

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 14 januari 2020 met nummer RvVb-A-1920-0426
in de zaak met rolnummer 1819-RvVb-0096-A

- | | |
|-------------------------|---|
| Verzoekende partijen | <ol style="list-style-type: none">1. de heer Jozef VAN BUGGENHOUT2. mevrouw Christiane DE ROP3. mevrouw Muriel VAN BUGGENHOUT <p>vertegenwoordigd door advocaten Robin SLABBINCK en Eva DE WITTE
met woonplaatskeuze op het kantoor te 9000 Gent, Kasteellaan 141</p> |
| Verwerende partij | <p>de GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR van het Departement OMGEVING, afdeling Vlaams-Brabant</p> <p>vertegenwoordigd door advocaat Marc VAN BEVER
met woonplaatskeuze op het kantoor te 1853 Grimbergen, J. Van Elewijckstraat 59</p> |
| Tussenkommende partijen | <ol style="list-style-type: none">1. de nv van publiek recht INFRABEL <p>vertegenwoordigd door advocaten Donatienne RYCKBOST en Emmanuel RYCKBOST
met woonplaatskeuze op het kantoor te 8400 Oostende, E. Beernaertstraat 80</p> <ol style="list-style-type: none">2. het college van burgemeester en schepenen van de gemeente ASSE3. de gemeente ASSE, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen <p>vertegenwoordigd door advocaat Sofie ALBERT
met woonplaatskeuze op het kantoor te 1000 Brussel, Wolvengracht 38 bus 2</p> |

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 11 oktober 2018 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 29 augustus 2018.

De verwerende partij heeft aan de eerste tussenkommende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend 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 eerste tussenkomende partij verzoekt met een aangetekende brief van 7 december 2018 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen.

De tweede en derde tussenkomende partij verzoeken met een aangetekende brief van 10 december 2018 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad verleent de tussenkomende partijen met een beschikking van 15 januari 2019 toelating om in de debatten tussen te komen.

2.

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

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 5 november 2019.

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 voeren het woord voor de eerste tussenkomende partij. Advocaat Sofie ALBERT voert het woord voor de tweede en derde 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.

III. FEITEN

De aanvraag kent de volgende voorgeschiedenis.

1.

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 betreffende percelen.

De gemeenteraad van de gemeente Asse keurt op de zitting van 15 december 2015 de zaak van de wegen goed.

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 eerste en tweede verzoekende partij 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.

2.

Met een aangetekende brief van 7 juli 2016 dienen twee van de verzoekende partijen bij de Raad een vordering tot vernietiging in van de beslissing van de verwerende partij van 29 maart 2016.

De Raad verklaart met het arrest van 24 april 2018 met nummer A/1718/0789 het beroep ontvankelijk en gegrond. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 29 maart 2016 wegens een gebrekkige motivering in het kader van de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening, in het bijzonder voor de hinderaspecten van de toenmalige verzoekende partijen en specifiek voor wat de bereikbaarheid van hun percelen betreft. Daarnaast oordeelt de Raad dat de opgelegde voorwaarde van de realisatie van de ontsluitingswegen in het kader van het Landinrichtingsproject niet strookt met artikel 4.2.19 VCRO, dat stelt dat een voorwaarde niet afhankelijk mag worden gesteld van een onzekere gebeurtenis.

3.

Ingevolge dit vernietigingsarrest wordt de procedure door de verwerende partij hernomen.

De verwerende partij nodigt op 15 mei 2018 de verzoekende en de eerste tussenkomende partij uit om eventuele opmerkingen schriftelijk te bezorgen.

Op 7 juni 2018 maken de verzoekende partijen hun opmerkingen over. Op 20 augustus 2018 bezorgt ook de eerste tussenkomende partij haar opmerkingen.

De verwerende partij beslist op 29 augustus 2018 om de stedenbouwkundige vergunning te verlenen.

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

Uit het dossier blijkt dat de vordering tijdig en regelmatig is ingesteld.

De verwerende partij doet op de zitting van 5 november 2019 afstand van haar oorspronkelijk geformuleerde exceptie over het belang van de verzoekende partijen. Er worden geen andere excepties opgeworpen.

VI. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN

A. Eerste middel

Standpunt van de partijen

1.

In dit middel roepen de verzoekende partijen de schending in van:

- artikel 4.3.1, §1, tweede lid, in samenhang met artikel 4.2.19, §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (hierna: VCRO),
- de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna: Motiveringswet),
- het zorgvuldigheidsbeginsel als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partijen wijzen erop dat uit de voorgeschiedenis van het dossier blijkt dat de alternatieve ontsluiting van hun landbouwgronden een belangrijk element is aangezien deze onbereikbaar worden door het afsluiten van de overweg. Ze stellen vast dat de huidige bestreden hertstelbeslissing geen verwijzing meer bevat naar het landinrichtingsproject (door de Raad in het vernietigingsarrest van 24 april 2018 onwettig bevonden) en louter stelt dat de ontsluiting zal gebeuren door de aan te leggen langsweg/fietssnelweg waarbij als voorwaarde wordt opgelegd dat deze voldoende sterk moet worden uitgevoerd.

De verzoekende partijen voeren aan dat de aanleg van deze langsweg op die wijze afhankelijk wordt gesteld van een maatregel die een bijkomende beoordeling van de overheid vergt. Ze achten de opgelegde voorwaarde foutief en onvolledig en zelfs tegenstrijdig met de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening in de bestreden beslissing. Ze wijzen erop dat de bestreden beslissing enerzijds melding maakt van het feit dat gemotoriseerd verkeer moet geweerd worden, terwijl anderzijds de langsweg/fietssnelweg aangeduid wordt als ontsluitingsweg voor landbouwvoertuigen. Ze betogen dat er hier dan ook geen sprake is van een voorwaarde die als doel heeft het aangevraagde in overeenstemming te brengen met de goede ruimtelijke ordening: het medegebruik van de fietssnelweg is onveilig en men zal bijkomende maatregelen moeten nemen om gemotoriseerd verkeer te weren. Daarenboven vergen deze bijkomende maatregelen volgens de verzoekende partijen bijkomend overleg met de bevoegde overheden, waardoor de uitvoering van de langsweg opnieuw afhankelijk is van een beoordeling buiten de wil van de aanvrager om.

