

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

nr. A/2014/0687 van 7 oktober 2014
in de zaak 1011/0018/SA/8/0015

In zake:

1. de **gemeente LINKEBEEK**, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen
2. het **college van burgemeester en schepenen** van de **gemeente Linkebeek**

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaten Dirk LINDEMANS en Filip DE PRETER
kantoor houdende te 1000 Brussel, Keizerslaan 3
waar woonplaats wordt gekozen

verzoekende partijen

tegen:

de **GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR** van het departement RWO, afdeling Vlaams-Brabant

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Paul AERTS
kantoor houdende te 9000 Gent, Coupure 5
waar woonplaats wordt gekozen

verwerende partij

Tussenkomende partij:

de [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 verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 23 september 2010 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van het departement RWO van 23 augustus 2010, waarbij aan de tussenkomende partij een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend onder voorwaarden voor het realiseren van infrastructuur en kunstwerken voor de aanleg van een derde en vierde spoor en het verhogen van de snelheid tot 160 km/u voor de spoorlijn L124.

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

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De Raad heeft met het arrest van 6 mei 2014 met nummer S/2014/0066 de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing verworpen.

De verwerende partij heeft een antwoordnota ingediend en heeft een afschrift van het administratief dossier neergelegd. De verzoekende partijen hebben een wederantwoordnota ingediend. De tussenkommende partij heeft een schriftelijke uiteenzetting ingediend.

De behandeling van de vordering, die initieel werd toegewezen aan de derde kamer, wordt op 19 juni 2014 toegewezen aan de achtste kamer.

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare zitting van 8 juli 2014, waar de vordering tot vernietiging werd behandeld.

Kamervoorzitter Marc BOES heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Filip DE PRETER die verschijnt voor de verzoekende partijen, advocaat Paul AERTS die verschijnt voor de verwerende partij en advocaten Donatienne RYCKBOST en Astrid LIPPENS die verschijnen voor de tussenkommende 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 VCRO hebben betrekking op de tekst van deze artikelen zoals zij golden op het ogenblik van het instellen van de voorliggende vordering.

III. TUSSENKOMST

█ verzoekt met een aangetekende brief van 21 januari 2011 om in het geding te mogen tussenkomen.

De voorzitter van de derde kamer heeft met een beschikking van 31 januari 2011 de tussenkommende partij voorlopig toegelaten om in de debatten tussen te komen. De tussenkommende partij werd verzocht om een afschrift van de actuele akte van aanstelling van haar organen bij haar uiteenzetting ten gronde te voegen en minstens neer te leggen op de zitting omtrent het schorsingsverzoek.

Na onderzoek van de door de tussenkommende partij ingediende stukken verklaart de Raad het verzoek tot tussenkomst ontvankelijk en wordt het verzoek tot tussenkomst ingewilligd.

IV. FEITEN

Op 22 juni 2007 (datum van het ontvangstbewijs) dient de tussenkommende partij bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“het uitvoeren van technische werkzaamheden, omvattend de realisatie van infrastructuur en kunstwerken voor de aanleg van een 3^e en 4^e spoor en het verhogen van de snelheid tot 160 km/u voor de spoorlijn L124”*.

De percelen in Linkebeek, vertrekkend van de grens met Ukkel, zijn volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 7 maart 1977 vastgestelde gewestplan 'Halle-Vilvoorde-Asse', gelegen in landschappelijk waardevol agrarisch gebied, parkgebied, woongebied met landelijk karakter en bufferzone grenzend aan landschappelijk waardevol agrarisch gebied. In Sint-Genesius-Rode zijn de percelen gelegen in landschappelijk waardevol agrarisch gebied, woonpark, natuurreservaat, woongebied en natuurgebied.

De percelen zijn niet gelegen in een gebied waarvoor een goedgekeurd bijzonder plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan geldt, noch binnen de omschrijving van een behoorlijk vergunde, niet-vervallen verkaveling.

Er wordt een milieueffectenrapport (MER) opgesteld, dat wordt goedgekeurd op 31 januari 2007.

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek in de gemeente [REDACTED], georganiseerd van 9 juli 2007 tot 19 september 2007, worden een bezwaarschrift ondertekend door 91 personen en 30 individuele bezwaren ingediend.

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek in de gemeente [REDACTED], georganiseerd van 9 juli 2007 tot 14 september 2007, worden 24 individuele bezwaarschriften en een petitie ondertekend door 467 personen ingediend.

De Directie Infrastructuur, dienst Waterlopen van de provincie Vlaams-Brabant verleent op 18 juli 2007 een voorwaardelijk gunstig advies.

Het Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant verleent op 23 juli 2007 een gunstig advies vermits er geen gewestwegen betrokken zijn in de aanvraag.

Het Agentschap Ruimte en Erfgoed, afdeling Vlaams-Brabant, cel Onroerend Erfgoed verleent op 31 juli 2007 een voorwaardelijk gunstig advies.

Het departement Landbouw en Visserij, afdeling Duurzame Landbouwwontwikkeling verleent op 31 juli 2007 een voorwaardelijk gunstig advies.

Het Agentschap Ruimte en Erfgoed, afdeling Vlaams-Brabant, cel Onroerend Erfgoed, verleent op 3 augustus 2007 een gunstig advies wat betreft de aspecten inzake monumenten en landschappen.

Vivaqua Brussel verleent op 31 augustus 2007 een gunstig advies.

Het Agentschap voor Natuur en Bos, Buitendienst Vlaams-Brabant verleent op 17 september 2007 een voorwaardelijk gunstig advies.

De tweede verzoekende partij brengt op 24 september 2007 volgend advies uit:

“ ...

Het College van Burgemeester en Schepenen heeft kennis genomen van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning, ingediend door [REDACTED] en houdende de doorgang op vier sporen brengen van de lijn 124.

Na studie van de verschillende opmerkingen die de bewoners maakten gedurende het openbaar onderzoek en het omstandig advies van de Gecoro, uitgebracht tijdens haar vergadering van 17 september 2007, heeft het College het volgende advies geformuleerd:

Het voorgestelde project, onder zijn huidige vorm, zou een zeer negatieve invloed hebben op het milieu in onze groene en landelijke gemeente. Dit meer bepaald in het gedeelte dat zich situeert tussen de brug van het [REDACTED] en het station van [REDACTED], gezien het brede viaduct dat voorzien wordt boven het dal van [REDACTED]. Over het gehele grondgebied zal het project de groene ruimtes in de gemeente aanzienlijk verminderen. Het is belangrijk in herinnering te brengen dat het huidige structuurplan, dat in opmaak is, het behoud van de groene zones en landbouwzones voorziet. Dit is tegenstrijdig met de plannen voorgesteld door [REDACTED]. Teneinde de impact op het milieu te beperken, en meer bepaald door het viaduct dat in dit gedeelte voorzien is, zou het ideaal zijn twee sporen te behouden tussen de brug van het [REDACTED] en het toekomstige station van [REDACTED]. Onder haar huidige vorm laat het dossier niet toe zich uit te spreken over de technische noodzaak van vier sporen, althans over het gehele [REDACTED] grondgebied. Idealiter zou er een bijkomende studie moeten gebeuren teneinde de alternatieven te bekijken die elders in het Milieueffectrapport worden vermeld (twee of drie sporen) of zouden er twee van de sporen in een tunnel moeten gelegd worden. Bovendien vermeldt de bouwaanvraag de toename van het aantal goederentreinen niet, hetgeen bijgevolg het onderwerp zou moeten uitmaken van een tweede bouwaanvraag. Tenslotte zijn er Franstalige bewoners die terecht het ontbreken van een volledige vertaling van het MER-document aanhaalden, daar waar de aanvrager toch een vennootschap van publiek recht is.

Mits aan alle gestelde eisen is voldaan adviseert het College van Burgemeester en Schepenen in van zitting 18 september 2007 de aanvraag voorwaardelijk gunstig.

Wat ook de uiteindelijke beslissing zal zijn, is het noodzakelijk om vanaf heden een opvolgingscomité voor permanente begeleiding op te richten, bestaande uit verantwoordelijken van de NMBS, van het studiebureau en een afvaardiging van de bewoners alsook van het College die het voorzitterschap op zich zal nemen. Dit comité is essentieel, rekening houdend met het feit dat de gemeente momenteel geen enkel uitvoeringsplan in haar bezit heeft. Volgens ons mag de vergunning enkel toegestaan worden mits een formeel akkoord om dit comité op te richten. Meer nog, er zou zo snel mogelijk een studiebureau, gespecialiseerd in de inrichting van groene ruimtes, die het hele project nog eens zou moeten herbekijken en gekozen in gemeenschappelijk overleg tussen de gemeente en Infrabel, moeten aangesteld worden dat in directe verbinding met de het opvolgingscomité kan werken. Iedere aanpassing van de plannen zal dan onderworpen worden aan het oordeel van dit opvolgingscomité.

Los van de mogelijkheid om twee sporen te behouden over het geheel of een gedeelte van het Linkebeekse grondgebied vragen we de volgende aanpassingen aan de plannen:

1. Inbeslagname van openbare ruimte door de aanleg van twee nieuwe sporen

De gemeente stelt voor om het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken. Dit kan enerzijds door de afstanden tussen de assen van de sporen zo gering mogelijk te houden. Anderzijds stelt de gemeente voor het centrale perron achterwege te laten op de halte [REDACTED] en eventueel ook op de halte [REDACTED]. Hierdoor wordt de open groene ruimte zoals gedefinieerd in het GRS zoveel mogelijk gespaard en wordt de constructie van een viaduct over de vallei van de Verrewinkel in het talud tussen [REDACTED] zoveel mogelijk beperkt. De breedte van het viaduct kan aanzienlijk beperkt worden, hetgeen ook de visuele impact enorm zal verminderen.

De functie van het centrale perron is beperkt tot noodgevallen en zal gebruikt worden tijdens onderhoudswerkzaamheden. Deze functie kan in dergelijke gevallen echter door de grotere stations [REDACTED] en [REDACTED] waargenomen worden. De gemeente merkt op dat wanneer deze centrale perrons slechts beperkt gebruik zullen worden in dat geval de afweging in het voordeel van het behoud van de open groene ruimte en de beeldbepalende beekdalen dient door te slaan.

2. Inpassing van de nieuwe en oude sporen in de ruimtelijke structuur

De gemeente beveelt aan om het hele project nogmaals kritisch door een landschapsarchitect te laten bestuderen. Alhoewel het gaat om het toevoegen van twee sporen langs een bestaand tracé, bovendien grotendeels op grondgebied van de NMBS, is het van belang om de spoorbermen en taluds die praktisch in het geheel opnieuw worden aangelegd goed in te passen in de ruimtelijke structuur van [REDACTED].

Uit eigen analyse komt de gemeente tot de volgende opmerkingen:

De inrichting van het stationsplein van de halte [REDACTED] dient te worden bestudeerd (zie onder 4.)

- De plannen maken niet duidelijk of dat alle geluidswanden, inclusief de groene wanden, ook daadwerkelijk met beplanting voorzien zullen worden. Anderzijds kan hier ook opgemerkt worden dat het niet volledig duidelijk wordt of dat de groene wanden ook met geluidsdempende materialen bekleed zullen worden. Beiden dienen natuurlijk voorzien te worden.
- De herbeplanting van de viaductconstructie tussen [REDACTED] in het talud over het dal van de [REDACTED] moet bij de werken worden inbegrepen.
De geluidswanden in de open groene ruimte tussen [REDACTED] en [REDACTED]
- kunnen wellicht weggelaten worden in het gedeelte waar geen bebouwing aanwezig is om de open groene ruimte niet verder visueel in twee delen te splitsen maar dient aanwezig te zijn in alle bebouwde zones.

3. Circulatie verkeer, in het bijzonder landbouwvoertuigen

De drie bruggen die de spoorlijn kruisen worden heraangelegd. Voor elk van de bruggen dienen afgezonderde voetgangers- en fietspaden voorzien worden. Verder moet een rijstrook voorzien worden die het mogelijk maakt dat landbouwvoertuigen eventuele vrachtwagens of bussen kunnen kruisen.

Op een aantal punten stelt de gemeente aanpassingen aan de weginrichting voor. Deze verbeteringen zijn niet bedoeld om het volume van het verkeer te vergroten maar wel om de verkeerscirculatie te verbeteren.

Het is van belang voldoende parkeergelegenheid te voorzien bij de stations. Bij de halte [REDACTED] lijkt dit het geval te zijn. Daarentegen dient bij de halte [REDACTED] extra parkeergelegenheid voorzien te worden. Op dit moment parkeren al vele auto's in het begin van [REDACTED] en [REDACTED]. Deze parkeerplaatsen kunnen geregulariseerd worden.

4. Fietspaden

De aanleg van een fietspad tussen de spoorwegovergangen van het [REDACTED] en van de [REDACTED] is een lang gekoesterde wens om de mobiliteit van de zachte weggebruiker te versterken. Het spoortraject biedt een unieke kans een dergelijk fietspad aan te leggen en kan voor de gemeente een belangrijke bijdrage zijn om lokaal verkeer tussen de twee dorpskernen van [REDACTED] en het [REDACTED] te verbeteren en tegelijkertijd de

automobiliteit te verminderen. Ook voor de schoolgaande jeugd, zowel richting [] als richting [], kan een dergelijk fietspad een cruciale rol spelen.

Dit fietspad over het viaduct kan ingepast worden in een groter geheel, namelijk een fietspad tussen [] en []. Maar nergens anders is echter de afhankelijkheid van het talud van het spoor zo sterk als daar waar het beekdal van de [] gekruist wordt en nergens anders zijn de insnijdingen zo steil als in [].

5. Halte []

- De halte [] vormt de toegang tot de gemeente. De esplanade voor het station verdient daarom extra aandacht. De huidige inrichting laat te wensen over. Zo blokkeren de voorgestelde fietsenstallingen het zicht op de sporen (belangrijk voor de reizigers die moeten kunnen zien of de trein in aantocht is) en zijn de toegangen tot de perrons niet zeer esthetisch. Ook de diepte van de esplanade kan bestudeerd worden; dit kan van invloed zijn op het viaduct. De gemeente stelt voor dat de inrichting van de esplanade apart bestudeerd wordt in samenwerking met de gemeenten Linkebeek en Ukkel en dat eventueel een architectuurwedstrijd uitgeschreven wordt.
- Belangrijk is dat er geen middenperron ingericht wordt, zoals hierboven voorgesteld (zie onder 1). Dit is essentieel voor de breedte van het viaduct en een essentieel punt in het advies van de gemeente.
- De toegang vanuit het [] tot de [] en vervolgens tot de []
- moet ruimer getekend worden om de verkeerscirculatie te bevorderen.
- De toegang tot het perron aan de kant van [] kan via het [] gerealiseerd worden. Hier zou ook de toegang tot het fietspad zich kunnen bevinden en een mogelijke fietsenstalling. Zodoende zou er voor dit perron ook een toegang zijn voor mindervaliden.
- Ook voor het perron aan de zijde van [] dient een toegang voorzien te worden voor mindervaliden. Gedacht kan worden aan een helling waarvan het verloop niet rechtlijnig is. Indien onmogelijk kan hier eventueel een lift voorzien worden.
- De bushaltes voorzien op de brug dienen een aparte standplaats te krijgen, naast het rijvak. Dit is niet gebruikelijk in een filosofie dat de auto's dienen te wachten achter de bus, maar op dit punt wil de gemeente bewust van deze filosofie afwijken om een daadwerkelijk intermodaal knooppunt te realiseren waarbij de overstap vergemakkelijkt wordt. Overwogen kan worden om hier de eindhalte van de buslijn(en) te voorzien.

6. Tussen de halte Linkebeek en de brug Kleiveld

Door het verkleinen van de afstand tussen de assen van de sporen en door het weglaten van een middenperron kan de constructie van een viaduct in het talud tussen het [] en [] aanzienlijk in breedte verminderd worden.

Verder is de aanleg van een fietspad langs de spoorlijn essentieel. De definitieve technische oplossing moet samen met de gemeente en [] vastgesteld worden, indien mogelijk door het voorgestelde 'opvolgingscomité'. Er zijn meerdere opties mogelijk. Zo kan het hellend vlak richting brug [] in dezelfde breedte uitgevoerd worden als het perron van de halte []. Ook kan overwogen worden in hoeverre voetgangers en fietsers samen van dezelfde voorziening gebruik kunnen maken, daar waar het voorzien is dat er geen treinen stoppen (hellend vlak vanaf de brug []).

7. Brug [REDACTED]

De gemeente stelt voor deze spoorwegovergang te hertekenen en de Kiss & Ride weg te laten :

- *De brug moet breder worden uitgevoerd om plaats te bieden aan vrijliggende voetgangers- en fietspaden. Ook moet rekening gehouden worden met landbouwvoertuigen en moet de breedte van de rijvakken hieraan aangepast worden.*
- *De bocht tussen de [REDACTED] en het [REDACTED] dient ruimer getekend te worden.*
- *Aan de kant van het [REDACTED] kan een rotonde aangelegd worden met een middencirkel die door het zware verkeer benut kan worden. Hierdoor kan het grondbeslag beperkt blijven en de verkeerscirculatie makkelijker verlopen. Indien nodig moet de nieuwe brug nog iets breder uitgevoerd worden.*
- *Deze rotonde maakt het mogelijk de aansluiting van de [REDACTED]*
- *te herzien en ongeveer drie meter minder beslag te leggen op de aanpalende tuinen.*
- *Hierdoor kan een beeldbepalende linde behouden blijven en verdwijnt het probleem met de elektriciteitscabine.*
- *Bij de aanleg van een fietspad over het talud, zoals hiervoor beschreven, is een fietsenstalling aan de brug [REDACTED] overbodig, aangezien de halte zich bij de dorpskern van [REDACTED] zal bevinden en het dan logisch is dat men de fietsstalling aan het [REDACTED]*
- *of op de esplanade zal benutten.*

8. Tussen de brug [REDACTED] en de onderdoorgang [REDACTED]

Uit de dwarsprofielen blijkt dat hier vrij moeiteloos een fietspad te realiseren is. Dit is ook het geval verderop tot aan de brug van de [REDACTED]

De gemeente vraagt om de situatie van het [REDACTED] te herbekijken, onder meer vanwege de bereikbaarheid van de woningen tijdens de werken. Het voorgestelde 'opvolgingscomité' dient ook dit punt te bestuderen.

9. Onderdoorgang Perkstraat

Ook hier dienen enige aanpassingen gemaakt te worden:

- *De toegang tot de sporen vanuit de [REDACTED] kan in vraag gesteld worden. Gezien het feit dat de halte zich bij de [REDACTED] bevindt, zullen de meeste gebruikers van het station [REDACTED] via de brug van de [REDACTED]*
- *naar de perrons gaan. De toegang tot het centrale perron kan hier in ieder geval weggelaten worden.*
- *Het fietspad dat langs het spoor doorgetrokken zou worden om een snelle fietsverbinding tussen [REDACTED] en [REDACTED] te realiseren, zou hier, ter hoogte van de huidige toegang tot de halte [REDACTED]*
- *een aftakking naar de achterliggende woonwijk moeten krijgen.*

10. Halte [REDACTED] en brug [REDACTED]

De gemeente stelt voor ook deze spoorwegovergang aan te passen:

- *Zoals de brug [REDACTED] moet ook deze brug breder worden uitgevoerd om plaats te bieden aan vrijliggende voetgangers- en fietspaden en om rekening te houden met landbouwvoertuigen. Hiervoor moet de breedte van de rijvakken aangepast worden.*
- *Een nieuwe oplossing voor de bushaltes moet worden bestudeerd. Deze oplossing moet rekening houden met de intermodaliteit, de circulatie van het verkeer in deze zeer kritieke situatie (beperkt zicht, hellingen en bochten) en de verkeersveiligheid van de gebruikers van openbaar vervoer en parkings. Oversteekplaatsen moeten voorzien worden. Nogmaals, ook hier kan het 'opvolgingscomité' een rol vervullen.*

- De plannen aan de zijde van het [REDACTED] moeten aangepast worden aan de recente werken aan de [REDACTED]
- Extra parkeerplaatsen kunnen voorzien worden in het begin van het [REDACTED]
- Parkeerplaatsen voor mindervaliden moeten voorzien worden.
- De toegangen tot de perrons moeten niet rechtlijnig getekend worden. Bovendien moet een oplossing gevonden worden voor de toegang van mindervaliden. Overwogen kan worden om de toegang tot de zijperrons voor mindervaliden direct vanaf de parkeerplaatsen te realiseren.
- Het tracé van de [REDACTED] moet in haar huidige vorm behouden blijven om het hoogteverschil met het viaduct te vergroten en daardoor de overzichtelijkheid van het kruispunt te vergroten.

De strijd tegen de geluidsoverlast moet het belangrijkste punt van het project worden.

De geluidswanden zouden langsheen het gehele traject moeten gebouwd worden, **met uitzondering van het gedeelte tussen [REDACTED]** waar geen bewoning is. Wat de vermindering van de trillingen betreft zou het inderdaad nuttig zijn over de gehele lengte van de sporen, tussen de constructie en de ballast, onderaan de sporen een akoestische isolatie te plaatsen. Bovendien zouden de wissels zo veel mogelijk verplaatst moeten worden naar zones zonder bewoning. Het bouwen van een geluidswand langs de brug van het [REDACTED] is noodzakelijk en al de natuurlijke elementen die de trillingen tegenhouden, moeten behouden blijven. Tevens moet de geluidshinder gedurende de werkzaamheden beperkt worden (prioriteit voor het bouwen van de geluidswand, respecteren van de werktijden op de werf – enkel overdag).

