

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 30 april 2019 met nummer RvVb-S-1819-0935
in de zaak met rolnummer 1819-RvVb-0154-SA

Verzoekende partijen	1. de heer Frederik VAN MIEGHEM 2. de bvba HET WIEL vertegenwoordigd door advocaat Pieter VAN ASSCHE, met woonplaatskeuze op het kantoor te 9000 Gent, Koning Albertlaan 128
Verwerende partij	de deputatie van de provincieraad van OOST-VLAANDEREN
Tussenkomenende partij	de heer Joris HEYNDRICKX vertegenwoordigd door advocaat Thomas RYCKALTS, met woonplaatskeuze op het kantoor te 1000 Brussel, Wolvengracht 38

I. BESTREDEN BESLISSING

Verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 25 oktober 2018 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van verwerende partij van 23 augustus 2018.

Verwerende partij heeft het administratief beroep van tussenkomenende partij tegen de weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Beveren van 9 april 2018 ingewilligd.

Verwerende partij heeft aan tussenkomenende partij een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden verleend voor het slopen van een garage en het bouwen van een privaat woonef met 3 meergezinswoningen (samen 9 woongelegenheden) en 15 parkeerplaatsen op de percelen gelegen te 9120 Beveren, binnenzone Kerkenhoek - Spoorweglaan, met als kadastrale omschrijving afdeling 9, sectie D, nummers 0106R en 0111Y.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

1.
Tussenkomenende partij verzoekt met een aangetekende brief van 8 januari 2019 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen. De voorzitter van de Raad laat de tussenkomenende partij met een beschikking van 6 februari 2019 toe in de debatten.

2.
Verwerende partij dient een nota betreffende de vordering tot schorsing en (in het gerelateerd dossier met rolnummer 1819-RvVb-0211-SA) het administratief dossier in. De argumentatie van tussenkomenende partij betreffende de vordering tot schorsing is vervat in haar verzoekschrift tot tussenkomst.

3.

Verzoekende partijen vragen met een aangetekende brief van 7 februari 2019 “*om desgevallend de versnelde procedure te willen toepassen*”, gelet op de evidente nietigheid van de bestreden beslissing. Tussenkomen partij betwist deze vraag met een aangetekende brief van 4 maart 2019.

4.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot schorsing op de openbare zitting van 5 maart 2019.

Advocaat Sander KAÏRET *loco* advocaat Pieter VAN ASSCHE voert het woord voor verzoekende partijen. Mevrouw Leen LIPPEVELDE voert het woord voor verwerende partij. Advocaat Sofie ALBERT *loco* advocaat Thomas RYCKALTS voert het woord voor tussenkomen partij.

5.

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

III. FEITEN

1.

Tussenkomen partij dient op 29 november 2017 bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Beveren een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor het slopen van een garage en het bouwen van een privaat woonerf met drie meergezinswoningen (samen 9 woonegelegenheden) en 15 parkeerplaatsen.

De aanvraag kent een historiek. Verwerende partij verleent naar aanleiding van een eerdere gelijkaardige aanvraag op 17 november 2016 aan tussenkomen partij een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden voor het oprichten van een privaat erf met drie meergezinswoningen (9 woonegelegenheden), 14 parkeerplaatsen en het slopen van een garage. Deze vergunning wordt op vordering van verzoekende partijen door de Raad vernietigd bij arrest van 18 december 2018 met nummer RvVb-A-1819-0450. Een gelijkaardige vordering van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Beveren en van de gemeente Beveren wordt bij arrest van 18 december 2018 met nummer RvVb-A-1819-0451 zonder voorwerp verklaard ingevolge de eerdere vernietiging van de bestreden beslissing.

De aanvraag voorziet enkele wijzigingen ten opzichte van de vorige aanvraag. Zo krijgt blok A, dat wordt ingeplant tegen de woning in de Kerkenhoek 9, een gewijzigde vorm. Tevens worden er vijftien naast elkaar gelegen en bovengronds bereikbare parkeerplaatsen voorzien.

2.

De percelen liggen volgens het gewestplan ‘St. Niklaas-Lokeren’, vastgesteld bij koninklijk besluit van 7 november 1978, in woongebied.

3.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 4 januari 2018 tot en met 2 februari 2018, dienen onder meer verzoekende partijen een bezwaarschrift in.

De gemeentelijke technische dienst wegen adviseert op 26 januari 2018 voorwaardelijk gunstig:

“ ...

Het perceel is gelegen in 'effectief overstromingsgevoelig gebied'.

De septische putten dienen per woningblok een minimum inhoud van 3000 liter te hebben. Bij blok A staat dit echter niet vermeld.

Een goede werking van een septische put vereist een minimum aanbreng van zuiver spoelingswater. (gemiddeld 40 liter per dag per gebruiker). Dit wil zeggen dat er nu voor 8.3 dagen hemelwater voorhanden is bij een volle hemelwaterput van 10 000 liter, dit bereken[d] op een IE(inwoners equivalent) van 30. Dit is ook nog eens zonder het gebruik van de buitenkranen. Hieruit kunnen we vaststellen dat er toch nog een aanzienlijke hoeveelheid leidingwater zal worden gebruikt. Daarom raden wij aan om een grotere of meerdere hemelwaterputten te plaatsen, zodoende men toch een langere droge periode kan overbruggen.

...”

De brandweer van Hulpverleningszone Waasland adviseert op 1 februari 2018 voorwaardelijk gunstig:

“ ...

Inplanting en toegangswegen

Men dient er op toe te zien dat de vrije doorgang in de Kerkenhoek steeds mogelijk is. Een vrije breedte van 4m moet steeds vrij blijven van geparkeerde wagens of andere obstakels. Op het terrein van de aanvrager dienen de toegangswegen en draaimogelijkheden voor de wagens van de hulpdiensten duidelijk aangegeven zijn. ...

De slagboom dient op eenvoudige wijze geopend kunnen worden door de brandweer.

...”

De provinciale dienst integraal waterbeleid adviseert op 6 februari 2018 voorwaardelijk gunstig.

De gemeentelijke dienst mobiliteit adviseert op 16 februari 2018 ongunstig:

“ ...

