

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De eerste tussenkomende partij verzoekt door neerlegging ter griffie op 9 september 2019 om in de procedure tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid tussen te komen.

De tweede tussenkomende partij verzoekt door neerlegging ter griffie op 9 september 2019 om in de procedure tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid en vernietiging tussen te komen.

De verwerende partij dient een nota met opmerkingen over de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid en het administratief dossier in. De argumentatie van de tussenkomende partijen over de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid is vevat in hun verzoekschriften tot tussenkomst.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid op de openbare zitting van 9 september 2019.

Advocaat Jürgen DE STAERCKE voert het woord voor de verzoekende partijen.

Mevrouw Kaat VAN KEYMEULEN voert het woord voor de verwerende partij.

Advocaat Alisa KONEVINA *loco* advocaat Cies GYSEN voert het woord voor de eerste tussenkomende partij.

Advocaat Leandra DECUYPER voert het woord voor de tweede 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 28 december 2016 bij de tweede tussenkomende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor het *“bouwen van een sociaal woonproject met de nieuwbouw van 88 sociale wooneenheden, ondergrondse parkeergarage met 37 plaatsen, de heraanleg van de publieke ruimte en de bouw van een hoogspanningscabine, alsmede de sloop van de bestaande woningen”* op de percelen gelegen te 9300 Aalst, Schietbaan, Kloosterweg, Rerum Novarumstraat.

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem’, vastgesteld met koninklijk besluit van 30 mei 1978 deels in woongebied en deels in woonuitbreidingsgebied.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Afbakening regionaalstedelijk gebied Aalst’, goedgekeurd op 10 juli 2003.

Een deel van de betrokken percelen is specifiek gelegen binnen het deelgebied ‘Stedelijk woongebied Immerzeeldreef’ dat bestemd is voor stedelijk wonen, openbare groene en verharde ruimten en aan het wonen verwante voorzieningen (artikel 12.1.1). Een ander deel van de betrokken percelen is specifiek gelegen binnen het deelgebied ‘Randstedelijk groengebied Zomergembeek’ dat bestemd is als randstedelijk groengebied (artikel 6.1.1).

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 2 februari 2017 tot en met 3 maart 2017, dienen (onder meer) de verzoekende partijen een bezwaarschrift in.

De Gecoro brengt op 8 maart 2017 een gunstig advies uit.

De stedelijke dienst mobiliteit en openbare werken – team Werven brengt op 21 maart 2017 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

De gemeenteraad neemt op 30 mei 2017 een beslissing over de zaak van de wegen. Hij verleent zijn goedkeuring aan het ontwerp van aanleg van het (toekomstig) openbaar domein zoals opgenomen in de vergunningsaanvraag.

De tweede tussenkomende partij verleent op 19 juni 2017 een voorwaardelijke stedenbouwkundige vergunning aan de eerste tussenkomende partij. Het college beslist:

“...

Boven vermelde bezwaarschriften kunnen als volgt beoordeeld worden:

- *Het eerste bezwaarschrift:*

2. Betreft het aspect overlast

De voorliggende aanvraag voorziet in een sloop van 61 bestaande woongelegenheden en vervolgens in de realisatie van 88 nieuwe woongelegenheden. Concreet zal het project dus leiden tot 27 extra woongelegenheden. Van een verdubbeling van het aantal woongelegenheden, zoals gesteld in het bezwaarschrift, is er aldus geen sprake.

(...)

b) De bestaande te slopen woningen beschikken (officieel) niet over private parkeerplaatsen en zijn aldus met betrekking tot het parkeren aangewezen op het openbaar domein. Het voorliggende project wijzigt niets aan het bestaande parkeeraanbod in de Kloosterweg en in de westelijke verbindingsweg Kloosterweg-Schietbaan. De verbreding van het te behouden deel van de Schietbaan zorgt voor een uitbreiding van het parkeeraanbod. In de Rerum Novarumstraat en de middelste verbindingsweg Kloosterweg-Schietbaan blijft het bestaande parkeeraanbod (ondanks de heraanleg) ongeveer behouden. Door het supprimeren van het oostelijke deel van de Schietbaan en de oostelijke verbindingsweg Kloosterweg-Schietbaan gaat er wel ruimte voor het parkeren op het openbaar domein verloren. Deze wordt echter in het project ruim gecompenseerd door de private parkeerplaatsen in de parking onder het gebouw in de zone 2 van het projectgebied. In het project worden 55 parkeerplaatsen voorzien voor 88 nieuwe woningen. Deze gehanteerde parkeerratio wordt in de aanvraag uitgebreid geargumenteed en is gebaseerd op algemeen gehanteerde cijfers en op concreet onderzoek van de SHM Dewaco-Werkerwelzijn naar het autobezit bij de bewoners van haar sociale (huur)woningen. Bovendien is het de bedoeling van de aanvrager om in het project initiatieven nemen teneinde de auto-afhankelijkheid bij de bewoners van hun toekomstige woningen op een positieve manier te beïnvloeden. Dit door het creëren van een aanbod van 'deelmobiliteit' (via "Garage Swap"). Dat het project zal leiden tot parkeerproblemen wordt aldus niet bijgetreden.

Navraag bij de stedelijke dienst mobiliteit leert dat de parkeerdruk waarvan sprake in het bezwaarschrift bij het begin van de Kloosterweg en de impact daarvan op doorgaand verkeer het gevolg is van de 'interne parkeerdruk' van de bewoners van het begin van de Kloosterweg zelf. Oorzaak daarvan is het hogere autobezit in combinatie met de onmogelijkheid om de auto op eigen terrein te stallen. Het hieraan gekoppelde parkeergedrag op het openbaar domein is zeer lokaal de oorzaak van een lichte stremming van het verkeer als gevolg van een smalle doorgang in combinatie met dubbelrichtingsverkeer. Het voorliggende project zal, gelet op de beperkte bijkomende verkeersgeneratie (cf. infra), geen aanleiding geven tot het dicht slijben van de straat of

structurele afwikkelingsproblemen voor het bestemmingsverkeer (in de buurt is er immers technisch gezien geen doorgaand verkeer).

(...)

Conclusie: het eerste bezwaarschrift is ontvankelijk maar niet gegrond.

(...)

Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

(...)

Tot slot situeert een beperkt deel van het projectgebied - meer bepaald in het noordoosten - zich [1] in woonuitbreidingsgebied volgens het gewestplan en [2] vooral binnen het 'Randstedelijk groengebied Zomergembeek' zoals vastgelegd in het gewestelijk RUP 'Afbakening Regionaalstedelijk gebied Aalst'. Er kan worden gesteld dat aanvraag verenigbaar is met een woonuitbreidingsgebied omwille van het feit dat het over een groepswooningbouwproject gaat en/of in toepassing van art. 5.6.6. §1 van de VCRO. Ook de voorziene handelingen in het 'Randstedelijk groengebied Zomergembeek' kunnen worden beschouwd als verenigbaar met de geldende stedenbouwkundige voorschriften.

Bij de stedenbouwkundige beoordeling van de aanvraag wordt een onderscheid gemaakt tussen het deel ten westen en het deel ten oosten van de Rerum Novarumstraat en de middelste verbindingsweg Kloosterweg-Schietbaan (op de plannen eveneens aangeduid als Rerum Novarumstraat).

Het deel ten westen van de Rerum Novarumstraat en van de middelste verbindingsweg Kloosterweg- Schietbaan

(...)

