

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

## ARREST

van 28 maart 2017 met nummer RvVb/S/1617/0715  
in de zaak met rolnummer 1617/RvVb/0195/SA

Verzoekende partij	de heer <b>Pieter DELVA</b> , met woonplaatskeuze te 8500 Kortrijk, Min. Tacklaan 9
Verwerende partij	<p>de <b>GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR</b> van het departement RUIMTE VLAANDEREN, afdeling West-Vlaanderen</p> <p>vertegenwoordigd door advocaat Bart BRONDERS met woonplaatskeuze op het kantoor te 8400 Oostende, Archimedesstraat 7</p>
Tussenkomenende partijen	<p>1. de nv van publiek recht <b>NMBS</b></p> <p>vertegenwoordigd door advocaat Kathleen DE HORNOIS, met woonplaatskeuze op het kantoor te 1831 Diegem, Berkenlaan 8A.</p> <p>2. de Vlaamse Vervoersmaatschappij <b>DE LIJN</b></p> <p>vertegenwoordigd door advocaten Barteld SCHUTYSER, Bart MARTEL en Heleen VANDERMEERSCH met woonplaatskeuze op het kantoor te 1050 Brussel, Louizalaan 99</p> <p>3. het college van burgemeester en schepenen van de stad <b>KORTRIJK</b></p> <p>vertegenwoordigd door advocaten Dirk VAN HEUVEN en Leandra DECUYPER, met woonplaatskeuze op het kantoor te 8500 Kortrijk, Beneluxpark 27B</p>

---

### I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 28 november 2016 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 7 juli 2016.

De verwerende partij heeft aan de eerste tussenkomenende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend voor de aanleg van tijdelijke voorzieningen (busstations, fietsenstallingen, kiss & ride en taxizone) op de percelen gelegen te 8500 Kortrijk, Doornikselaan/Minister Tacklaan/ Stationsplein/ Tolstraat, met als kadastrale omschrijving 1<sup>ste</sup> afdeling, sectie E.

## **II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING**

De eerste tussenkomende partij verzoekt met een aangetekende brief van 11 januari 2017 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen. De voorzitter van de Raad laat de tussenkomende partij met een beschikking van 8 februari 2017 toe in de debatten.

De tweede tussenkomende partij verzoekt met een aangetekende brief van 12 januari 2017 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen. De voorzitter van de Raad laat de tussenkomende partij met een beschikking van 8 februari 2017 toe in de debatten.

De derde tussenkomende partij verzoekt met een aangetekende brief van 11 januari 2017 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen. De voorzitter van de Raad laat de tussenkomende partij met een beschikking van 8 februari 2017 toe in de debatten.

De verwerende partij dient een nota betreffende de vordering tot schorsing in. Het administratief dossier is neergelegd in de samenhangende zaak met rolnummer 1516/RvVb/0830/SA. De argumentatie van de tussenkomende partijen betreffende de vordering tot schorsing is vervat in hun verzoekschriften tot tussenkomst.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot schorsing op de openbare zitting van 7 maart 2017.

De procespartijen verschijnen op de zitting.

De heer Pieter DELVA voert het woord als verzoekende partij.

Advocaat Bart BRONDERS voert het woord voor de verwerende partij.

Advocaat Wim NAUDTS *loco* advocaat Kathleen DE HORNOIS voert het woord voor de eerste tussenkomende partij.

Advocaat Bart MARTEL voert het woord voor de tweede tussenkomende partij.

Advocaat Dirk VAN HEUVEN voert het woord voor de derde tussenkomende partij.

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

## **III. FEITEN**

De eerste tussenkomende partij dient op 18 december 2015 bij de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor "het inrichten van tijdelijke busstations stationsomgeving" op de percelen gelegen te 8500 Kortrijk, Doornikselaan/Minister Tacklaan/ Stationsplein/ Tolstraat, met als kadastrale omschrijving 1<sup>ste</sup> afdeling, sectie E.

De aanvraag omvat volgens de bestreden beslissing de inrichting van tijdelijke busterminals ten noorden en ten zuiden van het treinstation in Kortrijk én het voorzien van gecentraliseerde fietsenstallingen op het Stationsplein. Deze werken worden uitgevoerd in functie van de realisatie van een ondergrondse parking, de ondertunneling van de Zandstraat en de heraanleg van rotonde Panorama.

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan 'Kortrijk', vastgesteld met koninklijk besluit van 4 november 1977, in gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen en in woongebied.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk'.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 15 januari 2016 tot en met 14 februari 2016, dient de verzoekende partij een van de 24 bezwaarschriften in.

Naar aanleiding van de adviezen werd door de aanvrager een aantal aanpassingen voorgesteld, de aangepaste plannen werden bezorgd aan de adviesinstanties, waardoor enkele adviesinstanties twee adviezen hebben verleend.

De derde tussenkommende partij verleent adviseert op 21 maart 2016 voorwaardelijk gunstig:

“ ...

*Huidig voorstel is een tijdelijke maatregel: het garanderen van een vlotte bereikbaarheid voor busverkeer in relatie tot het station én het voorzien van de nodige infrastructuur ten behoeve van fietsers.*

*Het belangrijkste vraagstuk hierbij is het organiseren van de verschillende vervoersstromen. Voorliggende aanvraag werkt deze problematiek op een ruimtelijk kwalitatieve manier uit:*

- Het busstation wordt opgesplitst in een noord- en een zuidzijde, met een optimale organisatie van de haltes, perrons, en lijnvoering;*
- De nodige fietsenstallingen (en een uitbreiding van de bestaande capaciteit) worden op een veilige en toegankelijke manier voorzien;*
- De ingrepen zijn eerder beperkt en gaan uit van een maximaal behoud van de bestaande infrastructuur in de onmiddellijke omgeving van het station. Het aandeel verharding wijzigt niet, integendeel worden een aantal nieuwe groenzones voorzien.*