Vervolgens stellen de verzoekende partijen dat de opgelegde voorwaarde ook haar doel voorbijschiet. Ze verduidelijken dat de bestreden beslissing de onmiddellijke afschaffing van de overweg mogelijk maakt, terwijl er niets bepaald wordt over het ogenblik waarop de langsweg/fietssnelweg gerealiseerd moet zijn. Bovendien zal de langsweg ook pas bereikbaar zijn nadat een fietstunnel is aangelegd, wat volgens de verzoekende partijen toch ook geruime tijd in beslag zal nemen.

Ten slotte vinden de verzoekende partijen het frappant dat de verwerende partij de problematiek van de gewijzigde ontsluiting, die in de vorige vergunningsbeslissing gekaderd werd in het te realiseren landinrichtingsproject, in de bestreden beslissing verzwijgt en stelt dat de langsweg dienstig zal zijn voor de ontsluiting van de landbouwvoertuigen. De verzoekende partijen zijn van mening dat de opgelegde voorwaarde een schamel lapmiddeltje is voor de ruimere problematiek van de ontsluiting, zonder dat ze een gedegen ontsluiting garandeert.

2.

De verwerende partij antwoordt dat de opgelegde voorwaarde weldegelijk voldoet aan de vereisten van artikel 4.2.19 VCRO. De kern van de betwisting ligt volgens haar in het feit dat de verzoekende partijen niet wensen rond te gaan via de fietssnelweg. Ze voert aan dat aan de voorwaarde geen tijdsbepaling moet gekoppeld worden, aangezien de fietssnelweg en de voetgangerstunnel het voorwerp van de vergunning uitmaakt en er dus binnen de twee jaar met de werken gestart zal moeten worden. De opgelegde voorwaarde is op dat vlak volgens haar ook voldoende nauwkeurig: de nieuwe langsweg moet voldoende draagkracht hebben, zodat de verzoekende partijen blijvend doorgang hebben naar hun gronden vanaf het ogenblik dat de fietssnelweg gerealiseerd wordt.

De verwerende partij vervolgt dat de voorwaarde uitvoerbaar is door de eerste tussenkomende partij en dat deze geen verdere beoordeling behoeft. Evenmin acht ze de voorwaarde tegenstrijdig: de bestreden beslissing stelt immers dat enkel ongewenst gemotoriseerd verkeer van de fietssnelweg moet geweerd worden. De eventuele bijkomende maatregelen om dit ongewenste verkeer te verhinderen, zijn volgens haar louter verkeerstechnische maatregelen, die tot de bevoegdheid van de derde tussenkomende partij behoren.

3.

De eerste tussenkomende partij antwoordt in haar schriftelijke uiteenzetting dat de opgelegde voorwaarde voldoet aan de voorwaarden van artikel 4.2.19 VCRO. De aanleg van de langsweg en de fietstunnel is volgens haar geen voorwaarde, maar een onderdeel van de vergunningsaanvraag, zodat dit artikel niet van toepassing is. Ze vervolgt dat aan de uit te voeren werken geen specifieke timing is verbonden, buiten de wettelijk opgelegde termijnen van artikel 4.6.1 en 4.6.2 VCRO.

Ook de noodzakelijke bijkomende maatregelen om ongewenst gemotoriseerd verkeer te weren, acht de eerste tussenkomende partij niet in strijd met artikel 4.2.19 VCRO, aangezien dit louter verkeerstechnische maatregelen zijn die los staan van de opgelegde voorwaarde dat de langsweg voldoende sterk moet worden aangelegd. Deze maatregelen zijn volgens haar beperkt tot het plaatsen van verkeersborden en eventuele paaltjes. Ook de door de verzoekende partijen aangevoerde interne tegenstrijdigheid, kadert volgens haar binnen de louter verkeerstechnische maatregelen en staat dus los van de opgelegde voorwaarde. Ze meent dat er geen bijkomende beoordeling door de overheid moet gebeuren.

De eerste tussenkomende partij besluit dat ze de fietserstunnel en langsweg overeenkomstig de plannen en bepalingen van de bestreden beslissing moet uitvoeren, met alleszins de voldoende sterke aanleg van de langsweg. Daarnaast stelt ze dat, zolang de werken niet gerealiseerd zijn, de overwegen open blijven, zodat de ontsluitingsmogelijkheid verzekerd blijft.

4.

De tweede en derde tussenkomende partij stellen in hun schriftelijke uiteenzetting dat de aanvraag, in het licht van het eerdere vernietigingsarrest, werd aangepast om de vermeende onzekerheid over de bereikbaarheid van de landbouwgronden uit te sluiten. Ze betogen dat de opgelegde voorwaarde, die bepaalt dat de nieuwe langsweg voldoende sterk aangelegd moet worden, voldoende precies is. Het is immers de aanvraag die de ligging, de breedte en het materiaalgebruik van de langsweg bepaalt. Daarbij stellen ze dat de voorwaarde volgt uit het advies van 11 maart 2016 van het Departement Landbouw en Visserij, zodat deze geenszins ongemotiveerd is opgelegd.

Vervolgens voeren de tweede en derde tussenkomende partij aan dat de verzoekende partijen, in hun kritiek op de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening, niets meer doen dan het verwoorden van hun subjectief aanvoelen dat het medegebruik van de langsweg niet strookt met veilig fietsverkeer. In de bestreden beslissing lezen de tweede en derde tussenkomende partij dat het gemotoriseerd verkeer zoveel als mogelijk vermeden moet worden, maar niet dat alle gemotoriseerd verkeer wordt uitgesloten. Het sporadisch medegebruik van de langsweg zal de veiligheid van de primaire gebruikers niet onredelijk in het gedrang brengen, ook al omdat het medegebruik maar zal worden toegestaan totdat er voorzien is in andere ontsluitingsmogelijkheden.

