

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK.

A R R E S T

**nr. 176.311 van 30 oktober 2007
in de zaak A. 183.222/X-13.286.**

In zake : 1. Leon VREYS,
 2. Koen WILLEMSSEN,
 3. Roger DEKENS,
 die woonplaats kiezen bij
 advocaten D. LINDEMANS en F. DE PRETER,
 kantoor houdende te 1000 BRUSSEL,
 Keizerslaan 3

tegen :

het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door de
Vlaamse regering,
dat woonplaats kiest bij
advocaat P. AERTS,
kantoor houdende te 9000 GENT,
Coupure 5.

tussenkommende partij :

de n.v. van publiek recht INFRABEL,
die woonplaats kiest bij
advocaten D. RYCKBOST en E. RYCKBOST,
kantoor houdende te 8400 OOSTENDE,
E. Beernaertstraat 80.

DE VOORZITTER VAN DE Xe KAMER,

Gezien het verzoekschrift dat Leon VREYS, Koen WILLEMSSEN en Roger DEKENS op 11 mei 2007 hebben ingediend om de schorsing van de tenuitvoerlegging te vorderen van het besluit van 26 januari 2007 van de Vlaamse regering houdende definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) “Spoorlijn 50A tussen Brussel en Ternat”;

Gezien de nota van de verwerende partij;

Gezien het verslag opgemaakt door auditeur T. DE WAELE;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan partijen;

Gelet op de beschikking van 17 augustus 2007 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 14 september 2007;

Gehoord het verslag van kamervoorzitter R. STEVENS;

Gehoord de opmerkingen van advocaat F. DE PRETER, die verschijnt voor de verzoekers, van advocaat I. BOCKSTAELE, die loco advocaat P. AERTS verschijnt voor de verwerende partij, en van advocaat D. RYCKBOST, die verschijnt voor de tussenkomende partij;

Gehoord het eensluidend advies van auditeur T. DE WAELE;

Gelet op de artikelen 17 en 18 en titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

OVERWEEGT WAT VOLGT :

1. Over de rechtspleging

Met een verzoekschrift van 21 juni 2007 heeft de n.v. van publiek recht INFRABEL gevraagd om in het administratief kort geding te mogen tussenkomen. Er is grond om het verzoek in te willigen.

2. Over de thans voorliggende gegevens van de zaak

2.1. De bestreden beslissing kadert binnen het zogenaamde “GEN-project” (Gewestelijk Expres Net), waarbij de federale overheid en de gewesten zich tot doel hebben gesteld om het openbaar vervoer van en naar de hoofdstad op korte en middellange afstand efficiënter en aantrekkelijker te maken.

Eén van de ingrepen die in dit kader vooropgesteld wordt, betreft de spoorlijn 50A die het station van Brussel-Zuid met Denderleeuw verbindt. Het is de bedoeling het aantal sporen op deze lijn te verdubbelen van 2 tot 4 (één spoor aan weerszijden van de bestaande sporen), en telkens twee van deze sporen voor te behouden voor respectievelijk snel treinverkeer (IC/IR) en trager lokaal treinverkeer, teneinde het gebruik van de lijn efficiënter te maken.

De werken houden tevens in dat een aantal kunstwerken moeten worden herbouwd en bruggen moeten worden geschrapt, dat op bepaalde plaatsen

langswegen moeten worden verplaatst of aangelegd, dat geluidswerende constructies moeten worden voorzien,...

2.2. De bestreden beslissing heeft betrekking op een stuk van een 10-tal kilometer van dit tracé, gelegen op het grondgebied van de gemeenten Dilbeek en Ternat, waar het op het gewestplan voorziene tracé van de spoorweg geen mogelijkheid biedt om de geplande werken uit te voeren.

De bestreden beslissing duidt een zone aan voor de aanleg van de bijkomende sporen.

2.3. Voor het project wordt in opdracht van de tussenkomende partij en de n.v. TUC RAIL een milieu-effectenrapport (hierna : MER) opgesteld.

Het kennisgevingsdossier van dit MER wordt volledig verklaard door de cel-MER van de Vlaamse overheid, en eind 2003 wordt het dossier ter inzage gelegd in de betrokken gemeenten.

Na adviezen, aanpassingen, en een aanvullende nota, wordt het MER uiteindelijk op 21 april 2006 goedgekeurd door de cel-MER.

