

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN
VOORZITTER VAN DE DERDE KAMER

ARREST

nr. S/2013/0158 van 18 juni 2013
in de zaak 1112/0552/SA/3/0488

In zake: de vzw [REDACTED], met zetel te [REDACTED]

verzoekende partij

tegen:

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

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

verwerende partij

Tussenkomende partij:

de nv [REDACTED]

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

I. VOORWERP VAN DE VORDERING

De vordering, ingesteld met een aangetekende brief van 16 maart 2012, strekt tot de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van het besluit van de gedelegeerde stedenbouwkundige ambtenaar van het departement RWO van 10 februari 2012 waarbij aan de tussenkomende partij een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het project "Aanleg vertakking Oude Landen".

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

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

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

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

Kamervoorzitter Filip VAN ACKER heeft verslag uitgebracht.

De heer ■■■■■ die verschijnt voor de verzoekende partij, advocaat Stijn BRUSSELMANS die loco advocaat Johan CLAES verschijnt voor de verwerende partij en advocaten Donatienne RYCKBOST en Astrid LIPPENS die verschijnen voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

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

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

III. TUSSENKOMST

De nv ■■■■■ verzoekt met een aangetekende brief van 26 april 2012 om in het geding te mogen tussenkomen.

De voorzitter van de derde kamer heeft met een beschikking van 9 mei 2012 vastgesteld dat er redenen zijn om het verzoek in te willigen en dat de tussenkomende partij beschouwd kan worden als belanghebbende in de zin van artikel 4.8.16, §1, eerste lid VCRO voor wat betreft de behandeling van de vordering tot schorsing.

IV. FEITEN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen verleent op 18 november 2011 het volgende ongunstig advies:

"...

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

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

Conclusie

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

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

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

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

Advies0111110_adviesRB_SpoorvertakkingOudeLanden_sv.docx (in bijlage);

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

...”

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

“ ...

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

...

BIJGEVOLG WORDT OP 10 FEBRUARI 2012 HET VOLGENDE BESLIST:

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

De aanvrager is ertoe verplicht:

1. Het betrokken college van burgemeester en schepenen en de gedelegeerd stedenbouwkundig ambtenaar per beveiligde zending op de hoogte te brengen van het begin van de werkzaamheden of handelingen waarvoor vergunning is verleend, ten minste acht dagen voor de aanvatting van die werkzaamheden af handelingen.

2. De volgende voorwaarden moeten nageleefd worden:

- Naar aanleiding van het advies van het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen van 18 november 2011 dienen de hierna volgende voorwaarden nageleefd te worden:

1. er dient te worden voldaan aan de uitvoering van de gestelde milderende maatregelen, zoals opgenomen in het goedgekeurde MER;

2. er dienen bijkomende geluidswanden geplaatst te worden langsheen het gehele traject van het project zoals verwoord in advies0111110_adviesRB_Spoorvertakking OudeLanden_sv.docx (in bijlage);

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

- De voorwaarden, gesteld in het advies van het agentschap Ruimte en Erfgoed, Onroerend Erfgoed, afdeling Antwerpen (nu agentschap Onroerend Erfgoed Antwerpen) van 20 juni 2011, dienen nageleefd te worden:

...

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

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

Dit is de bestreden beslissing.

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

Het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen en de stad Antwerpen hebben met een aangetekende brief van 4 april 2012 een beroep tot schorsing van de tenuitvoerlegging en tot vernietiging van de bestreden beslissing ingesteld. Deze zaak is bij de Raad gekend onder het rolnummer 1112/0579/SA/3/0521.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

De verwerende en de tussenkomende partij betwisten het belang van de verzoekende partij bij de voorliggende vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging en tot vernietiging van de bestreden beslissing en bijgevolg de ontvankelijkheid ervan.

De Raad is echter van oordeel dat de excepties van de verwerende en de tussenkomende partij slechts onderzocht en beoordeeld dienen te worden wanneer vastgesteld moet worden dat de voorwaarden om de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te bevelen, zijn vervuld. Zoals hierna zal blijken, is dit niet het geval.

