

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

VOORZITTER VAN DE DERDE KAMER

ARREST

nr. S/2014/0131 van 23 september 2014
in de zaak 1314/0324/SA/3/0286

In zake:

1. de heer **Peter FORCEVILLE**
2. mevrouw **Monique DOCKX**
3. de heer **Andy DE JONG**
4. de heer **Ed WORMS**
5. de heer **Ward PUTTEMANS**

bijgestaan en vertegenwoordigd door:

advocaat Stijn VERBIST

kantoor houdende te 2000 Antwerpen, Graaf van Hoornestraat 51
waar woonplaats wordt gekozen

verzoekende partijen

tegen:

de **GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR** van het
Agentschap Ruimte en Erfgoed, afdeling Vlaams-Brabant

bijgestaan en vertegenwoordigd door:

advocaat Michel VAN DIEVOET

kantoor houdende te 1000 Brussel, Wolstraat 56
waar woonplaats wordt gekozen

verwerende partij

*Tussenkomen
de partij:*

de nv **WATERWEGEN EN ZEEKANAAL**

bijgestaan en vertegenwoordigd door:

advocaten Sven VERNAILLEN en Joris GEENS

kantoor houdende te 2018 Antwerpen, Mechelsesteenweg 27
waar woonplaats wordt gekozen

I. VOORWERP VAN DE VORDERING

De vordering, ingesteld met een aangetekende brief van 17 januari 2014, strekt tot de vernietiging van het besluit van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van het Agentschap Ruimte en Erfgoed, afdeling Vlaams-Brabant van 29 november 2013 waarbij aan de tussenkomen partij een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het bouwen van een beweegbare brug over het kanaal Leuven-Dijle ten behoeve van gemotoriseerd verkeer.

De bestreden beslissing heeft betrekking op een perceel gelegen te 3150 Haacht, Kruineikestraat en met als kadastrale omschrijving afdeling 2, sectie A en sectie B.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

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

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare zitting van 24 juni 2014, waar de vordering tot schorsing werd behandeld.

Kamervoorzitter Filip VAN ACKER heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Pieter THOMAES die loco advocaat Stijn VERBIST verschijnt voor de verzoekende partijen, advocaat Filip VAN DIEVOET die loco advocaat Michel VAN DIEVOET verschijnt voor de verwerende partij en advocaten Sven VERNAILLEN en Katrien DAMS die verschijnen voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Titel IV, hoofdstuk VIII van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) betreffende de Raad voor Vergunningsbetwistingen en het Besluit van de Vlaamse Regering van 13 juli 2012 houdende de rechtspleging voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen (Procedurebesluit) zijn toegepast.

III. TUSSENKOMST

De nv WATERWEGEN EN ZEEKANAAL verzoekt met een aangetekende brief van 26 mei 2014 om in het geding te mogen tussenkomen.

De voorzitter van de derde kamer heeft met een beschikking van 3 juni 2014 de tussenkomende partij toegelaten om tussen te komen in de debatten betreffende de vordering tot schorsing en vernietiging en de tussenkomende partij verzocht om een afschrift van de akte van aanstelling van de organen over te maken aan de Raad en dit ten laatste op het tijdstip van de zitting waarop de vordering tot schorsing wordt behandeld.

Een uitspraak over de ontvankelijkheid van de tussenkomst is evenwel slechts aan de orde wanneer de voorwaarden om de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te bevelen, zijn vervuld. Zoals hierna zal blijken, is dit niet het geval.

IV. FEITEN

Op 10 mei 2013 (datum van het ontvangstbewijs) dient de tussenkomende partij bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“de bouw van een beweegbare brug over het kanaal Leuven-Dijle ten behoeve van gemotoriseerd verkeer”*.

Het perceel is volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 7 april 1977 vastgestelde gewestplan ‘Leuven’, gelegen in een gebied voor bestaande waterwegen.

Het perceel is 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.

Het Agentschap voor Natuur en Bos brengt op 31 juli 2013 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

Het departement Landbouw en Visserij, afdeling Duurzame Landbouwwontwikkeling stelt op 1 augustus 2013 geen overwegend bezwaar te hebben tegen de voormelde werken.