De vormgeving van het straatmeubilair aan de stations, zoals bijvoorbeeld het overdekte trappenhuis dat toegang verleent tot de perrons, moet aansluiten bij het landelijke karakter van onze gemeente.

De toegang tot de [REDACTED] moet gewaarborgd blijven gedurende de werkzaamheden.

Alle mogelijke maatregelen die het verdwijnen van een aanzienlijk deel van de fauna en flora vermijden, moeten genomen worden.

Tussen de brug van het [REDACTED] en het station van [REDACTED] neemt het risico op overstromingen en bodemvervuiling toe als gevolg van het gebruik van de enkele goot als afvoer voor het water dat zich op het platform verzamelt. De uitvoeringsplannen zullen moeten verduidelijken welke maatregelen genomen worden om een dergelijke ramp te voorkomen. (zuiveringsstation)

De 4,5 meter lange muur langsheen het [REDACTED], die een lichtafname betekent voor de naburige woningen, zou een muur met betonnen plantenbakken moeten worden.

Ook zal men de absolute garantie moeten bieden dat de enige toegangsweg tot de werken voorzien tussen de velden van [REDACTED] behouden blijft.

Tenslotte is het College van mening dat de stukken grond die niet gebruikt worden door de NMBS na de werkzaamheden opnieuw gemeentelijke eigendom zouden moeten worden, zodat ze in de toekomst onderhouden kunnen worden. Het risico op verschillende beschadigde wegen en paden is zeer waarschijnlijk.

Ook zal er, alvorens de werkzaamheden aan te vatten, een waarborg moeten geplaatst worden teneinde eventuele herstellingswerken aan de wegen te verzekeren.”

...

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente [REDACTED] verleent op 22 oktober 2007 een voorwaardelijk gunstig advies.

Op 23 december 2008 beslist de verwerende partij een stedenbouwkundige vergunning te verlenen.

De Raad van State vernietigt deze beslissing op 4 februari 2010. De verwerende partij wordt gevraagd zich opnieuw over de aanvraag uit te spreken.

De verwerende partij beslist op 23 augustus 2010 een stedenbouwkundige vergunning te verlenen. De verwerende partij motiveert haar beslissing als volgt:

“ ...

Beoordeling van de aanvraag

...

Dergelijk grootschalig project gaat onvermijdelijk met enige hinder gepaard, zowel tijdens de uitvoeringsfase als na de voltooiing ervan. De aanvrager heeft een MER-rapport gemaakt om de gevolgen van het project te kunnen inschatten. Aan de in het MER gesuggereerde maatregelen ter beperking van de hinder werd in de aanvraag tegemoet gekomen.

Dit zijn de ruimtelijk relevante milderende maatregelen, zoals opgesomd in het MER.

1. Bodem

De aanwezige begroeiing op de bestaande taluds dient zo veel mogelijk behouden, om stabiliteitsredenen en erosie te voorkomen.

2. Grondwater (Zie tabel 5.1.4)

3. Oppervlaktewater (Zie tabel 5.2.13)

4. Geluid

Tijdens de bouwfase:

- o De omwonenden duidelijk informeren*
- o Het opleggen van verplichte routes voor vrachtverkeer*
- o Maximaal beladen van vrachtwagens om het aantal ritten te minimaliseren*
- o De machines goed onderhouden*
- o Vermijden van geluid bij lossen van materiaal, motoren, toeteren,*
- o Aanpassen van werktijden*
- o Tijdelijke werfinrichtingen ver van woningen verwijderen*
- o Meer dan één machine tegelijkertijd gebruiken*
- o Gebruik van geluidsarme machines*

Tijdens de exploitatiefase

- o Maatregelen aan de bron zoals vervangen van oud materieel door nieuw materieel*
- o De maatregelen aan de overdracht : Geluidsschermen worden voorzien waar het spoor zich in ingraving, in ophoging als op maaiveldhoogte bevindt.*
- o Maatregelen aan de ontvanger*

De dimensioneringen van de verschillende types muur, zodat voor alle woningen voldaan wordt aan de gestelde eisen te volgen.

5. Trillingen

Tijdens de exploitatiefase komt het erop aan om het traject zo goed mogelijk te onderhouden

Voor een aantal woningen waar er overschrijdingen van de trillingsnormen te verwachten zijn en die op korte afstand van het spoor gelegen zijn (tot ca 18 meter), wordt voorgesteld een postevaluatieprogramma op te stellen voor de trillingen. Het postevaluatieprogramma omvat metingen in situ om, tijdens verschillende stappen in de werkzaamheden, de trillingsimpact in de meest kritische woningen vast te stellen.

Bij verhoogde trillingsniveaus tot ca 30 meter van het spoor dienen ontdreuningsmatten gebruikt.

...

Bespreking van de in de gemeente [REDACTED] ingediende bezwaren en het advies van

de gemeente [REDACTED]

De gemeente [REDACTED] heeft de bezwaren als volgt weergegeven. Telkens volgt onder het bezwaar de bespreking ervan.

...

3. De plannen maken niet duidelijk of dat alle geluidswanden, inclusief de groene wanden, ook daadwerkelijk met beplanting voorzien zullen worden. Anderzijds kan hier ook opgemerkt worden dat het niet volledig duidelijk wordt of dat de groene wanden ook met geluidsdempende materialen bekleed zullen worden. Beiden dienen natuurlijk voorzien te worden:

Op de plannen (planzichten en dwarsprofielen) wordt duidelijk weergegeven. Dit wordt eveneens verduidelijkt in de beschrijvende nota onder punt 2.11.1. Daarin staat vermeldt dat de groene muren die gebruikt worden voor de uitbreiding van het spoorplatform geluidswerend én geluidsabsorberend zijn. Waar het spoorplatform in ophoging of uitgraving wordt afgeschermd door een betonnen geluidsscherm, wordt dit aan de binnenzijde voorzien van een absorberende bekleding.

4. De herbeplanting van de viaductconstructie tussen [REDACTED] in het talud over het dal van de [REDACTED] moet bij de werken worden inbegrepen.

Dit wordt opgenomen als voorwaarde bij de vergunning.

...

14. De gemeente stelt voor deze spoorwegovergang te hertekenen en de Kiss & Ride weg te laten:

☐ De brug [REDACTED] moet breder worden uitgevoerd om plaats te bieden aan vrijliggende voetgangers- en fietspaden. Ook moet rekening gehouden worden met landbouwvoertuigen en moet de breedte van de rijvakken hieraan aangepast worden.

Indien de Kiss&Ride zone niet voorzien wordt, zal er een probleem ontstaan met wagens die het doorgaand verkeer blokkeren. Bovendien werden zeer ruime voetpaden voorzien (4,80 meter en 1,70 meter).

De weg is dienvolgens breed genoeg voor veilig kruisen van fietsers, wagens, landbouwvoertuigen.

☐ De bocht tussen de [REDACTED] dient ruimer getekend te worden. Dit is mogelijk maar het kruispunt wordt hierdoor enorm breed ten opzichte van de wegenis.

☐ Aan de kant van het [REDACTED] kan een rotonde aangelegd worden met een middencirkel die door het zware verkeer benut kan worden. Hierdoor kan het grondbeslag beperkt blijven en de verkeerscirculatie makkelijker verlopen. Indien nodig moet de nieuwe brug nog iets breder uitgevoerd worden.

Dit werd onderzocht door de aanvrager, maar er geen plaats beschikbaar voor een brugverbreding door te hoogteverschillen.

☐ Deze rotonde maakt het mogelijk de aansluiting van de [REDACTED] te herzien en ongeveer drie meter minder beslag te leggen op de aanpalende tuinen. Hierdoor kan een beeldbepalende linde behouden blijven en verdwijnt het probleem met de elektriciteitscabine.

Dit is niet mogelijk. Zie hierboven.

☐ Bij de aanleg van een fietspad over het talud, zoals hiervoor beschreven, is een fietsenstalling aan de brug [REDACTED] overbodig, aangezien de halte zich bij de dorpskern van [REDACTED] zal bevinden en het dan logisch is dat men de fietsstalling aan het [REDACTED] of op de esplanade zal benutten.

...

16. De gemeente vraagt om de situatie van het [REDACTED] te herbekijken, onder meer vanwege de bereikbaarheid van de woningen tijdens de werken. Het voorgestelde 'opvolgingscomité' dient ook dit punt te bestuderen.

De bereikbaarheid van de woningen zal gedurende de werken gegarandeerd blijven. Dit wordt opgenomen als voorwaarde bij de vergunning.

...

De strijd tegen de geluidsoverlast moet het belangrijkste punt van het project worden.

De geluidswanden zouden langsheen het gehele traject moeten gebouwd worden, met uitzondering van het gedeelte tussen [REDACTED] waar geen bewoning is. Wat de vermindering van de trillingen betreft zou het inderdaad nuttig zijn over de gehele lengte van de sporen, tussen de constructie en de ballast, onderaan de sporen een akoestische isolatie te plaatsen. Bovendien zouden de wissels zo veel mogelijk verplaatst moeten worden naar zones zonder bewoning. Het bouwen van een geluidswand langs de brug van het [REDACTED] is noodzakelijk en al de natuurlijke elementen die de trillingen tegenhouden, moeten behouden blijven. De door het MER opgelegde milderende maatregelen voor geluid en trillingen werden gevolgd.

Tevens moet de geluidshinder gedurende de werkzaamheden beperkt worden (prioriteit voor het bouwen van de geluidswand, respecteren van de werktijden op de werf – enkel overdag).

Daarmee werd uitvoerig rekening mee gehouden: zie hiervoor punt 2.14.4 uit de beschrijvende nota.

De toegang tot de [REDACTED] moet gewaarborgd blijven gedurende de werkzaamheden. Dit blijkt uit de aanvraag.

Alle mogelijke maatregelen die het verdwijnen van een aanzienlijk deel van de fauna en flora vermijden, moeten genomen worden.

Dit blijkt uit de aanvraag.

Tussen de brug van het [REDACTED] en het station van [REDACTED] neemt het risico op overstromingen en bodemvervuiling toe als gevolg van het gebruik van de enkele goot als afvoer voor het water dat zich op het platform verzamelt. De uitvoeringsplannen zullen moeten verduidelijken welke maatregelen genomen worden om een dergelijke ramp te voorkomen. (zuiveringsstation)

De beschrijvende nota verduidelijkt de voorziene maatregelen onder punt 2.5.

Het langse afwateringssysteem van de bedding doet dienst als buffering.

Paragraaf 2.5.3 stelt het volgende:

... naast de klassieke functie van watervoer een aanvullende functie van berging verbonden met het afwateringssysteem. Deze tweede functie heeft tot doel de piekdebieten af te vlakken en uit te stellen teneinde overstromingsproblemen te vermijden stroomafwaarts van de spoorweginfrastructuren...

... Teneinde de kwaliteit van het water dat in de gekozen waterlopen wordt geloosd te verbeteren, is systematisch een olie-vetafscheider voorzien stroomopwaarts van alle waterlopen (lozingspunten) gelegen langs het ontwerp (zie ook het principeplan van die olie-vetafscheider). Deze maakt het mogelijk om deeltjes tot 50 µm van gemiddelde doorsnede te laten bezinken, en om oliën en koolwaterstoffen tegen te houden.

Tabel 3:

Piekdebiet per lozingspunt voor een terugkeerperiode van 20 jaar.

De 4,5 meter lange muur langsheen het [REDACTED] die een lichtafname betekent voor de naburige woningen, zou een muur met betonnen plantenbakken moeten worden.

Dit is reeds het geval.

De betreffende muur is een "groene muur", bestaande uit betonnen bakken die worden opgevuld met grond en waarvan de grondoppervlakken aan de buitenzijde worden beplant of ingezaaid zodat deze een groen uitzicht krijgen.

Zie hiervoor doorsnede 10.9700 en punt 2.7.2 uit de beschrijvende nota.

Ook zal men de absolute garantie moeten bieden dat de enige toegangsweg tot de werken voorzien tussen de velden van [REDACTED] behouden blijft.

De toegangsweg langs de velden ter hoogte van de grens tussen [REDACTED] is de belangrijkste werftoegang en er zal zoveel als mogelijk gebruik gemaakt worden van deze weg.

Voor de werken aan de verschillende bruggen en/of voor de bouw van geluidsmuren kant bestaande sporen zal het echter nodig zijn om gebruik te maken van de bestaande wegenis ernaartoe.

...

Bespreking van de in de gemeente [REDACTED] ingediende bezwaren en het advies van de gemeente

...

5° De voorgestelde geluidsnormen van 60 decibel 's nachts en 65 decibel overdag liggen te hoog en hebben geen wetenschappelijke basis. Zij moeten verlaagd worden naar respectievelijk 45 en 55 decibel. Bovendien houden de metingen geen rekening met de pieken die het meest schadelijk zijn voor de gezondheid. Er is wetenschappelijk aangetoond dat geluidswanden niet het gewenste effect ressorteren. De problematiek van het geluid moet herbekeken worden.

De beoordeling van het treinverkeer gebeurde aan de hand van het ontwerp KB van 1991 betreffende de specifieke bijdrage van de trein. De beoordeling volgens de nachtperiode is strenger dan deze gehanteerd in het KB.

De bepaling in het Vlare II tot industriële activiteiten worden gebruikt om een uitspraak te doen over de conformiteit van de huidige geluidsniveaus in relatie tot de bestemming van de gebieden, omdat er geen direct toepasbare wetgeving is.

...

7° Kan [REDACTED] verzekeren dat de groene muren ook groen blijven en op termijn de betonnen structuur niet overheerst?

De gemeente mag de klimplanten kiezen. Dit zal als voorwaarde opgenomen worden in de vergunning.

...

In de aanvraag werd opgenomen dat de bestaande groenvoorziening zoveel als mogelijk behouden blijft, dus ook de beboste taluds. Er wordt een boscompensatie voorzien voor bos dat ingevolge het project wordt ingenomen. Hierbij kan verwezen worden naar deel 5.4 van het MER.

...

De bezwaren wezen nog op een aantal knelpunten.

...

Buffering

De groene muren zullen zowel gebruikt worden waar de sporen zich in ophoging bevinden als waar ze zich in uitgraving bevinden. De groene muur bestaat uit een opeenstapeling van geprefabriceerde betonnen bakken, gefundeerd op een betonnen plaat. De betonnen elementen worden gevuld met grond, ook aan de openingen die aan de buitenzijde ontstaan, om ze dan nadien te bezaaien en te beplanten.

...

Geluid

De invloed van het project op het geluids- en trillingsniveau in de omgeving werd bestudeerd in het MER. In deze effectenstudie werd een model opgesteld voor de toekomstige situatie en werden de verwachte geluidsniveaus getoetst aan de richtwaarden voor het equivalent geluidsniveau LAZQ van 65 dB (A) overdag en 60 dB(A) 's nachts.

Voor ongeveer het volledige tracé wordt een geluidsscherm voorzien; enkel op de zone gelegen op de grens tussen [REDACTED], aan de westzijde wordt er geen geluidsscherm voorzien, gelet het agrarisch gebied: afhankelijk van de ligging zijn die in beton, zijn het groene muren van 2 meter hoog of is het een palenwand of een beschoeide sleuf.

Het voorstel van de gemeente [REDACTED] om de geluidswanden tussen beide gemeenten volledig weg te laten kan enkel toegestaan worden als uit de postevaluatie blijkt dat de

norm (geluid en trillingen) de norm niet overschrijdt. In tussentijd dienen ze niet geplaatst te worden.

Teneinde de hinder te minimaliseren dienen een aantal maatregelen genomen te worden die vermeld worden in het MER (pagina 242), zijnde

- Het geheel van akoestische maatregelen (zie paragraaf 3.5.1.2)
- Voor 22 woningen (p 238) waar er een postevaluatieprogramma wordt opgesteld. Gevolggevend aan de resultaten van de metingen, worden de nodige antitrillingsystemen ter beschikking gesteld. Een finale evaluatie, na het beëindigen van de werken, dient eveneens voorzien te worden. Indien trillingshinder zou blijken, kan een verkooprecht voorgesteld worden.

Uit de studie van het MER blijkt dat in de toekomst evenveel woningen die te lijden zullen hebben onder een verhoogd dan een verlaagd geluidsniveau. Indien de in het MER voorgestelde maatregelen opgevolgd worden (plaatselijke verhoging van de voorziene geluidsschermen) wordt de norm nergens meer overschreden en zal het geluidsniveau in het overgrote deel van de woningen dalen of nagenoeg gelijk blijven.

Trilling

Maatregelen die getroffen worden om de huidige trillingshinder te verminderen zijn

- Voegloze spooropbouw voor de sporen
- Vermijden van discontinuïteiten ter hoogte van seininstallaties
- Waar mogelijk het plaatsen van wissels in onbebouwde zones.
- Nieuwe dwarsliggers en rails voor de bestaande sporen.

Gezien de moeilijke beoordeling van het te verwachten trillingsniveau, wordt voorgesteld om voor een aantal woningen een postevaluatieprogramma op te stellen.

Om de effecten in de omgeving tijdens de aanlegfase te beperken zal voor de werfafsluitingen die voorafgaand aan de werken worden geplaatst, gebruik gemaakt worden van volle schermen die bestaan uit aaneengesloten panelen die minstens 2 meter boven het omgevende terrein uitkomen.

Om de trillingshinder tijdens de werken tegen te gaan, zal voor het uitvoeren van diepe funderingen zo veel als mogelijk beroep gedaan worden op trillingsvrije technieken (beschoeide sleuven, boorpalen, micropalen,...). Door strenge eisen op te leggen voor het vrachtverkeer tijdens de werken, zal een belangrijke vorm van trillingshinder tegengegaan worden.

In het MER werden verhoogde trillingsniveaus ter hoogte van een aantal woningen die binnen een afstand van 18 meter tot het (gepland of bestaand) spoor gelegen zijn vastgesteld. Een woning, gelegen op 7 meter, zal onteigend worden. Voor de overige woningen binnen een zone van 18 meter tot het spoor (22 woningen) wordt postmonitoring (gevolgd door de nodige maatregelen) voorgesteld.

Groen

De gemeente [REDACTED] maakt terecht enkele opmerkingen die de groenvoorziening, zoals uitdrukkelijk bepaald in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan ten goede komen. Deze dienen gevolgd aangezien toch 1,53 ha akkerland en ca 6,7 ha biologisch (zeer) waardevolle struikopslag/bos verloren gaat, waarvan echter ca 2,7 kan hersteld worden mits een goede inrichting en beheer (t.h.v. de nieuw aan te leggen spoorwegtaluds). Bovendien is boscompensatie nodig. **Daarvoor wordt het daarvoor nodige compensatieformulier aan de vergunning gehecht.**

Verkeer en parkings

Om de verkeersdoorstroom te verbeteren stellen beide gemeenten voor om bredere overkruisingen te voorzien met voet- en fietspaden, ronde punten, meer parkeerplaatsen,

..

Echter bij de bespreking van de aanvraag waren beide colleges van burgemeester en schepenen met de wegbeheerder tot een overeenkomst gekomen. Bovendien zijn de voorgestelde aanpassingen op het niveau van het verlenen van de stedenbouwkundige vergunning té ingrijpend. Hiervoor dienen nieuwe plannen worden ingediend.

...

Watertoets:

In toepassing van artikel 8 van het decreet integraal waterbeleid dient voor elk ontwerp nagegaan te worden of er geen schadelijke effecten voor het watersysteem ontstaan. De waterproblematiek is bestudeerd in het MER (deel 5.1 Bodem en grondwater en deel 5.2. Oppervlaktewater) en de nodige maatregelen zijn in het aanvraagdossier opgenomen.

Op het grondgebied van de gemeente [REDACTED] zal de [REDACTED] en in [REDACTED] zal de [REDACTED] als afvoersysteem van de ondoorlaatbare, licht afhellende bedding dienen via een overlangs gedeelte evenwijdig aan de spooras.

Indien er een nieuwe spoorbedding aangelegd wordt vanaf de bestaande structuur zal het regenwater –zoals vandaag reeds gebeurt- in de grond filtreren.

Indien de spoorbedding in uitgraving ligt en de omliggende terreinen afhellen in de richting van de sporen, zal een bijkomend afwateringssysteem aan de kruin of aan de voet van het talud voorzien worden om de bedding vrij te houden van waterafstroming van deze oppervlakken.

Het college van burgemeester en schepenen van [REDACTED] stelt dat tussen de brug van het [REDACTED] en het station van [REDACTED] het risico op overstromingen en bodemvervuiling toeneemt als gevolg van het gebruik van de enkele goot als afvoer voor het water dat zich op het platform verzamelt. De uitvoeringsplannen zullen moeten verduidelijken welke maatregelen genomen worden om een dergelijke ramp te voorkomen. (zuiveringsstation). Dit zal als voorwaarde opgenomen worden.

Volgens het advies van de directie Infrastructuur van de provincie Vlaams-Brabant dient het schadelijk effect van de nieuwe bedding gecompenseerd door een buffering voorzien worden van ten minste 200m³/ha verharde oppervlakte en een beperking van het lozingsdebiet tot maximaal 20 liter/sec/ha verharde oppervlakte. De buffering dient als extra volume worden gerealiseerd.

Dit behelst echter een bouwvergunningsplichtig bijwerk, waarvoor een aparte vergunning dient aangevraagd.

Er is door de werken geen schadelijk effect op het watersysteem te verwachten, zodat de vergunning kan verleend worden op voorwaarde dat ook de andere voorwaarden van dit advies gevolgd worden.

Hierboven is vermeld waarom de meeste bezwaren kunnen verworpen worden. Aan een aantal bezwaren wordt tegemoet gekomen door voorwaarden in de vergunning op te leggen.

Een aantal andere voorwaarden volgen uit de adviezen van externe besturen.

