

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 246.430 van 17 december 2019
in de zaken A. 204.700/X-16.001 (I)
A. 207.961/X-16.004 (II)**

In zake : I.
Christophe DE BACKER
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Stefaan Claeys
kantoor houdend te 9000 Gent
Leiekaai 25 C & D
bij wie woonplaats wordt gekozen

II.
1. James ABRAHAMS
2. Kenny ABRAHAMS
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Koenraad Maenhout
kantoor houdend te 2600 Antwerpen
Filip Williotstraat 30/0102
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

de STAD ANTWERPEN
- in I. bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Jim Deridder
kantoor houdend te 2018 Antwerpen
Mechelsesteenweg 210A
bij wie woonplaats wordt gekozen
- in II. bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Thomas Beelen
kantoor houdend te 3000 Leuven
Justus Lipsiusstraat 24
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp

1. Het beroep met nr. A. 204.700/X-16.001, ingesteld op 2 mei 2012, strekt tot de nietigverklaring van het besluit van de gemeenteraad van de stad Antwerpen van 5 maart 2012 tot goedkeuring van een aanvullend

verkeersreglement met betrekking tot het instellen van een verbod op het gebruik van quads en tot goedkeuring van de procedure tot het verkrijgen van een vergunning in afwijking van het verbod.

Het beroep met nr. A. 207.961/X-16.004, ontvangen op 11 februari 2013, strekt tot de nietigverklaring van de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen van 30 november 2012 waarbij aan James Abrahams en Kenny Abrahams, als hoofdbestuurder, respectievelijk bijkomende bestuurder, een vergunning wordt geweigerd om af te wijken van het quadverbod.

II. Verloop van de rechtspleging

2. Bij arrest nr. 239.425 van 18 oktober 2017 worden de twee zaken samengevoegd, wordt het debat heropend en wordt het door de auditeur-generaal aangewezen lid van het auditoraat belast met een aanvullend onderzoek.

Eerste auditeur Sofie De Doncker heeft een verslag opgesteld.

De verwerende partij en verzoekers hebben opnieuw een laatste memorie ingediend.

Eerste auditeur Sofie De Doncker heeft een aanvullend verslag opgemaakt, overeenkomstig artikel 14^{ter} van het besluit van de Regent van 23 augustus 1948 ‘tot regeling van de rechtspleging voor de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State’.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 20 september 2019.

Kamervoorzitter Johan Lust heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Stefaan Claeys, die verschijnt voor verzoeker in de zaak I, advocaat Buket Karaca, die *loco* advocaat Koenraad Maenhout verschijnt voor verzoekers in de zaak II, en advocaten Jim De Ridder (I) en Liesbeth Peeters (II), die verschijnen voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur Sofie De Doncker heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven, behoudens wat het verzoek tot handhaving van de gevolgen betreft.

Er is toepassing gemaakt van de bepalingen op het gebruik der talen, vervat in titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

III. Feiten

3.1. Op 29 juni 2009 beslist de gemeenteraad van de stad Antwerpen om in de code van gemeentelijke politiereglementen een artikel 142*bis* in te voegen met betrekking tot een “verbod op quads” op de openbare wegen van de stad, behoudens toelating van de burgemeester. Het verbod strekt zich uit tot de bebouwde kom en alle onverharde wegen buiten de bebouwde kom.

De Raad van State vernietigt de beslissing bij arrest nr. 217.843 van 9 februari 2012.

3.2. De gemeenteraad van de stad Antwerpen keurt op 5 maart 2012 een aanvullend verkeersreglement goed waarbij opnieuw in een verbod op het gebruik van quads wordt voorzien, dit keer op het ganse grondgebied van de stad, met uitzondering van de gewestwegen. In dezelfde beslissing keurt de gemeenteraad aansluitend ook de procedure goed voor het verkrijgen van een vergunning om van het verbod af te wijken. De gemeenteraadsbeslissing is het voorwerp van het beroep in de zaak A. 204.700.