Het openbaar domein blijft in het bewuste deel van het projectgebied grotendeels behouden. De enige 'grote' veranderingen zijn het verbreden van de Schietbaan en een aantal handelingen aan/nabij de onbevaarbare waterlopen binnen het projectgebied.

De verbreding van de Schietbaan, inclusief de realisatie van een groene middenberm, gebeurt naar analogie met het overige deel van de Schietbaan buiten het plangebied en kan als positief worden bestempeld. Dit aangezien hierdoor enerzijds het groene karakter van de Schietbaan versterkt wordt en anderzijds de toegang vanuit het westen tot het 'Randstedelijk groengebied Zomergembeek' versterkt wordt. Bijkomend leidt de verbreding ook tot de realisatie van kwalitatieve afgebakende openbare parkeerplaatsen.

(...)

Het deel ten oosten van de Rerum Novarumstraat en van de middelste verbindingsweg Kloosterweg- Schietbaan

(...)

De meergezinswoning centraal in het bewuste deel van het projectgebied (zone 2 - parkappartementen) kent een hoofdzakelijk O-W-gerichte inplanting. Deze inplanting zal samen met het maximaal open of vrijhouden van het gelijkvloers (cf. infra) bijdragen aan het versterken van de toegang vanuit het westen tot het 'Randstedelijk groengebied Zomergembeek'.

(...)

De grotendeels onder de meergezinswoning gelegen ondergrondse parking zal een groot deel van de parkeerbehoefte van het volledige project opvangen. Het merendeel van de in het project noodzakelijke ruimte voor het stallen van fietsen wordt eveneens voorzien in deze ondergrondse parking.

(...)

Het in het bewuste deel van het projectgebied voorgestelde plein en park staat enerzijds in functie van de in het project voorziene woongebouwen en draagt anderzijds bij aan een verbetering van de toegang vanuit het westen tot het 'Randstedelijk groengebied

Zomergembeek'. Door de voorgestelde inrichting wordt het 'Randstedelijk groengebied Zomergembeek' (als het ware) uitgebreid in westelijke richting.

De voorziene doorsteken vanaf de Kloosterweg in noordelijke richting zijn positief in het kader van de bereikbaarheid van zowel het nieuwe plein en park als het 'Randstedelijk groengebied Zomergembeek'. In het voorgestelde openbaar domein wordt er een evenwichtige mix voorzien tussen verharde en niet-verharde zones. Het ontwerp besteed veel aandacht aan groen, waarbij onder meer kan worden verwezen naar de integratie van de bestaande waardevolle linde in het project.

Het petanqueterrein en de voorziene speeltoestellen, zitmeubelen, tafels en plantvakken zullen bijdragen aan de beleving van het voorziene plein en park (met groen- en speelzone).

Omtrent het openbaar domein dient opgemerkt dat de keuze van de materialen en de concrete inrichting in overleg met de stad tot stand zijn gekomen. Vanuit stedenbouwkundig en/of ruimtelijk oogpunt worden hier geen opmerkingen over geformuleerd.

De Rerum Novarumstraat en de middelste verbindingsweg. Kloosterweg-Schietbaan

Omtrent de voorziene heraanleg van de Rerum Novarumstraat en de middelste verbindingsweg Kloosterweg-Schietbaan kunnen vanuit stedenbouwkundig oogpunt geen opmerkingen worden geformuleerd. De heraanleg verandert nagenoeg niets aan de bestaande situatie. Een deel van de in het project te realiseren parkeerplaatsen wordt daar voorzien. Ook hier dient opgemerkt dat de keuze van de materialen en de concrete inrichting in overleg met de stad tot stand zijn gekomen.

(...)

De bestaande te slopen woningen beschikken (officieel) niet over private parkeerplaatsen en zijn aldus met betrekking tot het parkeren aangewezen op het openbaar domein. Het voorliggende project wijzigt niets aan het bestaande parkeeraanbod in de Kloosterweg en in de westelijke verbindingsweg Kloosterweg-Schietbaan. De verbreding van het te behouden deel van de Schietbaan zorgt voor een uitbreiding van het parkeeraanbod. In de Rerum Novarumstraat en de middelste verbindingsweg Kloosterweg-Schietbaan blijft het bestaande parkeeraanbod (ondanks de heraanleg) ongeveer behouden. Door het supprimeren van het oostelijke deel van de Schietbaan en de oostelijke verbindingsweg Kloosterweg-Schietbaan gaat er wel ruimte voor het parkeren op het openbaar domein verloren. Deze wordt echter in het project ruim gecompenseerd door de private parkeerplaatsen in de parking onder het gebouw in de zone 2 van het projectgebied.

In het project worden 55 parkeerplaatsen voorzien voor 88 nieuwe woningen. Dit aantal wordt in de voorliggende aanvraag voldoende geargumenteed:

- voor de koopwoningen (14) wordt een norm van 1 parkeerplaats per woonegelegenheid gehanteerd;
- voor de huurwoningen (58) wordt een norm van 0,6 parkeerplaats per woonegelegenheid (gebaseerd op concreet onderzoek van de SHM Dewaco-Werkerswelzijn naar het autobezit bij de bewoners van haar sociale woningen) gehanteerd;
- voor de seniorenwoningen (16) wordt een norm van 0,3 parkeerplaats per woonegelegenheid gehanteerd.

De stedelijke dienst mobiliteit en openbare werken - team mobiliteit kan zich, blijkens het advies van 21-03-2017 (cf. infra), vinden in deze benadering.

Bovendien is het de bedoeling van de SHM Dewaco-Werkerswelzijn om in het project initiatieven nemen teneinde de auto-afhankelijkheid bij de bewoners van hun toekomstige woningen op een positieve manier te beïnvloeden. Dit door het creëren van een aanbod van deelmobiliteit via "Garage Swap". De samenwerking tussen de SHM Dewaco-Werkerswelzijn en "Garage Swap" is echter op dit ogenblik nog niet geformaliseerd.

(...)

Voorliggend project werd, gelet op de schaal, voor advies voorgelegd aan de Gecoro. Deze instantie bracht op 08-03-2017 een gunstig advies uit.

(...)

→ Betreft het eerste punt dient opgemerkt dat de voorliggende aanvraag geen mobiliteitsstudie in de strikte zin van het woord omvat. Wel bevat de aanvraag een uitgebreide motivatie inzake het parkeren in het kader van het voorliggende project. Het aantal in het project voorziene parkeerplaatsen is hier ook effectief op gebaseerd. De stedelijke dienst mobiliteit en openbare werken - team mobiliteit heeft zich hiermee in een advies van 21-03-2017 ook principieel akkoord verklaard.

In de motivatie in de aanvraag inzake parkeren wordt ook verwezen naar het engagement van de aanvrager inzake het opzetten van een autodeelproject in de buurt (bij voorkeur in samenwerking met de andere ontwikkelingen binnen het project Immerzeel+). Hieromtrent werden door de aanvrager reeds, in samenwerking met "Garage Swap", de eerste stappen gezet. Concrete beslissingen zijn hieromtrent evenwel nog niet genomen, zodat er bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen geen rekening mee gehouden wordt of kan gehouden worden.

