

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 19 september 2017 met nummer RvVb/S/1718/0063
in de zaak met rolnummer 1617/RvVb/0408/SA

Verzoekende partijen	<ol style="list-style-type: none">1. de vzw UNIZO VLAAMS-BRABANT2. de vzw UNIZO3. de bvba IMMO DOMINIQUE4. de bvba JOKIKI <p>vertegenwoordigd door advocaten Steve RONSE en Deborah SMETS met woonplaatskeuze op het kantoor te 8500 Kortrijk, Beneluxpark 27B</p>
Verwerende partij	<p>DE GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR van het departement RUIMTE VLAANDEREN</p> <p>vertegenwoordigd door advocaat Paul AERTS met woonplaatskeuze op het kantoor te 9000 Gent, Coupure 5</p>
Tussenkomenende partij	<p>de nv UPLACE</p> <p>vertegenwoordigd door advocaten Jan BOUCKAERT, Pieter VANDENHEEDE, Guan SCHAIKO en Peter FLAMEY met woonplaatskeuze op het kantoor te 1000 Brussel, Loksumstraat 25</p>

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 3 februari 2017 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 21 december 2016.

De verwerende partij heeft aan de tussenkomenende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend voor het afbreken van de bestaande bebouwing, het rooien van bomen en de oprichting van een multifunctioneel project dat zones omvat voor recreatie, restaurants, cafés, detailhandel, gemeenschappelijke ruimtes, kantoren en parkeergelegenheid op de percelen gelegen te 1830 Machelen, Woluwelaan, Nieuwbrugstraat, Rittwegerlaan en Beaulieustraat, met als kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie A, nummers 464s2, 464p2, 464r2, 467s2, 467t2, 468s, 470t, 481f, 481g en 481m.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

1.
De tussenkomenende partij verzoekt met een aangetekende brief van 6 april 2017 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkomen de partij met een beschikking van 22 mei 2017 toe in de debatten.

2.

De verwerende partij dient geen nota betreffende de vordering tot schorsing in. Het administratief dossier is neergelegd in de samenhangende zaak met rolnummer 1617/RvVb/0353/SA. De argumentatie van de tussenkomen de partij betreffende de vordering tot schorsing is vervat in haar verzoekschrift tot tussenkomst.

3.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot schorsing op de openbare zitting van 20 juni 2017.

Advocaat Deborah SMETS voert het woord voor de verzoekende partijen. Advocaat Paul AERTS voert het woord voor de verwerende partij. Advocaten Jan BOUCKAERT en Yves STERNOTTE voeren het woord voor de tussenkomen de partij.

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

III. FEITEN

1.1

In 2008 stelt de provincie Vlaams-Brabant in samenwerking met de stad Vilvoorde, de stad Machelen, OVAM en Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Vlaams-Brabant het Strategisch Masterplan Vilvoorde-Machelen op. In dit masterplan wordt een leidraad opgenomen voor de reconversie van verschillende verontreinigde gronden te Vilvoorde en Machelen.

1.2

De Vlaamse Regering sluit op 5 juni 2009 een brownfieldconvenant met de tussenkomen de partij en de nv AIRWAY PARK als "actoren" en de gemeente Machelen en OVAM als "regisseurs" met betrekking tot het brownfieldproject 'Uplace Machelen'. Het brownfieldproject wordt daarin beschreven als "een gemengd stedelijk project dat een ervaringsbestemming zal creëren".

In artikel 4 van het brownfieldconvenant wordt het volgende bepaald:

"...

Dit Convenant is een overeenkomst naar burgerlijk recht. De in dit Convenant door de Regisseurs en door de Vlaamse Regering opgenomen verbintenissen zijn gekwalificeerd door het karakter van openbare overheid van de Regisseurs en van de Vlaamse Regering, en impliceren derhalve geenszins dat toepasselijke wetten en reglementen niet zullen worden toegepast. Deze verbintenissen kunnen derhalve op geen enkele wijze afbreuk doen aan de opdracht van de Regisseurs en van de Vlaamse Regering om bij de behandeling van de aanvragen tot goedkeuringen, machtigingen en vergunningen zoals opgesteld in artikel 13, § 1 van het Decreet de geldende wettelijke en decretale regels toe te passen en de geijkte procedures te doorlopen, zoals bijvoorbeeld (i) het nakomen van de plan- en projectmilieuraapportageplicht en (ii) het organiseren van de nodige openbare onderzoeken in het kader van de Herbestemming, de Stedenbouwkundige Vergunning en de Milieuvergunning.

De Regisseurs en de Vlaamse Regering verbinden zich ertoe enkel tot een aanpassing van de verbintenissen over te gaan indien uit de hoger vermelde toepassing van de geldende wettelijke en decretale regels en het hoger vermelde doorlopen van de geijkte procedures redenen naar voor komen die een aanpassing van de verbintenissen van de Actoren en van de Regisseurs en de Vlaamse Regering noodzakelijk maken (hierna 'Redenen')

...

1.3

De Vlaamse regering keurt op 11 juni 2010 een addendum bij dit brownfieldconvenant goed. Ingevolge dit addendum is de provincie Vlaams-Brabant niet langer partij bij het convenant.

Ook wordt in dit addendum verduidelijkt dat *“de in artikel 4 van het Convenant dd. 5 juni 2009 vermelde Redenen redenen zijn die uit de in datzelfde artikel 4 vermelde toepassing van de geldende wettelijke en decretale regels en het in datzelfde artikel 4 vermelde doorlopen van de geijkte procedures naar voor komen en die ofwel redenen van openbaar belang zijn ofwel redenen die niet op redelijke wijze remedieerbaar of oplosbaar zijn (zoals bijvoorbeeld milieueffecten die onmogelijk kunnen worden beperkt met milderende maatregelen) en die derhalve een aanpassing van de verbintenissen van de Actoren en van de Regisseurs en de Vlaamse Regering noodzakelijk maken.”*

Het aangepaste brownfieldconvenant stelt eveneens “flankerende maatregelen” voor, wenselijk voor een goede ontsluiting van het project en de bredere regio. Deze maatregelen worden opgedeeld in “projectgebonden flankerende maatregelen” en “overige flankerende maatregelen”. Voor de eerste categorie van maatregelen zou een mobiliteitsconvenant afgesloten worden, met het engagement deze uit te voeren voor het beëindigen van de bouw van het brownfieldproject. Voor de “overige flankerende maatregelen” verbindt de Vlaamse regering zich om deze zo snel als redelijkerwijs mogelijk te realiseren.

Op 2 april 2010 wordt, in plaats van een mobiliteitsconvenant, een “principeovereenkomst mobiliteit” afgesloten die de voorwaarden en modaliteiten vastlegt voor de aanleg en herinrichting van de ontsluitingsinfrastructuur van het brownfieldproject.

1.4

Naar aanleiding van het vernietigingsarrest van de Raad van State van 28 mei 2014 met nummer 227.578 in het kader van de milieuvergunningsprocedure wordt op 13 februari 2015 een tweede addendum goedgekeurd. De Raad van State oordeelde in zijn arrest dat de milieuvergunning onwettig is omdat de door de Vlaamse regering aangegane verbintenissen in het brownfieldconvenant niet anders kunnen worden gezien als *“minstens een gedeeltelijke afstand van de discretionaire beoordelingsbevoegdheid waarover de vergunningsverlenende overheid beschikt krachtens de algemeen geldende leefmilieureglementering.”*

Met het addendum worden de door de Raad van State geviseerde bepalingen uit het brownfieldconvenant aangepast.

2.

Het geplande Uplace-project maakt het voorwerp uit van een milieueffectrapportage. Het kennisgevingsdossier is door de dienst MER van de Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie volledig verklaard op 10 maart 2010.

Het definitieve milieueffectrapport wordt door de dienst MER ontvangen op 24 december 2010. Op 31 januari 2011 keurt het afdelingshoofd van de Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid de project-MER goed.

3.

Op 28 september 2010 levert de gemeente Machelen voor het geplande Uplace-project een socio-economische vergunning af. Tegen deze vergunning worden geen beroepen ingesteld.

4.