Het karakter en de huidige aanleg van het bestaande garage erf is niet van dien aard om een toegangsfunctie te realiseren voor een uitbreiding van de bestaande verkaveling. De weg is louter als garage erf ingericht. Hier zijn bij de reeds gerealiseerde verkaveling geen eisen gesteld voor overige weggebruikers omdat dit nooit de bedoeling was hierlangs nieuwe woningen te ontsluiten.

Bij de voorgestelde ontwikkeling zullen bezoekers die met de wagen komen een garage erf doorrijden en tot de conclusie komen dat er geen parkeergelegenheid is en amper kunnen draaien. Voor vrachtwagens is het probleem nog groter. Vuilniswagens, verhuiswagens, ... kunnen de gebouwen niet bereiken.

Niet alle private parkeerplaatsen zijn goed bereikbaar. ...

De fietsenberging is slecht ontworpen. ...

...”

De gemeentelijke omgevingsambtenaar adviseert op 22 februari 2018 ongunstig.

Het college van burgemeester en schepenen weigert op 9 april 2018 de stedenbouwkundige vergunning, waarbij het zich aansluit bij het advies van de gemeentelijke omgevingsambtenaar:

“ ...

WATERTOETS

Het project ... valt binnen een effectief overstromingsgevoelig gebied.

De Provincie directie leefmilieu dienst integraal Waterbeleid verleende op 06.02.2018 een gunstig advies. Het advies van de gemeentelijke Technische Dienst wegen is voorwaardelijk gunstig, maar legt voorwaarden op die niet meer als marginale aanpassingen kunnen worden beschouwd, des te meer doordat hieruit blijkt dat de aanvrager hoegenaamd geen rekening houdt met de ligging in overstromingsgevoelig gebied. De TDW stelt onder meer ...

Uit dit advies blijkt dat er hoegenaamd niet voldoende informatie wordt meegegeven over de gebruikte verhardingen, ihb de waterdoorlatende materialen. Dat is echter essentieel in overstromingsgevoelig gebied.

Door de vele onvolledigheden en onduidelijkheden, doorstaat de aanvraag de watertoets bijgevolg NIET.

TOEGANKELIJKHEIDSTOETS

De aanvraag is NIET in overeenstemming met de bepalingen van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid ...

De aanvraag voldoet aan de toegankelijkheidsverordening, mits voldaan wordt aan de volgende aanpassingen op de gelijkvloerse verdiepingen ...

Tot slot doorstaat de parkeerplaats voor andersvaliden van 3.5 meter breed evenmin de toegankelijkheidstoets: ze staat geschrant achter een andere en is moeilijk bereikbaar.

...

MER-TOETS

...

Het project moet echter wel als stadsontwikkeling worden beschouwd, zodat aanvrager moet aantonen dat er geen negatieve milieueffecten worden veroorzaakt. Aanvrager doet dat in onvoldoende mate.

...

TOETSING AAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

...

Beschrijving van de omgeving

De Spoorweglaan wordt gekenmerkt door aaneengesloten bebouwing met ééngezinswoningen en kleine meergezinswoningen, bijna uitsluitend in gesloten verband. De meergezinswoningen beschikken niet over garages of garagestaanplaatsen op eigen terrein. De parkeerdruk in de straat is enorm.

De verkaveling Kerkenhoek is uitsluitend bestemd voor ééngezinswoningen.

De aanvrager beschikt over enkele gebouwen langsheen de Spoorweglaan. De garage naast de woning Spoorweglaan 17 wordt gesloopt om het project van aanvrager te voorzien van een aansluiting van 4,75 meter breed, die enkel bestemd is voor niet gemotoriseerd verkeer en als brandweerweg.

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

functionele inpasbaarheid

... De bebouwing paalt met de voorgevels niet rechtstreeks aan een openbare weg, en moet daarom beschouwd worden als bebouwing in tweede bouwzone.

Rond het perceel bevinden zich enkel eengezinswoningen. Een deel daarvan ligt in de verkaveling "FRANSSENS Guido" ...

De oprichten van 9 appartementen is slechts verenigbaar met de omgeving op voorwaarde dat de aanvraag geen hinder veroorzaakt ten opzichte van de omringende bebouwing. Meergezinswoningen zorgen in tweede bouwzone voor ontoelaatbare hinder en inkijk.

Huidige aanvraag houdt totaal geen rekening met de in het recente verleden ontwikkelde visie m.b.t. de invulling van het binnengebied achter de huizenrij langs de Spoorweglaan, en keert er zich zelfs volledig van af.

Een minder dens bebouwd project, dat zich niet afkeert van, maar aansluit bij, en inpast in de omgeving, kan voor vergunning in aanmerking komen.

De vorige aanvraag, die slechts beperkt afwijkt van huidig voorstel, werd door het college van burgemeester en schepenen geweigerd in zitting van 24.06.2016. ...

mobiliteitsimpact

Door het verlenen van de voorliggende aanvraag zal een problematische mobiliteitstoestand ontstaan.

Zoals bij de bezwaren wordt aangehaald, wordt Kerkenhoek (incl. zijtak) intens gebruikt door spelende kinderen. De aanleg als woonerf geeft doelbewust aanleiding voor een levendige woonomgeving, waar kinderen onbekommerd en veilig spelen. Door het smalle garage-erf bovenmatig intens te laten gebruiken door het verkeer van en naar de aangevraagde meergezinswoningen, én hulpdiensten zoals brandweer- en ziekenwagens, maar ook vuilniswagens, verhuiswagens, e.d., doorkruist de aanvraag dit.

De gemeentelijke dienst Mobiliteit verleent ook een vernietigend negatief advies, hoewel er daarbij zelfs nog geen rekening wordt gehouden met de veiligheid van de spelende buurtkinderen op het garage-erf.

Het karakter en de huidige aanleg van het bestaande garage-erf is niet van dien aard om een toegangsfunctie te realiseren voor een uitbreiding van de bestaande verkaveling. Die weg is louter als garage erf ingericht. Er zijn bij de reeds gerealiseerde verkaveling geen eisen gesteld voor overige weggebruikers omdat het nooit de bedoeling was om nieuwe woningen hierlangs te ontsluiten.