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek, georganiseerd van 20 augustus 2013 tot en met 18 september 2013, wordt een bezwaarschrift ingediend door de eerste verzoekende partij.

De provinciale waterdienst van de provincie Vlaams-Brabant brengt op 21 augustus 2013 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

Het Agentschap Ruimte en Erfgoed, afdeling Onroerend Erfgoed Vlaams-Brabant stelt op 26 augustus 2013 geen bezwaar te hebben mits naleving van de vondstmeldingsplicht.

De coördinatiecommissie integraal waterbeleid brengt op 11 september 2013 een gunstig advies uit.

De tussenkomende partij brengt op 11 september 2013 een gunstig advies uit.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Haacht brengt op 18 september 2013 een gunstig advies uit.

De verwerende partij beslist op 29 november 2013 een stedenbouwkundige vergunning te verlenen. De verwerende partij motiveert haar beslissing als volgt:

“ ...

HET OPENBAAR ONDERZOEK

...

Bespreking van het bezwaar:

Het betreft aanpassingswerken aan of in de buurt van een bestaande brug voor het kanaal dat beheerd wordt door nv. Waterwegen en Zeekanaal; deze werken staan dan ook rechtstreeks in relatie tot het beheer en zijn de bevoegdheid van de kanaalbeheerder; ook voor watergebonden activiteiten kan een ontsluitingsweg noodzakelijk zijn; de watergebondenheid is belangrijk maar kan nooit volledig gerealiseerd worden zonder ontsluitingsmogelijkheden voor gemotoriseerd verkeer.

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan werd bij besluit van 20 september 2012 door de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant definitief goedgekeurd.

Een gemeentelijk of ander RUP is niet noodzakelijk voor deze werken; het betreft hier kleine wijzigingen ten opzichte van de bestaande bestemmingen waarbij in deze stedenbouwkundige vergunning wordt gebruik gemaakt van het uitvoeringsbesluit inzake de “werken van algemeen belang” (zie hoger) om in (zeer) beperkte mate af te wijken van de voorziene bestemming(en) om redenen van openbaar nut.

De voorgestelde werken worden uitgevoerd binnen het bestaande, gemeentelijke openbaar domein en/of op gronden die eigendom zijn van Waterwegen en Zeekanaal N.V.. De herinrichting van de bestaande openbare wegenis aan de waterweg, gebaseerd op hedendaagse inzichten inzake verkeersdoorstroming en –veiligheid, brengt de goede ruimtelijke ordening van de plaats zeker niet in het gedrang. De beslissing van de gemeenteraad van 24 september 2012 betreffende het gewijzigde tracé van de Zuidoort/Kruinelkenstraat geldt hier als voorafgaande beslissing van de gemeenteraad.

Inzake de ontsluiting en het alternatievenonderzoek daaromtrent werden meerdere alternatieven onderzocht in een werkgroep onder leiding van de provincie Vlaams-Brabant. In opdracht van de provincie Vlaams-Brabant voerde de nv. Waterwegen en

Zeekanaal verder onderzoek uit naar die ontsluitingsalternatieven en onderzocht daarbij ook de impact op de mobiliteit. In het verslag van het overleg van 29 maart 2010 opgemaakt door de provincie Vlaams-Brabant wordt definitief gekozen voor een ontdeubbelde Kruineikenbrug. Deze tweede brug maakt het mogelijk om de verkeersknoop op te lossen aan de huidige Kruineikenbrug waar nu het fietsverkeer nog onbeschermd in interactie komt met vrachtverkeer en autoverkeer.

De impact op de omgeving voor deze specifieke aanvraag is beperkt omdat het hier aanpassingswerken aan een bestaande brug en in de buurt van deze brug betreft met de aanleg van een verkeersknooppunt en fietstunnels. De werken wensen de situatie voor de fietsers opmerkelijk te verbeteren; de impact op de omgeving is dan ook te verantwoorden vanuit de wens om een verbeterde mobiliteitssituatie voor de zwakke weggebruiker te creëren.