3.3. Op 12 juli 2012 dient James Abrahams bij het college van burgemeester en schepenen een aanvraag in voor het verkrijgen van een vergunning om van het quadverbod af te wijken. Als reden wordt beroepsuitoefening als architect opgegeven.

Het college van burgemeester en schepenen beslist op 30 november 2012 geen vergunning om af te wijken van het quadverbod te verlenen aan James Abrahams als hoofdbestuurder en aan Kenny Abrahams als bijkomende bestuurder. Dit is de bestreden beslissing in de zaak A. 207.961.

IV. Wat de zaak A. 204.700 betreft

A. Onderzoek van het vierde middel en het tweede onderdeel van het tweede middel

Standpunt van de partijen

4.1. Verzoeker voert in een *vierde middel* de schending aan van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet en van het gelijkheidsbeginsel. Volgens hem veroorzaken ook veel tweewielige motorvoertuigen geluidsoverlast, zeker wanneer ze voor joyriding worden gebruikt, of sommige personenwagens die bijvoorbeeld getuned zijn. Het beweerde geluidsoverlastprobleem zal zelfs “in getale groter zijn bij personenwagens en bromfietsen” dan bij quads.

De ongelijke behandeling bestaat hierin dat, niettegenstaande er zich met andere categorieën van voertuigen eenzelfde problematiek voordoet, enkel en alleen voor quads een algemene en draconische maatregel, zoals het totaalverbod ervan, wordt opgelegd. Nochtans is het niet inherent aan quads om overmatig geluid te produceren, zoals genoegzaam blijkt uit het feit dat ook dit type voertuigen gehomologeerd wordt en bijgevolg toegelaten voor gebruik op de openbare weg.

Verzoeker zegt zich niet te kunnen voorstellen dat de verwerende partij niet wenst op te treden of niet optreedt tegen geluidsoverlast veroorzaakt door bromfietsen, en daartoe dan blijkbaar wel een beroep doet op de middelen waarover zij krachtens de regelgeving kan beschikken. “Waarom”, zo vraagt hij zich af, “past zij [met betrekking tot quads] niet dezelfde maatregelen toe in plaats van een algemeen verbod op te leggen?”

4.2. De verwerende partij repliceert in de memorie van antwoord in de eerste plaats dat de quad geen voertuig als alle andere is: het is een recent fenomeen op de wegen en de klachten van de bevolking zijn specifiek tegen quads gericht. Bovendien veroorzaken de bestuurders een “bovengemiddeld hoge graad van hinder”. De inperking van het gebruik van quads om die reden geniet een breed draagvlak. De verwerende partij heeft de opdracht om een bestuurlijk antwoord te bieden voor concrete maatschappelijke problemen, zoals wanneer wordt vastgesteld dat een plotse toename van het gebruik van een vervoermiddel problemen, gevaar of overlast veroorzaakt.

Dat quads na homologatie tot het verkeer op de openbare weg zijn toegelaten wil naar het oordeel van de verwerende partij nog niet zeggen dat ze per definitie vergelijkbaar zijn met alle andere categorieën van toegelaten vervoermiddelen. Anders dan tweewielige motoren waarvan de uitrusting is aangepast (open uitlaten) veroorzaken quads, door de wijze waarop ze worden bestuurd, overlast en verkeersonveiligheid ook wanneer ze binnen de homologatienormen blijven. De opgelegde maatregel is verantwoord door de specifieke problemen die zich met quads, en verhoudingsgewijs met geen enkele andere voertuigcategorie, voordoen. Een individueel repressief optreden is louter illusoir en in de praktijk niet haalbaar.

5.1. In het *tweede onderdeel van een tweede middel* doet verzoeker de schending van het redelijkheids- en evenredigheidsbeginsel gelden. Het bestreden besluit is volgens hem “kennelijk onredelijk” doordat het een algemeen en ongenueanceerd verbod invoert. Dit doet niet blijken van een objectieve afweging van alle betrokken belangen, met gevoel voor maat en verhouding.