Mits deze voorwaarden worden opgelegd, is het ontwerp uit stedenbouwkundig oogpunt aanvaardbaar en komt het voor vergunning in aanmerking.

Besluitend kan worden gesteld dat het project een duidelijke meerwaarde zal betekenen met betrekking tot het treinaanbod. De negatieve effecten kunnen voor een zeer belangrijk deel ondervangen worden door een ganse resem maatregelen (zie overzicht in het MER onder 'deel 6: synthese van de effecten en maatregelen') en voor bepaalde zaken kunnen ze zelfs omgevormd worden tot positieve effecten (vb. i.v.m. geluid, i.v.m. herinrichting van stationsomgevingen, i.v.m. afwatering).

Omwille van de bovenstaande argumentatie kan de vergunning worden afgegeven.

BIJGEVOLG WORDT OP 23 AUGUSTUS 2010 HET VOLGENDE BESLIST :

De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar geeft de vergunning af aan de aanvrager voor de bovenvermelde werken, onder de volgende voorwaarden:

1. De betrokken colleges van burgemeester en schepenen en de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar per aangetekende brief op de hoogte te brengen van het begin van de werkzaamheden of handelingen waarvoor vergunning is verleend, ten minste acht dagen voor de aanvatting van die werkzaamheden of handelingen.
2. De voorwaarden van de gemeenten volgen zijnde :
 - De herbeplanting van de viaductconstructie tussen [REDACTED] in het talud over het dal van de [REDACTED] moet bij de werken worden inbegrepen.
 - De geluidswanden in de open groene ruimte tussen [REDACTED] moeten

weggelaten worden in het gedeelte waar geen bebouwing aanwezig is om de open groene ruimte niet verder visueel in twee delen te splitsen maar dient aanwezig te zijn in alle bebouwde zones. Indien uit de postevaluatie blijkt dat de hinder (geluid en trillingen) de norm overschrijdt dienen deze toch voorzien te worden.

- De aansluiting aan de recente werken aan de [REDACTED] mee in rekening genomen worden.
 - De bereikbaarheid van de woningen aan het [REDACTED] zal gedurende de werken gegarandeerd blijven.
 - Het tracé van de [REDACTED] moet in haar huidige vorm behouden blijven om het hoogteverschil met het viaduct te vergroten en daardoor de overzichtelijkheid van het kruispunt te vergroten.
 - [REDACTED] zal bij aanvang van de werken het circulatieplan van het werfverkeer laten goedkeuren door de gemeente.
 - Nachtwerken zullen tot een minimum beperkt worden. [REDACTED] zal de omwonenden ten laatste vijf dagen vóór de nachtwerken in het kader van het GEN-project op de hoogte brengen. [REDACTED] stelt de omwonenden eveneens een groen nummer ter beschikking. Dit zal opgenomen worden in de vergunning. De aanvrager zal de omwonenden blijven informeren over de werken. Dit wordt opgenomen in de vergunning. De website van [REDACTED] is beschikbaar: [REDACTED] Een call center met een groen nummer wordt voorzien 7 dagen op 7, vanaf 7 uur tot 22 uur. Infosessies zullen vóór de werken plaatsvinden.
 - De gemeente mag de klimplanten kiezen, zodat de groene muren groen blijven.
 - De tuin van het eigendom [REDACTED] moet voorzien worden van een hoge afsluiting van 2 meter hoog om de privacy te garanderen.
 - De locatie van de voorgestelde in- en uitrit van de parking van het station [REDACTED] dicht bij de [REDACTED] te plaatsen.
 - De straal van de rotondes dient in een straal van 1800 cm gerealiseerd te worden.
 - De uitvoeringsplannen zullen moeten verduidelijken welke maatregelen genomen worden om het overstromings- en bodemvervuilingsgevaar tussen de brug van het [REDACTED] en het station van [REDACTED] als gevolg van het gebruik van de enkele goot als afvoer voor het water dat zich op het platform verzamelt.
 - Wat de vermindering van de trillingen betreft dient over de gehele lengte van de sporen, tussen de constructie en de ballast, onderaan de sporen een akoestische isolatie geplaatst te worden. Bovendien moeten de wissels zo veel mogelijk verplaatst moeten worden naar zones zonder bewoning. Er dient een geluidswand langs de brug van het [REDACTED] gebouwd te worden en al de natuurlijke elementen die de trillingen tegenhouden, moeten behouden blijven. Tevens moet de geluidshinder gedurende de werkzaamheden beperkt worden (prioriteit voor het bouwen van de geluidswand, respecteren van de werktijden op de werf – enkel overdag).
 - De toegang tot de [REDACTED] moet gewaarborgd blijven gedurende de werkzaamheden.
 - De 4,5 meter lange muur langs het [REDACTED], die een lichtafname betekent voor de naburige woningen, moet van een muur met betonnen plantenbakken voorzien worden.
 - De enige toegangsweg tot de werken voorzien tussen de velden van [REDACTED] moet behouden blijven.
3. De voorwaarden van de Directie Infrastructuur van de provincie Vlaams-Brabant te volgen conform het advies van 18 juli 2007. Voor het buffervolume dient een aparte aanvraag te gebeuren.
4. De voorwaarden in het bindend advies van het Agentschap R-O Vlaanderen,

Vlaams Brabant, cel Onroerend Erfgoed dd 31 juli 2007, wat betreft het aspect archeologisch erfgoed te volgen.

5. De aangehaalde schadebeperkende maatregelen voorzien in het MER te volgen
6. De voorwaarde opgelegd door het Departement Landbouw en Visserij, Duurzame Landbouwonwikkeling te volgen, meer bepaald dat de aanleg van de sporen heel zorgvuldig gebeurt, zodat, na de werken, de naastliggende landbouwpercelen hun oorspronkelijke vitaliteit en bodemstructuur behouden en dat de gronden voor boscompensatie niet in het open en actief agrarisch gebied gelegen zijn.
7. De voorwaarde in het advies van het Agentschap R-O Vlaanderen, Vlaams Brabant, cel Onroerend Erfgoed dd 3 augustus 2007, wat betreft de aspecten monumenten, landschappen, stads- en dorpsgezichten te volgen, meer bepaald dat de technische uitvoering van de parking ter hoogte van het seinhuis te [REDACTED] nog wordt besproken en dat bij het station van [REDACTED] de 'zone voor toekomstige ontwikkeling van winkels en woningen': gelet op de nabije ligging van de beschermde monumenten, het stationsgebouw en het seinhuis, er geen grootschalige nieuwbouw wordt opgericht. Het gabarit (kroonlijst- en nokhoogte, dakhelling) en het aantal bouwlagen van de bestaande bebouwing zijn de basisvoorwaarden waaraan de nieuwbouw dient te voldoen en dat schetsontwerpen steeds voor preadvies hen moeten worden voorgelegd.
8. Gezien de moeilijke beoordeling van het te verwachten trillingsniveau, wordt voorgesteld om voor 22 woningen een postevaluatieprogramma op te stellen, zoals bepaald in het MER.
9. De voorgestelde boscompensatie zoals opgenomen in het MER uit te voeren.
10. De opmerkingen in het advies van de Vlaams Bouwmeester (dd 21 juni 2007) te volgen:
11. "Aan de kant [REDACTED] zijn er 4 parkeerplaatsen voor mindervaliden voorzien. de enige manier om aan deze kant de treinperrons te bereiken is via trappen. Hellingsbanen worden wel voorzien aan de kant [REDACTED], maar daar zijn geen parkeerplaatsen voor mindervaliden in de nabije omgeving.
Hoogstammen zijn getekend op het plein boven de sporen. Ik stel mij de vraag of hoogstammen gezien de voorgestelde smalle voet en de weinige diepte voor wortelbedding. Deze hoogstammen zijn ook niet terug te vinden in de bijbehorende materialenbeschrijving".
De aanvrager/uitvoerder neemt alle maatregelen om er voor te zorgen dat geen schade optreedt aan de doorkruiste leidingen, installaties en infrastructuur of aan de percelen, aanpalende eigendommen, constructies en/of gebouwen. Tijdens de werken worden de nodige voorzorgsmaatregelen ter voorkoming van schade genomen. Desgevallend worden de nodige beveiligings- en/of herstellingsmaatregelen uitgevoerd, zo nodig na het bekomen van de daartoe vereiste vergunning of machtiging. Alle gronden worden na de uitvoering van de werken zoveel mogelijk in hun vorige staat of zoals aangegeven op de plannen hersteld of aangelegd. [REDACTED] heeft ondergrondse hoogspanningsleidingen in de [REDACTED]. Bij werken dienen veiligheidsvoorschriften gerespecteerd; [REDACTED] verwacht dat de opdrachtgever deze richtlijnen meedeelt aan iedereen die in zijn opdracht werken uitvoert.
De aanvrager/uitvoerder houdt bij de uitvoering van de werken rekening met de aanwezigheid van nutsleidingen in de straten en gebeurlijk bovengronds. Opzoeken van de ligging van niet exact gekende leidingen moet gebeuren door het graven van korte dwarssleuven of het uitvoeren van peilingen. Indien leidingen/installaties moeten verplaatst worden dient dit te gebeuren door de bewuste maatschappijen minstens 48 uur op voorhand daarvan te verwittigen. Bovendien moet worden rekening gehouden met de door de

*nutsmaatschappijen opgelegde veiligheidsvoorschriften en
verantwoordelijkheden.
...*

Dit is de bestreden beslissing.

De gemeente [] en het college van burgemeester en schepenen van [] alsook de heer [] en de heer [] hebben met aangetekende brieven van respectievelijk 23 september 2010 en 11 oktober 2010 eveneens een beroep ingesteld (tot schorsing van de tenuitvoerlegging en) tot vernietiging van deze bestreden beslissing. Deze zaken zijn bij de Raad bekend onder de rolnummers 1011/0010/A/3/0008 en 1011/0135/SA/3/0107. In eerstgenoemde zaak hebben de gemeente [] en het college van burgemeester en schepenen van [] afstand gedaan van hun vordering. Met het arrest van 1 juli 2014 met nummer A/2014/0459 heeft de Raad de afstand vastgesteld.

V. Ontvankelijkheid van de vordering tot vernietiging

A. Ontvankelijkheid wat betreft de tijdigheid van het beroep

De bestreden beslissing werd met een aangetekende brief van 25 augustus 2010 aan de verzoekende partijen meegedeeld. Het met een aangetekende brief van 23 september 2010 ingestelde beroep is tijdig.

B. Ontvankelijkheid wat betreft het belang van de verzoekende partijen

Standpunt van de partijen

De tussenkomende partij betwist het belang van “de verzoekende partij.” Uit de verdere uiteenzetting kan worden afgeleid dat ze het belang van de eerste verzoekende partij betwist, met als argument dat zij geen hinder of nadeel aantoonst in de zin van artikel 4.8.16, §1, eerste lid, 3° VCRO.

De tussenkomende partij stelt dat het voorwerp van de bestreden beslissing een onderdeel is van het Gewestelijk Expres Net (GEN) dat zal resulteren in een aanzienlijke verbetering van de leef- en werkomgeving van de inwoners alsook in een verbeterde mobiliteit voor de inwoners van []. Het gaat over een zaak van algemeen belang dat het gemeentelijk belang overstijgt. De eerste verzoekende partij laat geheel na aan te tonen op welke wijze zij door de bestreden beslissing concreet wordt gehinderd in de realisatie van haar ruimtelijk orderingsbeleid. Het is niet omdat zij geen voorstander is van het project dat zij hierdoor gekrenkt wordt in haar eigen beleid.

Beoordeling door de Raad

In het verzoekschrift wordt er op gewezen dat de bestreden beslissing werken toelaat op gemeentelijke wegen, zodat de gemeente een evident belang heeft bij het beroep tot vernietiging. In het zesde middel wordt verder gesteld dat de bestreden beslissing de verplaatsing toelaat van gemeentewegen met miskenning van artikel 135 van de Nieuwe Gemeentewet en artikel 42 van het Gemeentedecreet.

Daarmee heeft de eerste verzoekende partij voldoende aannemelijk gemaakt dat zij mogelijk hinder of nadelen kan ondervinden in de uitoefening van haar taken en bevoegdheden. Dit volstaat om haar belang aan te tonen in de zin van artikel 4.8.16, §1, eerste lid, 3° VCRO.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente [REDACTED], de tweede verzoekende partij, heeft tijdig advies uitgebracht over de aangevraagde vergunning, en is belanghebbende in de zin van 4.8.16, §1, eerste lid, 6° VCRO.

De exceptie wordt verworpen.

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

A. Eerste middel

Standpunt van de partijen

1.

In dit middel, dat bestaat uit drie onderdelen, roepen de verzoekende partijen de schending in van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen, artikel 4.4.7 VCRO, artikel 3 van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, §2, en artikel 4.7.1, §2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester, deels in samenlezing met bijlage I bij het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, de beginselen van behoorlijk bestuur, in bijzonder het redelijkheidsbeginsel en het rechtszekerheidsbeginsel, deels met toepassing van artikel 159 van de Grondwet.

1.1.

In het eerste onderdeel voeren zij aan dat het project rechtens geen “kleine wijziging” kan zijn omdat het betrekking heeft op de aanleg van een nieuwe spoorweg over een afstand van meer dan 10 kilometer, wat maakt dat het een project is in de zin van bijlage I van het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004, en zodoende nooit een “kleine wijziging” kan inhouden.

Zij lichten dit onderdeel als volgt toe:

“De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar kon, in het licht van de bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering, in redelijkheid niet oordelen dat het bewuste project een kleine wijziging inhoudt. Het project is immers wel degelijk verplicht MER-plichtig.

Het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004, houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage somt in bijlage I de projecten op die steeds aan een MER onderworpen moeten worden. Die projecten kunnen, op grond van het bepaalde in artikel 3, §2, tweede lid, 2° van het besluit van 5 mei 2000, nooit beschouwd worden als “kleine wijzigingen”.

Verplicht MER-plichtig zijn onder meer de “aanleg van spoorlijnen voor spoorverkeer over een lengte van 10 km of meer”.

Het voorgestelde project impliceert niet enkel wijzigingen aan een bestaande spoorlijn. Naast de bestaande spoorlijn, die plaatselijk wordt aangepast, wordt een nieuwe spoorlijn aangelegd. Dit is de "aanleg van een spoorlijn". Uit de tekst van deze bijlage blijkt niet dat het leggen van een nieuwe spoorlijn naast een bestaande spoorlijn niet als de aanleg van een spoorlijn moet worden beschouwd.

In het Vlaams Gewest vinden deze werken plaats over een globale afstand van 5,9 kilometer. Maar de werken zijn niet beperkt tot het Vlaams Gewest. Over het hele traject tussen Brussel en Nijvel worden twee nieuwe sporen naast de bestaande sporen gelegd. Dit hele traject is duidelijk langer dan 10 kilometer.

Rekening houdend met het gegeven dat de MER-wetgeving gestoeld is op Europese regelgeving die in het bijzonder is opgemaakt om de grensoverschrijdende effecten van een project te beoordelen, moet men bij de beoordeling van de criteria van bijlage I van het besluit van de Vlaamse Regering niet enkel rekening houden met de delen van het project die op het Vlaams Gewest zijn gelegen, maar wel met het hele project.

Het gehele project heeft betrekking op de aanleg van twee nieuwe sporen over een afstand van meer dan 10 kilometer, en is dus een project van bijlage I van het besluit van 10 december 2004, en kan dus geen kleine wijziging inhouden in de zin van het besluit van 5 mei 2000. De afwijking van artikel 4.4.7 van de Vlaamse Codex kan dus niet worden toegepast."

1.2.

In het tweede onderdeel voeren zij aan dat de bestreden beslissing niet, althans niet afdoende, motiveert waarom voldaan is aan de derde voorwaarde vermeld in artikel 3, §2, 30 van het eerder vermelde besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000, namelijk dat de handelingen niet worden uitgevoerd in een ruimtelijk kwetsbaar gebied of dat ze geen significante invloed hebben op een ruimtelijk kwetsbaar gebied, indien ze in zo'n gebied gelegen zijn.

Zij lichten dit onderdeel als volgt toe:

"De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar kan in redelijkheid niet tot het besluit komen dat het wél gaat om een "kleine wijziging". Minstens is zijn besluit niet afdoende gemotiveerd.

Het besluit stelt met name als voorwaarde dat de "handelingen (niet) worden uitgevoerd in een ruimtelijk kwetsbaar gebied of ... geen significante impact (hebben) op een ruimtelijk kwetsbaar gebied, indien ze in zo'n gebied gelegen zijn ".

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar stelt dat aan die voorwaarde is voldaan. Hij motiveert dit oordeel als volgt:

"Of de handelingen zich op enkele plekken situeren in natuurgebied valt moeilijk na te gaan, gelet op de schaal waarop het gewestplan is opgemaakt. Zeker is dat het over slechts enkele meters breedte kan gaan, gelet op de feit dat de verbreding van de spoorwegbundel zo beperkt mogelijk is gehouden. De impact op het natuurgebied, dat veel groter is, is door deze beperkte grondinname dan ook in alle redelijkheid verwaarloosbaar te noemen. Significante impact is er zeker niet."

Het project situeert zich op meerdere plekken in een ruimtelijk kwetsbaar gebied.

In [REDACTED] loopt de bestaande spoorlijn over een afstand van ongeveer 140 meter langs een parkgebied. De uitbreiding gebeurt daar langs de andere zijde van het spoor. Allicht

kan de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar daar wel gevolgd worden dat er slechts een beperkte inname is.

Op het grondgebied van [REDACTED] doorkruist het tracé wel meerdere natuurgebieden.

Het traject loopt daar over een afstand van meer dan één kilometer langs of door parkgebied, natuurgebied of natuurgebied met wetenschappelijke waarde.

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar heeft hier kennelijk geen rekening mee gehouden, zodat zijn beslissing alvast niet goed is gemotiveerd.

Er is echter meer. De “significantie” van de impact van het project op de ruimtelijk kwetsbare gebieden wordt enkel beoordeeld in functie van de terreininname. Dit is kennelijk onredelijk, aangezien de impact van een spoorweg op de omgeving niet beperkt is tot de terreininname, maar, zelfs vooral, het gevolg is van de hinder die uit het gebruik voortvloeit. De uitbreiding van de spoorweg zal tot gevolg hebben dat er een groter aantal treinen gebruik kunnen maken van de spoorlijn. Dit verhoogt de geluidsdruk in de omgeving en verhoogt de kansen op verkeersslachtoffers onder de aanwezige fauna. In het MER wordt gesteld dat de effecten tijdens de exploitatiefase terug te brengen zijn tot de permanente verstoringseffecten en versnipperingseffecten, waarbij die effecten kwaliteitsverlies veroorzaken, dit vooral ter hoogte van de kruisingen van het spoortraject met de [REDACTED] ter hoogte van het Station van [REDACTED] (zie MER, p. 264). Het is net daar dat het tracé door een ruimtelijk kwetsbaar gebied loopt. De effecten zijn, aldus het MER, het meest significant voor aspect fauna, m.n. broedvogels, ree en nacht-actieve zoogdieren. Het MER stelt wel enkele milderende maatregelen voor (faunapassages), maar die hebben geen relevantie voor broedvogels. Redelijkerwijze kan men op basis van het MER dan ook niet anders dan vaststellen dat er significante gevolgen zijn voor bepaalde diersoorten in het natuurgebied met wetenschappelijke waarde, dat een ruimtelijk kwetsbaar gebied is, zodat de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar niet in redelijkheid kon komen tot het besluit dat er geen significante effecten zijn in een ruimtelijk kwetsbaar gebied.

Minstens is zijn motivering terzake niet afdoende.”

1.3.

In het derde onderdeel voeren zij aan dat artikel 3 van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 onwettig is, omdat het enerzijds mogelijk maakt dat werken die bezwaarlijk als “een kleine wijziging” kunnen worden beschouwd in de zin van artikel 4.4.7 VCRO, toch in aanmerking komen voor een afwijking van het gewestplan, en omdat het besluit het oordeel over de vraag of een werk “klein” is delegeert aan de vergunningverlenende overheid, en niet zelf de criteria bepaalt op grond waarvan een werk als klein moet worden beschouwd.

Zij lichten dit middel als volgt toe:

“Uw Raad is een administratief rechtscollege. Als rechtscollege moet uw Raad de toepassing weigeren van reglementen en besluiten die niet overeenstemmen met de hogere rechtsnormen.

Artikel 4.4.7. van de Vlaamse Codex laat toe om af te wijken van de voorschriften van, onder meer, een gewestplan.

Een dergelijke bepaling moet als afwijkingsbepaling strikt worden geïnterpreteerd.

De decreetgever heeft de Vlaamse Regering de bevoegdheid gegeven te bepalen welke lijninfrastructuur- en nutswerken een “kleine wijziging” inhouden.

Uit de toelichting bij het amendement dat tot deze bepaling heeft geleid kan blijken dat de decreetgever zeer kleine werken voor ogen had. De decreetgever spreekt over een “marginale ruimtelijke impact”, over “infrastructuurwerken met beperkte ruimtelijke en planologische impact” en over “weinig ingrijpende werken”.

De decreetgever had dus in zekere zin kleine infrastructuurwerken op het oog, met een beperkte impact.

Wanneer de Vlaamse Regering uitvoering geeft aan deze bepaling kon zij dus enkel kleine werken als een kleine wijziging beschouwen.