2.4. De gemeente Dilbeek laat door het Laboratorium voor Akoestiek en Thermische Fysica van het departement natuurkunde en sterrenkunde van de K.U. Leuven bijkomend onderzoek uitvoeren naar de geluidsoverlast langs het traject en het mogelijke effect van bijkomende geluidsschermen, hetgeen resulteert in een eindrapport van 26 oktober 2006.

De tussenkomende partij stelt uitdrukkelijk de resultaten van deze studie te aanvaarden.

De n.v. TUC RAIL laat zelf een studie rond de geluidsimpact uitvoeren door dBA-Consult Technum, ter hoogte van het viaduct van Pede. Deze studie mondt uit in een eindrapport van 7 maart 2007.

De in de studies van de K.U. Leuven en dBA-Consult Technum voorgestelde maatregelen werden door de tussenkomende partij overgenomen in de, inmiddels ingediende, aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor het uitvoeren van de werken. Deze aanvraag is nog hangende.

2.5. Inmiddels werd door de Vlaamse regering ook de opmaakprocedure van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Spoorlijn 50A tussen Brussel en Ternat” ingezet.

Bij besluit van de Vlaamse regering van 24 maart 2006 wordt het ontwerp van gewestelijk RUP voorlopig vastgesteld.

Voor het voorziene tracé wordt op het plan een lijnvormig gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur aangeduid.

2.6. Op 24 april 2006 start het openbaar onderzoek over het ontwerp-RUP.

Ter gelegenheid van dit onderzoek worden 28 verschillende bezwaarschriften ingediend, waaronder ook door de verzoekers, die vragen om passende maatregelen op te leggen om de geluidsoverlast die ook nu reeds bestaat in te dijken.

Tevens worden een aantal adviezen uitgebracht, waaronder door de gemeente Ternat en door de provincieraad van Vlaams-Brabant, die alle gunstig adviseren.

De gemeenteraad van Dilbeek adviseert op 13 juni 2006 negatief.

2.7. Op 19 september 2006 adviseert de VLACORO het ontwerp-plan gunstig.

Specifiek met betrekking tot de bezwaarschriften waarin bijvoorbeeld geluids- en trillingshinder aangevoerd wordt en gevraagd wordt om adequate geluidsschermen, oordeelt de VLACORO dat het RUP zich terecht niet uitspreekt over de specifieke modaliteiten van eventuele geluidsschermen en -bermen, nu dit een problematiek is die samenhangt met de stedenbouwkundige vergunningsprocedure en het project-MER.

Wel stelt de VLACORO vast “dat het RUP voldoende plaats heeft voorzien voor de aanleg van geluidsremmende maatregelen”.

2.8. Op 11 januari 2007 verstrekt de afdeling wetgeving van de Raad van State advies over het ontwerp van vaststellingsbesluit.

2.9. Met een besluit van 26 januari 2007 stelt de Vlaamse regering het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Spoorlijn 50A tussen Brussel en Ternat” definitief vast.

Dit is het bestreden besluit.

2.10. Op 2 februari 2007 beslist de Vlaamse regering de Vlaamse minister van Financiën, Begroting en Ruimtelijke Ordening te gelasten om aan de bouwheer de vraag te richten waar en met welke middelen geluidswerende maatregelen op het tracé kunnen worden genomen om de geluidshinder voor de omwonenden tot een minimum te beperken.

Met een brief van 3 april 2007 bericht de tussenkomende partij de bevoegde Vlaamse minister welke maatregelen reeds het voorwerp uitmaakten van het opgestelde MER, en welke maatregelen bijkomend zullen worden genomen ingevolge de studies uitgevoerd door de K.U. Leuven en dBA-Consult Technum.

3. Over de ontvankelijkheid van de vordering

De tussenkomende partij betwist de ontvankelijkheid van de vordering. Er bestaat vooralsnog geen noodzaak om over de opgeworpen exceptie uitspraak te doen. Een onderzoek van en een uitspraak over deze exceptie dringt zich immers slechts op indien zou blijken dat de grondvoorwaarden voor schorsing vervuld zijn, hetgeen te dezen, zoals hierna zal blijken, niet het geval is.

4. Over de grondvoorwaarden voor de schorsing

4.1. Krachtens artikel 17, § 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State kan slechts tot schorsing van de tenuitvoerlegging worden besloten onder de dubbele voorwaarde dat ernstige middelen worden aangevoerd die de vernietiging van de aangevochten beslissing kunnen verantwoorden en dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen.