Betreft het tweede punt kan worden meegedeeld dat in een beperkt deel van het voorliggende project (zone 2 van het projectgebied) inderdaad plaatselijk hogere bebouwing wordt voorzien. Uit de boven vermelde beoordeling van de goede ruimtelijke ordening én ook uit het gunstig advies van de Gecoro kan evenwel worden geconcludeerd dat deze hogere bebouwing inpasbaar is in de omgeving. Er wordt akte genomen van het advies van de Gecoro inzake de hogere bebouwing aan de rand van het 'Randstedelijk groengebied Somergembeek'. Voor elk eventueel toekomstig project met hogere bebouwing aan de rand van het bewuste groengebied zal evenwel, net zoals bij voorliggende aanvraag, worden nagegaan in hoeverre deze inpasbaar is in de omgeving.

(...)

De aanvraag werd gelet op de schaal en de aard voor advies voorgelegd aan de stedelijke dienst mobiliteit en openbare werken - team mobiliteit. Deze dienst bracht op 21-03-2017 een gunstig advies uit:

(...)

Uit het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de aanvraag- mits voorwaarden - geen inbreuk vormt op de goede ruimtelijke ordening en verenigbaar is met de omgeving.

...”

Tegen die beslissing tekenden de verzoekende partijen op 12 augustus 2017 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 3 oktober 2017 om het beroep niet in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning te verlenen onder voorwaarden.

Na de hoorzitting van 10 oktober 2017 verklaart de verwerende partij het beroep op 26 oktober 2017 ongegrond en verleent een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden.

Tegen die beslissing stellen de verzoekende partijen op 26 december 2017 een verzoek tot vernietiging in bij de Raad (rolnummer 1718-RvVb-0282-A). Met het arrest van 21 mei 2019 (nummer RvVb-A-1819-1000) vernietigt de Raad de vergunning van 26 oktober 2017 en beveelt de verwerende partij om een nieuwe beslissing te nemen over het administratief beroep van de verzoekende partijen, en dit binnen een vervaltermijn van vier maanden te rekenen vanaf de betekening van het arrest.

Ingevolge dit vernietigingsarrest wordt de procedure hernomen.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 27 juni 2019 om het beroep in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning te weigeren. Hij adviseert onder meer:

“ ...

2.5 De goede ruimtelijke ordening

(...)

In haar vernietigingsarrest oordeelde de Raad dat het aspect mobiliteit gebrekkig werd beoordeeld.

Net zoals de GECORO al vaststelde, moet worden geoordeeld dat de aanvraag onvoldoende gegevens (geen mobiliteitsstudie) bevat om een degelijk onderzoek naar de mobiliteitsimpact van het aangevraagde te voeren, zeker gelet op de schaal en specificiteit van het project. Er wordt een niet onaanzienlijk aantal woongelegenheden voorzien, met grotendeels een specifiek doelpubliek. Het project bevindt zich buiten een stadskern, zodat de wagen de meest waarschijnlijke vervoersmodus zal zijn. Aanvrager voorziet wel een aantal gegevens omtrent het parkeervraagstuk, maar toont de grondslag van deze veronderstellingen niet aan, noch geeft zij gegevens omtrent de verkeersbewegingen zelf.

Het komt de aanvrager toe deze onduidelijkheid te verduidelijken.

2.6 Conclusie

Uit wat voorafgaat dient besloten te worden dat een stedenbouwkundige vergunning op dit ogenblik niet kan worden verleend.

Voormelde verduidelijkingen dringen zich op.

...”

Na de hoorzitting van 2 juli 2019 verklaart de verwerende partij het beroep op 1 augustus 2019 ongegrond en verleent een voorwaardelijke stedenbouwkundige vergunning. De verwerende partij beslist:

“ ...

2.4 De juridische aspecten

Het grootste deel van het projectgebied is volgens het gewestplan gelegen in woongebied. De gewenste handelingen zijn principieel verenigbaar met de voor het woongebied geldende stedenbouwkundige voorschriften.

Een beperkt deel van het projectgebied, meer bepaald in het noordwesten, ligt binnen de grenzen van het ‘Stedelijk woongebied Immerzeeldreef’ zoals vastgelegd in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) ‘Afbakening regionaalstedelijk gebied Aalst’. Voorliggende aanvraag is principieel verenigbaar met de voor het bewuste gebied geldende stedenbouwkundige voorschriften. Artikel 12.1.1. van het GRUP bepaalt immers geen meer specifieke bestemmings- of inrichtingsvoorschriften dan dat de zone bedoeld is voor stedelijk wonen. Het project voorziet in dergelijke woonvorm aangezien in blokken geconcentreerd wonen wordt gecombineerd met ruime semipublieke ruimtes.

Een deel van het project, namelijk de houten vlonders aan de noord en oostzijde van het projectgebied, worden voorzien in het door artikel 6.1 van het RUP aangeduide ‘Randstedelijk groengebied Zomergembeek’.

In dit gebied geldt (met enkele uitzonderingen) een verbod op het uitvoeren van stedenbouwkundige handelingen (vergunningsplichtig of niet). Het doel van deze bepaling is het aanleggen van een openbaar natuur- en recreatief park (zie ook het voorkooprecht). Aangezien deze vlonders niet onder de uitzonderingen vallen (zij hebben een zuiver privaat, residentieel opzet), zijn deze onvergundbaar.

Zij vormen geen essentieel onderdeel van het project, maar een kleine bijkomstigheid, en kunnen dus uitgesloten worden van vergunning, zonder de vergundbaarheid van het project op zich te belemmeren.

In voorliggend project wordt een gedeeltelijke afschaffing en een gedeeltelijke wijziging van de wegenis Kloosterweg en Schietbaan voorzien.

Het zuidelijke deel van de Kloosterweg betreft een buurtweg nr. 90 volgens Atlas der Buurtwegen. Het gedeelte van de Kloosterweg die de verbinding maakt van de Schietbaan naar de Kloosterweg, betreft een gemeenteweg. De schietbaan betreft eveneens een gemeenteweg.

Wat het gedeelte van de Kloosterweg, dat opgenomen is in de Atlas der Buurtwegen, betreft, merkten de verzoekende partijen voor de Raad, 2 van huidige appellanten, op dat doordat het voetpad volgens de plannen 23 centimeter breder wordt voorzien, dit een wijziging van de buurtweg inhoudt, waardoor de voorafgaande procedure volgens de buurtwegenwet diende te worden gevolgd.

De Raad oordeelde niet over dit eerste middel.

Er dient te worden vastgesteld dat niet met absolute zekerheid is vast te stellen waar de zate van de buurtweg 'chemin nr. 90' gelegen is. Wat wel vast te stellen is, is dat de huidige tak van de Kloosterweg al een ruimere breedte heeft dan deze 'chemin nr. 90'. Er moet dus geoordeeld worden dat de wegenis zelf op het traject van de buurtweg ligt, maar de bestaande voetpaden al buiten de zate van de buurtweg gelegen zijn, waardoor de heraanleg ervan, welke 23 centimeter breder zou uitvallen, geenszins de buurtweg raakt, en dan ook geenszins een procedure tot wijziging van de buurtweg vereist.

Meer principieel wordt opgemerkt dat het geenszins de bedoeling is van de aanvrager om het door de buurtwegenwet gegarandeerde publiek recht van doorgang te wijzigen. Deze gegarandeerde doorgang voor eenieder, zoals voorzien in de atlas, blijft ongewijzigd bestaan, of men hier nu enige al dan niet openbare verharding naast voorziet of niet. Een procedure tot wijziging van de buurtweg is niet vereist.

