

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

## ARREST

van 12 maart 2019 met nummer RvVb-A-1819-0712  
in de zaak met rolnummer 1718-RvVb-0251-A

Verzoekende partij	de heer <b>Ken WILLEKENS</b>  vertegenwoordigd door advocaat Liesbeth PEETERS met woonplaatskeuze op het kantoor te 2018 Antwerpen, Ballaarstraat 73
Verwerende partij	de <b>GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR</b> van het Departement RUIMTE VLAANDEREN, afdeling Antwerpen  vertegenwoordigd door advocaat Johan Claes met woonplaatskeuze op het kantoor te 2250 Kontich, Mechelsesteenweg 160
Tussenkommende partij	de nv van publiek recht <b>INFRABEL</b>  vertegenwoordigd door advocaat Phillipe VAN WESEMAEL met woonplaatskeuze op het kantoor te 1050 Brussel, Louizalaan 235

---

### I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 28 december 2017 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 31 oktober 2017.

De verwerende partij heeft aan de tussenkommende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend voor de afschaffing van overweg 7 (Willendriesstraat) op de spoorlijn 53 Mechelen-Leuven in Muizen mits de vernieuwing van een wegbrug van de Kerkenbos over de Baarbeek. op de percelen gelegen te Mechelen, afdeling 9, sectie B, openbaar domein, sectie B, nummers 114, 140, 199 en 237a en sectie C, nummer 85n en 85m2.

### II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkommende partij verzoekt met een aangetekende brief van 15 maart 2018 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkommende partij met een beschikking van 10 juli 2018 toe in de debatten.

De verwerende partij dient een antwoordnota en het administratief dossier in. De tussenkommende partij dient een schriftelijke uiteenzetting in. De verzoekende partij dient een wederantwoordnota in.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 19 februari 2019.

Advocaat Kelly BRAEM, *loco* advocaat Liesbeth PEETERS, voert het woord voor de verzoekende partij. Advocaat Leen VAN BRABANT, *loco* advocaat Johan CLAES, voert het woord voor de verwerende partij. Advocaat Philippe VAN WESEMAEL voert het woord voor de tussenkomenende partij.

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

### III. FEITEN

De tussenkomenende partij dient op 6 oktober 2016 bij de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “de afschaffing van overweg 7 (Willendriesstraat) op de spoorlijn 53 Mechelen-Leuven in Muizen mits de vernieuwing van een wegbrug van de Kerkenbos over de Baarbeek” op de percelen gelegen te Mechelen, afdeling 9, sectie B, openbaar domein, sectie B, nummers 114, 140, 199 en 237a en sectie C, nummer 85n en 85m2.

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Halle-Vilvoorde-Asse’, vastgesteld met koninklijk besluit van 7 maart 1977 deels in natuurgebied, deels in landschappelijk waardevol agrarisch gebied en in een gebied voor de spoorwegen (locatie Willendriesstraat – af te schaffen overweg) en deels in landschappelijk waardevol agrarisch gebied en deels in agrarisch gebied met ecologisch belang (locatie Kerkenbos – te hernieuwen brug).

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 24 februari 2017 tot en met 25 maart 2017, dient onder meer de verzoekende partij een bezwaarschrift in.

Het Departement Landbouw & Visserij adviseert op 13 februari 2017 ongunstig:

“ ...

*Omwille van veiligheidsredenen en in samenspraak met stad Mechelen is besloten dat de overweg 7 (Willendriesstraat) kan gesloten worden. Het verkeer dat deze overweg gebruikt is beperkt en de omrijfactor via overweg 8 (Stationstraat in Hever) is beperkt. Om het woongebied bereikbaar te houden binnen de interventietijd wordt er door de hulpdiensten een brug over de Baarbeek vernieuwd. Deze weg wordt afgesloten met wegneembare paaltjes.*

*Door het afsluiten van de overweg en het ontoegankelijk maken/houden van de brug voor landbouwverkeer over de Baarbeek is het ingesloten landbouwgebied zeer moeilijk bereikbaar. Volgens de aanvrager INFRABEL (telefonisch contact met ir. Bert Cardinaels) was de ontsluiting van het agrarisch gebied geen randvoorwaarde van de stad Mechelen bij het voorliggend ontwerp.*

*Dit landbouwgebied is in hoofdzaak in professionele landbouwuitbating. Het merendeel van deze percelen zijn momenteel in gebruik door een landbouwer uit Muizen. Er is buiten de Stationstraat en de brug ons inziens geen alternatieve ontsluiting van deze landbouwpercelen mogelijk. Bovendien lijkt het ons minder wenselijk om bijkomend landbouwverkeer langsheen de dorpskern van Muizen om te leiden.*

*Voor de voorliggende aanvraag formuleert het Departement Landbouw en Visserij een negatief advies. De toegankelijkheid van het ingesloten landbouwgebied dient verzekerd te worden dit bij voorkeur in overleg en samenspraak met de plaatselijke landbouwers.*  
...

De Vlaamse Milieumaatschappij adviseert op 16 februari 2017 voorwaardelijk gunstig:

Aquafin adviseert op 12 april 2017 voorwaardelijk gunstig.

Het college van burgemeester en schepenen adviseert op 19 juli 2017 voorwaardelijk gunstig.

De verwerende partij verleent op 31 oktober 2017 een stedenbouwkundige vergunning. De verwerende partij beslist:

“ ...

Het openbaar onderzoek

*De aanvraag is verzonden naar de gemeente MECHELEN voor de organisatie van het openbaar onderzoek. Het openbaar onderzoek vond plaats van 24/02/2017 tot en met 25/03/2017. Er werden naar aanleiding van dit openbaar onderzoek **vier bezwaarschriften, waarvan twee bezwaarschriften werden aangevuld met een petitielijst met respectievelijk 18, 25, 19, 10, 29 en 171 handtekeningen**, ingediend.*

**De bezwaren handelen over:**

1. Vraag naar een fiets- en voetgangerstunnel, ter hoogte van de huidige spooroverweg:
  - a. De alternatieve route via de Leuvensesteenweg is onveilig;
  - b. Het toenemende autoverkeer in de Kerkenbos creëert onveiligheid;
2. Vraag naar het verplaatsen van de paaltjes van de brug aan de Baarbeekstraat naar de brug aan de Ottershoekstraat, zodat de bereikbaarheid van de woningen en de Chiro in de Heerweg gegarandeerd blijft voor gemotoriseerd verkeer en het sluipverkeer alsnog wordt tegengegaan;
3. Vraag naar de exacte plaatsing van de paaltjes en de aard van de paaltjes (om sluipverkeer in de Kerkenbos tegen te gaan) – vraag naar toelichting omtrent de ingetekende verkeerspaal;
4. Vraag tot weigeren van bijkomende verharding/infrastructuur die het toelaat vrachtwagens en andere grote voertuigen op het einde van de Willendriesstraat te laten draaien, gezien weinig tot geen dergelijke voertuigen passeren. Volgende alternatieven worden aangereikt:
  - a. Achteruitrijden en draaien ter hoogte van de spoorondergang;
  - b. Draaien op privé-eigendom;
  - c. Draaien via parallelweg langs aan spoor, in eigendom NMBS/Infrabel;
  - d. Draaien via servitudeweg/dwarsweg Willendriesstraat
5. Vraag naar toelichting betreffende het breedteverschil tussen de bestaande rijweg en de nieuw te plaatsen brug;
6. Bezorgdheid omtrent het verstoren van de rust en behoud natuur; Bezorgdheid omtrent het voortbestaan van een populatie muurhagedissen;
7. Vraag naar start der werken.

**Na onderzoek van de bezwaren en opmerkingen wordt door het college van burgemeester en schepenen van de stad Mechelen aangaande de bezwaarschriften de volgende standpunten ingenomen:**

1. *Zonder de bezorgdheden van de bezwaarindieners te minimaliseren, kan er gesteld worden dat er een afweging werd gemaakt om bij het sluiten van de overweg in de Willendriesstraat een alternatief te voorzien voor voetgangers en fietsers. Uit tellingen blijkt dat in een spitsuur slechts 10 tot 16 personen de overweg kruisen. Op zondag kan dit in het kader van de Chiro ook iets meer zijn. De maximale omweg die mensen moeten maken om in de Willendriesstraat van de ene kant van de spoorlijn naar de andere kant van de spoorweg te gaan, zal na het afschaffen van de overweg slechts 2 km bedragen via het station van Hever. Dat geldt vooral voor zeer lokale verplaatsingen. De reistijd naar het centrum van Muizen of Hever wordt amper beïnvloed. De Kerkenbos kent daarenboven een knip voor gemotoriseerd verkeer waardoor een veilige fietsroute hierlangs bestaat. Op basis daarvan is besloten om geen fietstunnel te voorzien. De hoge kostprijs weegt niet op tegen het beperkt aantal gebruikers. Ook een fiets/voetgangersbrug zou een hoge kostprijs en ruimtelijke impact betekenen. Gelet op het beperkt aantal gebruikers, de alternatieven in de omgeving en de hoge kostprijs, werd geopteerd geen tunnel en/of brug te voorzien. De Leuvensesteenweg beschikt over een aangelegd fietspad, waardoor deze steenweg als alternatieve route niet onveilig wordt beschouwd. Het (mogelijk) toenemende autoverkeer in de Kerkenbos betreft geen doorgaand verkeer, maar eerder bestemmingsverkeer, waardoor de impact beperkt blijft. Het bezwaar wordt niet weerhouden.*
2. *De aanvraag omvat het bouwen van een nieuwe brug over de Baarbeek, ter hoogte van de Baarbeekstraat. Een tweede brug in de Kerkenbos, ter hoogte van de Otterbeek verkeer in slechte staat en is gelimiteerd voor voertuigen tot 5 ton, maar wordt thans gebruikt brandweervoertuigen. Indien deze brug opgeengesteld blijft voor gemotoriseerd verkeer, dient deze brug op korte termijn te worden vervangen. Mede gelet op het feit dat er door de buurtbewoners bezorgdheden werden geuit naar aanleiding van onderhavig dossier betreffende de toegankelijkheid van de Chiro en de woningen in de Heerstraat, werd door de afdeling Openbaar Domein voorgesteld de Kerkenbos voor voertuigen te knippen ter hoogte van de Ottershoekstraat en enkel toegankelijk te maken voor fietsers en voetgangers. Dit principe werd voorgelegd op het schepencollege van 21 april 2017, waarbij het college akkoord gaat tot het sluiten van de brug aan de Ottershoekstraat voor gemotoriseerd verkeer en het openstellen van de brug aan de Baarbeekstraat voor alle verkeer. De toegankelijkheid van het ingesloten landbouwgebied wordt deze wijziging verzekerd, waarbij kan worden tegemoet gekomen aan de opmerkingen van het ongunstige advies van het Departement Landbouw en Visserij (cfr. advies dd. 10 februari 2017).*
3. *Zoals in voorgaand punt wordt toegelicht, zal de brug aan de Ottershoekstraat worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. De concrete uitvoeringsdetails en/of het aantal afsluitingselementen wordt nog niet nader gespecificeerd, maar wordt als voorwaarde gestipuleerd. Alleszins dienen de paaltjes afdoende te zijn om de wegenis af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Het bezwaar wordt niet weerhouden.*
4. *Het achteruit rijden en draaien/keren ter hoogte van de spoorondergang is vanuit verkeersveilige overwegingen niet weerhouden. Dit gegeven creëert verschillende conflictpunten met overige weggebruikers en creëert mogelijks gevaarlijke situaties, die te vermijden zijn. Het draaien op privé-eigendom (opritten) biedt geen garanties tot het uitvoeren van draaibewegingen, gezien het iedere eigenaar vrij staat zijn perceel af te sluiten, indien gewenst. De vraag stelt zich of hierbij voldoende manoeuvreerruimte kan worden bekomen. Het draaien ter hoogte van de parallelweg, langsheen het spoor is geen optie, gezien de spoorweg wordt afgesloten voor alle verkeer en de draaibeweging zich alsdan situeert achter de geplaatste afsluiting. Daarenboven betreft deze wegenis geen blijvende verbindingsweg. Het draaien langs de dwarsweg aan de*