Het geplande Uplace-project wordt eveneens voorgelegd aan de Vlaamse Bouwmeester, die in zijn verslag van 4 februari 2011 stelt:

“... ”

De belangrijkste tekortkomingen van het project dd. 25/01/2011:

het ontbreken van de relatie met de specifieke context

te generisch project: er werd niet gezocht naar, laat staan gewerkt met de kenmerken van de plek. Kenmerkend hiervoor zijn de referentiebeelden die worden gebruikt in de presentatie: een toren in Dubai, een beeld van een middeleeuws uitziend ensemble met trapgevels, een high tech glazen overkoepeling,...

de plannen willen de illusie wekken van een publieke ruimte en vlotte connecties naar de omgeving, maar in werkelijkheid is het een gesloten geheel dat volledig op zichzelf gekeerd is. Op geen enkel niveau (het programma, de gebruikers,...) werden kwaliteiten benoemd in het betoog van de ontwerpers.

Volgens de Vlaams Bouwmeester moet er op zoek gegaan worden naar nieuwe concepten die site specifiek zijn. De ontwerpers moeten onderzoeken op welke manier ze wensen om te gaan met de omgeving. Men kan de context niet negeren. De doelstelling van het project moet zijn: gebruik maken van het potentieel van de site en deze positief aanwenden. Het project kan en moet, zeker gezien de commerciële inzet, kwaliteiten bevatten.

Tijdens het overleg werd overeen gekomen dat Uplace op korte termijn het project opnieuw zal komen voorstellen, zodat het kan bijgestuurd worden voor het definitieve advies.

“... ”

5.1

De tussenkomenende partij dient op 6 mei 2011 bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor het hiervoor vermelde project ‘Uplace Machelen’ op de percelen gelegen te 1830 Machelen, Woluwelaan, Nieuwbrugstraat, Rittwegerlaan en Beaulieustraat.

Het project omvat “de afbraak van bestaande bebouwing, het rooien van bomen en de oprichting van een multifunctioneel project dat zones omvat voor recreatie, restaurants, cafés, detailhandel, publieke ruimtes, kantoren en parkeergelegenheid”.

De betrokken percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 7 maart 1977 vastgestelde gewestplan ‘Halle-Vilvoorde-Asse’, in industriegebied dat op 17 juli 2000 gewijzigd werd naar gebied voor stedelijke ontwikkeling.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het op 18 juli 2002 goedgekeurd bijzonder plan van aanleg nummer 12 ‘Bedrijvenzone Viaduct’, meer bijzonder voor het oostelijk deel in een zone voor hoogwaardige bedrijven en kantoren, voor het westelijk deel in een zone voor hoogwaardige bedrijfsgebouwen en hightech-activiteiten en aan de rand van het terrein in een groenzone.

De bestemming van het projectgebied wordt gewijzigd door het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Afbakening Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel en aansluitende open

ruimtegebieden" (hierna: GRUP VSGB), dat door de Vlaamse regering op 18 oktober 2010 voorlopig wordt vastgesteld en op 16 oktober 2011 definitief wordt goedgekeurd.

Het projectgebied Uplace ligt volgens de bestemmingsvoorschriften in deelgebied "het ruime Zaventemse", cluster C3 "Reconversiegebied Vilvoorde-Machelen" en binnen deze cluster in een "Gebied voor gemengde activiteiten II" (artikel C3.2), met in overdruk "Hoogspanningsleiding" (artikel C0.2).

De Raad van State vernietigt echter op 17 juni 2014 met het arrest met nummer 227.723 cluster C3 van het GRUP VSGB. De Raad van State oordeelt dat de plannende overheid, door de realisatie van de verkeersgenererende bestemmingszones in rechte niet afhankelijk te maken van de realisatie van de twee openbare vervoersmaatregelen die noodzakelijk worden geacht als flankerend beleid, het aan de vergunningverlenende overheid heeft overgelaten om de realisatie van de voornoemde zones afhankelijk te maken van de noodzakelijk geachte aanwezigheid van de openbaarvervoersontsluiting. Hiermee wordt volgens de Raad van State het zorgvuldigheidsbeginsel en de materiële motiveringsplicht geschonden.

De Vlaamse regering keurt op 22 januari 2016 een aangepaste versie van cluster C3 van het GRUP VSGB goed. Het projectgebied ligt volgens de aangepaste bestemmingsvoorschriften in cluster C3 "Reconversiegebied Vilvoorde-Machelen" en binnen deze cluster in een "Gebied voor gemengde activiteiten II" (artikel C3.2), met in overdruk "Hoogspanningsleiding" (artikel C0.2).

Het het aangepast artikel C3.2.1 van het GRUP VSGB met betrekking tot de stedenbouwkundige voorschriften bepaalt:

"...

Het gebied is bestemd voor de verweving van detailhandel, horeca en toeristische logies, bedrijven, kantoren en diensten, wonen, openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, openbare groene en verharde ruimten, socio-culturele inrichtingen en recreatieve voorzieningen.

De volgende hoofdactiviteiten zijn niet toegelaten:

- afvalverwerking

Vergunningen voor de activiteiten detailhandel, recreatieve voorzieningen en kantoren kunnen slechts verleend worden nadat cumulatief:

- de stedenbouwkundige vergunning is verleend voor de aanleg van de treinhalte Kerklaan; en
- De Lijn een beslissing heeft genomen om tijdig een hoogfrequente pendelbusverbinding in te zetten tussen Vilvoorde IC-station en de nabijgelegen multimodale openbare vervoershubs van de luchthaven Brussel Nationale Luchthaven te Zaventem, met als minimaal vereiste stopplaatsen: Vilvoorde station; de volgende stopplaatsen op de Woluwelaan: Diegem Woluwelaan, Diegem Mommaerts, Machelen kerklaan, ter hoogte van deelgebied C3.2, Machelen Budasteenweg, Zaventem Henneaulaan; en Brussel nationale luchthaven; en dat deze hoogfrequente pendelbus operationeel blijft tot zolang de tangentiële tramverbinding Jette - Vilvoorde - Zaventem (nationale luchthaven) van De Lijn via de R22 niet is gerealiseerd.

Indien beide voormelde voorwaarden niet vervuld zijn uiterlijk op 31 december 2017, kunnen vergunningen voor de activiteiten detailhandel, recreatieve voorzieningen en kantoren niet verleend worden".

Tegen het aangepaste GRUP VSGB zijn beroepen hangende bij de Raad van State.

5.2

De gemeente Machelen organiseert voor het aangevraagde project een eerste maal een openbaar onderzoek van 1 juni 2011 tot en met 30 juli 2011. De verzoekende partijen dienen een bezwaarschrift in.

Het agentschap voor Natuur en Bos adviseert op 26 mei 2011 gunstig.

Het agentschap Ruimte en Erfgoed, afdeling Onroerend Erfgoed adviseert gunstig, maar wijst op de vondstmeldingsplicht zoals vermeld in artikel 8 van het decreet van 30 juni 1993 houdende de bescherming van het archeologisch patrimonium.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken, Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid verleent op 20 juni 2011 een advies, zeggende dat het advies beperkt wordt tot het mobiliteitsaspect van de site/bouwproject, dat het geen advies bevat met betrekking tot de globale impact van de site op de mobiliteit en dat de vergunning vooral "via de Stappers en Trappers" bekeken wordt. De voorzieningen voor de voetgangers worden gunstig geadviseerd. De voorzieningen voor de fietsers worden ongunstig geadviseerd, die volgens het advies lijken te zijn vergeten. Er zou nood zijn aan grondige aanpassingen op het vlak van fietsvoorzieningen, zoals aanpalende fietspaden en fietsenparkings. De tussenkomen partij heeft op 12 augustus 2011 het advies becommentarieerd in een bijkomende toelichting.

De Vlaamse Milieumaatschappij, dienst Lokaal Waterbeheer adviseert op 27 juni 2011 voorwaardelijk gunstig advies.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering stelt op 14 juli 2011 onder meer:

" ...

Wat betreft het Uplace-project zelf kan geconcludeerd worden dat het een niet-duurzaam, stedenbouwkundig moeilijk te verantwoorden project is.

- Geen mogelijkheid tot synergie met geplande aanpalende ontwikkelingen in het BHG;*
- Uitsluitend op auto-mobiliteit gebaseerd;*
- Noodzakelijk gepaard gaande met grote infrastructuurwerken (brug over de Woluwelaan en gedeeltelijke ondertunneling van de Woluwelaan);*
- Mobiliteitsproblematiek die de economische leefbaarheid en verdere ontwikkeling van een hele zone hypothekeert;*
- Moeilijk hergebruikbare of aanpasbare constructies.*

..."