*De aanvraag voldoet bijgevolg in al zijn aspecten aan de regels van een 'goede ruimtelijke ordening'. Dit vanuit het begrip 'duurzame ontwikkeling' in tal van facetten: schaal, mobiliteit, milieu, integratie en respect voor het bestaande weefsel. Het geheel is grondig bestudeerd en werd op een ruimtelijk aanvaardbare manier vertaald in een concreet bouwproject.*

*Het gemeentebestuur formuleert tot besluit van haar advies volgende opmerkingen en aanbevelingen:*

*-Verleent voor wat betreft de aangevraagde werken, in uitvoering van art. 4.7.26, §4, 2° van de VCRO, VOORWAARDELIJK GUNSTIG advies aan de Gewestelijk Stedenbouwkundig Ambtenaar.*

*-Het college van burgemeester en schepenen houdt eraan de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar ervan in te lichten dat zij op de gemeenteraad zal voorstellen om, van zodra de busterminal zones 3 en 4 ingericht zijn, de openbare parking Hovenier exclusief te reserveren voor bewonersparkeren en de parking Wandelweg (integraal) open te stellen voor bewonersparkeren.*

*-Verzoekt De Gewestelijk Stedenbouwkundig ambtenaar om bij eventuele aflevering van de vergunning onderstaande voorwaarden op te nemen in zijn beslissing:*

- o De duur van de tijdelijke vergunning te beperken tot maximaal [12] jaar*

*...”*

Naar aanleiding van de aangepaste plannen verleent zij op 19 april 2016 een aanvullend advies:

“  
...

*Wij hadden nog een opmerking op het plan van de tijdelijke inrichting Noord. Met fietselementen krijgen fietsers een plaats op de rijstrook voor auto's richting Spoorweglaan. Fietsers in de Doornikselaan richting Spoorweglaan kunnen echter beter een plaats krijgen in de BOB in de Doornikselaan. Fietsers kunnen zo vlotter en veiliger het fietspad in de Sint-Jorisstraat richting Spoorweglaan bereiken. Vanop de rijstrook voor auto's is deze beweging niet evident.*

...”

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken adviseert op 15 maart 2016 voorwaardelijk gunstig en na de planaanpassingen op 12 mei 2016 gunstig.

Het agentschap voor Wegen en Verkeer adviseert op 27 januari 2016 voorwaardelijk gunstig en op 28 april 2016 voorwaardelijk gunstig.

De tweede tussenkomende partij adviseert op 28 april 2016 voorwaardelijk gunstig en daarna op 15 juni 2016 gunstig.

Het agentschap voor Onroerend Erfgoed laat met een schrijven van 12 januari 2016 weten dat hun advies niet vereist is, behalve voor de afdeling Archeologie, die op 12 januari 2016 gunstig adviseert.

INFRABEL adviseert op 23 juni 2016 voorwaardelijk gunstig.

De verwerende partij verleent op 7 juli 2016 een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden. De verwerende partij beslist:

“  
...

#### **ALGEMENE CONCLUSIE**

*Voorliggende aanvraag betreft tijdelijke maatregelen in functie van de realisatie van het Masterplan stationsomgeving Kortrijk, meer bepaald het garanderen van een vlotte bereikbaarheid voor busverkeer in relatie tot het station én het voorzien van de nodige infrastructuur ten behoeve van fietsers. Het belangrijkste vraagstuk hierbij is het organiseren van de verschillende vervoersstromen.*

*Voorliggende aanvraag werkt deze problematiek op een ruimtelijk kwalitatieve manier uit:*

- *Het busstation wordt opgesplitst in een noord- en zuidzijde, met een optimale organisatie van de haltes, perrons, en lijnvoering;*
- *De nodige fietsenstallingen (en een uitbreiding van de bestaande capaciteit) worden op een veilige en toegankelijke manier voorzien;*
- *De ingrepen zijn eerder beperkt en gaan uit van een maximaal behoud van de bestaande infrastructuur in de onmiddellijke omgeving van het station. Het aandeel verharding wijzigt niet, integendeel worden een aantal nieuwe groenzones voorzien.*

*De aanvraag voldoet bijgevolg in al zijn aspecten aan de regels van een 'goede ruimtelijke ordening'. Dit vanuit het begrip 'duurzame ontwikkeling' in tal van facetten: schaal, mobiliteit, milieu, integratie en respect voor het bestaande weefsel. Het geheel is grondig bestudeerd en werd op een ruimtelijk aanvaardbare manier vertaald in een concreet bouwproject. Afweging tussen het groot maatschappelijk belang en de tijdelijke overlast voor omwonenden leidt tot de vaststelling dat de aanvraag aanvaardbaar is mits de nodige voorwaarden. De aanvraag is dus in overeenstemming (of kan gebracht worden mits het opleggen van de nodige voorwaarden) met de wettelijke bepalingen, alsook met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving.*

### *Materiaalgebruik*

*Alle verhardingen en lijnvormige elementen bestaan ofwel uit een monoliet geheel ofwel uit een kleinschalig materiaal dat wordt opgevoegd met gemodificeerde voegvulling. Zo wordt er vermeden dat onkruid de kans krijgt om zich te nestelen en wordt er voldaan aan de leidraad pesticidentoets.*

*Naar aanleiding van het advies van de V.V.M. De Lijn dient de wegenis voor het tijdelijk busstation zuid in beton uitgevoerd te worden (i.p.v. asfalt). De V.V.M. De Lijn gaat akkoord met het gebruik van beton voor de aanleg van de perrons (zie tweede advies o.b.v. de aangepaste plannen). De aan te leggen boordstenen voor de perrons van De Lijn dienen van het aanrijdbare type te zijn, volgens de standaarden voor Haltes en busstations. Deze planaanpassingen (zie aangepast plan 02/04 "Tijdelijk busstation Ontworpen toestand Zuid" in bijlage) werden goedgekeurd op de gemeenteraad van 13/06/2016.*