Het onderzoek naar de ontsluitingsalternatieven werd geleid door de provincie Vlaams-Brabant. Deze aanvraag is ook niet in strijd met het provinciaal ruimtelijk structuurplan. Het streefdoel is het om bestaande bedrijvencentrales te optimaliseren, maar ook nieuwe bedrijventerreinen kunnen ontwikkeld worden. Deze werken kaderen zowel in de optimalisering van de ontsluiting van een bestaande bedrijvencentrale en hebben daarbij het doel de verkeersveiligheid voor vooral fietsers sterk te verbeteren.

Ten slotte bevat het bezwaarschrift ook een verwijzing naar een project of procedure inzake een afvalenergiecentrale te Haacht. Dit dossier staat niet in relatie tot deze aanpassingswerken aan een bestaande brug over het kanaal ter hoogte van Tildonk en omgevingswerken aan het kanaal. Deze aanvraag wil voor de bestaande verkeersknoop met conflicten tussen voornamelijk bestaand vrachtwagenverkeer en fietsers een oplossing bieden.

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

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

- *de functionele inpasbaarheid is optimaal vermits het hier gaat over een nieuwe brug over het kanaal in relatie tot het functioneren van het kanaal en haar randactiviteiten. Deze nieuwe brug is onderdeel van een ruimtere visie om de verkeersknoop die nu heerst op deze site te helpen ontwarren. Daarbij is het belangrijkste doel het verhogen van de verkeersveiligheid van de talrijke voetgangers en vooral fietsers die voornamelijk scholieren betreft van de nabijgelegen scholen.*
- *daarbij worden in functie van de ontsluiting van de bestaande industriegebieden de verkeersstromen gescheiden zodat voor de talrijke fietsers hier een veilig en volledig gescheiden parcours ontstaat. De mobiliteitsimpact is dan ook gunstig.*
- *de schaal is aangepast aan de omgeving vermits het hier een nieuwe beweegbare brug betreft in de onmiddellijke nabijheid van een reeds bestaande beweeglijke brug over het kanaal.*
- *Visueel-vormelijke elementen zijn door deze aanleg van een nieuwe brug in overeenstemming met de onmiddellijke omgeving van het kanaal. De aanleg stemt overeen met de doelstellingen en vorm van het kanaal.*
- *cultuurhistorische aspecten kunnen eventueel worden gedetecteerd en zijn onderworpen aan de vondstmeldingsplicht.*
- *het bodemreliëf wordt in deze aanvraag niet fundamenteel gewijzigd.*
- *hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen:*

voorliggend project wenst op de eerste plaats de veiligheid voor de fietsers (en voetgangers) sterk te verbeteren.

...

Dit is de bestreden beslissing.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

De verwerende partij noch de tussenkomen de partij betwisten de ontvankelijkheid van de voorliggende vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging en tot vernietiging van de bestreden beslissing. Het ontbreken van excepties ontslaat de Raad niet van de plicht om de ontvankelijkheid van een beroep ambtshalve te onderzoeken. De Raad is echter van oordeel dat vermeld onderzoek slechts aan de orde is wanneer de voorwaarden om de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te bevelen, zijn vervuld. Zoals hierna zal blijken, is dit niet het geval.

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Luidens artikel 4.8.18, §2, eerste lid VCRO kan de Raad de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing enkel bevelen als de onmiddellijke tenuitvoerlegging van die beslissing een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokken en als de verzoekende partij(en) ernstige middelen aanvoert(en) die de vernietiging van de aangevochten beslissing kunnen verantwoorden.

A. Moeilijk te herstellen ernstig nadeel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen omschrijven het moeilijk te herstellen ernstig nadeel dat zij menen te lijden als volgt:

“ ...