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

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

A. Moeilijk te herstellen ernstig nadeel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partij omschrijft het moeilijk te herstellen ernstig nadeel dat zij meent te lijden als volgt:

“ ...

a) De verleende vergunning voorziet een afbuiging (koker) richting Merksem voor de gebeurlijke aanleg (over HSL en E19) van een 2^{de} goederenspoorlijn van en naar de Antwerpse haven, waardoor het hoogste spoor van deze vertakking op een hoogte van 13 m wordt aangelegd (zijnde hoger dan de huizen in de onmiddellijke omgeving).

Wanneer de Vlaamse Regering zou besluiten niet over te gaan tot de aanleg van een nieuw goederenspoor (nul-optie) of een andere uitvoering (ondergronds) of een ander tracé (R1-optie), dan werd nodeloos een spoor op 13 m hoogte gebouwd te Ekeren Oude Landen. In al de andere opties volstaat immers een hoogste spoor op 6 m (zoals thans het geval is).

De uitvoering van de verleende stedenbouwkundige vergunning zou mogelijk nodeloos veel hinder veroorzaken voor het leefmilieu. Dit is een moeilijk te herstellen ernstig nadeel.

b) de uitvoering van de verleende vergunning legt een zware hypotheek op het dossier van de 2^{de} spoortoegang tot de Antwerpse haven. Voor dit dossier dient nog een Plan-Mer te worden opgesteld. De bevolking wordt thans opgeroepen tijdens de kennisgevingsperiode (12/03 – 30/04/2012) bemerkingen, suggesties en alternatieven te bezorgen.

Echter, de vergunning voor het vertakkingscomplex werd al goedgekeurd. Deze vergunning impliceert dat de aansluiting van het nieuwe goederenspoor op het vertakkingscomplex slechts op één wijze kan gebeuren: op een talud over de HST en E19 afbuigend naar Merksem-Schoten. Dit is volledig in tegenstelling met de doelstellingen van het Plan-Mer goederenspoor waarbij alle opties onafhankelijk moeten worden onderzocht.

Bovendien werd de bevolking van Merksem en Schoten op geen enkele wijze betrokken bij de procedure van stedenbouwkundige vergunning van het vertakkingscomplex, alhoewel zij alle hinderlijke gevolgen ervan (mede) moeten dragen.

Het MER rapport van het vertakkingscomplex zegt duidelijk dat dit complex compatibel moet zijn met de 2^{de} spoortoegang. Zolang dit niet vaststaat, moet de vergunning worden geschorst om een moeilijk te herstellen ernstig nadeel te vermijden.

...

2.

De verwerende partij antwoordt hierop dat de verzoekende partij het moeilijk te herstellen ernstig nadeel koppelt aan een samenvatting van alle ingeroepen middelen en dat de daarin geformuleerde grieven worden gebundeld. De verwerende partij verwijst naar de weerlegging van de middelen. De verwerende partij verwijst ook naar het natuurpark dat zal worden gecreëerd ter hoogte van het nieuw aan te leggen vertakkingscomplex en naar de milderende maatregelen waardoor groenvoorzieningen worden gecreëerd en niet verdwijnen. Dit komt overeen met het streven van de verzoekende partij tot het creëren van een groene gordel rond de stad.

3.

De tussenkomende partij voegt hieraan nog toe dat de verzoekende partij poogt om middels het verzoekschrift de procedure met betrekking tot de aanleg van de Tweede Spoorontsluiting tot het voorwerp van de beoordeling van de Raad te onderwerpen. De tussenkomende partij wijst verder op het feit dat de verzoekende partij geen enkele duiding geeft omtrent de door haar ingeroepen milieuhinder. Verder stelt de tussenkomende partij dat de huidige aanvraag enkel tot gevolg heeft dat de Tweede Spoorontsluiting de E19 bovengronds dient te kruisen, doch aan het verdere traject wordt niet geraakt. Tot slot stelt de tussenkomende partij dat de bevolking voldoende op de hoogte is gebracht en dat er verschillende inspraakmomenten zijn gehouden.

Beoordeling door de Raad

1.