Daarbij betwisten de tweede en derde tussenkomende partij het belang van de verzoekende partijen bij dit middelonderdeel. Ze zijn van mening dat de verzoekende partijen zich niet kunnen beroepen op een vermeende schending van de goede ruimtelijke ordening doordat de bestreden beslissing medegebruik mogelijk maakt, omdat dit net deel uitmaakt van de oplossing om de percelen van de verzoekende partijen te ontsluiten.

De verkeerstechnische maatregelen, om ongewenst gemotoriseerd verkeer te weren, aanzien de tweede en derde tussenkomende partij niet als een opgelegde voorwaarde. Deze technische maatregelen vergen volgens hen ook geen bijkomende beoordeling, maar zijn flankerende te nemen maatregelen van verkeerstechnische aard die tot hun bevoegdheid behoren.

Wat de timing van het afsluiten van de overwegen betreft voeren de tweede en derde tussenkomende partij aan dat er in verregaande mate met de verzuchtingen van de verzoekende partijen rekening werd gehouden. Het is volgens hen evident dat eerst zal voorzien worden in de alternatieve routes zoals de langsweg om pas dan de overwegen af te sluiten. Ze wijzen erop dat de verzoekende partijen, zelfs los van de aan te leggen langsweg, nog beschikken over een andere alternatieve ontsluitingsroute.

De tweede en derde tussenkomende partij besluiten dat de verwerende partij de aanvraag zorgvuldig onderzocht heeft en de bestreden beslissing afdoende gemotiveerd heeft.

5.

De verzoekende partijen antwoorden op de exceptie van de tweede en derde tussenkomende partij dat hun belang gesteund is op de vrees dat ze niet over een afdoende alternatief zullen beschikken dat de toegang tot hun graasweiden garandeert. Ze zijn van mening dat uit de bestreden beslissing blijkt dat de langsweg slechts een tijdelijke oplossing uitmaakt, terwijl de verzoekende partijen op dit moment geen zekerheid hebben over alternatieven in de toekomst. Bovendien zijn ze van mening dat de opgelegde voorwaarde niet verhindert dat de overweg afgesloten is voordat de langsweg is aangelegd. Hun middel is in wezen dan ook gericht op het gebrek aan garanties voor een degelijk alternatief.

De verzoekende partijen betogen verder dat de bestreden beslissing nog steeds uitgaat van het feit dat er op termijn een alternatief moet geboden worden door de realisatie van ontsluitingswegen via het landinrichtingsproces. Hierover bestaat volgens de verzoekende partijen op vandaag geen enkele zekerheid. Het louter weglaten van de verwijzing naar het landinrichtingsproces in de bestreden beslissing kan volgens hen niet verhelpen aan het gebrek aan een volwaardig en zeker alternatief. Ze herhalen dat de bestreden beslissing voorziet in de sluiting van de overweg zonder dat er enige garantie is dat de ‘tijdelijke’ oplossing door het gebruik van de fietssnelweg ooit zal eindigen. Ze menen dat de bestreden beslissing uitgaat van een toekomstige alternatieve ontsluiting, die nu nog niet vaststaat. De argumenten van de verwerende en tussenkomende partijen, achten de verzoekende partijen niet afdoende, aangezien de opgelegde voorwaarde geen garantie inhoudt dat deze langsweg als alternatieve ontsluiting aanwezig zal blijven.

Voor het overige herhalen ze grotendeels hun uiteenzetting zoals verwoord in het inleidend verzoekschrift.

Beoordeling door de Raad

1.

Het eerste middel van de verzoekende partijen is gericht tegen de opgelegde voorwaarde: “*de nieuwe langsweg moet voldoende sterk (met een draagkracht van min. 15 ton) worden aangelegd*”. Ze zijn van mening dat de aanleg van de langsweg afhankelijk wordt gesteld van aanvullende maatregelen die nog een bijkomende beoordeling van de overheid vergen. Daarnaast zijn ze van oordeel dat de opgelegde voorwaarde tegenstrijdig is met de bedoeling om de langsweg/fietssnelweg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, en zo strijdig is met een goede ruimtelijke ordening.

2.

De tweede en derde tussenkomende partij werpen op dat de verzoekende partijen geen belang hebben bij dit middel, aangezien ze met het middel net de enig mogelijke oplossing bekritisieren om de ontsluiting van hun landbouwgronden te garanderen.

Deze exceptie moet worden verworpen.

Gelet op de voorgeschiedenis van het dossier, waaruit het belang van de ontsluiting van de landbouwpercelen van de verzoekende partijen blijkt, kan het hen niet verweten worden dat ze in een van hun middelen de voorwaarde over de aanleg van de langsweg bekritisieren. Het feit dat een bepaald onderdeel van een vergunningsbeslissing deels tegemoet komt aan de bezwaren van de verzoekende partijen, ontnemt hen niet het belang om dit element aan te vechten en een wettigheidstoets van de bestreden beslissing uit te lokken.

3.

3.1

De kritiek van de verzoekende partijen, dat de verwijzing naar het landinrichtingsproject zonder meer verdwenen is, is niet gegrond. De verwerende partij heeft immers terecht, in navolging van het eerdere vernietigingsarrest waarin werd gesteld dat een vergunningsvoorwaarde niet afhankelijk mag zijn van een onzekere gebeurtenis, deze voorwaarde uit de vergunning weggelaten. In de bestreden beslissing komt geen verwijzing naar het landinrichtingsproject meer voor. Het betoog van de verzoekende partijen dat de bestreden beslissing nog steeds, maar niet meer uitdrukkelijk, aan een onzekere gebeurtenis is gekoppeld, stuurt aan op een beoordeling door de Raad waarin hij zich in de plaats van de verwerende partij zou moeten stellen.