*Willendriesstraat, kan een optie zijn. het statuut van deze wegenis/oprit is niet gekend. Het voorafgaand akkoord van de eigenaars dient te worden bekomen, alvorens tot de uitvoering van de werken en/of het gebruik van het perceel over te gaan. Evenwel blijft het voorzien van een bijkomende verharding aan de overzijde van de straat niet onoverkomelijk. Deze verharding is beperkt in oppervlakte, wordt uitgevoerd in waterdoorlatend materiaal en wordt niet hinderlijk beschouwd voor de omgeving. Hierbij wordt de manoeuvreerruimte voor grote wagens, waaronder huisvuilvoertuigen van IVAREM gegarandeerd.*

*Het bezwaar wordt niet weerhouden*

5. *De aanloop naar de brug wordt aan weerszijden vernieuwd met een nieuwe weginfrastructuur en verharding, zodat een gepaste aansluiting kan worden bekomen en het breedteverschil op een kwalitatieve manier wordt opgevangen.*

*Het bezwaarpunt wordt niet weerhouden.*

6. *De aangevraagde werken betekenen een verbetering ten opzichte van de bestaande toestand, wat betreft het behoud van de rust en de natuur in de omgeving. Door het supprimeren van de overweg (voor alle verkeer) en de Kerkenbos (gedeeltelijk) enkel toegankelijk te maken voor fietsers en voetgangers, wordt het sluipverkeer tegengegaan, het gebruik van de wegenis voor het gemotoriseerd verkeer afgeremd (enkel plaatselijk verkeer) en ontstaat een wandel- en fietsroute in de Baarbeekvallei.*

*Het bezwaarpunt wordt niet weerhouden.*

7. *Dit betreft geen stedenbouwkundig aspect en is in die zin niet beperkend voor de inhoudelijke beoordeling van het dossier.*

*Het bezwaarpunt wordt niet weerhouden.*

8. *De vermoedelijke start van de werken wordt niet aangegeven in het dossier. Na het verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunning, afgeleverd door Ruimte Vlaanderen (in het kader van de bijzondere procedure) kan worden gestart met de werken de zesendertigste dag na de dag van de aanplakking van de vergunning.*

*Het bezwaarpunt wordt niet weerhouden.*

*De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar sluit zich aan bij de door het college gemotiveerde evaluatie van de bezwaren en maakt deze tot de zijne. Vermits de maatregelen om tegemoet te komen aan de bezwaren zullen uitgevoerd worden door het stadsbestuur, wordt dit niet als vergunningsvoorwaarde opgenomen. Deze maatregelen worden wel als aandachtspunt ter kennis gebracht van de aanvrager.*

...

### MILIEUTOETS

*Op 29 april 2013 is het besluit van de Vlaamse regering van 1 maart 2013 inzake de nadere regels van de project-m.e.r.-screening gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.*

*Wanneer een project onder één van de rubrieken van bijlage III van het project-m.e.r.-besluit valt, kan de initiatiefnemer een project-MER opmaken, maar – en dat zal in de meeste gevallen gebeuren – hij kan er ook voor opteren een project-m.e.r.-screeningsprocedure te doorlopen.*

*Een screening houdt in dat nagegaan wordt of het project, in het licht van zijn concrete kenmerken, de concrete plaatselijke omstandigheden en de concrete kenmerken van zijn potentiële milieueffecten, aanzienlijke milieueffecten kan hebben. Indien er aanzienlijke milieueffecten kunnen zijn, dan moet een milieueffectenrapport worden opgemaakt.*

*Huidige aanvraag betreft het afschaffen van een spooroverweg en het vernieuwen van een brug ter hoogte van de Baarbeekstraat. Het project valt niet onder één van de rubrieken*

van bijlage III van het project-m.e.r.-besluit. Er diende bijgevolg geen project-m.e.r.-screeningsnota te worden opgesteld.

...

#### BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

Deze beoordeling – als uitvoering van art. 1.1.4 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling en met het oog voor de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen – houdt rekening met de volgende criteria als uitvoering van art. 4.3.1 van de codex:

- Functionele inpasbaarheid

De aanvraag betreft de afschaffing van overweg 7 (Willendriesstraat) op de spoorlijn 53 Mechelen-Leuven in Muizen mits de vernieuwing van een wegbrug van de Kerkenbos over de Baarbeek. Het gevraagde is in overeenstemming met de geldende bestemmingsvoorschriften van het gewestplan, mits toepassing van artikel 4.4.7., §2 VCRO. De aanvraag is functioneel inpasbaar in de omgeving.

- Mobiliteitsimpact

De aangevraagde werken hebben een verbetering ten opzichte van de bestaande toestand, wat betreft het behoud van de rust en de natuur in de omgeving, tot doel. Door het supprimeren van de overweg (voor alle verkeer) en de Kerkenbos (gedeeltelijk) enkel toegankelijk te maken voor fietsers en voetgangers, wordt het sluipverkeer tegengegaan, het gebruik van de wegenis voor het gemotoriseerd verkeer afgeremd (enkel plaatselijk verkeer) en ontstaat een wandel- en fietsroute in de Baarbeekvallei.

De aanvraag omvat het bouwen van een nieuwe brug over de Baarbeek, ter hoogte van de Baarbeekstraat. Een tweede brug in de Kerkenbos, over de Otterbeek, verkeert momenteel in een zeer slechte staat en is gelimiteerd voor voertuigen tot 5 ton. Door het college van burgemeester en schepenen van de stad Mechelen wordt voorgesteld de straat Kerkenbos voor voertuigen te knippen ter hoogte van de Ottershoekstraat en enkel toegankelijk te maken voor fietsers en voetgangers. Hierbij wordt de bestaande brug over de Otterbeek gesloten voor gemotoriseerd verkeer en wordt de nieuw aan te leggen brug van de Baarbeekstraat voor alle verkeer opengesteld. Als gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar ga ik akkoord met dit voorstel, alsook met de voorwaarden opgelegd in het advies van het college van burgemeester en schepenen van de stad Mechelen dd. 07/07/2017. Door deze maatregelen wordt er tegemoet gekomen aan de bezwaarschriften enerzijds en de opmerkingen in het ongunstige advies van het Departement Landbouw en Visserij d.d. 10/02/2017 anderzijds. Bovendien dient er te worden gesteld dat het opleggen van verkeerskundige maatregelen louter de bevoegdheid betreft van de stad Mechelen, aangezien de gemeenteraad, als beheerder van de gemeentewegen, verantwoordelijk is voor de verkeerskundige en –veilige inrichting ervan.

Er zal tijdens de werken een tijdelijke verhoging van de mobiliteit zijn door werfmachines en werfverkeer. Dit zal nagenoeg geen bijkomende impact hebben op de mobiliteit of de verkeersafwikkeling op de site en in de omgeving. Er kan gesteld worden dat de verkeersgeneratie rond de site beperkt blijft.

- Schaal, ruimtegebruik, bouwdichtheid en visueel-vormelijke elementen

*Ingevolge de afschaffing vande spoorwegovergang en in functie van de bereikbaarheid van het omliggende gebied, wordt de bestaande wegbrug over de Baarbeek vernieuwd en verstevigd. De bestaande brug met drie pijlers, een betonnen wegdek en een metalen leuningen, wordt verwijderd. Er wordt een nieuwe betonnen webrug geplaatst (breedte 5m met een tonnagebeperking van 26 ton), waarbij het talud van de waterloopbedding wordt hersteld en nieuwe draagstructuren worden voorzien. Aan weerszijden wordt een metalen leuning geplaatst (hoogte 1,20m; lengte 11,65m). De verharding tot de wegbrug wordt, over een lengte van circa 10m, vernieuwd. Er wordt 1 wegneembare verkeerszuil voorzien.*

*Er dient in alle redelijkheid te worden gesteld dat het materiaalgebruik niet afwijkend is van datgene wat voor dergelijke toepassingen wordt gebruikt. De gevraagde werken blijven op schaal van de omgeving.*

- *Cultuurhistorische aspecten*  
*De aanvraag heeft geen impact op waardevolle cultuurhistorische elementen.*
- *Het bodemreliëf*  
*De overrijdbare verharding/overwegbekleding van de spoorwegovergang aan de Willendriesstraat wordt weggehaald en de toegangshelling wordt afgegraven. Aan weerszijden van de spoorweg wordt een nieuwe spoorwegbedding aangelegd en wordt het bestaande talud heraangelegd en verlengd. Aan de zuidkant van de overweg wordt een keerpunt aangelegd, samen met een nieuwe klinkerverharding voor de dwarsweg Willendriesstraat. De toegang wordt ter plaatse beperkt met een 10m brede afsluiting. Bijgevolg wordt het bodemreliëf door voorliggende aanvraag slechts minimaal gewijzigd.*
- *Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen*  
*Vanuit stedenbouwkundig oogpunt wordt geen aanzienlijke hinder of nadelige gevolgen voor de onmiddellijke omgeving verwacht.*