Bovendien zijn er geen garanties dat hulpdiensten, vuilniswagens, verhuiswagens, e.d.m. de gebouwen te gepasten tijde kunnen niet bereiken. Het advies van de Hulpverleningszone meldt uitdrukkelijk ...

Bij de voorgestelde ontwikkeling zullen bezoekers die met de wagen komen, het garage-erf doorrijden, tot de conclusie komen dat er geen parkeergelegenheid is, en amper kunnen draaien. Voor vrachtwagens en hulpdiensten is het probleem nog groter. De voorgestelde motorische ontsluiting is daarom intrinsiek verkeersonveilig.

Verder zijn niet alle private parkeerplaatsen goed bereikbaar. Met name de 3.5 meter brede parkeerplaats voor andersvaliden staat geschrinkt achter een andere, en is moeilijk bereikbaar.

De fietsenberging is eveneens slecht ontworpen. Die moet volgens de gegevens namelijk ook dienen voor Spoorweglaan nr 17. Toekomstige bewoners van huis nummer 17 zullen nooit hun fiets in deze berging plaatsen omdat die te ver weg ligt: men moet om gebouw C heen gaan.

Restperceel 107F2 is geen "peststrook", maar een eigendom dat bij verkaveling Kerkenhoek niet verkavetbaar was gezien de te beperkte diepte. Omdat de eigenaars nog steeds bereid zijn om de reststrook aan een redelijke prijs te verkopen, dringt de gemeente er op aan om een oplossing te zoeken zodat het woonerf kan ontsluiten via de pijpenkop van Kerkenhoek.

ruimtegebruik

De bouwvolumes zijn slechts 9 meter van elkaar verwijderd. Tussen blok Ben C is slechts 5 meter groenstrook voorzien. Tussen blok A en de parkeerplaatsen is slechts 2 meter groenstrook voorzien. Tussen blok A en B is slechts 5 meter groen voorzien. De groenstrook

tussen de blokken A, B en C wordt dan nog onderbroken door een voetpad in waterdoorlatende klinkers.

Blok A wordt aangebouwd aan de garage van de woning met huisnummer 9 in de verkaveling "Kerkenhoek". De bouwlijn van de verkaveling Kerkenhoek wordt niet gevolgd. Perceel van huidige aanvraag is gescheiden van de straat Kerkenhoek door een perceel in eigendom van de verkavelaars. De eigenaars van de bestaande verkaveling zijn nog steeds bereid om de gronden tussen het perceel van de aanvrager en de ontsluitingsweg "Kerkenhoek" te verkopen tegen normale, redelijke en aanvaardbare voorwaarden. Zij hebben, blijkens documenten waarover de gemeente beschikt, aan de aanvrager van het huidige project het betreffende stuk grond te koop aangeboden tegen wat redelijke marktvoorwaarden lijken te zijn. Dat zou de aanvrager in de gelegenheid brengen om zijn stuk grond te ontwikkelen op een wijze die ruimtelijk aanvaardbaar is. De toenmalige verkavelaar (eigenaar van het strookje grond) bevestigt dat hij ook vandaag nog bereid is om het betreffende stuk grond te verkopen aan de aanvrager ...

bouwdichtheid

Uit de behandeling van de bezwaren en het buitensporige ruimtegebruik blijkt dat de ruimtelijke draagkracht van de omgeving door de aanvraag sterk wordt overschreden.

...

schaal

Het aangevraagde project, een privaat woonerf met 3 meergezinswoningen (samen 9 woonegelegenheden), 15 parkeerplaatsen is grootschaliger dan de bebouwing in de omliggende verkaveling. Doordat geen enkele poging wordt ondernomen om dit project in de omgeving te integreren, bezwaart het de bestaande bebouwing in het binnengebied buitengewoon veel.

...

bodemreliëf

Het binnengebied kent grote reliëfverschillen. Het terrein kent een hoogteverschil van ongeveer 0,40 meter. Desondanks wordt er niet in functie van het reliëf gebouwd, maar wordt het reliëf ter hoogte van de parkeerplaatsen aanzienlijk gewijzigd.

hinderaspecten en gebruiksgenot

Huidig voorstel met 3 meergezinswoningen in tweede bouwzone zorgt voor overdreven hinder voor de aanpalende woningen.

De garageweg is niet voorzien om te dienen als ontsluiting van een nieuwbouwproject van 9 woonegelegenheden en hun bezoekers. De garageweg wordt door huidige aanvraag gebruikt als hoofdontsluiting wat voor buitensporige hinder zal zorgen bij de bestaande woningen.

Door de beperkte afstand tot de perceelsgrens, en de inplanting van de raam- en deuropeningen, behoudt de aanvraag flagrant onvoldoende respect voor de aangrenzende eigendommen qua lichtinval, bezonning én - vooral - inkijk (privacy): de bouwvolumes zijn slechts 9 meter van elkaar verwijderd. Tussen blok B en C is slechts 5 meter afstand voorzien. Wat het nog erger maakt, is dat het project in tweede bouwlijn wordt gesitueerd, waar er logischerwijs net méér dan gebruikelijke zorg wordt besteed aan het vermijden van inkijk, en het maximaal vrijwaren van het gebruiksgenot van de aanpalende percelen. Dat is hier overduidelijk NIET het geval.

...

veiligheid in het algemeen

Het project is onvoldoende toegankelijk voor hulpdiensten. Er wordt wel een ontsluiting voorzien naar de Spoorweglaan en naar een zijtak van Kerkenhoek, maar de aanvraag voorziet onvoldoende waarborgen inzake bereikbaarheid voor hulpdiensten.

Naar de Spoorweglaan is de verbinding dan wel max. 4,75m breed, maar daarvan is minder dan 1,5m verhard, terwijl ze voor het overige aangelegd met in boomschors en "groen" aangelegd, waardoor ze onbruikbaar is voor hulpdiensten. Bovendien wordt er in het groen

een meterkast geplaatst, wordt de verbinding afgesloten met een "voetgangerspoortje", dat sowieso te smal is om hulpdiensten door te laten, én worden er twee parkeerplaatsen ingeplant binnen het traject dat de brandweer en andere hulpdiensten zouden moeten afleggen om de aangevraagde bebouwing in noodgevallen te bereiken.