De Vlaamse Regering heeft daarbij vier harde voorwaarden bepaald waaraan werken moeten voldoen willen zij als “kleine wijziging” worden aangemerkt. Voor spoorweginfrastructuur zijn er zelfs slechts drie harde voorwaarden. Geen enkele voorwaarde heeft betrekking op de omvang van het project of de ruimtelijke impact, behoudens de voorwaarde in verband met de significante effecten in ruimtelijk kwetsbare gebieden. De omvang van het project en het ruimtelijk bereik van de handelingen is slechts één van de “aandachtspunten” die in acht moet worden genomen bij de beoordeling of het gaat om een kleine wijziging, zonder dat de Vlaamse Regering een bepaalde grens stelt aan de impact vanaf wanneer een werk niet langer een kleine wijziging mag zijn.

Op deze wijze heeft de Vlaamse Regering uitvoering gegeven aan deze bepaling op een wijze die maakt dat ook werken die in alle redelijkheid niet klein zijn, toch als een kleine wijziging worden beschouwd. In casu gaat het om een project dat doorgang vindt op het grondgebied van drie gewesten, over een grote afstand van ongeveer 20 kilometer, met een groot aantal getroffen en een impact in verschillende ruimtelijk kwetsbare gebieden, waarbij de impact zich zowel tijdens de werken als bij de exploitatie voordoet. Het hoeft dan ook niet te verbazen dat de gewestelijke stedenbouwkundige amtenaar, nota bene in de paragraaf die volgt op de passage waarin de gewestelijke amtenaar stelt dat de werken een “kleine wijziging” inhoudt, zelf toegeeft dat het gaat om een “grootschalig project”.

Indien het besluit toelaat dat een dergelijk “grootschalig project” wordt beschouwd als een “kleine wijziging”, is het besluit strijdig met artikel 4.4.7. van de Vlaamse Codex en moet het buiten toepassing worden gelaten.

Daarnaast kan men niet om de vaststelling heen dat de decreetgever de Vlaamse Regering heeft gemachtigd om te bepalen welke werken als kleine wijziging moeten /kunnen worden beschouwd. De toelichting bij het amendement geeft de Vlaamse Regering terzake enkele criteria mee, op basis waarvan de Vlaamse Regering kan beslissen om een bepaald werk als een kleine wijziging te beschouwen:

“Bij de vaststelling van het besluit tot bepaling van de lijninfrastructuurwerken en de nutsleidingen die onder het toepassingsgebied vallen van deze bepaling, zal de Vlaamse Regering rekening moeten houden met de ruimtelijke impact, alsook met de kenmerken van de mogelijke milieueffecten en de gebieden die kunnen worden beïnvloed (per analogie zie criteria opgenomen in bijlage I bij het decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid). Met andere woorden moet bij de bepaling van de concrete infrastructuurwerken in het uitvoeringsbesluit worden onderzocht of een bepaald infrastructuurproject al dan niet een dermate ruimtelijke impact heeft en zo’n zware en geografisch verspreide milieueffecten kan hebben dat, vooraleer het project kan worden gerealiseerd, eerst een planologische verankering en een bijbehorend MER op planniveau noodzakelijk is.”

Het is dus aan de Vlaamse Regering om in het besluit, op algemene wijze, de criteria vast te leggen op basis waarvan beoordeeld kan worden of het gaat om een klein werk van algemeen belang.

Zoals gezegd heeft de Vlaamse Regering aan deze bepaling uitvoering gegeven door drie (voor wegen: vier) harde criteria op te sommen, die eerder beperkt zijn. De grote beperking zit vervat in de discretionaire criteria, op basis waarvan de vergunningverlenende overheid van geval tot geval kan beoordelen of een bepaald werk een kleine wijziging inhoudt, waarbij die concrete beoordeling nagaat of de “handelingen de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden

niet overschrijden”, waarbij dit “onder meer” gebeurt aan de hand van een aantal “aandachtspunten”. Dit komt er op neer dat niet de Vlaamse Regering op algemene wijze bepaalt in welke gevallen er van het gewestplan mag worden afgeweken, maar dat de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van geval tot geval mag oordelen of hij al dan niet van het gewestplan (of andere stedenbouwkundige voorschriften) afwijkt.

Het rechtszekerheidsbeginsel als beginsel van behoorlijk bestuur houdt in dat het recht voorspelbaar en voorzienbaar moet zijn.

In het kader van de opmaak van stedenbouwkundige voorschriften van Ruimtelijke Uitvoeringsplannen oordeelde de Raad van State reeds dat “het beginsel van de rechtszekerheid vereist dat stedenbouwkundige voorschriften op voldoende duidelijke wijze worden vastgesteld, hetgeen niet verhindert dat deze voorschriften flexibel kunnen worden, opgevat, noch dat deze binnen de grenzen gesteld door het bevoegdheidsniveau, waarop zij dienen te worden vastgesteld, een bepaalde discretionaire bevoegdheid, kunnen verlenen aan de vergunningverlenende overheden bij de beoordeling van een aanvraag om een stedenbouwkundige vergunning”, maar dat dit wel inhoudt dat “dat de fundamentele opties van het plan op het daartoe ingevolge de toepassing van het subsidiariteitsbeginsel bevoegde planniveau dienen te worden vastgesteld.”

Aangezien artikel 4.4.7. een afwijkingsmogelijkheid inhoudt, kwam het de Vlaamse Regering toe om zelf te bepalen, rekening houdend met de omvang van de delegatie die de decreetgever haar heeft gegeven, welke werken als kleine wijziging worden beschouwd, wat inhoudt dat de Vlaamse Regering minstens de fundamentele opties dient te vast te leggen van wat er precies als kleine werken worden beschouwd. Door te bepalen dat, na het uitvoeren van een beperkte toetsing aan enkele harde voorwaarden, de beoordeling van het al dan niet klein karakter van de wijziging toekomt aan de vergunningverlenende overheid, heeft de Vlaamse Regering niet op rechtszekere wijze uitvoering gegeven aan artikel 4.4.7. van de Vlaamse Codex, en schendt het besluit van 5 mei 2000 artikel 4.4.7. van de Vlaamse Codex. Het artikel 3, §2 van het besluit van 5 mei 2000 moet met toepassing van artikel 159 van de Grondwet buiten toepassing worden gelaten.”

2.

De verwerende partij antwoordt hierop als volgt wat het eerste onderdeel betreft:

“In toepassing van art. 4.4.7 § 2 VCRO bestaat de mogelijkheid om bij het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning af te wijken van de bestemmingsvoorschriften in het geval een stedenbouwkundige vergunning betrekking heeft op kleine handelingen van algemeen belang of voor lijninfrastructuur- en nutswerken die een gemeentelijk karakter hebben of kleine wijziging inhouden. De afwijking van de stedenbouwkundige voorschriften kan enkel voor zover de betrokken handelingen de algemene bestemming en het architectonische landschappelijke karakter van het gebied niet kennelijk in het gedrang brengen.

Het laatste lid van art. 4.4.7 § 2 VCRO voorziet dat de Vlaamse Regering bepaalt welke handelingen van algemeen belang als klein worden beschouwd en welke lijninfrastructuur- en nutswerken een gemeentelijk karakter hebben of een kleine wijziging inhouden.

Uit de parlementaire voorbereiding van het aanpassings- en aanvullingsdecreet van 18 maart 2009, zoals op 27 maart 2009 bekrachtigd door de Vlaamse Regering en gecoördineerd in de VCRO, volgt dat specifiek werden bedoeld infrastructuurwerken met beperkte ruimtelijke en planologische impact.

Art. 3 van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van art. 4.1.1, 5°, art. 4.4.7 § 2 en art. 4.7.1, § 2, tweede lid VCRO

en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse bouwmeester bepaalt wat onder handelingen van algemeen belang als klein wordt beschouwd en welke lijninfrastructuur- en nutswerken een gemeentelijk karakter hebben of een kleine wijziging inhouden.

In art. 3 § 2, tweede lid van dit besluit bepaalt dat andere dan de in paragraaf 1 genoemde lijninfrastructuur- en nutswerken een kleine wijziging impliceren in de zin van art. 4.4.7 § 2 VCRO wanneer voldaan is aan de volgende voorwaarden:

“1° de handelingen betreffen een wijziging van bestaande of op een plan van aanleg of een ruimtelijk uitvoeringsplan aangeduide lijninfrastructuur of nutswerken;

2° de handelingen zijn niet opgenomen in de bijlage I bij het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage;

3° de handelingen worden niet uitgevoerd in een ruimtelijk kwetsbaar gebied of ze hebben geen significante impact op een ruimtelijk kwetsbaar gebied, indien ze in zo'n gebied gelegen zijn;

4° in zoverre de handelingen infrastructuur voor het wegverkeer betreffen;

a) Impliceren de handelingen een ruimtelijke of verkeerstechnische optimalisering van de bestaande of bestemde situatie, en

b) Betreffende de handelingen:

a. De aanleg of aanpassing van een knooppunt waarvoor reeds een bepaalde configuratie op de ruimtelijke uitvoeringsplannen of de plannen van aanleg ingetekend is, waarbij het project een afwijking op deze configuratie inhoudt zonder kennelijk aanzienlijke bijkomende ruimte-inname;

b. Of de verbreding van het bestaande of geplande dwarsprofiel, in zoverre er geen sprake is van kennelijk ingrijpende ruimtelijke effecten;

c. Of de verschuiving van het geplande dwarsprofiel, in zoverre er geen sprake is van kennelijk ingrijpende ruimtelijke effecten;

d. Of de aanleg van een carpoolparking bij bovenlokale infrastructuur, gesitueerd binnen de bestaande of te realiseren ruimtelijke omschrijving van een op- en afrittencomplex.

De vaststelling of een lijninfrastructuur- of nutswerk een gemeentelijk karakter heeft of een kleine wijziging inhoudt, geschiedt steeds op grond van een concrete beoordeling. Die concrete beoordeling gaat na of de handelingen de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschrijden. Het in concreto-onderzoek geschiedt onder meer aan de hand van volgende aandachtspunten:

1° de morfologie van het gebied (gaaf, aangetast, en dergelijke meer);

2° de bestaande bouwdichtheid van het gebied

3° de inpasbaarheid van de handelingen in de omgevende bebouwingstypologie;

4° de omvang van het project en het ruimtelijk bereik van de effecten van de handelingen.”

De aanvraag van [REDACTED] heeft de uitbreiding van de lijn L 124 naar 4 sporen tot voorwerp.

De spoorlijn L124 tussen [REDACTED] doorkruist achtereenvolgens het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest. Het tracédeel gelegen op Vlaams grondgebied heeft een totale lengte van ongeveer 5,8 km en is gelegen op het grondgebied van de gemeenten [REDACTED].

De buitenste sporen van de vier lijnen zullen worden gebruikt voor de GEN-diensten (tot 140 km/u.), de twee centraal gelegen sporen voor de snellere verbindingen (IC, IR én P) (tot 160 km/u.). De goederentreinen kunnen van alle sporen gebruik maken.

De nieuwe sporen worden op dezelfde hoogte geplaatst als de huidige sporen en zoveel als mogelijk in dezelfde spoorwegbedding.

Bij de beoordeling van de aanvraag wordt door de Gewestelijke Stedenbouwkundige Ambtenaar gesteld dat de aangevraagde handelingen in redelijkheid geen kleine

handelingen van algemeen belang zijn. Ook hebben zij geen gemeentelijk karakter, aangezien ze immers gericht zijn op de bediening van meerdere gemeenten.

“Bijgevolg moet nagegaan worden of zij vallen onder de derde categorie: handelingen, meer bepaald lijninfrastructuur en nutswerken die een kleine wijziging inhouden.” (cfr. bestreden beslissing).

Volgens verzoekende partijen wordt in het bestreden besluit “ten onrechte voorgehouden dat de handelingen niet zijn opgenomen in bijlage I, maar in bijlage II van de lijst van MER-plichtige projecten. Handelingen die worden opgesomd in bijlage I kunnen, op grond van het bepaalde in art. 3 § 2, tweede lid, 2° van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 nooit beschouwd worden als “kleine wijzigingen”. Verzoekende partij verwijst hier naar de MER-plicht voor de “aanleg van spoorlijnen voor spoorverkeer over een lengte van 10 km of meer”.

De “aanleg van spoorwegen met een lengte van 1 tot 10 km of een onderbroken lengte van 1 km of meer gelegen in een bijzonder beschermd gebied” is daarentegen te beschouwen als werken bedoeld in bijlage II van de lijst van de MER-plichtige projecten. Voor de beoordeling van de toepassing van de afwijkmogelijkheid, vervat in art. 4.4.7 § 2 VCRO, moet uitgegaan worden van het daadwerkelijke voorwerp van de vergunningsaanvraag.

Het voorwerp van de aanvraag en van de bestreden vergunningsbeslissing heeft enkel betrekking op het grondgebied van [REDACTED]. Niet het integrale project voor de aanleg van een derde en vierde spoor aan spoorlijn L124 maar wel het gedeelte van de werken die op het grondgebied van het VLAAMSE GEWEST moeten worden uitgevoerd, maken het voorwerp uit van de aanvraag en de bestreden beslissing.

Met verwijzing naar de weerlegging van het vijfde middel, moet worden opgemerkt dat verzoekende partijen niet op redelijke wijze kunnen voorhouden dat de vergunningverlenende overheid, die een grensoverschrijdend en/of gewestgrensoverschrijdend project moet beoordelen, “zich niet mag onttrekken aan de beoordeling van de aanvraag door te stellen dat zij enkel rekening kan houden met het gedeelte gelegen in het eigen gewest”.

De spoorlijn L124 tussen [REDACTED] doorkruist achtereenvolgens het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest. De vergunningsaanvrager dient per Gewest een vergunning aan te vragen conform de in het Gewest toepasselijke regelgeving. Het VLAAMSE GEWEST of de Gewestelijke Stedenbouwkundige Ambtenaar kan zich niet uitspreken over werken dewelke zullen worden uitgevoerd op het grondgebied van een ander Gewest.

Het komt derhalve niet aan de Gewestelijke Stedenbouwkundige Ambtenaar toe een beoordeling door te voeren aangaande bezwaren – die trouwens niet noodzakelijk bekend zijn – welke betrekking hebben op werken die zullen worden uitgevoerd op het grondgebied van een ander Gewest, nog minder m.b.t. de werken die reeds vergund zijn in een ander Gewest.

Men kan in redelijkheid niet verwachten dat, wanneer de bezwaren door de vergunningverlenende overheid voor de in het ander Gewest uitgevoerde werken zouden zijn verworpen, de Gewestelijke Stedenbouwkundige Ambtenaar m.b.t. het gedeelte dat op het Vlaamse grondgebied is gelegen, de beoordeling van het op het grondgebied van het ander Gewest gelegen gedeelte opnieuw zou moeten overdoen. Dit zou in strijd zijn met de gewestbevoegdheden.

Het tracédeel gelegen op het Vlaams grondgebied heeft een totale lengte van ongeveer 5,8 km, gelegen op het grondgebied van de gemeenten [REDACTED].

. Dit is het voorwerp van de aanvraag, waarover de Gewestelijke Stedenbouwkundige Ambtenaar diende een beslissing te nemen.

Deze handelingen vallen dan ook niet onder de in art. 3 § 2, tweede lid, 2° van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 bedoelde handelingen.

Het gaat hierbij immers niet over de beoordeling van de MER-plicht, maar wel over de omschrijving van het voorwerp beperkt tot het grondgebied van het VLAAMSE GEWEST, waarvoor de Gewestelijke Stedenbouwkundige Ambtenaar als vergunningverlenende overheid bevoegd is.

In die zin werd in het bestreden besluit terecht uitgegaan van de vaststelling dat de handelingen, voorwerp van de vergunningsaanvraag, niet zijn opgenomen in bijlage I, maar in bijlage II van de lijst van MER-plichtige projecten.”

Wat het tweede onderdeel betreft stelt zij:

“Verzoekende partijen zijn van oordeel dat de Gewestelijke Stedenbouwkundige Ambtenaar in redelijkheid niet tot het besluit kon komen dat het wel gaat om een kleine wijziging. Minstens is dit besluit niet afdoende gemotiveerd.

Volgens verzoekende partijen situeert het project zich “op meerdere plekken” in een ruimtelijk kwetsbaar gebied, zodat niet voldaan is aan de voorwaarde gesteld in art. 3 § 2, 3° van het besluit van 5 mei 2000.

Volgens de planologische bepalingen van het bij K.B. van 7 maart 1977 vastgesteld gewestplan Halle – Vilvoorde – Asse is de aanvraag in [REDACTED] (achtereenvolgens) gesitueerd in parkgebied, woongebied met landelijk karakter, bufferzone grenzend aan landschappelijk waardevol agrarisch gebied, woongebied met landelijk karakter, landschappelijk waardevol agrarisch gebied. In [REDACTED] loopt het tracé door landschappelijk waardevol agrarisch gebied, woonpark, natuureservaat, woongebied, woonpark, natuurgebied en landschappelijk waardevol agrarisch gebied.

In het bestreden besluit wordt gesteld:

“Of de handelingen zich op enkele plekken situeren in een natuurgebied, valt moeilijk na te gaan, gelet op de schaal waarop het gewestplan is opgemaakt. Zeker is dat over slechts enkele meters breedte kan gaan, gelet op het feit dat de verbreding van de spoorwegbundel zo beperkt mogelijk is gehouden. De impact op het natuurgebied, dat veel groter is, is door deze beperkte grondinname dan ook in alle redelijkheid verwaarloosbaar te noemen. Significante impact is er zeker niet. Dit wordt ook bevestigd door het gunstig advies van de terzake bevoegde administratie, het Agentschap Natuur en Bos.”

Door het Agentschap voor Natuur en Bos werd op 17 september 2007 een gunstig advies verleend.

“De hierboven vermelde stedenbouwkundige aanvraag heeft betrekking op de realisatie van infrastructuur en kunstwerken voor de aanleg van een 3^{de} en 4^{de} spoor en het verhogen van de snelheid tot 160 km/u. op de lijn Brussel-Zuid-Charleroi te [REDACTED]

Het Agentschap voor Natuur en Bos heeft geen bemerkingen te formuleren. De aanvraag wordt gunstig geadviseerd mits een nadrukkelijke uitvoering van alle schadebeperkende maatregelen voorzien in het milieueffectrapport. Het advies is derhalve voorwaardelijk positief.”

Zoals uit de bestreden beslissing blijkt werd in de aanvraag “aan de in het MER-gesuggereerde maatregelen ter beperking van de hinder tegemoetgekomen” (zie bestreden beslissing p. 45 e.v.).

De bestreden vergunningsbeslissing werd verleend mits naleving van voorwaarden. Onder voorwaarde 5 wordt gesteld dat de vergunninghouder “de aangehaalde schadebeperkende maatregelen voorzien in het MER (dient) te volgen.” (zie bestreden besluit p. 67).

Het is duidelijk dat verzoekende partijen helemaal geen rekening houden met deze milderende maatregelen.

Het opgesteld MER-rapport wordt conform verklaard door de dienst MER, een gespecialiseerde administratie. Het komt de vergunningverlenende overheid niet toe de beoordeling door de dienst MER over te doen. Ook uw Raad kan zich niet in de plaats stellen van de dienst MER.

“Overwegende dat uit art. 4.2.8 § 2 van het Decreet van 5 april 1995, gelezen in samenhang met art. 4.1.6 § 1 van dat Decreet, volgt dat de Cel MER het project-milieueffectenrapport moet toetsen aan o.m. overeenkomstig art. 4.2.7. vereiste gegevens, alvorens hij kan beslissen dat dit milieueffectenrapport geïntegreerd kan worden in de milieueffectenrapportage m.b.t. een plan of een programma; dat de Cel MER die toetsing te dezen heeft uitgevoerd, en in zijn hiervoor aangehaalde beslissing tot het besluit is gekomen dat het project milieueffectenrapport voor het recreatiepark [REDACTED]

“de nodige informatie (bevat) om te voldoen als milieubeoordeling voor (het) planniveau”; dat de Raad van State, bevoegd voor de toetsing van de wettigheid van een ruimtelijk uitvoeringsplan zijn beoordeling of het punt van de intrinsieke degelijkheid van het milieueffectenrapport niet in de plaats kan stellen van die van de Cel MER; dat hij enkel kan nagaan of de Cel MER wettig tot zijn beslissing is kunnen komen;” (zie arrest R.v.St. nr. 166.512 van 10 januari 2007 inzake [REDACTED], e.a.; nr. 166.511 van 10 januari 2007 inzake [REDACTED] e.a.).

Rekening houdend met deze gegevens en de in de bestreden beslissing opgenomen voorwaarde om de schadebeperkende maatregelen, voorzien in het MER, te volgen, kan de Gewestelijke Stedenbouwkundige Ambtenaar in alle redelijkheid besluiten dat aan de voorwaarde van art. 3 § 2, 3° van het besluit van 5 mei 2000 is voldaan en dat geen significante impact op een ruimtelijk kwetsbaar gebied voorligt.”

Wat het derde onderdeel betreft stelt zij:

“Verzoekende partijen houden tenslotte voor dat aan de Gewestelijke Stedenbouwkundige Ambtenaar “een te ruime beoordelingsmarge” wordt verleend bij het beoordelen van een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning in toepassing van art. 4.4.7 § 2 VCRO. Volgens verzoekende partijen komt het aan de Vlaamse Regering toe om zelf te bepalen, rekening houdend met de omvang van de delegatie die de decreetgever hen al heeft gegeven, welke werken als kleine wijziging worden beschouwd. Volgens verzoekende partijen wordt door het besluit van 5 mei 2000 geen rechtszekere uitvoering gegeven aan art. 4.4.7 VCRO. Volgens verzoekende partijen dient art. 3 § 2 van dit Besluit dan ook met toepassing van art. 159 van de Grondwet buiten toepassing gelaten.

Verzoekende partijen lijken uit het oog te verliezen dat de vergunningverlenende overheid bij het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning enkel de bestaande wetgeving dient toe te passen zoals deze op het ogenblik van de aanvraag van toepassing zijn.