NADEEL

... ”

Het gevolg van het bouwen van de brug is dat verzoekende partijen enorme nadelen lijden die van velerlei aard zijn. Zo zullen zij te lijden hebben van:

- geluidshinder;*
- fijn stof;*
- inkijksituaties;*
- trillingshinder;*
- verkeershinder en sluipverkeer.*

*Verzoekers zullen allen enorme hinder en nadelen ondervinden van de voorgestelde ontsluiting van de bedrijventoneel Hambos en meer bepaald van de burg, die het voorwerp uitmaakt van de bestreden beslissing. **De volledige ontsluiting van de bedrijventoneel zal gebeuren op enkele meters van de woning van verzoeker.***

Dit blijkt immers rechtstreeks uit de voorbereidende documenten van het project (stuk 3)

waar steevast gesproken wordt over de 'ontsluiting van het bedrijventerrein Hambos', en de ontubbeling van de bruggen voor fiets en vrachtverkeer...

Omdat de op gang gebrachte verkeersstromen, vlak voor de deur van verzoekers, veelal zullen bestaan uit zwaar vrachtvervoer is de hinder voor verzoekers des te groter: ze zullen enorm te lijden hebben onder serieuze geluidshinder van al het verkeer op enkele meters van hun woning en langs hun tuin. Ook zullen ze ernstige hinder ondervinden van de trillingen die het zware vrachtverkeer met zich meebrengt. Door de ontsluiting op de voorgestelde manier te doen moedigt de vergunningverlenende overheid aan om het verkeer in de gehele streek nog meer langs deze brug te sturen, en zeker het zware vrachtverkeer dat de industriesite Hambos wenst te bereiken...

Daarnaast zullen verzoekers een onaanvaardbare verkeersdrukke en verkeershinder (file's) moeten trotseren die dagelijks van vroeg in de morgen tot laat in de avond hun thans zo rustige woonomgeving zal belasten. Dit leidt op zijn beurt tot zeer onveilige situaties, nu er talrijke fietsers en jonge kinderen op heden gebruik maken van de straat waardoor al het vrachtvervoer zal worden geperst...

De aanleg van een nieuwe brug voor vrachtverkeer en de omvorming van het voormelde jaagpad tot een ontsluitingsweg voor vrachtverkeer betekent een volstrekt onaanvaardbare inbreuk op het bestaande rustig woongenot door de exponentiële toename – recht voor de deur van verzoeker- van bijkomende verkeers- en geluidshinder. Zoals blijkt uit de plannen, komt de brug tot vlak bij de woningen van verzoekers.

Nog een extra belangrijk element waarmee verzoekers aantonen dat er schending van privacy en inkijk zal tot stand komen is dat de dijk enkele meters boven het perceelsniveau ligt, zoals blijkt uit **stuk 12**...

In de vergunningsprocedure wordt dikwijls vermeld dat de brug 'de enige brug' is in de regio. Dit is ook zo. Dit is nogmaals een aanwijzing dat er enorme verkeersstromen op gang worden gebracht naast de woning van verzoeker, en dit is rechtstreeks het gevolg van de bestreden beslissing....

ERNSTIG EN PERSOONLIJK

...

Omdat verzoekende partijen allen in de onmiddellijke omgeving wonen (behoudens vierde verzoeker) en eigenaar zijn zullen zij dagelijks te lijden hebben onder de ernstige nadelen, waardoor de nadelen die worden ingeroepen uiteraard persoonlijk zijn.

Wat zeer frappant is in onderhavige zaak is dat de impact van fijn stof nergens onderzocht is. De woningen van verzoekende partijen liggen echter op enkele tientallen meters van een zeer belangrijk verkeersknooppunt in de regio die door de bestreden beslissing wordt geïmplementeerd.

Nergens in de bestreden beslissing is een motivering terug te vinden over de impact op de plaatselijke luchtkwaliteit, of een onderzoek naar de overschrijding van de drempelwaarden van fijn stof dat door al het vrachtverkeer zal worden gegenereerd.

De nadelen zijn aldus zeer ernstig.

MOEILIK TE HERSTELLEN

...

De effecten die optreden indien de bestreden beslissing niet wordt geschorst zijn onomkeerbaar: het fijn stof, de geluidshinder, verkeershinder, onveiligheid, trillingshinder zal meteen aanwezig zijn en de schade die daardoor wordt veroorzaakt is moeilijk te herstellen. Door de effecten zijn immers onomkeerbaar en minstens moeilijk te herstellen.