Aan de andere ontsluiting wordt er ogenschijnlijk wel voldoende manoeuvreerruimte voorzien voor brandweer en andere hulpdiensten. Ze verloopt echter via een smalle garageweg, waar dus per definitie auto's parkeren, hetgeen de toegankelijkheid voor hulpdienst onvermijdelijk hindert. De voorgestelde ontsluiting is daarom intrinsiek onveilig.

ALGEMENE CONCLUSIE

Uit de voorgaande motivering blijkt dat de aanvraag niet in overeenstemming is met de wettelijke bepalingen inzake ruimtelijke ordening, inzonderheid wat betreft verkeersveiligheid.

...

De ruimtelijke draagkracht van de smalle garageweg wordt overschreden. De garageweg wordt door de bestaande woningen als secundaire ontsluiting en speelstraat gebruikt. Huidig project voorziet de motorische hoofdontsluiting langs de garageweg, terwijl het tussenliggende perceel zou kunnen worden in het project opgenomen of aangekocht door de aanvrager, zodat de ontwikkeling alsnog kan gebeuren in harmonie met de omringende bebouwing langs Kerkenhoek.

...”

4.

Tegen deze beslissing tekent tussenkomende partij op 5 augustus 2016 administratief beroep aan bij verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 17 juli 2018 om het beroep niet in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning te weigeren:

“

2.5 De goede ruimtelijke ordening

De aanvraag voorziet het bouwen van 3 meergezinswoningen (9 we) in een binnengebied gelegen tussen de verkaveling aan de Kerkenhoek en de Spoorweglaan.

Het is op het eerste zicht reeds duidelijk dat de aangevraagde ontwikkeling geen ruimtelijk logische ontwikkeling langsheen de Kerkenhoek inhoudt.

...

In casu kan niet ernstig ontkend worden dat de gepaste, en de eigenlijk bedoelde ruimtelijke ontwikkeling ter plaatse voor iedereen duidelijk is. Een aansluiting op de Kerkenhoek is ruimtelijk logisch, en omwille van het ontbreken van andere afdoende ontsluitingsmogelijkheden, ruimtelijk vereist.

Anders dan waar appellant lijkt van uit te gaan, heeft hij helemaal geen recht op het verkrijgen van een vergunning, en alleszins geen recht op het verkrijgen van gelijk welke vergunning.

Dat burgerlijke rechten momenteel een goede ruimtelijke ontwikkeling op deze locatie in de weg staan, kan geen reden zijn om op vandaag dan maar een slechte ruimtelijke ontwikkeling toe te laten.

De onwenselijke ruimtelijke situatie die door huidige aanvraag wordt gecreëerd blijkt uit verschillende vaststellingen:

De door aanvrager/appellant voorgestelde ontsluiting via een bestaande garageweg is duidelijk niet werkbaar. Uit de foto van deze garageweg gevoegd bij de aanvraag, blijkt zeer duidelijk dat een hoofdontsluiting van een project langs deze weg zeer bevreemdend zou zijn. Dit is duidelijk een achterstraatje, een garagestraatje, geen toegang tot een volledig project.

De garageweg heeft daarenboven geenszins een nuttige breedte van 6m. De afsluitingen en garagepoorten van de aanpalenden zijn tot op de rooilijn gebouwd. Er is zodoende geen obstakelvrije ruimte boven het maaiveld, zodat auto's een zeker afstand tot de rooilijn moeten behouden, willen zijn passeren. Er lijkt dan ook eerder een berijdbare breedte van 5m te bestaan. Dit is niet voldoende voor comfortabel kruisend verkeer. Hedendaagse wagens zijn, spiegels inbegrepen, meer dan 2m breed. Bij een kruisend manoeuvre op deze garageweg zullen de wagens dus maar op enkele tientallen centimeters van elkaar bevinden.

Dit gebrek wordt nog verzaamd door het gegeven dat de garageweg maar liefst 90m lang is. Er kan dus niet eventjes gewacht worden tot de tegenligger gepasseerd is (hij kan verschijnen als men zich al op de garageweg bevindt).

Bovendien zijn er, logischerwijze, een groot aantal erftoegangen op deze garageweg. Nu de toegangen zich op de rooilijn bevinden, heeft men bij doorgaand verkeer (zeker bij het kruisen van wagens) steeds een zeer slecht zicht op voetgangers die op de garageweg zouden stappen.

Dit is een onaanvaardbare, onveilige situatie.

Vuilnis en postbedeling wordt voorzien via de voetgangersdoorsteek naar de Spoorweglaan. Dit houdt in dat toekomstige bewoners hun vuilnis 40 tot 65m ver weg zullen moeten brengen. Dit lijkt weinig werkzaam. Ook pakjesbedeling lijkt om dezelfde reden problematisch.

Blok A van het project wordt met een hoek aan de garage van de woning Kerkenhoek nr. 9 'geplakt'. Dit geeft een zeer gekunsteld uitzicht. De reden hiervoor is niet duidelijk. De plannen zijn op dit punt bovendien tegenstrijdig. Op het plan 'Gevel A3' is de aanbouw ongeveer 8,2m lang. Op het inplantingsplan met de nieuwe toestand wordt slechts een aanbouw van ongeveer 7m voorzien. Dit is een onduidelijkheid.

Zowel blok A als blok B worden tot op 1m van de zijdelingse, westelijke perceelsgrens ingeplant. Dit is ruimtelijk onaanvaardbaar. Er is maar moeilijk een situatie denkbaar waar een inplanting van een nieuw hoofdgebouw tot op 1m van andermans eigendom te tolereren zou zijn.

Het gelijkvloers niveau van blok C (3m hoog) wordt op slechts 2,5m van de perceelsgrens met de woning Spoorweglaan nr. 9 voorzien. Deze te beperkte tussenruimte wordt bovendien volgebouwd met een fietsenberging.

Deze fietsenberging is weinig bruikbaar voor bewoners van blok B, en zeker blok A, gelet op de afstand.

De eerste 2 parkeerplaatsen palend aan de garageweg lijken door de nauwe doorgang, en hun ligging zo dicht tegen de perceelsgrens, moeilijk bereikbaar. Hetzelfde geldt voor de ruimere parkeerplaats van 3,5m breed. Deze is deels achter een andere parkeerplaats gelegen en niet gemakkelijk bereikbaar. De ligging van deze reeksen parkeerplaatsen naast de tuinen van aanpalenden, kan voor geluidshinder zorgen.

