

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

VOORZITTER VAN DE DERDE KAMER

## ARREST

nr. S/2014/0066 van 6 mei 2014  
in de zaak 1011/0018/SA/3/0015

*In zake:*

1. de **gemeente LINKEBEEK**, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen
2. het college van burgemeester en schepenen van de **gemeente LINKEBEEK**

bijgestaan en vertegenwoordigd door:  
advocaten Dirk LINDEMANS en Filip DE PRETER  
kantoor houdende te 1000 Brussel, Keizerslaan 3  
waar woonplaats wordt gekozen

*verzoekende partijen*

*tegen:*

de **GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR** van het  
Agentschap Ruimte en Erfgoed, afdeling Vlaams-Brabant

bijgestaan en vertegenwoordigd door:  
advocaat Paul AERTS  
kantoor houdende te 9000 Gent, Coupure 5  
waar woonplaats wordt gekozen

*verwerende partij*

*Tussenkomen  
de partij:*

de nv van publiek recht [REDACTED],

bijgestaan en vertegenwoordigd door:  
advocaten Donatienne RYCKBOST en Emmanuel RYCKBOST  
kantoor houdende te 8400 Oostende, E. Beernaertstraat 80  
waar woonplaats wordt gekozen

---

### I. VOORWERP VAN DE VORDERING

De vordering, ingesteld met een aangetekende brief van 23 september 2010, strekt tot de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van het Agentschap Ruimte en Erfgoed, afdeling Vlaams-Brabant van 23 augustus 2010 waarbij aan de tussenkomen partij een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend onder voorwaarden voor het realiseren van infrastructuur en kunstwerken voor de aanleg van een derde en vierde spoor en het verhogen van de snelheid tot 160 km/u voor de spoorlijn L124.

De bestreden beslissing heeft betrekking op de percelen gelegen te [REDACTED].

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

De verwerende partij heeft een nota betreffende de vordering tot schorsing ingediend en heeft het originele administratief dossier neergelegd. De repliek in feite en in rechte van de tussenkomen de partij betreffende de vordering tot schorsing is vervat in haar verzoekschrift tot tussenkomst.

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare zitting van 20 april 2011, waar de vordering tot schorsing werd behandeld.

Kamervoorzitter Filip VAN ACKER heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Dirk LINDEMANS die verschijnt voor de verzoekende partijen, advocaat Paul AERTS die verschijnt voor de verwerende partij en advocaten Donatienne RYCKBOST en Astrid LIPPENS die verschijnen voor de tussenkomen de partij zijn gehoord.

Titel IV, hoofdstuk VIII van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) betreffende de Raad voor Vergunningsbetwistingen en de bepalingen van het reglement van orde van de Raad, bekrachtigd door de Vlaamse Regering op 20 november 2009, zijn toegepast.

De uitdrukkelijke verwijzingen in dit arrest naar artikelen van de VCRO hebben betrekking op de tekst van deze artikelen, zoals zij golden op het ogenblik van het instellen van de voorliggende vordering.

## **III. TUSSENKOMST**

De nv van publiek recht [REDACTED] verzoekt met een aangetekende brief van 21 januari 2011 om in het geding te mogen tussenkomen.

De voorzitter van de derde kamer heeft met een beschikking van 31 januari 2011 de tussenkomen de partij voorlopig toegelaten om in de debatten tussen te komen en werd verzocht om een afschrift van de actuele akte van aanstelling van haar organen bij haar uiteenzetting ten gronde te voegen en minstens neer te leggen op de zitting die zal georganiseerd worden omtrent het schorsingsverzoek.

Een uitspraak over de ontvankelijkheid van de tussenkomst is evenwel 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.

## **IV. FEITEN**

Op 22 juni 2007 (datum van het ontvangstbewijs) dient de tussenkomen de partij bij de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“het uitvoeren van technische werkzaamheden, omvattend de realisatie van infrastructuur en kunstwerken voor de aanleg van een 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> spoor en het verhogen van de snelheid tot 160 km/u voor de spoorlijn L124”*.

De aanvraag is volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 7 maart 1977 vastgestelde gewestplan 'Halle-Vilvoorde-Asse', gelegen in Linkebeek, vertrekkend van de grens met Ukkel, gelegen in landschappelijk waardevol agrarisch gebied, parkgebied, woongebied met landelijk karakter en bufferzone grenzend aan landschappelijk waardevol agrarisch gebied. In Sint-Genesius-Rode is het gelegen in landschappelijk waardevol agrarisch gebied, woonpark, natuurreservaat, woongebied en natuurgebied.

De aanvraag is niet gelegen in een gebied waarvoor een goedgekeurd bijzonder plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan geldt, noch binnen de omschrijving van een behoorlijk vergunde, niet-vervallen verkaveling.

Er wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld, goedgekeurd op 31 januari 2007.

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek in de gemeente Linkebeek, georganiseerd van 9 juli 2007 tot 19 september 2007, worden een bezwaarschrift ondertekend door 91 personen en 30 individuele bezwaren ingediend.

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek in de gemeente Sint-Genesius-Rode, georganiseerd van 9 juli 2007 tot 14 september 2007, worden 24 individuele bezwaarschriften en een petitie ondertekend door 467 personen ingediend.

De Directie Infrastructuur, dienst Waterlopen van de provincie Vlaams-Brabant verleent op 18 juli 2007 een voorwaardelijk gunstig advies.

Het Agentschap Ruimte en Erfgoed, afdeling Vlaams-Brabant, cel Onroerend Erfgoed, verleent op 31 juli 2007 een voorwaardelijk gunstig advies.

Het Agentschap voor Natuur en Bos – Buitendienst Vlaams-Brabant verleent op 17 september 2007 een voorwaardelijk gunstig advies.

Vivaqua Brussel verleent op 31 augustus 2007 een gunstig advies.

Het Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant verleent op 23 juli 2007 een gunstig advies vermits er geen gewestwegen betrokken zijn in de aanvraag.

Het departement Landbouw en Visserij, afdeling Duurzame Landbouwwontwikkeling verleent op 31 juli 2007 een voorwaardelijk gunstig advies.

Het Agentschap Ruimte en Erfgoed, afdeling Vlaams-Brabant, cel Onroerend Erfgoed, verleent op 3 augustus 2007 een gunstig advies wat betreft de aspecten inzake monumenten en landschappen.

De tweede verzoekende partij brengt op 24 september 2007 volgend advies uit:

“ ...

*Het College van Burgemeester en Schepenen heeft kennis genomen van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning, ingediend door [REDACTED] en houdende de doorgang op vier sporen brengen van de lijn 124.*

*Na studie van de verschillende opmerkingen die de bewoners maakten gedurende het openbaar onderzoek en het omstandig advies van de Gecoro, uitgebracht tijdens haar vergadering van 17 september 2007, heeft het College het volgende advies geformuleerd:*

Het voorgestelde project, onder zijn huidige vorm, zou een zeer negatieve invloed hebben op het milieu in onze groene en landelijke gemeente. Dit meer bepaald in het gedeelte dat zich situeert tussen de brug van het Kleindal en het station van Linkebeek, gezien het brede viaduct dat voorzien wordt boven het dal van Verrewinkel. Over het gehele grondgebied zal het project de groene ruimtes in de gemeente aanzienlijk verminderen. Het is belangrijk in herinnering te brengen dat het huidige structuurplan, dat in opmaak is, het behoud van de groene zones en landbouwzones voorziet. Dit is tegenstrijdig met de plannen voorgesteld door ■■■.

Teneinde de impact op het milieu te beperken, en meer bepaald door het viaduct dat in dit gedeelte voorzien is, zou het ideaal zijn twee sporen te behouden tussen de brug van het Kleindal en het toekomstige station van Linkebeek. Onder haar huidige vorm laat het dossier niet toe zich uit te spreken over de technische noodzaak van vier sporen, althans over het gehele Linkebeekse grondgebied. Idealiter zou er een bijkomende studie moeten gebeuren teneinde de alternatieven te bekijken die elders in het Milieueffectrapport worden vermeld (twee of drie sporen) of zouden er twee van de sporen in een tunnel moeten gelegd worden. Bovendien vermeldt de bouwaanvraag de toename van het aantal goederentreinen niet, hetgeen bijgevolg het onderwerp zou moeten uitmaken van een tweede bouwaanvraag. Tenslotte zijn er Franstalige bewoners die terecht het ontbreken van een volledige vertaling van het MER-document aanhaalden, daar waar de aanvrager toch een vennootschap van publiek recht is.

Mits aan alle gestelde eisen is voldaan adviseert het College van Burgemeester en Schepenen in van zitting 18 september 2007 de aanvraag voorwaardelijk gunstig.

Vooreerst dient er een aanvullende studie te worden uitgevoerd die de mogelijkheid onderzoekt om op een gedeelte van het grondgebied van Linkebeek het spoorverkeer over de twee bestaande spoorlijnen te behouden.

Wat ook de uiteindelijke beslissing zal zijn, is het noodzakelijk om vanaf heden een opvolgingscomité voor permanente begeleiding op te richten, bestaande uit verantwoordelijken van de NMBS, van het studiebureau en een afvaardiging van de bewoners alsook van het College die het voorzitterschap op zich zal nemen. Dit comité is essentieel, rekening houdend met het feit dat de gemeente momenteel geen enkel uitvoeringsplan in haar bezit heeft. Volgens ons mag de vergunning enkel toegestaan worden mits een formeel akkoord om dit comité op te richten. Meer nog, er zou zo snel mogelijk een studiebureau, gespecialiseerd in de inrichting van groene ruimtes, die het hele project nog eens zou moeten herbekijken en gekozen in gemeenschappelijk overleg tussen de gemeente en ■■■, moeten aangesteld worden dat in directe verbinding met de het opvolgingscomité kan werken. Iedere aanpassing van de plannen zal dan onderworpen worden aan het oordeel van dit opvolgingscomité.

Los van de mogelijkheid om twee sporen te behouden over het geheel of een gedeelte van het Linkebeekse grondgebied vragen we de volgende aanpassingen aan de plannen:

### **1. Inbeslagname van openbare ruimte door de aanleg van twee nieuwe sporen**

De gemeente stelt voor om het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken. Dit kan enerzijds door de afstanden tussen de assen van de sporen zo gering mogelijk te houden. Anderzijds stelt de gemeente voor het centrale perron achterwege te laten op de halte Linkebeek en eventueel ook op de halte Holleken. Hierdoor wordt de open groene ruimte zoals gedefinieerd in het GRS zoveel mogelijk gespaard en wordt de constructie van een viaduct over de vallei van de Verrewinkel in het talud tussen Bloemhof en

*Kleindal zoveel mogelijk beperkt. De breedte van het viaduct kan aanzienlijk beperkt worden, hetgeen ook de visuele impact enorm zal verminderen.*

*De functie van het centrale perron is beperkt tot noodgevallen en zal gebruikt worden tijdens onderhoudswerkzaamheden. Deze functie kan in dergelijke gevallen echter door de grotere stations Sint-Genesius-Rode en Moensberg waargenomen worden. De gemeente merkt op dat wanneer deze centrale perrons slechts beperkt gebruik zullen worden in dat geval de afweging in het voordeel van het behoud van de open groene ruimte en de beeldbepalende beekdalen dient door te slaan.*

## **2. Inpassing van de nieuwe en oude sporen in de ruimtelijke structuur**

*De gemeente beveelt aan om het hele project nogmaals kritisch door een landschapsarchitect te laten bestuderen. Alhoewel het gaat om het toevoegen van twee sporen langs een bestaand tracé, bovendien grotendeels op grondgebied van de NMBS, is het van belang om de spoorbermen en taluds die praktisch in het geheel opnieuw worden aangelegd goed in te passen in de ruimtelijke structuur van Linkebeek.*