De vergunningverlenende overheid kan als orgaan van het actief bestuur dan ook de bestaande regelgeving niet op grond van art. 159 van de Grondwet buiten toepassing laten (LEUS, K. en MARTEL, P., De wettigheidstoets van art. 159 van de Grondwet. Procedurele benadering – De toepassing van art. 159 G.W. als exceptie in de wettigheidstoets van art. 159 van de Grondwet, Die Keure, p. 76 nr. 89).

Elk orgaan van het bestuur dat niet als rechtssprekend college optreedt is ertoe gehouden de algemene, provinciale en plaatselijke besluiten en verordeningen toe te passen zolang zij niet zijn opgeheven, ingetrokken of vernietigd.

Het komt de vergunningverlenende overheid niet toe om de regelgeving op zich anders te omschrijven en/of te interpreteren dan aan de hand van de criteria zoals deze werden geformuleerd in de uitvoeringsbesluiten.

Voor zoveel als nodig dient hieraan nog te worden toegevoegd dat de vaststelling of een lijninfrastructuur- of nutswerken een gemeentelijk karakter heeft of een kleine wijziging inhoudt steeds op grond van een concrete beoordeling geschiedt. Het is dan ook geenszins onwettig om in het uitvoeringsbesluit de criteria en de aandachtspunten te bepalen die in dit in concreto-onderzoek door de vergunningverlenende overheid moet worden gehanteerd.

Het vastleggen van een aantal aandachtspunten en/of criteria kan en mag de vergunningverlenende overheid er nooit van weerhouden om in het kader van een vergunningsaanvraag een concrete beoordeling te maken.

De kritiek van verzoekende partijen kan dan ook nooit leiden tot de onwettigheid van art. 3 § 2 van het besluit van 5 mei 2000.”

3.

De tussenkomenende partij voegt hieraan nog het volgende toe wat betreft het eerste onderdeel:

“Algemeen

1.- Artikel 4.4.7. § 2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening voorziet in een mogelijkheid om van de bestemmingsvoorschriften af te wijken in het geval een stedenbouwkundige vergunning betrekking heeft op kleine handelingen van algemeen belang, of voor lijninfrastructuur- en nutswerken die een gemeentelijk karakter hebben of kleine wijziging inhouden.

De afwijking van de stedenbouwkundige bestemmingsvoorschriften (waaronder ook de voorschriften van het gewestplan worden begrepen – zie artikel 4.1.1. 1° a) VCRO) is enkel mogelijk in het geval de betrokken handelingen de algemene bestemming en het architectonische en landschappelijke karakter van het gebied niet kennelijk in het gedrang brengen.

Artikel 4.4.7. § 2 tweede lid VCR bepaalt dat de Vlaamse Regering bepaalt welke handelingen van algemeen belang als klein worden beschouwd, en welke lijninfrastructuur en nutswerken een gemeentelijk karakter hebben of een kleine wijziging inhouden.

Het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, §2, en artikel 4.7.1, §2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester, zoals meest recentelijk gewijzigd op 24 juli 2009, bevat de verder bepalingen van wat onder handelingen van algemeen belang als klein worden beschouwd en welke lijninfrastructuur- en nutswerken een gemeentelijk karakter hebben of een kleine wijziging inhouden.

2.- De decreetgever heeft bij het opstellen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening beoogd om een specifieke regeling uit te werken aangaande infrastructuurwerken met een beperkte ruimtelijke en planologische impact (Commissieverslag, Parl. St. VI. Parl.2008-09, nr. 2011/6, 52) .

Het huidig artikel 4.4.7. § 2 VCRO (artikel 131 § 2 van het Aanpassings- en aanvullingsdecreet van 18 maart 2009, zoals op 27 maart 2009 bekrachtigd door de Vlaamse Regering en gecoördineerd in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening als artikel 4.4.7. § 2 VCR) is het gevolg van de bij Amendement nr. 65 aangebrachte wijzigingen in de eerder voorgestelde tekst in artikel 131, §2.

Middels het amendement 65 werden de wijzigingen aan artikel 131 § 2 aangebracht teneinde het mogelijk te maken dat de Vlaamse Regering – naast kleine werken van algemeen belang – ook lijninfrastructuur- en nutswerken met een gemeentelijk karakter of die slechts kleine wijzigingen inhouden, kan oplijsten, die dan toelaatbaar zijn ongeacht de bestemming van het gebied. (zie Commissieverslag, Parl. St. VI. Parl.2008-09, nr. 2011/6, 52).

Uit het bovenstaande volgt aldus dat afwijkingen mogelijk zijn van de bestemmingsvoorschriften (zoals het gewestplan) zonder dat voorafgaandelijk een ruimtelijk uitvoeringsplan dient te worden opgesteld. Aangetoond dient desbetreffend wel dat het gaat om gemeentelijke of niet-ingrijpende (kleine wijziging) lijninfrastructuur (B. ROELANDTS en P-J VERVOORT, 'Ruimtelijke Ordening anno 2009: nieuwe regels, nieuwe vragen' T.R.O.S. 2009/54, 141).

Daarenboven is de afwijking van de stedenbouwkundige bestemmingsvoorschriften enkel mogelijk in het geval de betrokken handelingen de algemene bestemming en het architectonische en landschappelijke karakter van het gebied niet kennelijk in het gedrang brengen. De impact op de landschappelijke karakteristieken moet worden beoordeeld en de vergunning kan pas worden toegekend in de mate dat een eventuele schending van gebied niet kennelijk is of onmiskenbaar is (W. DE CUYPER, T. HUYGENS, E. RENTMEESTERS en S. WALGRAEVE, 'De ruimtelijke ordening opnieuw geordend', T.M.R. 2009/5, 527). Het begrip kennelijk werd niet verder omschreven in de VCRO, zodat het dient te worden aangenomen dat wordt bedoeld dat elk normaal zorgvuldig en geïnformeerde beoordelaar evident tot dezelfde conclusie zou komen (zie ook Memorie van Toelichting, Parl. St. VI. Parl.,2008-09, nr. 2011/1, 257). Weliswaar kan worden gesteld dat de gedane toevoeging van de woorden 'niet kennelijk' middels het invoegen treden van de VCRO, bedoeld is om de toepassingsratio van het vroegere artikel 103 § 1 derde lid van het Decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening enigszins te verbreden. Slechts wanneer deze handelingen de algemene bestemming en het architectonisch en landschappelijk karakter van het gebied onmiskenbaar in het gedrang brengen, kan de afwijkingsregeling niet worden toegepast.

3.- Artikel 3 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, §2, en artikel 4.7.1, §2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester bepaalt wat onder handelingen van algemeen belang als klein worden beschouwd en welke lijninfrastructuur- en nutswerken een gemeentelijk karakter hebben of een kleine wijziging inhouden.

In dit artikel worden drie categorieën onderschreven met name:

- een opsomming kleine handelingen van algemeen belang respectievelijk lijninfrastructuur- en nutswerken met een gemeentelijk karakter of een die een kleine wijziging inhouden zoals vervat in artikel 3 § 1*
- andere dan in §1 genoemde lijninfrastructuur- en nutswerken met een gemeentelijk karakter, opgenomen in artikel 3 § 2 eerste lid*
- andere dan de in §1 genoemde lijninfrastructuur- en nutswerken die een kleine wijziging impliceren, opgenomen in artikel 3 § 2 tweede lid*

Artikel 3 § 2 tweede lid van het Besluit bepaalt desbetreffend dat andere dan de in §1 genoemde lijninfrastructuur- en nutswerken een kleine wijziging in de zin van artikel 4.4.7,

§2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening impliceren wanneer voldaan is aan alle van de in artikel 3 § 2 tweede lid opgenomen voorwaarden.

Deze voorwaarden betreffen de volgende:

- “ 1° de handelingen betreffen een wijziging van bestaande of op een plan van aanleg of een ruimtelijk uitvoeringsplan aangeduide lijninfrastructuur of nutswerken ;*
- 2° de handelingen zijn niet opgenomen in de bijlage I bij het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage ;*
- 3° de handelingen worden niet uitgevoerd in een ruimtelijk kwetsbaar gebied of ze hebben geen significante impact op een ruimtelijk kwetsbaar gebied, indien ze in zo'n gebied gelegen zijn;*
- 4° in zoverre de handelingen infrastructuur voor het wegverkeer betreffen :*
 - a) impliceren de handelingen een ruimtelijke of verkeerstechnische optimalisering van de bestaande of bestemde situatie, en*
 - b) betreffen de handelingen:*
 - a. de aanleg of aanpassing van een knooppunt waarvoor reeds een bepaalde configuratie op de ruimtelijke uitvoeringsplannen of de plannen van aanleg ingetekend is, waarbij het project een afwijking op deze configuratie inhoudt zonder kennelijk aanzienlijke bijkomende ruimte-inname;*
 - b. of de verbreding van het bestaande of geplande dwarsprofiel, in zoverre er geen sprake is van kennelijk ingrijpende ruimtelijke effecten;*
 - c. of de verschuiving van het geplande dwarsprofiel, in zoverre er geen sprake is van kennelijk ingrijpende ruimtelijke effecten;*
 - d. of de aanleg van een carpoolparking bij bovenlokale infrastructuur, gesitueerd binnen de bestaande of te realiseren ruimtelijke omschrijving van een op- en afrittencomplex.*

De vaststelling of een lijninfrastructuur- of nutswerk een gemeentelijk karakter heeft of een kleine wijziging inhoudt, geschiedt steeds op grond van een concrete beoordeling. Die concrete beoordeling gaat na of de handelingen de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschrijden. Het in concreto-onderzoek geschiedt onder meer aan de hand van volgende aandachtspunten :

- 1° de morfologie van het gebied (gaaf, aangetast, en dergelijke meer) ;*
- 2° de bestaande bouwdichtheid van het gebied ;*
- 3° de inpasbaarheid van de handelingen in de omgevende bebouwingstypologie ;*
- 4° de omvang van het project en het ruimtelijk bereik van de effecten van de handelingen.*

4.- Middels de bestreden beslissing wordt aangegeven dat de thans voorliggende werken kunnen worden beschouwd als werken waarvoor toepassing kan worden gemaakt van artikel 4.4.7 § 2 en dat aan alle voorwaarden van artikel 3 § 2 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 zoals meest recentelijk gewijzigd op 24 juli 2009 (B.S. 27 augustus 2009), werd voldaan, meer in het bijzonder dat de geplande werken kunnen worden beschouwd als zijnde lijninfrastructuur- en nutswerken die een kleine wijziging inhouden.

Desbetreffend wordt in de bestreden beslissing het volgende weerhouden (Stuk 3 p. 41):

“ Nu een nieuwe beslissing over deze aanvraag genomen moet worden, moet deze getoetst worden aan de op dit ogenblik bestaande reglementering. Een van de elementen die daarbij betrokken moet worden is het door het Vlaamse parlement in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening ingevoerde artikel 4.4.7. Paragraaf 2 van dit artikel luidt:

Art. 4.4.7. §2. In een vergunning voor kleine handelingen van algemeen belang, of voor lijninfrastructuur- en nutswerken die een gemeentelijk karakter hebben of kleine wijziging inhouden, mag steeds worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften, voor zover de betrokken handelingen de algemene bestemming en het architectonische en landschappelijke karakter van het gebied niet kennelijk in het gedrang brengen.

De Vlaamse Regering bepaalt welke handelingen van algemeen belang als klein worden beschouwd, en welke lijninfrastructuur- en nutswerken een gemeentelijk karakter hebben of een kleine wijziging inhouden.

Deze paragraaf verleent nimmer vrijstelling van de toepassing van de bepalingen inzake de milieueffectrapportage over projecten, opgenomen in hoofdstuk III van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid.”

Vóór het wijzigingsdecreet van 27 maart 2009 luidde de overeenkomstige bepaling in artikel 103 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening als volgt:

“Er mag bovendien worden afgeweken van de voorschriften van een ruimtelijk uitvoeringsplan voorzover het gaat om kleine werken, handelingen en wijzigingen van algemeen belang, die de algemene bestemming en het architectonische en landschappelijke karakter van het gebied in kwestie niet in het gedrang brengen. De Vlaamse regering bepaalt welke werken, handelingen en wijzigingen van algemeen belang als klein kunnen worden beschouwd.”

Het Vlaams parlement heeft met andere woorden de afwijkingsmogelijkheden voor handelingen van algemeen belang merkkelijk willen verruimen:

** vooreerst heeft ze niet enkel afwijkingen van ruimtelijke uitvoeringsplannen willen mogelijk maken, maar afwijkingen ten opzichte van stedenbouwkundige voorschriften (dus van RUP's en plannen van aanleg waaronder gewestplannen).*

** ook heeft ze twee bijkomende afwijkingsmogelijkheden ingevoerd: waar de vroegere tekst enkel voor kleine handelingen van algemeen belang afwijkingsmogelijkheden voorzag, voorziet de thans geldende tekst ook in de afwijkingsmogelijkheden voor enerzijds lijninfrastructuur- en nutswerken die een gemeentelijk karakter hebben en anderzijds lijninfrastructuur- en nutswerken die een kleine wijziging inhouden.*

De aangevraagde handelingen zijn in redelijkheid geen kleine handelingen van algemeen belang. Ook hebben zij geen gemeentelijk karakter (ze zijn immers gericht op de bediening van meerdere gemeenten).

Bijgevolg moet nagegaan worden of zij vallen onder de derde categorie: handelingen, meer bepaald lijninfrastructuur en nutswerken die een kleine wijziging inhouden.

De aangevraagde handelingen betreffen uiteraard lijninfrastructuur.

Ze betreffen een wijziging (uitbreiding van twee naar vier sporen) van spoorinfrastructuur die zowel bestaat als op het gewestplan is aangeduid.

De handelingen zijn niet opgenomen in bijlage I, maar in bijlage II van de lijst van MER-plichtige projecten.

Of de handelingen zich op enkele plekken situeren in natuurgebied, valt moeilijk na te gaan, gelet op de schaal waarop het gewestplan is opgemaakt. Zeker is dat het over slechts enkele meters breedte kan gaan, gelet op het feit dat de verbreding van de spoorwegbundel zo beperkt mogelijk is gehouden. De impact op het natuurgebied, dat veel groter is, is door deze beperkte grondinname dan ook in alle redelijkheid verwaarloosbaar te noemen. Significante impact is er zeker niet. Dit wordt ook bevestigd door het gunstige advies van de terzake bevoegde administratie, het agentschap Natuur en Bos.

Aan de harde voorwaarden van het besluit van de Vlaamse Regering is bijgevolg voldaan. Hierna moet een in concreto beoordeling geschieden:

1° de morfologie van het gebied (gaaf, aangetast, en dergelijke meer).

Het betreft een golvend terrein dat reeds tientallen jaren doorsneden wordt door de bestaande spoorlijn. Dit heeft uitgravingen en taluds met zich mee gebracht. Op vele plaatsen heeft de bebouwing zich tot dicht bij de spoorlijn gevestigd. Op andere plaatsen heeft zich in de taluds spontane bufferbegroeiing gevestigd. Zoals uit het MER blijkt, zullen de werken een tijdelijke verstoring van het landschap veroorzaken, maar zullen na enige tijd de karakteristieken van het huidige landschap hersteld worden: taluds, insnijdingen, bufferbegroeiing, etc.

2° de bestaande bouwdichtheid van het gebied.

Het project wijzigt de bestaande bouwdichtheid niet op merkbare wijze.

3° de inpasbaarheid van de handelingen in de omgevende bebouwingstypologie

Uit het MER blijkt dat mits naleving van de milderende maatregelen hier geen bijzondere problemen te verwachten zijn. We kunnen hier ook verwijzen naar de aspecten geluid en landschap in het MER.

4° de omvang van het project en het ruimtelijk bereik van de effecten van de handelingen.

De verbreding van twee naar vier sporen kan ingrijpend lijken, maar al bij al blijft het GEN een project dat in hoofdzaak gericht is op het verbeteren van de lokale ontsluitingsmogelijkheden van de bewoners naar [REDACTED] toe. Daarom kunnen we in redelijkheid stellen dat het ruimtelijk bereik van de effecten van de handelingen beperkt blijft tot de gemeenten langs de spoorlijn zelf. De verkeersaantrekkende werking zal dan ook in hoofdzaak beperkt zijn tot lokaal verkeer dat naar de GEN-stations zal gaan. De schaal en omvang van het project blijft daartoe beperkt.

Het project is dan ook ruimtelijk aanvaardbaar en komt in aanmerking voor de toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 4.4.7, §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. Het opstellen van een ruimtelijk uitvoeringsplan, voorafgegaan door een plan-MER waarin alternatieve tracés onderzocht worden, zou geen enkele ruimtelijke meerwaarde bieden. In dit dichtbevolkte gebied ten zuiden van [REDACTED] moge het voor iedereen duidelijk zijn dat een nieuwe spoorlijn aanleggen hoogst onrealistisch is en zwaardere milieugevolgen zou hebben dan het uitbreiden van bestaande spoorlijnen.

De uitkomst zou met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid gelijk zijn aan het thans aangevraagde tracé. Het is net de bedoeling geweest van het Vlaams parlement om in gevallen als deze, waarin de opmaak van plan-MER en RUP geen meerwaarde biedt, deze administratieve rompslomp te vermijden.”

5.- Door verzoekende partij wordt aangegeven dat, in tegenstelling tot wat wordt voorgehouden in de bestreden beslissing, niet zou zijn voldaan aan één van de voorwaarden zoals opgenomen in artikel 3 § 2 van het Besluit van 5 mei 2000, en meer in het bijzonder aan volgende voorwaarde:

“ 2° de handelingen zijn niet opgenomen in de bijlage I bij het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage ;”

De tweede voorwaarde impliceert dat van de afwijkmogelijkheid vervat in artikel 4.4.7. § 2 VCRO gebruik mag worden gemaakt in het geval de handelingen, die het voorwerp uitmaken van de stedenbouwkundige vergunning, infrastructuurwerken bevatten die als kleine wijziging kunnen worden beschouwd voor zover deze handelingen niet zijn opgenomen in de bijlage I bij het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage.

6.- Het essentieel onderdeel in deze voorwaarde, en waaraan verzoekende partij lijkt voorbij te gaan, betreft het gegeven dat niet het project zoals bedoeld in de MER-wetgeving wordt bedoeld dan wel de eigenlijke handelingen die het wezenlijk voorwerp uitmaken van de vergunning.

De voorliggende discussie aangaande toepassing van de afwijkmogelijkheid vervat in artikel 4.4.7 § 2 VCRO dient dan ook worden beperkt tot de handelingen zoals deze thans voorliggen als voorwerp van de eigenlijke vergunning. Immers dient te worden gesteld dat niet het integrale project voor de aanleg van een derde en vierde spoor aan spoorlijn L124, dan wel een deelfragment van het geheel der werken het voorwerp uitmaakt van de bestreden beslissing.

In die zin dient dan ook worden gesteld dat de werken waarvoor thans een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend, met toepassing van artikel 4.4.7 § 2 VCRO, de eigenlijke handelingen betreffen gelegen op Vlaams grondgebied. Desbetreffend wordt in de bestreden beslissing dan ook het volgende aangegeven:

“ Het betreft het uitvoeren van technische werkzaamheden, omvattend de realisatie van infrastructuur en kunstwerken voor de aanleg van een 3e en 4e spoor en het verhogen van de snelheid tot 160 km/u voor de spoorlijn L124.

De aanvraag heeft betrekking op het grondgebied van ██████████

. De kadastrale nummers staan aangegeven op de aanvraagplannen.

(...)

Het GEN voor ██████████ tracht een oplossing te bieden voor het creëren van een alternatief voor de auto door een performant openbaar vervoersysteem om o.a. de bedieningsfunctie tijdens de piekuren en in de week te verhogen.

De bestaande spoorlijn L124 Brussel-Zuid – Charleroi-Zuid laat in zijn huidige configuratie niet toe te voldoen zonder een capaciteitsuitbreiding van de spoorlijn. In het kader van het GEN-project is het daarom vereist dat de lijn L 124 tussen ██████████ wordt uitgebreid naar 4 sporen. Eveneens zal de referentiesnelheid van de sporen er worden opgetrokken tot 160 km/uur wat beperkte tracérechttrekkingen impliceert.

De spoorlijn L 124 tussen ██████████ doorkruist achtereenvolgens het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest.

Het tracédeel gelegen op Vlaams grondgebied heeft een totale lengte van ongeveer 5,8 km en is gelegen op het grondgebied van de gemeenten [REDACTED]

De buitenste sporen van de 4 lijnen zullen worden gebruikt voor de GEN-diensten (tot 140 km/u), de twee centraal gelegen sporen voor de snellere verbindingen (IC, IR en P) (tot 160 km/u). De goederentreinen kunnen van alle sporen gebruik maken.

De nieuwe sporen worden op dezelfde hoogte geplaatst als de huidige sporen en zoveel als mogelijk in dezelfde spoorwegbedding.

Vanaf de grens met [REDACTED] tot aan het station van [REDACTED] worden de 2 bijkomende sporen aangelegd ten oosten van de huidige en voorbij het station tot aan de grens met [REDACTED] gebeurt dat ten westen.

Nadat de bruggen beëindigd zijn, wordt gestart met de spooraanleg door het plaatsen van een ballastbed op de afgewerkte bedding. Op het ballastbed wordt het spoor bestaande uit dwarsliggers en rails geplaatst. Het volledige ophangstelsel van de bovenleidingen zal vernieuwd worden.

Op de halte [REDACTED] wordt de toegang tot de perrons, de bereikbaarheid en het comfort van de reizigers verbeterd.