Het gedeelte van de Kloosterweg dat een gemeenteweg betreft en het gedeelte van de Schietbaan te oosten van de Rerum Novarumstraat worden volledig gesupprimeerd. Het deel van de Schietbaan ten westen van de Rerum Novarumstraat wordt verbreed. Voor deze aanpassingen aan de gemeentewegen besliste de gemeenteraad op 30 mei 2017 gunstig, mits er wordt voldaan aan de voorwaarden zoals opgenomen in de stedenbouwkundige vergunning van 19 juni 2017.

Bij bovengenoemde werken is appellant van oordeel dat de procedure in kader van het Rooilijndecreet moet worden doorlopen.

Verzoekende partijen voor de Raad wierpen eenzelfde middel op. De Raad oordeelde niet over het middel.

Volgens art. 2 van het rooilijndecreet is een rooilijn de huidige of de toekomstige grens tussen de openbare weg en de aangelande eigendommen. Het rooilijndecreet geeft aldus enkel de mogelijkheid aan de wegbeheerder om een rooilijn plan op te maken als deze beheerder in de toekomst een andere dan de bestaande rooilijn gerealiseerd wil zien. In alle andere gevallen geldt dat de bestaande grens tussen de openbare weg en de aangelanden als rooilijn wordt aanzien. Op vandaag is er geen rooilijnplan van toepassing op de betreffende wegen. De rooilijn is bijgevolg de bestaande grens. Ook na aanpassing van de wegenis in het project, zal de rooilijn de dan bestaande grens tussen openbare weg en de aangelanden zijn. Het rooilijndecreet voorziet geen (andere) verplicht te volgend procedure.

Het beroepsargument is niet gegrond.

In het dossier is een positief advies van de brandweer te vinden. Er moet echter worden vastgesteld dat het advies wel positief is, doch mits de veronderstelling dat een aantal inbreuken die werden vastgesteld, verholpen worden.

Brandveiligheidsnormen zijn verplicht na te leven voorschriften uit een op zichzelf staande wetgeving. Deze normen zijn geen stedenbouwkundig beoordelingscriterium. Niettemin lijkt het onzorgvuldig van een vergunningverlenende overheid om een vergunning te verlenen als zij weet dat de vergunde handelingen een inbreuk op een andere wetgeving uitmaken. In het verslag van de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar is te lezen dat de opmerkingen uit het brandpreventieverslag met de architect werden overlopen, en dat zelfs een verduidelijkend plan werd opgesteld.

Dit verduidelijkend plan, aan het eerste aanleg dossier toegevoegd op 14 juli 2017, was - om onduidelijke redenen- niet (meer) terug te vinden in het administratief beroepsdossier. Het werd door het college van burgemeester en schepenen ter verduidelijking opnieuw toegevoegd aan het dossier.

Het betreft een verduidelijkende tekening met aanduiding van de breedtes en draaistralen. Op basis van dit plan werd besloten dat de bereikbaarheid voor de brandweerdiensten van de zones 2 en 3 geen probleem vormt. De bereikbaarheid van de zone 1 vormde evenmin een probleem.

Het college van burgemeester en schepenen stelt terecht dat uit dit plan blijkt dat kan tegemoetgekomen worden aan de opmerkingen van de brandweer en dat er geen onoverkomelijkheden zijn naar bereikbaarheid toe, en stelt terecht voor om als bijzondere voorwaarde de strikte naleving van het advies van de Hulpverleningszone Zuid-oost op te leggen.

Er stellen zich dan ook geen legaliteitsbelemmeringen voor het verlenen van een vergunning.

2.5 De goede ruimtelijke ordening

(...)

Voorliggende aanvraag omvat de realisatie van een nieuw sociaal woonproject. Om dit te kunnen realiseren worden 15 bestaande woongebouwen en een hoogspanningscabine in het projectgebied gesloopt. Daarnaast worden volgende werken uitgevoerd:

- Het opbreken van het deel van de Schietbaan en de Rerum Novarumstraat in het projectgebied;*

- *Het opbreken van de middelste (op de plannen ook aangeduid als Rerum Novarumstraat) en de oostelijke verbindingsweg Kloosterweg-Schietbaan;*
- *Het opbreken van de voetpaden van de Kloosterweg en de westelijke verbindingsweg Kloosterweg-Schietbaan aan de zijde van het projectgebied. Openleggen van de ingebuisde waterlopen 5.073 en 5.073a in het projectgebied.*

Het nieuwe project bestaat uit twee grote delen: een eerste deel ten westen en een tweede deel ten oosten van de Rerum Novarumstraat en de middelste verbindingsweg Kloosterweg-Schietbaan. Binnen het project worden er 88 nieuwe sociale woonegelegenheden gerealiseerd.

Het deel ten westen van de Rerum Novarumstraat

De gewenste bebouwing is naar inplanting en schaal vergelijkbaar aan de bestaande situatie. De bebouwing wordt opgebouwd uit drie bouwlagen en een plat dak met een kroonlijsthoogte van 3 m. Dergelijke bouwhoogtes zijn vergelijkbaar met deze in de omgeving die hoofdzakelijk wordt gekenmerkt twee bouwlagen en een zadeldak. De bouwdiepte van de verschillende bouwblokken bedraagt ca. 11 m. Daarbij worden telkens bouwvrije stroken van 3 m voorzien tot het openbaar domein. Dergelijke bouwdieptes –en hoogtes en bouwvrije stroken zijn conform de gangbare stedenbouwkundige normen. Daarnaast worden de nieuwe bouwblokken op een ruime afstand van elkaar ingeplant waardoor er nog voldoende ruimte overblijft voor kwalitatieve groenzones.

De voorgestelde inplanting en gabariten zijn verenigbaar met de bestaande omgeving en hebben hier geen onaanvaardbare impact op. Enkel het laatste woongebouw aan de Schietbaan en het laatste woongebouw aan de Rerum Novarumstraat palen direct aan een bebouwd perceel. Deze gewenste bebouwing staat op respectievelijk 3 m en 5 m van de bestaande bebouwing. Daarbij worden enkel zijgevels naar de bestaande bebouwing gericht. Bijgevolg wordt besloten dat er geen grotere dan de normaal te dragen burenhinder is door de constructie.

Het deel ten oosten van de Rerum Novarumstraat

Binnen deze projectzone wordt een meergezinswoning opgericht met een hoofdzakelijk oost-west-gerichte inplanting. Het gelijkvloers van de meergezinswoning wordt grotendeels opgehouden waardoor de toegang tot het achterliggende groengebied een maximale bereikbaarheid krijgt.

De meergezinswoning wordt opgebouwd uit drie volumes die met elkaar in contact staan. De bouwvolumes kennen een variatie van 3 tot 5 bouwlagen. De kroonlijsthoogte varieert van ca. 10,5 m tot 16,5 m. Dit vermijdt dat het bouwvolume een monotoon karakter zou hebben.

Hierbij wordt vastgesteld dat dergelijke bouwhoogtes vreemd zijn aan de omgeving. Echter, door de gewenste inplanting van het bouwvolume ligt deze op een ruime afstand van de bestaande bebouwing. Hierdoor zal de impact op de omliggende bestaande bebouwing eerder beperkt zijn. Daarbij is het bouwvolume in grote mate gericht op de groenzone waardoor er een groter draagvlak gecreëerd wordt.

De zuidelijke bebouwing in dit deelgebied bestaat uit 2 identieke maar gespiegelde bouwgroepen. De bebouwing bestaat uit een hoofdbouw (3 bouwlagen) en een achterbouw (1 bouwlaag), telkens afgewerkt met een plat dak. De huidige bebouwing bestaat uit twee bouwlagen en een zadeldak.