*Uit eigen analyse komt de gemeente tot de volgende opmerkingen:*

- De inrichting van het stationsplein van de halte Linkebeek dient te worden bestudeerd (zie onder 4.)*
- De plannen maken niet duidelijk of dat alle geluidswanden, inclusief de groene wanden, ook daadwerkelijk met beplanting voorzien zullen worden. Anderzijds kan hier ook opgemerkt worden dat het niet volledig duidelijk wordt of dat de groene wanden ook met geluidsdempende materialen bekleed zullen worden. Beiden dienen natuurlijk voorzien te worden.*
- De herbepanting van de viaductconstructie tussen Kleindal en Bloemhof in het talud over het dal van de Verrewinkel moet bij de werken worden inbegrepen.*
- De geluidswanden in de open groene ruimte tussen Linkebeek en Sint-Genesius-Rode kunnen wellicht weggelaten worden in het gedeelte waar geen bebouwing aanwezig is om de open groene ruimte niet verder visueel in twee delen te splitsen maar dient aanwezig te zijn in alle bebouwde zones.*

## **3. Circulatie verkeer, in het bijzonder landbouwvoertuigen**

*De drie bruggen die de spoorlijn kruisen worden heraangelegd. Voor elk van de bruggen dienen afgezonderde voetgangers- en fietspaden voorzien worden. Verder moet een rijstrook voorzien worden die het mogelijk maakt dat landbouwvoertuigen eventuele vrachtwagens of bussen kunnen kruisen.*

*Op een aantal punten stelt de gemeente aanpassingen aan de weginrichting voor. Deze verbeteringen zijn niet bedoeld om het volume van het verkeer te vergroten maar wel om de verkeerscirculatie te verbeteren.*

*Het is van belang voldoende parkeergelegenheid te voorzien bij de stations. Bij de halte Linkebeek lijkt dit het geval te zijn. Daarentegen dient bij de halte Holleken extra parkeergelegenheid voorzien te worden. Op dit moment parkeren al vele auto's in het begin van [REDACTED] en [REDACTED]. Deze parkeerplaatsen kunnen geregulariseerd worden.*

## **4. Fietspaden**

*De aanleg van een fietspad tussen de spoorwegovergangen van het [REDACTED] en van de [REDACTED] is een lang gekoesterde wens om de mobiliteit van de zachte weggebruiker te versterken. Het spoortraject biedt een unieke kans een dergelijk fietspad aan te leggen en kan voor de gemeente een belangrijke bijdrage zijn om lokaal verkeer tussen de twee dorpskernen van Linkebeek en het Holleken te verbeteren en tegelijkertijd de automobiliteit te*

verminderen. Ook voor de schoolgaande jeugd, zowel richting Ukkel als richting Sint-Genesius-Rode, kan een dergelijk fietspad een cruciale rol spelen.

Dit fietspad over het viaduct kan ingepast worden in een groter geheel, namelijk een fietspad tussen Ukkel en Sint-Genesius-Rode. Maar nergens anders is echter de afhankelijkheid van het talud van het spoor zo sterk als daar waar het beekdal van de Verrewinkel gekruist wordt en nergens anders zijn de insnijdingen zo steil als in Linkebeek.

## **5. Halte Linkebeek**

- De halte Linkebeek vormt de toegang tot de gemeente. De esplanade voor het station verdient daarom extra aandacht. De huidige inrichting laat te wensen over. Zo blokkeren de voorgestelde fietsenstallingen het zicht op de sporen (belangrijk voor de reizigers die moeten kunnen zien of de trein in aantocht is) en zijn de toegangen tot de perrons niet zeer esthetisch. Ook de diepte van de esplanade kan bestudeerd worden; dit kan van invloed zijn op het viaduct. De gemeente stelt voor dat de inrichting van de esplanade apart bestudeerd wordt in samenwerking met de gemeenten Linkebeek en Ukkel en dat eventueel een architectuurwedstrijd uitgeschreven wordt.
- Belangrijk is dat er geen middenperron ingericht wordt, zoals hierboven voorgesteld (zie onder 1). Dit is essentieel voor de breedte van het viaduct en een essentieel punt in het advies van de gemeente.
- De toegang vanuit het ■■■ tot de ■■■ en vervolgens tot de ■■■ moet ruimer getekend worden om de verkeerscirculatie te bevorderen.
- De toegang tot het perron aan de kant van Linkebeek kan via het ■■■ gerealiseerd worden. Hier zou ook de toegang tot het fietspad zich kunnen bevinden en een mogelijke fietsenstalling. Zodoende zou er voor dit perron ook een toegang zijn voor mindervaliden.
- Ook voor het perron aan de zijde van Ukkel dient een toegang voorzien te worden voor mindervaliden. Gedacht kan worden aan een helling waarvan het verloop niet rechtlijnig is. Indien onmogelijk kan hier eventueel een lift voorzien worden.
- De bushaltes voorzien op de brug dienen een aparte standplaats te krijgen, naast het rijvak. Dit is niet gebruikelijk in een filosofie dat de auto's dienen te wachten achter de bus, maar op dit punt wil de gemeente bewust van deze filosofie afwijken om een daadwerkelijk intermodaal knooppunt te realiseren waarbij de overstap vergemakkelijkt wordt. Overwogen kan worden om hier de eindhalte van de buslijn(en) te voorzien.

## **6. Tussen de halte Linkebeek en de brug ■■■**

Door het verkleinen van de afstand tussen de assen van de sporen en door het weglaten van een middenperron kan de constructie van een viaduct in het talud tussen het Kleindal en Bloemhof aanzienlijk in breedte verminderd worden.

Verder is de aanleg van een fietspad langs de spoorlijn essentieel. De definitieve technische oplossing moet samen met de gemeente en ■■■ vastgesteld worden, indien mogelijk door het voorgestelde 'opvolgingscomité'. Er zijn meerdere opties mogelijk. Zo kan het hellend vlak richting brug ■■■ in dezelfde breedte uitgevoerd worden als het perron van de halte Linkebeek. Ook kan overwogen worden in hoeverre voetgangers en fietsers samen van dezelfde voorziening gebruik kunnen maken, daar waar het voorzien is dat er geen treinen stoppen (hellend vlak vanaf de brug ■■■).

## **7. Brug**

*De gemeente stelt voor deze spoorwegovergang te hertekenen en de Kiss & Ride weg te laten :*

- *De brug moet breder worden uitgevoerd om plaats te bieden aan vrijliggende voetgangers- en fietspaden. Ook moet rekening gehouden worden met landbouwvoertuigen en moet de breedte van de rijvakken hieraan aangepast worden.*
- *De bocht tussen de en het dient ruimer getekend te worden.*
- *Aan de kant van het Kleindal kan een rotonde aangelegd worden met een middencirkel die door het zware verkeer benut kan worden. Hierdoor kan het grondbeslag beperkt blijven en de verkeerscirculatie makkelijker verlopen. Indien nodig moet de nieuwe brug nog iets breder uitgevoerd worden.*
- *Deze rotonde maakt het mogelijk de aansluiting van de te herzien en ongeveer drie meter minder beslag te leggen op de aanpalende tuinen.*
- *Hierdoor kan een beeldbepalende linde behouden blijven en verdwijnt het probleem met de elektriciteitscabine.*
- *Bij de aanleg van een fietspad over het talud, zoals hiervoor beschreven, is een fietsenstalling aan de brug overbodig, aangezien de halte zich bij de dorpskern van Linkebeek zal bevinden en het dan logisch is dat men de fietsstalling aan het of op de esplanade zal benutten.*

## **8. Tussen de brug en de onderdoorgang**

*Uit de dwarsprofielen blijkt dat hier vrij moeiteloos een fietspad te realiseren is. Dit is ook het geval verderop tot aan de brug van de .*

*De gemeente vraagt om de situatie van het te herbekijken, onder meer vanwege de bereikbaarheid van de woningen tijdens de werken. Het voorgestelde 'opvolgingscomité' dient ook dit punt te bestuderen.*

## **9. Onderdoorgang**

*Ook hier dienen enige aanpassingen gemaakt te worden:*

- *De toegang tot de sporen vanuit de kan in vraag gesteld worden. Gezien het feit dat de halte zich bij de bevindt, zullen de meeste gebruikers van het station Holleken via de brug van de naar de perrons gaan. De toegang tot het centrale perron kan hier in ieder geval weggelaten worden.*
- *Het fietspad dat langs het spoor doorgetrokken zou worden om een snelle fietsverbinding tussen Ukkel en Sint-Genesius-Rode te realiseren, zou hier, ter hoogte van de huidige toegang tot de halte Holleken een aftakking naar de achterliggende woonwijk moeten krijgen.*

## **10. Halte Holleken en brug**

*De gemeente stelt voor ook deze spoorwegovergang aan te passen:*

- *Zoals de brug moet ook deze brug breder worden uitgevoerd om plaats te bieden aan vrijliggende voetgangers- en fietspaden en om rekening te houden met landbouwvoertuigen. Hiervoor moet de breedte van de rijvakken aangepast worden.*
- *Een nieuwe oplossing voor de bushaltes moet worden bestudeerd. Deze oplossing moet rekening houden met de intermodaliteit, de circulatie van het verkeer in deze zeer kritieke situatie (beperkt zicht, hellingen en bochten) en de verkeersveiligheid van de gebruikers van openbaar vervoer en parkings. Oversteekplaatsen moeten voorzien worden. Nogmaals, ook hier kan het 'opvolgingscomité' een rol vervullen.*
- *De plannen aan de zijde van het Holleken moeten aangepast worden aan de recente werken aan de .*
- *Extra parkeerplaatsen kunnen voorzien worden in het begin van het en de .*

- Parkeerplaatsen voor mindervaliden moeten voorzien worden.
- De toegangen tot de perrons moeten niet rechtlijnig getekend worden. Bovendien moet een oplossing gevonden worden voor de toegang van mindervaliden. Overwogen kan worden om de toegang tot de zijperrons voor mindervaliden direct vanaf de parkeerplaatsen te realiseren.
- Het tracé van de ■■■ moet in haar huidige vorm behouden blijven om het hoogteverschil met het viaduct te vergroten en daardoor de overzichtelijkheid van het kruispunt te vergroten.

*De strijd tegen de geluidsoverlast moet het belangrijkste punt van het project worden.*

*De geluidswanden zouden langsheen het gehele traject moeten gebouwd worden, **met uitzondering van het gedeelte tussen Sint-Genesius-Rode en Linkebeek** waar geen bewoning is. Wat de vermindering van de trillingen betreft zou het inderdaad nuttig zijn over de gehele lengte van de sporen, tussen de constructie en de ballast, onderaan de sporen een akoestische isolatie te plaatsen. Bovendien zouden de wissels zo veel mogelijk verplaatst moeten worden naar zones zonder bewoning. Het bouwen van een geluidswand langs de brug van het Kleindal is noodzakelijk en al de natuurlijke elementen die de trillingen tegenhouden, moeten behouden blijven. Tevens moet de geluidshinder gedurende de werkzaamheden beperkt worden (prioriteit voor het bouwen van de geluidswand, respecteren van de werktijden op de werf – enkel overdag).*

*De vormgeving van het straatmeubilair aan de stations, zoals bijvoorbeeld het overdekte trappenhuis dat toegang verleent tot de perrons, moet aansluiten bij het landelijke karakter van onze gemeente.*

*De toegang tot de Commandant ■■■, het ■■■, de ■■■ en het ■■■ moet gewaarborgd blijven gedurende de werkzaamheden.*

*Alle mogelijke maatregelen die het verdwijnen van een aanzienlijk deel van de fauna en flora vermijden, moeten genomen worden.*

*Tussen de brug van het Kleindal en het station van Linkebeek neemt het risico op overstromingen en bodemvervuiling toe als gevolg van het gebruik van de enkele goot als afvoer voor het water dat zich op het platform verzamelt. De uitvoeringsplannen zullen moeten verduidelijken welke maatregelen genomen worden om een dergelijke ramp te voorkomen. (zuiveringsstation)*

*De 4,5 meter lange muur langsheen het ■■■, die een lichtafname betekent voor de naburige woningen, zou een muur met betonnen plantenbakken moeten worden.*

*Ook zal men de absolute garantie moeten bieden dat de enige toegangsweg tot de werken voorzien tussen de velden van Sint-Genesius-Rode en Linkebeek behouden blijft.*

*Tenslotte is het College van mening dat de stukken grond die niet gebruikt worden door de NMBS na de werkzaamheden opnieuw gemeentelijke eigendom zouden moeten worden, zodat ze in de toekomst onderhouden kunnen worden. Het risico op verschillende beschadigde wegen en paden is zeer waarschijnlijk.*

*Ook zal er, alvorens de werkzaamheden aan te vatten, een waarborg moeten geplaatst worden teneinde eventuele herstellingswerken aan de wegen te verzekeren.”*

*...*

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Sint-Genesius-Rode verleent op 22 oktober 2007 een voorwaardelijk gunstig advies:

Op 23 december 2008 beslist de verwerende partij de stedenbouwkundige vergunning te verlenen.