Nochtans beschikt de verwerende partij over de wapens om de overlast aan te pakken, door toepassing te maken van de bestaande algemene regelgeving over de politie op het wegverkeer en over de naleving ervan te waken. Daarentegen kiest zij voor de gemakkelijkste oplossing: een algemeen verbod op haar volledige grondgebied.

De omstandigheid dat het college van burgemeester en schepenen individueel toelating kan verlenen om toch met een quad op haar grondgebied te rijden, verandert niets aan het algemeen karakter van de bestreden maatregel. Bovendien kan die toelating niet aan rechtspersonen worden gegeven, staat het het college van burgemeester vrij “om naar eigen goeddunken bijvoorbeeld woon-werkverkeer met een quad niet toe te laten”, en wordt in geval van toestemming het gebruik door de verwerende partij zo veel mogelijk beperkt.

5.2.1. In de memorie van antwoord repliceert de verwerende partij dat niet alle quads onder het verbod vallen aangezien er is voorzien in een vergunningenbeleid, en dat het bestreden besluit niet van toepassing is op de gewestwegen.

In verband met de individuele toelatingen die het college van burgemeester en schepenen kan verstrekken argumenteert zij dat verzoeker geen rechtspersoon is, dat niet in te zien valt waarom de vergunningsprocedure volledig arbitrair zou zijn, en dat er tegen de weigering van een vergunning beroep openstaat bij de Raad van State.

Voorts betwist de verwerende partij dat zij over de handhavingsmogelijkheden beschikt om de vastgestelde overlast met repressieve maatregelen te kunnen inperken. De handhaving van het verbod was wel mogelijk onder vigore van artikel 142*bis* van de code van gemeentelijke politiereglementen, dat bij arrest van de Raad van State, nr. 217.843 van 9 februari 2012 vernietigd is: “Elke quadbestuurder was immers in overtreding met het ingestelde verbod tenzij hij over een vergunning beschikte, wat uiteraard eenvoudig kon worden nagegaan. Het is inderdaad precies deze hefboom die

verwerende partij nodig heeft om het beleid dat zij bestuurlijk beoogt, te kunnen handhaven.”

5.2.2. In haar eerste laatste memorie voegt de verwerende partij toe dat, gelet op de overlast en de gevaarlijke situaties, het bestreden reglement geenszins kennelijk onredelijk of disproportioneel is. Zij meent dat de Raad van State slechts sanctionerend kan optreden wanneer de bestreden beslissing kennelijk onredelijk of onevenredig is. Het bewijs daarvan is volgens haar niet geleverd. De proportionaliteit wordt bewaakt en gevrijwaard door de mogelijkheid om een individuele toelating te verkrijgen voor het gebruik van een quad op de openbare wegenis van de stad.

Tevens benadrukt de verwerende partij dat een handhavingsbeleid ten aanzien van de overtreders, in het bijzonder joyriders, niet mogelijk is omdat zij in het merendeel van de gevallen reeds naar elders vertrokken zullen zijn en de politie geen vaststelling meer kan doen. Naar de mening van de verwerende partij is er in 2009 een kantelpunt bereikt, zodat een algemeen verbod op quads op dit ogenblik onvermijdelijk is geworden. Overigens toont het vergunningenbeleid aan dat er een geïndividualiseerd en concreet beleid wordt gevoerd inzake de afwijkingen die het reglement mogelijk maakt en dat afwijkende toelatingen worden verleend “voor al wie het gebruik van de quad om professionele, medische, ... redenen aannemelijk maakt”.

5.2.3. In de laatste memorie van 23 mei 2019 argumenteert de verwerende partij nog dat zij een samenvattende tabel heeft neergelegd “met daarin een cijfermatige analyse van de overlast zoals die wordt veroorzaakt door enerzijds quads en anderzijds de meest voorkomende andere voertuigsoort, namelijk auto’s”. Daaruit “blijkt dat het percentage van auto’s waarbij overlast werd vastgesteld zich langjarig situeert tussen 0,21% en 0,40%. Het gemiddelde van al de opgelijste jaren bedraagt 0,25%. Voor quads situeert de vastgestelde overlast zich tussen 9,29% en 53,97% van het aantal ingeschreven voertuigen, zijnde een gemiddelde van 20,14%. Met andere woorden, overlast bij quads doet zich, op het langjarig gemiddelde, 7.193% (zevenduizend honderddrieënnegentig