4.2.1. De verzoekers zetten hun moeilijk te herstellen ernstig nadeel in hun verzoekschrift als volgt uiteen :

“De bestreden beslissing brengt de verzoekende partijen een moeilijk te herstellen en ernstig nadeel toe.

De drie verzoekende partijen wonen in de onmiddellijke omgeving van de bestaande spoorlijn 50a.

De bestreden beslissing biedt een kader voor de uitbreiding van die spoorlijn met twee bijkomende sporen, aan weerszijde(n) van de bestaande sporen. De uitbreiding is noodzakelijk omdat de bestaande sporen tijdens de spitsuren reeds maximaal bezet zijn.

Volgens de gegevens van het MER (...) wordt het baanvak vandaag gebruikt door 297 treinen per dag, waarvan 220 tussen 7 uur en 20 uur, wat neerkomt op gemiddeld net geen 17 doortochten per uur in de loop van de dag, oftewel één

om de 3,5 minuten. Op piekmomenten (...) gaat het om 22 doortochten per uur (tussen 7 en 8 's morgens en tussen 16 en 18 uur 's avonds) (meer dan één om de drie minuten). Het treinverkeer begint vanaf 5 uur op gang te komen, met reeds 7 doortochten per uur tussen 5 en 6 uur 's morgens.

Volgens hetzelfde MER (...) zal de uitbreiding van het spoor leiden tot een verhoging van het treinverkeer met 27 %.

In de huidige situatie ondergaan de verzoekende partijen reeds een belangrijke geluidshinder ten gevolge van de uitbating van de spoorweg. De K.U.Leuven-studie geeft, voor metingen die gedaan werden bij de betrokken woningen of bij aanpalende woningen, de volgende meetresultaten :

Eerste verzoekende partij (p. 90 en p. 10, woning is gelegen naast meetpunt KM1):

Laeq,dag, 6-23h: 63 dB(A)

Laeq,dag,7-22h: 63 dB(A)

LDEN: 65 dB(A)

LAeq,nacht,23-06h: 54 dB(A)

LAeq,nacht,22-07h: 58 dB(A)

Lnicht: 57 dB(A)

Tweede verzoekende partij (p. 59 en p. 10, woning is gelegen naast meetpunt LM4)

Laeq,dag,6-23h: 61-65 dB(A)

Laeq, -dag,7-22h: 61-65 dB(A)

LDEN: 68 dB(A)

LAeq,nacht,23-06h: 57 dB(A)

LAeq,nacht,22-07h: 60 dB(A)

Lnicht: 60 dB(A)

Derde verzoekende partij (p. 100 en p. 10, betreft meetpunt KM6 op p. 100 verkeerdelijk gesitueerd op het huisnummer 75)

Laeq,dag,6-23h: 65 dB(A)

Laeq,dag,7-22h: 65 dB(A)

LDEN: 67 dB(A)

LAeq,nacht,23-06h: 56 dB(A)

LAeq,nacht,22-07h: 60 dB(A)

Lnicht: 59 dB(A)

Laeq is daarbij de afkorting van 'equivalent geluidsdrukkniveau'. Het is een soort gemiddelde, waarbij bij de berekening van dit gemiddelde rekening moet worden gehouden met het gegeven dat de eenheid 'decibel' een logaritmisch(e) eenheid is, zodat het gemiddelde berekend dient te worden naar de hoeveelheid energie die vrijgegeven wordt.

Lden (Level Day Evening) is een maat om het geluidsniveau overdag, 's avonds en 's nachts in één gemiddeld cijfer weer te geven, waarbij voor avond- en nachtwaarden in een soort straffactor is voorzien.

Het MER berekent de toename van de geluidsemissies rekening houdend met de geluidsreducerende maatregelen en de inzet van geluidsarme treinen. De aanleg van deze geluidsreducerende maatregelen en de inzet van geluidsarme treinen zijn momenteel evenwel nog niet verplicht gesteld door het R.U.P.. Met deze geluidsreductie kan dan ook geen rekening worden gehouden.

Volgens het MER zou de geluidstoename tussen de 2 à 3 Db kunnen bedragen (...). Dit is een duidelijk merkbare verhoging. Rekening houdend met het gegeven dat voor elk van de drie verzoekende partijen de bestaande geluidsdrukbelasting reeds benadert of overschrijdt wat volgens het gehanteerde beoordelingskader het maximum is voor nieuwe lijnen (65 dB (A) overdag), zal deze 'merkbare verhoging' boven wat eigenlijk maximum aanvaardbaar is een grote invloed hebben op het leefklimaat van de verzoekende partijen.