Vanaf het moment dat de ontsluiting van de bedrijvenzone op gang is gebracht zullen alle vrachtwagenchauffeurs bekend zijn met de ontsluiting, en zelfs indien de tweede brug die wordt vergund middels de bestreden beslissing achteraf zou moeten worden verwijderd, zullen zij de route als sluiptweg gebruiken via de bestaande brug.

...”

2.

De verwerende partij antwoordt hierop als volgt:

“ ...

Er worden door de verzoekende partijen geen concrete bewijzen voorgelegd die de aard en de omvang van het vermeende nadeel aantonen. De verzoekende partijen beweren wel dat zij verschillende nadelen zullen lijden, maar zij tonen niet op overtuigende wijze aan dat er effectief moet worden gevreesd voor een ‘ernstig nadeel’.

Zo verwijzen naar een enorme hoeveelheid vrachtvervoer die afkomstig zou zijn van de industriezone Hambos, maar er wordt nergens aangegeven, laat staan aangetoond, dat er inderdaad sprake is van een enorme hoeveelheid vrachtvervoer en dat deze steeds gebruik zou maken van de litigieuze brug. Het vrachtvervoer zal op het eerste zicht slechts gebruik maken van de brug indien de lading richting Leuven of Mechelen moet worden afgevoerd. Daarnaast is er nog ontsluiting mogelijk in het Noorden (N21) en in het Oosten (N19) waarbij er in principe geen gebruik moet worden gemaakt van de brug in Tildonk.

De mogelijke uitbreiding van de industriezone Hambos, een uitbreiding die geenszins als een vaststaand gegeven kan worden beschouwd, kadert niet in het ontsluitingsproject en kan bijgevolg niet in aanmerking worden genomen bij de beoordeling van het nadeel dat de verzoekende partijen zouden lijden.

Voorts gebeurt de verkeersafwikkeling heden op de brug die slechts op een afstand van 85 meter stroomafwaarts is gelegen van het bouwproject. Het bestaande verkeer in Tildonk en omgeving kan dus allesbehalve worden aangegrepen als zijnde een nadeel dat voortkomt uit de aanleg van de nieuwe brug.

De hinder (geluid, stof, trilling, verkeer,...) die de verzoekende partijen nu reeds lijden zal niet dermate toenemen dat er sprake zou zijn van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel in de zin van artikel 4.8.18, §2 VCRO, in elk geval wordt dit niet afdoende aangetoond door de verzoekende partijen.

...”

3.

De tussenkomende partij voegt hieraan nog het volgende toe:

“ ...

Wat betreft de vermeende geluidshinder en trillinghinder laten verzoekende partijen na

enig concreet gegeven of cijfermateriaal of analyse voor te leggen waaruit de door hun gevreesde hinder mag blijken.

De enige geluidshinder en trillinghinder dat verzoekende partijen zullen ondervinden is deze tijdens de bouw van de brug zoals ook aangegeven in de project-m.e.r.-screeningsnota: ...

Voorts zal de brug worden gebouwd met de best beschikbare technieken zodat de trillinghinder minimaal zal zijn, indien er sprake zou zijn van trillingen. Bovendien hebben verzoekende partijen heden ook al te maken met geluid van voorbijgaand verkeer daar zij gelegen zijn aan een weg langs het kanaal waar gemotoriseerd verkeer passeert.

Wat betreft het fijn stof zullen de drempelwaarden niet overschreden worden daar er niet méér verkeer wordt verwacht ter hoogte van verzoekende partijen. Het verkeer zal enkel op een verkeersefficiënte manier over het kanaal Leuven-Dijle worden geleid en dit via twee bruggen, één voor gemotoriseerd verkeer en één voor de zwakke weggebruikers (voetgangers en fietsers).

Wat betreft de inkijsituaties zullen deze niet anders zijn dan voorheen. Er passeert nu ook al verkeer langs de woningen van verzoekende partijen zodat deze inkijsituaties niet in rechtstreeks verband staan met de bouw van de brug...