3.2

De verzoekende partijen stellen daarnaast dat de opgelegde voorwaarde, “*dat de langsweg voldoende sterk moet worden aangelegd*”, in strijd is met de overwegingen in de bestreden beslissing dat de langsweg niet mag gebruikt worden door gemotoriseerd verkeer.

Zoals de verwerende en tussenkomende partijen terecht opwerpen maakt de aanleg van de langsweg voorwerp uit van de aanvraag. Uit de plannen, gevoegd bij de aanvraag, blijkt afdoende op welke wijze en op welke plaats de langsweg zal moeten worden uitgevoerd. Los van de vraag of de opgelegde voorwaarde eigenlijk iets bijdraagt aan de bestreden beslissing, blijkt niet dat deze voorwaarde nog een bijkomende beoordeling door een bevoegde overheid vergt of dat deze onvoldoende precies zou zijn.

Over het gemotoriseerd verkeer stelt de bestreden beslissing:

“ ...

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 eventuele verkeerstechnische maatregelen die moeten genomen worden om het ongewenst gemotoriseerd verkeer te verhinderen, zijn een loutere zaak van uitvoering. Het standpunt van de verzoekende partijen, dat de bijkomende maatregelen ook de ontoegankelijkheid van de langsweg voor landbouwers tot gevolg zal hebben, is gesteund op een loutere aanname. De kritiek van de verzoekende partijen dat het mede-gebruik door onder meer hun eigen voertuigen, niet strookt met de verkeersveiligheid, betreft opportuïteitskritiek die buiten het beoordelingskader van de Raad valt. Bovendien miskennen de verzoekende partijen met dit middelonderdeel zelf de door hen zo belangrijk geachte historiek van de vergunningsaanvraag, waarin de problematiek van de ontsluiting en het medegebruik altijd als een belangrijk element meegenomen werd. Ze verwijten de verwerende partij dat ze de bestreden beslissing intern tegenstrijdig zou gemotiveerd hebben, maar maken daarbij ten onrechte abstractie van het feit dat de voorziene uitzondering voor het mede-gebruik net een (tijdelijke) oplossing wil bieden voor een situatie die door de verwerende en tussenkomende partij niet wenselijk geacht wordt. In die context haalt de verwerende partij terecht aan dat enkel het ‘ongewenst’ gemotoriseerd verkeer van de langsweg moet geweerd worden en dat de verzoekende partijen een van de ‘gewenste’ uitzonderingen zijn.

3.3

Evenmin kan de kritiek van de verzoekende partijen over de niet nader bepaalde uitvoering van de werken worden aangenomen. In haar schriftelijke uiteenzetting geeft de eerste tussenkomende partij uitdrukkelijk aan dat “*tot zolang deze werken niet gerealiseerd [zijn], blijven overwegen 10, 11 en 11bis open*”. Het komt de Raad dan ook niet toe om zich hierover uit te spreken. In dat verband kan de Raad enkel vaststellen dat de verwerende partij, naar aanleiding van het eerdere vernietigingsarrest, terecht de verwijzing naar het Landinrichtingsproject, die de beoordeling van de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening verbond met een onzekere gebeurtenis, uit de herstelbeslissing weggelaten heeft.

Het middel wordt verworpen.

B. Tweede middel

Standpunt van de partijen

1.

In dit middel roepen de verzoekende partijen de schending in van:

- artikel 4.3.1, §1, 1°, b) (te lezen als [d]) en artikel 4.3.1, §2 VCRO,
- de artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet,
- het zorgvuldigheids- en redelijkheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partijen herhalen het belang van de ontsluiting van hun landbouwgronden. Ze zijn van oordeel dat de verwerende partij in de bestreden beslissing de fietssnelweg als ontsluitingsweg voor de landbouwgrond, met inbegrip van het gebruik van gemotoriseerde landbouwvoertuigen naar voor schuift, terwijl dit in strijd is met de opzet van het creëren van een veilige fietsverbinding. Ze vinden de bestreden beslissing dan ook gebrekkig gemotiveerd.

Daarbij menen de verzoekende partijen dat de ontsluiting via de fietssnelweg niet voldoende is, aangezien ze genooddaakt zullen zijn om met hun paarden langs de N9 te wandelen, via een serieuze omweg. Het is voor hen onduidelijk of ze op termijn deze fietssnelweg met hun paarden zullen mogen blijven gebruiken. Daarnaast vinden ze het ook niet evident om met hun paarden door de voetgangerstunnel te moeten lopen. De verwerende partij ontmoet volgens de verzoekende partijen dit bezwaar over de bereikbaarheid niet in de bestreden beslissing en citeert zonder enige kritische bedenking het antwoordschrijven van de eerste tussenkomende partij. De verzoekende partijen merken op dat deze bijkomende motivering niet onderworpen is geweest aan een openbaar onderzoek.

Verder vinden de verzoekende partijen deze bijkomende motivering niet voldoende, omdat deze niets meer is dan een opsomming van de voordelen die het afschaffen van een overweg heeft voor het treinverkeer. Men maakt geen enkele opmerking over de nadelen die de verzoekende partijen zullen lijden, terwijl erkend wordt dat ze een veel grotere omweg zullen moeten maken.

Tot slot zijn de verzoekende partijen van oordeel dat de beoordeling van de inpasbaarheid van het project en de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening gesteund is op een aantal nietszeggende overwegingen.

2.

De verwerende partij antwoordt dat de bestreden beslissing geen gebruik maakt van nietszeggende stijlformules. Ze wijst op de inhoudelijk gemotiveerde elementen die de verleende vergunningsbeslissing ondersteunen.