*Het geheel van de werken houdt maximaal rekening met bestaande structuren, wegenis en bebouwing in de onmiddellijke omgeving. Qua mobiliteit stelt zich geen bezwaar. Er wordt geen bijkomend verkeer gegenereerd. Enkel lokaal verkeer wordt plaatselijk gewijzigd. De woon- en leefkwaliteit in de omgeving wordt niet aangetast.*

*Door het afschaffen van de overweg wordt een veiligere verkeerssituatie geschapen. Een duurzame ruimtelijke ordening, waar ook verkeersveiligheid een belangrijke rol speelt, wordt verzekerd. Bijgevolg kan de vergunning, onder de eerder gestelde voorwaarden en in toepassing van de voormelde afwijkingsregelgeving worden verleend.*

*De aanvraag is vanuit stedenbouwkundig oogpunt aanvaardbaar en verenigbaar met de goede ruimtelijke ordening. Het gevraagde is in overeenstemming met de geldende bestemmingsvoorschriften van het gewestplan en is functioneel inpasbaar in de omgeving.*

### ALGEMENE CONCLUSIE

*Uit bovenstaande motivering blijkt dat de aanvraag in overeenstemming is (of gebracht kan worden mits het opleggen van de nodige voorwaarden) met de wettelijke bepalingen, alsook de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving.*

**BIJGEVOLG WORDT OP 31 OKT. 2017 HET VOLGENDE BESLIST:**

*De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar geeft de vergunning af aan de aanvrager(s).*

*De aanvrager(s) is (zijn) er toe verplicht*

*1° het college van burgemeester en schepenen en de gewestelijke stedenbouwkundige 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 of handelingen;*

*2° de volgende voorwaarden na te leven:*

- 1. Het advies van nv Aquafin dd. 10/04/2017 dient te worden nageleefd (zie bijlage);*
  - 2. Het advies van de Vlaamse Milieumaatschappij dd. 15/02/2017 dient te worden nageleefd (zie bijlage);*
  - 3. Het advies van het college van burgemeester en schepenen van de stad Mechelen dd. 07/07/2017 dient te worden nageleefd (zie bijlage);*
- ...*

Dit is de bestreden beslissing.

#### **IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST**

Uit het dossier blijkt dat het verzoek tot tussenkomst tijdig en regelmatig is ingesteld. Er worden geen excepties opgeworpen.

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

##### **A. Ontvankelijkheid wat betreft de tijdigheid van het beroep en de betaling van het rolrecht**

Uit het dossier blijkt dat de vordering tijdig is ingesteld, en dat het rechtens vereiste rolrecht tijdig werd betaald. Er worden geen excepties opgeworpen.

##### **B. Ontvankelijkheid wat betreft het belang van de verzoekende partij**

*Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partij geeft aan eigenaar te zijn van de woning gelegen langs de Leuvensesteenweg 703 in Muizen, waar zij samen met haar echtgenote en kinderen woonachtig is.

Zij benadrukt vervolgens dat de voorliggende af te schaffen overweg de enige veilige ontsluiting naar het centrum en de Chiro van Muizen enerzijds en naar het centrum van Mechelen en het achtergelegen natuurgebied anderzijds omvat. De verzoekende partij gebruikt deze ontsluiting dagelijks onder meer om de kinderen naar school te brengen met de fiets en daarna verder langs de Dijle te fietsen naar het werk. Het afschaffen van overweg nr. 7 impliceert voor de verzoekende partij dat zij langsheen de Leuvensesteenweg zal moeten fietsen. Bij haar feitenrelaas eerder heeft de verzoekende partij reeds uiteengezet dat de Leuvensesteenweg een gewestweg betreft waar



verkeer aan 70 km/u voorbij raast en waar de laatste jaren reeds meerdere ongevallen met fietsers, zelfs met dodelijke afloop, zijn gebeurd.

Zij verwijst vervolgens naar het advies van het college van burgemeester en schepenen waarin wordt aangegeven dat *de Leuvensesteenweg over een aangelegd fietspad beschikt, waardoor deze steenweg als alternatieve route niet onveilig wordt beschouwd*. De verzoekende partij geeft aan dat bezwaarlijk kan worden gesteld dat de Leuvensesteenweg over een veilig fietspad beschikt nu het fietspad twee “schaamstroken” betreft, waarlangs tal van ongevallen gebeuren.

Door het afschaffen van overweg nr. 7 neemt het risico op verkeersongevallen en verkeersonveilige situaties voor de verzoekende partij en haar gezin exponentieel toe.

Zij stelt vervolgens dat haar voorstel, en bij uitbreiding van tal van andere buurtbewoners, tot de aanleg van een fietserstunnel/fietsersbrug niet werd onderzocht wegens “te duur”.

Er is na afschaffing van de overweg geen enkele alternatieve route, zoals door TUC RAIL opgenomen in haar document aangaande “afschaffingsprojecten”, aanwezig zodat het enige alternatief voor de verzoekende partij het fietsen langsheen de Leuvensesteenweg op een veel te smalle fietsstrook betreft.

2.

De verwerende partij geeft in haar antwoordnota aan dat de situatie door de verzoekende partij geschetst ter staving van haar rehtens vereiste belang niet langer actueel is, aangezien het fietspad langsheen de Leuvensesteenweg richting het centrum van Muizen en Mechelen, behoudens ongeveer 20 m voor de woning van de verzoekende partij, volledig werd heraangelegd waarbij de fietsstrook hoger komt te liggen dan de rijweg en afgewerkt is met rode asfalt.

De onveilige situatie waarnaar de verzoekende partij refereert bestaat niet, minstens dient deze als louter hypothetisch te worden aangemerkt.

3.

Ook de tussenkommende partij betwist het belang van de verzoekende partij nu uit het inleidend verzoekschrift van de verzoekende partij niet blijkt waarom de Leuvensesteenweg, die over een breed fietspad langs beide zijden van de rijweg beschikt, als verkeersonveilig dient te worden bestempeld. Eén krantenknipsel bijgebracht door de verzoekende partij kan niet volstaan ter staving van haar betoog aangaande verkeersonveiligheid. De tussenkommende partij verwijst op haar beurt naar het advies van het college van burgemeester en schepenen waaruit blijkt dat de route langsheen de Leuvensesteenweg niet als onveilig kan worden beschouwd. Zij merkt bovendien op dat de verzoekende partij het niet aannemelijk maakt dat de Leuvensesteenweg, na de afschaffing van overweg nr. 7 de enige route zou zijn om de school, het centrum van Muizen, het centrum van Mechelen en de Chiro te bereiken.

De tussenkommende partij geeft vervolgens aan dat in de mate de verzoekende partij aangeeft dat zij, zowel als tal van andere medebewoners, hebben verzocht om de aanleg van een fietserstunnel dan wel een fietsersbrug, de verzoekende partij optreedt in naam van het algemeen belang wat als een niet toegelaten *actio popularis* dient te worden gekwalificeerd.

4.

De verzoekende partij stelt ter hare verdediging in haar wederantwoordnota dat de verwerende partij foutief heeft gesteld dat het fietspad langsheen de Leuvensesteenweg recent werd opgehoogd en dat de verzoekende partij daar geen rekening mee heeft gehouden bij het indienen van haar verzoekschrift. Bovendien is het foutief te stellen dat het fietspad enkele jaren geleden

werd heraangelegd aangezien het slechts een gedeeltelijke heraanleg betreft en dit bovendien niet heeft kunnen vermijden dat er een aantal zware ongevallen zijn gebeurd waarbij in één van de ongevallen een zeventienjarig meisje is omgekomen. De verzoekende partij duidt op de zeven krantenartikels die zij als stuk 9 heeft bijgebracht.

Uit de foto's die de verzoekende partij in haar wederantwoordnota opneemt, blijkt afdoende dat het fietspad niet van de weg is afgescheiden en dat de door de verwerende partij aangehaalde verhoging als verwaarloosbaar dient te worden bestempeld, aangezien het een afhellende boordsteen betreft aan de rand van het fietspad waar het autoverkeer zo over rijdt en waardoor tal van verkeersongevallen gebeuren langs de Leuvensesteenweg.

De verzoekende partij verwijst bijkomend naar de mobiliteitsstudie die door de tussenkomende partij wordt bijgebracht en waar op p. 3 en 4 duidelijk wordt aangegeven dat de fietsstructuur langsheen de Leuvensesteenweg niet conform is. Bovendien wordt in die studie op p. 9 bevestigd dat de Willendriesstraat en de af te schaffen overweg een zeer rustige straat betreffen. De af te schaffen overweg is een veel veiliger alternatief nu daar hoofdzakelijk zacht en lokaal verkeer komt en weggebruikers er geen 70 km/u mogen rijden.

Ook de stad Mechelen heeft in een schrijven van 18 januari 2018 aan de tussenkomende partij aangegeven dat de Leuvensesteenweg een onveilige route betreft en zij fietsers liever niet langs daar ziet fietsen en zij bovendien heeft gevraagd de afschaffing van de overweg te heroverwegen.

De verzoekende partij benadrukt tot slot dat zij bij uitstek de belanghebbende partij is om te ijveren voor het behoud van overweg nr. 7 of voor andere alternatieven zoals een fietsersbrug of een fietserstunnel en dat als andere buurtbewoners hier ook voordeel kunnen uit putten, dit niet het persoonlijk belang aan de verzoekende partij ontnemt, noch dat er sprake zou zijn van een *actio popularis*.

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

Om als derde belanghebbende bij de Raad een beroep te kunnen instellen, vereist artikel 4.8.11, §1, eerste lid 3° VCRO in principe dat de verzoekende partij, als natuurlijke persoon of als rechtspersoon, rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kan ondervinden ingevolge de bestreden vergunningsbeslissing. Artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO vereist derhalve niet dat het bestaan van deze hinder of nadelen absoluut zeker is.

