

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 24 april 2018 met nummer RvVb/A/1718/0789
in de zaak met rolnummer 1516/RvVb/0630/A

Verzoekende partijen	1. de heer Jozef VAN BUGGENHOUT 2. mevrouw Christiane DE ROP vertegenwoordigd door advocaten Robin SLABBINCK en Eva DE WITTE met woonplaatskeuze op het kantoor te 9000 Gent, Kasteellaan 141
Verwerende partij	DE GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR van het departement Omgeving, afdeling Vlaams-Brabant vertegenwoordigd door advocaat Marc VAN BEVER met woonplaatskeuze op het kantoor te 1853 Grimbergen, Jozef Van Elewijckstraat 59
Tussenkommende partij	de nv van publiek recht INFRABEL vertegenwoordigd door advocaten Donatienne RYCKBOST en Emmanuel RYCKBOST met woonplaatskeuze op het kantoor te 8400 Oostende, E. Beernaertstraat 80

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 7 juli 2016 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 29 maart 2016.

De verwerende partij heeft aan de tussenkommende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend onder voorwaarden voor het afschaffen van overweg (OW) 10-11-11bis op spoorlijn 60 (Brussel Noord – Dendermonde) en de aanleg van een fietserstunnel en langsweg op de percelen gelegen te 1730 Asse, met als kadastrale omschrijving afdeling 6, sectie A, nummers 50S, 50T, 50V en 51B en afdeling 7, sectie A, nummers 14A, 153, 15F, 17B, 1B, 23A, 24B, 3B, 3C en 4L6.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

1.

De tussenkomende partij verzoekt met een aangetekende brief van 27 juli 2016 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad verleent de tussenkomende partij met een beschikking van 5 oktober 2016 toelating om in de debatten tussen te komen.

2.

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

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 28 november 2017.

Advocaat Eva DE WITTE voert het woord voor de verzoekende partijen. Advocaat Marc VAN BEVER voert het woord voor de verwerende partij. Advocaat Fitzgerald TEMMERMAN *loco* advocaten Donatienne RYCKBOST en Emmanuel RYCKBOST voert het woord voor de tussenkomende partij.

3.

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. De artikelen 37 en 38 DBRC-decreet zijn van toepassing zoals gewijzigd door het decreet van 9 december 2016.

III. FEITEN

Voorafgaand aan de aanvraag wordt met een besluit van 10 juli 2014 van de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant de voetweg nr. 122 gedeeltelijk verplaatst en buurtweg nr. 10 gedeeltelijk afgeschaft ter hoogte van de overwegen.

De tussenkomende partij dient op 20 november 2015 bij de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“het afschaffen van overweg (OW) 10-11-11bis op spoorlijn 60 (Brussel Noord – Dendermonde) en de aanleg van een fietserstunnel en langsweg”* op de percelen gelegen te 1730 Asse, met als kadastrale omschrijving afdeling 6, sectie A, nummers 50S, 50T, 50V en 51B en afdeling 7, sectie A, nummers 14A, 153, 15F, 17B, 1B, 23A, 24B, 3B, 3C en 4L6.

De gemeenteraad van de gemeente Asse keurt op de zitting van 15 december 2015 de zaak der wegen goed als volgt:

“Gelet dat Infrabel een aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning ingediend heeft voor de afschaffing van de overwegen OW 10, 11 en 11bis op de spoorlijn Brussel - Dendermonde mits de aanleg van een fietstunnel en de aanleg van een fietspad naast de spoorlijn;

Gelet dat de overwegen afgeschaft worden omwille van de algemene veiligheid, om de onderhoudslast van de spoorlijn te verminderen en de stiptheid van het treinverkeer te verbeteren;

Gelet dat aan de overweg OW 11bis een fietstunnel aangelegd wordt die het fietsverkeer zal verbinden tussen Ringlaan, Brusselsesteenweg en Spoorwegbaan;

Gelet dat het fietspad in deze fase de Spoorwegbaan met de Brusselsesteenweg verbindt en deel uitmaakt van de fietssnelweg Asse - Brussel (AB-route);

Gelet dat het fietspad een breedte van 3m heeft en ter hoogte van de firma Eurobrokers een breedte van 4m zal hebben omdat het daar ook dienst zal doen als brandweg voor het bedrijf;

Overwegende dat het plan voorafgaand met Infrabel, Eurobrokers (Belreal) en de gemeente in meerdere overlegmomenten besproken werd;

Overwegende dat Belreal voor de aanleg van het fietspad op hun eigendom een akte opgemaakt heeft voor een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid door de gemeente en hiervoor het akkoord van al haar huurders opgevraagd heeft; Overwegende dat met de geplande afschaffing van de overwegen, voor de landbouwers een alternatieve ontsluiting zal voorzien worden via Bekkerzeel (2 toegangen zullen voorzien zijn via de Sint - Godardusstraat en de Schutstraat); Overwegende dat het dossier voor de wijziging van de buurtwegen voor deze ontsluiting momenteel opgemaakt wordt om nadien ter goedkeuring bij de provincie voor te leggen;

Overwegende dat zolang deze ontsluiting niet gerealiseerd werd, de landbouwers kunnen ontsluiten via het nieuwe fietspad, toegankelijk via Marie-Louisestraat/Ringlaan;

Besluit: Met algemene stemmen

Het tracé van het nieuwe fietspad tussen Spoorwegbaan, Ringlaan en Brusselsesteenweg en het globale grondplan ingediend door Infrabel, worden goedgekeurd.”

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Halle-Vilvoorde-Asse’, vastgesteld met koninklijk besluit van 7 maart 1977 in een gebied voor bestaande spoorwegen, een gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's, natuurgebied, woongebied met landelijk karakter, agrarisch gebied en landschappelijk waardevol agrarisch gebied.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, ‘afbakening van het VSBG en aansluitende open ruimtegebieden’, goedgekeurd op 16 december 2011. De percelen liggen in volgende bestemmingen: gebied voor hoogspanningsleidingen en enkelvoudige leiding, bouwvrij agrarisch gebied, agrarisch gebied, natuurgebied en fietsverbinding.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 30 november 2015 tot en met 29 december 2015, dienen de verzoekende partijen een bezwaarschrift in.

Het departement Landbouw en Visserij adviseert op 7 december 2015 initieel ongunstig. Met een mailbericht van 11 maart 2016 wordt aangegeven dat het oorspronkelijk ongunstig advies na interdepartementaal overleg en een plaatsbezoek wordt omgevormd naar een strikt voorwaardelijk gunstig advies.

Het Agentschap Natuur en Bos adviseert op 14 december 2015 voorwaardelijk gunstig.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Asse adviseert op 14 januari 2016 gunstig.

De provinciale dienst wegen adviseert op 25 februari 2016 gunstig.

De verwerende partij verleent op 29 maart 2016 de stedenbouwkundige vergunning. De verwerende partij beslist:

“ ...

Het openbaar onderzoek

(...)

