijke, bodemreliëf van het gehele projectgebied wordt enkel gewijzigd voor zover noodzakelijk door de inbreng van nieuwe kunstwerken. De ingrepen worden landschappelijk uitgewerkt (zie advies van het Agentschap voor Natuur en Bos).
- *hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen*
Alle kruisingen met het gemotoriseerd wegverkeer worden geoptimaliseerd en/of - waar fysisch mogelijk - vermeden door middel van ongelijkgrondse kruisingen. De snelheid wordt gerealiseerd door ongehinderde verbindingen voor fietsers en voetgangers via de non-stoproute.
De connectiviteit en de zichtbaarheid wordt gerealiseerd door één ononderbroken tracé dat dankzij een vereenvoudigd ontwerp de verschillende bewegingen intra en extra muros met elkaar verbindt.

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. De aanvraag situeert zich in het Dijlebekken, nagenoeg het volledig traject van de tangent en de bypass ligt volgens de watertoetskaarten in een "mogelijk overstromingsgevoelig gebied".

Voor het geheel van de werken werd reeds een watertoets uitgevoerd door de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar in zijn beslissing dd 11/04/2011. Op basis van het advies van de Vlaamse Milieumaatschappij en de onderzoeksresultaten van het MER werd geoordeeld dat de aanvraag in overeenstemming blijft met de doelstellingen en beginselen van het decreet Integraal Waterbeleid.

De voorliggende aanvraag is een aanpassing van de vergunning van 11/04/2011. Er worden wijzigingen doorgevoerd aan de bufferbekkens en er wordt een bijkomende wadi gecreëerd, dit alles zonder verlies aan buffercapaciteit.

- *In het kader van de watertoets heeft Waterwegen en Zeekanaal NV, Afdeling Zeeschelde volgend advies uitgebracht op 02/07/2013: (...)*

De voorwaarden gestipuleerd in de adviezen van de betrokken waterbeheerders, de Afdeling Zeeschelde van de NV Waterwegen en Zeekanaal Antwerpen en de NV Waterwegen en Zeekanaal Willebroek, zullen aan de onderhavige stedenbouwkundige vergunning worden gehecht.

De aanpassing van de oorspronkelijke vergunning in functie van de verbetering van voetgangers- en fietsersinfrastructuur zoals ze voorligt heeft geen significant negatieve impact op de waterhuishouding van het gebied.

ALGEMENE CONCLUSIE

De aanvraag is verenigbaar met de goede plaatselijke ordening en respecteert de draagkracht van het gebied.

De aanvraag is overwegend verenigbaar met de geldende planologische context en de voorschriften uit stedenbouwkundige verordeningen.

Voor de beperkte afwijkingen valt de aanvraag binnen het toepassingsgebied van art. 4.4.7.§2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

De aanvraag is vatbaar voor stedenbouwkundige vergunning.

... ”

In de bestreden beslissing worden de volgende voorwaarden opgelegd:

“ ...

- ***De voorwaarden gestipuleerd in het advies dd 25/06/2013 van het Agentschap Wegen en Verkeer, District Puurs.***
- ***De volgende voorwaarden gestipuleerd in het advies dd 26/06/2013 van Waterwegen en Zeekanaal nv.***

De bijzondere voorwaarden luiden als volgt:

- ***Tijdens de werken mag er geen schade worden toegebracht aan de oevers of installaties van Waterwegen en Zeekanaal NV***
- ***Eventuele aangebrachte schade zal hersteld worden op kosten van de aanvrager en dit volgens de regels van de kunst en tot voldoening van het bestuur***
- ***De aanvrager staat in voor het opruimen van het afval***
- ***De werken mogen geen hinder vormen voor voorbijgangers van het kanaal***
- ***De werken mogen geen hinder vormen voor eventuele werken aan de oever van het kanaal***
- ***Het eventueel plaatsen van een bouwkraan, container, bouwmaterialen, ... dient het voorwerp uit te maken van een afzonderlijke vergunningsaanvraag. Deze tijdelijke in gebruikname van het openbaar domeingood van W&Z NV dient het voorwerp uit te maken van een afzonderlijke aanvraag: deze inname is onderworpen aan de toepassing van het Besluit van de Vlaamse Regering van 29/03/2002 betreffende het toekennen van vergunningen, het vaststellen en innen van retributies voor het private gebruik van het openbaar domein van de wegen, de waterwegen en hun aanhorigheden, de zeewering en de dijken.***
- ***De voorwaarden gestipuleerd in het advies dd 02/07/2013 Waterwegen en Zeekanaal NV, Afdeling Zeeschelde. De machtiging in het kader van de wet op***

de bevaarbare waterlopen, voor de bijzondere werken aan de waterloop, in deze de uitstroomconstructie in de Dijle, wordt niet geïntegreerd deze stedenbouwkundige vergunning.