Deze stedenbouwkundige vergunning wordt door de Raad van State op 4 februari 2010 vernietigd. De verwerende partij wordt gevraagd zich opnieuw over de aanvraag uit te spreken.

De verwerende partij beslist op 23 augustus 2010 een stedenbouwkundige vergunning te verlenen. De verwerende partij motiveert haar beslissing als volgt:

“ ...

#### **Beoordeling van de aanvraag**

...

*Dergelijk grootschalig project gaat onvermijdelijk met enige hinder gepaard, zowel tijdens de uitvoeringsfase als na de voltooiing ervan. De aanvrager heeft een MER-rapport gemaakt om de gevolgen van het project te kunnen inschatten. Aan de in het MER gesuggereerde maatregelen ter beperking van de hinder werd in de aanvraag tegemoet gekomen.*

*Dit zijn de ruimtelijk relevante milderende maatregelen, zoals opgesomd in het MER.*

##### *1. Bodem*

*De aanwezige begroeiing op de bestaande taluds dient zo veel mogelijk behouden, om stabiliteitsredenen en erosie te voorkomen.*

##### *2. Grondwater (Zie tabel 5.1.4)*

##### *3. Oppervlaktewater (Zie tabel 5.2.13)*

##### *4. Geluid*

*Tijdens de bouwfase:*

- *De omwonenden duidelijk informeren*
- *Het opleggen van verplichte routes voor vrachtverkeer*
- *Maximaal beladen van vrachtwagens om het aantal ritten te minimaliseren*
- *De machines goed onderhouden*
- *Vermijden van geluid bij lossen van materiaal, motoren, toeteren,*
- *Aanpassen van werktijden*
- *Tijdelijke werfinrichtingen ver van woningen verwijderen*
- *Meer dan één machine tegelijkertijd gebruiken*
- *Gebruik van geluidsarme machines*

*Tijdens de exploitatiefase*

- *Maatregelen aan de bron zoals vervangen van oud materieel door nieuw materieel*
- *De maatregelen aan de overdracht : Geluidsschermen worden voorzien waar het spoor zich in ingraving, in ophoging als op maaiveldhoogte bevindt.*
- *Maatregelen aan de ontvanger*

*De dimensioneringen van de verschillende types muur, zodat voor alle woningen voldaan wordt aan de gestelde eisen te volgen.*

##### *5. Trillingen*

*Tijdens de exploitatiefase komt het erop aan om het traject zo goed mogelijk te onderhouden*

*Voor een aantal woningen waar er overschrijdingen van de trillingsnormen te verwachten zijn en die op korte afstand van het spoor gelegen zijn (tot ca 18 meter), wordt voorgesteld een postevaluatieprogramma op te stellen voor de trillingen. Het postevaluatieprogramma omvat metingen in situ om, tijdens verschillende stappen in de werkzaamheden, de trillingsimpact in de meest kritische woningen vast te stellen.*

*Bij verhoogde trillingsniveaus tot ca 30 meter van het spoor dienen ontdreuningsmatten gebruikt.*

...

**Bespreking van de in de gemeente Linkebeek ingediende bezwaren en het advies van de gemeente Linkebeek**

*De gemeente Linkebeek heeft de bezwaren als volgt weergegeven. Telkens volgt onder het bezwaar de bespreking ervan.*

...

*3. De plannen maken niet duidelijk of dat alle geluidswanden, inclusief de groene wanden, ook daadwerkelijk met beplanting voorzien zullen worden. Anderzijds kan hier ook opgemerkt worden dat het niet volledig duidelijk wordt of dat de groene wanden ook met geluidsdempende materialen bekleed zullen worden. Beiden dienen natuurlijk voorzien te worden:*

*Op de plannen (planzichten en dwarsprofielen) wordt duidelijk weergegeven. Dit wordt eveneens verduidelijkt in de beschrijvende nota onder punt 2.11.1. Daarin staat vermeldt dat de groene muren die gebruikt worden voor de uitbreiding van het spoorplatform geluidswerend én geluidsabsorberend zijn. Waar het spoorplatform in ophoging of uitgraving wordt afgeschermd door een betonnen geluidsscherm, wordt dit aan de binnenzijde voorzien van een absorberende bekleding.*

*4. De herbeplanting van de viaductconstructie tussen Kleindal en Bloemhof in het talud over het dal van de Verrewinkel moet bij de werken worden inbegrepen. Dit wordt opgenomen als voorwaarde bij de vergunning.*

...

*14. De gemeente stelt voor deze spoorwegovergang te hertekenen en de Kiss & Ride weg te laten:*

☐ *De brug ■■■ moet breder worden uitgevoerd om plaats te bieden aan vrijliggende voetgangers- en fietspaden. Ook moet rekening gehouden worden met landbouwvoertuigen en moet de breedte van de rijvakken hieraan aangepast worden.*

*Indien de Kiss&Ride zone niet voorzien wordt, zal er een probleem ontstaan met wagens die het doorgaand verkeer blokkeren. Bovendien werden zeer ruime voetpaden voorzien (4,80 meter en 1,70 meter).*

*De weg is dienvolgens breed genoeg voor veilig kruisen van fietsers, wagens, landbouwvoertuigen.*

☐ *De bocht tussen de ■■■ en het ■■■ dient ruimer getekend te worden.*

*Dit is mogelijk maar het kruispunt wordt hierdoor enorm breed ten opzichte van de wegenis.*

☐ *Aan de kant van het Kleindal kan een rotonde aangelegd worden met een middencirkel die door het zware verkeer benut kan worden. Hierdoor kan het grondbeslag beperkt blijven en de verkeerscirculatie makkelijker verlopen. Indien nodig moet de nieuwe brug nog iets breder uitgevoerd worden.*

*Dit werd onderzocht door de aanvrager, maar er geen plaats beschikbaar voor een brugverbreding door te hoogteverschillen.*

☐ *Deze rotonde maakt het mogelijk de aansluiting van de ■■■ te herzien en ongeveer drie meter minder beslag te leggen op de aanpalende tuinen. Hierdoor kan een beeldbepalende linde behouden blijven en verdwijnt het probleem met de elektriciteitscabine.*

*Dit is niet mogelijk. Zie hierboven.*

□ *Bij de aanleg van een fietspad over het talud, zoals hiervoor beschreven, is een fietsenstalling aan de brug ■■■ overbodig, aangezien de halte zich bij de dorpskern van Linkebeek zal bevinden en het dan logisch is dat men de fietsstalling aan het ■■■ of op de esplanade zal benutten.*

...

16. *De gemeente vraagt om de situatie van het ■■■ te herbekijken, onder meer vanwege de bereikbaarheid van de woningen tijdens de werken. Het voorgestelde 'opvolgingscomité' dient ook dit punt te bestuderen.*

*De bereikbaarheid van de woningen zal gedurende de werken gegarandeerd blijven.*

*Dit wordt opgenomen als voorwaarde bij de vergunning.*

...

*De strijd tegen de geluidsoverlast moet het belangrijkste punt van het project worden.*

*De geluidswanden zouden langsheen het gehele traject moeten gebouwd worden, met uitzondering van het gedeelte tussen Sint-Genesius-Rode en Linkebeek waar geen bewoning is. Wat de vermindering van de trillingen betreft zou het inderdaad nuttig zijn over de gehele lengte van de sporen, tussen de constructie en de ballast, onderaan de sporen een akoestische isolatie te plaatsen. Bovendien zouden de wissels zo veel mogelijk verplaatst moeten worden naar zones zonder bewoning. Het bouwen van een geluidswand langs de brug van het Kleindal is noodzakelijk en al de natuurlijke elementen die de trillingen tegenhouden, moeten behouden blijven.*

*De door het MER opgelegde milderende maatregelen voor geluid en trillingen werden gevolgd.*

*Tevens moet de geluidshinder gedurende de werkzaamheden beperkt worden (prioriteit voor het bouwen van de geluidswand, respecteren van de werktijden op de werf – enkel overdag).*

*Daarmee werd uitvoerig rekening mee gehouden: zie hiervoor punt 2.14.4 uit de beschrijvende nota.*

*De toegang tot de Commandant ■■■, het ■■■, de ■■■ en het ■■■ moet gewaarborgd blijven gedurende de werkzaamheden.*

*Dit blijkt uit de aanvraag.*

*Alle mogelijke maatregelen die het verdwijnen van een aanzienlijk deel van de fauna en flora vermijden, moeten genomen worden.*

*Dit blijkt uit de aanvraag.*

*Tussen de brug van het Kleindal en het station van Linkebeek neemt het risico op overstromingen en bodemvervuiling toe als gevolg van het gebruik van de enkele goot als afvoer voor het water dat zich op het platform verzamelt. De uitvoeringsplannen zullen moeten verduidelijken welke maatregelen genomen worden om een dergelijke ramp te voorkomen. (zuiveringsstation)*

*De beschrijvende nota verduidelijkt de voorziene maatregelen onder punt 2.5.*

*Het langse afwateringssysteem van de bedding doet dienst als buffering.*

*Paragraaf 2.5.3 stelt het volgende:*

*... naast de klassieke functie van watervoer een aanvullende functie van berging verbonden met het afwateringssysteem. Deze tweede functie heeft tot doel de*

piekdebieten af te vlakken en uit te stellen teneinde overstromingsproblemen te vermijden stroomafwaarts van de spoorweginfrastructuren...

... Teneinde de kwaliteit van het water dat in de gekozen waterlopen wordt geloosd te verbeteren, is systematisch een olie-vetafscheider voorzien stroomopwaarts van alle waterlopen (lozingspunten) gelegen langs het ontwerp (zie ook het principeplan van die olie-vetafscheider). Deze maakt het mogelijk om deeltjes tot 50 µm van gemiddelde doorsnede te laten bezinken, en om oliën en koolwaterstoffen tegen te houden.

Tabel 3:

Piekdebiet per lozingspunt voor een terugkeerperiode van 20 jaar.

De 4,5 meter lange muur langsheen het ■■■, die een lichtafname betekent voor de naburige woningen, zou een muur met betonnen plantenbakken moeten worden.

Dit is reeds het geval.

De betreffende muur is een "groene muur", bestaande uit betonnen bakken die worden opgevuld met grond en waarvan de grondoppervlakken aan de buitenzijde worden beplant of ingezaaid zodat deze een groen uitzicht krijgen.

Zie hiervoor doorsnede 10.9700 en punt 2.7.2 uit de beschrijvende nota.