De aanvraag is verzonden naar de gemeente ASSE voor de organisatie van het openbaar onderzoek. Het vond plaats van 30/11/2015 tot en met 29/12/2015. Er werden 6 bezwaren ingediend. De bezwaren handelen over:

- *De aanleg van een fietspad leidt tot ongemakken inzake veiligheid, onderhoud, toegankelijkheid, bereikbaarheid voor hulpdiensten, behoud van evacuatiemogelijkheden; een voorwaardelijke overeenkomst werd evenwel overeengekomen tussen de gemeente, de bouwheer en de bezwaarindiener zodat dit bezwaar vervalt;*
- *De exploitatie van landbouwgrondpercelen wordt bemoeilijkt;*
- *De bereikbaarheid van landbouwpercelen wordt verhinderd of bemoeilijkt;*
- *Onbereikbaar worden van woningen*
- *In afwachting van het landinrichtingsproject "Molenbeek — Maalbeek" worden landbouwgronden moeilijk tot niet bereikbaar;*
- *Vraag tot medegebruik van aan te leggen langswegenis vanaf fietstunnel;*
- *De N9 is ongeschikt voor het lokaal landbouwverkeer en ongemotoriseerd dierentransport;*
- *Een aantal voet- en buurtwegen worden afgeschaft of toch afgesloten; dit is niet wettelijk.*

Na onderzoek van de bezwaren en opmerkingen worden volgende standpunten hieromtrent ingenomen:

De bezwaren betreffen de vermoeilijkte ontsluiting en de moeilijke bereikbaarheid zowel van woningen als van landbouwpercelen.

In overleg met de bouwheer en de betrokken administraties werd gezocht naar een oplossing voor deze problemen inzake de ontsluiting voor de omwonenden en bewoners of landbouwers:

De bewoners van de 2 privé woningen thv. overweg 11:

De gemeente Asse en de Vlaamse landmaatschappij integreren de ontsluiting van deze woningen in het kader van het landinrichtingsproject " Molenbeek Maalbeek", de ontsluiting van deze 2 woningen. Tot zolang deze ontsluiting niet gerealiseerd is zal de langsweg tijdelijk worden opengesteld voor de bewoners van deze woningen.

De gebruikers van de landbouwpercelen ten zuiden van de spoorlijn:

De gemeente Asse en de VLM voorzien in het kader van het landinrichtingsproject "Molenbeek-Maalbeek", de ontsluiting van de percelen aan de zuidzijde van de sporen. Tot zolang deze ontsluiting niet gerealiseerd is zal de langsweg tijdelijk worden opengesteld voor de gebruikers van deze percelen, welke door het afsluiten van de overwegen onbereikbaar zouden worden.

Bedrijvenzone " Eurobrokers"

De ontsluitende langsweg loopt langs de gebouwen en installaties van enkele ondernemingen (Telenet, Eurobrokers, Facq, Mobistar). Deze bedrijven uitten in het verleden reeds hun bezorgdheid op het vlak van algemene veiligheid, brandveiligheid, inbraak, vandalisme, infrastructuur. Om hieraan tegemoet te komen werden in onderling overleg met de betrokkenen en de brandweer van Asse de volgende maatregelen en inrichtingen opgenomen in het ontwerp:

- Verhoogde afsluitingen aan de zijde van de gebouwen. Deze worden op min. 80cm van het gebouw geplaatst.
- Toegangen (schuifpoorten) noodzakelijk voor de werking van de bedrijven en de bereikbaarheid van de hulpdiensten.
- Een sleutelkoker ten behoeve van de brandweer wordt voorzien.
- De langsweg is in de zone tussen DWP 72 en de N9 verbreed naar 4m ten behoeve van de brandweer en heeft een draagkracht van min. 15 ton.
- in overleg met de nutsmaatschappijen worden laterale wachtleidingen voorzien met op regelmatige afstanden dwarsingen. Deze moeten capaciteitsbehoeften mogelijk maken zonder de wegenis te moeten opbreken. Een ondergrondse brandkraan wordt aangepast en voorzien van de nodige signalisatie.

Deze elementen zullen bindend worden opgenomen als bijzondere voorwaarden onder 2°.

Afschaffing of verplaatsing van voetwegen en buurtwegen

Deze afschaffing dient te gebeuren volgens de wettelijk voorziene procedures hieromtrent; de gemeente dient deze verplaatsingen correct uit te voeren en legt het dossier voet- en buurtwegen voor aan de gemeenteraad. Aan deze voorwaarde is gevolg gegeven door de gemeente Asse en de Deputatie van de provincie Vlaams-Brabant (zie hierboven bij "Gemeenteraadsbeslissing en Deputatiebeslissing...")

(...)

Beschrijving van de omgeving en de aanvraag

- de bestaande toestand betreft de spoorlijn L60 (Brussel Noord – Dendermonde) met drie gelijkgrondse overwegen die in de huidige visie rond spoorwegbeheer en veiligheid onaanvaardbaar zijn geworden.

- de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen:

De werken betreffen:

- uitbreken van overwegen 10-11-11bis en hun installaties;
- vervangen van overweg 11bis door een fietserstunnel en toegangshellingen;
- aanleg van ontsluitende langswegen in asfalt;
- aanleg van langsgrachten;
- plaatsen van vangrails afwerken van de taluds;

Plaatsen van afsluitingen en toegangspoorten Plaatsen van wachtbuizen nutsmaatschappijen.

De werken worden gemotiveerd vanuit:

- Veiligheidsoverwegingen

Het kruisen van gelijkgrondse overwegen met auto's, fietsers en voetgangers wordt te risicovol bevonden. Overwegen vormen zwarte punten op het spoornet. Infrabel nv heeft, in het kader van het verhogen van de veiligheid de opdracht van de Federale Overheid om zoveel mogelijk overwegen af te sluiten.

Een aanrijding tussen een passagierstrein en een landbouwvoertuig thv private overweg 10 (categorie 4) op 26.08.2013 illustreert het aanwezige gevaar voor zowel de gebruikers van de overweg als voor het treinverkeer. Overweg 11bis ligt op de verbinding tussen het woongebied Ringlaan en de N9 en is een veelgebruikte voetweg richting bushalte.

- *Stiptheid van het treinverkeer*

Storingen aan overwegen zijn een van de grootste oorzaken van vertragingen en onderbrekingen van het treinverkeer. Het afschaffen van deze overwegen heeft een gunstig effect op de stiptheid van het treinverkeer.

- *Onderhoudslast*

Elke overweg dient te worden onderhouden en/of vernieuwd. Het wegverkeer is de grootste oorzaak van sleet en schade aan de overweg. Het vervangen van overwegen door ongelijkgrondse kruisingen of het afschaffen ervan zorgt voor een grote kostenbesparing.

Nieuw ontsluitingsconcept:

- *Fiets- en voetgangerstunnel*

De bestaande overweg 11bis is enkel toegankelijk voor voetgangers en wordt vervangen door een veilige tunnel voor fietsers en voetgangers.

De toegangshellingen zijn overzichtelijk ingepland en laten een vlotte en veilige doorstroming van het trage verkeer toe. De max. helling van de toegangen bedraagt 6 %. Inwendige maten van de tunnel zijn 2,5 mH en 3,75B.