De stad Machelen adviseert op 24 augustus 2011 gunstig.

Het agentschap Wegen en Verkeer adviseert op 2 september 2011 voorwaardelijk gunstig.

Op 25 oktober 2011 verleent de administrateur-generaal van het agentschap Wegen en Verkeer een afwijking op de zone *non-aedificandi*, waar naar verwezen wordt in het advies van 2 september 2011.

Op 28 oktober 2011 beslist het Vlaamse gewest de stedenbouwkundige vergunning te verlenen onder voorwaarden.

5.3

Tegen deze beslissing stelt onder meer de verzoekende partij beroep in bij de Raad.

De Raad stelt in zijn arrest van 5 juli 2016 met nummer RvVb/A/1516/1305 vast dat de beslissing van 28 oktober 2011 gesteund is op de stedenbouwkundige voorschriften van cluster C3 “Reconversiegebied Vilvoorde-Machelen” uit het GRUP VSGB zoals goedgekeurd door de Vlaamse regering op 18 oktober 2010. De rechtsgrond waarop de beslissing van 28 oktober 2011 is gesteund, is door de vernietiging van cluster C3 door de Raad van State met het arrest van 17 juni 2014 met nummer 227.723 komen te vervallen. De Raad vernietigt de beslissing van 28 oktober 2011 bij gebrek aan rechtsgrond.

5.4

De procedure wordt hernomen met aanpassingen aan de inrichtingsstudie en de beschrijvende nota die bij de vergunningsaanvraag van 6 mei 2011 zijn gevoegd. Deze aanpassingen zijn het gevolg van de wijzigingen aan de stedenbouwkundige voorschriften van cluster C3 die zijn doorgevoerd na de vernietiging ervan door de Raad van State.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Machelen trekt op 27 juli 2016 het proces-verbaal van het eerste openbaar onderzoek van 2 augustus 2011, zijn besluit aangaande de bespreking van de bezwaren van 23 augustus 2011, zijn advies van 24 augustus 2011 en het verzoekschrift voor aangetekende zendingen ter attentie van De Post met als opdracht de verzending van stuk “029/2011-Uplace NV” in.

Er wordt een nieuw openbaar onderzoek georganiseerd van 3 augustus 2016 tot en met 3 oktober 2016, waarbij de verzoekende partijen ditmaal geen bezwaarschrift indienen.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt een openbaar onderzoek gehouden van 8 september 2016 tot en met 7 oktober 2016.

Het agentschap Onroerend Erfgoed, dienst Archeologisch Patrimonium stelt op 12 augustus 2016 geen bezwaar te hebben, onverminderd de vondstmelding.

De ASTRID-veiligheidscommissie stelt in de beslissing van 16 augustus 2016 dat “*gezien de grootte van het project zowel de criteria van oppervlakte als van publieke aanwezigheid worden overschreden. De kantoorgebouwen vanaf niveau 3 worden hierbij niet als publiek toegankelijk beschouwd.*”

De Vlaamse Milieumaatschappij adviseert op 25 augustus 2016 voorwaardelijk gunstig.

De dienst Stedelijke Ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest adviseert op 31 augustus 2016 ongunstig:

“ ...

De directie Stedenbouw heeft kennis genomen van de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning en van de aanvullende beschrijvende nota. De beschrijving van de vooruitgang van de flankerende maatregelen is voor wat het Brussels Gewest echter geen antwoord op de fundamentele bezwaren die wij reeds in 2011 geuit hebben.

Er werd geen overleg gepleegd met het Brussels Hoofdstedelijk gewest over dit project. Gelet op de aard en de omvang van dit project zal dit immers een grote impact zal hebben op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG), zowel wat betreft de activiteiten die er zullen plaatsvinden als op het gebied van de mobiliteit.

Het project biedt weinig tot geen mogelijkheid tot synergie met geplande aanpalende ontwikkelingen in het Brussels Gewest. Hierdoor wordt de territoriale coherentie van het geheel ondermijnd wat i.p.v. "win-win", eerder "loose-loose" situaties oplevert.

Het MER-Uplace bevestigt dat de omgeving van het projectgebied wordt gekenmerkt door hoge verkeersintensiteiten en dat tijdens de avondspits de verzadigingsgraden in de referentiesituaties. 2015 en 2020 op het hoofdwegennet (RO, E19) systematisch boven 100% zullen liggen, evenals op grote delen van het onderliggend wegennet (o.a. meerdere kruispunten op de R22). Ook op zaterdagmiddag (piekmoment voor het Uplace-project) zal het wegennet al zwaar belast zijn.

Datzelfde MER geeft in het hoofdstuk "leemten in de kennis" aan dat statistische verkeersmodellen doorgaans een onzekerheidsmarge vertonen in hoog verzadigde situaties zoals de Brusselse regio tijdens het spitsuur.

De enige conclusie is bijgevolg dat Uplace voor een bijkomende verzadiging zal zorgen in een reeds verzadigde situatie. Het gebruikte model in kwestie laat niet toe om de effecten van die, bijkomende verzadiging te voorspellen. Deze onzekerheid heeft niet enkel betrekking op de effecten op de mobiliteit, andere modellen, zoals de modellen inzake luchtvervuiling en verkeersgeluid steunen immers op de bevindingen van het hoofdstuk mobiliteit. Het MER komt echter tot de conclusie dat Uplace een gering effect of haast geen effect heeft dankzij het zogenaamde "verdringingseffect". Het is echter niet duidelijk of dit effect weldegelijk voorkomt in reële verkeerssituaties of dat het om een artefact van het model gaat. Zoals gezegd is het model immers niet geschikt om situaties dicht of voorbij het saturatiepunt te behandelen. Bovendien werden de effecten van deze verdringing op de naaste omgeving niet onderzocht. Wat zijn de effecten van deze verdringen op het lokale wegennet en de leefomgeving in de nabijgelegen woonwijken?

Een onafhankelijke studie toont tevens aan dat het aandeel van personenwagens in de model choice voor een shoppingcenter als Uplace hoger ligt dan de aannames van het gebruikte verkeersmodel. Deze studie toont ook aan dat de ligging van een shoppingcenter, al dan niet in een dicht stadsweefsel een invloed heeft op de keuze van vervoerswijze: (Shopping Centre Siting and Model Choice in Belgium: A Destination-Based Analysis Ward Ronse, Kobe Boussauw & Dirk Lauwers, European Planning Studies, 2014).

In overeenkomst met het voorzorgsbeginsel is het dus aangewezen om af te zien van het voorgestelde project

Voor wat betreft de aangehaalde flankerende maatregelen, deze kunnen onderverdeeld worden in twee categorieën:

- 1. Infrastructuurwerken voor een betere afwikkeling van het wegverkeer*
- 2. Maatregelen voor het openbaar vervoer of voor de actieve modi.*

De geplande infrastructuurwerken zullen ongetwijfeld een positief effect hebben op de huidige congestie maar dit effect zal tijdelijk zijn. Een vlottere doorstroming van het verkeer zorgt er immers voor dat meer mensen voor de auto kiezen, zodat de extra capaciteit op termijn opgevuld wordt door nieuwe gebruikers. Dit effect wordt versterkt in aanwezigheid van een shoppingcenter zoals Up/ace, dat voornamelijk personenwagens zal aantrekken.

Behalve het Gewestelijk Expresnet zijn de voorgestelde verbeteringen voor het openbaar vervoer allemaal afhankelijk Van het wegverkeer. Het gaat immers om bus én tram, al dan niet in eigen bedding. Naar Brusselse maatstaven is dit nog steeds een beperkt aanbod van

openbaar vervoer. Sites met een metro of een ondergrondse trams zijn beter aangewezen om een project zoals Uplace te ontvangen.

De creatie van het station "Kerklaan" is geen verbetering Omdat het station Haren daardoor afgeschaft wordt Hierbij verbetert de bereikbaarheid van Uplace ten koste van Haren, een stadsdeel dat naast woningen ook belangrijke economische activiteiten heeft.

De voorgestelde maatregelen zijn, voor wat betreft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, onvoldoende om de negatieve effecten van Uplace tot een aanvaardbaar niveau te brengen.