Wel zal de verzoekende partij het mogelijk bestaan van deze hinder of nadelen voldoende waarschijnlijk moeten maken, de aard en de omvang ervan voldoende concreet moeten omschrijven en tegelijk zal de verzoekende partij dienen aan te tonen dat er een rechtstreeks of onrechtstreeks causaal verband kan bestaan tussen de uitvoering of de realisatie van de vergunningsbeslissing en de hinder of nadelen die zij ondervindt of zal ondervinden.

2.

De Raad stelt vast dat de verzoekende partij aan de hand van de afbeelding op p.3 van haar verzoekschrift afdoende duidelijk aangeeft waar haar woning ten aanzien van de af te schaffen overweg nr. 7 is gesitueerd en welke de hinder en nadelen kunnen zijn als gevolg van de bestreden beslissing. De verzoekende partij geeft aan dat door het afschaffen van overweg nr. 7 de voor haar meest veilige en korte fietsroute naar de school, naar de Chiro, naar het centrum en naar het werk verdwijnt. Niet alleen zal de voor haar alternatieve route langsheen de Leuvensesteenweg opmerkelijk langer zijn, de verzoekende partij maakt het evenzeer aannemelijk dat deze route bijkomende verkeersrisico's inhoudt nu de Leuvensesteenweg een gewestweg betreft met een

maximale snelheid van 70 km/u en het fietspad, ook al werd het recentelijk gedeeltelijk heraangelegd, slechts van de rijweg gescheiden wordt door een aflopende boordsteen.

De Raad is van oordeel dat de verzoekende partij, mede aan de hand van het door haar aangebrachte kaartmateriaal waarop de huidige routes en de toekomstige routes worden aangegeven, de interactieve ongevallenkaart en de foto's die een beeld weergeven van de fietspaden langsheen de Leuvensesteenweg, afdoende aannemelijk maakt dat zij hinder en nadelen kan ondervinden ingevolge de verleende stedenbouwkundige vergunning.

De verwerende partij noch de tussenkomende partij kunnen worden gevolgd wanneer zij aangeven dat de vermeende verkeersrisico's als louter hypothetisch dienen te worden aangemerkt dan wel dat het in dezen een *actio popularis* betreft nu de verzoekende partij afdoende heeft omschreven dat zij persoonlijke hinder en nadelen kan ondervinden ingevolge de bestreden beslissing die onder meer de afschaffing van overweg nr. 7 omvat. Het gegeven dat zij in haar betoog verwijst naar haar vraag tot een volwaardig alternatief van de af te schaffen overweg nr. 7, mede gedragen door andere buurtbewoners, doet hieraan geen afbreuk.

De exceptie wordt verworpen.

## **VI. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN**

### **A. Eerste middel**

#### *Standpunt van de partijen*

1.

In het eerste middel roept de verzoekende partij de schending in van artikel 4.3.1, §1, b) en §2, 1° VCRO, van artikel 4.3.3 VCRO, van artikel 4, lid 1 en 2 van het Decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, van artikel 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna: Motiveringswet) en van het motiveringsbeginsel, het redelijkheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partij werpt in haar eerste middel op dat de verwerende partij heeft nagelaten een eigen motivering met betrekking tot de mobiliteitstoestand op te nemen in de bestreden beslissing; zij sluit zich enkel aan bij het advies verleend door het college van burgemeester en schepenen waaruit enkel blijkt dat er geen concreet onderzoek is gebeurd naar de mobiliteitseffecten van het aangevraagde project.

De verzoekende partij benadrukt dat in de motivering in de bestreden beslissing niets valt terug te vinden over het alternatief dat in de plaats van overweg 7 komt, zijnde de verplaatsing langsheen de Leuvensesteenweg. De verwerende partij kan niet volstaan met de verwijzing naar het gegeven dat 'verkeerskundige maatregelen' een bevoegdheid betreffen van de gemeenteraad van de stad Mechelen.

Het enige alternatief voor de afschaffing van overweg 7 betreft een verplaatsing via de Leuvensesteenweg, een gewestweg waarop men 70 km/u mag rijden, langs dewelke reeds tal van ongevallen zijn gebeurd en die gekenmerkt wordt door de aanwezigheid van zeer smalle fietsstroken zodat dit aanleiding geeft tot een grote verkeersonveiligheid voor voornamelijk zwakke weggebruikers.

De verwerende partij heeft nagelaten om het aangevraagde project in kader van de toetsing van de verenigbaarheid ervan met de goede ruimtelijke ordening, te toetsen aan de hand van de impact van de in de omgeving bestaande toestand. Nu de bestreden beslissing geen veilig alternatief heeft voorzien voor de doorsteek die dient te gebeuren via de afgeschafte overweg 7, schendt zij artikel 4 van het Mobiliteitsdecreet.

In zoverre TUC RAIL aangeeft dat zij voor elke afschaffing een mobiliteitsstudie opstelt en zij in overleg met de buurt en de lokale overheden minstens voorziet in een brug, een tunnel, een langsweg of een onderdoorgang voor voetgangers en fietsers, stelt de verzoekende partij enkel vast dat er in dezen geen van deze alternatieven is voorzien en dat alle verkeer een omweg dient te maken van minstens 2 km om de overzijde van de sporen te bereiken.

De verwerende partij heeft enkel besloten dat het aangevraagde kan worden vergund zonder brug of tunnel omdat het voorzien van deze infrastructuur te duur zou zijn. De verzoekende partij stelt dat reeds tijdens het openbaar onderzoek werd aangegeven dat de route langs de Leuvensesteenweg onveilig is. De verzoekende partij kan zich niet vinden in de motivering waarin aangegeven wordt dat uit tellingen blijkt dat er slechts 10 à 16 personen de overweg zouden kruisen en het er op zondag misschien meer kunnen zijn in kader van de Chiro. Uit het dossier blijkt immers niet op grond van welke tellingen dit is gebeurd en hoe die werden gehouden. Bovendien werd nergens onderzocht hoeveel een tunnel of brug zou kosten.

De verzoekende partij benadrukt dat zij, in tegenstelling tot het college van burgemeester en schepenen, wel kan staven dat meer dan 10 à 16 personen begaan zijn met de afschaffing van de overweg nu meer dan 525 mensen de petitie hebben onderschreven en er onder meer protesten via de media zijn geweest.

Bovendien wordt in de bestreden beslissing foutief voorgehouden dat er een fietsroute wordt gecreëerd naar de achtergelegen Dijlevallei en de vallei van de Baarbeek aangezien er meerdere fietsroutes bestaan maar de belangrijkste die via de Willendriesstraat is, en die wordt afgeschaft. De fietsroute via de Kerkenbos bestond reeds en is geen nieuwe fietsroute.

De verzoekende partij ziet haar gelijk bevestigd in het feit dat een aantal schepenen die in eerste instantie de afschaffing van overweg 7 steunden, nu terugkrabbelen (zie stuk 3).

Tot slot wijst de verzoekende partij nog op het ongunstig advies van het Agentschap Landbouw en Visserij, waaruit blijkt dat de agrarische gebieden door de afschaffing van de overweg haast onbereikbaar worden, zodat ook het landbouwverkeer via de Leuvensesteenweg zal moeten passeren en er in 2014 nog een dodelijk ongeval met een tractor daar voorkwam.

2.

De verwerende partij verwijst in haar repliek vooreerst naar de motivering in de bestreden beslissing opgenomen met betrekking tot de mobiliteitsimpact van het aangevraagde project. Zij duidt erop dat de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar zich vooreerst heeft aangesloten bij de uitgebreide en gemotiveerde weerlegging van de bezwaren door het college van burgemeester en schepenen. Zij benadrukt vervolgens dat het loutere feit dat de verzoekende partij zich niet kan vinden in de beoordeling van de verenigbaarheid van het aangevraagde project met de goede ruimtelijke ordening, niet automatisch betekent dat deze beoordeling ondeugdelijk zou zijn.

De verwerende partij geeft aan dat in zoverre de verzoekende partij voorhoudt dat er geen veilig alternatief kan worden gevonden in de Leuvensesteenweg, deze Leuvensteenweg na de recente heraanleg onbetwistbaar een volwaardig en veilig alternatief betreft.

In de mate de verzoekende partij lijkt aan te geven dat de gegevens waarop het college van burgemeester en schepenen haar beslissing steunt om onder meer geen fietstunnel te financieren niet zou zijn onderzocht of niet zouden blijken uit het dossier, benadrukt de verwerende partij dat een beslissing weliswaar dient te worden gemotiveerd, maar dat niet vereist is dat de motieven van de motieven in de bestreden beslissing worden opgenomen.

De verwerende partij stelt nadrukkelijk dat uit de bestreden beslissing afdoende blijkt dat de bestaande overweg slechts door een beperkt aantal mensen wordt gebruikt, wat gelet op de aanwezigheid van een andere overweg aan het station van Hever niet onredelijk lijkt te zijn. De verzoekende partij laat na de onjuistheid van de beoordeling gemaakt door de verwerende partij aan te tonen. De verzoekende partij beperkt zich in haar betoog tot het poneren van een eigen opvatting voor een goede plaatselijke aanleg, maar laat na aan te tonen dat de beoordeling gemaakt door de verwerende partij als onjuist dan wel kennelijk onredelijk kan worden aangemerkt.

3.

Ook de tussenkomenende partij stelt in haar repliek vooreerst dat de bewering van de verzoekende partij dat het mobiliteitsaspect/impact van het aangevraagde project niet werd betrokken in de bestreden beslissing, niet kan standhouden, nu blijkt dat de verwerende partij zich niet alleen heeft aangesloten bij het antwoord van het college van burgemeester en schepenen op het bezwaar in het openbaar onderzoek aangaande de mobiliteitsimpact, maar zij deze motivering ook heeft opgenomen in de bestreden beslissing en de verwerende partij in de bestreden beslissing het mobiliteitsaspect verbonden aan het aangevraagde project in kader van de verenigbaarheid van het aangevraagde project met de goede ruimtelijke ordening beoordeelt.

De tussenkomenende partij benadrukt bijkomend dat in tegenstelling tot wat de verzoekende partij lijkt aan te nemen, het niet de taak is van de verwerende partij om bestaande alternatieven te onderzoeken.

Tot slot verwijst de tussenkomenende partij naar de mobiliteitsstudie die zij in april 2018 heeft laten opstellen door VECTRIS om de mobiliteitseffecten bijkomend in kaart te brengen (zie stuk 1) en waaruit is gebleken dat de overweg Willendriesstraat perfect kan worden opgeheven.

