

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

VOORZITTER VAN DE DERDE KAMER

ARREST

nr. S/2013/0160 van 18 juni 2013
in de zaak 1112/0579/SA/3/0521

In zake:

1. het college van burgemeester en schepenen van de **stad ANTWERPEN**

2. de **stad ANTWERPEN**, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Els EMPEREUR
kantoor houdende te 2600 Antwerpen, Uitbreidingstraat 2
waar woonplaats wordt gekozen

verzoekende partijen

tegen:

de **GEDELEGEERDE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR** van het departement RWO

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Johan CLAES
kantoor houdende te 2550 Kontich, Mechelsesteenweg 160
waar woonplaats wordt gekozen

verwerende partij

Tussenkomende partij:

de nv XXXXXXXXXX

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 4 april 2012, strekt tot de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van het besluit van de gedelegeerde stedenbouwkundige ambtenaar van het departement RWO van 10 februari 2012 waarbij aan de tussenkomende partij een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het project "Aanleg vertakking Oude Landen".

De bestreden beslissing heeft betrekking op de percelen gelegen te [REDACTED] en met als kadastrale omschrijving [REDACTED].

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

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

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare terechtzitting van 29 augustus 2012, waar de vordering tot schorsing werd behandeld.

Advocaat Kristof HECTORS die loco advocaat Els EMPEREUR verschijnt voor de verzoekende partijen, advocaat Stijn BRUSSELMANS die loco advocaat Johan CLAES verschijnt voor de verwerende partij en advocaten Donatienne RYCKBOST en Astrid LIPPENS die verschijnen voor de tussenkomende 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 Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening 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 [REDACTED] verzoekt met een aangetekende brief van 22 mei 2012 om in het geding te mogen tussenkomen.

De voorzitter van de derde kamer heeft met een beschikking van 30 mei 2012 vastgesteld dat er redenen zijn om het verzoek in te willigen en dat de tussenkomende partij beschouwd kan worden als belanghebbende in de zin van artikel 4.8.16, §1, eerste lid VCRO voor wat betreft de behandeling van de vordering tot schorsing.

IV. FEITEN

Op 18 mei 2011 (datum van de verklaring van volledigheid) dient de tussenkomende partij bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“het project ‘Aanleg Vertakking Oude Landen’*”.

Dit project bestaat uit het verhogen van de capaciteit van spoorlijn L27A door middel van het omvormen van de bestaande spoorwegvertakking tot een ongelijkgrondse vertakking en het doortrekken van twee sporen van lijn L11 langsheen twee bestaande sporen van lijn L27A. Verder omvat het project milderende maatregelen, zoals het inrichten van een gebied tot overstromingsgebied en natuurpark, het omleggen van de Laarse Beek, het plaatsen van geluidsschermen en het integreren met het masterplan voor het sportpark Oude Landen.

De percelen zijn volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 3 oktober 1979 vastgestelde gewestplan 'Antwerpen', gelegen in woongebied, parkgebied, gebied voor dagrecreatie, gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut en agrarisch gebied.

De percelen zijn eveneens gelegen binnen de afbakeningslijn van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, 'Spoorweginfrastructuur en natuurpark Oude Landen te Ekeren', vastgesteld met een besluit van de Vlaamse Regering van 27 mei 2011, meer bepaald in de zone "spoorweginfrastructuur", "spoorinfrastructuur met overdruk", "park", "agrarisch gebied", "recreatiegebied", "leidingstraat" en "enkelvoudige leiding".

De percelen zijn eveneens gelegen binnen de afbakeningslijn van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, 'grootstedelijk gebied Antwerpen', vastgesteld met een besluit van de Vlaamse Regering van 19 juni 2009.

De percelen zijn niet gelegen binnen de omschrijving van een behoorlijk vergunde, niet vervallen verkaveling.

Het gebied Oude Landen, gelegen tussen de [REDACTED] en L12 is in twee fasen als landschap beschermd bij koninklijk besluit van 13 februari 1980 en ministerieel besluit van 27 december 1987.

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek, georganiseerd van 31 mei 2011 tot en met 30 juli 2011, worden 153 bezwaarschriften ingediend en één petitie met 27 handtekeningen.

De Vlaams Bouwmeester brengt op 8 oktober 2010 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

Het Agentschap Ruimte en Erfgoed, Ruimtelijke Ordening, afdeling Antwerpen brengt op 11 augustus 2011 een ongunstig advies uit.

Onroerend Erfgoed Antwerpen brengt op 20 juni 2011 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

Het Agentschap Wegen en Verkeer brengt op 17 juni 2011 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

Het Agentschap voor Natuur en Bos brengt op 1 juni 2011 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

Het departement Landbouw en Visserij, afdeling Duurzame Landbouwwontwikkeling brengt op 21 juni 2011 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Maritieme Toegang brengt op 1 juni 2011 een gunstig advies uit.

De Vlaamse Milieumaatschappij, dienst Lokaal Waterbeheer brengt op 15 juli 2011 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

De Dienst Waterbeleid van het Departement Leefmilieu van de provincie Antwerpen brengt op 8 juli 2011 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

De eerste verzoekende partij verleent op 18 november 2011 het volgende ongunstig advies:

"...

De verhoging van de capaciteit op het spoorwegennet naar de haven is een goede zaak voor Antwerpen. De voorliggende bovengrondse oplossing bedreigt echter de

leefbaarheid van Ekeren En legt een hypotheek op de toekomst van grote delen van Merksem, in de omgeving van het Fort en de [REDACTED]. Daarom wordt het deel van de vergunningsaanvraag dat de bovengrondse ongelijkgrondse kruising behandelt, ongunstig beoordeeld. Het vernieuwen van de brug aan de [REDACTED] is een maatregel die Ekeren tijdens de werken van het noorden afsnijdt en de bestaande dubbele infrastructuur bevestigt. Daarom wordt het deel van de vergunningsaanvraag dat de brug in de [REDACTED] behandelt, ongunstig beoordeeld.