- *Langswegenis*

De langswegenis is in eerste instantie opgevat als een snelle en veilige fietsverbinding die deel uitmaakt van de fietssnelweg tussen Asse en Brussel en wordt zo een veilig alternatief voor de bovenlokale functionele fietsroute langsheen de N9. De weg is niet toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van de diensten van Infrabel nv en de gebruikers opgesomd bij 'flankerende maatregelen' hieronder. Doorgaand verkeer zal door het gebruik van paaltjes of andere maatregelen onmogelijk worden gemaakt.

De breedte bedraagt 3 m met uitzondering van de zone tussen dwarsprofiel 72 en de aansluiting met de N9. Hier is de weg 4 m breed.

De nieuwe taluds worden uitgevoerd onder een hellingshoek van 6/4 en worden bezaaid met een streekeigen bermmengsel. De weg zal worden uitgevoerd in asfalt. Afwatering gebeurt via langsgrachten of via bezinking in de zijbermen.

Openbare verlichting is voorzien door energiezuinige LED-lampen. De verlichtingspalen worden geplaatst aan de spoorzijde, de tussenafstand zal blijken uit een lichtstudie.

Over de volledige lengte van de langsweg wordt een afsluiting geplaatst aan de spoorzijde. Ter hoogte van de ambachtelijke bedrijfszone wordt de afsluiting ook aan de andere kant van de weg geplaatst.

Er is op regelmatige afstand een toegangspoort voorzien naar de sporen om de bereikbaarheid van de infrastructuur te garanderen.

De aansluiting van het fietspad/langsweg met de N9 maakt geen deel uit van deze aanvraag maar wordt voorzien door de wegbeheerders.

(...)

Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

(...)

- *De functionele inpasbaarheid van het project is optimaal vermits hiermee drie gevaarlijke punten definitief worden opgeheven. Daarenboven wordt een “fiets snelweg” aangelegd die uitermate belangrijk is voor het fietsverkeer in de regio.*
 - *De mobiliteitsimpact is groot voor het zwakke wegverkeer; de fietsers zullen op deze wijze de uiterst drukke N9 kunnen vermijden en comfortabel kunnen fietsen. Maatregelen zijn nodig om het gebruik van deze brede parallelweg onmogelijk te maken voor ongewenst gemotoriseerd verkeer. De keuze van deze bijkomende infrastructurele maatregelen dient best te gebeuren in overleg met de provinciale dienst mobiliteit en de gemeente Asse.*
 - *De schaal is in overeenstemming met de omgeving van de spoorweg en het agrarische gebied en de aangrenzende woongebieden.*
 - *Het ruimtegebruik is optimaal vermits hier wordt gebundeld met bestaande infrastructuurlijnen; het GRUP VSGB voorzag reeds deze fietsverbinding. De fiets snelweg is een bundeling van infrastructuur met de bestaande spoorlijn 60.*
 - *Visueel-vormelijke elementen zijn in overeenstemming met de omgeving en de lokale eigenheden.*
 - *Cultuurhistorische aspecten zullen, wanneer zij worden aangetroffen, worden gemeld aan het Agentschap Onroerend Erfgoed.*
 - *Het bodemreliëf wordt niet noemenswaardig gewijzigd.*
 - *Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen zijn hier belangrijk in die zin dat dit project op de eerste plaats ingegeven is vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen; het sluiten van onbewaakte gelijkgrondse spoorwegoverwegen is een federale en Vlaamse beleidsdoelstelling.*
- ...

Volgende voorwaarden worden opgelegd in de bestreden beslissing:

“ ...
 Zolang de ontsluitingswegen niet aangelegd zijn, moet medegebruik van de nieuwe langsweg (fiets snelweg) door landbouwers en aanwonenden toegelaten worden of moeten de spooroverwegen open blijven. Maatregelen zijn nodig om de fietsbaarheid van deze fiets snelweg optimaal te houden;

De langsweg moet voldoende sterk worden aangelegd om zonder schade gangbaar landbouwverkeer gedurende een langere periode toe te laten. Dit geldt des te meer omdat een gedeelte van de langsweg toch al geschikt zal aangelegd worden om tot 15 ton zware brandweerwagens toegang te verlenen tot de noordzijde van de bedrijvenzone ‘Eurobrokers’.

...”

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 het belang van de verzoekende partijen

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen geven aan woonachtig te zijn te Asse, Breukelaar 20 en steunen hun belang op artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO. Zij lichten toe dat zij ten zuiden van de spoorweg enkele landbouwgronden in eigendom hebben die aangewend worden als graasweide voor hun paarden en die ook gebruikt wordt voor het telen van hooi en wintervoer voor hun paarden.

Zij wijzen op het feit dat zij dagelijks de paarden van de stallen, gelegen aan hun woning, via de overweg nummer 11 naar de graasweide brengen. Dit traject herhaalt zich 's avonds opnieuw.

De verzoekende partijen voeren aan dat door de afschaffing van spooroverweg 11 elke vlotte toegang tot hun landbouwgronden wordt ontzegd. Op termijn zullen zij zich genoodzaakt zien om een omweg van 6 km te maken, langs de N9 – een drukke gewestweg – wat volgens hen bijzonder gevaarlijk en praktisch ondoenbaar is.

2.

De verwerende partij stelt dat noch enig bewijs van de paarden, noch een eigendomstitel van de woning door de verzoekende partijen wordt bijgebracht.

3.

De tussenkomende partij voert aan dat de verzoekende partijen het rechtens vereiste belang ontbreken. Zij stelt vooreerst vast dat de verzoekende partijen geen beroep hebben ingesteld tegen het besluit van de deputatie van Vlaams-Brabant waarbij de buurtweg 10 gedeeltelijk werd afgeschaft en dus de afschaffing van de overweg 11 definitief is geworden. De verzoekende partijen kunnen volgens haar dan ook geen verder nadeel meer ondervinden door de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

In ondergeschikte orde voert de tussenkomende partij aan dat de verzoekende partijen hun belang niet voldoende waarschijnlijk maken. Zo lijkt hun belang voornamelijk gericht op het feit dat de verzoekende partijen bij de afsluiting van de overweg 11 niet meer in staat zullen zijn om hun twee paarden dagelijks van en naar hun graasweide te brengen. De tussenkomende partij wijst op het feit dat de verzoekende partijen niet aantonen over paarden te bezitten. Daarnaast blijkt ook dat de verzoekende partijen over een vergunde stal beschikken op de graasweide en er geen vergunning kan worden teruggevonden voor een eventuele stal op hun domicilieadres. De tussenkomende partij meent dan ook dat de bewering van de verzoekende partijen elke geloofwaardigheid mist. Zij voert verder nog aan dat het niet in te zien is waarom het noodzakelijk is om, met alle risico's van dien, met twee paarden aan de hand dagelijks tot twee maal toe een drukke spoorweglijn te kruisen. Voor een veilig transport bestaan op heden praktischer (en veiliger) oplossingen, zoals het gebruik van een paardentrailer. De tussenkomende partij besluit door te

stellen dat het algemeen belang van een veilig en stipt treinverkeer voorrang dient te verkrijgen op het particulier belang van de verzoekende partijen. Daarenboven is het louter beschikken over een zakelijk of persoonlijk recht met betrekking tot een onroerend goed dat onmiddellijk gelegen is naast het perceel waarop de bestreden beslissing betrekking heeft, niet voldoende om te beschikken over het rechtens vereist belang.