- *De voorwaarden gestipuleerd in het advies dd 25/06/2013 van het Provinciebestuur Antwerpen, Departement Welzijn, Economie en Plattelandsbeleid, Dienst Welzijn, Centrum voor Toegankelijkheid.*
- *De voorwaarden gestipuleerd in het advies dd 14/06/2013 van FLUXYS Belgium. De voorwaarden gestipuleerd in het advies dd 07/06/2013 van de Elia Asset NV.*
- *De voorwaarden gestipuleerd in het advies dd 28/06/2013 van de Brandweer van de stad Mechelen*
- *De volgende voorwaarden gestipuleerd in het advies van het College van Burgemeester en schepenen van de stad Mechelen dd 06/12/2013:*
 - *Voorafgaand aan de uitvoeringsfase van de huidig gevraagde werken dient een aangepast plan van de voorziene minder hinder maatregelen ter goedkeuring aan de stad Mechelen te worden voorgelegd*
 - *Een aantal ingrepen (o.a. het rooien van bomen) worden aangeduid buiten de projectzone. De werken dienen zich te beperken tot de projectzone.*
 - *Bij uitvoering van de werken dient te worden voldaan aan de volgende technische uitvoeringsvoorwaarde van de stedelijke diensten Ruimtelijke Planning en Mobiliteit, Beheer Openbaar Domein en natuur- en Groenontwikkeling zoals opgenomen onder punt D *groenaanleg:*
 - *De bomen die als niet te vellen worden aangeduid op de plannen dienen beschermd te worden tijdens de uitvoering van de werken. Dit dient te gebeuren met een hekwerk, de kroonprojectie is hierbij sturend. In de te beschermen wortelzones kunnen geen materialen gestapeld worden.*
 - *Bestaande garages en toegangen kunnen niet worden geblokkeerd door de aanleg van straten en/of kruispunten.*

Algemeen

- *De gemeentelijke stedenbouwkundige verordening 'geïntegreerd rioleringsbeleid betreffende de lozing van huishoudelijk afvalwater, de aansluiting op de openbare riolering, afkoppeling van regenwater, infiltratie, buffering en het overwelden van baangrachten' evenals de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater' dienen nageleefd te worden.*
- *Art. 2 en 3 van de gemeentelijke verordening zijn verouderd en ondertussen aangepast met de voorschriften in het zoneringsplan. Het zoneringsplan voor Mechelen is goedgekeurd bij MB 07104/2007. Hierin zijn de benamingen zoneringszone A-B-C en niet gerioleerd gebied' aangepast als 'centraal gebied / collectief geoptimaliseerd gebied / collectief te optimaliseren gebied / individueel te optimaliseren buitengebied'.*

...

Dit is de bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

A. Ontvankelijkheid wat betreft de draagwijdte en de omvang van de vordering

1.

De registratie van een inkomend verzoekschrift conform artikel 4.8.12 VCRO door de griffier van de Raad, ongeacht of deze registratie geschiedt na regularisatie conform artikel 4.8.12 VCRO en artikel 13 Procedurebesluit, moet in essentie worden aangemerkt als het resultaat van de beoordeling van de vormelijke volledigheid van het betrokken verzoekschrift. De registratie van een verzoekschrift kan dan ook geenszins, ook niet gedeeltelijk, worden beschouwd als een uitspraak betreffende de ontvankelijkheid van het verzoekschrift.

De registratie van een verzoekschrift tot schorsing en vernietiging verhindert derhalve niet dat de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing in voorkomend geval alsnog onontvankelijk wordt verklaard indien de verzoekende partijen in hun beslissing om in rechte te treden nagelaten hebben concreet te beslissen ook de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te willen benaarstigen.

2.