Conclusie

Ongunstig advies op het deel van de aanvraag dat betrekking heeft op de spoorvertakking aan Oude Landen.

Ongunstig advies op het deel van de aanvraag dat betrekking heeft op de aansluiting ter hoogte van Leugenberg en [REDACTED].

Indien een ondergrondse realisatie technisch onmogelijk zou blijken, moeten volgende voorwaarden worden opgelegd:

1. er dient te worden voldaan aan de uitvoering van de gestelde milderende maatregelen, zoals opgenomen in het bijgeleverde en goedgekeurde MER;
2. er dienen bijkomende geluidswanden geplaatst te worden langsheen het gehele traject van het project zoals verwoord in

Advies0111110_adviesRB_SpoorvertakkingOudeLanden_sv.docx (in bijlage);

3. er worden compenserende maatregelen voorzien ten behoeve van de leefbaarheid van de omliggende landbouwbedrijven.

...”

De verwerende partij beslist op 10 februari 2012 een stedenbouwkundige vergunning te verlenen en motiveert haar beslissing als volgt:

“ ...

De voorliggende aanvraag is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan "Spoorweginfrastructuur en natuurpark Oude Landen te Ekeren", definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 27 mei 2011.

Dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werd opgemaakt met de bedoeling om de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen met betrekking tot hoofdspoorwegen uit te werken, in dit geval meer specifiek voor de hoofdspoorweg voor goederenvervoer tussen Antwerpen en Montzen, waarvan spoorlijn L27A deel uitmaakt, ter hoogte van de zone "Oude Landen" in Ekeren. Aan de basis van het uitvoeringsplan liggen 2 spoorprojecten van [REDACTED] op de terreinen ingesloten tussen de spoorlijn L12 (Antwerpen-Rosendaal) en spoorlijn L27A, namelijk de aanleg van een ongelijkvloers vertakkingscomplex op de L27A in het kader van de verhoging van de capaciteit van deze spoorlijn en de uitbreiding van spoorbundel Luchtbal met het oog op het creëren van voldoende uitwijkmogelijkheden voor het rollend materieel (de uitbreiding van spoorbundel Luchtbal maakt geen deel uit van deze aanvraag). Het plangebied van het GRUP omvat het nieuwe ongelijkvloerse vertakkingscomplex op de L27A, de nieuwe wijkbundel Luchtbal en de volledige tussenruimte. Het GRUP werd met andere woorden specifiek opgemaakt om de voorliggende aanvraag in overeenstemming te brengen met de stedenbouwkundige voorschriften van het gebied.

De spoorinfrastructuur en alle aanhorigheden worden aangelegd binnen de afbakening van artikel 1 "spoorinfrastructuur", bestemd voor spoorinfrastructuur en aanhorigheden. Conform de verdere bepalingen van dit artikel worden, om de oversteekbaarheid van de spoorinfrastructuur in het oosten en het zuiden van het gebied te garanderen, 2 nieuwe doorgangen voor langzaam verkeer voorzien in de voorliggende aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning voor de spoorweginfrastructuur, namelijk een doorgang ter plaatse van de kruising van de Oudelandse Beek met de spoorinfrastructuur en een doorgang ter plaatse van de kruising van de aftakking van de Laarse Beek met de spoorinfrastructuur. De ruime dimensionering van beide on derdoorgangen vloeit voort uit de in het project-MER expliciet vermelde milderende maatregelen. Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de spoorinfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving.

Tussen de spoorinfrastructuur en de aangrenzende zones wordt, conform artikel 1.4 van de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP, een gebied ingericht waarbinnen maatregelen genomen worden voor buffering van de spoorinfrastructuur ten opzichte van haar omgeving en voor de kwalitatieve landschappelijke inpassing van de spoorinfrastructuur in de omgeving. Deze buffering houdt rekening met geluidsimpact, visuele impact, lichtimpact en impact op de waterberging.

Het gebied gelegen binnen de afbakening van artikel 2 "park" wordt ingericht conform artikel 2 van de stedenbouwkundige voorschriften (bestemd voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van een park of parken met als nevenschikte functies natuurbehoud, bosbouw, landschapszorg en recreatie).

Besluitend kan dan ook, nogmaals, gesteld worden dat de voorliggende aanvraag in overeenstemming is met de stedenbouwkundige voorschriften van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan "Spoorweginfrastructuur en natuurpark Oude Landen te Ekeren", definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 27 mei 2011.

De bouw van een ongelijkvloers vertakkingscomplex in het parkgebied Oude Landen zal het bestaande gelijkvloerse vertakkingscomplex Schijn (gelegen aan de ingang van het rangeerstation Antwerpen-Noord) vervangen. Deze ingreep vormt een eerste stap in het verhogen van de capaciteit van de goederenas L27A. Deze verhoging is noodzakelijk om een oplossing te bieden voor de al bestaande capaciteitsproblemen die zich op dit ogenblik voordoen op bepaalde piekmomenten van de dag en om voor de toekomst het hoofd te kunnen bieden aan de verwachte stijging van de goederentrafiëk per spoor ten gevolge van de havenuitbreidingswerken (Deurganckdok, afvoer via Liefkenshoekspoortunnel) en de vooropgestelde groei van het marktaandeel van het spoor in het verwerken van deze goederentrafiëk. De realisatie van een ongelijkvloers vertakkingscomplex gebeurt in de zone "Oude Landen", waar voldoende ruimte is om een ongelijkgrondse kruising mogelijk te maken. Hiervoor moeten de tracés zich van elkaar verwijderen en dient de hoogteligging aangepast te worden. Dit impliceert belangrijke niveauwijzigingen om de vereiste niveauverschillen te kunnen realiseren.

Het ontwerp van het lengteprofiel vloeit voort uit een aantal concrete randvoorwaarden, in casu de beperkingen op gebied van toegelaten hellingspercentages voor goederenverkeer, de te realiseren aansluitingen op de bestaande spoorinfrastructuur in Ekeren en de te vrijwaren onderdoorgangen en overbruggingen (kruisingen met lokale wegen en spoorlijn L12).