De bovenstaande probleempunten wijzen er ontegensprekelijk op dat de aanvrager er niet in slaagt zijn programma op een goede, ruimtelijk aanvaardbare manier op dit perceel ingepast te krijgen. Een project dat zich in eerste instantie richt naar de Kerkenhoek, met bebouwing in de lijn van de bestaande bebouwing in deze straat, zal voor eenzelfde programma een betere bereikbaarheid inhouden, met de mogelijkheid van voldoende parkeergelegenheid en afstanden tot perceelsgrenzen, en met mogelijkheid tot een grotere groene ruimte.

*De aanvraag voldoet niet aan de vereisten van een goede ruimtelijke ordening.
..."*

Na de hoorzitting van 24 juli 2018 verklaart verwerende partij het beroep op 23 augustus 2018 gegrond en verleent zij een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden:

“ ...

1.5 Beschrijving van de omgeving, de bouwplaats en het project

... Het perceel paalt aan de private garageweg van de verkaveling Kerkenhoek. De gronden van aanvrager zijn bestemd om aan te sluiten bij de verkaveling “Kerkenhoek”. Zij worden tot op heden van de Kerkenhoek afgesloten door een reststrook in eigendom van de verkavelaars bvba Het Wiel en nv Artibo.

De Spoorweglaan is gekenmerkt door aaneengesloten bebouwing met voornamelijk ééngezinswoningen en kleine meergezinswoningen. Deze meergezinswoningen beschikken niet over garages of garagestaanplaatsen op eigen terrein. De parkeerdruk in de straat is enorm. De verkaveling Kerkenhoek is uitsluitend bestemd voor ééngezinswoningen.

De aanvrager beschikt over enkele gebouwen langsheen de Spoorweglaan. De garage naast de woning Spoorweglaan 17 wordt gesloopt om het project van aanvrager te voorzien van een private aansluiting van 5m breed enkel bestemd voor niet gemotoriseerd verkeer en (anders dan in een voorgaande aanvraag) niet langer als brandweerweg.

Voorliggende aanvraag beoogt het oprichten van een privaat woonerf met 3 meergezinswoningen (samen 9 woonegelegenheden), 15 parkeerplaatsen en het slopen van een garage. Het woonerf zal bestaan uit drie meergezinswoningen met elk drie woonegelegenheden. Elke meergezinswoning heeft één en deels twee bouwlagen en omvat twee woonegelegenheden op de gelijkvloerse bouwlaag en een derde op verdieping. De maximum deksteenhoogte bedraagt 6,25 m.

Het erf wordt ontsloten voor voetgangers langsheen de Spoorweglaan tussen de huisnrs. 15 en 17. Hiervoor wordt een garage gesloopt. Het erf wordt ontsloten voor gemotoriseerd verkeer langsheen de toegang voor garages in de verkaveling Kerkenhoek. Deze garageweg is vergund als dienstweg in functie van de toegang naar garages. De gemotoriseerde toegangsweg wordt afgesloten door een slagboom.

...

2 Motivering

2.1 De watertoets

Het terrein ligt deels in een effectief overstromingsgevoelig gebied.

De aanvrager toont in de nota bij de vergunningsaanvraag aan dat het project geen impact op het overstromingsregime zal hebben.

Er wordt voldaan aan de bepalingen van het besluit van de Vlaamse regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater door het plaatsen van een voldoende grote hemelwaterput en infiltratiesysteem.

De aanvraag voorziet geen werken die raken aan het grondwatersysteem.

Gelet op bovenstaande vaststellingen is geen schadelijk effect voor het watersysteem te verwachten. De doelstellingen van het decreet betreffende het integraal waterbeleid worden niet geschaad.

2.2 De toegankelijkheidstoets

De aanvraag is valt niet onder het toepassingsgebied van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid.

2.3 De MER-toets

...

Bij de aanvraag is een MER-screening gevoegd. Hieruit blijkt dat voor het project geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn.

Gelet op de aard van de aanvraag, namelijk het voorzien van woongelegenheden in als woongebied aangeduid centrumgebied kunnen in alle redelijkheid de bevindingen in de screeningsnota aangenomen worden en wordt geoordeeld dat het project geen aanzienlijke milieueffecten kan veroorzaken.

2.4 De juridische aspecten

De aanvraag is principieel in overeenstemming met de voorschriften van het geldend gewestplan, nu woongelegenheden in woongebied worden aangevraagd..

...

2.5 De goede ruimtelijke ordening

De aanvraag voorziet het bouwen van 3 meergezinswoningen (9 we) in een binnengebied gelegen tussen de verkaveling aan de Kerkenhoek en de Spoorweglaan.

In een voorgaand dossier werd reeds onder voorwaarden gunstig beoordeeld door de deputatie.

Huidige aanvraag waarbij de voorwaarden zijn opgenomen en nog aanpassingen werden doorgevoerd ten aanzien van een buur, kan dan ook onder dezelfde motivering vergund worden:

“De voorziene toegang met een breedte van 6m is ruimschoots voldoende om het binnengebied te bereiken en een veilige circulatie te creëren, zoals blijkt ook uit de vele vergunde voorbeelden in de onmiddellijke omgeving van soortgelijke projecten. Er liggen geen andere woningen aan deze wegenis dus kunnen er zich bezwaarlijk gevaarlijke situaties voordoen. De draagkracht van deze ontsluitingsweg wordt niet overschreden. Zo kan verwezen worden naar de blauwdruk die werd voorzien in aansluiting bij de bestaande verkaveling. Deze voorzag in de mogelijkheid om links en rechts van deze wegenis die zou worden verlengd, nog bijkomend een twintigtal garages te voorzien. De passage en verkeersdruk was zodoende voor deze “toegang garages” nog hoger ingeschat.