*Naar aanleiding van het advies van het team Beheer en Openbaar domein wordt volgende voorwaarde opgelegd: de voorgeschreven betonstraatstenen 22/22/8 dienen grotere afstandshouders te hebben, zodat de voeg van min. 3 mm en max. 5 mm wordt verkregen. Deze voeg dient opgevoegd te worden met mortel. Deze voorwaarde slaat op zaken die beschreven zijn in het bestek en waarmee rekening gehouden moet worden bij uitvoering.*

### *Toegankelijkheid*

*Het ontwerp werd besproken met Westkans. De perrons en voetpaden zijn voorzien van een geschikte helling. De bestaande loopzones voor slechtzienden die door de werken zullen verdwijnen, worden vervangen door nieuwe en sluiten zo goed als mogelijk aan op de bestaande (bv. wordt het looppad, komende van de onderdoorgang van het station, aangelegd aan de andere zijde van de trap en opnieuw aangesloten op de bestaande blindegeleiding). De aanvraag voldoet aan de gewestelijke toegankelijkheidsverordening.*

### *Groenaanleg en rooien van bomen*

*In dit dossier worden twee nieuwe grote groenzones gecreëerd: een gazonzone van 148m<sup>2</sup> ten noorden van het station ter hoogte van het keerpunt en een gazonzone van 226m<sup>2</sup> ten zuiden van het station ter hoogte van het busperron.*

*Zowel in de zone noord als in de zone zuid dient ook in deze tijdelijke situatie bijkomend groen voorzien te worden in functie van de belevingswaarde. Naast de gazonzones die in voorliggende aanvraag worden voorzien, dient ook beplanting (struiken) voorzien te worden. Dit wordt als voorwaarde gekoppeld aan de stedenbouwkundige vergunning.*

*In functie van de aanleg van een voetgangersdoorsteek wordt aan de zuidzijde een boom gerooid aan de westzijde van het tijdelijk busstation zuid, tussen de Tackiaan en de Wandelweg (tegenover nr. 11 en 13). Het betreft een waardevolle boom die zou verdwijnen. Dit kan vermeden worden door het wandelpad beperkt te verschuiven in functie van het behoud van de boom. De 3 overige bomen dienen, zoals voorzien, behouden te blijven.*

### *Rioleringswerken*

*De werken omvatten ook aanpassingen aan het rioleringsstelsel ter hoogte van het Stationsplein/de Tolstraat. Deze werken zijn ondergronds, op openbaar domein, zodat de ruimtelijke impact beperkt is.*

*Zie "De Watertoets".*

### *Brandweer*

*Het advies van FLUVIA Hulpverleningszone dd. 19.01.2016 (referentie BVK/U1501403) dient te worden gerespecteerd: "Tijdens de duur van de werken dient er gezorgd te worden voor een maximale bereikbaarheid voor onze diensten. De operationele diensten dienen tijdig verwittigd*

te worden van belangrijke wijzigingen in de toegankelijkheid (mailen naar: [meldkamer@hvzfluvia.be](mailto:meldkamer@hvzfluvia.be))".

#### *Overige hinderaspecten en gezondheid*

*Bij de beoordeling van de hinderlijke effecten kan niet enkel rekening gehouden worden met het microniveau, dit is de onmiddellijke omgeving, maar evengoed met het mesoniveau, de wat ruimere omgeving, en het macroniveau. De concentratie van mobiliteitsvoorzieningen in de stationsomgeving heeft bepaalde negatieve hindereffecten op microniveau, maar deze worden ruimschoots gecompenseerd door de voordelen op macroniveau. Het verplaatsen en opsplitsen van de huidige busterminal, al is het maar tijdelijk, heeft voordelen op microniveau voor de noordzijde van het station en eventuele beperkte gezondheids- en milieueffecten aan de zuidzijde van het station, maar is zeker neutraal op meso- en macroniveau.*

*De gezondheids- en milieueffecten worden in grote mate gemilderd door enerzijds de richtlijn van De Lijn om de motor van bussen bij langdurige stilstand af te zetten en anderzijds door het nieuwe rotatiesysteem met elkaar aflossende chauffeurs dat in Kortrijk zal toegepast worden, ten bewijze het plaatsen van de containers als infrastructuur voor de elkaar aflossende chauffeurs.*

*De ruimtelijke effecten van de busterminals zones 3 en 4 aan de zuidzijde van het station zijn ook niet van die aard dat ze zouden aanleiding geven tot een slechte ruimtelijke ordening of een verloederding van de buurt. Nu reeds is er een in- en uitgang van het station aan de Minister Tacklaan, met aansluiting op belangrijke parkeerinfrastructuur (Parking Station-Tack, Parking Hovenier, Parking St. Christophe, Parking Wandelweg), talrijke fietsenstallingen, een K&R-zone en enkele bushaltes. Het inrichten van dergelijk tijdelijk busstation is eigen aan een stedelijke omgeving en stationsomgeving. De infrastructuur (verhardingen, container, etc.) maakt deel uit van een normaal stedelijk straatbeeld en brengt op zich geen hinder met zich mee. De bijkomende verkeersintensiteit hiervan uitgaande overschrijdt de totale plaatselijke capaciteit vanuit verkeersleefbaarheid niet, rekening houdend met de functie van de Tacklaan (voor verdere gegevens / metingen in functie van de leefbaarheid Tacklaan (aantal bussen, busreizigers, etc.). wordt verwezen naar punt c.6.). Er wordt geoordeeld dat ook het gebruik van het busstation geen verloederding van de buurt, noch onaantvaardbare hinder of sociale overlast voor de buurt met zich meebrengt. Eventuele ongemakken kunnen met niet-ruimtelijke maatregelen worden aangepakt door de bevoegde diensten. Voor een diepgaandere behandeling van de mogelijke hinderaspecten wordt verwezen naar "Het openbaar onderzoek" en "De Milieutoets".*