De verzoekende partij verliest zich in opportuniteitskritiek die niet van die aard is aannemelijk te maken dat de verwerende partij kennelijk foutief dan wel onredelijk heeft geoordeeld.

4.

In haar wederantwoordnota herhaalt de verzoekende partij vooreerst hetgeen zij heeft betoogd in haar inleidend verzoekschrift en stelt zij bijkomend dat uit de aangehaalde mobiliteitsstudie blijkt dat de Leuvensesteenweg niet als veilig alternatief kan worden gekwalificeerd maar dat er geadviseerd wordt een omweg te maken. Bovendien wijst de verzoekende partij erop dat de mobiliteitsstudie pas in april 2018 werd opgemaakt, en dus niet bij het aanvraagdossier behoort en niet werd betrokken bij de beoordeling. Dergelijk cruciaal document kan niet pas in de procedure gevoerd voor de Raad door de tussenkomenende partij worden bijgebracht. Dergelijk document kan pas na het voorwerp te hebben uitgemaakt van een openbaar onderzoek bij de aanvraag en de beoordeling van het dossier worden betrokken, zo niet is er sprake van de uitholling van het openbaar onderzoek.

De verzoekende partij neemt kennis van de inhoud van de mobiliteitsstudie en geeft aan dat de resultaten erin verwerkt misleidend zijn, minstens subjectief. In zoverre er op p.10 wordt gesteld dat er slechts 16 fietsers worden geteld tijdens de ochtendspits op een werkdag, geeft de verzoekende partij aan dat eenvoudig nazicht van de tellingen op de bijhorende figuur leert dat er gedurende de hele dag 121 fietsers gebruik hebben gemaakt van de overweg op een gewone

werkdag. Hetzelfde geldt voor de telling uitgevoerd tijdens het weekend. De verzoekende partij kan enkel besluiten dat de resultaten van de mobiliteitsstudie zeer kritisch dienen te worden bekeken.

Voor zover de mobiliteitsstudie besluit dat door het sluiten van overweg nr. 7 enkel de bereikbaarheid van de Chiro-lokalen in het gedrang komt, negeert het de 121 fietsers die op een gewone dag werden geteld en die doorheen de week niet onderweg zijn naar de Chiro-lokalen.

Bovendien wordt in de mobiliteitsstudie erkend dat er geen oplossing voorhanden is voor de bewoners tussen de spoorweg, de Leuvensesteenweg en de Stationsstraat. De bewering dat de voorhanden zijnde omweg slechts 500 m bedraagt is foutief, want voor de verzoekende partij bedraagt de omweg 2 km terwijl een normaal traject via de Willendriesstraat 550 m bedraagt.

Uit de mobiliteitsstudie blijkt eveneens dat de Stationsstraat een zeer drukke weg is met maar liefst 2.551 voertuigbewegingen op een werkdag.

De verzoekende partij wijst er vervolgens nog op dat de stad Mechelen de tussenkomen partij met een brief van 18 januari 2018 heeft gevraagd de afschaffing van de overweg te herzien.

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

De verzoekende partij stelt in het eerste middel in essentie dat de verwerende partij heeft nagelaten de mobiliteitsimpact voor wat betreft de alternatieve route voorzien langsheen de Leuvensesteenweg te onderzoeken, laat staan afdoende te motiveren; bovendien voorziet het aangevraagde project niet in een veilig alternatief zodat ook het Mobiliteitsdecreet geschonden wordt.

2.

Uit artikel 4.3.1, §1, eerste lid, 1°, b VCRO volgt dat een vergunning geweigerd moet worden als de aanvraag onverenigbaar is met een goede ruimtelijke ordening. De verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld in overeenstemming met de beginselen, bepaald in artikel 4.3.1, §2, eerste lid VCRO.

Artikel 4.3.1, §2, eerste lid, 2° VCRO bepaalt dat de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening van de in de omgeving bestaande toestand moet uitgaan. Bij die *in concreto* uit te voeren beoordeling moet het vergunningverlenend bestuursorgaan in de eerste plaats de ordening in de onmiddellijke omgeving in ogenschouw nemen. Al naargelang de aard en de omvang van de aanvraag, kan er ook rekening worden gehouden met de ordening in een ruimere omgeving.

Waar het de toets van een aanvraag aan de goede ruimtelijke ordening betreft, beschikt het vergunningverlenend bestuursorgaan over een discretionaire bevoegdheid om de feiten te beoordelen. De Raad kan zijn beoordeling van de eisen van de goede ruimtelijke ordening niet in de plaats stellen van die van de bevoegde overheid. In de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidscontrole is hij enkel bevoegd om na te gaan of de overheid de haar ter zake toegekende appreciatiebevoegdheid naar behoren uitgeoefend heeft, met name of zij uitgegaan is van de juiste feitelijke gegevens, of zij die correct beoordeeld heeft en of zij op grond daarvan in redelijkheid tot haar besluit is kunnen komen.

De artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet bepalen dat elke eenzijdige rechtshandeling met individuele strekking die uitgaat van een bestuur en die beoogt rechtsgevolgen te hebben voor een of meer bestuurden of voor een ander bestuur, in de akte de juridische en feitelijke overwegingen moet vermelden die aan de beslissing ten grondslag liggen, en dat die afdoende moeten zijn.

Om te voldoen aan de formele motiveringsplicht, moet het vergunningverlenend bestuursorgaan duidelijk de met de goede ruimtelijke ordening verband houdende redenen vermelden waarop het zijn beslissing steunt. Er kan enkel rekening worden gehouden met de in de bestreden beslissing uitdrukkelijk opgenomen motieven.

Indien er tijdens de administratieve procedure in kader van het openbaar onderzoek bezwaren worden ingediend rust op de verwerende partij een verzwaarde motiveringsplicht die inhoudt dat zij de bestreden beslissing des te nauwkeurig, precies en concreet dient te motiveren in het licht van de opgeworpen bezwaren.

## 2.1

Het wordt niet betwist dat onder meer de verzoekende partij tijdens het openbaar onderzoek bezwaren heeft opgeworpen waarbij onder meer uitdrukkelijk werd gewezen op het onveilig karakter van de alternatieve verplaatsing door de verzoekende partij langs de Leuvensesteenweg als gevolg van de afschaffing van overweg 7 en de vraag naar een alternatieve onder- of overdoorgang.

De verwerende partij overweegt voor wat betreft de mobiliteitsimpact klevend aan het aangevraagde project als volgt:

“ ...

*Na onderzoek van de bezwaren en opmerkingen wordt door het college van burgemeester en schepenen van de stad Mechelen aangaande de bezwaarschriften de volgende standpunten ingenomen:*

*1. Zonder de bezorgdheden van de bezwaarindieners te minimaliseren, kan er gesteld worden dat er een afweging werd gemaakt om bij het sluiten van de overweg in de Willendriesstraat een alternatief te voorzien voor voetgangers en fietsers. Uit tellingen blijkt dat in een spitsuur slechts 10 tot 16 personen de overweg kruisen. Op zondag kan dit in het kader van de Chiro ook iets meer zijn. De maximale omweg die mensen moeten maken om in de Willendriesstraat van de ene kant van de spoorlijn naar de andere kant van de spoorweg te gaan, zal na het afschaffen van de overweg slechts 2 km bedragen via het station van Hever. Dat geldt vooral voor zeer lokale verplaatsingen. De reistijd naar het centrum van Muizen of Hever wordt amper beïnvloed. De Kerkenbos kent daarenboven een knip voor gemotoriseerd verkeer waardoor een veilige fietsroute hierlangs bestaat. Op basis daarvan is besloten om geen fietstunnel te voorzien. De hoge kostprijs weegt niet op tegen het beperkt aantal gebruikers. Ook een fiets/voetgangersbrug zou een hoge kostprijs en ruimtelijke impact betekenen. Gelet op het beperkt aantal gebruikers, de alternatieven in de omgeving en de hoge kostprijs, werd geopteerd geen tunnel en/of brug te voorzien. De Leuvensesteenweg beschikt over een aangelegd fietspad, waardoor deze steenweg als alternatieve route niet onveilig wordt beschouwd. Het (mogelijk) toenemende autoverkeer in de Kerkenbos betreft geen doorgaand verkeer, maar eerder bestemmingsverkeer, waardoor de impact beperkt blijft.*

...

*De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar sluit zich aan bij de door het college gemotiveerde evaluatie van de bezwaren en maakt deze tot de zijne.*

...

**BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING**

...

- *Mobiliteitsimpact*

*De aangevraagde werken hebben een verbetering ten opzichte van de bestaande toestand, wat betreft het behoud van de rust en de natuur in de omgeving, tot doel. Door het supprimeren van de overweg (voor alle verkeer) en de Kerkenbos (gedeeltelijk) enkel toegankelijk te maken voor fietsers en voetgangers, wordt het sluipverkeer tegengegaan, het gebruik van de wegenis voor het gemotoriseerd verkeer afgeremd (enkel plaatselijk verkeer) en ontstaat een wandel- en fietsroute in de Baarbeekvallei.*

*De aanvraag omvat het bouwen van een nieuwe brug over de Baarbeek, ter hoogte van de Baarbeekstraat. Een tweede brug in de Kerkenbos, over de Otterbeek, verkeert momenteel in een zeer slechte staat en is gelimiteerd voor voertuigen tot 5 ton. Door het college van burgemeester en schepenen van de stad Mechelen wordt voorgesteld de straat Kerkenbos voor voertuigen te knippen ter hoogte van de Ottershoekstraat en enkel toegankelijk te maken voor fietsers en voetgangers. Hierbij wordt de bestaande brug over de Otterbeek gesloten voor gemotoriseerd verkeer en wordt de nieuw aan te leggen brug aan de Baarbeekstraat voor alle verkeer opengesteld. Als gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar ga ik akkoord met dit voorstel alsook met de voorwaarden opgelegd in het advies van het college van burgemeester en schepenen van de stad Mechelen dd. 07/07/2017. Door deze maatregelen wordt er tegemoet gekomen aan de bezwaarschriften enerzijds en de opmerkingen in het ongunstig advies van het Departement Landbouw en Visserij d.d. 10/02/2017 anderzijds. Bovendien dient er te worden gesteld dat het opleggen van verkeerskundige maatregelen louter de bevoegdheid betreft van de stad Mechelen, aangezien de gemeenteraad, als beheerder van de gemeentewegen, verantwoordelijk is voor de verkeerskundige en –veilige inrichting ervan.*

*Er zal tijdens de werken een tijdelijke verhoging van de mobiliteit zijn door werfmachines en werfverkeer. Dit zal nagenoeg geen bijkomende impact hebben op de mobiliteit of de verkeersafwikkeling op de site en in de omgeving. Er kan gesteld worden dat de verkeersgeneratie op en rond de site beperkt blijft.*

....