4.

De verzoekende partijen voegen bij hun wederantwoordnota de eigendomstitels van hun landbouwgronden en de verzekeringsdocumenten van hun paarden bij.

5.

In haar laatste nota voegt de verwerende partij niets meer toe aan haar uiteenzetting inzake het belang.

6.

In haar laatste schriftelijke uiteenzetting benadrukt de tussenkomende partij dat de verzoekende partijen, om hun belang te vrijwaren, actie hadden moeten ondernemen tegen de gedeeltelijke afschaffing van de buurtweg 10 en voegt daaraan toe dat deze afschaffing de in de buurtweg 10 geïncorporeerde spoorwegovergang omvat. Voor het overige voegt zij niets wezenlijks toe aan haar eerdere uiteenzetting.

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 partijen, als natuurlijke persoon, rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen moeten kunnen ondervinden ingevolge de bestreden vergunningsbeslissing.

De verzoekende partijen zullen het mogelijk bestaan van deze hinder of nadelen of het risico of de vrees hiervoor voldoende aannemelijk moeten maken, de aard en de omvang ervan voldoende concreet moeten omschrijven en tegelijk zullen zij moeten aantonen 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 ondervinden of vrezen te ondervinden.

Artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO vereist niet dat het bestaan van deze hinder of nadelen absoluut zeker is. Het volstaat dat de verzoekende partijen redelijkerwijze aannemelijk maken dat er een risico bestaat op het ontstaan en het ondergaan van de door hen aangevoerde hinder of nadelen.

Deze bepaling vereist ook niet dat deze hinder of nadelen of het risico op het ondergaan van deze hinder of nadelen, die het gevolg moeten zijn van de bestreden vergunningsbeslissing, uitsluitend rechtstreeks door de verzoekende partijen kunnen worden ondervonden. Het volstaat dat de verzoekende partijen de aangevoerde hinder of nadelen of het risico daarop onrechtstreeks ondervinden of kunnen ondervinden.

Het vereiste van een belang bij het beroep mag niet op een overdreven restrictieve of formalistische wijze worden toegepast (GwH 30 september 2010, nr. 109/2010).

2.

De verzoekende partijen voeren aan dat door de afschaffing van overweg nr. 11 hen een vlotte bereikbaarheid van en naar hun landbouwgronden wordt ontzegd. De verzoekende partijen zijn woonachtig aan 'De Breukeleer', gelegen ten Noorden van de spoorweg, en stellen dat zij dagelijks hun paarden langs de overweg naar hun graasweide brengen, gelegen langs de andere zijde van de spoorweg.

3.

Het van toepassing zijnde Procedurebesluit voorziet niet dat een verzoekende partij eigendomsbewijzen moet toevoegen aan haar verzoekschrift. Ter zake klemt de opmerking van de tussenkomende partij des te meer aangezien zij met de verzoekende partijen in het kader van de eerst ingediende aanvraag heeft onderhandeld en er uit de medegedeelde stukken en uit de beantwoording van de bezwaren hoegenaamd niet blijkt dat er enige discussie bestond over eigendomstitels.

Het loutere feit dat de woning van de verzoekende partijen zonevreemd zou zijn, want gelegen in een zone voor ambachtelijke bedrijven en kmo's, ontnemt de verzoekende partijen hun belang niet en maakt het ook niet onwettig.

4.

In tegenstelling tot wat de tussenkomende partij voorhoudt, verliezen de verzoekende partijen hun belang niet bij de voorliggende procedure louter omwille van het gegeven dat zij geen jurisdictioneel beroep hebben ingesteld tegen de beslissing van de verwerende partij van 10 juli 2014 houdende gedeeltelijke verplaatsing van voetweg nummer 122 en gedeeltelijke afschaffing van buurtweg nummer 10. De procedure tot verlegging of afschaffing van een buurtweg op grond van de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen staat immers los van de vergunningsprocedure waarbij de afschaffing van een overweg wordt gevraagd die zich situeert over die buurtweg.

In tegenstelling tot wat de tussenkomende partij voorhoudt, houdt de gedeeltelijke afschaffing van de buurtweg nummer 10 ter hoogte van de spoorwegoverweg 11 niet de afschaffing van deze overweg zelf in, anders zou de voorliggende stedenbouwkundige aanvraag zinloos zijn.

De procedure tot (gedeeltelijke) afschaffing van de buurtweg 10 op grond van de Buurtwegenwet van 1841 ontlast het betreffende perceel enkel van het statuut van buurtweg wat de wegzate betreft, maar verandert niets aan het gebruik ervan. Deze procedure kan niet, zoals de tussenkomende partij ter zitting voorhoudt, beschouwd worden als een aan de stedenbouwkundige vergunning voorgaande voorbereidende handeling.

5.

De verzoekende partijen maken met hun uiteenzetting aannemelijk dat hun concrete woon- en werkomgeving door de bestreden beslissing negatief kan beïnvloed worden. Zij beschikken over het rechtens vereiste belang in de zin van artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO.

De exceptie wordt verworpen.

VI. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN

A. Tweede middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen roepen in dit middel de schending in van artikel 4.3.1, §1, 1° b) en van artikel 4.3.1, §2 VCRO, van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna: Motiveringswet), en van een aantal algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel.

De verzoekende partijen voeren aan dat zij in hun bezwaarschrift reeds hebben aangegeven dat de aanvraag strijdig is met de goede ruimtelijke ordening omdat dat de afschaffing van overweg nummer 11 zal leiden tot de onbereikbaarheid van hun landbouwgronden aan de overzijde van de spoorweg, of dat deze slechts bereikbaar zullen zijn mits een grote omweg. Zij zijn van oordeel dat de aangevoerde hinderaspecten inzake de ontsluitbaarheid onvoldoende door de verwerende partij werden ontmoet en weerlegd.

Zij lichten toe dat de verwerende partij in de bestreden beslissing louter stelt dat er alternatieve ontsluitingen zullen worden voorzien, zonder hierbij te onderzoeken of deze ontsluitingswegen een afdoende/haalbaar alternatief zullen vormen. De verwijzing naar het landinrichtingsproject, waarvoor volgens de verzoekende partijen zelfs een onwettige vergunningsvoorwaarde wordt opgenomen, gaat volgens hen ook niet op, daar dit project nog in zijn kinderschoenen staat en de verwerende partij dan ook geen afweging kon maken of de ontsluiting die in dit project voorzien wordt als volwaardig alternatief kan dienen. Daarenboven kan het doorschuiven van deze problematiek geenszins volstaan in het kader van de beoordeling van de hinder die de verzoekende partijen zullen ondervinden.