De Raad stelt vast dat de verzoekende partijen in het inleidend verzoekschrift, getiteld 'Verzoekschrift tot vernietiging met vordering tot schorsing', de draagwijdte en de omvang van hun vordering als volgt omschrijven:

“... ”

Beroepers hebben de eer u hierbij hun beroep tot schorsing en nietigverklaring te laten geworden, gericht tegen de beslissing dd. 6 februari 2014 van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar, aangeplakt op het terrein op 15 februari 2014, waarbij aan de NMBS Holding H.ST.2 – Directie Stations met als adres 1060 Brussel, Frankrijkstraat 85, de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het uitvoeren van het project Bijkomende fiets- en voetgangersinfrastructuur en de uitbreiding van het project MST-Mechelen stationomgeving op de terreinen met als adres Brusselsesteenweg ZN/ Colomalaan ZN/ Douaneplein ZN/ Halfgalgstraat ZN/ Jubellaan ZN/ Leuvensesteenweg ZN/ Stenenmolenstraat ZN te Mechelen.

“... ”

3.

Uit de artikelen 4.8.2 en 4.8.3 VCRO dient afgeleid te worden dat een bij de Raad ingesteld beroep automatisch als een beroep tot vernietiging dient aangemerkt te worden. De Raad spreekt zich overeenkomstig artikel 4.8.2 VCRO als administratief rechtscollege immers onder andere uit over beroepen die worden ingesteld tegen vergunningsbeslissingen, zijnde uitdrukkelijke of stilzwijgende bestuurlijke beslissingen genomen in laatste aanleg, betreffende het afgeven of weigeren van een vergunning.

Zo de Raad vaststelt dat de bestreden vergunning onregelmatig is, vernietigt hij deze beslissing in toepassing van artikel 4.8.2, tweede lid VCRO. Indien men naast de vernietiging van de bestreden beslissing tevens de schorsing van de tenuitvoerlegging ervan wenst te benaarstigen, dan kan dit enkel op grond van een uitdrukkelijk gemotiveerd verzoek tot schorsing. In de VCRO werd de vordering tot schorsing immers ontegensprekelijk als een accessorium van de vordering tot vernietiging opgevat.

Wanneer een beroep wordt ingesteld door rechtspersonen, zoals de eerste en tweede verzoekende partij, dan dient in het inleidend verzoekschrift de vordering tot schorsing niet alleen

als accessorium van de vordering tot vernietiging te zijn opgenomen, doch moet het daartoe bevoegde orgaan van respectievelijk de eerste en tweede verzoekende partij ook uitdrukkelijk beslist hebben om naast de vernietiging tevens de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te vorderen.

4.

De Raad stelt vast dat in de beslissingen om in rechte te treden van de raad van bestuur van zowel eerste als tweede verzoekende partij, beide daterend van 14 maart 2014, enkel beslist werd *‘om te procederen tegen de beslissing van de NMBS Holding aangaande het project MST Mechelen Stationsomgeving en het bijkomende project fiets- en voetgangersinfrastructuur’*.

De Raad kan deze algemene bewoordingen uitsluitend begrijpen als een beslissing om een vernietigingsberoep in te stellen en niet om tevens een accessoire vordering tot schorsing in te leiden. Het voorliggende beroep van de eerste en tweede verzoekende partij kan bijgevolg uitsluitend als een beroep tot vernietiging beschouwd worden.

De vordering tot schorsing is dan ook onontvankelijk in hoofde van de eerste en tweede verzoekende partij.

B. Ontvankelijkheid wat betreft het belang van de verzoekende partijen

De verwerende partij betwist het belang van de verzoekende partijen bij de voorliggende vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging en tot vernietiging van de bestreden beslissing en bijgevolg de ontvankelijkheid ervan.

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

V. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Luidens artikel 4.8.18, §2, eerste lid VCRO kan de Raad de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing enkel bevelen als de onmiddellijke tenuitvoerlegging van die beslissing een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokken en als de verzoekende partij(en) ernstige middelen aanvoert(en) die de vernietiging van de aangevochten beslissing kunnen verantwoorden.

A. Moeilijk te herstellen ernstig nadeel

Standpunt van de partijen

1.

De (derde) verzoekende partij omschrijft het moeilijk te herstellen ernstig nadeel dat zij meent te lijden als volgt:

“... ”

Het is evenwel duidelijk dat beroepers over een moeilijk te herstellen en ernstig nadeel beschikken. Immers de onmiddellijke uitvoering van de bestreden beslissing zal het definitieve einde betekenen van de exploitatie van beroepers.