- *Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen*

*Vanuit stedenbouwkundig oogpunt wordt geen aanzienlijke hinder of nadelige gevolgen voor de onmiddellijke omgeving verwacht.*

*Het geheel van de werken houdt maximaal rekening met bestaande structuren, wegenis en bebouwing in de onmiddellijke omgeving. Qua mobiliteit stelt zich geen bezwaar. Er wordt geen bijkomend verkeer gegenereerd. Enkel lokaal verkeer wordt plaatselijk gewijzigd. De woon- een leefkwaliteit in de omgeving wordt niet aangetast.*

*Door het afschaffen van de overweg wordt een veiligere verkeerssituatie geschapen. Een duurzame ruimtelijke ordening, waar ook verkeersveiligheid een belangrijke rol speelt, wordt verzekerd. Bijgevolg kan de vergunning, onder de eerder gestelde voorwaarden en in toepassing van de voormelde afwijkingsregelgeving worden verleend.”*

## 2.2

De motivering in de bestreden beslissing volstaat niet ter verantwoording van de gunstige beoordeling van de verenigbaarheid van het aangevraagde project met de goede ruimtelijke ordening voor wat betreft de mobiliteitsimpact in de relevante onmiddellijke omgeving.



De Raad stelt noodzakelijk vast dat de verwerende partij zich voor wat betreft het beoordelen van het bezwaar opgeworpen door de verzoekende partij tijdens het openbaar onderzoek, dat betrekking heeft op de (on)veiligheid van de alternatieve route langsheen de Leuvensesteenweg, aansluit bij de beoordeling gemaakt door het college van burgemeester en schepenen van de stad Mechelen en zij zonder verdere motivering stelt dat de Leuvensesteenweg beschikt over een aangelegd fietspad waardoor deze weg als alternatieve route niet als onveilig wordt beschouwd. Voor wat de toetsing van het aangevraagde project op het vlak van mobiliteitsimpact aan de goede ruimtelijke ordening betreft, beperkt de verwerende partij zich verder in de bestreden beslissing tot de vaststelling dat de werken een verbetering inhouden ten aanzien van de bestaande toestand, omdat door het supprimeren van de overweg sluipverkeer wordt tegengegaan, het gebruik door gemotoriseerd verkeer wordt afgeremd en er een wandel- en fietsroute in de Baarbeekvallei ontstaat.

Uit de bestreden beslissing blijkt dat de verwerende partij de op haar rustende verzwaarde motiveringsplicht ingevolge de bezwaren opgeworpen door de verzoekende partij tijdens het openbaar onderzoek miskent en dat zij zich bovendien bij de toetsing van het aangevraagde project aan de goede ruimtelijke ordening voor wat betreft het mobiliteitsaspect verbonden aan het aangevraagde project beperkt tot de zeer beperkte “in de onmiddellijke bestaande omgeving” en zij de alternatieve fietsroute die ontstaat langsheen de Leuvensesteenweg en die dient te worden beschouwd als de “relevante in de onmiddellijke omgeving bestaande toestand” niet in haar beoordeling betreft.

Het komt de verwerende partij toe het aangevraagde project in het licht van de concrete elementen van de zaak en rekening houdende met de bezwaren ingediend tijdens het openbaar onderzoek des te nauwkeurig te onderzoeken en vervolgens des te precies en afdoende te motiveren.

De verwerende partij stelt voor wat betreft de afschaffing van de overweg nummer 7 en het in de administratieve procedure gesuggereerde alternatief van een fietstunnel of een fietsbrug dat uit tellingen is gebleken dat er tijdens het spitsuur slechts 10 à 16 personen de overweg kruisen en dat dit op zondag in het kader van de Chiro-activiteiten er ook wel eens iets meer kunnen zijn. Los van de vraag of deze tellingen als “juist” kunnen worden aangenomen, treedt de Raad het standpunt van de verzoekende partij bij wanneer zij stelt dat uit de gegevens van het dossier niet blijkt op basis van welke gegevens de verwerende partij tot deze vaststellingen in de bestreden beslissing komt. Uit geen enkel stuk kan blijken dat de tellingen die worden vermeld correct zijn onder meer voor wat betreft de uitvoering ervan, de waargenomen aantallen en het tijdstip. Het komt de verwerende partij echter toe, temeer gelet op de tijdens het openbaar onderzoek opgeworpen grieven hierover, de bestreden beslissing afdoende en aan de hand van concrete elementen te stofferen en te motiveren.

Bovendien kan de verwerende partij niet volstaan met de overweging in de bestreden beslissing dat de Leuvensesteenweg over een aangelegd fietspad voorziet en bijgevolg als veilig alternatief dient te worden beschouwd. De Raad stelt vast dat de verwerende partij in haar beoordeling abstractie maakt van het gegeven dat de Leuvensesteenweg in tegenstelling tot de Willendriesstraat een gewestweg betreft waar een toegelaten maximum snelheid van 70km/u geldt, dat het fietspad waarvan sprake weliswaar recent werd aangelegd maar niet ter hoogte van de woning van de verzoekende partij, dat dit fietspad geenszins afgesloten is van de rijweg, en dat zoals blijkt uit de stukken van de verzoekende partij reeds verschillende (zware) ongevallen zijn gebeurd, waaronder minstens één met een dodelijke afloop. In het licht van deze niet betwiste gegevens en de in het kader van het openbaar onderzoek opgeworpen grieven komt het de verwerende partij toe het aangevraagde voor wat betreft de mobiliteitsimpact ervan, niet alleen in de nabije onmiddellijke omgeving maar ook in de relevante onmiddellijke omgeving waaronder het alternatief traject langsheen de Leuvensesteenweg, des te zorgvuldig te onderzoeken, de relevante

gegevens bij haar beoordeling te betrekken en de bestreden beslissing vervolgens des te precies, concreet en nauwkeurig te motiveren.

Hoewel niets de verwerende partij belet zich bij het standpunt van het college van burgemeester en schepenen van de stad Mechelen aan te sluiten voor wat betreft het beoordelen van de bezwaren opgeworpen tijdens het openbaar onderzoek, rijst de vraag of de beoordeling van de verwerende partij in de bestreden beslissing geënt is op een eigen zorgvuldig onderzoek en acht de Raad in dezen zowel de motiveringsplicht als de zorgvuldigheidsplicht in hoofde van de verwerende partij geschonden.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

## **B. Tweede middel**

### *Standpunt van de partijen*

1.

In het tweede middel roept de verzoekende partij de schending in van artikel 4.3.3 VCRO, van artikel 10 en volgende van het besluit van de Vlaamse Regering van 15 mei 2009 met betrekking tot soortenbescherming en soortenbeheer (hierna: het Soortenbesluit), van artikel 4.3.2, §2 en 3 van het Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (hierna: DABM), van artikel 1 en 2 van het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage (hierna: project-MER-besluit) en van bijlage 3, punt 10 c) en e), van artikel 4.7.26/1 VCRO, van artikel 2 en 3 Motiveringswet en van het motiveringsbeginsel, het redelijkheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partij benadrukt in haar tweede middel dat er sinds 2016 een populatie muurhagedissen, een beschermde soort categorie 1, volgens het Soortenbesluit, aanwezig is op het perceel waarop de tussenkomende partij overweg 7 wil afschaffen.

Aangezien de populatie muurhagedissen in Muizen nog niet heel erg groot is, kan elke ingreep, hoe klein ook, de biotoop van de dieren en hun voortbestaan bedreigen.

Nu er werken worden uitgevoerd aan een plaats waar de muurhagedis zijn biotoop heeft, dient er door de tussenkomende partij een ontheffing te worden aangevraagd. De verzoekende partij stelt vast dat deze ontheffing niet werd gevraagd, noch werd er op enige manier onderzoek gedaan naar de mogelijke milieueffecten gekoppeld aan het aangevraagde project. De verzoekende partij wijst erop dat bijlage III, 10 van het project-MER-besluit uitdrukkelijk vereist dat indien er sprake is van werken aan een spoorlijn zoals bedoeld onder punt c) en/of er werken zijn aan wegen zoals bedoeld onder punt e) die beiden niet onder toepassing van bijlage I en II van het project-MER-besluit vallen, er een project-m.e.r.-screeningsnota moet worden opgemaakt. Het aangevraagde project valt onder toepassing van bijlage III, 10c) en e), zodat een project m.er.-screeningsnota diende te worden opgemaakt.

De motivering in de bestreden beslissing waarin staat te lezen dat het aangevraagde project niet onder toepassing van bijlage III van het project-MER- besluit valt, is onvoldoende en onjuist.

Uit de weerlegging van de opgeworpen bezwaren blijkt dat de verwerende partij op de hoogte was van de aanwezigheid van de muurhagedissen.

2.

De verwerende partij geeft in haar repliek vooreerst aan dat het aangevraagde project niet gelegen is in een Habitatrictlijngebied, niet in een Vogelrichtlijngebied, niet in gebieden van VEN/IVON, niet in Vlaamse en erkende natuurreervaten, bosreservaten, beschermingszones grondwaterwinning en dergelijke meer. Bovendien blijkt uit de waarnemingen opgesteld door Natuurpunt niet op welke precieze locaties muurhagedissen zich bevinden, nu blijkt dat er in de periode van 1 januari 2017 tot en met april 2018 in de gehele omgeving van Mechelen 13 waarnemingen zijn gebeurd echter zonder aangeven van een precieze locatie.

In zoverre de verzoekende partij lijkt aan te nemen dat het aangevraagde project onder toepassing valt van Bijlage III, 10, c) en e) van het project-MER-besluit, verwijst de verwerende partij naar de circulaire van 11 maart 2013 die tot doel heeft te verduidelijken welke project-m.e.r-verplichtingen er bestaan voor projecten die betrekking hebben op de aanleg van wegen en/of projecten die wijzigingen of uitbreidingen van bestaande wegen inhouden en waarbij de aanleg van een weg in overeenstemming met de visie van de Europese Commissie en het Hof van Justitie dient te worden begrepen als een verbreding, een verlegging en/of een verlenging van een bestaande weg. In dezen wordt er geen verbreding van een weg voorzien en is er enkel sprake van het vernieuwen van de wegenis naar de te vernieuwen brug.