De verzoekende partijen wijzen er op dat de alternatieve ontsluiting voor hen geen soelaas biedt, en dat zij genoodzaakt zullen zijn om met hun paarden langs de N9 te wandelen, met alle verkeersonveilige situaties tot gevolg. Zij stellen dat, indien het landinrichtingsproject zal worden gerealiseerd, zij immers een omweg van meer dan 6 km moeten maken om hun landbouwgronden te bereiken. Zij stellen dat zij dit bezwaar reeds geuit hebben tijdens het openbaar onderzoek, maar dat dit geenszins werd beantwoord in de bestreden beslissing. Bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening wordt enkel gewezen op de voordelen van de fietssnelweg, zonder de afweging te maken omtrent de hinderaspecten voor de gebruikers van de spoorwegovergangen, als toegang naar de zuidelijk gelegen eigendommen.

Verder halen de verzoekende partijen nog aan dat de inpasbaarheid van het project in de omgeving louter is gesteund op nietszeggende overwegingen. Tot slot wijzen de verzoekende partijen nog op het feit dat de verwijzing naar het veiligheidsaspect niet opgaat voor de spoorwegovergang nummer 11. Op deze overweg heeft er zich immers nog nooit een incident voorgedaan.

2.

Onder verwijzing naar de overwegingen in de bestreden beslissing antwoordt de verwerende partij dat de bestreden beslissing wel degelijk inhoudelijk gemotiveerd is. Zij stelt dat de verzoekende partijen van een verkeerd standpunt vertrekken wanneer zij stellen dat de verwerende partij niet heeft kunnen onderzoeken of de ontsluitingswegen, voorwerp van het landinrichtingsproject

‘Molenbeek Maalbeek’ een volwaardig alternatief kunnen bieden voor de huidige route. Zij wijst op het feit dat op het ogenblik dat de vergunning van het landinrichtingsproject behandeld wordt, dient afgewogen te worden of de dan vooropgestelde ontsluitingswegen een alternatief bieden voor het huidige alternatief. Tot dat moment zal de spooroverweg nummer 11 open blijven, of zal er gebruik kunnen worden gemaakt van de fietserstunnel en fietslangsweg. Op dit moment dient volgens de verwerende partij enkel onderzocht te worden of het geboden alternatief van het gebruik van de fietserstunnel en de fietslangsweg een volwaardig alternatief is voor het gebruik van de overweg nummer 11. De verwerende partij stelt dat de afstand vanaf de woning van de verzoekende partijen tot aan de grasweide, langs de spoorwegberm, slechts een omweg van 750 meter bedraagt. Indien met een landbouwvoertuig naar de weide dient te worden gegaan, dient het traject gevolgd te worden langs de N9. In totaal is dit een afstand van 2,8 km. De verwerende partij wijst vervolgens nog op het algemeen belang, meer bepaald de veiligheid, wat niet afhankelijk kan worden gesteld van een tijdelijk privaat belang. Zij meent dan ook dat de motieven met betrekking tot de veiligheid en de mobiliteitsimpact geen loutere stijlformules zijn, maar een duidelijk met de goede plaatselijke ordening verband houdende reden tot toekenning van de vergunning. Zij geeft ook aan dat de verzoekende partijen hun eigen beoordeling niet kunnen opdringen en dat daarenboven nergens uit blijkt dat de omweg 6 km zou bedragen of langs de N9 dient te lopen. Het feit dat nog geen incident heeft plaatsgevonden op overweg nummer 11, betekent volgens de verwerende partij ook niet dat ze veilig is. Het betreft een onbewaakte gelijkgrondse spoorwegovergang waarvan de federale overheid de sluiting beoogt en dit om veiligheidsoverwegingen. De door de vergunningverlenende overheid gemaakte beleidskeuze kan op zich onmogelijk afhangen van het effectief gebeuren van ongevallen maar is ingegeven door preventieve veiligheidsredenen.

3.

De tussenkomenende partij voert in haar schriftelijke uiteenzetting aan dat het landinrichtingsproject op dit moment reeds in volle voorbereiding is en dat de verzoekende partijen geen beroep hebben ingesteld tegen het besluit van 10 juli 2014 tot bevestiging van de gedeeltelijke verplaatsing van de voetweg nummer 122 en de gedeeltelijke afschaffing van de buurtweg nummer 10. De tussenkomenende partij wijst op het feit dat de achterliggende landbouwgronden langs de zuidzijde van de spoorweg wel degelijk (ten allen tijde) bereikbaar zijn.

Voor zover de verzoekende partijen verwijzen naar het feit dat hun bezwaar niet afdoende zou zijn weerlegd, stelt de tussenkomenende partij dat de opgelegde voorwaarden net tot doel hebben om tegemoet te komen aan het bezwaar. Zij stelt verder dat de vooropgestelde omweg van “meer dan 6 km” onjuist is. Aan de hand van foto's tracht de tussenkomenende partij aan te tonen dat de maximale omweg slechts 2450 meter bedraagt. De stelling dat op heden nog geen incident heeft plaatsgevonden op spoorwegovergang nummer 11 is volgens de tussenkomenende partij niet ter zake dienend. Het afsluiten van de spoorwegoverwegen kadert in het beleidsplan “overwegen 2008-2015” om in het algemeen belang onveilige gelijkgrondse overwegen preventief af te schaffen omdat zich op dergelijke overwegen op elk moment een ongeval kan voordoen. Daarnaast brengt elke overweg een kostenplaatje met zich mee voor onderhoud, vernieuwing van de overwegbevloering en het vervangen van de seinketen. De kritiek van de verzoekende partijen betreft volgens de tussenkomenende partij loutere opportuiniteitskritiek. In voorliggend geval kan volgens de tussenkomenende partij worden gesteld dat in de bestreden beslissing afdoende op de decretale aandachtspunten van de hinderaspecten, gebruiksgenot en veiligheid werd ingegaan en er tevens rekening werd gehouden met de in de omgeving bestaande toestand en de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen.

4.

De verzoekende partijen benadrukken in hun wederantwoordnota dat de problematiek inzake een afdoende ontsluiting wordt doorgeschoven naar een later beslissingstraject, met name het landinrichtingsproject "Molenbeek- en Maalbeekvallei".

5.

De verwerende partij voegt niets wezenlijks toe in haar laatste nota.

6.

De tussenkomen partij voegt niets wezenlijks toe in haar laatste nota.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partijen voeren in essentie aan dat de verwerende partij niet op afdoende wijze hun bezwaren inzake de goede ruimtelijke ordening hebben ontmoet en weerlegd. Zij voeren tevens aan dat de verwijzing naar het landinrichtingsproject, waarvoor tevens aan de verleende vergunning een volgens hen onwettige voorwaarde werd gekoppeld, een doorverwijzing is van de problematiek inzake de ontsluiting, wat niet kan volstaan in het kader van de beoordeling van de door hen ingeroepen hinderaspecten.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 30 november 2015 tot en met 29 december 2015, dienen de verzoekende partijen volgend bezwaarschrift in:

" ...

We hebben kennis genomen van het dossier voorgelegd in openbaar onderzoek en zien ons verplicht betreffende het afschaffen van overweg nr. 11 volgende opmerkingen te maken.