*Om desalniettemin tegemoet te komen aan de bekommernissen die blijken uit de bezwaarschriften in verband met de vermeende hinderaspecten (uitgaande van het gebruik van het tijdelijk busstation) wordt geopteerd om het gebruik als tijdelijk busstation zoveel als mogelijk te beperken in tijd (zie "tijdelijkheid van de vergunning"). Ook worden volgende maatregelen als voorwaarde opgelegd, voor zover ze betrekking hebben op de aanleg en gebruik van de tijdelijke voorzieningen, en dit in overleg tussen de bouwheer en de andere partners van de samenwerkingsovereenkomst: de minder hinder maatregelen vermeld in bijlage 1 van de Mobiliteitstoets 'tijdelijke inrichting' (zie bijlage), de milderende maatregelen uit de project-MER en de bepalingen rond communicatie (2.5.) en de publieksgerichte uitvoering (2.6.) uit het "MinderHinderplan en fasering Kortrijk Stationsomgeving" (08/03/2016) (zie bijlage).*

#### **ALGEMENE CONCLUSIE**

*Voorliggende aanvraag betreft tijdelijke maatregelen in functie van de realisatie van het Masterplan stationsomgeving Kortrijk, meer bepaald het garanderen van een vlotte bereikbaarheid voor busverkeer in relatie tot het station én het voorzien van de nodige infrastructuur ten behoeve van fietsers. Het belangrijkste vraagstuk hierbij is het organiseren van de verschillende vervoersstromen.*

*Voorliggende aanvraag werkt deze problematiek op een ruimtelijk kwalitatieve manier uit:*

- Het busstation wordt opgesplitst in een noord- en zuidzijde, met een optimale organisatie van de haltes, perrons, en lijnvoering;
- De nodige fietsenstallingen (en een uitbreiding van de bestaande capaciteit) worden op een veilige en toegankelijke manier voorzien;
- De ingrepen zijn eerder beperkt en gaan uit van een maximaal behoud van de bestaande infrastructuur in de onmiddellijke omgeving van het station. Het aandeel verharding wijzigt niet, integendeel worden een aantal nieuwe groenzones voorzien.

De aanvraag voldoet bijgevolg in al zijn aspecten aan de regels van een 'goede ruimtelijke ordening'. Dit vanuit het begrip 'duurzame ontwikkeling' in tal van facetten: schaal, mobiliteit, milieu, integratie en respect voor het bestaande weefsel. Het geheel is grondig bestudeerd en werd op een ruimtelijk aanvaardbare manier vertaald in een concreet bouwproject. Afweging tussen het groot maatschappelijk belang en de tijdelijke overlast voor omwonenden leidt tot de vaststelling dat de aanvraag aanvaardbaar is mits de nodige voorwaarden. De aanvraag is dus in overeenstemming (of kan gebracht worden mits het opleggen van de nodige voorwaarden) met de wettelijke bepalingen, alsook met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving.

#### **BIJGEVOLG WORDT OP 7 JULI 2016 HET VOLGENDE BESLIST:**

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

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

2° de volgende voorwaarden na te leven:

- De duur van de vergunning wordt beperkt tot 12 jaar vanaf de datum van deze vergunning.
- Zodra het deel van het definitieve busstation aan de noordzijde van het station (deel tussen Zandstraat en Tolstraat) is ingericht om de bushaltes van het tijdelijk busstation zuid aan de Min. Tacklaan tussen Hovenierstraat en Doorniksewijk, te vervangen, mag dit tijdelijk busstation niet meer als bushalte voor deze stadslijnen gebruikt worden. Dit gebruik moet gestaakt worden ten laatste tegen 07/07/2022, zijnde 6 jaar na datum van de voorliggende vergunning.. Een gebruik als bufferplaatsen tot de normale einddatum van de vergunning kan daarentegen wel behouden blijven. De voorzieningen voor de chauffeurs kunnen eveneens behouden blijven tot de normale einddatum van de vergunning. .
- De aangepaste plannen dienen te worden gerespecteerd (zie bijlage):
  - o Plan nr. 1 "Tijdelijke inrichting, ontworpen toestand Noord".
  - o Plan nr. 2 "Tijdelijke inrichting, ontworpen toestand Zuid". Hierbij dienen volgende voorwaarden gerespecteerd:
    - o Het hellend vlak vanaf het tijdelijk busstation zuid naar het perron kant stationsgebouw wordt uit de vergunning geschrapt.
    - o De gekleurde beschikking op het Stationsplein dient vervangen te worden door zebrapaden; ter hoogte van de fietsenstallingen kan wel een gekleurde beschikking behouden blijven.
    - o De groenzones dienen niet enkel ingezaaid te worden met gras; bijkomende groenbeplanting (bv. struiken) dienen te worden voorzien.
- Volgende voorwaarden uit het advies van de V.V.M. De Lijn dienen te worden gerespecteerd:
  - o Op het plan 02/04 Tijdelijk busstation Ontworpen toestand Zuid, dient de wegenis voor het busstation in beton te worden uitgevoerd.
  - o De aan te leggen boordstenen voor de perrons van De Lijn dienen van het aanrijdbare type te zijn, volgens de standaarden voor haltes en busstations.