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

De verzoekende partij mag zich in de uiteenzetting van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel niet beperken tot vaagheden en algemeenheden, maar dient integendeel concrete en precieze gegevens aan te reiken waaruit enerzijds de ernst van het nadeel blijkt dat zij ondergaan of dreigen te ondergaan, wat inhoudt dat zij concrete en precieze aanduidingen moet verschaffen over de aard en de omvang van het nadeel dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de aangevochten akte kan berokkenen, en waaruit anderzijds het moeilijk te herstellen karakter van het nadeel blijkt.

2.

De verzoekende partij stelt dat de vergunde plannen noodzakelijk impliceren dat de aanleg van de zogenaamde Tweede Spoorontsluiting van en naar de Antwerpse haven zal geschieden via een talud over de HST-lijn en de E19 en in die zin het dossier met betrekking tot de aanleg van de Tweede Spoorontsluiting zwaar hypothekeren.

Wanneer de Vlaamse Regering dan ook zou beslissen om niet over te gaan tot de aanleg van de Tweede Spoor aansluiting, dan wel voor een alternatief tracé zou opteren dan zal, nog volgens de verzoekende partij, te Ekeren (Oude Landen) nodeloos een spoor op 13m hoogte zijn gebouwd en nodeloos veel hinder voor het leefmilieu zijn veroorzaakt.

De Raad is echter van oordeel dat een nadeel dat uitsluitend vertrekt van de niet onderbouwde veronderstelling dat de Vlaamse Regering deze of gene beslissing zou kunnen nemen, de voor de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing vereiste ernst ontbeert. Dit nog los van de vraag of vermeld nadeel persoonlijk kan genoemd worden en daadwerkelijk voortvloeit uit de bestreden beslissing.

De Raad wenst bijkomend op te merken dat de verzoekende partij nalaat concreet aan te duiden welke milieuhinder de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing zal veroorzaken. Het komt de Raad evenwel niet toe het administratief dossier, dan wel de door de partijen neergelegde stukken, ambtshalve te onderzoeken in de veronderstelling hieruit de specifieke aard, en bij uitbreiding de ernst en het moeilijk te herstellen karakter, van de ingeroepen nadelen af te leiden.

3.

In zoverre de verzoekende partij enerzijds aanvoert dat de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing in strijd met de doelstellingen van het plan-MER enkel een bovengrondse aansluiting van de Tweede Spoor aansluiting mogelijk maakt en anderzijds stelt dat de inwoners van Schoten en Merksem, die volgens de verzoekende partij hierdoor de meeste hinder zullen ondervinden, ten onrechte niet bij de totstandkoming van de bestreden beslissing werden betrokken, is de Raad van oordeel dat de verzoekende partij in wezen de wettigheid van de bestreden beslissing viseert. De mogelijke onwettigheid van de bestreden beslissing betreft evenwel een discussie over de grond van de zaak en levert op zich voor de verzoekende partij geen nadeel op dat de voor de schorsing vereiste graad van ernst vertoont.

4.

De Raad wenst tot slot en ten overvloede nog op te merken dat de verzoekende partij in haar uiteenzetting omtrent het moeilijk te herstellen ernstig nadeel op geen enkele wijze aanduidt in welke zin de ingeroepen nadelen, naast ernstig, ook moeilijk te herstellen zouden zijn. De verzoekende partij lijkt dit zonder meer aan te nemen, wat echter niet kan worden aanvaard. Deze vaststelling volstaat op zich evenzeer om de vordering tot schorsing te verwerpen.

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

B. Ernstige middelen

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

OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing wordt verworpen.
2. De zaak wordt voor de behandeling van de vordering tot vernietiging verwezen naar de eerste kamer, voorgezeten door de heer Eddy STORMS.

Het oorspronkelijke rolnummer wordt voor de behandeling van de vordering tot vernietiging gewijzigd in het rolnummer: 1112/0552/SA/1/0488.

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

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

Filip VAN ACKER, voorzitter van de derde kamer,

met bijstand van

Katrien VISSERS, toegevoegd griffier.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de derde kamer,

Katrien VISSERS

Filip VAN ACKER