De exploitatie van beroepers kan beschouwd worden als de grootste horecazaak in en rond Mechelen. In de mate dat de uitvoering van de stedenbouwkundige vergunning elke mogelijkheid tot parkeren aan de horecazaak van beroepers ontnemt, zal dit onherroepelijk en onmiddellijk het einde met zich meebrengen van de exploitaties. Immers noch een restaurant, noch de drie aanwezige feestzalen, noch de bar en het tuinterras kunnen verder worden uitgebaat in de mate dat niemand nog de mogelijkheid zal hebben om ter plaatse zijn voertuig te parkeren. Beroepers overdrijven dan ook niet dat de exploitatie van het horecagebeuren ter plaatse staat of valt met de mogelijkheid tot parkeren.

Een vordering tot schorsing moet worden ingewilligd wanneer vaststaat dat de vernietiging van de bestreden beslissing zonder voorgaande schorsing niet kan volstaan om de verzoekende partij in haar genoegzaam herstel van het door die handeling teweeg gebrachte nadeel te waarborgen (G.DEBERSAQUE, M.VAN DAMME, S.DE CLERCQ en G.LAENEN, Rechtsbescherming door de Raad van State. 15 jaar procedurele vernieuwing, Die Keure, Brugge, 2004, 167.).

Bij de beoordeling dient steeds te worden nagegaan of het herstel in de oorspronkelijke toestand nog mogelijk is. De moeilijkheden die op dat vlak bestaan dienen mee in overweging genomen te worden bij de beoordeling van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel (zie RvSt 15 april 2002, nr. 105.504, Dupuis).

Het bestaan van een moeilijk te herstellen en ernstig nadeel in hoofde van beroepers is duidelijk. Het herstel in de oorspronkelijke toestand zal immers niet meer mogelijk zijn eens de bestreden vergunning zijn uitwerking zal hebben en eens men de werken tot de heraanleg zal hebben aangevat. Onmiddellijk bij het aanvatten van de werkzaamheden zal dan ook de parking van beroepers worden afgesloten en zullen de klanten van de horecazaak nergens nog hun voertuigen kunnen parkeren. De exploitatie van beroepers kan dan ook niet langer openblijven zonder de aanwezigheid van mogelijke parkeerplaatsen. Immers beroepers zullen in de onmogelijkheid zijn nog langer cliënteel te kunnen ontvangen waardoor zij alle tewerkgestelde personen in hun zaak – het gaat hierbij om ca 30 personen – zullen dienen te ontslaan. Het gaat hierbij niet over enige tijdelijke maatregel maar om onherroepelijke gebeurtenissen. In casu is er dan ook geen sprake van een louter financieel nadeel maar zal de uitvoering van de vergunning het onherroepelijk einde betekenen van de exploitaties.

Het moeilijk te herstellen ernstig nadeel is in hoofde van beroepers is bijgevolg in voldoende mate aangetoond en onbetwistbaar aanwezig.

...

2.

De verwerende partij antwoordt hierop als volgt:

“ ...

Welnu: verzoekers tonen niet afdoende aan dat zij beschikken over een moeilijk te herstellen ernstig nadeel;

Er kan dan ook gesteld worden dat niet voldaan is aan de voorwaarde voor het moeilijk te herstellen nadeel in hoofde van de verzoekende partijen;

In casu dient te worden besloten dat het beweerde nadeel van verzoekers niet ernstig is, noch het persoonlijk karakter ervan op afdoende wijze wordt aangeduid;

Uw Raad stelt formeel dat de verzoekende partij wat betreft het aantonen van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel de bewijslast draagt, slechts de gegevens en stukken aangedragen in het inleidende verzoekschrift ter staving kunnen dienen en het de Raad geenszins toekomt om het administratieve dossier, dan wel de stukkenbundel van de verzoekende partij, op dit punt ambtshalve te onderzoeken (RvVB, nr. S/2012/0162, 25 juli 2012);

Voor de goede orde dient te worden herhaald dat de vermeende rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen die verzoekende partij beweert te lijden ingevolge de vergunningsbeslissing, niet eenvoudigweg kunnen worden gelijkgeschakeld met het vereiste moeilijk te herstellen ernstig nadeel zoals vervat in artikel 4.8.18 VCRO; Ter zake wordt verwezen naar de rechtspraak van Uw Raad (RvVb, nr. S/2011/0167 van 20 december 2011);

Voorts blijven verzoekers in gebreke om de beweerde hinder en nadelen in concreto te staven;

Tevens laten zij na te verduidelijken waaruit zij afleiden dat zij ingevolge de beslissing overlast of hinder zullen ondervinden; Op geen enkele wijze wordt de vermeende overlast of hinder in casu gestaafd, laat staan dat deze aannemelijk wordt gemaakt;