De keuze voor een bovengrondse kruising vloeit voort uit deze randvoorwaarden. In het kader van het zoeken naar uitvoeringsalternatieven in het project-MER is nagegaan of het niet mogelijk is om de sporen van de Li 6A onder de L27A (1 spoor) te laten passeren in plaats van erboven, wat de hoogteligging van het vertakkingscomplex zou beperken. De haalbaarheid van deze oplossing werd ook al nagegaan in het kader van de ontwikkeling van het project "Tweede spoortoegang tot de zeehaven van Antwerpen". De conclusie van voormeld haalbaarheidsonderzoek, op basis van de hiervoor vermelde randvoorwaarden, was dat dergelijke oplossing er zou op neerkomen dat L16A al vanaf de brug over de Statiestraat en de L12 zou moeten gaan dalen (vanaf haar opgehoogde ligging) om ter hoogte met de kruising met de L27A voldoende diepte te bereiken om onder deze lijn te kunnen doorgaan. Dit zou inhouden dat de gabarieten van de kruisende wegen (■■■■, ■■■■ en ■■■■) ter plaatse van de kruising met de L16A niet meer gevrijwaard zouden kunnen worden wat onaanvaardbaar is.

In tweede orde hangt de keuze voor een bovengrondse kruising ook samen met de noodzakelijke compatibiliteit tussen de nieuw aan te leggen infrastructuur met de latere, op langere termijn geplande tweede spoortoegang tot de zeehaven van Antwerpen en meer specifiek de aansluiting op de kruising van de tweede spoortoegang met de HSL en E19.

Op 23 juni 2000 besliste de Vlaamse Regering over het tracé voor deze tweede spoorontsluiting, waarbij werd getracht om deze zo veel mogelijk te bundelen met bestaande of geplande lijninfrastructuren. In de zone Ekeren wordt conform deze beslissing de spoorlijn gebundeld met de bestaande goederenlijn. In een eerste voorontwerp van GRUP (2002) werd, voortbouwend op de beslissing van de Vlaamse Regering, de tweede spoorontsluiting uitgetekend in 8 tracédelen. Het eerste tracédeel bevatte de plannen voor de Oude Landen. Wegens hoogdringendheid voor de aanpassingswerken aan de bestaande spoorweginfrastructuur werd een afzonderlijk GRUP opgemaakt voor de Oude Landen en wordt, in overeenstemming met het huidige regeerakkoord, het planningsproces voor de tweede spoorontsluiting van de zeehaven van Antwerpen in een afzonderlijke procedure verder gezet, in onderlinge afstemming en in relatie met een aantal andere projecten in de oostzijde van de Antwerpse regio. Hiervoor is in 2011 gestart met de opmaak van een plan-MER, gecoördineerd door ■■■■ en Tuc Rail en opgevolgd door verschillende beleidsdomeinen. Uiteindelijk zal door de Vlaamse Regering worden beslist over het voorkeursalternatief en bijstelling van in 2002 bepaalde tracés. De Vlaamse Regering kan dus beslissen over een bijgesteld tracé voor deze tweede spoorontsluiting. Ook de aantakking van deze tweede spoorontsluiting op het vertakkingscomplex ter hoogte van Oude Landen zal dan verder geconcretiseerd moeten worden. Dit kan tot gevolg hebben dat het GRUP op dat moment zal herzien worden, in functie van een bijkomende herbestemming.

Bij de opmaak in 2011 van het plan-MER voor de tweede spoorontsluiting van de zeehaven van Antwerpen werd, mede naar aanleiding van de voorliggende bouwaanvraagprocedure en de daarin door de buurtbewoners en de lokale overheden opgeworpen vragen en het negatieve advies van de stad Antwerpen, bijkomend onderzoek verricht naar mogelijkheid van een ondergrondse kruising van deze tweede spoorontsluiting met de EI 9. Deze kruising heeft zoals hiervoor gesteld, omwille van de noodzakelijke compatibiliteit tussen de nieuw aan te leggen infrastructuur met de latere, op langere termijn geplande tweede spoortoegang tot de zeehaven van Antwerpen, ook impact op de keuze voor een bovengrondse kruising in Oude Landen.

Uit de "Haalbaarheidsstudie tweede spoorontsluiting Antwerpse Haven", uitgevoerd in juni 1996 door IMPACT Milieugroep en uit een gemeenschappelijke voorstudie NMBS-Vlaams Gewest, uitgevoerd in oktober 1999 voor de tweede spoorontsluiting Antwerpse Haven — A102 met daarin vervat een Ruimtelijk en Milieuonderzoek, uitgevoerd in augustus 1999 door Technum en een Externe Veiligheidsstudie, uitgevoerd in 1999 door PROTEC Engineering is gebleken dat de mogelijkheden voor ingegraven oplossingen en een ondergrondse kruising met de E19 zeer zware consequenties hebben op bouwtechnisch vlak, op gebied van spoorexploitatie, op budgettair vlak maar ook op vlak van hinder tijdens de werken naar de omgeving toe. Daarom werd op 4 juni 2000 door de Vlaamse Regering beslist om effectief de E19 in Ekeren bovengronds te kruisen.

Ook in het bijkomend onderzoek wordt vastgesteld dat ondergrondse oplossingen theoretisch mogelijk zijn maar gepaard gaan met belangrijke nadelen. Indien als uitgangspunt wordt gehanteerd dat aan de bestaande spoorinfrastructuur minimaal geraakt wordt, blijft de bestaande bedding ten noorden van Ekeren liggen en wordt pas vanaf de laatste brug over [REDACTED] gedaald om zo onder de HSL en de E19 te gaan in plaats van erboven.