Vooreerst stelt ze vast dat ze diende na te gaan of het geboden alternatief van het gebruik van de voetgangerstunnel en fietssnelweg een volwaardig alternatief is voor het gebruik van de overweg nr. 11 voor de verzoekende partijen. Bij nameting op het grondplan bekomt de verwerende partij een totale afstand van 750 meter die de verzoekende partijen zullen moeten afleggen om hun gronden te bereiken via de fietssnelweg. Als de verzoekende partijen gebruik zouden maken van een landbouwvoertuig, bedraagt de totale afstand 2,5 kilometer.

Daarnaast betoogt de verwerende partij dat de aanvraag in de eerste plaats is ingegeven vanuit verkeersveiligheid, namelijk om er voor te zorgen dat zwakke weggebruikers niet langer de drukke N9 moeten gebruiken. Ook het afschaffen van onbewaakte gelijkgrondse overwegen kadert in deze

verkeersveiligheid en staat volgens de verwerende partij in het programma van de federale overheid. De verwerende partij is van oordeel dat men het algemeen belang niet afhankelijk kan stellen van het tijdelijk privaat belang van de verzoekende partijen, aangezien het houden van paarden op een bepaald ogenblik zal stoppen.

Verder meent de verwerende partij dat de verzoekende partijen ten onrechte stellen dat de bijkomende verplaatsing zes kilometer zal zijn en dat ze geen gebruik kunnen maken van de spoorwegberm, omdat deze te smal zou zijn. Ook het argument van de verzoekende partijen, dat er nog nooit een incident heeft plaatsgevonden aan de overweg, acht de verwerende partij niet gegrond, aangezien de federale overheid beoogt dat onbewaakte gelijkgrondse spoorwegovergangen in het algemeen vanuit veiligheidsoverwegingen gesloten worden. De verwerende partij vindt het toelaatbaar dat ze de stelling van de eerste tussenkomende partij hierover opneemt in haar motieven.

Tot slot wijst de verwerende partij op het feit dat ze in de bestreden beslissing erkent dat er nadelige gevolgen zullen ontstaan voor de verzoekende partijen, maar dat ze voorrang heeft gegeven aan de verkeersveiligheid in het algemeen. De verwerende partij is dan ook van oordeel dat ze in alle redelijkheid heeft kunnen besluiten dat het veiligheidsaspect voorrang moet krijgen op de hinder van de verzoekende partijen, aangezien er wel degelijk in een afdoende ontsluiting voor de landbouwgronden wordt voorzien.

3.

De eerste tussenkomende partij stelt dat de verwerende partij in de bestreden beslissing, als gevolg van het eerdere vernietigingsarrest, afdoende ingegaan is op de bezwaren van de verzoekende partijen. Ze ondersteunt hierbij de visie van de verwerende partij. De eerste tussenkomende partij herhaalt nogmaals dat de overwegen open zullen blijven zolang de langsweg niet aangelegd is en dat de verzoekende partijen daarna gebruik zullen kunnen maken van de langsweg of de alternatieve wegen zullen kunnen benutten.

Voor het overige herhaalt ze, wat betreft de opgelegde voorwaarde en de vermeende tegenstrijdigheden naar haar standpunten zoals uiteengezet onder het eerste middel. Ze besluit dat de kritiek van de verzoekende partijen op de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening loutere opportunistiekritiek is.

4.

De tweede en derde tussenkomende partij stellen dat, onder verwijzing naar hun eerste middel, uit de bestreden beslissing blijkt dat de veiligheid door het sporadisch medegebruik niet in het gedrang wordt gebracht. Dit medegebruik is volgens hen op vandaag ook het enige alternatief om de beleidsdoelstellingen van de federale en Vlaamse overheden uit te voeren, zijnde het drastisch terugschroeven van het aantal gelijkgrondse overwegen. Dit wordt volgens hen ook afdoende gemotiveerd in de bestreden beslissing. Ze verwijzen ook nog naar het positief advies van de provinciale dienst van de wegen van 25 februari 2016, waarin gesteld wordt dat het medegebruik aanvaard kan worden als alternatief.

Verder zijn ze van oordeel dat de verzoekende partijen ten onrechte beweren dat er voor hen niet in een alternatief is voorzien. Volgens hen zijn er voor de verzoekende partijen twee mogelijkheden: een eerste langs de N9, Zittert en Ringlaan enerzijds en een tweede via de N9 en de fietstunnel anderzijds. Ook de kritiek van de verzoekende partijen op het gebruik van de tunnel met paarden, achten ze niet voldoende geconcretiseerd. De verzoekende partijen kunnen volgens hen niet ontkennen dat de paardenweide altijd bereikbaar blijft, zodat ze zich vragen stellen bij hun belang bij dit middel. Ze betogen dat men minstens moet erkennen dat de verwerende partij niet kennelijk

onredelijk of onzorgvuldig gehandeld heeft door het belang van de verzoekende partijen niet hoger te plaatsen dan het algemeen belang.

Ook de overname van de stellingen van de eerste tussenkomende partij in de bestreden beslissing, vinden de tweede en derde tussenkomende partij niet problematisch: de motivering in de bestreden beslissing is duidelijk.

Tot slot voeren ze aan dat de verwerende partij in de bestreden beslissing beknopt oordeelt waarom de aanvraag ook op grond van de schaal, de visueel-vormelijke elementen en de cultuurhistorische aspecten in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening. Ze betwisten dat het hier zou gaan om stijlformules.

5.

De verzoekende partijen antwoorden op de exceptie van de tweede en derde tussenkomende partij dat ook het tweede middel is ingegeven vanuit de bezorgdheid dat er geen gedegen alternatieven zullen zijn eenmaal de overweg wordt afgesloten. Ze zijn van mening dat hun belang bij dit middel ook blijkt uit het eerdere vernietigingsarrest van de Raad, aangezien dit middel aan de grondslag lag van de vernietiging.

De verzoekende partijen vervolgen dat de bestreden beslissing het gebruik van de langsweg vooropstelt als oplossing voor de ontsluiting, maar geen enkele overweging maakt over het vooropgestelde gezamenlijk gebruik, terwijl uit het advies van de provinciale dienst wege blijkt dat medegebruik van de fietssnelweg zoveel mogelijk vermeden moet worden. Bovendien gaat dit advies uit van het medegebruik als tijdelijke oplossing, terwijl, volgens de verzoekende partijen, de bestreden beslissing hierover geen tijdslimiet aangeeft.