Ook zal men de absolute garantie moeten bieden dat de enige toegangsweg tot de werken voorzien tussen de velden van Sint-Genesius-Rode en Linkebeek behouden blijft.

De toegangsweg langs de velden ter hoogte van de grens tussen Linkebeek en Sint-Genesius-Rode is de belangrijkste werfttoegang en er zal zoveel als mogelijk gebruik gemaakt worden van deze weg.

Voor de werken aan de verschillende bruggen en/of voor de bouw van geluidsmuren kant bestaande sporen zal het echter nodig zijn om gebruik te maken van de bestaande wegenis ernaartoe.

...

### **Bespreking van de in de gemeente Sint-Genesius-Rode ingediende bezwaren en het advies van de gemeente**

...

5° De voorgestelde geluidsnormen van 60 decibel 's nachts en 65 decibel overdag liggen te hoog en hebben geen wetenschappelijke basis. Zij moeten verlaagd worden naar respectievelijk 45 en 55 decibel. Bovendien houden de metingen geen rekening met de pieken die het meest schadelijk zijn voor de gezondheid. Er is wetenschappelijk aangetoond dat geluidswanden niet het gewenste effect ressorteren. De problematiek van het geluid moet herbekeken worden.

De beoordeling van het treinverkeer gebeurde aan de hand van het ontwerp KB van 1991 betreffende de specifieke bijdrage van de trein. De beoordeling volgens de nachtperiode is strenger dan deze gehanteerd in het KB.

De bepaling in het Vlare II tot industriële activiteiten worden gebruikt om een uitspraak te doen over de conformiteit van de huidige geluidsniveaus in relatie tot de bestemming van de gebieden, omdat er geen direct toepasbare wetgeving is.

...

7° Kan ■■■ verzekeren dat de groene muren ook groen blijven en op termijn de betonnen structuur niet overheerst? De gemeente mag de klimplanten kiezen. Dit zal als voorwaarde opgenomen worden in de vergunning.

...

*In de aanvraag werd opgenomen dat de bestaande groenvoorziening zoveel als mogelijk behouden blijft, dus ook de beboste taluds. Er wordt een boscompensatie voorzien voor bos dat ingevolge het project wordt ingenomen. Hierbij kan verwezen worden naar deel 5.4 van het MER.*

...

*De bezwaren wezen nog op een aantal knelpunten.*

...

#### *Buffering*

*De groene muren zullen zowel gebruikt worden waar de sporen zich in ophoging bevinden als waar ze zich in uitgraving bevinden. De groene muur bestaat uit een opeenstapeling van geprefabriceerde betonnen bakken, gefundeerd op een betonnen plaat. De betonnen elementen worden gevuld met grond, ook aan de openingen die aan de buitenzijde ontstaan, om ze dan nadien te bezaaien en te beplanten.*

...

#### *Geluid*

*De invloed van het project op het geluids- en trillingsniveau in de omgeving werd bestudeerd in het MER. In deze effectenstudie werd een model opgesteld voor de toekomstige situatie en werden de verwachte geluidsniveaus getoetst aan de richtwaarden voor het equivalent geluidsniveau LAZQ van 65 dB (A) overdag en 60 dB(A) 's nachts.*

*Voor ongeveer het volledige tracé wordt een geluidsscherm voorzien; enkel op de zone gelegen op de grens tussen Linkebeek en Sint-Genesius-Rode, aan de westzijde wordt er geen geluidsscherm voorzien, gelet het agrarisch gebied: afhankelijk van de ligging zijn die in beton, zijn het groene muren van 2 meter hoog of is het een palenwand of een beschoeide sleuf.*

*Het voorstel van de gemeente Linkebeek om de geluidswanden tussen beide gemeenten volledig weg te laten kan enkel toegestaan worden als uit de postevaluatie blijkt dat de norm (geluid en trillingen) de norm niet overschrijdt. In tussentijd dienen ze niet geplaatst te worden.*

*Teneinde de hinder te minimaliseren dienen een aantal maatregelen genomen te worden die vermeld worden in het MER (pagina 242 ), zijnde*

- *Het geheel van akoestische maatregelen (zie paragraaf 3.5.1.2)*
- *Voor 22 woningen (p 238) waar er een postevaluatieprogramma wordt opgesteld. Gevolggevend aan de resultaten van de metingen, worden de nodige antitrillingsystemen ter beschikking gesteld. Een finale evaluatie, na het beëindigen van de werken, dient eveneens voorzien te worden. Indien trillingshinder zou blijken, kan een verkooprecht voorgesteld worden.*

*Uit de studie van het MER blijkt dat in de toekomst evenveel woningen die te lijden zullen hebben onder een verhoogd dan een verlaagd geluidsniveau. Indien de in het MER voorgestelde maatregelen opgevolgd worden (plaatselijke verhoging van de voorziene geluidsschermen) wordt de norm nergens meer overschreden en zal het geluidsniveau in het overgrote deel van de woningen dalen of nagenoeg gelijk blijven.*

#### *Trilling*

*Maatregelen die getroffen worden om de huidige trillingshinder te verminderen zijn*

- *Voegloze spooropbouw voor de sporen*
- *Vermijden van discontinuïteiten ter hoogte van seininstallaties*
- *Waar mogelijk het plaatsen van wissels in onbebouwde zones.*
- *Nieuwe dwarsliggers en rails voor de bestaande sporen.*

Gezien de moeilijke beoordeling van het te verwachten trillingsniveau, wordt voorgesteld om voor een aantal woningen een postevaluatieprogramma op te stellen.

Om de effecten in de omgeving tijdens de aanlegfase te beperken zal voor de werfafsluitingen die voorafgaand aan de werken worden geplaatst, gebruik gemaakt worden van volle schermen die bestaan uit aaneengesloten panelen die minstens 2 meter boven het omgevende terrein uitkomen.

Om de trillingshinder tijdens de werken tegen te gaan, zal voor het uitvoeren van diepe funderingen zo veel als mogelijk beroep gedaan worden op trillingsvrije technieken (beschoeide sleuven, boorpalen, micropalen,...). Door strenge eisen op te leggen voor het vrachtverkeer tijdens de werken, zal een belangrijke vorm van trillingshinder tegengegaan worden.

In het MER werden verhoogde trillingsniveaus ter hoogte van een aantal woningen die binnen een afstand van 18 meter tot het (gepland of bestaand) spoor gelegen zijn vastgesteld. Één woning, gelegen op 7 meter, zal onteigend worden. Voor de overige woningen binnen een zone van 18 meter tot het spoor (22 woningen) wordt postmonitoring (gevolgd door de nodige maatregelen) voorgesteld.

#### Groen

De gemeente Linkebeek maakt terecht enkele opmerkingen die de groenvoorziening, zoals uitdrukkelijk bepaald in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan ten goede komen. Deze dienen gevolgd aangezien toch 1,53 ha akkerland en ca 6,7 ha biologisch (zeer) waardevolle struikopslag/bos verloren gaat, waarvan echter ca 2,7 kan hersteld worden mits een goede inrichting en beheer (t.h.v. de nieuw aan te leggen spoorwegtaluds). Bovendien is boscompensatie nodig. **Daarvoor wordt het daarvoor nodige compensatieformulier aan de vergunning gehecht.**

#### Verkeer en parkings

Om de verkeersdoorstroom te verbeteren stellen beide gemeenten voor om bredere overkruisingen te voorzien met voet- en fietspaden, ronde punten, meer parkeerplaatsen, ...

Echter bij de bespreking van de aanvraag waren beide colleges van burgemeester en schepenen met de wegbeheerder tot een overeenkomst gekomen. Bovendien zijn de voorgestelde aanpassingen op het niveau van het verlenen van de stedenbouwkundige vergunning té ingrijpend. Hiervoor dienen nieuwe plannen worden ingediend.

...

#### Watertoets:

In toepassing van artikel 8 van het decreet integraal waterbeleid dient voor elk ontwerp nagegaan te worden of er geen schadelijke effecten voor het watersysteem ontstaan. De waterproblematiek is bestudeerd in het MER (deel 5.1 Bodem en grondwater en deel 5.2. Oppervlaktewater) en de nodige maatregelen zijn in het aanvraagdossier opgenomen.

Op het grondgebied van de gemeente Linkebeek zal de Verrewinkelbeek en in Sint-Genesius-Rode zal de Molenbeek als afvoersysteem van de ondoorlaatbare, licht afhellende bedding dienen via een overlangs gedeelte evenwijdig aan de spooras.

Indien er een nieuwe spoorbedding aangelegd wordt vanaf de bestaande structuur zal het regenwater –zoals vandaag reeds gebeurt- in de grond filteren.

Indien de spoorbedding in uitgraving ligt en de omliggende terreinen afhellen in de richting van de sporen, zal een bijkomend afwateringssysteem aan de kruin of aan de voet van het talud voorzien worden om de bedding vrij te houden van waterafstroming van deze oppervlakken.

Het college van burgemeester en schepenen van Linkebeek stelt dat tussen de brug van

het Kleindal en het station van Linkebeek het risico op overstromingen en bodemvervuiling toeneemt als gevolg van het gebruik van de enkele goot als afvoer voor het water dat zich op het platform verzamelt. De uitvoeringsplannen zullen moeten verduidelijken welke maatregelen genomen worden om een dergelijke ramp te voorkomen. (zuiveringsstation). Dit zal als voorwaarde opgenomen worden.

Volgens het advies van de directie Infrastructuur van de provincie Vlaams-Brabant dient het schadelijk effect van de nieuwe bedding gecompenseerd door een buffering voorzien worden van ten minste 200m<sup>3</sup>/ha verharde oppervlakte en een beperking van het lozingsdebiet tot maximaal 20 liter/sec/ha verharde oppervlakte. De buffering dient als extra volume worden gerealiseerd.

Dit behelst echter een bouwvergunningsplichtig bijwerk, waarvoor een aparte vergunning dient aangevraagd.

Er is door de werken geen schadelijk effect op het watersysteem te verwachten, zodat de vergunning kan verleend worden op voorwaarde dat ook de andere voorwaarden van dit advies gevolgd worden.

Hierboven is vermeld waarom de meeste bezwaren kunnen verworpen worden. Aan een aantal bezwaren wordt tegemoet gekomen door voorwaarden in de vergunning op te leggen.

Een aantal andere voorwaarden volgen uit de adviezen van externe besturen.

Mits deze voorwaarden worden opgelegd, is het ontwerp uit stedenbouwkundig oogpunt aanvaardbaar en komt het voor vergunning in aanmerking.

Besluitend kan worden gesteld dat het project een duidelijke meerwaarde zal betekenen met betrekking tot het treinaanbod. De negatieve effecten kunnen voor een zeer belangrijk deel ondervangen worden door een ganse resem maatregelen (zie overzicht in het MER onder 'deel 6: synthese van de effecten en maatregelen') en voor bepaalde zaken kunnen ze zelfs omgevormd worden tot positieve effecten (vb. i.v.m. geluid, i.v.m. herinrichting van stationsomgevingen, i.v.m. afwatering).

Omwille van de bovenstaande argumentatie kan de vergunning worden afgegeven.