- o In samenspraak met de stad en het projectteam dient de reisweg "richting Noord" voor het busverkeer met onze voertuigen te worden getest om na te gaan of er geen obstakels meer in de weg zitten om deze bewegingen uit te voeren, en in voorkomend geval deze weg te nemen.
- Naar aanleiding van de gemeenteraadsbeslissing van 13/06/2016 worden volgende voorwaarden opgelegd:
  - o Fietzers in de Doornikselaan richting Sint-Jorisstraat moeten een plaats krijgen in de BOB in de Doornikselaan; het plaatsen van een fietsembleem in de BOB moet dit gemengd gebruik duidelijk maken.
  - o Er dient een duidelijke bewegwijzering voorzien te worden van het Guldenspoorpad ter hoogte van de Bloemistenstraat voor fietsers die vanuit de Zwevegensepoort richting Panorama de Bloemistenstraat en de Sint-Sebastiaanslaan willen bereiken..
  - Volgende voorwaarden m.b.t. de Kreun en het muziekcentrum dienen te worden gerespecteerd:
    - o Plaatsbeschrijving van het gebouw van de kreun en het muziekcentrum noodzakelijk (bezorgdheid omtrent funderingswerken of waterverlagingswerken).
    - o Een veilige toegang voor het publiek van het Muziekcentrum en de Kreun moet steeds gegarandeerd blijven langs de zijde Casinoplein (voetgangers, fietsers, kiss & ride).
    - o De toegang tot de werfzone Muziekcentrum, incl. de bufferzone, moet steeds gegarandeerd blijven voor werfverkeer langs de zijde Conservatoriumplein.
    - o Leveringszone voor de Kreun moet steeds bereikbaar blijven voor lichte vrachtwagens en tourbussen. De heraanleg van deze zone dient op elkaar afgestemd te worden.
    - o Het muziekcentrum en de Kreun moeten steeds bereikbaar blijven voor de hulpdiensten.
    - o De bereikbaarheid van de laad- en loskade van de popzaal De Kreun dient tijdens de werken gegarandeerd te worden.
    - De voorgeschreven betonstraatstenen 22/22/8 dienen grotere afstandhouders te hebben, zodat de voeg van minimum 3 mm en maximum 5 mm wordt verkregen. Deze voeg dient opgevoegd te worden met mortel.
    - Het wandelpad aan de westzijde van het tijdelijk busstation aan de Tacklaan leidend naar de oversteekplaats over de Tacklaan dient verschoven te worden in functie van het behoud van de waardevolle boom. Het rooien van deze boom wordt uit de vergunning uitgesloten .
    - Het advies van FLUVIA Hulpverleningszone dd. 19.01.2016 (referentie BVK/U1501403) dient te worden gerespecteerd : "tijdens de duur van de werken dient er gezorgd te worden voor een maximale bereikbaarheid voor onze diensten. De operationele diensten dienen tijdig verwittigd te worden van belangrijke wijzigingen in de toegankelijkheid (mailen naar: meldkamer@hvzfluvia.be)".
    - De bouwheer/uitvoerder moet samen met de andere partners van de samenwerkingsovereenkomst, een Infopunt aanhouden, waarin klachten worden opgevangen en waar mogelijk beantwoord worden en waar burgers informatie kunnen bekomen over de stand van de werken, en dit op afspraak en gedurende ten minste 7 uur per gewone werkweek.
    - De aanvrager/uitvoerder neemt alle maatregelen om ervoor te zorgen dat bij de aanleg van de tijdelijke voorzieningen er geen schade optreedt aan de doorkruiste leidingen, installaties en infrastructuur of aan percelen, aan palende eigendommen, constructies en/of gebouwen. Tijdens de aanleg van de tijdelijke voorzieningen moeten de nodige voorzorgsmaatregelen genomen worden ter voorkoming van schade. Desgevallend worden de nodige beveiligings- en/of herstelmaatregelen uitgevoerd, zo nodig na het bekomen van de daartoe vereiste vergunning of machtiging.
    - Voor zover ze betrekking hebben op de aanleg en gebruik van de tijdelijke voorzieningen dient de bouwheer in overleg met de andere partners van de samenwerkingsovereenkomst de volgende maatregelen te respecteren:
      - o De minder hinder maatregelen vermeld in bijlage 1 van de Mobiliteitstoets 'tijdelijke inrichting' (zie bijlage).
      - o De milderende maatregelen uit de project-MER.



- o *De bepalingen rond communicatie (2.5.) en de publieksgerichte uitvoering (2.6.) uit het "MinderHinderplan en fasering Kortrijk Stationsomgeving" (08/03/2016) (zie bijlage).*
- *Het werfverkeer bij de aanleg van de tijdelijke voorzieningen moet de categorisering van de wegen respecteren. Afwijkingen hierop in functie van andere, in de omgeving gelegen werven en werfroutes, moeten in overleg gebeuren met de minder hinder coordinator.*
- *De aannemer dient bij de aanleg van de tijdelijke voorzieningen de werf zodanig te organiseren dat de hinder voor aangelanden en weggebruikers tot een minimum beperkt blijft. Eens de aanleg van de tijdelijke voorzieningen is aangevat, moeten periodes van non-activiteit op de werven vermeden worden, in het bijzonder wanneer er wegen worden afgesloten of verkeershinder wordt veroorzaakt.*
- *De aanvrager/uitvoerder neemt, op grond van de best beschikbare technieken, alle redelijke maatregelen om ervoor te zorgen dat bij de aanleg van de tijdelijke voorzieningen de verlichting van de werven tot het minimum beperkt blijft (alsook dat de verlichting naar beneden gericht wordt) en alle redelijke maatregelen om ervoor te zorgen dat stof- en geluidshinder in de buurt van de wegen te beperken.*
- *De aanvrager/uitvoerder zorgt ervoor dat gedurende de gehele duur van de vergunning een doorgang van 1,5 meter voor voetgangers en 2,5 meter voor fietsers te garanderen over de gehele lengte van de Tolstraat.*
- *Alle voorwaarden die betrekking hebben op de aanleg van de tijdelijke voorzieningen, zijn ook van toepassing op het wegnemen van de tijdelijke voorzieningen.*
- *De vondstmeldingsplicht zoals vermeld in artikel 8 van het decreet houdende bescherming van het archeologisch patrimonium van 30 juni 1993 (en latere wijzigingen) moet gerespecteerd worden.*
- *...*

Dit is de bestreden beslissing.

Ook de heer Luc DECREUS vordert met een aangetekende brief van 31 augustus 2016 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de bestreden beslissing. Dit beroep heeft als rolnummer 1516/RvVb/0830/SA.