De conclusie van het Brussel Hoofdstedelijk Gewest is dus daarom nog steeds dezelfde als in 2011:

Het project Uplace is een project dat:

- uitsluitend op de auto gebaseerd is in een zone waarvan het wegennetwerk verzadigd is;*
- geen mogelijkheid tot synergie heeft met geplande aanpalende ontwikkelingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;*
- een mobiliteitsproblematiek creëert die de economische leefbaarheid en verdere ontwikkeling van een hele zone hypothekeert.*

...

Het agentschap voor Natuur en Bos adviseert op 1 september 2016 gunstig.

Het agentschap Wegen en Verkeer adviseert op 2 september 2016 voorwaardelijk gunstig:

"...

- i) De ontsluiting van het fietsverkeer (zowel externe toegangen als interne fietsstallingen) is te conformeren aan de stedenbouwkundige vergunning nr. 8.00/2/G5A804558 (Herinrichting Woluwelaan te Machelen Deelproject nr. 2);*
- ii) een signalisatieplan van de externe Ontsluiting van- het project- aangepast per doelgroep en per vervoersmodus tijdig op te maken in samenspraak met de wegbeheerders. pit om de vooropgestelde scheiding van de diverse vervoersmodi ook effectief te realiseren, de communicatie inzake externe mobiliteit wordt op uniforme wijze uitgedragen voor de globale site.*

..."

De brandweer van de zone Vlaams-Brabant West adviseert op 27 september 2016, met verwijzing naar de eerder uitgebrachte verslagen, voorwaardelijk gunstig.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken stelt in het advies van 6 oktober 2016:

"...

"Wat de algemene mobiliteitsanalyse betreft van dit bouwproject verwijzen we naar de beslissing van, de Vlaamse Regering van 2 december waarbij het G.R. UP. Vlaams Strategisch Gebied Brussel (afgekort VSGB) definitief werd vastgesteld.

<http://doessimtevlaanderen.be/GRUP/00450/00455 00001/data/ROP 02000 2 12 00455 00001 BS BG.pdf>

Voorafgaand aan deze beslissing hebben de betrokken diensten van de Vlaamse overheid en het departement Mobiliteit en Openbare Werken nagegaan op welke manier bepaalde aanpassingen aan de ruimtelijke invulling van de cluster C3 binnen dit grotere VSGB het

mobilityprofiel van deze cluster C3 zou wijzigen (het project Uplace is gesitueerd binnen cluster C3).

Uit deze evaluatie bleek vooreerst dat het mobilityprofiel van deze cluster C3, alsook van het project Uplace weliswaar in beperkte mate zou wijzigen maar dat de conclusies uit het Project-MER nog steeds gelden mits bepaalde mobilitymaatregelen genomen werden. Deze maatregelen behelzen o.a. de herinrichting van de Woluwelaan te Machelen, het inleggen van bijkomende pendelbussen naar het station van Vilvoorde, en het invoeren van hoge parkeertarieven voor de bezoekers en werknemers van het project en kunnen zo bijdragen aan een degelijke ontsluiting van dit project.

http://docsulmtevlaanderen.be/GRUP/00450/00455_00001/data/RUP_02000_212_00455_00001_AD_4.pdf

Het is vanuit die optiek noodzakelijk dat de voorgestelde mobilitymaatregelen onverkort uitgevoerd worden en dat de initiatiefnemer ervoor zorgt dat het voorgestelde parkeerbeleid effectief uitgevoerd wordt.

Het departement heeft in 2011 op de eerste bouw aanvraag een negatief advies gegeven omwille van de gebrekkige oplossingen voor de fietsbereikbaarheid en de fietsinfrastructuur. Binnen de nieuwe bouwvergunning werd aan deze bemerkingen grotendeels tegemoet te komen. Zo heeft men het aantal fietsstallingen opgedreven, werden deze gespreid over het project aangelegd, en wordt de bereikbaarheid vanuit de omgeving mee bekeken. Specifiek voor deze fietsontsluiting dient nog verduidelijkt, te worden hoe deze zal worden georganiseerd (cf ook infra).

De voorstellen in verband met aanpassingen aan de fietsbereikbaarheid werden vergeleken met de meest recente ontwerp beslissingen rond de Inrichting van de Woluwelaan zoals die besproken zijn geweest binnen de GBC en PAC/RMC procedure. Hieruit volgen een aantal onduidelijkheden/inconsequenties:

- Binnen de stedenbouwkundige inrichtingsstudie zijn er in §3.3 tegenstrijdigheden tussen de beschrijving van de ligging, en de toeritten van de fietsstallingen, en de inplanting van deze fietsstallingen op de figuren 40; 41 en 42. Tevens is dit niet conform met het inrichtingsplan. Zo is er in de beschrijving in §3.3 sprake van 5 fietsstallingen, op de figuren van 6 fietsstallingen en op het inrichtingsplan van 4 fietsstallingen. Zo is het onduidelijk waar de fietsstallingen zich nu juist bevinden in het gebouw en hoe deze bereikbaar zijn.*
- Bij de bereikbaarheid van deze fietsstallingen is het van belang dat eventuele oversteken met lokale wegen voldoende beveiligd worden.*
- Oversteken over de Woluwelaan die anders voorzien zijn dan binnen de stedenbouwkundige ' vergunning van de Woluwelaan zijn niet toegelaten.. De voorziene oversteken zijn de volgende: een beveiligde oversteek ter hoogte van het kruispunt Woluwelaan en Nieuwbrugstraat en een ongelijkgrondse toegang van het project via de zogenaamde brug K3.*
- Binnen de bespreking van de herinrichting lokaal wegennet (§3.6.3) merken wij op dat de parameters van het ontwerp recent veranderd zijn. De Kerklaan en een deel van de Rittwegerlaan zijn aangeduid als fietssnelweg welke ontwerpmatige gevolgen heeft op de inrichting van deze wegen en dit vooral op de breedte van de fietspaden. Binnen de beschrijving van de aanleg van de Rittwegerlaan en de plannen die weergegeven worden zijn er ook tegenstrijdigheden. Zo wordt er gesproken van ruimte voor bomen en brede voet- en fietspaden.*
- Binnen de plannen zijn er echter geen bomen langs de Rittwegerlaan ingepland, het voetpad is aan één zijde gelegen niet afgescheiden van de rijweg, het fietspad is wel afgescheiden met een ruimte van 1 m.*

Vanuit het aspect goederenvervoer geven we nog mee dat de analyse die in de oorspronkelijke beschrijvende nota gebeurd is correct lijkt voor de beschouwde vervoersstromen. Volgende stromen zijn evenwel niet meegenomen: vervoer waarbij goederen niet de belangrijkste dienst zijn (service, onderhoud); incidenteel vervoer (verbouwingen, verhuizingen), waarde transporten. Deze stromen dienen bi een latere fase met de nodige aandacht worden bekeken aangezien de logistiek hiervan mogelijk ook efficiënter en duurzamer kan georganiseerd worden. Ook wordt er in het huidige document nog geen rekening gehouden met cargobikes en is het niet duidelijk of die wel mogen leveren tijdens de openingsuren van de winkels.

...

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Machelen adviseert op 25 oktober 2016 voorwaardelijk gunstig:

“ ...

1. *Het openbaar domein na de werken volledig herstellen. Over de volledige breedte van het perceel dat grenst aan het openbaar domein van de gemeentewegen, dient minimaal een voetpad te worden aangelegd van '2 m breedte. Er kan een overeenkomst worden afgesloten voor het uitvoeren van aanpassingswerken aan het openbaar domein en riolering.*
2. *Uplace moet de volgende auto-ontradende maatregelen uitvoeren conform dé bepalingen van het project-MER en het goedkeuringsbesluit van het project-MER, nl.: opstellen van een bedrijfsvervoersplan; het bevorderen van verplaatsingen met de fiets; de organisatie van thuisleveringen voor klanten; en de organisatie van betalend parkeren voor bezoekers van het project.*

...”

Het directoraat-Generaal van de Luchtvaart adviseert op 31 oktober 2016 voorwaardelijk gunstig.

De gemeenteraad van de gemeente Machelen neemt in de zitting van 20 december 2016 een beslissing over de zaak van de wegen onder de voorwaarde dat het advies van de brandweer van 27 september 2016 wordt nageleefd.