Bij het ontwerp van een lengteprofiel van een goederenspoorlijn dienen de hellingspercentages zo laag mogelijk gehouden worden. Hierbij bedraagt het normale maximum 8% à 10%. Uitzonderingen hierop dienen zoveel mogelijk vermeden omwille van tractieproblemen en/of tonnagebeperkingen. Ingeval men hoe dan ook genoodzaakt is hogere hellingspercentages toe te staan dan dient de lengte waarover deze hellingen toegepast worden ten eerste beperkt. Zo bedraagt de in de voorliggende aanvraag toegepaste maximumhelling over een afstand van circa 200 meter 12,37%, wat aanvaardbaar is, gelet op de beperkte lengte.

De oplossing waarbij de dubbelsporige lijn L27G onder de HSL/E19 duikt, gaat echter gepaard met spoorhellingen tot 12.5% op de hoofdsporen over een aanzienlijke afstand, wat voor bepaalde goederentreinen erg beperkend is. De verbindingssporen tussen L27A en L27G zouden zelfs een hellingsgraad tot 22% hebben wat onaanvaardbaar is voor goederenverkeer.

Algemeen kan geconcludeerd worden dat de nieuwe goederensporen L27G komende van de [REDACTED] (op niveau +1) de HSL/E19 ondergronds kunnen kruisen, weliswaar met een helling van 12.5%, maar dat omwille van de té korte afstand tussen de [REDACTED] en de HSL / E19 een ongelijkgrondse kruising (de verbindingssporen) tussen L27A en L27G in deze zone niet meer mogelijk is. Dit zou gedeeltelijk kunnen opgelost worden door de ongelijkgrondse kruising tussen 27A en 27G pas uit te voeren ten zuiden van de HSL/E19, na de ondergrondse kruising met HSL/E19. Dit heeft wel een groter ruimtebeslag te Merksem (zone HSL/E19 — [REDACTED]) tot gevolg. Het hellingspercentage op hoofdspoor blijft echter 12.5%.

Om ook de hellingspercentages te reduceren tot een aanvaardbaar niveau zou in het voormelde scenario, niet vanaf de [REDACTED], maar reeds vanaf Bist gedaald kunnen worden. In deze tussenoplossing komt het lengteprofiel te liggen in het gabariet van meerdere kruisende wegen zodat deze oplossing een inboeting (beperking in hoogte of afschaffing wegenis) op vlak van de mobiliteit van de betrokken wijken te Ekeren zal betekenen, tenzij gekozen wordt voor een verlaging van de wegenis. De eventuele verlaging van de kruisende wegen impliceert echter dat toegangshellingen moeten worden aangelegd aan weerszijden van deze onderdoorgangen. Als gevolg van de onbereikbaarheid van de percelen gelegen langsheen deze toegangshellingen gaat een dergelijke ingreep onvermijdelijk gepaard met onteigeningen.

In een tweede variatie wordt geen rekening gehouden met de reeds bestaande situatie in Ekeren namelijk een opgehoogde 4-sporige spoorinfrastructuur. Vertrekkend vanuit Antwerpen-Noord wordt zo snel mogelijk ondergronds gegaan maar wel met behoud van de huidige bundelkoppen. Om exploitatie redenen wordt aan de ligging en bestaande configuratie van de het vormingsstation niet geraakt.

Deze oplossing houdt onder meer in dat de bestaande 4-sporige bedding vlakbij de bebouwing van Ekeren vervangen wordt door een tunnel en gefaseerd omschakelen. Dit is een belangrijk project met aanzienlijke werfhinder ten aanzien van deze bebouwing gedurende jaren. Ook brengt dergelijke oplossingen een grote financiële meerkost met zich mee (grootteorde tot 700 miljoen €).

Resultierend uit bovenvermeld bijkomend onderzoek, kan worden vastgesteld dat de conclusies van de eerdere onderzoeken dezelfde blijven, met andere woorden heeft een ondergrondse kruising zeer zware impact op bouwtechnisch vlak (gefaseerde en moeilijke uitvoering), op vlak van spoorexploitatie (beperkingen omwille van hellingen), op vlak van lokale mobiliteit (beperkingen of verlagen wegenis), op budgettair vlak (meerkost van verschillende honderden miljoenen) en op de bebouwde omgeving van deze tunnelwerken (zeer lange uitvoeringstermijn) en op de regelmaat van het goederenverkeer.

Samengevat kan men dan ook stellen dat, rekening houdende met de beperkte toegelaten hellingspercentages voor goederenverkeer, de te realiseren aansluitingen op de bestaande spoorinfrastructuur te Ekeren, de te vrijwaren onderdoorgangen en overbruggingen (kruisingen met lokale wegen en de lijn L12) een oplossing voor een ondergronds kruising van de tweede spoortoegang met de HSL/E19 technisch mogelijk is maar dat dit belangrijk consequenties inhoudt zowel op het vlak van exploitatie, impact naar de bevolking als op het financieel en planningsmatig aspect.

Tenslotte kan ook verwezen worden naar de project-MER voor het project "Aanleg van een ongelijkgrondse spoorvertakking en de uitbreiding van de spoorbundel Luchtbal in de zone van de "Oude Landen" te Ekeren (Antwerpen)", opgemaakt en goedgekeurd op 5 februari 2009. Deze project-MER wordt hierna in detail behandeld. De globale conclusie stelt echter samengevat dat mits toepassing van de voorgestelde milderende maatregelen de aanleg van een ongelijkvloers vertakkingscomplex op de goederenlijn L27A aanvaardbare milieueffecten heeft. Het ondergronds kruisen van de L 16A met de L27A wordt in het project-MER niet als een uitvoeringsalternatief beschouwd, omwille van hiervoor reeds aangehaalde redenen.

De bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek hierover ingediend werden, worden op basis van hiervoor vermelde motivering weerlegd. Het advies van de stad Antwerpen met betrekking tot het ondergronds tracé wordt niet gevolgd: op basis van hiervoor vermelde motivering is een ondergrondse kruising geen haalbaar alternatief. Het advies van de stad Antwerpen wordt wel gevolgd wat betreft de milderende maatregelen zoals opgenomen in het project-MER en wat betreft de compenserende maatregelen ten behoeve van de leefbaarheid van de omliggende landbouwbedrijven.