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

Een onderzoek van de ontvankelijkheid van de verzoeken 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 eerste en derde tussenkomende partij betwisten de ontvankelijkheid van de vordering.

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

#### **VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING**

Op grond van artikel 40, §1 DBRC-decreet kan de Raad de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing bevelen op voorwaarde dat er hoogdringendheid is en dat de verzoekende

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

## **A. Hoogdringendheid**

### *Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partij stelt met betrekking tot de hoogdringendheid dat haar vrees voor “schade van enig belang, zelfs voor ernstige nadelen” een onmiddellijke beslissing wenselijk maakt.

Zij stelt dat noch zij, noch de verwerende partij de te verwachten belangrijke hinder correct kan inschatten omwille van de gebrekkige MER-rapportage. De ten onrechte verleende stedenbouwkundige vergunning is ongeldig en de uitvoering ervan zal onmiddellijk hinder tot gevolg hebben. Zij stelt verder dat zij “uitzonderlijke hinder (verkeer, sociaal, milieu)” zal ondervinden door de uitvoering van de bouwwerken en verwijst naar haar uiteenzetting hiervan in de bespreking van de middelen van haar verzoekschrift. De verzoekende partij stelt voorts dat de leefbaarheid van haar directe woonomgeving onmiddellijk zal worden gehypothekeerd door de uitvoering van de werken en de indienstneming van het tijdelijke busstation, die volgens haar rechtstreeks samenhangen met de aanvang van de werken voor de ondergrondse parking en de bijhorende infrastructuur, die op dezelfde datum vergund zijn door de verwerende partij.

2.

De verwerende partij betwist dat de verzoekende partij een voldoende concrete, precieze en aannemelijke uiteenzetting van gegevens zou hebben gegeven die zou toelaten om de hoogdringendheid van haar vordering aan te tonen. Zij stelt dat er bij de aanleg van een tijdelijk busstation in een stationsomgeving in een stedelijk gebied niet vanzelfsprekend gesteld kan worden dat dit een ernstig nadeel zal teweegbrengen. Waarom de gehele woonomgeving door het project gehypothekeerd zou worden, blijft volgens de verwerende partij onduidelijk.

Zij stelt dat de vergunde werken bij haar weten nog niet werden aangevat, zodat er ook om die reden geen hoogdringendheid wordt aangetoond.

Voor zover de verzoekende partij verwijst naar haar uiteenzetting in het middelenonderdeel van haar verzoekschrift, stelt de verwerende partij dat deze middelen ten eerste betwist worden en dat de vaststelling ervan door de Raad reeds een beoordeling van de gegrondheid zou inhouden.

3.

De eerste tussenkomende partij meent dat het duidelijk is dat het voorliggende project over voldoende m.e.r.-beoordeling beschikt, dat er geen uitzonderlijke hinder zal plaatsvinden, dat de leefbaarheid van de woonomgeving niet wordt gehypothekeerd, en dat de eventuele nadelen niet door de verzoekende partij worden bewezen.

Zij verwijst naar de herhaalde stelling van de verwerende partij dat er geen onoverkomelijke verkeersproblemen te verwachten zijn, dat de sociale effecten niet overschat mogen worden en dat de milieueffecten beperkt zijn.

De eerste tussenkomende partij benadrukt tenslotte dat het een tijdelijk project betreft, zodat eventuele hinder niet van definitieve aard is. Het is dan ook niet duidelijk waarom een vernietigingsprocedure te laat zou komen om verwezenlijkte nadelen te voorkomen.

4.

De tweede tussenkomende partij stelt dat de verzoekende partij bij de uiteenzetting van de hoogdringendheid van haar vordering nalaat om de enige concrete schade, concrete ernstige ongemakken of concrete nadelen uiteen te zetten.

De kritiek op het gebrek aan een project-MER betreft de wettigheid van de bestreden beslissing, en de verzoekende partij toont niet concreet aan welke hinder zij zou ondervinden door het feit dat er geen project-MER zou zijn opgesteld. Er kan niet aan de vereiste van hoogdringendheid worden voldaan door te stellen dat de hoogdringendheid niet kan worden aangetoond omdat de hinder niet correct in te schatten valt.

De tweede tussenkomende partij wijst er voorts op dat er geen rekening gehouden kan worden met eventuele hinder die zou voortkomen uit de uitvoering van de werken voor de bouw van een ondergrondse parking (het voorwerp van een andere vergunningsbeslissing van 7 juli 2016) of van een nieuw stationsgebouw (waarvoor zelfs nog geen vergunning werd aangevraagd). De verzoekende partij geeft verder met een eenzijdige en ongefundeerde bewering niet aan in welke zin de leefbaarheid van haar directe woonomgeving concreet zou worden gehypothekeerd.

Voorts stelt de tweede tussenkomende partij dat de verzoekende partij de hoogdringendheid van haar vordering niet kan aantonen aan de hand van een loutere verwijzing naar de uiteenzetting van de middelen in haar verzoekschrift. Het aantonen van de hoogdringendheid en het aanvoeren van een of meer ernstige middelen zijn namelijk afzonderlijke en cumulatieve voorwaarden voor de schorsing, die niet zomaar vermengd kunnen worden. In het licht van het recht op verdediging kunnen de verwerende en tussenkomende partijen niet geacht worden om zelf uit het verzoekschrift te distilleren wat behoort tot de uiteenzetting van de ene of de andere schorsingsvoorwaarde.

In ondergeschikte orde, en “met enige goede wil” citeert zij de overwegingen van de verzoekende partij die in aanmerking genomen kunnen worden als een indicatie van de hinder die de verzoekende partij meent te ondervinden.