De verwerende partij verleent op 21 december 2016 een stedenbouwkundige vergunning. De volgende voorwaarden worden opgelegd:

“ ...

- a. *De voorwaarde, gesteld in het advies van het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Mechelen van 25 oktober 2016: Het openbaar domein na de werken volledig herstellen. Over de volledige breedte van het perceel dat grenst aan het openbaar domein van de gemeentewegen, dient minimaal een voetpad te worden aangelegd van 2 m breedte.*
- b. *De voorwaarden die verbonden zijn aan het advies van de Brandweer van Vilvoorde van 20 juli 2011, zoals bevestigd op 27 september 2016, zoals hierbij gevoegd.*
- c. *De voorwaarden, gesteld in het advies van het agentschap Ruimte én Erfgoed, Onroerend Erfgoed, Vlaams-Brabant met betrekking tot de vondstmeldingsplicht zoals vermeld in artikel 8 van het decreet: van 30 juni 1993 houdende de bescherming van het archeologisch patrimonium.*
- d. *De voorwaarden vermeld in het advies inzake. "toegankelijkheid bij de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning met betrekking tot de toegankelijkheid voor personen met een verminderde mobiliteit" van 26 april 2011, zoals hierbij gevoegd.*

- e. De stedenbouwkundig relevante milderende maatregelen die voortvloeien uit het project-MER uit te voeren conform de bepalingen van het project-MER en het goedkeuringsbesluit, met name:
- *Mens-mobiliteit: (1) fietsvoorzieningen op de site (fietsenstallingen voor 1.440 fietsen daar waar het project-MER er 325 vraagt), (2) thuisleveringsplan voor klanten, (3) betalend parkeren en (4) het gezamenlijk opstellen van een bedrijfsvervoerplan samen met huurders; deze voorwaarden moeten uiterlijk op de opening van het project vervuld zijn;*
 - *Geluid: (1) afscherming geluidsbronnen, conform de toepasselijke regelgeving (Vlarem), en (2) gebruik geluidsarme machines en technieken tijdens de werken zoals voorgeschreven overeenkomstig de terzake geldende regelgeving (zie de Vlarem en het koninklijk besluit van 6 maart 2002 betreffende het geluidsvermogen van materieel voor gebruik buitenshuis);*
 - *Lucht: (1) gebruik van energiezuinige bouwtechnieken tijdens de bouw- en de exploitatiefase, (2) maximaal gebruik van alternatieve energiebronnen en (3) beperking van stofhinder en emissies tijdens de werken;*
 - *Bodem én grondwater: (1) controle en zuivering bemalings- en pompwater tijdens werken, (2) monitoring bodemkwaliteit en (3) toepassing VLAREBO en VLAREA;*
 - *Oppervlaktewater: (1) toepassing buffernormen Intercommunale van de Woluwe; (2) aanleg groendaken en (3) slib-/olievanger rond wegenis*
 - *Mens-sociaal/ruimtelijk: (1) minder-hinder-plan tijdens werken en (2) werfroutes buiten woonzones houden.*
- f. De weerhouden voorwaarden gesteld in het advies van de Vlaamse Milieumaatschappij met betrekking tot de watertoets, namelijk:
- *De nodige beveiligingsmaatregelen dienen te worden getroffen om vitale (ondergrondse) infrastructuur te beveiligen tegen wateroverlast door drempelconstructies, waterdichtingen en andere technische maatregelen die daartoe kunnen bijdragen, te voorzien;*
 - *Voor de bronbemalingen moet voldaan worden aan de voorwaarden van Vlarem;*
 - *Het door de aanvrager voorgestelde alternatief lozingspunt wordt voorzien voor de lozing van bemalingswater, indien de Woluwe-collector onder druk staat;*
 - *Een kwaliteitscontrole op het bemalingswater, met zo nodig. mitigerende maatregelen indien verontreiniging met contaminanten zoals minerale olie wordt vastgesteld;*
 - *Voor de aansluiting op de moerriool van de RWA afkomstig van de site zal een machtiging vereist zijn vanwege de VMM-afdeling Operationeel Waterbeheer;*
- g. De voorwaarden uit het advies van het Directoraat-Generaal Luchtvaart van 31 oktober 2016, zoals bij de beslissing gevoegd, moeten worden nageleefd.
- h. De volgende voorwaarden uit het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer van 2 september 2016:
- *De ontsluiting van het fietsverkeer (zowel externe toegangen, als interne fietsstallingen) is te conformeren aan de stedenbouwkundige vergunning nr. 8.00/2/G5A804558 (Herinrichting Woluwelaan te Mechelen Deelproject nr. 2) en gebeurt door de hoofdingang voor fietsers in de Nieuwbrugstraat te voorzien;*
 - *De communicatie inzake externe mobiliteit wordt op uniforme wijze uitgedragen voor de globale site.*
 - *Het opstellen van een signalisatieplan binnen de perimeter van de betreffende aanvraag (de betreffende percelen). Deze voorwaarde moet uiterlijk op de opening van het project zijn vervuld. Buiten de perimeter van de aanvraag verleent de aanvrager op eerste verzoek zijn medewerking aan de betrokken besturen voor de opmaak en voorbereiding van mogelijke signalisatieplannen van het bestuur.*

i. De voorwaarde uit het advies van de ASTRID-veiligheidscommissie van 1 augustus 2016: er dient indoordekking aanwezig te zijn in alle gemeenschappelijke ruimtes. De kantoorgebouwen vanaf niveau 3 worden hierbij niet alle publiek toegankelijk beschouwd.

j. Alle maatregelen te nemen om er voor te zorgen dat geen schade optreedt aan de doorkruiste leidingen, installaties en infrastructuren of aan percelen, aanpalende eigendommen, constructies en/of gebouwen. Tijdens de werken worden de nodige voorzorgsmaatregelen ter voorkoming van de schade genomen.

k. Desgevallend worden de nodige beveiligings- en/of herstellingsmaatregelen uitgevoerd, zo nodig na het bekomen van de daartoe vereiste vergunning of machtiging. Alle gronden worden na de uitvoering van de werken zo veel mogelijk in hun vorige staat of zoals aangegeven op de plannen hersteld of aangelegd.

*l. Er wordt uiterlijk naar de opening van het project voorzien in een slim parkeergeleidingssysteem dat de mensen naar de juiste plaatsen begeleidt.
..."*

Dit is de bestreden beslissing.

6.

In uitvoering van de principeovereenkomst mobiliteit verleent de verwerende partij op 26 november 2013 twee stedenbouwkundige vergunning aan het agentschap Wegen en Verkeer voor de herinrichting van de Woluwelaan te Machelen tussen de Kerklaan en de Haachtsesteenweg, inclusief het complex R0/E19/R22 (deelproject 1 en 2). De beroepen tegen deze beslissingen worden door de Raad verworpen met de arresten van 13 juni 2017 met nummers RvVb/A/1617/0930 en RvVb/A/1617/0931.

Op 2 februari 2015 verleent de verwerende partij aan het agentschap Wegen en Verkeer een stedenbouwkundige vergunning voor de herinrichting van de Woluwelaan te Machelen tussen de Kerklaan en de Haachtsesteenweg, inclusief het complex R0/E19/R22 (deelproject 3).

Op 17 juli 2015 wordt tussen het Vlaams Gewest, de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn, de gemeente Machelen en de nv's UPLACE, USHOP, UTOWER, USTAY en UWORK een realisatieconvenant gesloten voor de mobiliteit van het brownfieldproject Uplace Machelen.

De verwerende partij verleent op 3 februari 2016 een stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van het GEN-station Kerklaan. Deze vergunning wordt niet aangevochten en is inmiddels definitief.

De gedelegeerd bestuurder van de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn deelt met een brief van 17 maart 2016 aan de bevoegde minister mee dat een beslissing werd genomen om een hoogfrequente pendelbus in te leggen zoals bepaald in de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP VSGB.

7.

Op 23 juni 2016 verleent de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw een milieuvergunning voor het gevraagde brownfieldproject Uplace.

De Raad van State schorst deze milieuvergunning met het arrest van 30 maart 2017 met nummer 237.852. Het vernietigingsberoep is op dit moment nog hangende.

8.

De stad VILVOORDE vordert met een aangetekende brief van 20 januari 2017 eveneens de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de bestreden beslissing. Dit beroep heeft als rolnummer 1617/RvVb/0353/SA.