procent) of bijna 72 keer vaker voor dan bij auto's." Uit deze cijfers blijkt meteen dat een normaal opsporings- en handhavingsbeleid onmogelijk toereikend kan zijn om de daadwerkelijke overlast, veroorzaakt door quads, in te dammen. De schaal waarop de overlast zich voordoet kan redelijkerwijze verantwoorden dat, in het licht van de bestaande handhavingsmogelijkheden, het bestreden verbod verantwoord is. Het evenredigheidsbeginsel is dan ook niet geschonden.

Beoordeling

6. Het gelijkheidsbeginsel sluit niet uit dat een verschil in behandeling tussen bepaalde categorieën wordt ingesteld, voor zover dit verschil op een objectief criterium berust en redelijk verantwoord is. Het al dan niet bestaan van een dergelijke verantwoording moet worden beoordeeld rekening houdend met het doel en de gevolgen van de maatregelen en met de aard van de in het geding zijnde beginselen. Het gelijkheidsbeginsel is geschonden wanneer vaststaat dat er geen redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het beoogde doel.

7. De bestreden beslissing verbiedt het gebruik van quads op het ganse grondgebied van de stad, met uitzondering van de gewestwegen, behoudens voor de houders van een vergunning. Die vergunning moet bij het college van burgemeester en schepenen worden aangevraagd "mits opgave van de reden van de aanvraag: gezondheidsredenen, redenen van beroepsuitoefening of mogelijke andere ernstige redenen".

8. Met de beslissing wordt beoogd tegemoet te komen aan een problematiek die "zich voornamelijk op drie niveaus [situeert]: verkeersveiligheid, geluid en verkeersleefbaarheid". De problematiek heeft in het bijzonder te maken met snelheid, acceleratie, hinderlijk geluid, en roekeloos rijgedrag.

Het doel dat met de bestreden regeling wordt beoogd, is niet onwettig.

9. Het onderscheid dat de regeling maakt, tussen quads en andere voertuigen, berust op een objectief criterium.

10. Of het criterium ook pertinent is, hangt samen met de vraag of de problematiek die de regeling wil verhelpen zich niet evengoed of minstens in een vergelijkbare mate voordoet met andere voertuigen.

Wat dat betreft, argumenteert de verwerende partij niet ongelooftwaardig dat de genoemde problematiek in het bijzonder voorkomt bij quads die immers in hoofdzaak voor recreatief gebruik bestemd zijn. Ze zouden meer dan andere voertuigen voor joyriding worden gebruikt en meer dan andere door de wijze waarop ze bestuurd worden overlast en verkeersveiligheid veroorzaken.

Het wordt door de verwerende partij gestaafd met stukken die uitwijzen dat er verhoudingsgewijs, rekening houdend met het aantal in Antwerpen ingeschreven quads, respectievelijk auto's, zeventig keer meer vaststellingen van gevaarlijk rijgedrag en overlast door quads zijn gebeurd dan door auto's.

Een en ander is van aard om (mee) te verantwoorden wat de verwerende partij "de gewaarwording van de bevolking" noemt dat "(bestuurders van) quads (geluids)overlast en onveiligheid veroorzaken die in geen enkel opzicht vergelijkbaar is met andere voertuigen".

Een maatregel die zich specifiek tegen quads richt, kan in de gegeven omstandigheden niet zonder pertinentie worden geacht.

11. Blijft nog de vraag of de bestreden regeling, die gewis een effectief middel mag heten om de bedoelde problematiek tegen te gaan, niet disproportioneel is.