De tweede tussenkomende partij merkt hierbij vooreerst op dat er enkel rekening gehouden kan worden met de hinder die het gevolg is van de uitvoering van de bestreden beslissing, en dat de hoogdringendheid niet kan worden aangetoond door de te verwijzen naar hinder die eventueel het gevolg zou zijn van de uitvoering van de stedenbouwkundige vergunning die werd verleend voor de bouw van een ondergrondse parking, een fiets- en bustunnel en een autotunnel.

Zij stelt ook dat er geen rekening gehouden kan worden met de hinder die “de omwonenden” of “de zwakke weggebruiker” zouden ondervinden, aangezien de verzoekende partij de hinder in haar hoofde aannemelijk moet maken.

De verzoekende partij komt volgens de eerste tussenkomende partij niet verder dan een aantal algemene en ongefundeerde beweringen. De bewering dat de buurt onleefbaar zou worden door de aanleg van tijdelijke busstations dicht bij haar woning, wordt niet geconcretiseerd.

Zij stelt dat de verzoekende partij niet aannemelijk maakt dat een beslissing over het vernietigingsberoep niet zou kunnen worden afgewacht. Waar de verzoekende partij luchtvervuiling aanhaalt, toont zij volgens de eerste tussenkomende partij niet aan dat de milderende maatregelen die in dat verband in het project-MER werden opgenomen niet zouden volstaan en dat de luchtvervuiling die zij eventueel zou ondergaan zo ernstig zou zijn dat de uitspraak over de vordering tot vernietiging niet kan worden afgewacht. Ook de bewering dat de uitvoering van de bestreden beslissing zou leiden tot een waardevermindering van haar woning kan geen schorsing

van de bestreden beslissing rechtvaardigen, aangezien een dergelijk nadeel van nature herstelbaar is en de verzoekende partij in elk geval geen intentie vertoont om binnen korte termijn haar woning te verkopen.

5.

De derde tussenkomende partij stelt eveneens dat de verzoekende partij niet aantoont dat de ingeroepen hinder en nadelen reëel en onherroepelijk zijn, en verwijst ook naar de bestreden beslissing die stelt dat er geen onoverkomelijke verkeersproblemen te verwachten vallen, dat de sociale effecten van het tijdelijke busstation niet overschat mogen worden en dat de milieueffecten van het aangevraagde zeer goed meevallen.

Zij benadrukt dat het een tijdelijke, en dus per definitie niet onherroepelijke situatie betreft, en dat de verzoekende partij nalaat om gepersonaliseerde nadeelgegevens, wetenschappelijke studies of andere stukken aan te voeren die de schorsing van de bestreden beslissing zouden verantwoorden.

De derde tussenkomende partij merkt ten slotte op dat de verzoekende partij niet aantoont dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de verwezenlijking van deze nadelen te voorkomen. De verzoekende partij toont volgens haar ook niet aan dat de zeer bescheiden bouwwerken niet verwijderd zouden kunnen worden na een vernietigingsarrest.

#### *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 houdt onder meer in 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.

Uit de gegevens van het dossier blijkt dat de door de eerste tussenkomende partij ingediende aanvraag betrekking heeft op het aanleggen van tijdelijke voorzieningen (busstations, fietsenstallingen, kiss& ride- en taxizone, Lijnwinkel en voorzieningen voor buschauffeurs) ten noorden en ten zuiden van het station van Kortrijk. Deze werken worden uitgevoerd in functie van de realisatie van een ondergrondse parking, de ondertunneling van de Zandstraat en de heraanleg

van de rotonde Panorama en kaderen in de eerste fase van een groter totaalproject (Masterplan vernieuwing stationsomgeving Kortrijk).

De bouw van de ondergrondse parking, de aanleg van een fiets- en bustunnel en een autotunnel maken het voorwerp uit van een stedenbouwkundige aanvraag die parallel werd ingediend en gelijktijdig met de bestreden beslissing werd afgeleverd.

De verzoekende partij is eigenaar van een woning gelegen aan de zuidzijde van het station, waar volgens de beschrijving van het aangevraagde in de bestreden beslissing de volgende werken voorzien zijn:

- Het voorzien van vijf kiss& ride-plaatsen op de bestaande busbaan
- Het behoud van de vijf bestaande kiss& ride-plaatsen aan de overzijde
- Het opbreken en heraanleggen van de huidige kiss& ride-zone en voetpad tot een derde busterminalzone, bestaande uit één langwerpig busperron
- Het aanleggen van een strook voor bushaltes naast het langwerpig busperron
- Het suppresseren van het fietspad richting rotonde Panorama
- Het draaien van een bestaande overdekte fietsenstalplaats en het plaatsen van een bijkomende overdekte constructie voor fietsenstallingen
- De herinrichting van het gebruik van de weg
- Het aanleggen van een vierde busterminalzone met vier busperrons op de Minister Tacklaan waar zich thans een publieke, betalende parking bevindt
- Het aanpassen van de rijweg van de Minister Tacklaan binnen de bestaande straatbreedte
- Het plaatsen van twee containers voor voorzieningen voor buschauffeurs ten oosten van de busterminal zone vier
- Het aanleggen van een nieuwe oversteekplaats over de Minister Tacklaan.

3.

De verzoekende partij houdt voor dat de uitvoering van de stedenbouwkundige vergunningen uitzonderlijke verkeers-, sociale en milieuhinder met zich mee zal brengen en dat de leefbaarheid van haar directe woonomgeving gehypothekeerd zal worden door de uitvoering van de werken en de ingebruikname van het tijdelijke busstation, die rechtstreeks samenhangen met de aanvang van de werken voor de ondergrondse parking en de bijhorende infrastructuur.

Vooreerst moet worden vastgesteld dat het verzoekschrift geen uiteenzetting bevat waaruit kan worden afgeleid worden dat de zaak niet kan behandeld worden volgens de gebruikelijke termijnen van een vernietigingsprocedure. De verzoekende partij stelt dat de aanvang van de werken voorzien was voor september 2016 maar toont niet concreet aan dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de verwezenlijking van nadelige gevolgen te voorkomen en dat het verstrijken van de tijd in afwachting van een uitspraak ten gronde tot schadelijke gevolgen zou leiden.