De nv ALCOVIL vordert met een aangetekende brief van 6 februari 2017 eveneens de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de bestreden beslissing. Dit beroep heeft als rolnummer 1617/RvVb/0403/SA.

De vzw UNIZO, de vzw UNIZO VLAAMS-BRABANT, de bvba IMMO DOMINIQUE en de bvba JOKIKI vorderen met een aangetekende brief van 3 februari 2017 eveneens de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de bestreden beslissing. Dit beroep heeft als rolnummer 1617/0408/SA.

De vzw GREENPEACE BELGIUM, de vzw BRUSSELSE RAAD VOOR HET LEEFMILIEU en de vzw BOND BETER LEEFMILIEU vorderen met een aangetekende brief van 6 februari 2017 de vernietiging van de bestreden beslissing. Dit beroep heeft als rolnummer 1617/RvVb/0401/A.

De bvba SUPERSOUL en de heer Filip HARVENGT vorderen met een aangetekende brief van 6 februari 2017 de vernietiging van de bestreden beslissing. Dit beroep heeft als rolnummer 1617/RvVb/0406/A.

De stad LEUVEN vordert met een aangetekende brief van 3 februari 2017 de vernietiging van de bestreden beslissing. Dit beroep heeft als rolnummer 1617/RvVb/0410/A.

De bvba BROEKZELE VASTGOED vordert door neerlegging ter griffie op 6 februari 2017 de vernietiging van de bestreden beslissing. Dit beroep heeft als rolnummer 1617/RvVb/0414/A.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST

Een onderzoek van de ontvankelijkheid van het verzoek tot tussenkomst is enkel aan de orde indien 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. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

De tussenkomende partij betwist de ontvankelijkheid van de vordering.

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

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

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

A. Hoogdringendheid

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen omschrijven de hoogdringendheid:

“ ...

De doorlooptijd van een vernietigingsprocedure kan niet afgewacht worden.

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.

In het voorliggende dossier kan er geen enkele twijfel over bestaan dat de doorlooptijd van de vernietigingsprocedure niet kan worden afgewacht. De aanvrager beschikt op vandaag immers over een uitvoerbare stedenbouwkundige vergunning en een uitvoerbare milieuvergunning. In gevolge de koppeling tussen beide vergunning, zowel voorzien in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening als het Milieuvergunningsdecreet, kan men op vandaag de beoogde werkzaamheden uitvoeren en het hier besproken project realiseren, niettegenstaande het gegeven dat er op vandaag nog steeds geen zekerheid bestaat over de realisatie van het totale en noodzakelijke flankerend mobiliteitsbeleid.

Aanvullend op de voorgaande overwegingen moet bovendien worden opgemerkt dat de aanvrager reeds in de nationale pers heeft aangekondigd de bouwwerken onverwijld te zullen aanvatten, en eventuele uitspraken van onder meer uw Raad niet te zullen afwachten. In de gegeven omstandigheden is het dan ook volstrekt noodzakelijk om de bestreden beslissing te schorsen.

Naar oordeel van verzoekende partijen kan niet worden gewacht om de bestreden beslissing te schorsen tot op het moment dat de aanvrager daadwerkelijk een aanvang neemt met de voorgenomen werkzaamheden. De maatschappelijke impact van de aanvang van de werken op de ruimte omgeving rond het projectgebied is eenvoudigweg te 'groot om de aanvrager een aanvang met de bouwwerken te laten nemen. Men mag in dit verband ook niet vergeten dat alleen al de start van de werkzaamheden zal gepaard gaan met een significante toename van het verkeer op het omliggende wegennet. Er moet absolute zekerheid zijn dat het voorgenomen project juridisch afgedekt is en kan worden gerealiseerd alvorens een aanvang kan worden genomen met gelijk welk onderdeel van de werkzaamheden. Aan uw Raad wordt dan ook verzocht om de bestreden beslissing te schorsen.

Structurele verkeershinder als ernstig nadeel.

Het is een vaststaand gegeven dat de wegen rondom de bedrijven van verzoekende partijen en het projectgebied nu reeds volledig verzadigd zijn. Verschillende studies bevestigen dit gegeven:

- uit het rapport 'Verkeersindicatoren Hoofdwegennet Vlaanderen 2010' (stuk 25, p.30) blijkt dat 18 van de 40 meest verzadigde wegvakken van het hoofdwegennet Vlaanderen zich situeren op de Brusselse Ring (de R0) ter hoogte en in de omgeving van het projectgebied en de bedrijven van de verzoekende partijen.*

In het rapport valt o.m. te lezen dat een drempel van 10 uur gehanteerd wordt als verzadigingsdrempel. Wegvakken met een waarde van 10 of meer worden als verzadigd beschouwd en zijn bijgevolg bijzonder kwetsbaar. Alleen al de RO tussen Vilvoorde en Machelen (het 'viaduct van Vilvoorde') dient 15 uur per dag op volledige beschikbare

capaciteit te draaien om de huidige dagvolumes te kunnen verwerken. Niet voor niets besluit het Verkeerscentrum Vlaanderen dat de Brusselse Ring een zeer hoge graad van verzadiging kent.

- tevens blijkt uit het hierboven geciteerde rapport (stuk 25 — p. 66 en 67) dat de Brusselse Ring op diverse andere punten zeer slecht scoort voor wat betreft de (vlotte) doorstroom van verkeer. Zo blijkt bijvoorbeeld dat de Ring een aandeel van niet minder dan 23% in de totale filezwaarte in Vlaanderen in 2010 had. Wanneer men enkel de periode van 12.00-24.00 uur bekijkt, stijgt dit percentage zelfs tot 31%.
- het 'Mobiliteitsrapport van Vlaanderen' (stuk 26 — p. 52) stelt inzake de verzadiging: 'Onderstaande tabel geeft de 10 meest verzadigde wegvakken volgens de verkeerstellingen van de FOD MOB weer. Vooral de Ring rond Brussel kent de grootste verzadigingsproblemen, evenals de Antwerpse Ring en de verkeerswisselaar in Kortrijk. Dit neemt niet weg dat op nog tal van andere wegvakken de saturatiedrempel van 75% wordt overschreden.'...
- uit verkeerstellingen van de Afdeling Wegen en Verkeer van 2007 (stuk 27) blijkt dat van de 25 grootste congestiepunten in Vlaanderen, er 19 in Vlaams-Brabant liggen, waarvan maar liefst 12 op de Brusselse Ring, en aldus in de onmiddellijke omgeving van het beoogde projectgebied en de bedrijven van de verzoekende partijen.

Het kan bovendien niet ontkend worden dat het Uplace-project een bijkomende verkeersstroom zal genereren. De deputatie van de provincieraad Vlaams-Brabant schat deze bijkomende verkeersstroom in op niet minder dan 25.000 voertuigen extra per dag (stuk). Zulks komt neer op 9.500.000 bijkomende voertuigbewegingen per jaar.

De actuele verzadigingsgraad van het wegennet zal, in combinatie met de verkeersstroom die het Uplace-project zal genereren, ontegensprekelijk voor bijkomende structurele verkeershinder om het wegennet zorgen. Zulks zal de leefbaarheid van het bedrijf van de derde en vierde verzoekende partijen ernstig in het gedrang brengen. Immers, het bedrijf zal nagenoeg onbereikbaar worden voor zijn cliënteel en de verschillende leveranciers, hetgeen uiteraard economische implicaties heeft.

De onbereikbaarheid van hun onderneming impliceert dat de verzoekende partijen per definitie geconfronteerd worden met een ernstig nadeel.

De hoogdringendheid werd in hoofde van verzoekende partijen in het verleden reeds aanvaard.

Een en ander werd ten andere ook bevestigd in het schorsingsarrest van de Raad van State, gewezen naar aanleiding van het verzoek tot schorsing van de destijds verleende milieuvergunning voor het project (stuk 31):...

...

2.

De tussenkomende partij antwoordt:

“...

In hoofdorde: de opgeworpen hinder vloeit niet voort uit het bestreden besluit

Een verzoekende partij moet aantonen dat de beweerdte nadelige gevolgen die uit het bestreden besluit voortvloeien, hun exclusieve oorzaak vinden in het bestreden besluit. Wanneer de

schorsing van een stedenbouwkundige vergunning wordt gevorderd, kan de vermeende hinder niet worden geput uit de exploitatie en, andersom, wanneer de schorsing van een exploitatievergunning wordt gevorderd, kan de vermeende hinder niet worden geput uit de bouwwerkzaamheden.