Bijgevolg slagen verzoekers er niet in om concrete en precieze gegevens aan te brengen die Uw Raad zouden toelaten de ernst van de aard en de omvang van het nadeel dat verzoekers zou dreigen te ondergaan, te onderzoeken en te beoordelen;

De ernst van de nadelen (en de nadelen zelf) kan bijgevolg niet uit het inleidende verzoekschrift worden afgeleid, evenmin is de omschrijving van de nadelen voldoende concreet om uit te maken of er een rechtstreeks verband bestaat met de bestreden beslissing;

Tevens bewijzen verzoekers niet dat hun eventueel nadeel moeilijk herstelbaar zou zijn; De loutere omstandigheid dat het niet evident is om herstel in oorspronkelijke staat te bekomen, betreft geen moeilijk te herstellen nadeel;

Bovendien is het in casu vergunde perceel niet van die aard en omvang dat het herstel door een particulier onmogelijk te verkrijgen zou zijn in geval van een gebeurlijke vernietiging van de stedenbouwkundige vergunning:

"Het ingrijpend en onomkeerbaar karakter van de afbraak- en bouwwerken toont op zich niet aan dat de verzoekster ingevolge de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden besluiten een nadeel zal ondergaan dat ernstig en moeilijk te herstellen zou zijn."

(RvS GEEURINCKX, nr. 201448, 2 maart 2010)

Ten overvloede dient erop te worden gewezen dat een financieel nadeel geen MTHEN is, nu dergelijk nadeel herstelbaar is;

Verweerder ziet dan ook niet in waaruit het moeilijk te herstellen ernstig nadeel zou bestaan;

*Bijgevolg dient het verzoek tot schorsing ook te worden verworpen bij gebrek aan een moeilijk te herstellen ernstig nadeel in de zin van de rechtspraak van Uw Raad voor Vergunningsbetwistingen;
..."*

Beoordeling door de Raad

1.

In de memorie van toelichting wijst de decreetgever erop dat het begrip ‘moeilijk te herstellen ernstig nadeel’ eveneens wordt gehanteerd binnen het schorsingscontentieux van de Raad van State en dat vermeld begrip, voor wat de mogelijkheid tot schorsing in procedures voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen betreft, in diezelfde zin mag worden begrepen (*Parl. St. VI. Parl.*, 2008-2009, nr. 2011/1, p. 222, nr. 627). Opdat de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing door de Raad zou kunnen bevolen worden, moet de verzoekende partij doen blijken van een ernstig nadeel dat moeilijk te herstellen en bovendien persoonlijk is.

De verzoekende partij dient aan de hand van concrete en precieze gegevens aan te duiden waaruit enerzijds de ernst van het persoonlijke nadeel bestaat dat zij ondergaat of dreigt te ondergaan, wat inhoudt dat concrete en precieze aanduidingen moeten worden verschaft over de aard en de omvang van het nadeel dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de aangevochten beslissing kan berokkenen, en waaruit anderzijds het moeilijk te herstellen karakter van het nadeel blijkt.

Het moeilijk te herstellen ernstig nadeel, zoals vervat in artikel 4.8.18, §2, eerste lid VCRO, kan dan ook niet, minstens niet zonder meer, gelijkgeschakeld worden met de in artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO bedoelde “rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen” die de verzoekende partij kan ondervinden ingevolge een vergunningsbeslissing en die de verzoekende partij desgevallend het rechtens vereiste belang bij de procedure verschaft. Bij de beoordeling van de ernst en het moeilijk te herstellen karakter van de ingeroepen nadelen kan de Raad bovendien alleen rekening houden met wat in dat verband in het verzoekschrift werd aangevoerd en met de bij dat verzoekschrift gevoegde stukken.

2.

De Raad is van oordeel dat de uiterst summiere omschrijving van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel, zoals vervat in het inleidend verzoekschrift, onvoldoende concreet en precies is om de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing in voorkomend geval te kunnen verantwoorden. Aangezien de verzoekende partij bovendien geen enkel dienstig stuk neerlegt, dan wel aanduidt, dat desgevallend voor bijkomende verduidelijking zou kunnen zorgen, dient de Raad noodzakelijk vast te stellen dat het ingeroepen nadeel het niveau van de loutere hypothese nauwelijks overstijgt.

De bewijslast met betrekking tot het bestaan van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel rust in de eerste plaats op de verzoekende partij. Het komt de Raad geenszins toe om het administratief dossier en de door de partijen neergelegde stukkenbundels ambtshalve te onderzoeken in de veronderstelling uit vermelde stukken één of ander nadeel te kunnen puren of bevestigd te zien op grond waarvan de bestreden beslissing desgevallend zou kunnen geschorst worden.