De spoorlijn L124 loopt, vanaf de grens met [REDACTED] richting [REDACTED], globaal gezien van het noorden naar het zuiden. In die optiek situeren de werken zich dus ofwel ten westen, ofwel ten oosten van de bestaande bedding.” (eigen onderlijning)

De werken waarvoor een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend, en waarvoor thans toepassing wordt gemaakt van artikel 4.4.7 § 2 VCRO hebben enkel betrekking op het grondgebied van [REDACTED]. Het betreft enkel het tracédeel gelegen op Vlaams grondgebied heeft een totale lengte van ongeveer 5,8 km en is gelegen op het grondgebied van de gemeenten [REDACTED]

Bijgevolg dient te worden gesteld dat deze handelingen zijn te beschouwen als de werken bedoeld in Bijlage II “aanleg van spoorwegen met een lengte van 1 tot 10 km, of een onderbroken lengte van 1 km of meer gelegen in een bijzonder beschermd gebied” (rubriek 10c).

Het betreft in die zin dan ook geen ‘handelingen’ waarvoor een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend die kunnen worden beschouwd als een project zoals bedoeld in Bijlage I van de Richtlijn 85/337/EEG, zijnde “de aanleg van spoorlijnen voor spoorverkeer over een lengte van 10 kilometer of meer (rubriek 7).

Verzoekende partij laat in het verzoekschrift tot vernietiging dan ook na een duidelijk onderscheid te maken tussen enerzijds de beoordeling van de eigenlijke MER-plicht, die betrekking heeft op het integraal project, zijnde de spoorlijn L 124 tussen ■■■■■, die achtereenvolgens het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest doorkruist en anderzijds de beoordeling van de handelingen aan het tracédeel gelegen op Vlaams grondgebied met een totale lengte van ongeveer 5,8 kilometer, gelegen op het grondgebied van de gemeenten ■■■■■, zijnde het eigenlijke voorwerp van de bestreden beslissing.

In die zin dient dan ook worden gesteld dat voor zover zou worden aangehouden dat de voorliggende werken zoals deze worden uitgevoerd binnen het Vlaamse Gewest MER-plichtig zouden zijn, dat deze werken vallen onder Bijlage II van het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage (B.S. 17 februari 2005).

Krachtens Bijlage II geldt een MER-verplichting ook bij “wijziging of uitbreiding van projecten van Bijlage I of II, waarvoor reeds een vergunning is afgegeven, die zijn of worden uitgevoerd en die aanzienlijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben (niet in bijlage I opgenomen wijziging of uitbreiding” (rubriek 13). Onder het uitbreiden van een projectMER-plichtig project wordt verstaan het uitbreiden in omvang, grootte, capaciteit; onder het wijzigen, een wijziging in de aard of de methode van het proces (karakteristieken wijzigen).

Desbetreffend dient te worden gesteld dat de werken uitgevoerd binnen het Vlaams Gewest, en die aldus dienen te worden getoetst aan artikel 4.4.7 § 2 VCRO en artikel 3 § 2 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000, kunnen worden omschreven als een wijziging van een bestaande spoorlijn, dus werken zoals bedoeld in rubriek 13 van Bijlage II van het Besluit van 10 december 2004. In die zin dient dan ook worden gesteld dat aan de voorwaarde zoals vervat in artikel 3 § 2,2° van het Besluit van 5 mei 2000 is voldaan.

Desbetreffend wordt in de bestreden beslissing dan ook het volgende opgenomen (Stuk 3 p. 44):

“De aangevraagde handelingen betreffen uiteraard lijninfrastructuur.

Ze betreffen een wijziging (uitbreiding van twee naar vier sporen) van spoorinfrastructuur die zowel bestaat als op het gewestplan is aangeduid.

De handelingen zijn niet opgenomen in bijlage I, maar in bijlage II van de lijst van MER-plichtige projecten.”

7.- Uit het bovenstaande blijkt dat enerzijds dient rekening worden gehouden met de bepalingen aangaande de MER-verplichting, waarbij het essentieel uitgangspunt het MER-plichtig project betreft en dat anderzijds dient te worden rekening gehouden met de bepalingen zoals vervat in artikel 4.4.7.§ 2 VCRO juncto artikel 3 § 2 van het Besluit van 5 mei 2000 waarbij het essentieel uitgangspunt de ‘handelingen’ betreft die het voorwerp uitmaken van de te verlenen stedenbouwkundige vergunning, zonder dat hierbij noodzakelijkerwijze het integraal project dat niet integraal deel uitmaakt van de te verlenen vergunning, wordt bedoeld.

Dat voorliggende vergunning slechts wordt verleend voor wat betreft het gedeelte van de werken dewelke zullen worden uitgevoerd op het Vlaams grondgebied, zijnde aldus in toepassing van de Vlaamse Codex op de Ruimtelijke Ordening, waarvan het

toepassingsgebied in elk geval is beperkt tot het Vlaams Gewest en niet kan worden uitgebreid tot de andere deelstaten.

In voorliggend geval werd voor het MER-plichtig project, zijnde de aanleg van een derde en een vierde spoor aan spoorlijn 124, een projectMER opgesteld en zulks voor elk van de gewesten zoals het integrale tracé deze doorkruist en werden deze MER-rapporten elk op hun beurt conform verklaard en werden deze rapporten op elkaar afgestemd door ARIES.

Samengevat dient dan ook worden gesteld dat een duidelijk onderscheid dient te worden gemaakt tussen enerzijds het MER-plichtig project en de vergunningsplichtige handelingen die het voorwerp uitmaken van de bestreden beslissing.

Voor wat betreft het eigenlijk MER-plichtig project, werden de effecten beoordeeld over het integraal tracé over de onderscheiden gewesten, voor wat betreft de vergunningsplichtige handelingen die het voorwerp uitmaken van de bestreden beslissing dient een beoordeling worden doorgevoerd voor de werken gelegen op het Vlaams Gewest, zulks in toepassing van de Vlaamse Codex op de Ruimtelijke Ordening. Voor het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning dient echter niet gewestgrensoverschrijdend een beoordeling worden doorgevoerd, de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar kan zich enkel uitspreken voor de werken binnen het grondgebied waarvoor hij bevoegd is.

Verzoekende partij gaat er dan ook geheel onterecht aan voorbij dat enkel in het kader van het bepalen van de eigenlijke MER-plicht een beoordeling dient voorhanden te zijn die gewestgrensoverschrijdend is en dat zulks niet het geval is voor wat betreft het beoordelen van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor werken die worden uitgevoerd enkel op het Vlaams grondgebied.

8.- Gelet op het gegeven dat verzoekende partij meent te kunnen stellen dat middels de bestreden beslissing de MER-plicht wordt omzeild, quod certe non, verwijst tussenkomende partij volledigheidshalve naar hetgeen in extenso werd uiteengezet bij het vierde middel dat aan alle verplichtingen aangaande de opmaak van een projectMER werd voldaan, zulks voor wat betreft de MER-plicht gekoppeld aan het integraal project voor de aanleg van de spoorlijn L 124 tussen [REDACTED].

Uit het bovenstaande volgt dan ook dat middels de bestreden beslissing geen schending werd begaan van artikel 4.4.7 § 2 VCRO juncto artikel 3 § 2 2° van het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000.”

Wat betreft het tweede onderdeel overweegt de tussenkomende partij nog:

“1.- In het tweede onderdeel van het eerste middel stelt verzoekende partij dat de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar in redelijkheid niet tot het besluit kon komen dat het wel zou gaan om een kleine wijziging en dat minstens het besluit niet zou zijn gemotiveerd.

Verzoekende partij verwijst in het bijzonder naar de voorwaarde zoals vervat in artikel 3 § 2 3° van het Besluit van 5 mei 2000 waarin wordt bepaald dat:

“ 3° de handelingen worden niet uitgevoerd in een ruimtelijk kwetsbaar gebied of ze hebben geen significante impact op een ruimtelijk kwetsbaar gebied, indien ze in zo'n gebied gelegen zijn; “

Door de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar werd desbetreffend het volgende gesteld in de bestreden beslissing:

“Of de handelingen op zich enkel plekken situeren in natuurgebied valt moeilijk na te gaan, gelet op de schaal waarop het gewestplan is opgemaakt. Zeker is dat het over slechts enkele meters breedte kan gaan, gelet op het feit dat de verbreding van de spoorwegbundel zo beperkt mogelijk is gehouden.

De impact op het natuurgebied, dat veel groter is, is door deze beperkte grondinname dan ook in alle redelijkheid verwaarloosbaar te noemen. Significante impact is er zeker niet.”

Verzoekende partij geeft aan dat het project zich op meerdere plekken situeert in een ruimtelijk kwetsbaar gebied. In [REDACTED], zo geeft verzoekende partij aan, loopt de bestaande spoorlijn over een afstand van ongeveer 140 meter langs een parkgebied. De uitbreiding, zo geeft verzoekende partij aan, gebeurt daar langs een andere zijde van het spoor. Allicht kan de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar daar wel gevolgd worden dat er slechts een beperkte inname is.

Verzoekende partij geeft echter aan dat op het grondgebied van [REDACTED] het tracé wel meerdere natuurgebieden doorkruist. Verzoekende partij geeft aan dat het traject daar loopt over een afstand van meer dan één kilometer langs of door parkgebied, natuurgebied of natuurgebied met wetenschappelijke waarde.

Door verzoekende partij wordt aangegeven dat de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar bij het nemen van de bestreden beslissing hiermee onvoldoende rekening heeft gehouden zodat zijn beslissing niet voldoende zou zijn gemotiveerd.

Het gestelde kan als volgt worden weerlegd.

2.- In tegenstelling tot wat wordt voorgehouden door verzoekende partij, dient te worden gesteld dat de doorkruising van het tracé door de onderscheiden ruimtelijk kwetsbare gebieden integraal wordt ondervangen door de weerhouden maatregelen in het MER, dat deze maatregelen eveneens worden vooropgesteld in de verleende adviezen van de bevoegde instanties en deze maatregelen uiteindelijk werden weerhouden als vergunningsvoorwaarden in de bestreden beslissing.

Alles samengenomen dient dan ook worden gesteld dat de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar weldegelijk kon besluiten tot het gegeven dat er geen sprake was van een significante impact van de werken op de omgeving, zodat aan de voorwaarde vervat in artikel 3 § 2, 3° van het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 is voldaan.

Concreet kan op het volgende worden gewezen.

2.1.- Met betrekking tot de maatregelen vervat in het MER - In het MER wordt een analyse doorgevoerd met betrekking tot de aanwezige natuurwaarden, de effecten van de werken jegens deze natuurwaarden alsook desbetreffend uit te voeren maatregelen (Zie desbetreffend Stuk 5- MER – Niet-technische samenvatting - p.416-417).

Desbetreffend kan worden verwezen naar het projectMER 'GEN-project L124 -Aanleg van een 3e en 4e spoor op lijn L124 en verhogen van de snelheid 160km/u' dat werd conform verklaard op 31 januari 2007 (PRMER-0011-GK) en de daarin vervatte maatregelen om het herstel van het natuurgebied en het habitatverlies en de verstoringseffecten tot een minimum te beperken. Daarenboven kan worden gewezen op het feit dat ter hoogte van het parkgebied en reservaatgebied in werkelijkheid weinig van de bestemming de facto overblijft gelet op de hoofdzakelijke bebouwing in de onmiddellijke omgeving, dat de breedte van de uitbreiding van het natuurgebied beperkt blijft, dat ter hoogte van het natuurreservaat wordt voorzien in een uitkraging van de verbreding.

In het MER werd, in tegenstelling tot wat wordt voorgehouden door de verzoekende partij, een afdoende analyse doorgevoerd van de effecten op de aanwezige natuurwaarden rondom de sporen, in die zin dat als studiegebied voor fauna en flora een zone van 500 m aan beide zijden van het spoorwegtraject werd beschouwd.

Op macroschaal is echter ook nagegaan of er in de ruimere omgeving waardevolle entiteiten aanwezig zijn.

“ Effecten

Door de aanleg van een dubbel spoor naast de bestaande sporen en de vereiste taluds, groene wanden, beschoeide of overdekte sleuven en viaducten gaat een relatief belangrijke ecotoop-oppervlakte met variabele natuurwaarden verloren.

Op basis van de beschikbare plannen werd het ruimtebeslag berekend.

Onderstaande tabel geeft in een eerste kolom een korte typering van de ingenomen oppervlakten, in een tweede kolom de totale oppervlakte van het ecotoop op de betreffende plaats, in een derde kolom de totale in te nemen oppervlakte en in de laatste kolom het definitief ruimtebeslag (na herstel van bepaalde taluds).

	Actuele ecotoop-oppervlakte Minder waardevol/Waardevol/ Zeer waardevol	Vereiste grondinname door aanleg sporen en infrastructuren	Definitief ruimtebeslag
Akkerland (bl)	159,75 ha	1,53 ha (0,9%)	1,53 ha
Grasland (hp, hp+)	35,73 ha	1,85 ha (5,1%)	1,85 ha
Spontane opslag+Bos (sz, kt, gml, vc)	12,78 ha	6,72 ha (52,5%)	Ca. 4 ha
Kasteelpark (kpk)	3,02 ha	0,26 ha (8,6%)	0,26 ha
Tuinen+bebouwing (ua, un)	455,45 ha	1,86 ha (0,4%)	1,86 ha
Totalen	666,73 ha	12,22 ha (1,8%)	Ca. 9,5 ha

De belangrijkste innames zijn :

→ deze in het kasteelpark (zeer waardevol ecotoop maar slechts beperkte oppervlakte-inname) ;

→ de innames van spontane opslag + bos (ca. 6,72 ha waarvan ca. 5,86 ha waardevol tot zeer waardevol). Deze inname kan genuanceerd worden aangezien na de werken ca. 2,7 ha gelijkwaardig ecotooptype kan ontwikkeld worden op de nieuwe taluds.

De innames van akkerland, grasland en tuinen+bebouwing gebeuren overwegend in

biologisch minder waardevolle gedeelten, waardoor dit effect minder belangrijk is.

(...)

Het project zal een toenemende barrièrewerking met zich meebrengen. Deze barrièrewerking wordt enerzijds veroorzaakt door het effectief creëren van een barrière door het plaatsen van muren van 2 m hoogte over de volledige lengte van het tracé.

Dergelijke hindernis is voor een groot aantal dieren, waaronder zoogdieren, zo goed als onoverkomelijk. Verder wordt dit barrière-effect ook versterkt door de grotere frequentie van treinpassages.

De effecten van kwaliteitsverlies en barrièrewerking zijn meest significant voor het aspect fauna, m.n. (broed)vogels en in voorkomend geval ree en nacht-actieve zoogdieren waaronder Vos. De effecten zijn naar verwachting het sterkst tussen kilometerpaal 8 en 10 (■■■■■), aan de oostzijde van het spoortracé en tussen de halte ■■■■■ (■■■■■) en kilometerpaal 13 aan de westzijde van het tracé (zie ook Figuur 5.4.3.).

Voor het overige worden nog enkele effecten verwacht, waarvan de omvang afhankelijk is van verschillende factoren zoals :

- mogelijke beperking van vegetatieontwikkeling door onaangepast beheer van de spoorwegtaluds (vb. klepelen houtige begroeiing, gebruik van herbiciden);
- extra vegetatie-inname, bodemverdichting e.d. door de werken ; dit effect wordt als beperkt ingeschat aangezien de werfstrook steeds ter hoogte van de nieuw in te planten sporen gepland is en dus niet buiten het projectgebied komt ;
- verstoring van dieren (o.a. vogels) tijdens de werken ; dit effect kan belangrijk zijn indien de werken tijdens het broedseizoen uitgevoerd worden. Dit kan vooral belangrijk zijn t.h.v. de waardevolle gebieden in de vallei van de ■■■■■ (tussen km 8 en 9), de ■■■■■ (tussen km 11,4 en 11,7) en de houtige taludvegetaties (tussen Halte ■■■■■ en km 13)”

Uit bovenstaande passages uit het MER blijkt dat aan elk van de te verwachten effecten van de aanleg van twee bijkomende sporen ter hoogte van het tracé compenserende maatregelen worden opgelegd:

- er wordt voorzien in een boscompensatie van 8 ha
 - o deze compensaties worden niet in de aanliggende open ruimtegebieden aangebracht maar eerder in de randzones van de residentiële woonwijken
- als verdere begeleidende maatregelen wordt voorgesteld om specifiek voor de taludbegroeiingen met struwelen en sluier- en lianenvegetaties een maximaal behoud, herstel en een consequent beheer van de semi-natuurlijke vegetatie na te streven.

zeker voor de beplanting van groene wanden kan best gebruik gemaakt worden van inheemse en niet veredelde klimplanten, lianen en struiken. Een aanbevolen soort ter hoogte van de halte ■■■■■, het station ■■■■■ en de halte ■■■■■ is Bosrank, terwijl in de meer open ruimten Gewone brem kan worden aangewend

- voor wat betreft de afwerking van de nieuwe hoge taluds kan een spaarzame aanplanting met geschikte inheemse loofhoutsoorten (o.m. Hazelaar, Sleedoorn, en Meidoorn) worden vooropgesteld.

- voor de vlakke of weinig steile taluds, kan best een ontwikkeling van een grazige vegetatie nagestreefd worden. Eventueel kan een beperkte inzaaiing met niet-invasieve grassoorten worden overwogen.
- Bij het aanplanten dient cfr. de wettelijke bepalingen rekening gehouden met de plantafstanden ten opzichte van de sporen en de bovenleidingen.

In het MER werden desbetreffend volgende maatregelen weerhouden (Stuk 5 - MER – Niet-technische samenvatting p. 420):

“Maatregelen

Ter beperking of compensatie van de effecten worden verschillende maatregelen voorgesteld, namelijk :

→ compensatie van de verloren gegane bosvegetaties. Zoals hoger vermeld werd, wordt 4 ha bos permanent verwijderd. Er mag aangenomen worden dat voor deze 4 ha een boscompensatie zal vereist zijn (volgens het bosdecreet) van 8ha (compensatiefactor 2). Er wordt hier gesuggereerd om deze compensaties niet in het openruimtegebied te situeren, maar eerder in de randzones van residentiële woonwijken.

→ maximaal behoud, herstel en consequent beheer van semi-natuurlijke vegetaties voor taludbegroeiingen (nieuwe hoge taluds: inheemse loofhoutsoorten en hakhoutbeheer; vlakke en kleinere taluds: grazige vegetatie met maaibeheer).

→ optimaliseren van netwerkverbindingen, waar mogelijk. Er wordt hierbij vooral gedacht aan volgende mogelijkheden (zie ook Figuur 5.4.3.) :

- (1) faunapassages (o.a. voor ree) in de omgeving van km10 (verbinding [REDACTED] met [REDACTED]) ;
- (2) faunapassage (o.a. voor ree) tussen km13 en km14 (verbinding elzenbos nabij kasteel van [REDACTED] en bovenloop [REDACTED]) ;
- (3) oplossen vismigratieknelpunt [REDACTED] (omgeving km8) ;
- (4) verbinden van bestaande taludbegroeiingen (omgeving [REDACTED] en omgeving [REDACTED]) door herstel en consequent beheer ;
- (5) oplossen migratieknelpunt [REDACTED] voor kleine zoogdieren en amfibieën (ten Z van station [REDACTED]).

→ voorzien van fauna-uitstapplaatsen op regelmatige afstanden voor dieren die tussen de geluidsmuren raken.

→ tijdens broedseizoen best geen werken tussen km8 en km9, tussen station [REDACTED] en [REDACTED] en tussen Halte [REDACTED] en km13.

(...)

Ter hoogte van de ongelijkvloerse kruisingen worden eveneens verschillende wijzigingen gepland. Ook hier zijn de meeste effecten na de werken positief of neutraal. Op enkele plaatsen zijn de voorgestelde wijzigingen echter voor optimalisatie vatbaar. Voor deze plaatsen zijn dan ook extra maatregelen voorgesteld. De belangrijkste zijn :

→ Ter hoogte van [REDACTED] wordt de ruimte aan de [REDACTED] beperkt door de nieuw aan te leggen sporen. Bij het oorspronkelijk concept bestond de vrees dat het verkeer vanuit de [REDACTED] moeilijk zou blijven. Daarom is in samenspraak met verschillende instanties een nieuw ontwerp gemaakt (met een groene verkeersgeleider).

→ Voor de [REDACTED] wordt gesteld dat het creëren van rijbaan met 2 rijstroken niet aangewezen is, aangezien hierdoor het (reeds aanwezig) sluipverkeer zou bevorderd worden. Daarom wordt gesteld dat een ontwerp met 1 rijstrook in ieder geval de voorkeur geniet. In samenhang met de discipline 'monumenten en landschappen' kan het behoud van de tunnel als beste optie behouden worden mits een herinrichting van de tunnel waarbij de veiligheid voor voetgangers (voldoende breed voetpad) gewaarborgd wordt.

→ Voor de [REDACTED] wordt eveneens geopteerd om in ieder geval de openheid van de constructie te beperken zodat een verkeersremmend effect aanwezig blijft."

2.2.- Gelet op de maatregelen weerhouden in het MER werden, rekening houdende met deze maatregelen, gunstige adviezen verleend, zowel door Duurzame Landbouwonwikkeling als door het Agentschap Natuur en Bos.

Het Departement Landbouw en Visserij, Duurzame Landbouwonwikkeling gaf op 31 juli 2007 het volgende voorwaardelijk gunstig advies:

"De aanvraag betreft de aanleg van een 3^e en 4^e spoor, naast bestaande spoorwegen in de gemeenten [REDACTED] met als doel het treinaanbod te verhogen en de reistijd tussen [REDACTED] te verkorten.