**BIJGEVOLG WORDT OP 23 AUGUSTUS 2010 HET VOLGENDE BESLIST :**

De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar geeft de vergunning af aan de aanvrager voor de bovenvermelde werken, onder de volgende voorwaarden:

1. De betrokken colleges van burgemeester en schepenen en de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar per aangetekende brief op de hoogte te brengen van het begin van de werkzaamheden of handelingen waarvoor vergunning is verleend, ten minste acht dagen voor de aanvatting van die werkzaamheden of handelingen.
2. De voorwaarden van de gemeenten volgen zijnde :
  - De herbeplanting van de viaductconstructie tussen Kleindal en Bloemhof in het talud over het dal van de Verrewinkel moet bij de werken worden inbegrepen.
  - De geluidswanden in de open groene ruimte tussen Linkebeek en Sint-Genesius-Rode moeten weggelaten worden in het gedeelte waar geen bebouwing aanwezig is om de open groene ruimte niet verder visueel in twee delen te splitsen maar dient aanwezig te zijn in alle bebouwde zones. Indien uit de postevaluatie blijkt dat de hinder (geluid en trillingen) de norm overschrijdt dienen deze toch voorzien te worden.
  - De aansluiting aan de recente werken aan de [REDACTED] mee in rekening genomen worden.
  - De bereikbaarheid van de woningen aan het [REDACTED] zal gedurende de werken gegarandeerd blijven.

- Het tracé van de ■■■ moet in haar huidige vorm behouden blijven om het hoogteverschil met het viaduct te vergroten en daardoor de overzichtelijkheid van het kruispunt te vergroten.
  - ■■■ zal bij aanvang van de werken het circulatieplan van het werfverkeer laten goedkeuren door de gemeente.
  - Nachtwerken zullen tot een minimum beperkt worden. ■■■ zal de omwonenden ten laatste vijf dagen vóór de nachtwerken in het kader van het GEN-project op de hoogte brengen. ■■■ stelt de omwonenden eveneens een groen nummer ter beschikking. Dit zal opgenomen worden in de vergunning. De aanvrager zal de omwonenden blijven informeren over de werken. Dit wordt opgenomen in de vergunning. De website van ■■■ is beschikbaar: ■■■. Een call center met een groen nummer wordt voorzien 7 dagen op 7, vanaf 7 uur tot 22 uur. Infosessies zullen vóór de werken plaatsvinden.
  - De gemeente mag de klimplanten kiezen, zodat de groene muren groen blijven.
  - De tuin van het eigendom ■■■ moet voorzien worden van een hoge afsluiting van 2 meter hoog om de privacy te garanderen.
  - De locatie van de voorgestelde in- en uitrit van de parking van het station Rode dicht bij de ■■■ te plaatsen.
  - De straal van de rotondes dient in een straal van 1800 cm gerealiseerd te worden.
  - De uitvoeringsplannen zullen moeten verduidelijken welke maatregelen genomen worden om het overstromings- en bodemvervuilingsgevaar tussen de brug van het Kleindal en het station van Linkebeek als gevolg van het gebruik van de enkele goot als afvoer voor het water dat zich op het platform verzamelt.
  - Wat de vermindering van de trillingen betreft dient over de gehele lengte van de sporen, tussen de constructie en de ballast, onderaan de sporen een akoestische isolatie geplaatst te worden. Bovendien moeten de wissels zo veel mogelijk verplaatst moeten worden naar zones zonder bewoning. Er dient een geluidswand langs de brug van het Kleindal gebouwd te worden en al de natuurlijke elementen die de trillingen tegenhouden, moeten behouden blijven. Tevens moet de geluidshinder gedurende de werkzaamheden beperkt worden (prioriteit voor het bouwen van de geluidswand, respecteren van de werktijden op de werf – enkel overdag).
  - De toegang tot de Commandant ■■■, het ■■■, de ■■■ en het ■■■ moet gewaarborgd blijven gedurende de werkzaamheden.
  - De 4,5 meter lange muur langsheen het ■■■, die een lichtafname betekent voor de naburige woningen, moet van een muur met betonnen plantenbakken voorzien worden.
  - De enige toegangsweg tot de werken voorzien tussen de velden van Sint-Genesius-Rode en Linkebeek moet behouden blijven.
3. De voorwaarden van de Directie Infrastructuur van de provincie Vlaams-Brabant te volgen conform het advies van 18 juli 2007. Voor het buffervolume dient een aparte aanvraag te gebeuren.
  4. De voorwaarden in het bindend advies van het Agentschap R-O Vlaanderen, Vlaams Brabant, cel Onroerend Erfgoed dd 31 juli 2007, wat betreft het aspect archeologisch erfgoed te volgen.
  5. De aangehaalde schadebeperkende maatregelen voorzien in het MER te volgen
  6. De voorwaarde opgelegd door het Departement Landbouw en Visserij, Duurzame Landbouwonwikkeling te volgen, meer bepaald dat de aanleg van



de sporen heel zorgvuldig gebeurt, zodat, na de werken, de naastliggende landbouwpercelen hun oorspronkelijke vitaliteit en bodemstructuur behouden en dat de gronden voor boscompensatie niet in het open en actief agrarisch gebied gelegen zijn.

7. De voorwaarde in het advies van het Agentschap R-O Vlaanderen, Vlaams Brabant, cel Onroerend Erfgoed dd 3 augustus 2007, wat betreft de aspecten monumenten, landschappen, stads- en dorpsgezichten te volgen, meer bepaald dat de technische uitvoering van de parking ter hoogte van het seinhuis te Sint-Genesius-Rode nog wordt besproken en dat bij het station van Sint-Genesius-Rode de 'zone voor toekomstige ontwikkeling van winkels en woningen': gelet op de nabije ligging van de beschermde monumenten, het stationsgebouw en het seinhuis, er geen grootschalige nieuwbouw wordt opgericht. Het gabarit (kroonlijst- en nokhoogte, dakhelling) en het aantal bouwlagen van de bestaande bebouwing zijn de basisvoorwaarden waaraan de nieuwbouw dient te voldoen en dat schetsontwerpen steeds voor preadvies hen moeten worden voorgelegd.
8. Gezien de moeilijke beoordeling van het te verwachten trillingsniveau, wordt voorgesteld om voor 22 woningen een postevaluatieprogramma op te stellen, zoals bepaald in het MER.
9. De voorgestelde boscompensatie zoals opgenomen in het MER uit te voeren.
10. De opmerkingen in het advies van de Vlaams Bouwmeester (dd 21 juni 2007) te volgen:

"Aan de kant ■■■ zijn er 4 parkeerplaatsen voor mindervaliden voorzien. de enige manier om aan deze kant de treinperrons te bereiken is via trappen. Hellingsbanen worden wel voorzien aan de kant Kleindal, maar daar zijn geen parkeerplaatsen voor mindervaliden in de nabije omgeving.

Hoogstammen zijn getekend op het plein boven de sporen. Ik stel mij de vraag of hoogstammen gezien de voorgestelde smalle voet en de weinige diepte voor wortelbedding. Deze hoogstammen zijn ook niet terug te vinden in de bijbehorende materialenbeschrijving".

11. De aanvrager/uitvoerder neemt alle maatregelen om er voor te zorgen dat geen schade optreedt aan de doorkruiste leidingen, installaties en infrastructuur of aan de percelen, aanpalende eigendommen, constructies en/of gebouwen. Tijdens de werken worden de nodige voorzorgsmaatregelen ter voorkoming van schade genomen. Desgevallend worden de nodige beveiligings- en/of herstellingsmaatregelen uitgevoerd, zo nodig na het bekomen van de daartoe vereiste vergunning of machtiging. Alle gronden worden na de uitvoering van de werken zoveel mogelijk in hun vorige staat of zoals aangegeven op de plannen hersteld of aangelegd. bvb ELIA heeft ondergrondse hoogspanningsleidingen in de Toeristenlaan. Bij werken dienen veiligheidsvoorschriften gerespecteerd; ELIA verwacht dat de opdrachtgever deze richtlijnen meedeelt aan iedereen die in zijn opdracht werken uitvoert.

De aanvrager/uitvoerder houdt bij de uitvoering van de werken rekening met de aanwezigheid van nutsleidingen in de straten en gebeurlijk bovengronds. Opzoeken van de ligging van niet exact gekende leidingen moet gebeuren door het graven van korte dwarsseleuven of het uitvoeren van peilingen. Indien leidingen/installaties moeten verplaatst worden dient dit te gebeuren door de bewuste maatschappijen minstens 48 uur op voorhand daarvan te verwittigen. Bovendien moet worden rekening gehouden met de door de nutsmaatschappijen opgelegde veiligheidsvoorschriften en verantwoordelijkheden.

..."

Dit is de bestreden beslissing.

De gemeente SINT-GENESIUS-RODE en het college van burgemeester en schepenen van de gemeente SINT-GENESIUS-RODE hebben met een aangetekende brief van 23 september 2010 een vordering tot vernietiging tegen de bestreden beslissing ingesteld. Dit dossier is gekend bij de Raad onder het rolnummer 1011/0010/A/3/0008. De heer [REDACTED] en de heer [REDACTED] hebben met een aangetekende brief van 10 oktober 2010 een vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging en tot vernietiging van de bestreden beslissing ingesteld. Dit dossier is gekend bij de Raad onder het rolnummer 1011/0135/SA/3/0107.

## **V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING**

De tussenkomenende partij betwist het belang van de verzoekende partijen bij de voorliggende vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging en tot vernietiging van de bestreden beslissing en bijgevolg de ontvankelijkheid ervan.

De Raad is echter van oordeel dat de excepties van de tussenkomenende partij slechts onderzocht en beoordeeld dienen te worden wanneer vastgesteld moet worden dat 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.

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

Luidens artikel 4.8.13 VCRO kan, ter voorkoming van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel en op grond van ernstige middelen, een bestreden vergunningsbeslissing geschorst worden bij wijze van voorlopige voorziening. Overeenkomstig deze bepaling kan de Raad slechts een bestreden vergunningsbeslissing schorsen onder de dubbele voorwaarde dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de beslissing een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen en dat ernstige middelen worden aangevoerd.

### **A. Moeilijk te herstellen ernstig nadeel**

#### *Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partijen omschrijven het moeilijk te herstellen ernstig nadeel dat zij menen te lijden als volgt:

*“ ...*

*Het project heeft belangrijke nadelige effecten voor de gemeente.*

*Er zijn vooreerst de gevolgen voor de waterhuishouding.*

*Hoger, bij de bespreking van het derde middel, werd gewezen op de problematiek zoals die geschetst werd in het MER en in de nota bij de aanvraag en op het advies van de afdeling infrastructuur van de provincie Vlaams Brabant. Er werd ook gewezen op het feit dat de bestreden beslissing er geen rekening mee houdt dat een spoorwegplatform dat gelegen is op het grondgebied van Ukkel bijkomend over een lengte van 290 m afwatert naar het lozingspunt Verrewinkelbeek.*

Met name uit de wijze waarop met het advies van de afdeling infrastructuur is omgegaan blijkt dat in se niet ontkend wordt dat er bij hevige regenval wel degelijk een overtalig volume dat afkomstig is van de spoorweg moet worden afgevoerd, en dat dit bij gebreke aan extra buffervolume terecht komt in het lozingspunt Verrewinkelbeek en in de riolering van de [REDACTED].

Uit de overstromingskaarten voor de gemeente Linkebeek blijkt dat de Verrewinkelbeek verder stroomafwaarts in het centrum van Linkebeek bij die hevige regenbuien voor wateroverlast zorgt, en dit in een substantieel deel van het eigenlijke centrum van de gemeente. Die wateroverlast zorgt voor overstromingen in een bebouwde omgeving, met name in de zone [REDACTED], [REDACTED] en [REDACTED].

(...)

De bestreden beslissing zal het risico op overstromingen in dit centrum doen toenemen, en zal de intensiteit ervan verhogen, aangezien de Verrewinkelbeek een extra watervolume te verwerken zal krijgen.

Een risico op overstroming in het bewoonde centrum van een gemeente vormt een ernstig nadeel in hoofde van die gemeente. De gemeente heeft onmiskenbaar belang bij een goede waterhuishouding op het gemeentelijk grondgebied, en ondervindt een nadeel indien die wordt verstoord.

Er is vervolgens de barrièrewerking die van de spoorweg uitgaat.

(...)