Daarnaast herhalen de verzoekende partijen dat het alternatief via de langsweg en de N9 voor hen geen optie is, omdat ze niet met hun paarden langs de drukke weg kunnen wandelen. De bestreden beslissing stelt volgens de verzoekende partijen louter dat dit wel mogelijk is, zonder enige motivering.

Tot slot menen de verzoekende partijen dat de uiteenzettingen van de verwerende en tussenkomende partij over de veiligheid van het treinverkeer geen antwoord biedt op de vaststelling dat het aangegeven traject voor hen praktisch onhaalbaar is. De verzoekende partijen achten de motivering in de bestreden beslissing op dit punt nog steeds gebrekkig, omdat de hinderaspecten nog steeds onvoldoende worden beantwoord.

Beoordeling door de Raad

1.

De tweede en derde tussenkomende partij roepen eenzelfde exceptie in als bij het eerste middel, namelijk dat de verzoekende partijen geen belang hebben omdat hun middel gericht is tegen de langsweg die voor hen net de ontsluiting garandeert. De Raad verwijst naar de beoordeling van de exceptie bij het eerste middel.

De exceptie wordt verworpen.

2.

Een vergunning moet worden geweigerd indien de aanvraag onverenigbaar is met een goede ruimtelijke ordening (artikel 4.3.1, §1, eerste lid VCRO).

Bij de beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening en in het bijzonder bij de beoordeling van de inpasbaarheid van het voorliggende project in de omgeving, beschikt de verwerende partij over een discretionaire bevoegdheid. De verwerende partij moet de overeenstemming van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening concreet toetsen aan de relevante decretale aandachtspunten en aan de criteria uit artikel 4.3.1, §2, eerste lid VCRO. Ze moet daarbij de in de omgeving bestaande toestand in haar beoordeling betrekken en kan, maar is daartoe niet verplicht, rekening houden met beleidsmatig gewenste ontwikkelingen. Ze moet ook rekening houden met de ingediende bezwaren, grieven en adviezen. De ‘in de omgeving bestaande toestand’ is de voor het dossier ‘relevante’ in de omgeving bestaande toestand, rekening houdende met de specifieke gegevens van het dossier en met de reeds vermelde aandachtspunten en criteria uit artikel 4.3.1, §2, eerste lid, 1° VCRO.

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 ze op grond daarvan niet kennelijk onredelijk heeft geoordeeld.

3.

Wanneer er doorheen de administratieve procedure bezwaren en opmerkingen zijn geformuleerd over een relevant en te beoordelen aspect, dient de verwerende partij bijzondere aandacht te hebben voor deze argumenten.

In het licht van de op haar rustende motiveringsplicht is de verwerende partij er niet toe gehouden om op elk argument puntsgewijs te antwoorden. De formele motiveringsplicht gebiedt haar wel, als orgaan van actief bestuur, op een duidelijke manier de redenen te vermelden die geleid hebben tot het nemen van haar beslissing. De materiële motiveringsplicht vereist dat de genomen beslissing gedragen wordt door motieven die in feite juist en in rechte aanvaardbaar zijn. Dit betekent onder meer 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. Bij het uitoefenen van deze bevoegdheid moet de verwerende partij het zorgvuldigheids- en het redelijkheidsbeginsel in acht nemen.

De Raad oefent op deze discretionaire bevoegdheid louter een wettigheidscontrole uit. Hij zal met andere woorden nagaan of de verwerende partij is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of ze die correct en zorgvuldig heeft beoordeeld en of ze op grond daarvan in redelijkheid tot de bestreden beslissing is kunnen komen.

4.

In de bestreden beslissing maakt de verwerende partij melding van het eerdere vernietigingsarrest van de Raad en de motieven waarop de vernietiging is gesteund. Vervolgens overweegt ze:

“... ”

Bij schrijven d.d. 15 mei 2018 werden advocaten Slabbinck Robin en De Witte, Eva, als vertegenwoordigers van de beroepsindieners voor de RvVb, gevraagd om eventuele opmerkingen schriftelijk te laten weten.

Advocate Eva De Witte heeft dit gedaan door middel van een schrijven per email van 7 juni 2018 (en ook bij gewone post).

Ze verwijst hierbij naar het ontbreken van enig gelijkwaardig alternatief voor de huidige ontsluiting via spoorwegovergang nr 11 ofschoon in het verleden in een schrijven van Infrabel aangegeven werd dat zou gezorgd worden voor een redelijk alternatief.

Ook wordt gesteld dat elke voorwaarde die zou verwijzen naar een nog te realiseren ontsluiting onzeker is terwijl deze voorwaarde ook afhankelijk is van derden, reden waarom een dergelijke voorwaarde zondermeer onwettig is en geen antwoord kan bieden op de ontsluitingsproblematiek.

Bij schrijven d.d. 15 mei 2018 werd de aanvrager Infrabel verzocht eventuele opmerkingen schriftelijk te laten weten.

Infrabel heeft dit om organisatorische redenen pas gedaan door middel van een schrijven per email op 17 augustus 2018 en per aangetekend schrijven van 20 augustus 2018.

...

(eigen onderlijning door de Raad)

De verwerende partij geeft op die wijze aan dat ze de eerste en tweede verzoekende partij en de eerste tussenkomende partij de mogelijkheid heeft geboden om “eventuele opmerkingen” in te dienen.

In de bestreden beslissing overweegt de verwerende partij over de bezwaren betreffende “de vermoedelijke ontsluiting en de moeilijke bereikbaarheid zowel van woningen als van landbouwpercelen” als volgt:

“ ...