De uitbreiding naar 4 sporen van de spoorlijn L124 is expliciet opgenomen in de wet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest met betrekking tot het meerjarig investeringsplan 2001-2002 van de NMBS van 22/03/2002.

De bestaande spoorlijn loopt doorheen woongebied, (landschappelijk waardevol) agrarisch gebied, natuurgebied en parkgebied. Er werd besloten om de 2 nieuwe sporen naast de bestaande sporen aan te leggen, zodat het ruimteverlies wordt geminimaliseerd – zie MER-rapport.

Ter hoogte van [REDACTED], het gebied van de zeven fontein en het gebied ten zuiden van [REDACTED] in [REDACTED] snijdt het tracé doorheen de open ruimte. Er worden geen landbouwbedrijfszetels getroffen. Ter hoogte van het gebied [REDACTED] wordt er lokaal 1m á 2m akkerland ingenomen buiten de reservatiestrook voor de waterleiding. Ter hoogte van [REDACTED], halte [REDACTED] en tussen [REDACTED] wordt 15 tot 18m akkerland langs de bestaande spoorlijn ingenomen. Deze ruime inname zou dienen voor de landschappelijke afwerking. De grondinname zou er tot een minimum beperkt worden door de talud zo steil mogelijk te maken.

In totaal zou er 1.53 ha akkerland worden ingenomen en circa 3 ha gemengd loofhout ontbost worden. Dit betekent een compensatieoppervlakte van circa 6 ha (> 80% inheemse boomsoorten - de compensatiefactor 2 is van toepassing). Dergelijke compensatie gebeurt best niet in de open ruimte, maar aansluitend in de randzones van de residentiële wijken.

De afdeling Duurzame Landbouwontwikkeling verstrekt een gunstig advies voor de werken op voorwaarde dat:

- de eigenaars én pachters een billijke vergoeding krijgen voor de onteigende landbouwgronden;*
- de gronden voor boscompensatie niet in het open en actief agrarisch gebied gelegen zijn;*

de aanleg van de sporen heel zorgvuldig gebeurt zodat, na de werken, de naastliggende landbouwpercelen hun oorspronkelijk vitaliteit en bodemstructuur verkrijgen.”

Het Agentschap voor Natuur en Bos – Buitendienst Vlaams-Brabant stelde op 17 september 2007 geen bemerkingen te hebben op voorwaarde dat alle schadebeperkende maatregelen voorzien in het MER worden uitgevoerd.

2.3.- Desbetreffend werden in de bestreden beslissing volgende voorwaarden weerhouden (Stuk 3 p.52 - 63 en 67):

“ In de aanvraag werd opgenomen dat de bestaande groenvoorziening zoveel als mogelijk behouden blijft, dus ook de beboste taluds. Er wordt een boscompensatie voorzien voor bos dat ingevolge het project wordt ingenomen. Hierbij kan verwezen worden naar deel 5.4 van het MER.

(...)

De gemeente [REDACTED] maakt terecht enkele opmerkingen die de groenvoorziening, zoals uitdrukkelijk bepaald in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan ten goede komen. Deze dienen gevolgd aangezien toch 1,53 ha akkerland en ca 6,7 ha biologisch (zeer) waardevolle struikopslag/bos verloren gaat, waarvan echter ca 2,7 kan hersteld worden mits een goede inrichting en beheer (t.h.v. de nieuw aan te leggen spoorwegtaluds). Bovendien is boscompensatie nodig. Daarvoor wordt het daarvoor nodige compensatieformulier aan de vergunning gehecht.

(..)

5. De aangehaalde schadebeperkende maatregelen voorzien in het MER te volgen

6. De voorwaarde opgelegd door het Departement Landbouw en Visserij, Duurzame Landbouwontwikkeling te volgen, meer bepaald dat de aanleg van de sporen heel zorgvuldig gebeurt, zodat, na de werken, de naastliggende landbouwpercelen hun oorspronkelijke vitaliteit en bodemstructuur behouden en dat de gronden voor boscompensatie niet in het open en actief agrarisch gebied gelegen zijn.

(...)

9. De voorgestelde boscompensatie zoals opgenomen in het MER uit te voeren. “

In navolging van de opgelegde voorwaarde in de bestreden beslissing werd door tussenkomende partij een compensatiedossier onderschreven, waarbij in een bosbehoudsbijdrage wordt voorzien van 1,98 EUR per m² x 80.000 m², zijnde een totaal van 158.400 EUR (Stuk 11). Het bedoelde compensatiedossier, dat betrekking heeft op 8ha bosgrond, betreft in die zin dan ook een exacte uitvoering van de maatregelen zoals weerhouden in het MER. Desbetreffend wordt in de discipline fauna en flora het volgende aangegeven (Stuk 5 - MER p. 266 ev.):

“ Uit de kwantificering van het maximale habitatverlies ingevolge het project kan worden opgemaakt dat ca. 6,7 ha houtige begroeiing (gemengd loofhout en spontane opslag) verwijderd dient te worden. Mogelijk vallen onder deze berekening echter ook oppervlakten met slechts verspreide jonge houtige opslag, die in juridisch opzicht nog niet als bos worden beschouwd. Met de afwerking van de nieuwe voorziene bermen en taluds ontstaat naar schatting 2,7 ha lijnvormige oppervlakte voor onmiddellijke compensatie van

de vereiste ontbossing. Afhankelijk van de juridische beoordeling omtrent de ontbossing in functie van werken van algemeen belang (cfr. art. 103 van het Decreet Ruimtelijke Ordening) zal zich een bijkomende eis tot boscompensatie voordoen. Er wordt vanuit gegaan dat de compensatiefactor 2 van toepassing zal zijn.

Met een ingeschat definitief bos-ecotoopverlies van 4ha wordt bijgevolg een compensatieoppervlakte van 8ha verwacht. In voorkomend geval wordt gesuggereerd om deze compensaties niet in de aanliggende open ruimtegebieden te situeren maar eerder in de randzones van de residentiële woonwijken. De locatiekeuzes voor boscompensatie dienen afgestemd te worden op bestuurlijk niveau.

Als verdere begeleidende maatregelen wordt voorgesteld om specifiek voor de taludbegroeiingen met struwelen en sluier- en lianenvegetaties een maximaal behoud, herstel en een consequent beheer van de semi-natuurlijke vegetatie na te streven. Zeker voor de beplanting van groene wanden kan best gebruik gemaakt worden van inheemse en niet veredelde klimplanten, lianen en struiken. Een aanbevolen soort ter hoogte van de halte [REDACTED], het station [REDACTED] en de halte [REDACTED] is Bosrank, terwijl in de meer open ruimten Gewone brem kan worden aangewend.

Voor wat betreft de afwerking van de nieuwe hoge taluds kan een spaarzame aanplanting met geschikte inheemse loofhoutsoorten (o.m. Hazelaar, Sleedoorn, en Meidoorn) worden vooropgesteld. Voor de vlakke of weinig steile taluds, kan best een ontwikkeling van een grazige vegetatie nagestreefd worden. Eventueel kan een beperkte inzaaiing met niet-invasieve grassoorten worden overwogen. Bij het aanplanten dient cfr. de wettelijke bepalingen rekening gehouden met de plantafstanden ten opzichte van de sporen en de bovenleidingen.

De organisatie van een aangepast natuurgericht beheer van spoorweginfrastructuur houdt in dat het beheer van struwelen, houtige en kruidachtige ruigten, sluier- en liaanvegetaties afgestemd wordt op de variaties aan soortenrijke plantengemeenschappen
(...)

Optimalisering van volgende netwerkverbindingen wordt voorgesteld (...):

1. Verbinding [REDACTED] ([REDACTED]) - [REDACTED] ([REDACTED])
2. Verbinding [REDACTED] ([REDACTED]) - bovenloop [REDACTED] ([REDACTED])
3. Verbinding [REDACTED] ([REDACTED])
4. Verbinding taludbegroeiingen ter hoogte van [REDACTED] en [REDACTED] ([REDACTED]) en [REDACTED] ([REDACTED]) met aanwezige taludbegroeiingen
5. Verbinding [REDACTED] ten zuiden van het station [REDACTED]

Als effectverzachtende maatregelen, aansluitend bij de eerste twee vooropgestelde netwerkverbindingen, wordt concreet voorgesteld om bij het uitvoeren van de lijnvormige infrastructuurwerken voldoende aandacht te besteden aan ontsnipperende maatregelen zowel in de langsrichtingen als bij dwarsverbindingen. In het licht van het minimaliseren van migratieknelpunten voor zoogdieren (i.c. Ree, Vos en mogelijk ook Das) worden fauna-passages voorgesteld (...):

- 1) tussen de [REDACTED] en kilometerpaal 10 ([REDACTED])
- 2) tussen kilometerpaal 13 en de grens met het Waalse Gewest ([REDACTED]).”

In navolging van de verleende adviezen alsook de maatregelen zoals weerhouden in het MER werd in de bestreden beslissing dan ook volgende voorwaarde weerhouden:

9. De voorgestelde boscompensatie zoals opgenomen in het MER uit te voeren. “

3.- Voor wat betreft de geluidshinder die door verzoekende partij wordt aangehaald als zijnde een reden om te besluiten dat door het project significante impact zal worden gegeneerd op de omgeving, en aldus geen toepassing kon worden gemaakt van artikel 4.4.7 § 2 VCRO, dient zulks in elk geval worden genuanceerd rekening houdende met de compenserende maatregelen waardoor een reductie van het geluidsniveau zal worden gerealiseerd.

Desbetreffend kan worden gewezen op het gegeven dat bij de uitvoering van de werkzaamheden aan spoorlijn L124 door tussenkomende partij, als bouwheer, integraal rekening zal worden gehouden met de aan te brengen groenmuren.

Desbetreffend werd in de toelichtende nota, zoals gevoegd bij de vergunningsaanvraag, op het volgende worden gewezen (Stuk 7).

“De invloed van het project op het geluids- en trillingsniveau in de omgeving werd bestudeerd in het MER. In deze effectenstudie werd een model opgesteld voor de toekomstige situatie en werden de verwachte geluidsniveaus getoetst aan de richtwaarden voor het equivalent geluidsniveau LAeq van 65 dB(A) overdag en 60 dB(A) 's nachts.

Voor ongeveer het volledige tracé te [REDACTED] werden er geluidswerende wanden voorzien langs beide zijden van het spoorplatform. De enige uitzonderingen hierop vormt de zone op de grens tussen [REDACTED] waar aan de westzijde geen scherm wordt geplaatst gezien daar geen bebouwing is (agrarisch gebied) en de uitbreiding van het platform er volledig aan de andere zijde gebeurt.

Al naar gelang de oplossing die wordt gekozen voor de uitbreiding van het spoorplatform, kunnen de geluidswanden als volgt zijn samengesteld:

(...)

De groene muren die worden gebruikt voor de uitbreiding van het spoorplatform, zijn geluidswerend én geluidsabsorberend aan de zijde van de sporen (geluidsabsorptie van 3 dB). De groene muur wordt in de regel, waar de sporen in ophoging liggen, uitgevoerd tot 2 meter boven het niveau van de rails. Waar de sporen in uitgraving liggen, reikt de muur tot 2 meter boven het niveau van het omgevende maaiveld.

Ook hier zal de muur waar nodig worden verhoogd tot de in het MER vereiste hoogte.

In gevallen waar het om onderhoudsredenen onwenselijk is om groenbekleding aan de binnenzijde van de muur te hebben (langs perrons of wanneer de groene muur bovenaan een palenwand wordt geplaatst) en bij de uitvoering van een versmalde groene muur (helling aan buitenzijde van 1/10), wordt deze aan de spoorzijde tegen een betonnen scherm geplaatst. Aan dit scherm wordt dan ook waar nodig een absorberend paneel bevestigd dat een geluidsabsorptie verzekert van 5,26 dB. Over de lengte van de perrons, en in het bijzonder van de beschutte zones, worden dezelfde maatregelen als hierboven (betonnen geluidsscherm) toegepast.”

Om de impact op de omgeving te beperken, wordt de breedte van de bedding beperkt door het gebruik van viaductelementen, groene muren, beschoeide sleuven of palenwanden in plaats van taluds. Op deze manier worden de grondinnemingen bij de omwonenden beperkt en kunnen bestaande groene zones langs de spoorzate in de mate van het mogelijke gevrijwaard worden. Afhankelijk van de bestaande toestand ter plaatse, met name ligging van de huidige spoorlijn in ophoging of in uitgraving, het reliëf, de

aanwezigheid van bebouwing of wegen in de onmiddellijke omgeving wordt gekozen voor een van deze oplossingen.

Voor wat betreft het aanbrengen van de groene muren, wordt door de bouwheer, bij monde van [REDACTED] (zijnde een dochteronderneming van [REDACTED]) het volgende aangegeven (Stuk 7):

“Groene muren worden zowel gebruikt waar de sporen zich in ophoging bevinden als waar ze zich in uitgraving bevinden. De groene muur bestaat uit een opeenstapeling van geprefabriceerde betonnen bakken, gefundeerd op een betonnen plaat. De betonnen elementen worden binnenin gevuld met grond en de openingen die aan de buitenzijde ontstaan tussen de betonvlakken worden eveneens met grond opgevuld. Door deze grondoppervlakken te beplanten, in te zaaien of zich spontaan te laten ontwikkelen, krijgt de muur na verloop van tijd een natuurlijk groen uitzicht. Kant sporen is de groene muur verticaal, aan de andere zijde onder een helling van 1/3 of 1/10.

In het geval van sporen in ophoging wordt de groene muur gebruikt als steunmuur waarachter de aanvulling voor de beddinguitbreiding wordt uitgevoerd. Deze oplossing is sterk plaatsbesparend ten opzichte van een aangelegd talud (helling van 6/4 tot 8/4). De muur wordt in dit geval uitgevoerd tot minstens 2 meter boven het niveau van de sporen en doet zo eveneens dienst als geluidsscherm.

Waar de sporen zich in uitgraving bevinden, doet de groene muur dienst als keermuur voor de achtergelegen grond. Voor het plaatsen van deze muur wordt het talud afgegraven onder een helling die steiler is dan de helling van een nieuw talud.

Na het plaatsen van de muur wordt de grond erachter terug aangestort tot op het bestaande niveau. Deze methode beperkt de ruimte-inname sterk ten opzichte van een aangelegd talud en in bepaalde gevallen situeert de groene muur zich zelfs volledig binnen de grens van het huidige talud.

Door de muur minstens 2 meter hoger uit te voeren dan het omgevende terrein vervult hij een functie als geluidsscherm en sluit hij de omgeving af van het spoorwegdomein.”

Voor wat betreft de eigenlijke heraanplant kan op het volgende worden gewezen (Stuk 7):

“Voor alle groene zones op de gewestplannen, op de taluds langs het tracé en overal waar nodig zullen herbeplantingen gebeuren met streekeigen planten en struiken. Hiertoe zullen beplantingsplannen aan de betrokken besturen worden voorgelegd.

Daar waar geluidswerende betonnen wanden worden opgericht grenzend aan het openbare domein, zullen deze aan de niet-spoorzijde voorzien worden van een aangepaste groenbekleding. Waar de uitbreiding van het spoorplatform gebeurt met viaductelementen, zullen deze, waar mogelijk, worden ingepast met een groenscherm bestaande uit streekeigen bomen en struiken.

De groene muren zullen aan de spoorzijde (verticale wand) worden aangevuld met arme zandige gronden en hier wordt een spontane ontwikkeling van kruiden toegelaten. Aan de buitenzijde van de wand (hellingshoek 1/3 of 1/10) worden streekeigen planten aangeplant of ingezaaid om een snelle begroening van deze zijde te bekomen. Hiertoe wordt uitsluitend gebruik gemaakt van inheemse en niet veredelde klimplanten, lianen of struiken.

De omgevingen van de stopplaatsen [REDACTED] zullen eveneens een groen karakter krijgen door verharde oppervlakken (parkings e.a.) af te wisselen met niet verharde zones voorzien van bomen en/of struiken.”

Desbetreffend werd reeds aangegeven op welke wijze het onderhoud en het beheer van de groenmuren zal worden georganiseerd:

“ Om onnodige kappingen tegen te gaan in de veiligheidsstrook rond het spoorwegplatform, zal voor overhoeken, taluds, groene muren, ... grenzend aan het openbare domein, die zich binnen de eigendomsgrenzen van Infrabel bevinden, met het Agentschap voor Natuur en Bos een beheerplan worden opgesteld zodat het onderhoud van deze zones op een ecologisch verantwoorde manier kan gebeuren.

Dit plan mag echter geen afbreuk doen aan de eisen gesteld voor de veiligheid en de regelmaat van het treinverkeer. Het sluiten van deze beheersovereenkomst zal gebeuren vooraleer de werken beëindigd worden.

Aangezien het de bedoeling is om terreinen die enkel nodig zijn voor de werken nadien terug ter beschikking te stellen van de omwonenden, wordt daarbij eveneens het onderhoud van de groene muren aan de zijde van de omwonenden aan hen overgelaten.”

Uit het bovenstaande volgt dan ook dat, in tegenstelling tot wat wordt voorgehouden door verzoekende partij, de geluidsimpact zoals deze kan worden verwacht door de aanleg van twee bijkomende sporen integraal zal worden ondervangen door de uitvoering van de in het MER weerhouden milderende maatregelen, zodat de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar in elk geval kon besluiten tot het gegeven dat geen significante impact zou worden gegenereerd door de geplande werken.

Verzoekende partij gaat er dan ook aan voorbij dat in de bestreden beslissing ook expliciet wordt verwezen naar de effecten en de daartegenover staande maatregelen uit het MER Desbetreffend werd in de bestreden beslissing het volgende aangegeven (Stuk 3 p. 45):

“ Dergelijk grootschalig project gaat onvermijdelijk met enige hinder gepaard, zowel tijdens de uitvoeringsfase als na de voltooiing ervan. De aanvrager heeft een MER-rapport gemaakt om de gevolgen van het project te kunnen inschatten. Aan de in het MER gesuggereerde maatregelen ter beperking van de hinder werd in de aanvraag tegemoet gekomen.

Dit zijn de ruimtelijk relevante milderende maatregelen, zoals opgesomd in het MER.

(...)

Geluid

Tijdens de bouwfase:

- De omwonenden duidelijk informeren*
- Het opleggen van verplichte routes voor vrachtverkeer*
- Maximaal beladen van vrachtwagens om het aantal ritten te minimaliseren*
- De machines goed onderhouden*
- Vermijden van geluid bij lossen van materiaal, motoren, toeteren,*
- Aanpassen van werktijden*
- Tijdelijke werfinrichtingen ver van woningen verwijderen*
- Meer dan één machine tegelijkertijd gebruiken*
- Gebruik van geluidsarme machines*

Tijdens de exploitatiefase

- Maatregelen aan de bron zoals vervangen van oud materieel door nieuw materieel*
- De maatregelen aan de overdracht : Geluidsschermen worden voorzien waar het spoor zich in ingraving, in ophoging als op maaiveldhoogte bevindt.*
- Maatregelen aan de ontvanger*

De dimensioneringen van de verschillende types muur, zodat voor alle woningen voldaan wordt aan de gestelde eisen te volgen.

6. Trillingen

Tijdens de exploitatiefase komt het erop aan om het traject zo goed mogelijk te onderhouden

Voor een aantal woningen waar er overschrijdingen van de trillingsnormen te verwachten zijn en die op korte afstand van het spoor gelegen zijn (tot ca 18 meter), wordt voorgesteld een postevaluatieprogramma op te stellen voor de trillingen. Het postevaluatieprogramma omvat metingen in situ om, tijdens verschillende stappen in de werkzaamheden, de trillingsimpact in de meest kritische woningen vast te stellen.

Bij verhoogde trillingsniveaus tot ca 30 meter van het spoor dienen ontdreuningsmatten gebruikt.

(...) “

Samengevat dient dan ook worden gesteld dat de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar, rekening houdende met de milderende maatregelen uit het MER zoals weerhouden als vergunningsvoorwaarde, in tegenstelling tot wat wordt voorgehouden door de verzoekende partij, kon besluiten dat aan de voorwaarde zoals vervat in artikel 3 § 2 3° van het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 was voldaan en geen significante impact voorligt, zodat artikel 4.4.7 § 2 VCRO kon worden gehanteerd bij verlenen van de bestreden beslissing.”

Wat betreft het derde onderdeel overweegt de tussenkomende partij nog:

“1.- In het derde onderdeel van het eerste middel geeft verzoekende partij aan dat een te ruime beoordelingsmarge wordt verleend aan de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar bij het beoordelen van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag in toepassing van artikel 4.4.7 § 2 VCRO aangezien, volgens verzoekende partij de harde voorwaarden vervat in artikel 3 § 2 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 toelaten dat werken (spoorweginfrastructuurwegen in voorliggend geval) kunnen worden beschouwd als kleine wijzigingen en in die zin worden vergund niet tegenstaande deze in alle redelijkheid niet te beschouwen zijn als klein.

Volgens verzoekende partij kunnen voorliggende werken, zijnde volgens hen een project gespreid over het grondgebied van drie gewesten, over een afstand van meer dan 20 kilometer, met een groot aantal getroffen en een impact in verschillende ruimtelijk kwetsbare gebieden, waarbij de impact zich zowel tijdens de werken als tijdens de exploitatie voordoet, niet worden beschouwd als werken die een kleine wijziging impliceren, en kon de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar in de bestreden beslissing dan ook niet tot dit besluit zijn gekomen, zodat de toepassing van artikel 4.4.7 § 2 VCRO niet mogelijk zou zijn geweest.