Bijgevolg zal de impact op de omliggende bebouwing gelijkaardig blijven. Daarbij worden er voldoende bouwvrije stroken voorzien van ten minste 3 m tot het openbaar domein. Bovendien zijn er geen direct aanpalende bebouwde percelen aan de gewenste

woongebouwen. De woningen aan de overzijde van de Kloosterweg (tweebaansweg) zijn de dichts gelegen bebouwing. Deze woningen hebben allen een voortuinstrook waardoor de afstand de gewenste bouwvolumes tot de eigenlijke woningen vrij ruim is. Dit in combinatie met de voorziene groenaanplant (straatbomen) langsheen de Kloosterweg en de voorgestelde gabariten zorgt ervoor dat de impact van de gewenste bebouwing op de bestaande bebouwing niet onaanvaardbaar is.

Over het totale project worden er 55 parkeerplaatsen voorzien voor 88 nieuwe woningen. Hiervan worden er 37 voorzien in een ondergrondse parkeergarage. De overige worden bovengronds voorzien op het openbaar domein binnen het projectgebied.

In haar vernietigingsarrest oordeelde de Raad dat het aspect mobiliteit gebrekkig werd beoordeeld.

Zowel de aanvrager als de stad hebben naar aanleiding van de hoorzitting een aanvullende argumentatie neergelegd in verband met de mobiliteitsafwikkeling.

De aanvrager haalt terecht aan dat er geen mobiliteitsstudie vereist was.

De aanvraag voorziet in de sloop van een bestaande sociale woonwijk bestaande uit 61 woningen voor de realisatie van een nieuwe sociale woonwijk bestaande uit 88 woningen (verruiming van 27 woonunits). De aanvrager kan gevolgd worden waar deze spreekt van een vervangingsbouw met beperkte mobiliteitsimpact.

De aanvrager maakte een analyse van de aanvraag op basis van publicaties in verband met de mobiliteitsafwikkeling van dergelijke inrichtingen. Op basis van de CROW (CROW tabel 4.2/10, 12, 13 - moderate urban) en op basis van het aantal bewoners in de nieuwe situatie werden terecht conclusies getrokken:

- gemiddeld aantal extra autobewegingen per uur voor 27 extra woningen en nieuwe inwoners aantal: 7,5 extra bewegingen gemiddeld per uur
- totaal aantal extra autobewegingen aankomst en vertrek tussen 7u30 en 8u30 (spitsuur ochtend) voor 27 extra woningen: 14,5 extra bewegingen in de ochtendspits
- totaal aantal extra autobewegingen aankomst en vertrek tussen 17u en 18u (spitsuur avond) voor 27 extra woningen: 18,1 extra bewegingen in de avondspits

De aanvrager haalt terecht aan dat ook dient rekening gehouden te worden met de specifieke projectkenmerken, zijnde de bouw van kleinschalige sociale woningen. Het wagenbezit bij de bewoners van sociale woningen ligt inderdaad lager dan bij gezinnen die wonen in woningen die ontwikkeld werden door private projectontwikkelaars. Ook de demografische kenmerken van de huurders zijn inderdaad specifiek. Het betreft een relatief oudere populatie, zowel de oorspronkelijke bewoners van de wijk die voorrang krijgen om terug te keren naar de nieuwe woningen als de kandidaat-huurders op de wachtlijst. (65% is ouder dan 51 jaar).

In de beschrijvende nota bij de bouwaanvraag heeft de aanvrager een uitgebreide analyse gemaakt van het parkeren, :

"PARKEREN

Het parkeeraanbod dat voorzien wordt in de plannen voor de herontwikkeling zorgt ervoor dat er geen overlast ontstaat in de buurt. Het nieuwe parkeeraanbod wordt afgestemd op de toekomstige vraag. Volgens de vigerende regelgeving in de stad Aalst wordt er geen vaste parkeernorm opgelegd aan sociale woningbouwprojecten. In de stedenbouwkundige verordening van de stad Aalst wordt in artikel 13.1 aangegeven dat afwijkingen mogelijk zijn voor aanvragen uitgaande van sociale woonorganisaties en dit voor zover de goede ruimtelijke ordening niet in gedrang wordt gebracht.

In overleg met de diensten van de stad is een parkeeraantal voor dit project vervolgens opgesteld volgens de volgende berekeningsmethode rekening houdend met het parkeeronderzoek uitgevoerd door Dewaco en de parkeervraag van de verschillende woningtypologieën aanwezig in het plan. In 2016 is een onderzoek uitgevoerd door Dewaco onder haar huurders om het autobezit in kaart te brengen. Van de mensen die gereageerd hebben blijkt dat een gezin 0,59 auto's in bezit heeft. Op basis hiervan wordt voor huurwoningen de parkeervraag op 0,6 pp/wo vastgesteld. Voor koopwoningen wordt er gerekend met 1 pp/wo en voor senioren/zorgwoningen wordt de parkeervraag vastgesteld op 0,3 pp/wo. Op basis hiervan kan volgend aanbod worden berekend: - 16 senioren/zorgwoningen | 0.3 pp/wo = 4,8 => 5pp

- 14 koopwoningen | 1pp/wo = 14 pp

- 58 huurwoningen | 0,6pp/wo = 34,8 => 35pp

Totale parkeervraag: 54 pp

In het plan zijn 55 nieuwe parkeerplaatsen voorzien. 37 plaatsen in de nieuwe ondergrondse parkeergarage en 18 nieuwe gemarkeerde parkeerplaatsen in het nieuwe publieke domein. Op dit moment zijn er geen gemarkeerde parkeerplaatsen aanwezig in dit deel van de wijk. De nieuwe parkeerplaatsen komen ter plaatse van het nieuwe profiel voor de Schietbaan (12 extra parkeerplaatsen) en ter plaatse van vernieuwde deel van de Rerum Novarum straat (6 extra parkeerplaatsen). Ook wordt er een busparkeerplaats gerealiseerd in de Rerum Novarumstraat ter plaatse van de uitloper van het randstedelijk groengebied. Deze plaats dient voor groepen die het groengebied willen bezoeken. De breedte van de Kloosterweg aan de zuidkant van het plan bedraagt 5,26 meter en de zijstraat van de Schietbaan aan de oostkant van het plan bedraagt 6,13 meter. Hier kan binnen het profiel van de weg eenvoudig worden geparkeerd door bezoekers.

Daarnaast heeft Dewaco zich gecommitteerd om zich in te zetten om een autodeel project op te zetten in de buurt. (plan van aanpak in bijlage) Op basis van ervaringscijfers kan gezegd worden dat 1 autodeelwagen ca. 6-8 private auto's vervangt op gelijkaardige plekken in het stedelijk weefsel. Op basis van deze ervaringscijfers wordt er alles aan gedaan om 3 autodeelwagens te voorzien in de buurt. Dit komt dan overeen met ca. 18 parkeerplaatsen.

In een bredere context kan er ook gedacht worden aan autodeel projecten in samenwerking met de ontwikkelingen rondom de Immerzeeldreef. Hier komen in de toekomst nieuwe woningen hetgeen dit mogelijk kan maken. Daarnaast is het niet ondenkbaar dat door die ontwikkelingen om de hoek het aanbod aan openbaar vervoer in de directe omgeving van de Schietbaan nog verder zal verhogen."