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:

A. De beroepsindieners bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen

In essentie beweren de beroepsindieners dat het verdwijnen van overweg 11 leidt tot een NIET BEREIKBAARHEID van hun eigendommen aan de andere zijde van de overweg.

- in het aangetekend schrijven van Infrabel dd. 20/08/2018 wordt aangegeven dat vóór het indienen van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning er wel degelijk onderhandeld werd tussen Infrabel en de beroepsindieners.*

“De beroepsindiener vroeg een toegang langs de noordzijde van het spoor tot aan de nieuwe fietstunnel. Hierop kon niet worden ingegaan door Infrabel:

- De afstand voor het realiseren van een normaal dwarsprofiel langs het spoor bedraagt min. 4 m; deze ruimte is niet beschikbaar en zeker niet voor een extra langsweg;*
- Lopen langs het spoor met een paard brengt eveneens risico's met zich mee;*
- Door onteigening kunnen deze gronden worden verworpen, maar dat brengt andere maatschappelijke nadelen en kosten met zich mee (afnemen industrieterrein, hoge kosten, ...).*

Deze vraag was voor Infrabel disproportioneel in verhouding tot haar andere maatschappelijke doelstellingen.

Op de weide staat een oude constructie die dient als schuilhok. Infrabel heeft ook mondeling voorgesteld een schuilhok te bouwen op het terrein aan de overzijde van de overweg, zodat het paard van de beroepsindiener daar kon blijven staan en er minder over- en wegereden zou moeten worden. Hierop wou beroepsindiener niet ingaan wegens het feit dat zijn paard daar 's nachts niet veilig genoeg stond. Hij verkoos het elke avond naar zijn woning te brengen.

Infrabel heeft met deze voorstellen, naast de beschikbare alternatieven, aan haar zorgvuldigheidsplicht proberen te voldoen, maar geen enkel alternatief werd afdoende aanvaard omdat het niet paste binnen de premisse van de beroepsindieners dat hij te voet moet kunnen omlopen met een paard en dit mag geen 6 km zijn (omdat hij niet via de gewestweg wil gaan)."

- *dat het afsluiten van overweg 11 omrijden tot gevolg heeft wordt niet ontkend. De afsluiting van overwegen is een gevolg van een beleidskeuze van de federale overheid om het treinverkeer veiliger en betrouwbaarder te maken.*

In het aangetekend schrijven van 20 augustus 2018 van Infrabel staat:

"Infrabel (en de maatschappij) betreuren jaarlijks gemiddeld 10 doden aan snelwegen en elke week is er een ongeval.

Deze slachtoffers vallen nooit telkens aan dezelfde overwegen, omdat veiligheid een statistisch gegeven is.

Er zijn immers zeer veel factoren (zichtbaarheid, verstrooidheid, weersomstandigheden, defecten aan voertuigen of materieel, leeftijd, ...) die een invloed kunnen hebben op het feit of een incident leidt tot een ongeval of niet. Vandaar dat Infrabel van de Federale Overheid de opdracht kreeg een oplossing te vinden voor alle of zoveel mogelijk overwegen op hoofdspoor zodat deze kunnen verdwijnen. De L60 is een belangrijke hoofdspoorlijn tussen Dendermonde en Brussel. Het argument van de beroepsindieners dat overweg 11 geen gevaarlijke overweg is omdat er nog geen ongeluk heeft plaatsgevonden is niet afdoende. De overheid moet anticiperen op problemen eerder dan reactief optreden. Twee jaar geleden is er een ongeval gebeurd aan overweg 10. Een overweg is een gevaarlijke kruising met risicofactoren. Elke overweg vormt een risico.

- Er zijn naast veiligheid nog andere redenen waarom Infrabel de opdracht van de FOD gekregen heeft het aantal overwegen drastisch te verminderen. Overwegen zijn bijvoorbeeld de enige locaties waar derden op haar domein kunnen komen nabij kritische infrastructuur. Voortdurend worden door onvoorzichtigheid van mensen slagbomen of signalisatie of bovenleidingen afgerukt. Gezien Infrabel werkt volgens het principe van de actieve veiligheid moeten alle veiligheidsparameters continu gemonitord worden. De minste storing van een component zorgt ervoor dat alle opeenvolgende overwegen in baanvak in groot alarm gaan, omdat treinen een remafstand van meer dan 1 km hebben als ze 120 km/u rijden. Dit leidt dan tot een cascade-effect van vertragingen van andere treinen op het baanvak en aansluitende baanvakken. Het effect van (verstoorde) overwegen op de stiptheid en robuustheid van de dienstverlening is enorm.

- Infrabel probeert haar publieke doelstellingen te verwezenlijken op het vlak van het veiliger en betrouwbaarder maken van het treinverkeer op de lijn Dendermonde-Brussel. Zij werkt daarom met alle gemeenten aan een 'streefbeeld overwegen'. Hierbij wordt voor elke overweg een volwaardig mobiliteitsalternatief vastgelegd. Zij heeft o.a. met Asse en Opwijk een principeakkoord over de respectievelijk 11 en 5 resterende overwegen met een in consensus beslist gepast alternatief (wegbrug, tunnel, fietstunnel, fietsweg of langsweg, ...). Deze investeringen in alternatieven voor overwegen hebben een impact op de totale mobiliteit, veiligheid en verkeersleefbaarheid in de streek."

De beroepsindieners hebben jarenlang gebruik kunnen maken van de kortere doorsteek via overweg 11, maar dit kan niet beschouwd worden als een verworven recht dat primeert op de algemeen maatschappelijke doelstellingen van het project.