We zijn eigenaar van twee woningen te Breukeleer nr. 18 & nr. 20 en een weide en landbouwgrond. De woningen zijn gelegen langs ene zijde van de spoorweg en de landbouwgrond en weide aan de andere zijde van de spoorweg. De eigendommen zijn verbonden via buurtweg nr. 10 dewelke overweg nr. 11 dwarst.

In mijn vorig aangetekend schrijven daterend van 9 mei 2012 naar Infrabel (zie bijlage nr. 1), werd mijn bezwaarschrift door INFRABEL ontvankelijk verklaard en vatbaar voor verder onderzoek. (zie bijlage nr. 2).

Ondertussen staan we niet veel verder,...

Mondeling werd door diensten INFRABEL gesuggereerd om met de dieren langsheen de spoorwegberm te gaan vanaf mijn eigendom tot aan overweg nr. 11 bis om daar via de aan te leggen tunnel aan te sluiten op de aan te leggen fietssnelweg.

De doorgang langsheen de spoorwegberm is een "aarde losweg", volledig afgesloten, dichtgemaakt en mogelijk opgehoogd door "derden".

Voor zover een doorgang via de voorgestelde route mogelijk zou zijn *bieden noch de voorgestelde fietstunnel en fietsweg een alternatief gezien ongeschikt (*) en geen ontsluiting wordt aangegeven.*

(*) Ongeschikt : onmogelijk om via de fietstunnel & fietsweg

- Na het oogsten de landbouwgewassen van het akker naar de woning te brengen
- (Dagelijks) water naar de weiden te brengen

Afschaffing van overweg nr. 11 leidt tot

- NIET-bereikbaarheid van onze eigendommen aan de andere zijde van de overweg.
- Afsluiten van buurtweg nr. 10 zonder aanbieden van geschikt alternatief (**)

De buurtweg nr. 10

- heeft een juridisch statuut
- is opgenomen in de atlas der buurtwegen. Geschriften maken melding van bestaan van deze buurtweg voor jaartal 1880 (verbinding tussen Sint-Ulriks-Kapelle en de huidige N9)
- is belangrijk als verbindingsweg voor landbouw.
- is toegankelijk voor de lokale bewoners en belangrijk opdat mensen op een aangename manier zich in een recreatieve sfeer op een duurzame manier zich kunnen verplaatsen.

(**) Geschikt alternatief

In een ander openbaar onderzoek "... voor aanleg van ontsluitingswegen voor landbouwers" ingediend na openbaar onderzoek INFRABEL door de Vlaamse landbouwmaatschappij, waarvan ik inzage nam op de dienst Technische Zaken der gemeente Asse en bezwaren of opmerkingen schriftelijk ingediend te worden bij het College van Burgemeester en Schepenen voor datum van 12 januari neem ik kennis van : af te schaffen gedeelte buurtweg nr. 10 gelegen juist over overweg nr. 11 volgens richting komende van N9, voorziene ontsluitingsweg via de Kortemansstraat te Bekkerzeel.

Of men nu de spoorwegovergang nr. 11 of het gedeelte na de spoorwegovergang afsluit, dit blijft voor ons hetzelfde probleem, het onderbreken van buurtweg nr. 10 met als gevolg de NIET-bereikbaarheid van onze eigendommen aan de andere zijde van de spoorweg.

De voorgestelde voorziene ontsluiting van de Vlaamse Landbouwmaatschappij via de Kortemansstraat te Bekkerzeel is gezien onze geografische ligging GEEN aanvaardbaar alternatief.

BESLUIT

Wij hebben begrip voor de doelstellingen en zijn bereid om constructief mee te werken aan een oplossing maar dienen u te melden dat door de sluiting van overweg nr 11 de verbinding tussen enerzijds onze woning en anderzijds weide en landbouwgrond zonder enig redelijk alternatief onderbroken wordt met als gevolg de NIET-bereikbaarheid van onze eigendommen aan de andere zijde van de spoorweg. Ook een bestaande buurtweg waarvan geschriften melding van bestaan voor jaartal 1880, opgenomen in de atlas der buurtwegen wordt afgesloten.

De voorgestelde afschaffing van overweg nr. 11 is onaanvaardbaar en in strijd met de gangbare wetgeving.

...

In de bestreden beslissing worden de bezwaren als volgt ontmoet en weerlegd:

“De bewoners van de 2 privé woningen thv. overweg 11:

De gemeente Asse en de Vlaamse landmaatschappij integreren de ontsluiting van deze woningen in het kader van het landinrichtingsproject "Molenbeek Maalbeek", de ontsluiting van deze 2 woningen. Tot zolang deze ontsluiting niet gerealiseerd is zal de langsweg tijdelijk worden opengesteld voor de bewoners van deze woningen.

De gebruikers van de landbouwpercelen ten zuiden van de spoorlijn:

De gemeente Asse en de VLM voorzien in het kader van het landinrichtingsproject "Molenbeek-Maalbeek", de ontsluiting van de percelen aan de zuidzijde van de sporen. Tot zolang deze ontsluiting niet gerealiseerd is zal de langsweg tijdelijk worden opengesteld voor de gebruikers van deze percelen, welke door het afsluiten van de overwegen onbereikbaar zouden worden.

Bedrijvenzone “Eurobrokers

(...)”

Tevens wordt de voorwaarde opgelegd dat, zolang de ontsluitingswegen niet aangelegd zijn, medegebruik langs de nieuwe langsweg (fietssweg) door landbouwers en aanwonenden toegelaten moet worden of dat de spooroverwegen moeten open blijven.

2.

2.1

Zowel de verwerende als de tussenkomende partij voeren aan dat de verwerende partij bij de bespreking van de bezwaren, en hieraan gekoppeld de opgelegde voorwaarden, meer dan voldoende tegemoet is gekomen aan de bezwaren van de verzoekende partijen.

2.2

Het voorwerp van de aanvraag strekt tot het afschaffen van een aantal spoorwegoverwegen en de aanleg van een fietserstunnel en langsweg.

Het kan niet ernstig worden betwist dat de ontsluiting van percelen die in de omgeving van de af te schaffen spoorwegoverwegen gelegen zijn, een relevant aandachtspunt dient te zijn in het kader van de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening.

Om te voldoen aan de formele en materiële motiveringsplicht moet een vergunningverlenende overheid de met de ruimtelijke ordening verband houdende redenen vermelden waarop zij haar beslissing steunt, zodat een belanghebbende met kennis van zaken de beslissing kan aanvechten. De in de bestreden beslissing opgegeven motieven moeten afdoende zijn.

Deze motiveringsverplichting houdt in dat er voor de genomen administratieve beslissing rechtens aanvaardbare motieven moeten bestaan, wat onder meer betekent dat die motieven moeten steunen op werkelijk bestaande en concrete feiten die relevant zijn en met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld en dat de motieven pertinent moeten zijn en de beslissing naar recht moeten kunnen verantwoorden. Deze motieven moeten in de bestreden beslissing uitdrukkelijk vermeld worden.