Ook de Raad van State maakt dit punt op regelmatige basis:...

In casu vloeien de aangevoerde nadelen niet voort uit de tenuitvoerlegging van de bestreden stedenbouwkundige vergunning.

De bestreden stedenbouwkundige vergunning werd verleend voor werken die in het Vlaamse Gewest aan een stedenbouwkundige vergunning onderworpen zijn. Het betreft meer bepaald het afbreken van bestaande bebouwing, het rooien van bomen en het bouwen van een multifunctioneel complex. Bezwaarlijk kan worden gesteld dat de hinderaspecten waarvan de verzoekende partijen in hun uiteenzetting omtrent de hoogdringendheid gewag maakt, d.i. vermeende nadelige gevolgen voor de mobiliteit, zouden voortvloeien uit de tenuitvoerlegging van de stedenbouwkundige vergunning die werd verleend voor die werken.

De verzoekende partijen gaan volledig voorbij aan dit gegeven, dat nochtans vaste rechtspraak is. Daarom alleen al is er geen sprake van enige hoogdringendheid.

Bovendien zou de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de door de verzoekende partijen aangevoerde nadelige gevolgen inzake de leefbaarheid en bereikbaarheid, en meer algemeen de bestaande belasting van het wegennet, niet ongedaan kunnen maken.

Verzoekende partijen erkennen in hun verzoekschrift met name dat de aangevoerde nadelige gevolgen voortvloeien uit de bestaande verzadiging van het wegennet. De beweerde mobiliteitshinder vindt aldus niet haar oorzaak in het bestreden besluit maar wel in de bestaande toestand.

Het Uplace-project is bovendien gelegen in een gebied voor gemengde bestemming met als toepasselijke categorie van gebiedsaanduiding "bedrijvigheid". Deze bestemming laat uitdrukkelijk bepaalde verkeersgenererende bestemmingen toe. De mobiliteitsgenererende effecten van het GRUP VSGB brachten de Raad van State er ten andere toe om dit GRUP te vernietigen op grond dat er niet in een rechtszekere oplossing voor de gekende mobiliteitsproblematiek werd voorzien.

De schorsing van de tenuitvoerlegging van het bestreden besluit zou de door de verzoekende partijen aangevoerde nadelige gevolgen inzake mobiliteit niet ongedaan kunnen maken.

De aangevoerde nadelige gevolgen vinden aldus niet hun exclusieve oorzaak in het bestreden besluit, hetgeen meteen leidt tot de conclusie dat er evenmin sprake is van enige hoogdringendheid.

Het voorgaande volstaat om vast te stellen dat er bijgevolg niet voldaan is aan één van de voorwaarden van artikel 40 van het DBRC-decreet en de vordering tot schorsing te verwerpen.

In ondergeschikte orde: de opgeworpen nadelige gevolgen tonen niet aan dat de behandeling van een gewoon annulatieberoep niet kan worden afgewacht

Voor zover en in de mate Uw Raad toch zou oordelen dat de aangevoerde nadelige gevolgen voortvloeien uit de bestreden beslissing, quod non, wenst verzoekster tot tussenkomst op te

merken dat de aangevoerde nadelige gevolgen zich niet zullen realiseren vooraleer Uw Raad over de annulatieprocedure uitspraak zal hebben gedaan.

Het is aan een verzoekende partijen om in concreto met specifieke gegevens aan te tonen dat de zaak hoogdringend is, gelet op de gevolgen van een tenuitvoerlegging van het bestreden besluit. Slechts wanneer de doorlooptijd van de gewone annulatieprocedure niet volstaat, aanvaardt Uw Raad dat er van spoedeisendheid sprake is.

De Raad van State oordeelt in vaste rechtspraak dat, wanneer de aangevoerde hinder voortvloeit uit de exploitatie, de hoogdringendheid zich ook ten vroegste op dat ogenblik kan voordoen en er voordien alsdan geen sprake kan zijn van enige hoogdringendheid:...

Het wordt niet betwist dat de door de verzoekende partijen aangevoerde nadelige gevolgen, voor zover deze al de hoogdringendheid zouden kunnen verantwoorden, quod non (zie infra), zich ten vroegste kunnen realiseren op het ogenblik waarop de exploitatie van het Uplace-project aanvangt

Op dit ogenblik is er nog geen dergelijke exploitatie. De milieuvergunning werd door de Raad van State bij arrest nr. 237.852 van 30 maart 2017 geschorst. Er bestaat bijgevolg zekerheid dat de exploitatie zich niet op korte termijn zal voordoen.

Gelet op de grootschaligheid van de noodzakelijke werken, zal de exploitatie bovendien niet voor de nabije toekomst zijn. De opening van het Uplace-project is niet voorzien vóór 2020.

Gelet op de gemiddelde doorlooptijd van de procedures voor Uw Raad, valt derhalve uit te sluiten dat de aangevoerde nadelige gevolgen zich zouden realiseren voor de afhandeling van de annulatieprocedure. De verzoekende partijen beschikken ten andere over de mogelijkheid om te allen tijde de schorsing te vorderen, wanneer de gevreesde nadelige gevolgen zich toch zouden dreigen te realiseren. De verzoekende partijen stellen tot slot dat zij reeds fel te lijden hebben onder fenomenen van verkeerscongestie, en zij tonen niet aan dat zij mogelijk gedurende korte tijd (in de hypothese dat het complex open zou gaan voordat er in de huidige zaak of bijvoorbeeld in de andere zaken met betrekking tot de stedenbouwkundige vergunning, een uitspraak ten gronde van Uw Raad zou kunnen tussenkomen), bijkomend autoverkeer van en naar het projectgebied en de bedrijven van derde en vierde verzoekende partijen moet verdragen dat bijzonder zwaar om te dragen zou zijn.

Alsdan is er geen sprake van enige hoogdringendheid. De vordering tot schorsing moet worden verworpen.

In uiterst ondergeschikte orde: de aangevoerde nadelige gevolgen worden niet bewezen en kunnen de schorsing hoe dan ook niet verantwoorden

In uiterst ondergeschikte orde, en slechts voor zover en in de mate Uw Raad van oordeel zou zijn dat de aangevoerde nadelige gevolgen voortvloeien uit de bestreden beslissing, quod non, en dat deze nadelige gevolgen zich bovendien zullen realiseren vooraleer Uw Raad uitspraak zal hebben gedaan over de annulatieprocedure, quod certe non, is vast te stellen dat de aangevoerde nadelige gevolgen niet worden bewezen en de schorsing hoe dan ook niet kunnen verantwoorden.

Verzoekende partijen verwijzen in wezen naar de mobiliteitshinder die het Uplace-project teweeg zou brengen.

Hun betoog is in wezen een herhaling van de uiteenzetting van hun belang. Verzoekster tot tussenkomst volstaat dan ook ten eerste met een verwijzing naar haar weerlegging onder randnummers 61 e.v. Daaruit blijkt dat:

- de impact van het Uplace-project op de mobiliteit in het project-MER werd onderzocht en aanvaardbaar werd geacht (stuk 11.4);*
- dat het GRUP VSGB Cluster C3 dd. 22 januari 2016 voorziet in een sterk gereduceerd programma en de realisatie van verkeersgenererende activiteiten wordt gekoppeld aan twee milderende mobiliteitsmaatregelen.*
- dat zowel het Vlaams Verkeerscentrum (stuk III.10) als de Vlaamse Regering (stuk III.8.a) van oordeel zijn dat de verkeersimpact van de volledige reconversiezone, met inbegrip van het Uplace-project, binnen aanvaardbare perken blijft;*
- dat er thans ook juridische zekerheid bestaat omtrent de projectspecifieke flankerende maatregelen en verzoekster tot tussenkomst dienaangaande ook een eenzijdige verbintenis heeft opgenomen om niet open te gaan voor het publiek zolang deze projectspecifieke flankerende maatregelen niet zijn uitgevoerd en toegankelijk zijn voor het verkeer (stuk IV.12);*
- dat ook de verschillende adviserende instanties, zowel in de milieuvergunningsprocedure als de stedenbouwkundige vergunningsprocedure, oordeelden dat de impact op mobiliteit binnen aanvaardbare perken blijft (stuk 11.27 en stuk IV.4); en*
- dat de verwerende partij, op grond van het voorgaande eveneens heeft geoordeeld dat de mobiliteitshinder binnen aanvaardbare perken blijft (stuk*