Bij gebrek aan nadere gegevens, waarbij de Raad, zoals reeds gesteld, alleen rekening kan houden met wat in dat verband in het verzoekschrift werd aangevoerd en met de bij dat verzoekschrift gevoegde stukken, is het ingeroepen nadeel dan ook niet, minstens onvoldoende, ernstig. Deze vaststelling impliceert dat een onderzoek van het gebeurlijk moeilijk te herstellen karakter van de ingeroepen nadelen niet langer relevant is.

3.

Overigens moet worden vastgesteld dat het ingeroepen moeilijk te herstellen ernstig nadeel dat de verzoekende partij met de voorliggende vordering tot schorsing wenst te voorkomen, met name het onherroepelijk einde van haar exploitaties door de teloorgang van elke mogelijkheid tot parkeren aan de horecazaak, uitgaat van een systematische overdrijving.

Uit de gegevens van het dossier blijkt immers dat de betrokken parking niet (volledig) zal worden 'afgesloten', zoals de verzoekende partij doet uitschijnen, doch zal de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de creatie van één gemeenschappelijke in- en uitrit tot gevolg hebben in tegenstelling tot de thans bestaande situatie.

De vaststellingen in de bestreden beslissing dat 'de bestaande parking niet meer op dezelfde wijze (zal) kunnen functioneren met een vermindering van de stallingscapaciteit tot gevolg' en dat 'door de taluds (...) een aantal parkeerplaatsen op het openbaar domein (worden) verwijderd aan de voorzijde van de handelszaak', doen aan de voorgaande conclusies evenwel geen afbreuk.

4.

Er is dan ook niet voldaan aan de in artikel 4.8.18, §2, eerste lid VCRO gestelde voorwaarde dat een bestreden vergunningsbeslissing slechts geschorst kan worden ter voorkoming van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel. Deze vaststelling volstaat om de vordering af te wijzen.

B. Ernstige middelen

Aangezien in het vorige onderdeel wordt vastgesteld dat de verzoekende partij niet voldoende aantoont dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing haar een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen, is een onderzoek naar de ernst van de middelen niet aan de orde.

VI. BEVEL CONFORM ARTIKEL 4.8.23 VCRO

De Raad wenst de aandacht van de partijen, in het bijzonder van de verwerende partij, te vestigen op de volgende vaststelling: in de bestreden beslissing wordt bij de beschrijving van de omgeving en de aanvraag aangegeven dat de voorliggende aanvraag betrekking heeft op het realiseren van bijkomende en gewijzigde fiets- en voetgangersinfrastructuur, in aanvulling op en als wijziging ten opzichte van de reeds op 11 april 2011 verleende stedenbouwkundige vergunning voor de stationsomgeving; reeds vermeld onder onderdeel III van huidig arrest.

Het administratief dossier waarvan de verwerende partij aan de Raad een afschrift heeft bezorgd, bevat geen afschrift van deze stedenbouwkundige vergunning die de basis lijkt te vormen van de voorliggende aanvraag en eveneens zou zijn verleend door de verwerende partij. De Raad acht het om redenen van proceseconomie dan ook aangewezen om in de huidige stand van het geding de verwerende partij te bevelen om uiterlijk naar aanleiding van het indienen van haar antwoordnota betreffende de vordering tot vernietiging de Raad een afschrift van het vermelde stuk te bezorgen.

OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing is onontvankelijk in hoofde van de eerste en de tweede verzoekende partij.
2. De Raad verwerpt de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing in zoverre ze uitgaat van de derde verzoekende partij.
3. De verwerende partij wordt verzocht om te handelen zoals is bepaald in onderdeel VI van huidig arrest.
4. De zaak wordt voor de behandeling van de vordering tot vernietiging verwezen naar de vierde kamer, voorgezeten door mevrouw Nathalie DE CLERCQ.
5. Het oorspronkelijke rolnummer wordt voor de behandeling van de vordering tot vernietiging gewijzigd in het rolnummer 1314/0457/SA/4/0432.
6. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting op 26 augustus 2014, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, derde kamer, samengesteld uit:

Filip VAN ACKER, voorzitter van de derde kamer,
met bijstand van

Thibault PARENT, toegevoegd griffier.

De toegevoegd griffier, De voorzitter van de derde kamer,

Thibault PARENT

Filip VAN ACKER