3.

De tussenkomende partij benadrukt in haar verweer dat het aangevraagde project het afsluiten van spoorwegoverweg 7 op de lijn 53 Leuven – Mechelen en het vernieuwen van een bestaande wegbrug over de Baarbeek, ter hoogte van de kruising tussen de Baarbeekstraat en de Kerkenbos omvat, wat niet onder toepassing van Bijlage III van het project-MER-besluit valt.

Voor zover de verzoekende partij verwijst naar de aanwezigheid van de muurhagedis, stelt de tussenkomende partij vast dat de verzoekende partij geenszins aannemelijk maakt dat de habitat van de muurhagedis zich in het projectgebied of in de nabije omgeving ervan bevindt.

Tot slot verwijst de tussenkomende partij naar het advies dat aan het Agentschap Natuur en Bos werd gevraagd, maar niet binnen de decretale termijn werd verkregen, zodat het advies geacht wordt positief te zijn. Dit zou volgens de tussenkomende partij niet zijn gebeurd indien er effectief beschermde diersoorten in de omgeving van het projectgebied zouden leven.

4.

De verzoekende partij brengt in haar wederantwoordnota een uittreksel bij van de website van Natuurpunt waaruit moet blijken dat de muurhagedis recent in de regio Vlaams-Brabant verschillende keren werd waargenomen.

De tussenkomende partij gaat er verkeerdelijk vanuit dat het niet verstrekken van een advies door het Agentschap Natuur en Bos impliceert dat zij een positief advies hebben verstrekt, aangezien het volgens de verzoekende partij kan dat het Agentschap op het ogenblik van het gevraagde advies nog niet op de hoogte was van de aanwezigheid van de muurhagedis.

De verzoekende partij benadrukt dat er omwille van de aanwezigheid van de muurhagedis in de buurt een ontheffing van milieueffectenrapport had moeten worden aangevraagd.

Zij duidt er tot slot op dat uit de beschrijvende nota bij de aanvraag blijkt dat er wordt voorzien in de aanleg van een keerpunt (weg), de aanleg en de verlening van een bestaand talud en de verbreding van de brug met nieuwe draagstructuren, zodat moet worden vastgesteld dat het werken betreft zoals bedoeld in circulaire 13 en in het project-MER-besluit.

## *Beoordeling door de Raad*

1.

In het tweede middel stelt de verzoekende partij in essentie dat de bestreden beslissing een inbreuk op het Soortenbesluit behelst aangezien er op voorliggend perceel muurhagedissen aanwezig zijn, bovendien dient het aangevraagde project gekwalificeerd te worden als een project dat onder toepassing valt van Bijlage III, 10 b) en/of c) van het project-MER-besluit en diende er minstens een project-m.e.r.-screeningnota voor het aangevraagde project te worden opgemaakt.

2.

Overeenkomstig artikel 4.3.2, §2bis DABM wijst de Vlaamse Regering, op basis van de criteria, die in bijlage II bij het DABM worden vermeld, de andere dan in §1 (de projecten waarvoor een project-MER moet worden opgesteld) en §2 (de projecten waarvoor een project-MER of een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van rapportageverplichting moet worden opgesteld) vermelde categorieën aan waarvoor een project-MER of een project-m.e.r.-screeningsnota moet worden opgesteld.

Bijlage III van het MER-besluit bevat de categorieën van projecten waarvoor overeenkomstig artikel 4.3.2, §2bis DABM een project-MER of project-m.e.r.-screeningsnota moet worden opgesteld (artikel 2, §1 MER-besluit).

Voor de categorieën van projecten, vermeld in bijlage III bij het project-MER-besluit, kan de initiatiefnemer een project-m.e.r.-screeningsnota indienen bij de overheid die beslist over de ontvankelijkheid en de volledigheid van de vergunningsaanvraag.

Bijlage III van het project-MER-besluit bepaalt dat voor volgende projecten een project-MER of een project-m.e.r.-screeningsnota moet worden opgesteld:

“ ...

*10. Infrastructuurprojecten*

...

*c) aanleg van spoorwegen en faciliteiten voor de overlading tussen vervoerswijzen en van overladingsstations (projecten die niet onder bijlage I of II vallen)*

...

*e) aanleg van wegen (projecten die niet onder bijlage I of II vallen)”*

Artikel 2, §7 project-MER-besluit bepaalt dat de overheid die beslist over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag, geval per geval, over de project-m.e.r.-screeningsnota's beslist, op basis van de selectiecriteria, vermeld in bijlage II DABM.

3.1

De verwerende partij oordeelt in de bestreden beslissing dat het aangevraagde project, dat het afschaffen van een spooroverweg omvat en het vernieuwen van een brug ter hoogte van de Baarbeekstraat, niet onder een van de rubrieken van bijlage III van het project-MER-besluit valt.

3.2

Uit de beschrijving van het aangevraagde project in de bestreden beslissing blijkt dat het aangevraagde project de afschaffing van de spoorwegovergang in de Willendriesstraat omvat waarbij de overrijdbare verharding/overwegbekleding zal worden weggehaald. De toegangshelling wordt afgegraven, aan weerszijde van de spoorweg wordt een nieuwe spoorwegbedding aangelegd en het bestaande talud wordt heraangelegd en verlengd. Aan de zuidkant van de overweg wordt een keerpunt aangelegd, samen met nieuwe klinkerverharding voor de dwarsweg Willendriesstraat. De toegang ter plaatse wordt beperkt met een afsluiting van 10 m breed. Voor wat betreft de brug over de Baarbeek, wordt er een nieuwe betonnen wegbrug geplaatst met een

breedte van 5 m, waarbij het talud van de waterloopbedding wordt hersteld en er nieuwe draagstructuren worden voorzien. Aan beide zijden van de brug wordt een metalen leuning geplaatst en de verharding tot de wegbrug wordt over een lengte van circa 10 m vernieuwd.

### 3.3

De Raad stelt vast dat de verzoekende partij zich in haar betoog beperkt tot de stelling dat het aangevraagde project onder toepassing van bijlage III van het project-MER-besluit valt. De verzoekende partij duidt echter niet op grond van welke concrete, pertinente en afdoende elementen of stukken zij van oordeel is dat het aangevraagde project onder toepassing van bijlage III van het project-MER-besluit valt en de verwerende partij in de bestreden beslissing kennelijk foutief heeft geoordeeld dat dit niet het geval is en er een geen project-m.e.r-screeningsnota dient te worden opgemaakt.

Het komt de Raad voor dat de verwerende niet foutief, kennelijk onredelijk dan wel onzorgvuldig heeft geoordeeld dat het aangevraagde project, dat voorziet in de afschaffing van overweg 7 en het vernieuwen van een reeds bestaande brug, niet kan worden beschouwd als de aanleg van spoorwegen en faciliteiten voor de overlading tussen vervoerswijzen en van overladingsstations zoals bedoeld onder c) van punt 10 van de Bijlage III dan wel als de aanleg van wegen zoals voorgeschreven onder e) van punt 10 van Bijlage III van het project-MER-besluit. Minstens laat de verzoekende partij na aan de hand van concrete, afdoende en pertinente elementen of stukken te duiden of het minstens aannemelijk te maken dat er in dezen sprake is van werken die onder toepassing vallen van de voormelde bepalingen van Bijlage III van het project-MER-besluit dan wel dat de bestreden beslissing op dat punt als foutief, kennelijk onredelijk dan wel onzorgvuldig dient te worden aangemerkt.

### 4.

Voor zover de verzoekende partij bijkomend opwerpt dat de bestreden beslissing een inbreuk op het Soortenbesluit inhoudt nu er op voorliggend perceel muurhagedissen aanwezig zijn, stelt de Raad vast dat artikel 10, §1, eerste lid van het Soortenbesluit bepaalt dat:

“ ...

*Ten aanzien van specimens van beschermde diersoorten zijn de volgende handelingen verboden:*

... ”

*3° het opzettelijk en betekenis verstoren, in het bijzonder tijdens de perioden van de voortplanting, de afhankelijkheid van de jongen, overwintering en tijdens de trek.”*

De verzoekende partij toont naar oordeel van de Raad niet aan dat er sprake zou zijn van de aanwezigheid van exemplaren van de beschermde muurhagedis zoals opgenomen in bijlage 1 van het Soortenbesluit. De verzoekende partij verwijst naar waarnemingen door Goedel Verbeylen goedgekeurd door Natuurpunt, naar een waarneming van Robert Jooris in 2016 en naar een artikel in Knack van de hand van Dirk Draulans. De Raad stelt vast dat wat betreft de door Natuurpunt goedgekeurde waarnemingen op de website valt te lezen dat er onder meer in Vlaams-Brabant muurhagedissen werden waargenomen en dat uit de te raadplegen kaarten blijkt dat er muurhagedissen worden waargenomen in het volledige gebied waarbinnen Hever, Muizen, Bonheiden en Mechelen gelegen zijn zonder dat de muurhagedissen zich specifiek en alleen op het terrein van het aangevraagde project bevinden. Bovendien kan worden aangenomen dat voor wat betreft de overweg die wordt weggehaald, in geval er muurhagedissen aanwezig zijn, het wegnemen van de aanwezige verhardingen en het ontoegankelijk maken van de reeds bestaande spoorweg en het terrein daarrond, in voorkomend geval, een herwaardering van de reeds bestaande habitat zal inhouden, zoals ook het doel is van de werken zoals blijkt uit de bestreden beslissing. De Raad stelt louter ten overvloede bijkomend vast dat het Agentschap Natuur en Bos

in deze om een advies werd verzocht maar zij de gevraagde adviesverlening aan haar heeft laten voorbij gaan, wat doet vermoeden dat er op de projectsite geen beschermde diersoorten aanwezig zijn, minstens dat de geplande werken geen impact op de mogelijks aanwezige diersoort en haar habitat heeft.

Het middel wordt verworpen.

### **C. Derde middel**

#### *Standpunt van de partijen*

1.