De verzoekende partijen betrekken geen enkel motief van het bestreden besluit, noch van enige ander stuk van de gespecialiseerde instanties van het Vlaamse Gewest, in hun betoog. Het gedrag van de verzoekende partijen is kenmerkend voor de wijze waarop zij reeds zes jaar de strijd voert tegen het Uplace-project in Machelen. Zij doet keer op keer, in elke procedure, voorkomen alsof het Uplace-project de volledige regio zal ontwrichten op vlak van mobiliteit, zonder ook maar één stuk aan te brengen waaruit zou kunnen blijken dat de conclusies van de tientallen positieve adviezen en beslissingen van experts, administraties en besturen verkeerd of kennelijk onredelijk zijn. Dit klemmt des te meer, nu zij hun strijd voeren voor de administratieve rechter, die uit kracht van wet echter niet bevoegd is om zijn beoordeling van de hinderaspecten in de plaats te stellen van deze van de overheid.

De verzoekende partijen maken aldus niet concreet dat het Uplace-project, met naleving van de vergunningsvoorwaarden, voor hen onmiddellijke nadelige gevolgen teweegbrengen die dermate ernstig zijn dat zij een schorsing van de tenuitvoerlegging zouden kunnen rechtvaardigen.

Ook uit deze vaststelling volgt het gebrek aan spoedeisendheid.

Bovendien wijzen verzoekende partijen er zelf op dat het verkeer op de Brusselse ring (rondom het projectgebied) reeds verzadigd is. Zij erkennen aldus dat de bestaande situatie een probleem inzake mobiliteit heeft. Die bestaande mobiliteitsproblematiek vindt haar oorsprong niet in het bestreden besluit, zodat deze hinder niet in oorzakelijk verband met het bestreden besluit staat. Verzoekende partijen tonen niet aan dat de bestaande verkeersproblematiek door het Uplace-project in die mate zal toenemen dat een uitspraak bij hoogdringendheid aangewezen is. Integendeel, het project-MER en het bestreden besluit besloten dat de mobiliteitseffecten van het Uplace-project aanvaardbaar zijn. Verzoekende partijen betrekken nergens in haar betoog deze motieven.

Voorts wijst verzoekster tot tussenkomst er op dat het Uplace-project is gelegen in een "gebied voor gemengde ontwikkeling" met als toepasselijke categorie van gebiedsaanduiding "bedrijvigheid". Van verzoekende partijen mag een hogere tolerantie verwacht worden ten aanzien van de aangevoerde beweerde hinder.

Tot slot kan Uw Raad niet om de vaststelling heen dat verzoekende partijen tegen het GRUP VSGB Cluster C3 enkel een annulatieberoep heeft ingesteld (gekend bij de Raad van State onder rolnummer G/A 219.089 / X — 16.599), zonder daarbij bijkomend de schorsing te vorderen. De hinder die verzoekende partijen aanhalen, is een gevolg van de bestemming die door het GRUP VSGB Cluster C3 wordt bepaald. Verzoekende partijen hebben echter geen verzoek tot schorsing van het GRUP VSGB Cluster C3 ingediend. Evenmin hebben verzoekende partijen in het verleden het initiële GRUP, milieu- en stedenbouwkundige vergunningen in rechte aangevochten met een vordering tot schorsing. Hun procesgedrag wijkt derhalve af van haar eerdere vorderingen.

Thans vorderen verzoekende partijen voor Uw Raad voor het eerst de schorsing.

Voorts beroepen verzoekende partijen zich thans overwegend op socio-economische hinder. Zij hebben echter nooit opgetreden tegen de handelsvestigingsvergunning van verzoekster tot tussenkomst. Zo hebben zij de handelsvestigingsvergunning van verzoekster tot tussenkomst nooit met een verzoek tot vernietiging bij de Raad van State betwist.

Verzoekende partijen kunnen thans niet verwijzen naar de vermeende hinder die uit de handelsvestigingsvergunning voortvloeit.

Verzoekende partijen kunnen in het licht van hetgeen voorafgaat aldus niet ernstig voorhouden dat er sprake zou zijn van nadelige gevolgen die dermate ernstig zijn dat zij de schorsing zouden verantwoorden. Uit hun gedrag blijkt dat het hen enkel te doen is om een project op het grondgebied van een de gemeente Machelen te blokkeren om redenen die niets met de stedenbouw te maken hebben.

Ook daarom is er geen sprake van spoedeisendheid.

Besluit: de vordering tot schorsing is niet hoogdringend. Er is alsdan niet voldaan aan één van de schorsingsvoorwaarden, zodat de vordering moet worden verworpen.

...

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 partijen voeren aan dat de tussenkomende partij over een uitvoerbare vergunning beschikt en al te kennen heeft gegeven dat niet zal gewacht worden met de aanvang van de werken. De maatschappelijke impact van de aanvang van de werken op de ruime omgeving rond het projectgebied is volgens de verzoekende partijen echter te groot om de werken een aanvang te laten nemen. Vanaf de start van de werken zal de omgeving, waar ook de bedrijven van de derde en de vierde verzoekende partij gelegen zijn, worden geconfronteerd met structurele verkeershinder. Dit brengt de leefbaarheid van de bedrijven van de derde en de vierde verzoekende partij in het gedrang.

3.

De bestreden beslissing heeft betrekking op de afbraak van de bestaande bebouwing, het rooien van bomen en de oprichting van een multifunctioneel project dat zones omvat voor recreatie, drank- en eetgelegenheden, voor detailhandel, voor publieke ruimte, voor kantoren, voor een hotel en voor parkeergelegenheden.

Zoals blijkt uit de feiten uiteenzetting is voor het betrokken brownfieldproject op 23 juni 2016 eveneens een milieuvergunning verleend voor “de exploitatie van een gebouwencomplex met verschillende voorzieningen en functies: kantoren, kleinhandel, parking, hotel en recreatie”, die onder meer de bronbemaling voor de bouwkundige werken omvat. De Raad van State heeft deze milieuvergunning geschorst met het arrest van 30 maart 2017 met nummer 237.852.

4.

Zoals de tussenkomende partij op de openbare zitting verklaarde, moet de Raad vaststellen dat minstens de oprichting van het multifunctioneel project, waarop de door de verzoekende partijen omschreven nadelige gevolgen geënt zijn, op heden niet kan worden uitgevoerd. Ingevolge de schorsing van de corresponderende milieuvergunning door de Raad van State kan er immers geen bronbemaling voor bouwkundige werken plaatsvinden, zodat men de gevraagde bouwwerken dus niet kan aanvangen zolang de milieuvergunning is geschorst.

Aangezien de vergunde bouwwerken niet kunnen aanvangen zolang de corresponderende milieuvergunning geschorst is, kan op heden niet in redelijkheid worden aangenomen dat de door de verzoekende partijen omschreven structurele mobiliteitshinder zich op korte termijn kan realiseren en een uitspraak over de vernietiging te laat zal komen om de belangen van de verzoekende partijen te vrijwaren.

Het komt de Raad bovendien voor dat de door de verzoekende partijen gevreesde structurele verkeershinder veeleer een gevolg lijkt van de exploitatie van het project en niet zozeer van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing op zich. Minstens moet worden vastgesteld dat de verzoekende partijen onvoldoende aantonen dat de door werken gegenereerde verkeershinder van die aard is dat een hoogdringende behandeling van de zaak noodzakelijk kan worden geacht.

Voorgaande vaststellingen nemen niet weg dat de verzoekende partijen in elke stand van het geding, en voor zover zich nieuwe feiten zouden voordoen die de aanvang van de vergunde

bouwwerken mogelijk zouden maken, opnieuw de schorsing van de bestreden beslissing, en dit zelfs bij voorraad, kunnen vorderen.

5.

Gelet op de bovenstaande vaststellingen, is er op heden 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 er op heden geen hoogdringendheid voorhanden is, 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 19 september 2017 door de derde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de derde kamer,

Jorine LENDERS

Filip VAN ACKER