Het is onjuist dat deze garageweg privaat domein is zodat geen parkeerverbod kan worden opgelegd en niet aan deze voorwaarde uit het brandweeraadvies kan worden voldaan. Deze wegenis moet wel degelijk als een publieke wegenis worden beschouwd en is hiertoe ook voldoende uitgerust. Dat de wegenis tot op vandaag niet officieel overgedragen is aan het openbaar domein – zoals nochtans vereist ingevolge de verkavelingsvergunning uit 2000 – doet hieraan niets af. Er is sprake van publiek gebruik. Dit volgt namelijk uit het feit dat deze straat door het openbaar verkeer gebruikt wordt zodat deze weg in elk geval publiek is, zelfs al zou de bedding alsnog in private eigendom zijn. Er bestaat in ieder geval een weerlegbaar vermoeden dat een wegenis die openbaar gebruikt wordt tot het openbaar domein behoort. Deze “toegang garages” maakt eveneens deel uit van de gemeenteraadsbeslissing van 28.03.2000 over de zaak van de wegen n.a.v. de verkavelingsvergunning van 23.10.2000 die aldaar is verleend aan de heer Guido Franssens. Hierin staat: “Overwegend dat tussen de nieuwe verkaveling en de bestaande woningrij langs de Spoorweglaan voorzien wordt om de ondiepe percelen te verruimen, met ook achterontsluiting voor auto’s, om tegemoet te komen aan het bestaande garage-tekort en de parkeerdruk in de Spoorweglaan.” Hierna wordt door de gemeenteraad het gehele wegtracé goedgekeurd, met inbegrip van deze ‘toegang garages’. Met andere woorden moet hieruit afgeleid worden dat de wegenis ondanks de onzekere eigendomstitel een publiek karakter heeft en dus omtrent de plaatsing van verkeersborden kan beslist worden Dat deze wegenis op heden – hoewel reeds lang aangelegd – nog steeds niet aan het openbaar domein zou zijn overgedragen, is niet dienstig.

In verband met al dan niet verplichten stuk grond bijkomend aan te kopen, kan verwezen worden naar het vonnis van de rechtbank van eerste aanleg. In het beroepschrift werd uitgebreid uiteengezet waarom de strook tussen onderhavig terrein en de verkaveling niet kan aangekocht worden. De rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde heeft bij vonnis van 5 oktober 2007, zoals bevestigd in het arrest van het Hof van Beroep te Gent van 17.06.2009 klaar en duidelijk geoordeeld dat beroepsindiener geenszins kon verplicht worden om tot aankoop over te gaan van dit perceel. Evenmin kon beroepsindiener verplicht worden om tussen te komen in de kosten voor de aanleg van de wegenis "toegang garages" wegens verrijking zonder oorzaak. "De oorspronkelijke vordering dient in weze te worden gekwalificeerd als een juridisch verdoezelde poging om verweerder te dwingen over te gaan tot de aankoop van bedoelde perceeltjes en in de kosten van de verkaveling tussen te komen." De ordening zoals zij op heden voorligt is een bewuste keuze geweest van de gemeente Beveren en alzo door de gemeente vergund middels de verkaveling uit 2000.

Deze hele bemerking is overigens weinig zeggend nu er wel degelijk in voldoende ontsluiting voorzien is langs de "toegang garages" en langs de toegang via de Spoorweglaan. Er kan benadrukt worden dat de toegang voornamelijk middels de doorgang naar de Spoorweglaan zal gebeuren en de achterliggende garagestraat enkel dienstig is voor wat de bedoeling altijd was: de toegang voor de bewoners om hun wagens te stallen.

De PSA stelt dat de schaal en ruimtelijke draagkracht van de omgeving geschaad worden. Het komt er op neer in navolging van de gemeente Beveren dat een afweging gemaakt wordt en de voorkeur gegeven wordt om de "in het verleden (2000 – maar liefst 18 jaar geleden) ontwikkelde visie m.b.t. de invulling van het binnengebied" te volgen in plaats van het voorgestelde project. Met andere woorden wenst de PSA dat het binnengebied verder verkaveld wordt voor eengezinswoningen met achterliggende garages. Een inrichtingsstudie kan de vergunningverlenende overheid er niet van ontslaan de aanvraag op haar eigen merites te beoordelen. Visie op invulling van dergelijke gebieden is in evolutie, waarbij verdichting en compacter wonen voorop staat. De studie van 18 jaar geleden met een voorkeur voor dergelijke verkavelingen in de dorpskern van steden en gemeenten is achterhaald. Met het oog op de ontwikkeling van dit binnengebied heeft beroepsindiener een sterke visie ontwikkeld om kleiner en betaalbaar wonen te promoten en zodoende wordt afgestapt van het standaardverkavelingsconcept.

De schikking van de woonblokken is het eindresultaat van een doorgedreven studie van de bouwplaats en haar omgeving, waarbij uiteraard gestreefd werd naar een maximale inpasbaarheid in deze omgeving. De keuze van inbreiding en verdichting wordt volledig ondersteund door de hedendaagse verzuchtingen om wonen in de stad- of dorpskern te promoten en aangenamer te maken. Zo kan verwezen worden naar de memorie van toelichting van het Voorontwerp van decreet houdende wijziging van diverse bepalingen inzake ruimtelijke ordening, milieu en omgeving ("Codextrein"), waarin duidelijk naar voorkomt dat de Vlaamse overheid ervoor kiest om te zoeken naar ruimte voor wonen "via verdichting, renovatie en hergebruik. (...) Kleine inbreidingsprojecten passen in die ambitie. Het zijn compacte woonegelegenheden die een kwaliteitsvolle ruimtelijke beleving toelaten. (...) Het doel is om vormen van ruimtelijke rendementsverhoging te bevorderen: intensivering van het ruimtegebruik, verweving van verschillende functies, het hergebruik van constructies en het tijdelijk toelaten van ruimtegebruik." Hierbij wordt eveneens verwezen naar het Regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2014-2019 (p. 58) (Memorie van Toelichting Codextrein, p. 7-8). Er moet de voorkeur gegeven worden aan intenser bouwen en gekozen worden voor meergezinswoningen. Ook werd reeds in het beroepschrift verwezen naar een handvol projecten in de omgeving van onderhavige waaruit blijkt dat deze verdichting reeds plaats heeft, met inbegrip van toegangswegen die toegang verlenen tot de verschillende projecten met vaak een meer beperkte omvang dan voorzien in het project van beroepsindiener ...