In dit verband is er in de eerste plaats reden tot nuancering van de cijfers die de verwerende partij bijbrengt. Het is niet zo dat uit die cijfers, zoals zij meent, blijkt dat quads op een veel grotere schaal, en namelijk tientallen keer meer, overlast veroorzaken dan auto's. Quads veroorzaken alleen maar "verhoudingsgewijs" (in relatie tot het aantal ingeschreven quads in Antwerpen) meer overlast dan auto's (in verhouding tot het aantal ingeschreven auto's in Antwerpen). Numeriek gaat het om een eerder beperkt aantal vaststellingen in verband met quads, gaande van 13 tot 68 per jaar, terwijl het aantal vaststellingen met betrekking tot auto's gaat van 402 tot 655 per jaar.

Voorts laat het zich niet goed verstaan dat het, aldus de memorie van antwoord, "uiteraard eenvoudig" zou zijn om quadrijders die niet over de vereiste vergunning beschikken te identificeren en te verbaliseren, maar dat het "louter illusoir is, en in de praktijk niet haalbaar" om hetzelfde te doen met quadrijders die overlast veroorzaken. Alleszins blijkt niet dat de handhavingsmoeilijkheden inzake geluidshinder, joyriden, racen, enzovoort, zich met betrekking tot quads wezenlijk anders – groter – zouden voordoen dan met betrekking tot bijvoorbeeld auto's.

Een en ander heeft de verwerende partij er niet van weerhouden om met een aanvullend verkeersreglement te voorzien in een verbod op het gebruik van quads op de openbare weg, zonder beperking in tijd en voor nagenoeg het hele grondgebied van de stad. De gevolgen hiervan zijn zeer verregaand. De gewestwegen mogen dan van het verbod zijn uitgesloten zodat "de doorstroming naar de naburige gemeenten gewaarborgd [wordt]", de quadgebruiker die in Antwerpen niet aan een gewestweg woont, kan in principe geen quad gebruiken.

12. Het algemene karakter van het verbod is des te meer opmerkelijk omdat het, gelet op artikel 1 van de wet 'betreffende de politie over het wegverkeer', gecoördineerd op 16 maart 1968, aan de Koning toekomt de algemene reglementering inzake de politie over het verkeer op de wegen van (onder andere) middelen van vervoer te land vast te stellen en omdat, wanneer

aan de voorschriften van de algemene reglementering is voldaan, een algemeen verbod als het bestredene, opgelegd in een aanvullend reglement, niet bepaald goed samengaat met de aard en de bestemming van de openbare weg, op het gebruik waarvan in beginsel iedereen recht heeft.

13. Voor zoveel een vergunningsregeling die toelaat van het quadverbod af te wijken überhaupt een voldoende passende verzachting van dit verbod zou kunnen uitmaken opdat het niet onevenredig wordt bevonden met het nagestreefde doel, wordt vastgesteld dat de afwijkingsmogelijkheid, zoals ze in de bestreden beslissing wordt bepaald en in de praktijk wordt toegepast, te dezen hoe dan ook niet als zo een verzachting kan worden beschouwd.

Blijkens de bestreden beslissing is een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning tot afwijking van het quadverbod enkel mogelijk voor natuurlijke personen-bestuurders, met per quad één hoofdbestuurder en maximum één bijkomende bestuurder. Er kan slechts één vergunning per hoofdbestuurder worden verleend. De aanvraag moet de reden opgeven: “gezondheidsredenen, redenen van beroepsuitoefening of mogelijke andere ernstige redenen”. Het college van burgemeester en schepenen kan de geldigheidsduur van de vergunning beperken en de vergunning aan bepaalde voorwaarden onderwerpen.

Welke “andere ernstige redenen” dan gezondheids- of beroepsredenen aanvaardbaar kunnen zijn, heeft de verwerende partij voor de Raad van State niet verduidelijkt en blijft duister.

Blijkens de considerans van het aangevochten reglement wordt één derde van de toelatingen verleend om medische redenen, bijvoorbeeld aan bestuurders met een lichamelijke ongeschiktheid waardoor ze niet meer met een auto of moto mogen rijden, maar wel met een quad. Twee derde van de toelatingen wordt verstrekt om beroepsredenen, onder meer om reden dat de werkplaats moeilijk bereikbaar is op bepaalde tijdstippen of om reden van de plaatsgesteldheid (havengebied, landbouwgebied). De toelating wordt dan door

de verwerende partij beperkt tot het kortste traject woon-werkverkeer of tot bepaalde tijdspannes. De trajecten en tijdspannes worden expliciet op de toelating vermeld.