Het advies van de stad Antwerpen wordt ook gevolgd wat betreft de aanleg van de (Leugenberg)brug aan de [REDACTED]. Op dit ogenblik loopt een studie over het knooppunt Leugenberg, een bundeling van het auto- en fietsverkeer met de huidige afrit van de A12 met een mogelijke verlegging van het huidige tracé van de [REDACTED] en de inrichting van een Park & Ride zone na doortrekking van de tram door Ekeren. Daarnaast is uit de voorliggende aanvraag onduidelijk of de verbinding tussen Ekeren en Stabroek verzekerd

blijft tijdens de aanleg van de brug. De aanleg van de brug dient te kaderen in het resultaat van de lopende studie. Bijgevolg wordt de aanleg van de brug ongunstig beoordeeld.

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bepaalt in artikel 4.3.1. en verder de beoordelingsgronden voor een stedenbouwkundige vergunning: "Een vergunning wordt geweigerd indien het aangevraagde onverenigbaar is met een goede ruimtelijke ordening (artikel 4.3.1.§1.1°b)). Indien het aangevraagde gelegen is in een gebied dat geordend wordt door een ruimtelijk uitvoeringsplan en in zoverre dat plan voorschriften bevat die de aandachtspunten in 1° behandelen en regelen, worden deze voorschriften geacht de criteria van een goede ruimtelijke ordening weer te geven (artikel 4.3.1 .§2.3°)."

Het vertakkingscomplex wordt conform de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP maximaal landschappelijk ingepast. Door het verleggen van L27A komt ruimte vrij die wordt gebruikt om de landschappelijke overgang tussen de woonwijk Het Laar en de nieuwe spoorbedding te verbeteren. Daarnaast schenkt het project aandacht voor een kwalitatieve recreatieve verkeersverbinding tussen de woonwijken ten oosten van Ekeren en het groengebied ten westen. De overbruggingen worden uitgewerkt waarbij maximale zichtbaarheid wordt geboden, de verbindende functie van de randstedelijke groenruimte wordt versterkt door de aanleg van fiets- en wandelpaden en door de Oudelandse Beek als ruimtelijke drager te benutten. De voorliggende aanvraag is dan ook verenigbaar met de goede ruimtelijke ordening.

...

BIJGEVOLG WORDT OP 10 FEBRUARI 2012 HET VOLGENDE BESLIST:

De gedelegeerd stedenbouwkundig ambtenaar geeft de vergunning af aan de aanvrager voor de bovenvermelde werken, met uitzondering van de vervanging van de brug ter hoogte van de kruising met de [REDACTED], onder de volgende voorwaarden.

De aanvrager is ertoe verplicht:

1. Het betrokken college van burgemeester en schepenen en de gedelegeerd stedenbouwkundig ambtenaar per beveiligde zending op de hoogte te brengen van het begin van de werkzaamheden of handelingen waarvoor vergunning is verleend, ten minste acht dagen voor de aanvatting van die werkzaamheden af handelingen.
2. De volgende voorwaarden moeten nageleefd worden:
 - Naar aanleiding van het advies van het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen van 18 november 2011 dienen de hierna volgende voorwaarden nageleefd te worden:
 1. er dient te worden voldaan aan de uitvoering van de gestelde milderende maatregelen, zoals opgenomen in het goedgekeurde MER;
 2. er dienen bijkomende geluidswanden geplaatst te worden langsheen het gehele traject van het project zoals verwoord in advies0111110_adviesRB_Spoorvertakking OudeLanden_sv.docx (in bijlage);
 3. er worden compenserende maatregelen voorzien ten behoeve van de leefbaarheid van de omliggende landbouwbedrijven.
 - De voorwaarden, gesteld in het advies van het agentschap Ruimte en Erfgoed, Onroerend Erfgoed, afdeling Antwerpen (nu agentschap Onroerend Erfgoed Antwerpen) van 20 juni 2011, dienen nageleefd te worden:

...

- Conform het advies van het agentschap voor Natuur en Bos van 1 juni 2011 moet de realisatie van het natuurpark Oude Landen gelijktijdig met de realisatie van de nieuwe spoorinfrastructuur verlopen.

- *De hierna volgende voorwaarden, gesteld in het advies van de Dienst Waterbeleid van het Departement Leefmilieu van de provincie Antwerpen van 14 juli 2011 moeten gerespecteerd worden:*
...

Dit is de bestreden beslissing.

De vzw [REDACTED] heeft met een aangetekende brief van 16 maart 2012 een beroep tot schorsing van de tenuitvoerlegging en tot vernietiging van de bestreden beslissing ingesteld. Deze zaak is bij de Raad gekend onder het rolnummer 1112/0552/SA/3/0488.

De heer [REDACTED] heeft met een aangetekende brief van 26 maart 2012 een beroep tot schorsing van de tenuitvoerlegging en tot vernietiging van de bestreden beslissing ingesteld. Deze zaak is bij de Raad gekend onder het rolnummer 1112/0563/SA/3/0547.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

De tussenkomende partij betwist het belang van de verzoekende partij 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 tussenkomende 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:

“ ...

Verzoekende partijen zullen de volgende moeilijk te herstellen en ernstige nadelen lijden, nu elk begin van uitvoering van het project inderdaad tot gevolg heeft dat het ruimtelijke beleid van de verzoekende' partijen in het gedrang wordt gebracht, en zelfs "buitenspel" wordt gezet:

- *De manifeste schending van de bevoegdheid van de Gemeenteraad van de Stad Antwerpen: beslissingsbevoegdheid over de wegenis*

Een eerste moeilijk te herstellen en ernstig nadeel, is dat de Gemeenteraad van de Stad Antwerpen niet eens de mogelijkheid heeft gekregen om zich uit te spreken over het wegenisdossier:

- De creatie van twee toegangen tot het nieuw in te richten natuurpark "Oude Landen", langs de Oost- en Zuidzijde van het park (cfr. p. 16-17 van de beschrijvende nota bij de vergunningsaanvraag;
- de bouw van een vernieuwde spoorkruisingsbrug L 27 A en de brug Statiestraat (cfr. p. 15 beschrijvende nota)
- de onderbrugging van de [REDACTED] (cfr. p. 15-16 van de beschrijvende nota)

De Gemeenteraad wordt gepasseerd, en door middel van de bestreden beslissing verhinderd haar beleid te implementeren. Zij zal, eens de vergunning wordt uitgevoerd, voor "voldongen" feiten komen te staan, en zij zal haar bevoegdheid om te beslissen over de al dan niet aanvaardbaarheid van wijzigingen van de openbare wegenis, niet meer ernstig kunnen uitoefenen.