Verder is het zo dat een aanvraag die afwijkt van de bestaande bebouwing in de omgeving en zelfs de afwezigheid van een precedent niet a priori de verenigbaarheid van een project

met de goede plaatselijke ordening in de weg staat. Deze bouwvorm bestempelen als een bebouwing in tweede bouworde miskent dit concept en de visie op inbreiding zoals onderschreven door de Vlaamse decreetgever. Het aangevraagde schrijft zich perfect in deze visie in. Hoewel de aanvraag een breuk vormt met de reeds bestaande verkaveling, past zij hier wel degelijk in. Met alle afstandsregels is rekening gehouden. Enig uitzicht op aanpalenden en omliggende bebouwing is eigen aan wonen in een woonkern. In het project werd evenwel groot belang gehecht aan het vermijden van rechtstreekse zichtlijnen op de aanpalende terreinen. De aanvraag stelt de huidige en toekomstige bewoners geenszins bloot aan overmatige hinder. De Raad van State overwoog in dit verband dat het bouwen van een woning "in tweede bouwlijn" op zich niet in strijd is met de goede plaatselijke ordening. Een verwijzing naar andersluidende bepalingen hierover uit de omzendbrief van 8 juli 1997 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen, is niet dienend aangezien die omzendbrief slechts richtsnoeren bevat i.v.m. de interpretatie en de toepassing van het koninklijk besluit van 28 december 1972 en bovendien geen bindend karakter heeft. Het is dus aan de vergunningverlenende overheid om de concrete gegevens te vermelden op grond waarvan zij in een bepaald geval van oordeel is dat het bouwen 'in tweede bouwlijn' niet verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening.

Voorts wordt aan de bestaande wachtgevel aangebouwd zoals door de goede ruimtelijke ordening vereist. Het is in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening dat het project verder aanbouwt aan de gecreëerde blinde muur aan de rand van de verkaveling langsheen de Kerkenhoek. Dat er niet onmiddellijk aan de straat kan aangebouwd worden is logisch nu tot op heden het 'restperceel' met kadastraal nummer 107F2 middels de verkavelingsvergunning uit 2000 is ingekleurd als 'groenstrook in afwachting van de definitieve bestemming'. Zolang zodoende de eigenaar hieraan geen 'definitieve' bestemming geeft moet deze groenstrook zo ingericht blijven, en is enige overbouwings zelfs in strijd met de verkavelingsvoorschriften. Dit geldt ook in casu.

De plaatselijke toestand wordt gewijzigd. Dit is op zich geenszins onaanvaardbaar. De aanvrager is er evenwel van overtuigd dat deze verandering de omgeving, en de goede ruimtelijke ordening in zijn algemeenheid, ten goede komt. Het aangevraagde past qua schaal, ruimtegebruik en draagkracht in de onmiddellijke omgeving. De vergunning kan dan ook worden verleend.

...

Gelet op het doelpubliek van onderhavig project valt het ook te verwachten dat veelvuldig gebruik zal gemaakt worden van het openbaar vervoer. Het project is zeer goed bereikbaar gelet op de ligging in het centrum van Melsele. Dit kan zeker in rekening gebracht worden nu de voorgestelde parkeernorm in elk geval niet in een stedenbouwkundige gemeentelijke verordening gegoten is door de gemeente Beveren. In een soortgelijke discussie te Beveren oordeelde de Raad voor Vergunningsbetwistingen reeds: "Met betrekking tot de mobiliteitsimpact stelt de Raad vast dat de gemeente Beveren niet beschikt over een stedenbouwkundige gemeentelijke verordening die parkeernormen oplegt, minstens ligt een dergelijke verordening niet voor. De verzoekende partij verwijst weliswaar naar een beweerd 'vast beleidskader' dat evenwel niet blijkt te steunen op gecodificeerde teksten en louter verwijst naar een beweerde constante in voorgaande beslissingen, zonder dat zulks in concreto aangetoond wordt. Hoewel het afwentelen van parkeerfaciliteiten op het openbaar domein in vele gemeenten niet meer gedoogd wordt, dient vastgesteld te worden dat de gemeente Beveren geen initiatief heeft genomen om inpandige garages verplicht te maken en/of een parkeernorm te bepalen via eigen stedenbouwkundige voorschriften in de vorm van een gemeentelijke verordening. Bij gebreke hiervan dient de mobiliteitsimpact beoordeeld te worden op grond van de gebruikelijke criteria zoals voorzien in artikel 4.3.1, §2, 1° VCRO rekening houdend met de relevante in de omgeving bestaande toestand. De verwerende partij stelt vast dat een openbare parkingplaats aanwezig is aan de straatzijde voor het op te richten gebouw, dat de tweede woning een beperkte studio betreft, dat de Spoorweglaan langs één zijde voorzien is van een parkeerstrook en er zich op minder dan 200 meter een ruime parking bevindt ter hoogte van het station." (RvVb 31 augustus 2015,

nr. A/2015/0512). Het blijkt overigens ook uit de vele verleende vergunningen door de gemeente Beveren dat de norm van 1,5 parkeerplaatsen niet stijpt wordt opgelegd. Zo kan nog verwezen worden naar een recent vergund appartementsgebouw voor 5 woonentiteiten aan de Perstraat-W. Van Doornickstraat waar volstond dat op 400m een parkeergelegenheid voorhanden is voor 5 wagens. Ook in casu moet vastgesteld worden dat meer als voldoende plaatsen voorzien worden voor bewoners en dat geen bijkomende parkeerdruk kan verwacht worden, mede gelet op de gehele ruimtelijke visie van het project die zich niet wenst te richten tot grote families. Wel integendeel. Het spreekt voor zich dat niet bijkomend parkeerplaatsen voor bezoekers moeten voorzien worden. Dit wordt in de verkaveling evenmin aan de eengezinswoningen opgelegd. Bovendien brengt dit geenszins een hogere druk teweeg t.a.v. de 'toegang garages' nu bezoekers toegang nemen tot dit project langs de hoofdingang aan de Spoorweglaan waarnaar een rechtstreekse verbinding voor voetgangers en fietsers voorzien wordt.