Voor een dergelijke gemeente is de aanleg van een bijkomende spoorweg naast een bestaande spoorweg over een afstand van 2 kilometer verhoudingsgewijs veel ingrijpender dan voor een grotere gemeente.

De meeste wijken liggen ten zuid-westen van de spoorweg. Eén wijk situeert zich ten noord-westen van de spoorweg. Deze wijk wordt gevormd door de [REDACTED], de [REDACTED], het [REDACTED], het [REDACTED], de [REDACTED] en het [REDACTED].

Deze straten zijn voor autoverkeer enkel bereikbaar via de overbrugging [REDACTED] en de onderdoorgang Kleindal. Die laatste is bijzonder smal waardoor er enkelrichtingverkeer geldt (enkel doorgang in de richting van het centrum), zodat de enige toegang tot deze straten zich situeert aan de brug Kleinveld.

Het college van burgemeester en schepenen heeft zich, in navolging van de GECORO, verzet tegen de wijze waarop deze brug opnieuw wordt aangelegd, waarbij voorbij de brug een soort rotonde wordt gecreëerd rondom een elektriciteitscabine.

Deze ontsluitingswijze roept niet enkel esthetische bezwaren op, maar tevens toegankelijkheidsbezwaren.

Volgens de plannen (plan LIN-HA-L-007) bedraagt de draaicirkel voor het verkeer dat van de brug komt en naar de [REDACTED] moet 9.98 m aan de buitenzijde. De doorgang daar is op het smalste punt volgens meting 3 meter breed.

Deze doorgang is problematisch voor brandweerwagens. Een brandweerwagen heeft een breedte van ongeveer 2.50 meter en een lengte van 11.50 meter. Wegen dienen

ontworpen te worden opdat zij een minimale doorgang geven aan brandweerwagens, op een wijze dat ze de woningen gelegen in de straat kunnen bereiken. Dit impliceert een minimale verzekerde doorgang.

Er bestaan in het Vlaams Gewest geen normen waaraan nieuwe openbare wegen op dat vlak dienen te voldoen. Er bestaan evenwel wél normen waaraan toegangswegen rondom nieuwe gebouwen moeten voldoen. Deze normen zijn indicatief voor de gewenste ruimten die nodig zijn om de wegenis bereikbaar te maken voor brandweervoertuigen. Deze toetsingsnormen worden doorgaans ook gehanteerd bij het ontwerp van openbare wegen.

Voor de toegangsweg tot de gebouwen vereisen deze normen een vrije breedte van 4 meter. De ontworpen wegenis is kleiner, en dit op een locatie waar de weg enkele bochten maakt.

Het is daarbij correct dat de [ ] zelf smaller is dan dat, maar deze is wel kaarsrecht. Het gaat hierbij om een oude, bestaande weg. Indien hij ooit heraangelegd wordt zal rekening moeten worden gehouden met een verbetering van de bereikbaarheid voor de brandweer.

Door de bestreden beslissing wordt de gemeente evenwel de mogelijkheid ontnomen om dit te doen, doordat de wijze waarop de weg wordt heraangelegd ter hoogte van de aansluiting van de brug slechts een doorgang van 3 meter wordt gelaten, waardoor het zinloos wordt om de doorgang verder in de straat te verbreden.

In het MER (322-323) werd daarbij opgemerkt dat deze straten tijdelijk niet toegankelijk zullen zijn tijdens de werken, met name bij de aanleg van de wegenis aan het uiteinde van de brug.

Volgens het MER is dit een “sterk negatief” effect van de werken.

Voor de woningen aan de noordzijde van de [ ] kan dit opgevangen worden door de straat tijdelijk tot een tweerichtingsverkeer om te vormen. Voor de woningen aan de zuidelijke zijde van de [ ], aan de [ ] en het [ ] stelt het MER voor om deze via de [ ] te laten omrijden. Dit is evenwel niet mogelijk, aangezien de verbinding tussen de [ ] en de [ ] gevormd wordt door een onverharde landbouwweg die niet geschikt is voor gewoon autoverkeer. Voor de [ ], het [ ] en het [ ] is er zelfs geen alternatief. Tijdens het bewuste deel van de werken zullen deze straten, inclusief de woningen langsheen de straten, afgesloten zijn voor alle autoverkeer.

Het project heeft daarnaast ook een verlies van de buffering van de spoorweg ten aanzien van de vermelde woonwijk tot gevolg.

De spoorweg bevindt zich op dit ogenblik op een afstand van ongeveer 15 à 20 meter van de [ ]. Deze ruimte is op dit ogenblik begroeid.

De uitbreiding van de spoorweg brengt ongeveer over de hele lengte van deze straat het verlies van die buffergroen met zich mee.

Het gaat hier over een aanzienlijke afstand, Vanaf de onderdoorgang van de [ ] tot de overgang van de [ ] in het [ ] gaat het over ongeveer 600 meter waar de bestaande straat in de huidige toestand omgeven wordt door schermgroen langsheen de spoorweg

*aan de ene zijde en tuingroen aan de andere zijde. Voor ongeveer de helft van die zone zal het schermgroen volledig verdwijnen, voor de andere helft zal dit nagenoeg volledig zijn.*

*De gevolgen voor de omgeving kunnen worden verduidelijkt aan de hand van de volgende simulatie. De foto links geeft de bestaande toestand weer aan de ■■■, ongeveer ter hoogte van de splitsing met de ■■■. De foto rechts geeft een simulatie weer van dezelfde plaats tijdens de werken. De groene zone tussen de sporen en de ■■■ verdwijnt hier volledig.*

*(...)*

*De gemeente is van mening dat dit een belangrijk nadelig effect heeft voor het groene karakter van deze wijk, die gekenmerkt wordt door bebouwing in een groene beboste omgeving.*

*Voor de gemeente vormt de aanleg van deze bijkomende spoorlijn in de gegeven omstandigheden een ernstig nadeel.*

*De gemeente heeft zich bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning constructief opgesteld. Zij moet reeds de aanwezigheid van een spoorlijn dulden, en heeft zich constructief opgesteld ten aanzien van de geplande uitbreiding. Maar zij kon als tegenprestatie verwachten dat bij het uitwerken van de uitbreiding met haar voorwaarden rekening zou worden gehouden, wat onvoldoende is gebeurd.*

*De gemaakte opmerkingen kaderen alle in wat kan worden beschouwd als het gemeentelijk belang, wat de gemeente behoort te beschermen.*

*Het nadeel is ook moeilijk te herstellen. De gemeente is wel een overheid die bij machte is om via een herstellvordering het herstel in natura voor te stellen, maar de gemeente moet hiervoor wel het eensluidend advies verkrijgen van de Hoge Raad voor het Herstelbeleid. Gelet op de enorme investeringskost die gepaard gaat met dergelijke werken is het verkrijgen van een eensluidend advies, en in voorkomend geval van een vonnis dat het herstel daadwerkelijk beveelt, geenszins vanzelfsprekend.*

*...*

2.

De verwerende partij antwoordt hierop als volgt:

*“ ...*

*2. In hoofde van een gemeentelijke overheid kan er slechts sprake zijn van een persoonlijk moeilijk te herstellen ernstig nadeel indien de bestreden beslissing de uitoefening van de overheidstaak of de bestuursopdracht waarmee die overheid belast is, verhindert of in ernstige mate bemoeilijkt en indien de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de werking van haar diensten dermate in het gedrang zou brengen dat zij haar taken als gemeente niet meer zou kunnen uitoefenen. Het nadeel van een gemeentelijke overheid kan dan ook niet worden gelijkgesteld met het nadeel dat haar inwoners lijden.*

*(...)*

*In het verzoekschrift tot schorsing wordt door verzoekende partijen geen concrete invulling, laat staan bewijsvoering gegeven van wat een persoonlijk nadeel, zoals in de constante rechtspraak van de Raad van State omschreven, in hoofde van verzoekende partijen zou moeten zijn.*

*Verzoekende partijen maken aldus “op geen enkele concrete wijze aannemelijk dat de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de werken van haar diensten in het gedrang zou brengen of ingrijpende gevolgen zou hebben voor de uitoefening van haar beleid of de vervulling van haar taken” (zelfde rechtspraak).*

3. *M.b.t. de vermeende nadelige gevolgen voor de waterhuishouding, kan verwezen worden naar hetgeen werd uiteengezet m.b.t. het derde middel.*

*Uit het overzicht van de maatregelen in het MER voor de discipline oppervlaktewater blijkt dat, na het uitvoeren van de vooropgestelde maatregelen, de tijdelijke bufferwerking niet langer als een negatief effect moet worden beschouwd. Daarenboven werd de afwatering te LINKEBEEK grensoverschrijdend bekeken door de onderscheiden MER-rapporten in het VLAAMSE GEWEST en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.*

*M.b.t. de barrièrewerking die van de spoorweg uitgaat, kan worden geantwoord dat de bestreden beslissing hieraan geen verandering brengt. Niet de inplanting van twee bijkomende sporen maar de spoorweg op zich betekent de vermeende barrièrewerking.*

*Verzoekende partijen tonen dan ook niet op grond van concrete elementen aan in welke mate de bestreden beslissing een nadeligere invloed zou hebben dan de bestaande toestand.*

*Bovendien kan worden verwezen naar de uiteenzetting m.b.t. het zesde middel. Nu de door de GECORO en door verzoekende partijen voorgestelde aanleg van een rotonde als technisch niet realiseerbaar werd afgewezen, werd in samenspraak met verzoekende partijen een alternatief uitgewerkt.*

*Verzoekende partijen kunnen dan ook thans de afwijzing van de rotonde niet als een moeilijk te herstellen ernstig nadeel inroepen.*

*De hinder tijdens de uitvoering van de werken kan, volgens een constante rechtspraak van de Raad van State niet in aanmerking genomen worden bij de beoordeling van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel.*

*De bewering van verzoekende partijen dat zij zich constructief hebben opgesteld bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning maar dat zij als tegenprestatie konden verwachten dat bij het uitwerken van de uitbreiding met hun voorwaarden rekening zou worden gehouden, wat volgens verzoekende partijen onvoldoende is gebeurd, kan zeker geen moeilijk te herstellen ernstig nadeel uitmaken.*

*Niet alleen wordt door verzoekende partijen op geen enkele concrete wijze aannemelijk gemaakt dat de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de werken van hun diensten in het gedrang zou brengen of ingrijpende gevolgen zou hebben voor de uitoefening van hun beleid of de vervulling van hun taken, bovendien werd m.b.t. het tweede middel aangetoond dat de Gewestelijke Stedenbouwkundige Ambtenaar op een correcte en gemotiveerde wijze heeft aangewezen waarom geen rekening kon worden gehouden met de bezwaren en/of voorstellen van verzoekende partijen.*

*Verzoekende partijen bewijzen dan ook geen persoonlijk en moeilijk te herstellen ernstig nadeel.*

3. *Er dient dan ook vastgesteld te worden dat niet voldaan is aan de voorwaarde voor het moeilijk te herstellen ernstig nadeel in hoofde van verzoekende partijen.*

...

3.

De tussenkomende partij voegt hieraan nog het volgende toe:

“ ...

- 1./ Met betrekking tot de nadelige gevolgen voor de waterhuishouding

1.- Verzoekende partij verwijst naar het gestelde in het derde middel aangaande de problematiek opgenomen in het MER en het advies van de afdeling Infrastructuur van de provincie Vlaams Brabant waar werd gesteld dat de bestreden beslissing geen rekening heeft gehouden met het spoorwegplatform dat gelegen is op het grondgebied van Ukkel bijkomen over een lengte van 290 m<sup>3</sup> afwatert naar het lozingspunt in Verrewinkelbeek.

Voor de weerlegging van het gestelde door verzoekende partij in het derde middel, kan integraal worden verwezen naar het gestelde door tussenkomende partij aangaande het derde middel in voorliggend verzoekschrift tot tussenkomst.