- Verzoekende partijen verdedigen een "ondergrondse kruising" van de betreffende sporen omwille van de vrijwaring van de leefkwaliteit in Ekeren (en later ook Merksem) In het advies van de Stad Antwerpen (dat als bijlage 1 van de vergunning wordt gevoegd, werd gewezen op het feit dat de geluidsbelasting te Oude Landen nu reeds nefast is voor de woonkwaliteit van de buurt.

Hierbij wordt ook reeds gewezen op het feit dat de geluidsniveaus heden ten dage in de woonwijk Oude Landen nu reeds nefast zijn voor de leefbaarheid van de buurt. Er werd ook op gewezen dat=uit bijkomende modellering, uitgevoerd in opdracht van [REDACTED], blijkt dat de in het project- en plan-MER voorziene geluidsschermen op bepaalde punten niet eens volstaan om de naastgelegen woningen onder een gemiddelde belasting van 60 dB/uur te brengen en maatregelen te voorzien inzake lichtpollutie (deze stukken zijn gevoegd in bijlage 1 van de bestreden beslissing).

Daarenboven werd erop gewezen (door AG Stadsplanning) dat de ondergrondse kruising ook wenselijk is in functie van een ondergrondse spoorontsluiting in de reservatiestrook van de A 102, zoals beslist werd door de Vlaamse Regering op 24 september 2010 met de goedkeuring van het Masterplan 2020. Deze oplossing is ook nefast voor het Laaglandpark en voor de inwoners van Merksem in de omgeving van het Fort, nu de kans op een ondergrondse oplossing voor de tweede spoorontsluiting van Antwerpen aanzienlijk verkleinen, hetgeen niet wenselijk is.

De uitvoering van de bestreden vergunningsbeslissing zal het ruimtelijk gewenste beleid van de Stad doorkruisen, en elk begin van uitvoering zal de verzoekende partijen voor "voldongen feiten" plaatsen, niet in het minst omdat de Stad een ondergrondse spoorontsluiting voorstaat, en dit project zonder meer een voorafname is van de verdere spooraanleg, die met een aan zekerheid grenzende

Doordat de maximale hellingsgraad nodig voor de ondertunneling immers technisch gezien quasi nooit nog gehaald kan worden na de uitvoering van deze vergunning, zal er normaal geen ondergrondse spoorwegontsluiting kunnen komen over/onder het grondgebied van Merksem (en Ekeren). Dit vormt een moeilijk te herstellen en ernstig nadeel in hoofde van de Stad Antwerpen.

- Doorkruising van het ruimtelijke beleid inzake landbouw

Er wordt geen ernstig onderzoek gedaan of antwoord gegeven omtrent het weigeringsmotief, dat er "compenserende maatregelen" ontbreken in het aanvraagdossier, om de leefbaarheid van de omliggende landbouwbedrijven niet te hypothekeren. Het is niet ernstig om toch te vergunnen, en dergelijke vage

vergunningsvoorwaarde op te leggen. De leemte in het aanvraagdossier op dit punt, kan inderdaad niet worden "rechtgezet" met een nietszeggende vergunningsvoorwaarde. Het is voor verzoekende partijen onaanvaardbaar, en in strijd met het door haar gevoerde ruimtelijke beleid, dat de landbouwers op haar grondgebied op een dergelijke manier in een vergunningsaanvraag bejegend en totaal vergeten worden. Het is het ruimtelijke beleid van de Stad dat niet alleen plannen, maar ook vergunningsaanvragen, oog dienen te hebben voor dit aspect, en geen onaanvaardbare impact mogen hebben op de bruikbaarheid van landbouwgronden.

- *Onuitvoerbare vergunningsvoorwaarden*

Verzoekende partijen worden geconfronteerd met een vergunningsbeslissing, met manifest onvoldoende duidelijke vergunningsvoorwaarden, zodat de Stad niet eens de reële mogelijkheid heeft om de handhaving van de conforme uitvoering van de vergunning te toetsen.

De volgende vergunningsvoorwaarden zijn manifest onduidelijk, en vatbaar voor interpretatie:

1. *Het is vooreerst overduidelijk dat de voorwaarde: "er worden compenserende maatregelen voorzien ten behoeve van de omliggende landbouwbedrijven" kennelijk de vereiste precisie mist. Het is immers totaal onduidelijk welke compenserende maatregelen bedoeld worden, en ten aanzien van welke landbouwbedrijven deze compenserende maatregelen al dan niet genomen dienen te worden, en alleszins heeft de aanvrager de totale vrijheid om deze compenserende maatregelen vrij te kiezen: het gaat om een onuitvoerbare voorwaarde.*

2. *Verder legt de bestreden beslissing als voorwaarde op, onder meer, dat de Laarse Beek dient te worden omgelegd. Deze voorwaarde kan als dusdanig niet worden uitgevoerd, zonder een machtigingsbesluit van de bevoegde overheid, in dit geval de Deputatie van de Provincie' Antwerpen. De uitvoering van de voorwaarde, is dus nog afhankelijk van een latere beslissing van de Deputatie, hetgeen onwettig is.*

3. *Het is niet duidelijk of één van de vergunningsvoorwaarden, die oplegt dat de milderende maatregelen van "het goedgekeurde MER" moeten worden geïmplementeerd, verwijst naar het project- of het plan- MER.*

Dit maakt het voor de verzoekende partijen onmogelijk om toe te zien op de correcte uitvoering van de vergunning, hetgeen de openbare orde raakt.