Illustratief voor de rigiditeit van de regeling is de weigering van de toelating die de verzoekers in de zaak A. 207.961 bestrijden. Zij vroegen een afwijking aan van het quadverbod om reden van de beroepsuitoefening als architect. De aanvraag werd geweigerd. Geoordeeld werd onder meer dat de opgegeven reden “geen uitzonderlijk karakter met beperkte impact op de openbare ruimte en het verkeer heeft”, dat uit niets blijkt dat “het noodzakelijk is om de quad als vervoersmiddel te gebruiken” voor de uitoefening van het vrij beroep van architect, en dat er geen “dwingende redenen” zijn om aan te nemen dat er in het kader van de beroepsuitoefening als architect “geen ander vervoermiddel bij machte is om op bepaalde tijdstippen, bepaalde plaatsen te bereiken”.

De zeer strakke en strak toegepaste afwijkingsregeling is niet van aard te doen aannemen dat, het bestreden algemeen verbod ten spijt, er toch nog een redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen dit verbod en het ermee nagestreefde doel.

14. Finaal concludeert de Raad van State uit wat voorafgaat dat het verschil in behandeling tussen quads en andere voertuigen, door de bestreden gemeenteraadsbeslissing van 5 maart 2012, niet redelijk verantwoord kan worden geacht. Het tweede en vierde middel zijn in die mate gegrond.

B. Verzoek tot handhaving van de gevolgen

Standpunt van de partijen

15. De verwerende partij vraagt dat de Raad van State, met toepassing van artikel 14^{ter} van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zou bepalen dat de gemeenteraadsbeslissing van 5 maart 2012 “gehandhaafd blijft

voor een termijn tot de laatste dag van de zesde maand volgend op de maand waarin de Raad van State een arrest verleent”.

Toegelicht wordt dat ten gevolge van een annulatiearrest bijna 700 borden verwijderd moeten worden en dat de borden, zolang ze fysiek aanwezig zijn, ook al is de gemeenteraadsbeslissing die de rechtsgrond voor de plaatsing vormt uit de rechtsorde verdwenen, nageleefd moeten worden. De verwerende partij is bang dat spijs haar verwittiging van de tot verbaliseren bevoegde autoriteiten, overtredingen van het verkeersbord C6 geverbaliseerd zullen worden. Voorts is ze bekommerd om “de gevolgen van de rechtsgeldigheid van het verkeersbord tussen verkeersdeelnemers”.

16. Volgens verzoeker konden de verkeersborden C6 “voor het overgrote deel op amper één maand tijd” worden geplaatst en spreekt het voor zich dat het plaatsen meer tijd in beslag neemt dan het verwijderen ervan. In een eerste fase kan ermee volstaan worden om de borden af te vijzen of, veel eenvoudiger nog, de verkeersborden C6 “te bedekken in afwachting dat deze verwijderd worden”.

Beoordeling

17. Overeenkomstig artikel 14^{ter} van de gecoördineerde wetten op de Raad van State kan de Raad van State op verzoek van een verwerende partij bij wege van algemene beschikking die gevolgen van de vernietigde reglementen aanwijzen die als definitief moeten worden beschouwd of voorlopig gehandhaafd worden voor de termijn die hij vaststelt. Deze maatregel kan enkel worden bevolen bij een met bijzondere redenen omklede beslissing, om uitzonderlijke redenen die een aantasting van het legaliteitsbeginsel rechtvaardigen.