Op grond hiervan kan de aanvraag dan ook met inbegrip van de op te leggen voorwaarden en beperkte planaanpassingen worden vergund in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften, watertoets en goede ruimtelijke ordening. Er wordt voldoende afstand ten opzichte van de perceelsgrenzen behouden, enkel daar waar tegen andere gebouwen wordt aangebouwd is dat logischerwijs niet het geval. In dit binnengebied zal elke ontwikkeling impact hebben op de omwonende(n), doch deze is niet groter dan wat als normale hinder beschouwd kan worden (temeer alle wettelijke afstanden gerespecteerd worden). De voorziene bebouwing is met de voorgestelde hoogtes van maximaal 2 bouwlagen afgedekt met plat dak op maat van de omgeving en er zeker mee aanvaardbaar. Appellant is erin geslaagd het beoogde bouwprogramma op kwalitatieve wijze ingepast te krijgen op onderhavig terrein en binnen deze omgeving, zonder de draagkracht ervan, of van de omgeving, te overstijgen.

Uit wat voorafgaat blijkt dat de aanvraag in overeenstemming is met de wettelijke bepalingen inzake ruimtelijke ordening. Het voorgestelde ontwerp is verenigbaar met de goede plaatselijke ordening en past in zijn onmiddellijke omgeving”.

...”

Dat is de bestreden beslissing.

5.

Tegen voormelde beslissing wordt ook door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Beveren en de gemeente Beveren met een aangetekende brief van 26 oktober 2018 een vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging en vernietiging ingesteld. Deze procedure is gekend onder rolnummer 1819-RvVb-0211-SA.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST

Een uitspraak over de ontvankelijkheid van het verzoek tot tussenkomst is slechts aan de orde wanneer de voorwaarden om de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te bevelen, zijn vervuld. Zoals hierna zal blijken, is dit niet het geval.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Verwerende partij noch tussenkomende partij betwisten de ontvankelijkheid van voorliggende vordering. Het ontbreken van excepties ontslaat de Raad niet van de plicht om de ontvankelijkheid van een beroep ambtshalve te onderzoeken. Voormeld onderzoek is evenwel slechts aan de orde 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 wordt aangetoond en dat de verzoekende partij minstens één ernstig middel aanvoert dat de vernietiging van de bestreden beslissing op het eerste gezicht kan verantwoorden.

A. Hoogdringendheid

Standpunt van de partijen

1.

Eerste verzoekende partij stelt dat zij als direct aanpalende ingevolge de tenuitvoerlegging van de bestreden vergunning respectievelijk privacyhinder, visuele hinder, lawaaihinder en mobiliteits- en parkeerhinder zal ondervinden, met een nefaste invloed op haar leef -en woonomgeving. Tweede verzoekende partij stelt dat de tenuitvoerlegging van de bestreden vergunning een nefaste invloed zal hebben op de ontwikkelingsmogelijkheden van de strook grond tussen de wegenis in de verkaveling Kerkenhoek en het bouwperceel, waarvan zij eigenaar is, gelet op de oprichting van constructies met vensteropeningen tot op één meter afstand van de perceelsgrens. Verzoekende partijen menen dat tussenkommende partij de werken op korte termijn zal starten, waardoor het project opgericht kan zijn vooraleer de vernietigingsprocedure is doorlopen.

2.

Verwerende partij gedraagt zich wat betreft de hoogdringendheid naar de wijsheid van de Raad.

3.

Tussenkommende partij stelt dat verzoekende partijen niet afdoende concreet aantonen dat de zaak hoogdringend is. Zij deelt in dit kader evenwel mee dat ze in elk geval de uitspraak in de procedure ten gronde zal afwachten vooraleer te starten met de uitvoering van de werken, in de rand waarvan zij wijst op de vaststelling dat een schorsingsverzoek kan worden ingesteld in elke stand van het geding.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partij die zich op hoogdringendheid beroept, moet, op grond van artikel 40, §3 DBRC-decreet, 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.

Volgens artikel 40, §1, 1° DBRC-decreet houdt de vereiste van hoogdringendheid onder meer in dat de verzoekende partij moet aantonen dat de behandeling van haar zaak onverenigbaar is met de behandelingstermijn van een vordering tot vernietiging. 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.

Tussenkomende partij stelt in haar verzoekschrift tot tussenkomst dat zij de "*Raad evenwel wenst mee te delen dat deze in elk geval Uw uitspraak zal afwachten alvorens met de uitvoering te beginnen*". In navolging hiervan bevestigt zij ter zitting "dat er geen uitvoering zal worden gegeven aan de bestreden beslissing vooraleer er een arrest ten gronde is tussengekomen".

Gelet op voormelde verklaring van tussenkomende partij wordt vastgesteld, en wordt door partijen niet ernstig betwist, dat er op heden geen redenen zijn die aantonen dat de schorsing hoogdringend is in het licht van de (verdere) tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing. In de rand hiervan wordt opgemerkt dat verzoekende partijen in elke stand van het geding (opnieuw) de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing kunnen vorderen, voor zover zich nieuwe feiten zouden voordoen die afbreuk doen aan de verklaring van tussenkomende partij van niet-uitvoering van de werken in afwachting van een uitspraak ten gronde.

3.

Gelet op voormelde vaststellingen is er niet voldaan aan de in artikel 40, §1, 1° DBRC-decreet 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

1.

Gezien in het vorige onderdeel werd vastgesteld dat de hoogdringendheid door verzoekende partijen niet wordt aangetoond, is een onderzoek naar de ernst van de middelen niet aan de orde.

2.

De vraag van verzoekende partijen "*om desgevallend de versnelde procedure te willen toepassen*", gelet op de evidente nietigheid van de bestreden beslissing, wordt afgewezen. In zoverre verzoekende partijen daarmee doelen op de toepassing van de korte debatten-procedure overeenkomstig artikel 59/2 Procedurebesluit, wordt vastgesteld dat zij niet aantonen dat hun enig middel kennelijk gegrond is en dat een onmiddellijke vernietiging van de bestreden beslissing zich opdringt. De procedure dient dan ook de gewone rechtspleging te doorlopen.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De vordering tot schorsing wordt verworpen.
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 30 april 2019 door de achtste kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de achtste kamer,

Marino DAMASOULIOTIS

Pascal LOUAGE