De aanvrager verwijst naar het specifieke onderzoek dat gevoerd is in verband met de mobiliteit van het gevraagde, waaruit onder meer blijkt dat het huurdersbestand een relatief oudere populatie betreft, en dat deze oudere bewoners een zeer laag wagenbezit hebben.

Uit de studie van de aanvrager blijkt dat de huidige bewoners (in hoofdzaak oudere inactieve bewoners) zeer weinig wagens bezitten (0,15 / gezin). Ook het autobezit van de

personen op de wachtlijst ligt lager dan het gemiddelde. Door in te zetten op autodelen en andere mobiliteitssturende initiatieven kan de verkeers- en parkeersituatie op deze plek gestuurd worden, zodat er zich geen onoverkomelijke problemen hoeven te stellen.

Mobiliteit bevindt zich op vandaag in een sterke transitie, zodat er geen reden is om deze vergunning te weigeren louter op basis van dit aspect, dat niet problematisch blijkt.

De berekening van het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen blijkt gebaseerd op concrete cijfers en gedegen onderzoek.

Het standpunt van de PSA aangaande de mobiliteitsimpact wordt niet bijgetreden.

Er kan dan ook geconcludeerd worden dat het gevraagde de goede ruimtelijke ordening niet in het gedrang brengt.

...”

Dat is de bestreden beslissing.

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 bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te bevelen, zijn vervuld. Zoals hierna zal blijken, is dat niet het geval.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING BIJ UITERST DRINGENDE NOODZAKELIJKHEID

De eerste tussenkomende partij betwist de ontvankelijkheid van de vordering.

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

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING BIJ UITERST DRINGENDE NOODZAKELIJKHEID

Op grond van artikel 40, §2, eerste lid DBRC-decreet kan de Raad bij uiterst dringende noodzakelijkheid de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing bevelen op voorwaarde dat er een uiterst dringende noodzakelijkheid wordt aangetoond en dat minstens één ernstig middel wordt aangevoerd dat de vernietiging van de bestreden beslissing op het eerste gezicht kan verantwoorden.

A. Uiterst dringende noodzakelijkheid

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen wijzen op de gemiddelde doorlooptijd van zes maanden in een gewone schorsingsprocedure.

Ze situeren hun woningen (Kloosterweg 51 en 55) aan de overzijde van het zwaarste en meest dense bouwprogramma (met 54 wooneenheden) binnen het project (zone 2 en 3), waar ook de bestaande wegenis volledig zal gesupprimeerd worden en de ondergrondse parking wordt ingeplant.

De verzoekende partijen stellen dat er geen sprake is van een vervangingsbouw, omdat het aantal woningen met 27 wordt verhoogd, hetgeen een stijging van 44,26% uitmaakt. Bovendien verdwijnt ook de huidige openbare wegenis.

De verzoekende partijen hekelen het parkeeronderzoek zoals het door de aanvrager werd uitgevoerd, en door de verwerende partij werd overgenomen. Ze merken op dat de aanvrager zelf erkent dat het project op zijn minst 54 parkeerplaatsen behoeft. Dit impliceert dat er 17 parkeerplaatsen te weinig gerealiseerd worden, omdat er op het eigen terrein slechts 37 autostaanplaatsen worden aangelegd.

De verzoekende partijen merken op dat er voor die 54 wooneenheden (zone 2 en 3) slechts 37 (ondergrondse) parkeerplaatsen zijn voorzien. Voor de overige 34 wooneenheden (zone 1) wordt nergens voorzien in parkeerplaatsen op eigen terrein, maar worden er parkeerplaatsen ingetekend op het (opnieuw aan te leggen) openbaar terrein (18 in totaal), die evenwel niet voorbehouden zijn voor het project en niet door de bewoners kunnen worden *'geclaimd'*, zoals reeds in een advies werd opgemerkt.

De verzoekende partijen stellen dat, zelfs wanneer er van de berekeningen van de aanvrager wordt vertrokken, opvalt dat er slechts één openbare parkeerplaats zal overschieten, en dit voor alle bezoekers van één van de 88 wooneenheden (in totaal), maar ook voor alle bezoekers van bewoners in de omliggende woningen buiten het project. Deze bezoekers kunnen niet meer parkeren langs de afgeschafte wegenis Schietbaan en Kloosterweg.

Dit brengt ernstige nadelen mee voor de verzoekende partijen. Met slechts één enkele parkeerplaats op overschot, wordt alle parkeerlast verschoven naar de openbare wegenis die buiten het vergunde project valt. Er wordt gevreesd voor parkeerdruk in de Kloosterweg en verkeersonveiligheid.

Deze nadelen zullen onomkeerbaar zijn op het ogenblik dat de Raad uitspraak zou doen over een gewone schorsing.

Ze zetten vervolgens uiteen dat de uitvoering van de bestreden beslissing (slopen van wat nog niet eerder gesloopt werd en aanvang grondwerken) werd aangevat op 27 augustus 2019. Ze voegen een foto toe van de werken en wijzen erop dat de werfleider hen heeft bevestigd dat het terrein thans wordt afgegraven zodat de funderingen voor zone 2 en 3 kunnen gerealiseerd worden. Dit ligt geheel in lijn met de fasering, zoals die wordt voorzien in de bestreden beslissing (eerst slopen van de wegenis en heraanleg ervan en aanleggen woonblokken zone 2 en 3).

De verzoekende partijen lichten toe dat op het ogenblik van een uitspraak in de gewone schorsingsprocedure, het terrein volledig zal afgegraven zijn (onder meer de te supprimeren

gedeelten van de Kloosterweg en Schietbaan), en ook de aanleg van de ondergrondse parking en funderingswerken in een vergevorderde fase zullen zijn. In dat licht mag er worden aangenomen dat het supprimeren van de Kloosterweg en Schietbaan onomkeerbaar zal zijn, zodat die delen definitief verloren zijn. De heropricting van de bestaande wegenis, op de plaats waar al een ondergrondse parking en funderingen zal liggen, is niet realistisch.

Verder verwijzen de verzoekende partijen naar hun diligente handelwijze, waarbij ze zich nog niet hebben verzet tegen de sloping van de gebouwen omstreeks midden april 2019 aangezien ze daarvan nog geen nadelen of hinder ondervonden. Ze zijn opgetreden na 27 augustus 2019, toen duidelijk werd dat de aanvrager de vergunde fase 1 zou uitvoeren. Ze besluiten dat ze niet voorbarig of laattijdig hebben gehandeld.

De verzoekende partijen verwijzen nog naar het feit dat ze nooit hun participatieve rechten, zoals voorzien in het Rooilijndecreet en de Buurtwegenwet, hebben kunnen uitoefenen.

Tot slot zetten de verzoekende partijen uiteen waarom een belangenafweging niet kan verantwoorden dat niet wordt geschorst bij uiterst dringende noodzakelijkheid.

2.

De verwerende partij antwoordt dat de hoogdringendheid in de hand werd gewerkt door het niet-diligent optreden van de verzoekende partijen. Tijdens de eerste procedure hebben ze nagelaten – en in het bijzonder in april 2019 - een vordering tot schorsing (bij uiterst dringende noodzakelijkheid) in te stellen, terwijl deze eerste beslissing potentieel dezelfde nadelen kon meebrengen. Gelet op de sloop en de uitvoeringsbereidheid van de aanvrager kunnen de verzoekende partijen niet beweren verrast te zijn.