Nochtans beoogt de bouw van de hernieuwde beweegbare brug niet een verkeersveilige situatie. De bouw van de brug is er gekomen vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen.

De bouw van een hernieuwde brug is optimaal voor wat betreft de functionele inpasbaarheid. De brug is immers onderdeel van een ruimtere visie om de verkeersknoop die nu heerst op deze site te helpen ontwarren. Daarbij is het belangrijkste doel het verhogen van de verkeersveiligheid van o.m. de talrijke voetgangers en vooral fietsers die voornamelijk scholieren betreft van de nabijgelegen scholen. De mobiliteitsimpact is gunstig daar in functie van de ontsluiting van de bestaande industriegebieden de verkeersstromen gescheiden worden zodat voor de talrijke fietsers hier een veilig en volledig gescheiden parcours ontstaat.

Tenslotte zijn de woningen van verzoekende partijen reeds gelegen in de nabijheid van een brug. Een tweede brug zal het woongenot niet aantasten. Integendeel, het zal zorgen voor een veilige en vlotte verkeerssituatie.

...

Beoordeling door de Raad

1.

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

De verzoekende partijen dienen aan de hand van concrete en precieze gegevens aan te duiden waaruit enerzijds de ernst van het persoonlijke nadeel bestaat dat zij ondergaan of dreigen te ondergaan, wat inhoudt dat concrete en precieze aanduidingen moeten worden verschaft over de aard en de omvang van het nadeel dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de aangevochten beslissing kan berokkenen, en waaruit anderzijds het moeilijk te herstellen karakter van het nadeel blijkt.

Het moeilijk te herstellen ernstig nadeel, zoals vervat in artikel 4.8.18, §2, eerste lid VCRO, kan dan ook niet, minstens niet zonder meer, gelijkgeschakeld worden met de in artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO bedoelde “rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen” die de verzoekende partijen kunnen ondervinden ingevolge een vergunningsbeslissing en die de verzoekende partijen desgevallend het rechtens vereiste belang bij de procedure verschaft. Bij de beoordeling van de ernst en het moeilijk te herstellen karakter van de ingeroepen nadelen kan de Raad bovendien alleen rekening houden met wat in dat verband in het verzoekschrift werd aangevoerd en met de bij dat verzoekschrift gevoegde stukken.

2.

Als moeilijk te herstellen ernstig nadeel dat zij met de voorliggende vordering tot schorsing wensen te voorkomen, halen de verzoekende partijen aan dat zij ingevolge de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing zullen worden geconfronteerd met een verstoring van hun uitzicht, aantasting van hun woongenot, geluidshinder, verkeershinder, trillingshinder, inkijk en fijn stof.

De Raad merkt vooreerst op dat de vierde verzoekende partij weliswaar eigenaar is van de woning gelegen te Tildonk, Gebroeders Persoonsstraat 3 maar zelf niet in de nabijheid van het betrokken project woont. De Raad is daarom van oordeel dat de vermelde gezondheidsrisico's en hinder in hoofde van de vierde verzoekende partij niet voldoende persoonlijk zijn en dan ook de nodige ernst ontberen om de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing in voorkomend geval te verantwoorden.

3.

Wat de visuele hinder betreft, worden in het verzoekschrift enkele foto's opgenomen die het actuele uitzicht van de verzoekende partijen op de bouwplaats en van op de bouwplaats naar de percelen van de verzoekende partijen tonen. Deze foto's laten de Raad echter niet toe na te gaan of de beweerde visuele hinder dermate ingrijpend is dat hierdoor de in redelijkheid te verwachten tolerantie ten aanzien van hinder eigen aan het betrokken bestemmingsgebied op ernstige wijze wordt beproefd en er in die zin (tevens) sprake is van een ernstige aantasting van het woongenot van de verzoekende partijen.

De Raad stelt verder vast dat de verzoekende partijen, in het bijzonder voor wat de door hen voortgebrachte stukken betreft, onvoldoende concrete en precieze gegevens aanreiken die de Raad toelaten om de ernst van de ingeroepen geluids-, verkeers-, trillings- en stofhinder en inkijk daadwerkelijk te onderzoeken en vervolgens te beoordelen. Het komt de Raad geenszins toe om het administratief dossier, dan wel het stukkenbundel van de verzoekende partijen, ambtshalve te onderzoeken in de veronderstelling uit vermelde stukken één of ander nadeel te kunnen puren op grond waarvan de bestreden beslissing desgevallend zou kunnen geschorst worden.