Aan de tweede schorsingsvoorwaarde is dus ook voldaan.

...

2.

De verwerende partij antwoordt hierop dat de verzoekende partijen in wezen het moeilijk te herstellen ernstig nadeel koppelen aan een samenvatting van alle ingeroepen middelen. Meer specifiek stelt de verwerende partij dat met betrekking tot de schending van de bevoegdheid van de gemeenteraad, er geen beslissing nodig is van de gemeenteraad en dat dit enkel een nadeel voor de tweede verzoekende partij inhoudt.

Met betrekking tot de ondergrondse kruising die de verzoekende partijen verdedigen stelt de verwerende partij dat zij in de weerlegging van de middelen reeds voldoende heeft aangetoond dat uit vele studies en onderzoek is gebleken dat een ondergronds alternatief geen haalbare oplossing is. Daarenboven stelt de verwerende partij dat de verzoekende partijen niet duidelijk maken hoe het mobiliteitsbeleid of het ruimtelijk ordeningsbeleid door de bestreden beslissing zou worden aangetast door het niet weerhouden van het door hen vooropgestelde alternatief. De verzoekende partijen kunnen niet steunen op nadelen die de inwoners zouden kunnen leiden.

In verband met het doorkruisen van het ruimtelijke beleid inzake landbouw wijst de verwerende partij op de compenserende maatregelen die worden voorgesteld. Met betrekking tot de onuitvoerbare vergunningsvoorwaarden stelt de verwerende partij tenslotte dat dit tevens een wettigheidskritiek betreft, dat de verzoekende partijen zelf vragende partij waren aangaande de compenserende maatregelen en dat de verzoekende partijen hun beleidsvisie niet verder verduidelijken.

3.

De tussenkomende partij sluit zich in grote lijnen aan bij de repliek van de verwerende partij.

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 hun persoonlijke nadeel bestaat dat zij ondergaan of dreigen te ondergaan, wat inhoudt dat zij concrete en precieze aanduidingen moeten verschaffen over de aard en de omvang van het nadeel dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de aangevochten akte 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 (bestuurlijke) overheden (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 overheden belast zijn, verhindert of in ernstige mate bemoeilijkt en indien de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de werking van hun diensten in die mate in het gedrang zou brengen dat zij hun taken als overheid niet meer zouden kunnen uitoefenen. Het nadeel van bestuurlijke overheden kan daarom niet zonder meer gelijkgeschakeld worden met het nadeel dat private natuurlijke personen of rechtspersonen dienen aan te tonen.

2.

De Raad stelt vast dat de uiteenzetting van de verzoekende partijen veeleer moet beschouwd worden als een samenvatting van hun middelen ten gronde dan de omschrijving van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel dat in voorkomend geval de schorsing van de bestreden beslissing kan verantwoorden.

In zoverre de verzoekende partijen enerzijds wijzen op het feit dat de beslissingbevoegdheid over de wegengenis van de gemeenteraad werd geschonden en anderzijds aanvoeren dat de bestreden beslissing onuitvoerbare vergunningsvoorwaarden bevat, stelt de Raad vast dat de verzoekende partijen hiermee in essentie de wettigheid van de bestreden beslissing viseren. De mogelijke onwettigheid van de bestreden beslissing betreft echter een discussie over de grond van de zaak en levert op zich, minstens wordt het tegendeel onvoldoende aangetoond, geen nadeel op voor de verzoekende partijen dat de voor de schorsing vereiste graad van ernst vertoont. In het

bijzonder laten de verzoekende partijen na aan te tonen in welke zin de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de werking van hun diensten in die mate in het gedrang zal brengen dat zij hun overheidstaken en bestuursopdrachten niet meer zouden kunnen uitoefenen.

Zo impliceert de enkele schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing niet noodzakelijk dat de aangevoerde schending van de beslissingsbevoegdheid over de wege van de gemeenteraad ongedaan wordt gemaakt dan wel wordt voorkomen. De aard en de omvang van het project maken het overigens weinig waarschijnlijk dat de verzoekende partijen voor 'voldongen feiten' zullen worden geplaatst. De verzoekende partijen tonen overigens niet aan of het betrokken nadeel ook moeilijk te herstellen is.

Eenzelfde vaststelling moet gemaakt worden in zoverre de verzoekende partijen wijzen op de naar eigen zeggen onuitvoerbare vergunningsvoorwaarden. Zelfs al moet aangenomen worden dat de geïmagineerde voorwaarden onuitvoerbaar zijn, wat zoals gezegd in essentie een kritiek op de wettigheid van de bestreden beslissing is, dan verhindert dit de verzoekende partijen naar het oordeel van de Raad niet om desgevallend handhavend op te treden wanneer zij menen dat hiertoe aanleiding bestaat. Het nadeel ontbeert derhalve de vereiste ernst en is evenmin moeilijk te herstellen.

3.

De verzoekende partijen stellen verder dat de geluidsbelasting van de Oude Landen thans reeds nefast is voor de woonkwaliteit van de buurt en dat zij daarom de optie van een 'ondergrondse kruising' opteren. De Raad merkt op dat de eerste verzoekende partij hierop reeds heeft gewezen in haar advies van 18 november 2011 en dat de bestreden beslissing om die reden de plaatsing van bijkomende geluidswanden langsheen het volledige traject heeft opgelegd. De verzoekende partijen lijken de bestreden beslissing dan ook op een eerder eenzijdige wijze te lezen.

De verzoekende partijen laten in dit verband overigens na aan te tonen waarom het voorzien van de bijkomende geluidswanden onvoldoende zou zijn om de geluidshinder tot een aanvaardbaar niveau te beperken. De Raad kan de ernst en het gebeurlijk moeilijk te herstellen karakter van het betrokken nadeel, in zoverre het al persoonlijk is en niet veeleer een nadeel is dat bestaat in hoofde van de bewoners van de Oude Landen, dan ook niet daadwerkelijk onderzoeken en beoordelen.