- *Het te voet met het paard aan de hand kruisen van een spoorlijn houdt veiligheidsrisico's in. In het aangetekend schrijven van Infrabel dd. 20/08/2018 staat:
"Dagelijks passeren met een paard aan de teugels over een overweg op een hoofdspoorlijn houdt zekere risico's in die gemakkelijk kunnen vermeden worden door om te rijden, ook al is er enige hinder door de grotere afstand. Het is wetenschappelijk bewezen dat wanneer een paard met zijn voorbenen een rail raakt en met zijn achterbenen een andere rail het potentiaalverschil tussen beide rails risico kan geven op een elektrische schok voor het paard. Deze situatie kan grote veiligheidsrisico's inhouden. Een dier kan dan onvoorspelbaar beginnen reageren en ook een gevaar vormen voor zijn begeleider, vlak in de buurt van een hoofdspoor."*

Het veiligheidsaspect is een beoordelingselement van de goede ruimtelijke ordening zoals decretaal bepaald in artikel 4.3.1 van de Vlaamse codex ruimtelijke ordening.

- *Ivm de bereikbaarheid: ondanks het afschaffen van de overweg 11, blijven kwestieuze percelen toch bereikbaar. Zoals aangegeven in het aangetekend schrijven van Infrabel dd. 20/08/2018 zijn er verschillende alternatieve ontsluitingswegen voor gemotoriseerd verkeer;
 - a) *via de N9 langs de Zittert en de Ringlaan: 2.5 km; een vermeerdering van 2,2 km t.o.v. het vroegere tracé (zie bijlage 1).*
 - b) *via de N9 en de fietstunnel: 1.46 km. Hiervoor moet wel een parkeerplaats voorzien worden. Dat is mogelijk. (zie bijlage 2).**

B. De bewoners van de 2 privé-woningen ten zuiden t.h.v. overweg 11:

Deze woningen kunnen ontsluiten via de aangelegde langsweg/fietssnelweg richting Ringlaan. In de voorwaarden van de vergunning wordt opgelegd dat de nieuwe langsweg voldoende sterk (met een draagkracht van min. 15 ton) moet worden aangelegd.

C. De gebruikers van de landbouwpercelen ten zuiden van de spoorlijn:

Deze percelen worden eveneens ontsloten via de verharde langsweg/fietssnelweg. Nu is er een karrespoor ter ontsluiting; de ontsluiting wordt dus gevoelig verbeterd. In de voorwaarden van de vergunning wordt opgelegd dat de nieuwe langsweg voldoende sterk (met een draagkracht van min. 15 ton) moet worden aangelegd.

D. 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.

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 inzake Zaak der Wegen").

.....”

De Raad stelt vast dat dit onderdeel van de bestreden beslissing, waarin de bezwaren van de verzoekende partijen worden besproken, hoofdzakelijk bestaat uit citaten van de ‘brief met opmerkingen’ van de eerste tussenkomende partij. De zinnen niet-geciteerde tekst tussen de tekst lezen meer als bindteksten tussen de citaten. Uit het loutere feit dat de verwerende partij de opmerkingen van de eerste tussenkomende partij citeert, kan niet zonder meer worden afgeleid dat ze deze opmerkingen bijtreedt. Op geen enkel ogenblik stelt de verwerende partij dat ze zich aansluit bij deze citaten van de eerste tussenkomende partij of dat ze zich die motivering eigen maakt. Er kan dan ook niet gesteld worden dat de verwerende partij hier gebruik heeft gemaakt van een indirecte vorm van motivering of een motivering door verwijzing naar motieven van de eerste tussenkomende partij.

Het is dan ook terecht begrijpelijk dat het voor de verzoekende partijen niet duidelijk is op welke gronden de verwerende partij van oordeel is dat deze opmerkingen van de eerste tussenkomende partij de bezwaren van de verzoekende partijen kunnen weerleggen. De bestreden beslissing is dan ook gebrekkig gemotiveerd.

6.

In het vorig vernietigingsarrest oordeelde de Raad reeds dat het algemeen belang op zich geen voldoende grond is zonder een beoordeling van de hinder voor de omwonenden. Met de verzoekende partijen moet vastgesteld worden dat hun bezwaren in de bestreden beslissing dan ook niet afdoende ontmoet worden.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

VII. KOSTEN

1.

De verzoekende partijen vragen in hun verzoekschrift om de verwerende partij te veroordelen tot de kosten van het geding. In hun wederantwoordnota vragen ze een rechtsplegingsvergoeding, begroot op 700 euro.

De verwerende partij vraagt om de vordering af te wijzen en de verzoekende partijen te verwijzen in de kosten van het geding. Ze vordert een rechtsplegingsvergoeding, begroot op 700 euro.

De tussenkomende partijen vragen de verzoekende partijen te veroordelen tot de kosten van het geding.

2.

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

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

3.

Aangezien de verzoekende partijen in het gelijk worden gesteld, wordt de verwerende partij beschouwd als de partij die ten gronde in het ongelijk wordt gesteld. De gevorderde rechtsplegingsvergoeding kan aan de verzoekende partijen worden toegekend.

4.

Voor zover de tussenkomende partijen verzoeken om het door hen betaalde rolrecht ten laste van de verzoekende partijen te leggen, is de Raad van oordeel dat het passend voorkomt om dit rolrecht niet ten laste van de verzoekende partijen te leggen aangezien de tussenkomende partijen zelf beslissen om al dan niet tussen te komen in een procedure.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van de nv van publiek recht INFRABEL is ontvankelijk.
2. Het verzoek tot tussenkomst van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente ASSE en het verzoek tot tussenkomst van de gemeente ASSE is ontvankelijk.
3. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 29 augustus 2018, waarbij aan de eerste tussenkomende partij de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend 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.
4. De Raad beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over het administratief beroep van de verzoekende partijen en dit binnen een termijn van vier maanden te rekenen vanaf de dag na de dag van de betekening van dit arrest.
5. De Raad legt de kosten van het beroep bestaande uit het rolrecht van de verzoekende partijen, bepaald op 600 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro verschuldigd aan de verzoekende partijen, ten laste van de verwerende partij.
6. De Raad legt de kosten van de tussenkomst, bepaald op 300 euro, ten laste van de tussenkomende partijen, ieder voor een derde.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 14 januari 2020 door de tweede kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de tweede kamer,

Margot DEPRAETERE

Hilde LIEVENS