Van de verzoekende partij wordt immers verwacht dat zij op basis van concrete gegevens in haar verzoekschrift aantoont dat de doorlooptijd van een annulatieprocedure specifiek in de betrokken zaak niet kan worden afgewacht, gelet op de schadelijke gevolgen die door het verstrijken van de tijd zullen ontstaan. De verzoekende partij toont echter niet *in concreto* aan dat een schorsing zich opdringt en dat niet gewacht kan worden op de uitspraak in de vernietigingsprocedure.

De verzoekende stelt ter zitting dat de werken, volgens een bericht op de website 'Stationsproject Kortrijk' en enkele nieuwsberichten, van start gaan op 20 maart 2017. Dit wordt door de andere partijen niet betwist.

Zelfs wanneer de werken op 20 maart 2017 worden aangevat, moet worden vastgesteld dat het loutere feit van de start van de werken niet volstaat om de bestreden beslissing bij hoogdringendheid te schorsen. De verzoekende partij maakt hiermee niet concreet aannemelijk dat zij niet kan wachten op een vernietigingsarrest.

Het vervolg van het betoog van de verzoekende partij kan evenmin overtuigen, aangezien zij niet concretiseert in welke zin de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing voor haar tot nadelige gevolgen zal leiden. Er moet worden vastgesteld dat de uiteenzetting “van de redenen [die] aantonen dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de verzoeker een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen” in het verzoekschrift zeer summier is.

Voor de verduidelijking van de uitzonderlijke hinder, verwijst de verzoekende partij naar “alle voormelde ernstige hinder en nadelen die werden opgesomd”. De Raad neemt aan dat de verzoekende partij hiermee wenst te verwijzen naar de uiteenzetting van haar middelen.

Voor zover de verzoekende partij in deze middelen verwijst naar de hinder die vermeld wordt in het project-MER, een stuk dat trouwens niet wordt bijgebracht door de verzoekende partij, maar door de verwerende partij en de tweede en derde tussenkomende partij, dient te worden opgemerkt dat uit dit document van algemene strekking geenszins de individuele hinder of nadelen in hoofde van de verzoekende partij kunnen worden afgeleid. De verzoekende partij laat na om de algemene hinderaspecten die in het project-MER worden aangehaald te concretiseren en aan te tonen waaruit de aard en de omvang van het voor haar persoonlijk te verwachten nadeel bestaan.

In de mate dat zij de resultaten van de m.e.r.-screeningsnota en het project-MER met betrekking tot de hinder voor de omwonenden bekritiseert, stelt de Raad vast dat de verzoekende partij zich beperkt tot een loutere negatie van deze bevindingen, zonder dat zij aan de hand van concrete gegevens of stukken het tegendeel aantoonst. De verzoekende partij poneert, maar concretiseert geen enkele van haar beweringen.

Uit de gegevens van het dossier blijkt dat de woning van de verzoekende partij gelegen is vlakbij de sporenbundel en het station, aan een brede baan waar nu reeds veel verkeer is. De uiteenzetting in het verzoekschrift toont niet overtuigend aan welke specifieke nadelige impact de aanleg van de tijdelijke inrichtingen (bijkomend) zal hebben voor de verzoekende partij op gebied van de verkeerssituatie, de sociale situatie of het milieu.

Ter zitting geeft de verzoekende partij weliswaar aan de hand van enkele concrete voorbeelden aan op welke manier de vermelde nadelen haar persoonlijk kunnen raken. Bij de beoordeling van de hoogdringendheid kan de Raad echter alleen maar rekening houden met wat in dat verband in het verzoekschrift werd aangevoerd en met de bij dat verzoekschrift gevoegde stukken. De Raad stelt vast dat de concretisering van de nadelige gevolgen, die voor de verzoekende partij persoonlijk voortvloeien uit de uitvoering van de bestreden beslissing, in het verzoekschrift ontbreekt.

De Raad stelt voorts vast dat de verzoekende partij diverse aspecten van mogelijke hinder ook reeds in een bezwaarschrift tijdens het openbaar onderzoek naar voren bracht. De verwerende partij beoordeelde de bezwaren voortkomend uit de 24 bezwaarschriften uitgebreid, verklaarde ze gedeeltelijk gegrond en verbond voorwaarden aan de stedenbouwkundige vergunning teneinde de mogelijke hinder te beperken. De verzoekende partij betreft deze beoordeling van haar bezwaren door de verwerende partij en de opgelegde voorwaarden niet bij de uiteenzetting over de nadelige gevolgen. De verzoekende partij verwijst naar de uiteenzetting in de middelen en lijkt dan ook aan te sturen op de mogelijke onwettigheid van de bestreden beslissing, hetgeen een discussie over

de grond van de zaak betreft en op zich bijgevolg niet volstaat om de hoogdringendheid aan te tonen.

Ook de argumentatie dat het project-MER en de project-m.e.r.-screeningsnota gebrekkig zijn, hetgeen de verzoekende partij zou verhinderen om de te verwachten hinder correct in te schatten, heeft betrekking op de mogelijke onwettigheid van de bestreden beslissing, en betreft derhalve een discussie over de grond van de zaak.

De conclusie van het voorgaande is dat de verzoekende partij niet overtuigt dat de zaak bij hoogdringendheid moet worden behandeld.

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

## **B. Ernstige middelen**

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

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

1. Het verzoek tot tussenkomst van de nv van publiek recht NMBS, de Vlaamse Vervoersmaatschappij DE LIJN en het college van burgemeester en schepenen van de stad KORTRIJK is ontvankelijk voor wat de behandeling van de vordering tot schorsing betreft.
2. De Raad verwerpt de vordering tot schorsing.
3. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 28 maart 2017 door de zesde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de zesde kamer,

Nina HERRERIA-PASSAGE

Karin DE ROO