Verzoekende partij stelt verder nog dat het MTHEN kan worden afgeleid uit het gegeven dat uit de overstromingskaarten voor de gemeente Linkebeek blijkt dat Verrewinkelbeek verder stroomafwaarts in het centrum van Linkebeek bij die hevige regenbuien voor wateroverlast zorgt, en dit in een substantieel deel van het eigenlijke centrum van de gemeente. Die wateroverlast zorgt voor overstromingen in een bebouwde omgeving, met name in de zone ■■■, ■■■ en ■■■.

Uit het MER kan worden afgeleid dat het gestelde dient te worden genuanceerd (Stuk 5 – MER p. 149).

(...)

Dat dan ook dient te worden gesteld dat uit het overzicht van de maatregelen te nemen in het MER voor de discipline oppervlaktewater blijkt dat, na het uitvoeren van de vooropgestelde maatregelen (voldoende extra opvangcapaciteit in natte zones voorzien, herdimensionering van de grachten (maximale afmetingen) de tijdelijk bufferwerking niet langer als een negatief effect wordt beschouwd (Stuk 5 – MER p. 154).

2.- Daarenboven werd in het derde middel reeds gewezen op het gegeven dat middels de onderscheiden MER-rapporten in het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de afwatering te Linkebeek grensoverschrijdend wordt bekeken en dan ook in die zin dient te worden beoordeeld in het licht van het door verzoekende partij aangehaalde MTHEN.

In het MER voor wat betreft het Vlaams grondgebied werd aangehaald dat (Stuk 5 – MER p. 137):

Merken we op dat de afwatering vanaf de grens tussen Ukkel en Linkebeek en de halte van Linkebeek gebeurt naar een lozingspunt op het grondgebied van Ukkel. Er wordt met dat gedeelte van de afwatering in het Vlaamse Gewest geen rekening gehouden. Voor de afvoeraspecten wordt verwezen naar het milieueffectenrapport van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (opgemaakt door ■■■ sa).

*In het milieueffectenrapport van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest opgesteld door [REDACTED] in mei 2004 getiteld 'Project RER –Mise à 4 voies de la ligne L124 en RBC' wordt op het volgende gewezen (Stuk 9 - MER BHG - p. 309):*  
(...)

*Uit het bovenstaande kan worden afgeleid dat zoals werd vooropgesteld in het MER voor het Vlaamse grondgebied in het MER van het BHG de effecten werden bekeken voor wat betreft de capaciteit dewelke dient te worden opgevangen door het lozingspunt te Linkebeek. Dat, vrij vertaald, uit het bovenstaande kan worden afgeleid dat aangaande het lozingspunt te Linkebeek wordt vooropgesteld dat teneinde de binnen de regionaal gestelde limieten te houden, het water zal worden afgeleid naar een opvangbekken gelegen aan de stopplaats te [REDACTED]. De capaciteit van het opvangbekken zal desbetreffend worden verhoogd.*

*Het gestelde door verzoekende partij dat geen afdoende garanties voorhanden zouden zijn om de buffercapaciteit te ondervangen op haar gemeentelijk grondgebied kan dan ook niet worden weerhouden.*  
(...)

*In het derde middel werd desbetreffend op uitvoerige wijze uiteengezet dat de watertoets, zoals bedoeld in artikel 8 DIWB werd doorgevoerd in beide MER's, dat uit het MER op Vlaams grondgebied een aantal maatregelen werden vooropgesteld aangaande de buffering van het water en dat door de aanvrager uiteindelijk middels de nota van TUC Rail gevoegd bij het aanvraagdossier concreet werd aangegeven op welke wijze met de door het MER vooropgestelde maatregelen zouden worden ingevuld bij de uitvoering van de werken (Stuk 7).*

*In die zin kon middels de bestreden beslissing dan ook terecht worden gesteld dat niet diende te worden ingegaan op het advies van de Directie Infrastructuur, dienst waterlopen van de provincie Vlaams Brabant betreffende de bijkomende buffering gezien de watertoets afdoende was uitgevoerd in het MER en de aanvrager op de in het MER vooropgestelde maatregelen is ingegaan bij het indienen van de aanvraag en dat het gaat om een bouwvergunningsplichtig bijwerk waarvoor een aparte vergunning dient te worden aangevraagd.*

- 2./ Met betrekking tot de barrièrewerking die van de spoorweg uitgaat

*1.- Algemeen kan worden gesteld dat het beweerde nadeel dat verzoekende partij vreest te moeten ondergaan aangaande de barrièrewerking van de spoorweg na de uitvoering van de werken, zeer vaag en weinig concreet zijn.*  
(...)

*2.- In die zin dient te worden gewezen op het gegeven dat niet kan worden ingezien op welke wijze de bestreden beslissing een verdere barrièrewerking uitmaakt ten aanzien van de inwoners, zulks rekening houdende met het gegeven dat de inplanting van twee bijkomende sporen niet de eigenlijke barrièrevorming uitmaakt, doch hoogstens van bijkomende aard is, zulks gelet op het gegeven dat de aanwezigheid van de huidige sporen reeds voor de voorgewende barrièrewerking zorgt.*

*Het opgeworpen nadeel is ook te vaag om te kunnen stellen dat deze door de inwerkingtreding van de bestreden beslissing is ontstaan, reden waarom dient te worden gesteld dat geen MTHEN voorhanden is hoofde van de verzoekende partij.*



3.- Daarenboven dient te worden gewezen op het gegeven dat verzoekende partij in haar uiteenzetting aangaande het MTHEN geenszins aangeeft op welke wijze de bevoegdheid van verzoekende partij zou worden aangetast middels voorliggende stedenbouwkundige vergunning. Dat verzoekende partij dan ook niet aanhaalt of aantoonst dat zij niet langer in de mogelijkheid zou beschikken om haar bevoegdheden als gemeente uit te oefenen of uit te voeren, zulks door de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

Voor wat betreft het gedeelte waar verzoekende partij aanhaalt dat zij niet langer beschikt over de mogelijkheid om de toegangswegen naar de aan te leggen bruggen te bepalen, dient te worden verwezen naar het gestelde in het zesde middel waar reeds werd gewezen op het gegeven dat de initieel vooropgestelde verkeersafwisseling aan de hand van het inplanten van een rotonde ter hoogte van de ■■■, geen realistische oplossing uitmaakt die in MER dan ook werd afgewezen gezien de grote hoogteverschillen in de verschillende aansluitende straten en de moeilijke verkeersbewegingen dewelke zeer moeilijk realiseerbaar en dus niet te verkiezen is.

Het bovenstaande werd ook erkend door verzoekende partij, aangezien uit het MER kan worden afgeleid dat de gemeente heeft deelgenomen aan een desbetreffend overleg met de voormalige NMBS en AWW-Vlaams Brabant waarbij een alternatieve oplossing werd naar voren geschoven.

Uit het bovenstaande blijkt dan ook dat de gemeente Linkebeek zelf niet langer vasthield aan het door haar initieel voorgehouden alternatief voor de inplanting van een rotonde en dat zij zelf overgegaan is tot het voeren van besprekingen waaruit een andere suggestie werd weerhouden zonder de inplanting/vorming van een rotonde.

Dat het dan ook zeer verwonderlijk overkomt dat verzoekende partij zich alsnog beklagt over het gegeven dat niet op het desbetreffende bezwaar zou zijn ingegaan door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar, nu zij precies zelf, zoals blijkt uit het MER en het gevoerde overleg, niet langer de inplanting van een rotonde nastreeft.

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar stelde in de bestreden beslissing dan ook terecht dat waar de gemeente Linkebeek wees op de nood voor de aanleggen van een rotonde aan de kant van het Kleindal (Stuk 3 – p. 45):

‘ Dit werd onderzocht door de aanvrager, maar er (is) geen plaats beschikbaar voor een brugverbreding door te grote hoogteverschillen. Op het bezwaar wordt dus niet ingegaan.’

Met betrekking tot het opgeworpen nadeel dat zou zijn gelegen in het gegeven dat de gemeente Linkebeek door de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing niet langer in de mogelijkheid beschikt om over te gaan tot een herinrichting van de ■■■ in de zin dat een verbetering van de bereikbaarheid voor de brandweer dient te worden gegarandeerd, dient te worden gesteld dat zulks reeds werd ondervangen door de uitvoering van de vergunde werken.

In de bestreden beslissing dienaangaande immers het volgende wordt gesteld (Stuk 3 p. 28)  
(...)

4.- Daarnaast dient te worden gesteld dat waar verzoekende partij verwijst naar de hinder dewelke zal worden ondervonden als gevolg van de werkzaamheden, in het bijzonder door de tijdelijke niet-toegankelijkheid van de straten aan de brug van Kleidal, zulks niet kan worden aangewend ter staving van het MTHEN.

Volgens de vaste rechtspraak van de Raad van State in stedenbouwkundige zaken kan de hinder veroorzaakt door de uitvoering van de bouwwerkzaamheden niet in aanmerking worden genomen bij de evaluatie van het aangevoerde nadeel.  
(...)

- 3./ Met betrekking tot het gestelde dat middels de bestreden beslissing geen rekening werd gehouden met de door gemeente voorgestelde voorwaarden in het kader van het gemeentelijk belang

1.- Verzoekende partij put haar nadeel voor een deel uit het gegeven dat bij het verlenen van de stedenbouwkundige vergunning niet elk ingediend bezwaar werd vertaald naar een afzonderlijke vergunningsvoorwaarde, doch gaat eraan voorbij dat het aan de vergunningverlenende overheid toekomt op discretionaire wijze te oordelen of desbetreffend op de bezwaren wordt ingegaan en deze worden omgezet in eigenlijke vergunningsvoorwaarden zoals bedoeld in artikel 4.2.19 § 1 VCRO. In elk geval kan verzoekende partij niet worden gevolgd waar zij de oplegging van voorwaarden wenst, wanneer zij zelfs bij het indienen van bezwaren zeer ingrijpende maatregelen zoals onteigeningen wenst ten aanzien van haar eigen inwoners, noch dat zij een strijdigheid met een reeds bestaande stedenbouwkundige vergunning verleend door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou nastreven. Evenmin kan worden verweten aan de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar dat niet wordt ingegaan op een bezwaar dat intrinsiek tegenstrijdig is aan een eerder uitgebracht bezwaar.

2.- Zoals verzoekende partij ook zelf aangeeft in het verzoekschrift, dient de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar in elk geval bij het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning, blijven binnen de jurisprudentiële criteria dienaangaande, zijnde dat op geen enkele wijze buiten de strekking van de aanvraag kan worden gegaan, reden waarom de GSA geen schending begaat van de door verzoekende partij ingeroepen rechtsregels wanneer de GSA zich van beoordeling onthoudt in het geval het bezwaar werken of maatregelen vooropstelt dewelke de strekking te buiten gaan.

Bij de behandeling van de ingediende bezwaren in het kader van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag moet de vergunningverlenende overheid zich bij gemotiveerd besluit uitspreken over de ingediende bezwaren en opmerkingen (R.v.St. Goemans en Santermans, nr. 73.188, 22 april 1998, T.Gem., 1999, 38). Hierbij is het geenszins vereist dat elk bezwaar afzonderlijk dient te worden beantwoord. Een besluit is immers voldoende gemotiveerd, wanneer het de argumenten betreffende een goede plaatselijke ordening aangeeft waarop het steunt.

Enkel is vereist dat de motivering in het besluit zelf wordt opgenomen (R.v.St. NV Eca, nr. 45.685, 18 januari 1994, Rec. Arr. R.v.St., 1994, 120, noot M.BOES, "Motivering van bestuurshandelingen" en R. VEKEMAN, Ruimtelijke ordening en stedenbouw. Planologie, verordeningen en vergunningen, Antwerpen, Kluwer rechtswetenschappen, 1999, 411-412).