De verzoekende partijen verwijzen weliswaar naar de plannen van het ontsluitingstracé en de voorbereidende documenten van het project om aan te tonen dat het project ernstige verkeershinder en verkeersonveilige situaties teweeg zal brengen. De Raad kan aan de hand van deze stukken echter niet afleiden of het verleggen van de brug dermate meer verkeer zal genereren in de omgeving van de woningen van de verzoekende partijen dan de huidige situatie.

De verzoekende partijen tonen verder niet aan hoe de mogelijke verkeersonveilige situatie voor fietsers en ouders met jonge kinderen voor hen een persoonlijk nadeel is. De aanleg van de bijkomende brug voor gemotoriseerd verkeer poogt juist meer verkeersveiligheid te creëren voor de fietsers.

4.

Wat betreft de ingeroepen geluids- en trillingshinder betreft, kan de loutere vaststelling dat de nieuwe brug dicht bij de woningen van de verzoekende partijen zal worden ingeplant dan de bestaande brug, niet volstaan om de ernst van deze nadelen concreet aan te tonen. Aangaande de mogelijke inkijk in de woningen van de verzoekende partijen, kan de Raad uit de toegevoegde foto's geenszins voor elk van de verzoekende partijen afzonderlijk afleiden of er effectief een inkijksituatie zal ontstaan vanaf de brug en in welke mate de privacy van elk van hen zal worden aangetast.

In zoverre de verzoekende partijen wijzen op een verhoogde concentratie van fijn stof, waarvan de impact in de bestreden beslissing niet onderzocht zou zijn, stelt de Raad vast dat de verzoekende partijen veeleer kritiek leveren op de wettigheid van de bestreden beslissing. De mogelijke onwettigheid van de bestreden beslissing, ongeacht de aard van de onwettigheid, kan echter niet zonder meer aangemerkt worden als een nadeel dat de voor de schorsing van de bestreden beslissing vereiste ernst vertoont.

Bovendien kan niet zonder meer kan worden aangenomen dat het verleggen van de brug voor gemotoriseerd verkeer aanleiding zal geven tot meer fijn stof dan in de huidige situatie. De verzoekende partijen laten daarbij na aan te tonen, zij voeren hiertoe geen enkel concreet element aan, dat de gewijzigde inplanting van de brug een negatieve impact zal hebben op de thans bestaande luchtkwaliteit en de gebeurlijke aanwezigheid van fijn stof.

5.

Aangezien de uiteenzetting van de verzoekende partijen geen afdoende concrete en precieze gegevens bevatten die aantonen dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de vergunning hen een ernstig nadeel kan berokkenen, zijn er evenmin redenen om na te gaan of de ingeroepen nadelen, tevens moeilijk te herstellen zijn.

Er is dan ook niet voldaan aan de in artikel 4.8.18, §2, eerste lid VCRO gestelde voorwaarde dat een bestreden vergunningsbeslissing slechts geschorst kan worden ter voorkoming van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel. Deze vaststelling volstaat om de vordering af te wijzen.

B. Ernstige middelen

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

OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De Raad verwerpt de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.
2. De zaak wordt voor de behandeling van de vordering tot vernietiging verwezen naar de vierde kamer, voorgezeten door mevrouw Nathalie DE CLERCQ.
3. Het oorspronkelijke rolnummer wordt voor de behandeling van de vordering tot vernietiging gewijzigd in het rolnummer 1314/0324/SA/4/0286.
4. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting op 23 september 2014, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, derde kamer, samengesteld uit:

Filip VAN ACKER,	voorzitter van de derde kamer,
	met bijstand van
Eddie CLYBOUW,	griffier.

De griffier,

De voorzitter van de derde kamer,

Eddie CLYBOUW

Filip VAN ACKER