De zorgvuldigheidsplicht noopt de vergunningverlenende overheid om zorgvuldig te werk te gaan bij de voorbereiding van de bestreden beslissing en ervoor te zorgen dat de feitelijke en juridische aspecten van het dossier deugdelijk onderzocht worden zodat het met kennis van zaken kan beslissen. Tot slot moet de vergunningverlenende overheid de gegevens die in rechte en feite juist zijn, correct beoordelen en op grond van deze gegevens in redelijkheid tot een beslissing komen.

Deze motiverings- en zorgvuldigheidsplicht houdt evenwel niet in dat de verwerende partij elk bezwaar of elk onderdeel van een bezwaar afzonderlijk en uitdrukkelijk moet beoordelen. Het is voldoende dat de genomen beslissing duidelijk aangeeft op grond van welke elementen en argumenten de bezwaren al dan niet kunnen worden bijgetreden.

2.3

Uit artikel 4.3.1, §2 VCRO volgt dat het vergunningverlenende overheid de overeenstemming van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening moet toetsen aan de relevante decretale aandachtspunten en criteria uit artikel 4.3.1, §2, eerste lid VCRO, en dat zij daarbij rekening moet houden met de in de omgeving bestaande toestand. Zij moet in haar beoordeling ook rekening houden met ingediende bezwaren en adviezen.

Uit artikel 4.3.1, §1, tweede lid volgt ook dat een aanvraag die door het vergunningverlenend bestuursorgaan onverenigbaar wordt geacht met het recht of met de goede ruimtelijke ordening, toch kan worden verleend wanneer de overeenstemming met het recht of met de goede ruimtelijke ordening kan worden gewaarborgd door het opleggen van voorwaarden, met inbegrip van een beperkte aanpassing van de ter beoordeling voorliggende plannen. Hiertoe is wel vereist, overeenkomstig artikel 4.2.19 VCRO, dat die voorwaarden voldoende precies zijn bepaald, redelijk zijn in verhouding tot de vergunde handelingen, ze kunnen verwezenlijkt worden door enig toedoen van de aanvrager en ze de uitvoering van de vergunde handelingen niet afhankelijk maken van een bijkomende beoordeling door de overheid.

Het vergunningverlenend bestuursorgaan kan dus een voorwaarde opleggen indien zij van mening is dat een aanvraag, die op zich niet voor vergunning in aanmerking komt, dit wel doet indien bepaalde voorwaarden worden nageleefd.

Bij de beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening beschikt de verwerende partij over een discretionaire bevoegdheid.

Op dit onderzoek oefent de Raad slechts een marginale controle uit, gelet op de discretionaire beoordelingsbevoegdheid van de vergunningverlenende overheid. Het komt de Raad niet toe zijn beoordeling van de eisen van een goede ruimtelijke ordening in de plaats te stellen van die van het vergunningverlenend bestuursorgaan. De Raad heeft wel als taak om aan de hand van de concrete gegevens van de zaak na te gaan of de verwerende partij de feiten waarop haar beoordeling steunt, correct heeft vastgesteld en of zij op grond daarvan in redelijkheid heeft geoordeeld.

3.

Een openbaar onderzoek biedt aan een belanghebbende de mogelijkheid om bezwaren en opmerkingen mee te delen aan de vergunningverlenende overheid. Het recht om bezwaren en opmerkingen te formuleren brengt voor de vergunningverlenende overheid de verplichting mee om deze op ernstige wijze te onderzoeken en te beoordelen.

Uit het ingediende bezwaarschrift blijkt dat de verzoekende partijen reeds naar aanleiding van de eerder ingediende aanvraag op 9 mei 2014 een bezwaarschrift indienden tijdens het alsdan georganiseerde openbaar onderzoek. Zij voegden dit bezwaarschrift trouwens als bijlage aan het

bezwaar ingediend in de voorliggende procedure. Dezelfde problemen in verband met de bereikbaarheid van hun landbouwpercelen ingeval van afschaffing van spoorwegoverweg nummer 11 komen hierin aan bod. Ook in 2012 hebben de verzoekende partijen blijkbaar reeds contact gehad met de aanvrager die op 18 juni 2012 liet weten: *“Infrabel sluit overwegen steeds af met een redelijk en aanvaardbaar alternatief voor de omwonenden en met respect voor de juridische en administratieve regels”*.

In beide bezwaarschriften nemen de verzoekende partijen de voorgestelde alternatieven onder de loep en wijzen zij er op dat deze – om diverse redenen – ongeschikt zijn. De verzoekende partijen houden het in hun bezwaar, zoals blijkt uit het hierboven gestelde citaat, niet algemeen, maar brengen concrete feitelijkheden naar voor zowel inzake de te verwachten bereikbaarheidsproblemen als inzake de voorgestelde alternatieve routes.

4.

Uit de beantwoording van de bezwaren door de verwerende partij blijkt dat het antwoord dat betrekking heeft op de twee privéwoningen ter hoogte van spoorwegoverweg nummer 11, geen verband houdt met de situatie van de verzoekende partijen. Ook het antwoord inzake de bedrijvenszone “Eurobrokers” heeft geen betrekking op de verzoekende partijen.

Enkel volgend antwoord slaat op de situatie van de verzoekende partijen:

“De gebruikers van de landbouwpercelen ten zuiden van de spoorlijn:

De gemeente Asse en de VLM voorzien in het kader van het landinrichtingsproject “Molenbeek-Maalbeek”, de ontsluiting van de percelen aan de zuidzijde van de sporen. Tot zolang deze ontsluiting niet gerealiseerd is zal de langsweg tijdelijk worden opengesteld voor de gebruikers van deze percelen, welke door het afsluiten van de overwegen onbereikbaar zouden worden.”

Uit dit antwoord blijkt enkel, zoals de verwerende partij in haar antwoordnota aangeeft, dat een oplossing voor de ontsluiting in de maak lijkt te zijn door middel van het Landinrichtingsproject “Molenbeek-Maalbeek”. Tot dan, zal de langsweg (fietsweg) tijdelijk worden opgesteld voor de gebruikers van de percelen ten zuiden van de spoorlijn. Volgende voorwaarde wordt aan de vergunning verbonden: *“zolang de ontsluitingswegen niet aangelegd zijn, moet medegebruik van de nieuwe langsweg (fietssweg) door landbouwers en aanwonenden toegelaten worden of moeten de spoorwegen open blijven. (...)”*

In de mate de verwerende partij in de bestreden beslissing inzake de hinderaspecten, en in het bijzonder met betrekking tot de door de verzoekende partijen ingeroepen onbereikbaarheid van hun landbouwpercelen, vooreerst verwijzen naar een toekomstig Landinrichtingsproject, dient vastgesteld te worden dat de beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening niet kan verbonden worden met een onzekere gebeurtenis. De opmerking dat pas bij de toekenning van de vergunning voor het Landinrichtingsproject zal nagegaan worden of de aldaar voorgestelde ontsluiting een degelijk alternatief is voor het huidige, snijdt geen hout.