Er is voldaan aan de plicht tot onderzoek van de bezwaren wanneer de overheid in plaats van direct en stelselmatig te antwoorden op alle kritieken die werden geformuleerd

*tegen het ontwerp dat aan het openbaar onderzoek is onderworpen, de redenen vermeldt die haar beoordeling staven volgens dewelke het ontwerp toelaatbaar is (R.v.St. nr. 142.165, 15 maart 2005, Amén. 2005 (weergave DELNOY, M.), afl. 4, 300).*

*Ten dien einde is het evenwel niet vereist dat de beslissing uitdrukkelijk de redenen vermeldt waarom (sommige van) de ingewonnen adviezen niet worden gevolgd of dat een antwoord wordt gegeven op elk van de ingeroepen bezwaren. Het is noodzakelijk maar ook voldoende dat de beslissing duidelijk de redenen doet kennen die haar verantwoorden en waaruit kan worden afgeleid waarom adviezen in andersluidende zin niet worden gevolgd en de aangevoerde bezwaren niet worden aangenomen (Zie b.v. E. LANCKSWEERDT, "De milieurechtspraak van de Raad van State", T.M.R. 1995, 455-456, inzake milieuvergunningen maar mutatis mutandis toepasselijk op stedenbouwkundige vergunningen).*

*Verzoekende partij kan het misschien niet eens zijn met de keuze van het projectvoorstel of met de beoordeling van de gevolgen voor mens en milieu en de milderende maatregelen, zij kan in alle ernst niet beweren dat het bestreden besluit op deze punten aangetast is door een formeel motiveringsgebrek.*

*Zoals werd aangetoond heeft de stedenbouwkundig ambtenaar zijn beslissing zelfs uitdrukkelijk gemotiveerd. Hij heeft zich daarenboven het advies van het Schepencollege van de gemeente Linkebeek eigen gemaakt, dat in extenso wordt weergegeven in het bestreden besluit en dus integraal deel uitmaakt van de motivering van dat besluit. Daarenboven werd op elk van de uitgebrachte bezwaren ingegaan en werd per ingediend bezwaar een motivering tot weerlegging weergegeven. Het merendeel van de ingediende bezwaren werden vertaald in de opgelegde vergunningsvoorwaarden.*

*3.- Daarenboven dient te worden gewezen op het gegeven dat de gemeente Linkebeek op 24 september 2007 een gunstig voorwaardelijk advies uitbracht ten aanzien van de aanvraag.*

*Er kan dan ook gesteld worden dat niet voldaan is aan de voorwaarde voor het moeilijk te herstellen nadeel in hoofde van de verzoekende partij.*

*Aan geen van alle voorwaarden van de artikelen 4.8.13 en 4.8.3 §1 VCRO is voldaan. Huidig verzoek tot schorsing van tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing is dan ook niet ernstige en huidig verzoek tot vernietiging van bestreden beslissing is dan ook ongegrond.*

*..."*

#### *Beoordeling door de Raad*

*1.*

*In de memorie van toelichting wijst de decreetgever erop dat het begrip 'moeilijk te herstellen ernstig nadeel' eveneens wordt gehanteerd binnen het schorsingscontentieux van de Raad van State en dat vermeld begrip, voor wat de mogelijkheid tot schorsing in procedures voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen betreft, in diezelfde zin mag worden begrepen (Parl. St. VI. Parl, 2008-2009, nr. 2011/1, p. 222, nr. 627). Opdat de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing door de Raad zou kunnen bevolen worden, moeten de verzoekende partijen doen blijken van een ernstig nadeel dat moeilijk te herstellen en bovendien persoonlijk is.*

De verzoekende partijen dienen aan de hand van concrete en precieze gegevens aan te duiden waaruit enerzijds de ernst van het persoonlijke nadeel bestaat dat zij ondergaan of dreigen te ondergaan, wat inhoudt dat concrete en precieze aanduidingen moeten worden verschaft over de aard en de omvang van het nadeel dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de aangevochten beslissing kan berokkenen, en waaruit anderzijds het moeilijk te herstellen karakter van het nadeel blijkt. Bij de beoordeling van de ernst en het moeilijk te herstellen karakter van de ingeroepen nadelen kan de Raad bovendien alleen rekening houden met wat in dat verband in het verzoekschrift werd aangevoerd en met de bij dat verzoekschrift gevoegde stukken.

In hoofde van een bestuurlijke overheid (zoals de verzoekende partijen) kan er bijkomend echter slechts sprake zijn van een persoonlijk moeilijk te herstellen ernstig nadeel indien de bestreden beslissing de uitoefening van de overheidstaak of de bestuursopdracht waarmee die overheid belast is, verhindert of in ernstige mate bemoeilijkt en indien de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de werking van haar diensten in die mate in het gedrang zou brengen dat zij haar taken als overheid niet meer zou kunnen uitoefenen. Het nadeel van een bestuurlijke overheid kan daarom niet zonder meer gelijkgeschakeld worden met het nadeel dat private natuurlijke personen of rechtspersonen dienen aan te tonen.

2.

In een eerste onderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing het risico op overstromingen in het centrum van de gemeente zal doen toenemen.

De Raad is evenwel van oordeel dat de verzoekende partijen zich bij het ontwikkelen van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel dat zij met hun vordering tot schorsing wensen te voorkomen, niet kunnen beperken tot het louter poneren van stellingen die het niveau van de hypothese nauwelijks lijken te overstijgen. Dit laatste niet in het minst nu in het MER wordt vastgesteld dat *“de bufferzones in de grachten volstaan voor een regenbui die eens in de 10 jaar terugkeert. In vergelijking met de huidige situatie kan een duidelijke verbetering waargenomen worden”*.

De verzoekende partijen laten bovendien na aan te duiden in welke zin het betrokken nadeel ingevolge de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de uitoefening van de overheidstaken en bestuursopdrachten waarmee zij zijn belast, zal verhinderen of in ernstige mate zal bemoeilijken dan wel in welke mate hierdoor de werking van hun diensten in het gedrang zal worden gebracht.

Een gelijkaardige vaststelling moet worden gemaakt in zoverre de verzoekende partijen in een tweede onderdeel stellen dat de uitbreiding van de spoorweg een barrière zal veroorzaken. Nog los van de vraag of het betrokken nadeel in hoofde van de verzoekende partijen persoonlijk kan genoemd worden, tonen de verzoekende partijen evenmin aan in welke zin de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de thans reeds bestaande ‘barrière’, gevormd door de bestaande spoorweg, bijkomend nadelig zal beïnvloeden. Zulks is nochtans vereist opdat sprake zou zijn van een nadeel dat rechtstreeks voortvloeit uit de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

3.

Verder stellen de verzoekende partijen dat de heraanleg van de brug, evenals de daarmee gepaard gaande herinrichting van bepaalde wegen, de doorgang voor brandweerwagens op problematische wijze beperkt. Door bij de aansluiting van de brug bovendien slechts een doorgang van drie meter te voorzien, wordt het volgens de verzoekende partijen waardeloos om de doorgang verder in de straat te verbreden.

In de bestreden beslissing wordt hieromtrent evenwel het volgende gesteld:

“ ...

*Omdat de breedte beperkt is ter hoogte van het raakpunt tussen de [ ] en de Kdt. [ ], werd ervoor gezorgd dat de beide wegen er op hetzelfde niveau liggen. Indien dit niet het geval zou zijn, zou de straat met beperkte breedte (2,50 meter) hier ingesloten worden tussen twee steunmuren en zou de woonwijk gelegen achter de Kdt. [ ] niet meer bereikbaar zijn voor zwaarder transport (verhuiswagens, brandweerwagens, ...) Om ervoor te zorgen dat dit raakpunt niet gebruikt wordt als doorgang, zal hier een systeem met verwijderbare palen worden voorzien tussen beide wegen.*

...”

Uit de stukken van het administratief dossier, en meer bepaald het MER, blijkt overigens dat dit compromis in samenspraak met de verzoekende partijen tot stand is gekomen, zo stelt het MER immers:

“ ...

*Uit het overleg tussen gemeente, NMBS en AWV-Vlaams Brabant is een voorstel geformuleerd om tot een technische oplossing te komen voor een betere verkeersafwikkeling. Op basis van een nauwkeurige inmeting uitgevoerd door de NMBS is het mogelijk een geëigende oplossing uit te werken voor dit knooppunt (...). Hierdoor kan het verkeer op een overzichtelijke en veilige wijze de verschillende manoeuvres uitvoeren om de straten in de toegelaten rijrichting in en uit te rijden.*

...”

Het argument, als zou de verwerende partij onvoldoende rekening hebben gehouden met de opmerkingen van de tweede verzoekende partij, lijkt, minstens voor de beoordeling van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel, feitelijke grondslag te missen. In zoverre de verzoekende partijen met hun uiteenzetting, minstens onrechtstreeks, de wettigheid van de bestreden beslissing ter discussie stellen, moet opgemerkt worden dat de gebeurlijke onwettigheid van de bestreden beslissing de verzoekende partijen op zich geen nadeel oplevert dat de voor de schorsing vereiste ernst vertoont.

In dezelfde zin kan de tijdelijke ontoegankelijkheid van de betrokken straten niet aanvaard worden als een moeilijk te herstellen ernstig nadeel dat de gebeurlijke schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing kan verantwoorden. Nog los van de vraag of vermeld nadeel persoonlijk kan genoemd worden, minstens tonen de verzoekende partijen zulks onvoldoende aan, blijkt uit de voorwaarden van de bestreden beslissing dat de “... *toegang tot de Commandant [ ], het [ ], de [ ] en het [ ] moet gewaarborgd blijven gedurende de werkzaamheden.*”

Bovendien moet opgemerkt worden dat tijdelijke hinder ingevolge werfactiviteiten tijdens de uitvoering van de bestreden beslissing niet zonder meer als moeilijk te herstellen kan aangemerkt worden aangezien zulks inherent is aan de uitvoering op zich van de werken en in die zin geen blijvend karakter heeft.

4.

Tot slot wijzen de verzoekende partijen op het verlies aan buffering tussen de spoorweg en de aanpalende woonwijk. Onverminderd de vraag of vermeld nadeel (voldoende) ernstig kan worden genoemd, is de Raad van oordeel dat de verzoekende partijen niet aantonen in welke zin het tevens een persoonlijk nadeel is. De verzoekende partijen kunnen zich, hetzelfde geldt overigens evenzeer voor de andere ingeroepen nadelen, niet beperken tot de loutere overweging dat de “...*gemaakte opmerkingen kaderen alle in wat kan worden beschouwd als het gemeentelijk*

*belang, wat de gemeente behoort te beschermen.” om aannemelijk te maken dat de ingeroepen nadelen daadwerkelijk persoonlijk kunnen genoemd worden.*

5.

Er is dan ook niet voldaan aan de in artikel 4.8.13 VCRO gestelde voorwaarde dat een bestreden vergunningsbeslissing slechts bij wijze van voorlopige voorziening kan geschorst worden ter voorkoming van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel. Deze vaststelling volstaat om de vordering af te wijzen.

## **B. Ernstige middelen**

Aangezien in het vorige onderdeel wordt vastgesteld dat de verzoekende partijen niet voldoende aantonen dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing hen een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen, is een onderzoek naar de ernst van de middelen niet aan de orde.

**OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN**

1. De vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing 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 op 6 mei 2014, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, derde kamer, samengesteld uit:

Filip VAN ACKER, voorzitter van de derde kamer,

met bijstand van

Eddie CLYBOUW, griffier.

De griffier,

De voorzitter van de derde kamer,

Eddie CLYBOUW

Filip VAN ACKER