De verzoekende partijen wijzen daarnaast op de negatieve invloed van een bovengrondse spoorontsluiting in de reservatiestrook van de A 102 voor de inwoners van Merksem in de omgeving van het Fort. In zoverre de verzoekende partijen bijgevolg nadelen inroepen, die mogelijk bestaan in hoofde van haar inwoners, is de Raad van oordeel dat deze nadelen geen persoonlijke nadelen van de verzoekende partijen zijn en bijgevolg door hen niet op nuttige wijze kunnen worden ingeroepen. Bovendien tonen de verzoekende partijen ook niet concreet aan welke ernstige hinder er zou kunnen ontstaan voor het Laaglandpark of de inwoners van Merksem.

4.

De verzoekende partijen hebben kennelijk een andere visie op de aanleg van de spoorontsluiting: zij wensen een ondergrondse spoorwegontsluiting in de Oude Landen en vrezen dat de middels de bestreden beslissing goedgekeurde bovengrondse spoorontsluiting mogelijk tot gevolg zal hebben dat een ondergrondse kruising en ondergrondse spoorontsluiting in de reservatiestrook van de A102 niet meer mogelijk is. Het feit dat de verzoekende partijen als plaatselijke overheden bevoegd zijn voor de ruimtelijke ordening op hun grondgebied, ter zake een beleid vooropstellen en de vaststelling dat een hogere administratieve overheid in een specifiek dossier een andere

visie heeft, verschaft de verzoekende partijen in voorkomend geval een belang bij de voorliggende procedure maar is op zich onvoldoende opdat er sprake kan zijn van een ernstig nadeel in de zin van artikel 4.8.13 VCRO.

De omstandigheid dat de bestreden beslissing tevens een invloed kan hebben op nog te nemen beslissingen, dit wil zeggen de opties reduceert in andere dossiers waarover de verwerende partij in voorkomend geval nog dient te beslissen, doet hieraan geen afbreuk. Het komt de Raad, zelfs ten gronde, immers niet toe enig opportuniteitsoordeel te vellen. Of de bestreden beslissing het ruimtelijk beleid van de verzoekende partijen daadwerkelijk ernstig hypothekeert, nog los van de vraag of er sprake is van vaststaande beleidsopties, moet overigens sterk gerelativeerd worden. In het advies van 18 november 2011 van de eerste verzoekende partij wordt immers gesteld dat indien de aanleg van een ondergrondse ontsluiting onmogelijk zou blijken, toch een voorwaardelijk gunstig advies wordt gegeven, mits het opleggen van bepaalde voorwaarden, waardoor de oorspronkelijke wens voor het ondergronds traject van de Tweede Spoorontsluiting minstens voorwaardelijk wordt verlaten.

Bovendien staat nergens in het door de verzoekende partijen aangehaalde Masterplan 2020 te lezen dat een ondergrondse spoorontsluiting wenselijk is. De verzoekende partijen leggen geen enkel ander (beleids)document voor waaruit hun andersluidende visie over de spoorontsluiting blijkt. De omstandigheid dat de bestreden beslissing een voorafname is voor een verdere bovengrondse spooraanleg waardoor de verzoekende partijen voor voldongen feiten worden geplaatst, is naar het oordeel van de Raad een zuiver hypothetisch nadeel, dat op geen enkele wijze wordt gestaafd en op zich niet kan volstaan om met goed gevolg de gebeurlijke schorsing van de bestreden beslissing te benaarstigen.

5.

De verzoekende partijen voeren tot slot aan dat de voorwaarde ‘...er worden compenserende maatregelen voorzien ten behoeve van de landbouw...’ vaag, nietszeggend en in strijd met hun ruimtelijk beleid inzake landbouw is. De verzoekende partijen stellen dat bij de beoordeling van het project niet werd onderzocht wat de impact ervan is op leefbaarheid van de omliggende landbouwbedrijven. Zij achten het onaanvaardbaar dat de landbouwers op hun grondgebied op een dergelijke wijze worden bejegend.

Andermaal dient de Raad vast te stellen dat het persoonlijk karakter van dit nadeel hoogst twijfelachtig is en dat de verzoekende partijen ermee in essentie opnieuw de wettigheid van de bestreden beslissing viseren. De verzoekende partijen bestempelen vermeld nadeel overigens zelf nadrukkelijk als een ‘weigeringsmotief’. Het is de Raad dan ook allerm minst duidelijk waarop de verzoekende partijen, behoudens een weinig verholen kritiek op de wettigheid van de bestreden beslissing, precies aansturen.

Dit laatste niet in het minst nu vastgesteld moet worden dat de verzoekende partijen geenszins concreet aantonen dat de leefbaarheid van de omliggende landbouwbedrijven in het gedrang wordt gebracht door de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing. De verzoekende partijen concretiseren in dit verband evenmin in welke zin hun ruimtelijk beleid inzake landbouw, waarvan zij trouwens geen enkele krachtlijn vooropstellen, wordt doorkruist en hoe de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de werking van hun diensten dermate in het gedrang zal brengen dat zij hun overheidsstaken en bestuursopdrachten niet meer zouden kunnen uitoefenen

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 partij niet voldoende aannemelijk maakt dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing haar 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 zaak wordt voor de behandeling van de vordering tot vernietiging verwezen naar de eerste kamer, voorgezeten door de heer Eddy STORMS.

Het oorspronkelijke rolnummer wordt voor de behandeling van de vordering tot vernietiging gewijzigd in het rolnummer: 1112/0579/SA/1/0521.

3. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting op 18 juni 2013, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, derde kamer, samengesteld uit:

Filip VAN ACKER, voorzitter van de derde kamer,

met bijstand van

Katrien VISSERS, toegevoegd griffier.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de derde kamer,

Katrien VISSERS

Filip VAN ACKER