In het derde middel roept de verzoekende partij de schending in van artikel 4.2.19 VCRO, van artikel 2 en 3 van de Motiveringswet en van het motiveringsbeginsel als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partij wijst er in haar derde middel op dat er in de bestreden beslissing is opgenomen dat er op de brug over de Baarbeek, ter hoogte van de Kerkenbosstraat een wegneembare verkeerszuil moet worden voorzien, terwijl uit het advies van het college van burgemeester en schepenen blijkt dat deze brug, in tegenstelling tot de brug ter hoogte van de Ottershoekstraat, niet mag worden afgesloten door middel van verkeerszuilen.

De voorwaarde in de bestreden beslissing opgenomen is niet voldoende concreet, nu niet blijkt op welke van deze twee bruggen er paaltjes moeten worden geplaatst.

Bovendien blijkt uit de plannen van het aangevraagde project dat deze uitgetekend zijn op basis van 'vermoedelijke' eigendomsgrenzen. Nu de uit te voeren werken met zich meebrengen dat bepaalde verhardingen dienen te worden aangelegd op percelen die mogelijk niet van de tussenkomende partij zijn, zullen hiertoe de nodige onteigeningen moeten worden opgestart/procedures moeten worden gevoerd. Het gegeven dat een stedenbouwkundige vergunning wordt afgeleverd onder voorbehoud van burgerlijke rechten, doet geen afbreuk aan het gegeven dat de opgelegde voorwaarden moeten kunnen worden gerealiseerd door de tussenkomende partij.

De voorwaarde in de bestreden beslissing die voorschrijft dat vrachtwagens moeten draaien op de heraan te leggen dwarsweg wordt afhankelijk gesteld van het akkoord van een tot nu toe onbekende grondeigenaar. Deze voorwaarde is onvoldoende precies en kan niet worden gerealiseerd door enig toedoen van de tussenkomende partij.

2.

De verwerende partij verwijst in haar repliek naar de tekst in de bestreden beslissing en naar het advies van het college van burgemeester en schepenen dat werd overgenomen door de verwerende partij en geeft aan dat er geen strijdigheid bestaat over plaatsing van paaltjes, nu uit beiden duidelijk blijkt dat de nieuwe brug over de Baarbeek dient te worden opengesteld voor gemotoriseerd verkeer en de brug in Kerkenbos ter hoogte van de Otterbeekstraat dient te worden geknipt voor gemotoriseerd verkeer.

Voor zover de verzoekende partij tot slot aangeeft dat er onduidelijkheid zou bestaan over de eigendomsgrenzen, bevestigt de verwerende partij dat een vergunning steeds wordt afgeleverd onder voorbehoud van de burgerlijke rechten rustend op het onroerend goed, bovendien maakt de verzoekende partij niet aannemelijk dat een eventuele overschrijding van eigendomsrechten van Infrabel enige ruimtelijke implicatie zou hebben en relevant zou zijn bij de toets aan de goede ruimtelijke ordening.

3.

In haar schriftelijke uiteenzetting stelt de tussenkomende partij vooreerst dat de voorwaarde opgelegd in de bestreden beslissing aangaande de plaatsing van paaltjes voldoende precies en duidelijk is geformuleerd.

Voor zover de verzoekende partij vervolgens stelt dat er ter realisatie van de opgelegde voorwaarde een aantal onteigeningen dienen te gebeuren, is dit volgens de tussenkomende partij manifest onjuist.

Bovendien behoort het niet tot de bevoegdheid van de verwerende partij om rekening te houden met een beweerd eigendomskwestie.

4.

De verzoekende partij merkt in haar wederantwoordnota tot slot op dat noch de verwerende partij noch de tussenkomende partij concreet aantonen dat zij eigendomsrechten beschikken op de gronden, zodat de stelling van de verzoekende partij dat er mogelijks onteigeningen dienen te gebeuren niet wordt tegengesproken.

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

De verzoekende partij stelt in het derde middel in essentie dat de voorwaarden opgenomen in de bestreden beslissing niet voldoen aan de voorwaarden zoals bepaald in artikel 4.2.19 VCRO, aangezien er uit de bestreden beslissing niet blijkt op welke van de twee bruggen wegneembare paaltjes dienen te worden geplaatst en omdat de voorwaarde aangaande de aanleg van de dwarsweg afhankelijk wordt gesteld van het akkoord van een tot nu toe onbekende grondeigenaar, zodat deze niet voldoende precies is en niet kan worden verwezenlijkt door enig toedoen van de aanvrager.

2.

De verwerende partij verleent de gevraagde stedenbouwkundige vergunning mits toepassing van volgende voorwaarden:

“ ...

#### **Voorwaarden**

- ***De brug over de Baarbeek dient, ter hoogte van de Baarbeekstraat, te worden opengesteld voor alle gemotoriseerd verkeer.***
- ***De Kerkenbos dient te worden geknipt voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de brug aan de Otterbeekstraat.***
- ***In de bocht van de Baarbeekstraat, dient langs het spoor een afsluiting te worden geplaatst.***
- ***Het advies van de brandweer van 4 april 2017 (ref. P15073-001/01) dient te worden nageleefd.***
- ***Aspecten rond eigendom, mede-eigendom, erfdienstbaarheden en gebruik betreffen geen stedenbouwkundige materie, deze zaken worden in het burgerlijk recht beslecht.***
- ***Dit gegeven legt in die zin geen beperkingen op aan de aanvraag. Een stedenbouwkundige vergunning is pas uitvoerbaar wanneer voor deze zaken de nodige administratieve en/of notariële stappen zijn genomen.***
- ***Wanneer de uitgraving meer dan 250 m<sup>3</sup> bedraagt of wanneer de uitgraving plaats vindt op een verdachte grond is de regelgeving in verband met grondverzet van toepassing (1 januari 2014). Indien de ontgraving op een verdachte grond minder***

**dan 250 m<sup>3</sup> bedraagt én indien men de uitgegraven bodem min of meer ter plaatse gebruikt, is een uitzonderingsmaatregel voorzien. Voor meer informatie zie OVAM: [www.ovam.be](http://www.ovam.be) of 015/28.44.58.**

- **Alle afbraakmaterialen dienen te worden afgevoerd naar de daartoe bestemde stortplaatsen of recuperatie-eenheden.**

...”

3.

In zoverre de verzoekende partij in haar betoog stelt dat de in de bestreden beslissing opgelegde voorwaarde voor wat betreft de in te planten wegneembare paaltjes niet duidelijk is aangezien er niet wordt gespecificeerd op welke brug de paaltjes dienen te worden ingeplant, stelt de Raad vast dat in het advies van het college van burgemeester en schepenen, zoals dat wordt bijgetreden door de verwerende partij in de bestreden beslissing, duidelijk wordt opgenomen dat (1) de brug over de Baarbeek, ter hoogte van de Baarbeekstraat, dient te worden opengesteld voor alle gemotoriseerd verkeer en (2) de Kerkenbos dient te worden geknipt voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de brug aan de Otterbeekstraat. Uit de formulering van deze voorwaarden blijkt afdoende dat de verwijderbare verkeerspaaltjes aan de brug ter hoogte van de Otterbeekstraat, in de Kerkenbos dienen te worden geplaatst. Het standpunt van de verzoekende partij kan bijgevolg niet worden bijgetreden.

De grief van de verzoekende partij waarin zij de bestreden beslissing verwijt dat de voorwaarde die voorschrijft dat *“Aspecten rond eigendom, mede-eigendom, erfdienstbaarheden en gebruik betreffen geen stedenbouwkundige materie, deze zaken worden in het burgerlijk recht beslecht.”* en *“Dit gegeven legt in die zin geen beperkingen op aan de aanvraag. Een stedenbouwkundige vergunning is pas uitvoerbaar wanneer voor deze zaken de nodige administratieve en/of notariële stappen zijn genomen.”* niet kan worden verwezenlijkt zonder enig toedoen van de aanvrager, mist de vereiste feitelijke grondslag aangezien deze “voorwaarde” in de bestreden beslissing niet als voorwaarde in de zin van artikel 4.2.19 VCRO kan worden begrepen. De verwerende partij geeft in de bestreden beslissing, ongelukkig geformuleerd onder de hoofding “voorwaarden”, aan dat de voorliggende stedenbouwkundige vergunning wordt afgeleverd onder voorbehoud van mogelijke burgerlijke rechten en benadrukt vervolgens dat de vergunning pas uitvoerbaar wordt als alle administratieve en notariële verplichtingen gekoppeld aan de aangevraagde werken zijn vervuld.

Het middel wordt verworpen.

## **VII. KOSTEN**

1.

De verzoekende partij vraagt om een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro toe te kennen, die ten laste van de verwerende partij komt.

2.

Met toepassing van artikel 33 DBRC-decreet legt de Raad de kosten van het beroep ten laste van de partij die ten gronde in het ongelijk gesteld wordt.

Artikel 21, §7 DBRC-decreet bepaalt dat de Raad op verzoek een rechtsplegingsvergoeding kan toekennen, die een forfaitaire tegemoetkoming is in de kosten en erelonen van de advocaat van de partij die ten gronde in het gelijk gesteld wordt.

3.



Gelet op de onder titel VI gedane vaststellingen, is er grond om een rechtsplegingsvergoeding toe te kennen aan de verzoekende partij.

#### **BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN**

1. Het verzoek tot tussenkomst van de NV van publiek recht INFRABEL is ontvankelijk.
2. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 31 oktober 2017, waarbij aan de tussenkomende partij de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het afschaffen van overweg 7 (Willendriesstraat) op de spoorlijn 53 Mechelen – Leuven in Muizen mits de vernieuwing van een wegbrug van de Kerkenbos over de Baarbeek op een perceel gelegen te 2812 Mechelen, Willendriesstraat en met als kadastrale omschrijving afdeling 9, sectie B, openbaar domein, sectie B nummers 114, 140, 199 en 237A en sectie C, nummers 85N en 85M2 .
3. De Raad beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over de aanvraag van de tussenkomende partij en dit binnen een termijn van 4 maanden te rekenen vanaf de dag na de dag van de betekening van dit arrest.
4. De Raad legt de kosten van het beroep bestaande uit het rolrecht van de verzoekende partij, bepaald op 200 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 700 verschuldigd aan de verzoekende partij, ten laste van de verwerende partij.
5. De Raad legt de kosten van de tussenkomst, bepaald op 100 euro, ten laste van de tussenkomende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 12 maart 2019 door de vijfde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de vijfde kamer,

Jelke DE LAET

Pieter Jan VERVOORT