Verzoekende partij hekelt het gegeven dat middels het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 geen afdoende uitvoering zou zijn gegeven aan de bepalingen van artikel 4.4.7 § 2 VCRO in die zin dat de eigenlijke beoordeling van het klein karakter van een wijziging volgens haar veel stringenter diende te zijn omschreven in de huidige regelgeving op een wijze die geen verdere of zeer beperkte beoordelingsruimte zou laten voor de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar bij het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning voor lijninfrastructuurwerken. De voorwaarden zoals deze vervat in artikel 3 § 2 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 zijn

volgens haar niet afdoende om een weloverwogen besluit te kunnen nemen aangaande het kleine karakter van een wijziging aan een infrastructuurwerk die bepaalde werken beogen.

Het derde onderdeel van het eerste middel kan als volgt worden weerlegd.

2.- Uit het derde onderdeel van het eerste middel kan worden afgeleid dat verzoekende partij geen schending van een decreetsartikel of een artikel van het ingeroepen uitvoeringsbesluit inroept zoals deze schending zou zijn begaan door de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar.

Uit het derde onderdeel van het eerste middel kan enkel worden ontwaard dat verzoekende partij aangeeft dat een omzetting van een bepaling van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, zijnde artikel 4.4.7. § 2 VCRO niet op afdoende wijze zou zijn gebeurd in de bepalingen van artikel 3 § 2 van het Besluit van 5 mei 2000, en dat hieruit zou dienen te volgen dat Uw Raad zou dienen te besluiten tot het gegeven dat de bepalingen van dit besluit niet konden worden aangewend bij het nemen van de bestreden beslissing en bijgevolg aldus buiten toepassing dienen worden gelaten op grond van artikel 159 van de Grondwet.

In die zin dient dan ook worden gesteld dat het derde onderdeel van het eerste middel eerder een wettigheidskritiek van het eigenlijke Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 bevat dan wel dat een duidelijke schending van een wetsbepaling wordt aangegeven die zou zijn begaan door de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar bij het verlenen van de bestreden beslissing.

In wezen geeft verzoekende partij enkel aan dat volgens haar in de regelgeving omtrent de voorliggende afwijkingsmogelijkheid van de voorschriften van het gewestplan niet afdoende zou zijn en een te ruime beoordelingsmarge werd ingeschreven ten gunste van de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar.

3.- Desbetreffend dient te worden gesteld dat het misschien wel kan zijn dat verzoekende partij deze mening is toegedaan en meent een wettigheidskritiek te kunnen formuleren aangaande artikel 3 § 2 van het Besluit van 5 mei 2000, doch de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar kan bij het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning enkel de bestaande wetgeving toetsen en toepassen, zulks in de vormen en voorschriften zoals deze thans voorliggen.

Het komt de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar dan ook niet toe om de regelgeving op zich anders te omschrijven of te interpreteren dan aan de hand van de criteria zoals deze werden geformuleerd in de uitvoeringsbesluiten.

Binnen de marges zoals gesteld in deze uitvoeringsbepalingen, komt het dan aan de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar toe een beoordeling van de voorliggende aanvraag door te voeren en een desbetreffend besluit te treffen.

4.- Op basis van de voorliggende regelgeving diende de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar voor de toepassing van artikel 4.4.7 § 2 VCRO dan ook de bepalingen van artikel 3 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 indachtig te blijven. Binnen de wettelijke grenzen van artikel 3 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 oordeelde de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar dat aan de gestelde voorwaarden kon worden voldaan.

Verzoekende partij kan pogen aan te tonen dat de doorgevoerde beoordeling van de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar naar haar mening geen juiste toepassing betreft van de wettelijke criteria en voorwaarden van het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 en in die zin een kennelijke onredelijkheid van deze beoordeling trachten aan te tonen, maar zij kan echter niet in het kader van een procedure voor Uw Raad aan Uw Raad verzoeken een oordeel te treffen over het al dan niet voldoende zijn van de omzetting van de regelgeving of de uitwerking van bepaalde artikelen van de VCRO in uitvoeringsbesluiten.

In het geval zij overtuigd zou zijn dat een wettigheidstoets dient te worden doorgevoerd, dient zij zulks binnen een andere procedure kenbaar te maken, doch zulks overstijgt ruim de beoordelingsbevoegdheid van Uw Raad die, analoog met wat de Raad van State steeds heeft geoordeeld in het kader van een vergunningscontentieux, steeds gebonden is aan een marginale toetsing van de doorgevoerde beoordeling van de vergunningverlenende overheid in het geval hem een ruime beoordelingsmogelijkheid wordt geboden in de wettelijke instrumenten.

Dat desbetreffend kan worden verwezen naar de rechtspraak van de Raad van State waaruit kan worden afgeleid dat een beoordeling van de opportuniteit van wettelijke normen niet binnen het administratief vergunningscontentieux valt (R.v.St. nr.167.385 van 2 februari 2007 inzake [REDACTED]):

Overwegende dat luidens artikel 23 van de Grondwet het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu moet worden gewaarborgd door de wet of het decreet, zodat artikel 23 van de Grondwet geen rechtstreekse werking heeft en de aangevoerde schending ervan op het eerste gezicht niet kan leiden tot de schorsing van het bestreden besluit; Overwegende dat daargelaten de vraag, of artikel 1.2.1. van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene beginselen inzake milieubeleid, rechtstreekse werking heeft, wordt met betrekking tot het voorzorgbeginsel op het eerste gezicht aangenomen, dat de overheid die bevoegd is inzake ruimtelijke ordening, voor de beoordeling van de risico's van een constructie, voor de gezondheid, in beginsel kan voortgaan op de beoordeling van de ter zake bevoegde overheid, zoals die haar uitdrukking heeft gevonden in een bij koninklijk besluit vastgestelde normering;

dat dienaangaande in het bestreden besluit wordt verwezen naar het koninklijk besluit van 10 augustus 2005 houdende de normering van zendmasten voor electromagnetische golven tussen 10 MHz en 10 GHz, dat door de federale overheid is uitgevaardigd; dat dit koninklijk besluit de gezondheidsnormen vastlegt die vier keer strenger zijn dan die van de Wereldgezondheidsorganisatie(WHO) en 200 keer strenger dan de effectieve risicogrens; dat aldus, op het eerste gezicht het voorzorgsprincipe wordt gerespecteerd; dat bijgevolg uit de motivering van het bestreden besluit blijkt dat het mogelijk gevaar voor de gezondheid van de omwonenden in de beoordeling van de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning werd betrokken;

Overwegende dat de Raad van State enkel rekening kan houden met de ter zake geldende normen en niet met de opportuniteitskritiek die de verzoekende partij levert op de in dit besluit vastgelegde normen; (eigen onderlijning)

In het bovenstaand geciteerd arrest van de Raad van State werd geoordeeld dat de bestreden beslissing kon uitgaan van een toetsing aan de normen zoals vervat in het Koninklijk Besluit van 10 augustus 2005, zonder dat hierbij deze normen in twijfel dienden te worden gesteld, reden waarom dan ook niet ernstig kan worden gesteld dat de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar een schending van het voorzorgsbeginsel

zou hebben begaan.

Zulks kan eveneens worden gesteld in voorliggend geval. Verzoekende partij kan het niet eens zijn met de vigerende rechtsbepalingen aangaande de afwijkingsmogelijkheid vervat in artikel 4.4.7 § 2 VCRO, doch zulks impliceert niet dat in het kader van een schorsings- en/of vernietigingsverzoek het aan Uw Raad toekomt een opportuniteitsoordeel van de regelgeving door te voeren en in die mate op grond van artikel 159 van de Grondwet tot de niet-toepassing van de rechtsbepaling te besluiten waarop een vergunningsbeslissing is gesteund.

Het gestelde geldt zeker nu kan worden aangetoond dat aan de voorwaarden van de afwijkingsbepalingen is voldaan, zoals werd aangetoond ter weerlegging van het eerste en het tweede onderdeel en de bestreden beslissing in elk geval afdoende werd gemotiveerd.”

4.

In hun wederantwoornota voegen de verzoekende partijen niets nuttigs toe aan de toelichting in hun verzoekschrift.

Beoordeling door de Raad

Wat betreft het eerste onderdeel

1.

Artikel 3 van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1., 5°, artikel 4.4.7, §2 en artikel 4.7.1, §2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester, zoals dit artikel van toepassing was op de datum van de bestreden beslissing, luidde als volgt:

“§ 1. Als kleine handelingen van algemeen belang, respectievelijk lijninfrastructuur- en nutswerken met een gemeentelijk karakter of die een kleine wijziging inhouden, in de zin van artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, worden beschouwd :

1° de aanleg van fiets- en wandelpaden en de herinrichtingen en aanpassingen van bestaande lokale wegen, en dit enkel ter bevordering van de verkeersleefbaarheid en/of -veiligheid;

2° de openbare lokale elektrische leidingen, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals lokale transformatorcabines;

3° de openbare lokale leidingen voor het vervoer en de verdeling van aardgas, drinkwater [... en brandstoffen met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur;

4° de openbare lokale leidingen voor het telefoonverkeer en voor andere, al dan niet draadloze, communicatienetwerken, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals, pylonen en masten;

5° de gebouwen van algemeen belang met een totale grondoppervlakte van maximaal 50 vierkante meter en een maximale hoogte van 20 meter; de overige handelingen van algemeen belang met een totale grondoppervlakte van maximaal 150 vierkante meter, met inbegrip van de omgevingsaanleg;

6° geluidsbermen van algemeen belang en rietvelden voor collectieve waterzuivering.

7° de openbare lokale installaties voor de productie van alternatieve vormen van energie.

8° de openbare leidingen voor het verzamelen en vervoeren van afvalwater met inbegrip van de bijhorende kleinschalige infrastructuur.

§ 2. Andere dan in § 1 genoemde lijninfrastructuur- en nutswerken hebben een gemeentelijk karakter in de zin van artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening wanneer zij louter gericht zijn op de bediening of uitrusting van een deel van het gemeentelijk grondgebied, zonder gemeentegrensoverschrijdende impact.

Andere dan de in § 1 genoemde lijninfrastructuur- en nutswerken impliceren een kleine wijziging in de zin van artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening wanneer voldaan is aan alle volgende voorwaarden :

1° de handelingen betreffen een wijziging van bestaande of op een plan van aanleg of een ruimtelijk uitvoeringsplan aangeduide lijninfrastructuur of nutswerken;

2° de handelingen zijn niet opgenomen in de bijlage I bij het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage;

3° de handelingen worden niet uitgevoerd in een ruimtelijk kwetsbaar gebied of ze hebben geen significante impact op een ruimtelijk kwetsbaar gebied, indien ze in zo'n gebied gelegen zijn;

4° in zoverre de handelingen infrastructuur voor het wegverkeer betreffen :

- a) impliceren de handelingen een ruimtelijke of verkeerstechnische optimalisering van de bestaande of bestemde situatie, en
- b) b) betreffen de handelingen :
- c) 1) de aanleg of aanpassing van een knooppunt waarvoor reeds een bepaalde configuratie op de ruimtelijke uitvoeringsplannen of de plannen van aanleg ingetekend is, waarbij het project een afwijking op deze configuratie inhoudt zonder kennelijk aanzienlijke bijkomende ruimte-inname;
- d) 2) of de verbreding van het bestaande of geplande dwarsprofiel, in zoverre er geen sprake is van kennelijk ingrijpende ruimtelijke effecten;
- e) 3) of de verschuiving van het geplande dwarsprofiel, in zoverre er geen sprake is van kennelijk ingrijpende ruimtelijke effecten;
- f) 4) of de aanleg van een carpoolparking bij bovenlokale infrastructuur, gesitueerd binnen de bestaande of te realiseren ruimtelijke omschrijving van een op- en afrittencomplex.]
- g) De vaststelling of een lijninfrastructuur- of nutswerk een gemeentelijk karakter heeft of een kleine wijziging inhoudt, geschiedt steeds op grond van een concrete beoordeling. Die concrete beoordeling gaat na of de handelingen de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschrijden. Het in concreto-onderzoek geschiedt onder meer aan de hand van volgende aandachtspunten :
 - h) 1° de morfologie van het gebied (gaaf, aangetast, en dergelijke meer);
 - i) 2° de bestaande bouwdichtheid van het gebied;
 - j) 3° de inpasbaarheid van de handelingen in de omgevende bebouwingstypologie;
 - k) 4° de omvang van het project en het ruimtelijk bereik van de effecten van de handelingen."

2.

De partijen zijn het erover eens dat de bestreden beslissing steunt op voormelde bepaling.

De verzoekende partijen stellen dat de voorwaarde vermeld in artikel 3, §2, tweede lid, 2° van het genoemde besluit niet vervuld was. Zij stellen dat de verwerende partij, wat betreft de vraag of de aanvraag onderworpen diende te worden aan een milieueffectenrapport op grond bijlage I bij het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, voor de lengte van de aan te leggen spoorlijn ten onrechte alleen maar rekening gehouden heeft met de lengte op het grondgebied van het Vlaamse gewest (5,9 km, daar waar de bijlage I van het voormelde besluit

de limiet bepaalt op 10 km) en niet met de hele lengte van de aan te leggen spoorlijn, ook op het grondgebied van het Brussels hoofdstedelijk gewest en het Waalse gewest.

3.

De tussenkomende partij stelt terecht dat de verzoekende partijen ten onrechte stellen dat het begrip “projecten” waarvoor een milieueffectenrapport vereist is, gelijk is aan dat van “handeling” waarvoor een stedenbouwkundige vergunning vereist is.

Het wordt niet betwist dat het GEN-project het voorwerp heeft uitgemaakt van een MER voor elk van de drie gewesten. Het MER voor het deel van het Vlaamse gewest werd conform verklaard door de cel MER op 31 januari 2007.

Het wordt niet betwist dat de bestreden beslissing kadert in de uitvoering van het project waarvoor de conform verklaarde MER werd opgesteld.

De stelling van de verzoekende partijen dat niet alleen voor het project zelf, maar daarna ook nog voor elke handeling die genomen wordt in uitvoering van het MER-plichtige project, een nieuwe MER vereist is, is in rechte ongegrond. De op die redenering steunende stelling dat niet voldaan is aan de tweede cumulatieve voorwaarde van artikel 3, §2, tweede lid, 2° van het eerder vermelde besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 is bijgevolg ongegrond.

Wat betreft het tweede onderdeel

1.

In het tweede onderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat de bestreden beslissing niet, althans niet afdoende, motiveert waarom voldaan is aan de derde voorwaarde vermeld in artikel 3, §2, 30 van het eerder vermelde besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000, namelijk dat de handelingen niet worden uitgevoerd in een ruimtelijk kwetsbaar gebied of dat ze geen significante invloed hebben op een ruimtelijk kwetsbaar gebied, indien ze in zo'n gebied gelegen zijn.

2.

Wat betreft het vervuld zijn van deze voorwaarden stelt de bestreden beslissing:

“Of de handelingen zich op enkele plekken situeren in een natuurgebied, valt moeilijk na te gaan, gelet op de schaal waarop het gewestplan is opgemaakt. Zeker is dat over slechts enkele meters breedte kan gaan, gelet op het feit dat de verbreding van de spoorwegbundel zo beperkt mogelijk is gehouden. De impact op het natuurgebied, dat veel groter is, is door deze beperkte grondinname dan ook in alle redelijkheid verwaarloosbaar te noemen. Significante impact is er zeker niet. Dit wordt ook bevestigd door het gunstig advies van de terzake bevoegde administratie, het Agentschap Natuur en Bos.”

Het Agentschap voor Natuur en Bos verleent op 17 september 2007 een gunstig advies:

“De hierboven vermelde stedenbouwkundige aanvraag heeft betrekking op de realisatie van infrastructuur en kunstwerken voor de aanleg van een 3^{de} en 4^{de} spoor en het verhogen van de snelheid tot 160 km/u. op de lijn Brussel-Zuid-Charleroi te [REDACTED]. Het Agentschap voor Natuur en Bos heeft geen bemerkingen te formuleren. De aanvraag wordt gunstig geadviseerd mits een nadrukkelijke uitvoering van alle schadebeperkende maatregelen voorzien in het milieueffectrapport. Het advies is derhalve voorwaardelijk positief.”

De bestreden vergunningsbeslissing werd verleend mits naleving van voorwaarden. Onder voorwaarde 5 wordt gesteld dat de vergunninghouder “*de aangehaalde schadebeperkende maatregelen voorzien in het MER (dient) te volgen*”.

Daarmee geeft de verwerende partij aan dat, zelfs als de handeling voor een beperkte oppervlakte betrekking zou hebben op ruimtelijk kwetsbare gebieden, er gelet op het gunstig advies van het Agentschap Natuur en Bos, geen significante impact op de ruimtelijk kwetsbare gebieden zal zijn, mits de in het MER gesuggereerde voorwaarden in acht genomen moeten worden. De bestreden beslissing neemt deze voorwaarden over en legt ze op.

De verzoekende partijen, op wie de bewijslast rust, tonen niet aan dat deze motivering, met inbegrip van de opgelegde voorwaarden, niet afdoende aantoont dat er significante gevolgen zullen zijn voor ruimtelijk kwetsbare gebieden, die de verwerende partij niet op passende wijze zou hebben beoordeeld.

Het onderdeel is ongegrond.

Wat betreft het derde onderdeel

1.

In het derde onderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat artikel 3 van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 onwettig is, omdat het enerzijds mogelijk maakt dat werken die bezwaarlijk als “een kleine wijziging” kunnen worden beschouwd in de zin van artikel 4.4.7 VCRO, toch in aanmerking komen voor een afwijking van het gewestplan en omdat het besluit het oordeel over de vraag of een werk “klein” is, delegeert aan de vergunningverlenende overheid, en niet zelf de criteria bepaalt op grond waarvan een werk als klein moet worden beschouwd.

Het voorwerp van de aanvraag betreft het realiseren van infrastructuur en kunstwerken voor de aanleg van een derde en vierde spoor en het verhogen van de snelheid tot 160 km/u voor de spoorlijn L124.

Het onderdeel is ongegrond in zoverre het aan het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 verwijt om in strijd met artikel 4.4.7 VCRO handelingen vergunbaar te maken die bezwaarlijk als ‘een kleine wijziging’ beschouwd kunnen worden. Het blijkt nergens uit de bestreden beslissing dat het de bedoeling is om andere dan kleine wijzigingen die afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften vergunbaar te maken. De voorwaarden waaraan een handeling moet voldoen om op grond van artikel 3, §2, derde lid van het besluit van 5 mei 2000 in aanmerking te komen voor een vergunning, veronderstellen dat het gaat om een kleine wijziging in de zin van artikel 4.4.7, §2, tweede lid VCRO. Het is evenmin omdat artikel 3 van het besluit vereist dat de aanvraag in concreto beoordeeld moet worden, dat dit een ongeoorloofde en onwettige delegatie inhoudt aan de vergunningverlenende overheid om te bepalen wat een ‘kleine wijziging’ is. Integendeel verplicht die bepaling de vergunningverlenende overheden ertoe na te gaan dat alle voorwaarden die het besluit stelt aan het vergunbaar zijn van een kleine wijziging vervuld zijn. Die voorwaarden zijn voldoende precies en voldoen aan het wettelijkheids- en rechtszekerheidsbeginsel.

In zoverre het onderdeel aan de bestreden beslissing verwijt een verkeerde toepassing te hebben gemaakt van het begrip ‘kleine wijziging’ is het gegrond. De bestreden beslissing stelt correct dat het niet gaat om een kleine handeling van algemeen belang, maar dat het wel gaat om een lijninfrastructuur en toetst vervolgens de aanvraag aan de vier voorwaarden waaronder

een handeling die betrekking heeft op een lijninfrastructuur in aanmerking komt voor een vergunning als zijnde een 'kleine wijziging'.

Maar zelfs als een handeling voldoet aan de vier voorwaarden van artikel 3, §2, tweede lid van het besluit van 5 mei 2000, kan de handeling maar vergund worden op deze grondslag wanneer het een kleine wijziging betreft. In redelijkheid kan niet gesteld worden dat het aanleggen van twee extra spoorlijnen over een lengte van 5,9km, ook al gebeurt dat grotendeels op het bestaande platform, als een kleine wijziging aan de bestaande lijninfrastructuur beschouwd kan worden.

2.

De Raad merkt op dat de aanvraag ook betrekking heeft op percelen buiten het bestaande spoorwegplatform, maar die handelingen hebben betrekking op het herinrichten van de wegenis met inbegrip van de heraanleg van bruggen, en er wordt niet aangetoond en er wordt overigens ook niet beweerd dat die niet bestemmingsconform zouden zijn. Er is evenwel, gelet op de interne samenhang van al de uit te voeren handelingen, geen reden om de uit te spreken vernietiging te beperken tot de eigenlijke lijninfrastructuurwerken.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

B. Overige middelen

De overige middelen worden niet onderzocht aangezien dit niet tot een ruimere vernietiging kan leiden.

OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van de [REDACTED] is ontvankelijk.
2. Het beroep is ontvankelijk en gegrond.
3. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 23 september 2010, waarbij aan de tussenkomende partij een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het realiseren van infrastructuur en kunstwerken voor de aanleg van een derde en vierde spoor en het verhogen van de snelheid tot 160 km/u voor de spoorlijn L124 en met als omschrijving [REDACTED], [REDACTED] en [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED].
4. De Raad beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over de aanvraag van de tussenkomende partij en dit binnen een termijn van drie maanden te rekenen vanaf de betekening van dit arrest.
5. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 350 euro, ten laste van de verwerende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare zitting op 7 oktober 2014, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, achtste kamer, samengesteld uit:

Marc BOES, voorzitter van de achtste kamer,
met bijstand van
Thibault PARENT, toegevoegd griffier.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van kamer,

Thibault PARENT

Marc BOES