Ze meent ook dat de ernstige hinder en nadelen moeten genuanceerd worden. Zoals blijkt uit de bestreden beslissing zal de parkeerproblematiek zich niet voordoen, minstens kan het een vordering bij uiterst dringende noodzakelijkheid niet verantwoorden.

De verwerende partij stelt verder dat de verzoekende partijen er niet in slagen om (concreet) aan te tonen dat ze persoonlijk last zullen ondervinden van een eventuele verhoogde parkeerdruk, gelet op de ruime parkeermogelijkheid op het eigen terrein en de ondergrondse garage ter hoogte van de woningen. Ze maken evenmin aannemelijk dat er op heden reeds een parkeerproblematiek is en nog minder dat ze concrete hinder zullen lijden door de (vermeende) toegenomen verkeersbewegingen.

Dat de verzoekende partijen hun 'participatieve rechten' niet hebben kunnen uitoefenen vloeit niet voort uit (de uitvoering van) de bestreden beslissing. Een schorsing kan aan dit nadeel niet remediëren.

Tot slot meent de verwerende partij dat de ingeroepen schade allerminst onomkeerbaar is.

3.

De eerste tussenkomenende partij meent dat de verzoekende partijen niet aantonen dat de behandeling van hun zaak onverenigbaar is met de behandelingstermijn van een vordering tot gewone schorsing.

Ze zet uiteen dat de verzoekende partijen geen parkeerhinder aantonen, omdat ze zelf over voldoende parkeerplaatsen op het eigen terrein beschikken. De stelling dat de loutere aanwezigheid van geparkeerde wagens op de openbare weg hinder zou veroorzaken is niet ernstig. Vervolgens beklemt ze dat de beweerdde parkeerhinder zich pas kan voordoen na

oplevering en bewoning, en dat deze zich dus niet zal manifesteren binnen de zes maanden (doorlooptijd van een vordering tot schorsing). De einddatum van fase 1 wordt ingepland op 26 oktober 2020. Daarnaast voert ze aan dat de realisatie van fase 1 de beweerde parkeerhinder niet definitief maakt, aangezien desgevallend in fase 2 (eind van de werken voorzien op 8 juni 2022) nog een hertekening van het parkeerconcept mogelijk is. Tot slot wijst ze erop dat het bestreden project in meer parkeerplaatsen op eigen terrein voorziet dan vroeger. Het verschil tussen het aantal woningen en het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein wordt gevoelig kleiner, namelijk van 62/0 naar 88/37.

De eerste tussenkomende partij meent ook dat er sprake is van een gebrek aan diligentie in hoofde van de verzoekende partijen. Hoewel zij beweren dat ze de vordering hebben ingesteld van zodra ze zagen dat de doorsteekwegenis (tussen de Kloosterweg en de Schietbaan) werd gesloopt, stelt de eerste tussenkomende partij formeel dat de afgraving en afbraak van deze weg reeds uitgevoerd werd op 24 mei 2019 (hetgeen blijkt uit werfverslagen en de planning van de aannemer). De verzoekende partijen hadden de mogelijkheid om de heropening van de debatten te vragen binnen de eerste procedure, minstens hadden ze sneller een vordering bij uiterst dringende noodzakelijkheid moeten instellen tegen de huidige bestreden beslissing.

4.

De tweede tussenkomende partij voegt toe dat het nadeel van de verzoekende partijen dat ze langsheen geparkeerde wagens zal moeten manoeuvreren, niet ernstig is. Er mag van uitgegaan worden dat de Wegcode zal gerespecteerd worden.

Bovendien brengen de verzoekende partijen geen begin van bewijs bij dat de 27 bijkomende woongelegenheden een onaanvaardbare parkeerdruk zullen meebrengen.

Verder ziet ze niet in hoe de vermeende schending van de bepalingen inzake inspraak/participatie in de Buurtwegenwet en het rooilijndecreet een nadeel kan zijn in het kader van huidige vordering bij uiterst dringende noodzakelijkheid..

Tot slot merkt ze op dat de vermeende moeilijkheid om herstel in de vorige toestand te bekomen, evenmin huidig ingestelde schorsingsvordering kan verantwoorden.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partij die zich op uiterst dringende noodzakelijkheid 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 uiterst dringend noodzakelijk is gelet op de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

Volgens artikel 40, §2, eerste lid, 1° DBRC-decreet houdt de vereiste van uiterst dringende noodzakelijkheid onder meer in dat de verzoekende partij aantoont dat de zaak uiterst dringend noodzakelijk is zodat de behandeling ervan onverenigbaar is met de behandelingstermijn van een vordering tot schorsing, zoals bedoeld in artikel 40, §1 DBRC-decreet. 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 gewone schorsingsprocedure 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.

Tot slot wordt van de verzoekende partij verwacht dat ze met de gepaste spoed en diligentie is opgetreden en de uiterst dringende noodzakelijkheid niet zelf in de hand heeft gewerkt of nadelig beïnvloed.

2.

De procedure tot schorsing van de tenuitvoerlegging bij uiterst dringende noodzakelijkheid van een bestreden beslissing kan alleen uitzonderlijk gebruikt worden, niet alleen omdat de normale werking van de Raad er ernstig door verstoord wordt, maar ook omdat de Raad verplicht is de vordering binnen een uiterst korte termijn te onderzoeken en de rechten van verweer tot een minimum worden herleid.

De procedure tot schorsing van de tenuitvoerlegging bij uiterst dringende noodzakelijkheid van een bestreden beslissing moet daarom een uitzonderingsprocedure blijven en beperkt worden tot gevallen waarin de uiterst dringende noodzaak onmiddellijk voor iedereen duidelijk is of door de verzoekende partij duidelijk aannemelijk gemaakt wordt.

Omwille van dat uitzonderlijk karakter zal een verzoekende partij aannemelijk moeten duiden dat een gewone schorsingsprocedure niet het door haar gewenste resultaat zal kunnen opleveren en, met andere woorden, het eventueel resultaat ervan onherroepelijk te laat zal komen om de ingeroepen nadelen weg te nemen.

3.

De verzoekende partijen stellen in essentie dat, met de aanleg van de ondergrondse parking en funderingen in projectzone 2 en 3, het project op dermate wijze vorm krijgt, dat het uitgesloten is, dat er ondergronds nog méér parkeerplaatsen kunnen voorzien worden en dat binnen de projectzone 2 en 3 er nog bijkomende bovengrondse parkeerplaatsen worden aangelegd. Bovendien gaan de te supprimeren gedeelten van de Kloosterweg en Schietbaan (alsook hun parkeercapaciteit) verloren. Aldus zouden de verzoekende partijen in de onomkeerbare situatie dat iedere parkeerlast van de projectzones 2 en 3 op hun onmiddellijke woonomgeving (onder meer het gedeelte Kloosterweg waar ze wonen en dat niet heraangelegd wordt) wordt afgewenteld.

In de mate de verzoekende partijen zich op de nakende supprimeering van de bestaande verbindingsweg (tussen Kloosterweg en Schietbaan) beroepen, stelt de Raad vast dat de verzoekende partijen weliswaar aanvoeren dat deze weg op 5 augustus 2018 er nog zou gelegen hebben, maar dat dit niet aannemelijk is. Zoals de tussenkomen partij terecht opmerkt betreft het een niet-gedateerde foto. Bovendien valt het de Raad op dat deze foto's evenmin toelaten te besluiten dat het om de kwestieuze verbindingsweg zou gaan. Anderzijds brengt de tussenkomen partij stukken (haar stukken 3, 6, 7 en 8) bij waaruit blijkt dat deze weg reeds was gesupprimeerd. De planning voorzag immers de afbraak van de bestaande wegen tussen 9 mei en 24 mei 2019. Uit de werfverslagen van 21 en 28 mei 2019, blijkt telkens dat de werken *'volgens de planning'* verliepen en aldus geen achterstand hadden opgelopen. Ook een e-mail van de projectleider bevestigt dat de verbindingsweg reeds werd afgebroken.