Zoals reeds hierboven vastgesteld, zijn de in de omgeving liggende percelen ter hoogte van een spoorwegovergang die zal afgesloten worden, als relevant element te betrekken in de beoordeling van de aanvraag. De hinder die met de afsluiting van een spoorwegoverweg gepaard gaat en, voor zover concreet aangekaart door een belanghebbende, dient door het vergunningverlenend

bestuursorgaan concreet in de beoordeling van de verenigbaarheid van deze aanvraag met de goede ruimtelijke ordening betrokken te worden.

De visie van de verwerende partij komt er op neer dat de bestreden beslissing nu een alternatief biedt om de fietssnelweg te gebruiken.

Uit het ingediende bezwaarschrift van de verzoekende partijen, en onder verwijzing naar hun eerder ingediende bezwaren, werd concreet aangehaald waarom dit alternatief voor hen niet bruikbaar is.

De enkele overweging dat, tot zolang de ontsluiting door het Landinrichtingsproject niet is gerealiseerd, de langsweg tijdelijk zal worden opengesteld voor de gebruikers van de percelen welke door het afsluiten van de overwegen onbereikbaar zouden worden is geen concreet antwoord op de ingeroepen bezwaren.

Uit de antwoordnota van de verwerende partij blijkt dat het met de bestreden beslissing geboden alternatief slechts een voorlopig alternatief is en dat *“ten gepasten tijden, meer bepaald op het ogenblik dat die desbetreffende vergunning nopens de ontsluitingswegen van het landinrichtingsproject Molenbeek Maalbeek behandeld wordt, afgewogen moet worden of de dan vooropgestelde ontsluitingswegen een alternatief bieden voor het huidige alternatief (geboden door de voorwaarden van de bestreden bouwvergunning)”*.

Zoals reeds gesteld, kan de beoordeling van hinder in het kader van de goede ruimtelijke ordening, niet van een onzekere gebeurtenis afhankelijk gemaakt worden. Ook bij het verbinden van een voorwaarde aan een vergunning mag een voorwaarde niet afhankelijk zijn van een onzekere gebeurtenis, noch mag de uitvoering van de vergunning afhankelijk gesteld worden van een bijkomende beoordeling door de overheid.

Voor zover de verwerende partij de beoordeling en eventuele oplossing van de door de verzoekende partijen opgeworpen hinderaspecten afhankelijk maakt van de realisatie van ontsluitingswegen in het kader van het Landinrichtingsproces, dient vastgesteld te worden dat dergelijke motivering gebrekkig is en de in dat kader verbonden voorwaarde niet in overeenstemming is met de voorwaarden van artikel 4.2.19 VCRO. Dat dit project, zoals de tussenkomenende partij voorhoudt, inmiddels in volle voorbereiding is en alleszins een ‘haalbaar’ alternatief zou bieden, doet aan het voorgaande geen afbreuk.

5.

In de mate de verwerende partij in haar antwoordnota concreet ingaat op de bezwaren van de verzoekende partijen en daarmee de kritiek op het voorgestelde alternatief van de langsweg (waarbij zij ook de fietstunnel betreft) poogt te weerleggen, dient vastgesteld te worden dat dit een motivering ‘*post factum*’ betreft. De Raad merkt bovendien op dat in deze ‘*post factum*’ motivering ook sprake is van het openstellen van de fietserstunnel terwijl hiervan bij het beantwoorden van het bezwaar en het opleggen van de voorwaarde enkel sprake is van de langsweg of de fietssnelweg. Ook de bijkomende uitleg die de tussenkomenende partij ter zake als concrete kritiek op de bezwaren van de verzoekende partijen verschaft, is niets meer of minder dan ‘*post factum*’ uitleg. De Raad kan slechts rekening houden met de in de bestreden beslissing opgenomen motieven.

Waar de bezwaren door de verwerende partij niet puntsgewijs dienen te worden beantwoord, moeten de verzoekende partijen uit de bestreden beslissing wel kunnen afleiden waarom met hun bezwaren geen rekening werd gehouden. Gelet op de concrete bezwaren inzake de

onbereikbaarheid van hun percelen had de verwerende partij in het kader van haar motiveringsplicht daar meer aandacht moeten aan besteden en mede in het kader van de ingeroepen hinderaspecten deze concreet en zorgvuldig in haar beoordeling moeten betrekken. Zoals hierboven vastgesteld, zijn de concrete grieven van de verzoekende partijen op veel te algemene wijze behandeld zonder dat de argumentatie van de verzoekende partijen wordt weerlegd.

6.

Waar de tussenkomende er nog op wijst dat de verzoekende partijen geen beroep hebben ingesteld tegen het besluit van de verwerende partij van 10 juli 2014 tot gedeeltelijke verplaatsing van voetweg nummer 122 en gedeeltelijke afschaffing van buurtweg nummer 10 en dat daaruit blijkt dat zij geen bezwaar hadden tegen de afschaffing van spoorwegoverweg nummer 11, herhaalt de Raad wat reeds werd gesteld inzake het belang van de verzoekende partijen. De gedeeltelijke afschaffing van buurtweg 10 ter hoogte van de spoorwegoverweg 11 houdt niet de afschaffing in van deze overweg zelf.

7.

In de mate de verwerende partij en de tussenkomende partij nog een pleidooi houden om het algemeen belang voorrang te laten genieten op het privaat belang van de verzoekende partijen, zijn er geen redenen om daar op in te gaan.

Tegenover de veiligheid verhogende maatregelen die de tussenkomende partij vooropstelt, staat de door de verzoekende partijen voorgehouden niet afdoende onderzochte problematiek van bereikbaarheid van hun percelen door de afschaffing van de spoorwegoverweg. De algemene behoefte om gelijkgrondse overwegen omwille van veiligheidsredenen af te schaffen is geen op zich staande reden om omwonenden een effectieve rechtsbescherming tegen een onwettige stedenbouwkundige vergunning te ontzeggen.

8.

In de mate de verzoekende partijen nog invoeren dat de verwerende partij de verenigbaarheid van de aanvraag in algemene bewoordingen en bijna met stijlclausules beoordeelt, merkt de Raad op dat dit middelonderdeel reeds gegrond werd bevonden voor wat betreft de hinderaspecten. Voor het overige kan dit middelonderdeel niet tot een ruimere vernietiging leiden.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

B. Eerste middel

Het eerste middel, waarin de onwettigheid van de aan de vergunning verbonden voorwaarden wordt aangevoerd, dient niet meer te worden onderzocht, aangezien dit niet tot een ruimere vernietiging kan leiden.

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 29 maart 2016, waarbij aan de tussenkomende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend onder voorwaarden voor het afschaffen van overweg 10-11-11bis op spoorlijn 60 (Brussel Noord – Dendermonde) en de aanleg van een fietserstunnel en langsweg op de percelen gelegen te 1730 Asse, met als kadastrale omschrijving afdeling 6, sectie A, nummers 50S, 50T, 50V en 51B en afdeling 7, sectie A, nummers 14A, 153, 15F, 17B, 1B, 23A, 24B, 3B, 3C en 4L6.
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 vier maanden te rekenen vanaf de dag na de dag van de betekening van dit arrest.
4. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 350 euro, 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 24 april 2017 door de tweede kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de tweede kamer,

Bart VOETS

Hilde LIEVENS