18. Met de gevraagde voorlopige handhaving wil de verwerende partij essentieel verwarring voorkomen: verwarring bij de weggebruikers en de verbaliserende overheid doordat er op de openbare weg nog verbodsborden C6 (verboden toegang voor bestuurders van motorvoertuigen met vier wielen,

geconstrueerd voor onverhard terrein, met een open carrosserie, een stuur als op een motorfiets en een zadel) zouden zijn aangebracht – die volgens de rechtspraak van het Hof van Cassatie moeten worden in acht genomen – terwijl de onderliggende gemeenteraadsbeslissing, ter uitvoering waarvan de borden geplaatst werden, vernietigd is.

Kunnen de tegenstrijdigheid tussen een vernietiging van deze gemeenteraadsbeslissing en de signalisatie op het terrein, en de verwarring die ze mogelijk meebrengt, een uitzonderlijke reden vormen om de gevolgen van het vernietigde reglement tijdelijk te handhaven, er is geen noodzaak die handhaving langer dan één maand te laten duren.

Zoals verzoeker opmerkt, volstaat het de verkeersborden af te dekken om de gevreesde verwarring tegen te gaan. De borden hoeven daartoe niet feitelijk verwijderd te worden. Dat, zoals stuk 29 van de verwerende partij aangeeft, die feitelijke verwijdering alles bij mekaar “367 manuren of 52 mandagen (2,5 manmaanden)” zou vergen, is dus niet relevant.

19. Het verzoek van de verwerende partij tot voorlopige handhaving van de gevolgen van de uit te spreken vernietiging van de gemeenteraadsbeslissing van 5 maart 2012 wordt alleen ingewilligd tot beloop van één maand.

V. Wat de zaak A. 207.961 betreft

20. Uit de hierna uit te spreken vernietiging van de beslissing van de gemeenteraad van de stad Antwerpen van 5 maart 2012 volgt in de zaak A. 207.961 in de eerste plaats dat de exceptie van gebrek aan belang van verzoekers, die ervan uitgaat dat het quadverbod van 5 maart 2012 ook na de nietigverklaring van de aangevochten weigering van het college van burgemeester en schepenen van 30 november 2012 nog van toepassing blijft, dient verworpen te worden.

21. Voorts brengt de nietigverklaring van de gemeenteraadsbeslissing van 5 maart 2012 de vernietiging, bij wege van gevolgtrekking, mee van de op die gemeenteraadsbeslissing steunende weigering van het college van burgemeester en schepenen van 30 november 2012.

VI. Kosten

22. De kosten van de beroepen zijn ten laste van de verwerende partij. Daar is, gelet op het temporeel toepassingsgebied van het koninklijk besluit van 28 maart 2014 ‘betreffende de rechtsplegingsvergoeding bedoeld in artikel 30/1 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State van 12 januari 1973’, geen rechtsplegingsvergoeding ten behoeve van Christophe De Backer bij.

BESLISSING

1. De Raad van State vernietigt 1° de beslissing van de gemeenteraad van de stad Antwerpen van 5 maart 2012 tot goedkeuring van een aanvullend verkeersreglement met betrekking tot het instellen van een verbod op het gebruik van quads en tot goedkeuring van de procedure tot het verkrijgen van een vergunning in afwijking van het verbod, en 2° de weigering van het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen van 30 november 2012 om een afwijking van het quadverbod te verlenen aan James en Kenny Abrahams.

2. De Raad van State handhaaft de gevolgen van de voormelde gemeenteraadsbeslissing van 5 maart 2012 tot en met 17 januari 2020.

3. Dit arrest dient te worden bekendgemaakt op dezelfde wijze als de vernietigde gemeenteraadsbeslissing van 5 maart 2012.

4. De Raad van State verwijst de verwerende partij in de kosten:
- van de vordering tot schorsing en het beroep tot nietigverklaring in de zaak A. 207.961, begroot op het rolrecht van 700 euro, en

- van het beroep tot nietigverklaring in de zaak A. 204.700, begroot op het rolrecht van 175 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van zeventien december tweeduizend negentien, door de Raad van State, Xe kamer, samengesteld uit:

Johan Lust,	kamervoorzitter,
Jan Clement,	staatsraad,
Stephan De Taeye,	staatsraad,
bijgestaan door	
Frank Bontinck,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Frank Bontinck

Johan Lust