Gelet op de vaststelling dat de afbraak van de verbindingsweg reeds is uitgevoerd en diens parkeercapaciteit is verdwenen, is een schorsing in het licht van de parkeeroverlast die daaruit zou voortvloeien, doelloos.

Het gegeven dat de werken reeds gedeeltelijk zijn gerealiseerd betekent anderzijds niet noodzakelijk dat de schorsingsvordering bij uiterst dringende noodzakelijkheid ten aanzien van de nog te realiseren werken doelloos is geworden. Dat neemt niet weg dat nog steeds aan alle andere voorwaarden dient te worden voldaan, onder meer dat moet worden aannemelijk gemaakt dat die (overige) werken nadelige gevolgen teweegbrengen die een procedure bij uiterst dringende noodzakelijkheid verantwoorden en dat de afhandeling van een gewone schorsingsprocedure te laat zou komen om deze op te vangen.

De verzoekende partijen beroepen zich in eerste instantie op parkeeroverlast/ parkeerdruk. In de marge wijzen zij ook nog op mogelijke verkeersonveiligheid, waarbij zij op de zitting verduidelijken dat dit het passeren langs en manoeuvreren rond geparkeerde auto's in haar straat betreft.

De Raad oordeelt dat de verzoekende partijen niet aannemelijk maken, dat deze door hen ingeroepen nadelige gevolgen zich onmiddellijk zullen manifesteren, en dus niet opgevangen zouden kunnen worden door het gebruikelijk tijdsverloop van een gewone schorsingsprocedure.

De verzoekende partijen verwijzen louter naar de doorlooptijd van een schorsingsprocedure en stellen dat die te lang is om de door hen aangevoerde parkeerdruk af te wenden (gelet op het feit dat deze onomkeerbaar zou vastliggen met de realisatie van de funderingen en ondergrondse garage).

De Raad oordeelt dat de verzoekende partijen niet onmiddellijk, noch zeer binnenkort, geconfronteerd zullen worden met de door hen gevreesde parkeeroverlast (en ruimer: mobiliteitshinder die daaruit zou voortvloeien), die zich integendeel pas zullen kunnen manifesteren na de voltooiing van de met de bestreden beslissing vergunde werken, meer bepaald wanneer de wooneenheden (van fase 1) in gebruik genomen zullen worden.

Dit geldt te meer nu blijkt uit de werfverslagen, zoals aangebracht door de eerste tussenkomenende partij, dat de einddatum voor de werken van fase 1 (waarbij onder meer zone 2 (parkappartementen) en 3 (duowoningen) worden gerealiseerd met ondergrondse parking, goed voor een totaal 54 wooneenheden) wordt voorzien op 26 oktober 2020.

Het betoog dat er reeds voor die datum een onomkeerbare '*kiem*' van parkeerdruk zou voorliggen, kan evenmin worden gevolgd, nu ook nog een tweede fase van het project dient te worden uitgevoerd (met een voorziene einddatum op 8 juni 2022), waarbij gebeurlijk een hertekening van het parkeerconcept mogelijk is, zoals de eerste tussenkomenende partij terecht opmerkt. De verzoekende partijen tonen het tegendeel niet aan.

4.

Bovendien overtuigen de verzoekende partijen niet dat de bestreden beslissing nadelige gevolgen teweegbrengt die een procedure bij uiterst dringende noodzakelijkheid verantwoorden.

In zone 2 en 3 (gelegen in de onmiddellijke omgeving van de verzoekende partijen) worden 54 wooneenheden voorzien, waarvoor op het eigen terrein 37 parkeerplaatsen worden ingericht. De oorspronkelijke bebouwing aldaar, betrof 34 wooneenheden met geen enkele parkeerplaats op eigen terrein. Waar met het project dus voor 17 wooneenheden beroep zal moeten worden gedaan op (afgebakende parkeerplaatsen op) de openbare weg, stelt de Raad vast dat in de vroegere situatie voor het dubbele aantal wooneenheden diende beroep te worden gedaan op de openbare weg.

De verzoekende partijen betwisten noch het oorspronkelijke aantal woningen, noch het feit dat voor deze woningen geen inpandige parkeerplaatsen noch opritten waren voorzien.

De verzoekende partijen beweren weliswaar dat er sprake zal zijn van een onaanvaardbare parkeerdruk, doch staven dit niet met stukken, noch maken ze aannemelijk dat ze momenteel al parkeerdruk ondervinden. De stukken (luchtfoto's) van de tweede verzoekende partij spreken dit integendeel tegen, waarbij deze een situatie met amper geparkeerde voertuigen weergeven. De verzoekende partijen overtuigen niet dat de aan de bestreden beslissing toegeschreven nadelige gevolgen het aanwenden van een procedure bij uiterst dringende noodzakelijkheid verantwoorden. De stelling dat de bestreden beslissing, in het licht van de verhouding van 37 ondergrondse parkeerplaatsen tot 54 wooneenheden, tot een niet te tolereren en onomkeerbare parkeeroverlast zal leiden, ten aanzien van de thans bestaande situatie, overtuigt aldus niet. De beoordeling ten gronde van de parkeerproblematiek ten aanzien van het bouwprogramma, in het licht van de decretale vereiste van overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening, zal door de Raad gebeurlijk moeten beoordeeld worden in het kader van de vordering tot vernietiging.

5.

De verzoekende partijen verwijzen bij wijze van "*nadeel*" nog naar het feit dat ze nooit hun participatieve rechten, zoals voorzien in het Rooilijndecreet en de Buurtwegenwet, hebben kunnen uitoefenen.

De Raad is evenwel van oordeel dat de eventuele onwettigheid van de bestreden beslissing - de verzoekende partijen verwijzen minstens onrechtstreeks naar hun tweede en derde middel - op zich niet nuttig kan aangewend worden om aan te tonen dat de voorliggende vordering getuigt van de vereiste uiterst dringende noodzakelijkheid. De onwettigheid van de bestreden beslissing betreft een discussie over de grond van de zaak.

B. Ernstige middelen

Aangezien de Raad in het vorige onderdeel heeft vastgesteld dat de verzoekende partijen de uiterst dringende noodzakelijkheid niet aantonen, is een onderzoek naar de ernst van de middelen niet aan de orde.

VII. Kosten

De Raad stelt vast de eerste tussenkomende partij met haar verzoekschrift tot tussenkomst vooralsnog enkel tussenkomt in de procedure houdende de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing. Gelet op deze vaststelling is het aangewezen om onmiddellijk uitspraak te doen omtrent de kosten van de tussenkomst van de eerste tussenkomende partij.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De Raad verwerpt de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid.
2. De uitspraak over de kosten van het geding wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.
3. De Raad legt de kosten van de tussenkomst van de eerste tussenkomende partij, bepaald op 100 euro, ten laste van de eerste tussenkomende partij

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 17 september 2019 door de tiende kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de tiende kamer,

Kengiro VERHEYDEN

Marc VAN ASCH