Daarnaast is ook het aantal piekmomenten van belang.

De normen die gesteund zijn op een maximale waarde voor Laeq dag, Laeq nacht en LDEN hebben als nadeel dat geen rekening wordt gehouden met het maximale geluidsdrukniveau op piekmomenten of met het aantal piekmomenten. De piekmomenten gedurende de nacht hebben wel gevolgen voor de waarde Laeq nacht, maar het aantal piekmomenten, en bijgevolg het aantal mogelijke verstoringen van de nachtrust hebben veel minder invloed.

Men kan dit illustreren door te verwijzen naar de opmerkelijke verschillen tussen de waarden Laeq nacht 22-07 en Laeq nacht 23-06. Het verschil is daar 3 à 4 dB(A), wat significant is. Dit is te wijten aan het gegeven dat er tussen 6 en 7 uur 's morgens een groot aantal treinen langsheen het traject leiden. Deze geven wel aanleiding tot een significante verhoging van het equivalente geluidsdrukniveau over de hele nacht, maar de specifieke drukte tussen 6 en 7 uur 's ochtends komt hier niet tot uiting.

De K.U.Leuven studie bevat informatie over de piekbelasting van het geluidsniveau van de treinen. Het gaat om de waarde Laeq, 1s, met name het equivalent geluidsniveau over één seconde, wat neerkomt op een weergave van de geluidspieken.

Voor de eerste verzoekende partij is die waarde ongeveer 80 dB (A) (...). Voor de tweede verzoekende partij is die waarde 84 à 85 dB (A) (...). Voor de derde verzoekende partij is die waarde eveneens omstreeks 80 dB (A) (...). Het zijn maximale waarden per doortocht. Het past daarbij er op te wijzen dat de omgeving voor het overige zeer stil is. Bij elke doortocht, en dit zeker 's nachts, neemt het geluidsdrukniveau bijgevolg toe van absolute stilte naar 80 dB (A).

Volgens de gegevens van het MER geeft een dergelijke 'prikkel' bij 40 % van de mensen aanleiding tot ontwaakreacties, en wordt deze door 50 % van de mensen als hinderlijk beschouwd, en door 40 % van de mensen als ernstig hinderlijk (...).

De individuele doortocht is dan ook op zich een prikkel die als storend aangezien kan worden, los van de spreiding van deze doortochten over een hele dag, en bijgevolg de berekening van het geluidsdrukniveau over de hele dag.

De verzoekende partijen wonen reeds nabij een spoorweg. Zij ondergaan reeds 297 van dergelijke gebeurtenissen in de loop van een hele dag. Het MER (...) toont aan dat er in de bestaande situatie tussen middernacht en 7.00 's morgens, dus op ogenblikken dat de verzoekende partijen recht hebben op nachtrust, 26 mogelijke verstoringen zijn. De uitbreiding van de spoorweg geeft aanleiding tot 38 doortochten (...). Dit is een toename met bijna 50 %. Er is dus een significante toename van het aantal doortochten die op zichzelf hinderlijk tot zeer hinderlijk kunnen zijn, en aanleiding kunnen geven tot ontwaakreacties.

Ondanks het gegeven dat de verzoekende partijen dus reeds in de nabijheid wonen van een spoorweg, zal de onmiddellijke ten uitvoerlegging van de bestreden beslissing aanleiding geven tot een belangrijke bijkomende verstoring van het leefklimaat, die op zich als een ernstig nadeel kan worden beschouwd.

Het nadeel is ook moeilijk te herstellen. Het is quasi uitgesloten, minstens zeer moeilijk, om, eenmaal de werken uitgevoerd werden, de afbraak van de werken te verkrijgen, zeker indien het gaat om werken van een dergelijke omvang en met een dergelijke impact.

Het nadeel zal pas gerealiseerd worden bij de aanleg van de spoorlijn. De bestreden beslissing levert evenwel het kader voor de aflevering van de vergunningen voor deze spoorlijn. Het nadeel vloeit bijgevolg voort uit de bestreden beslissing".

4.2.2. De verwerende partij repliceert in haar nota als volgt :

“B. MOEILIK TE HERSTELLEN ERNSTIG NADEEL

1. Verzoekende partijen verwijzen naar de huidige bestaande toestand, waarbij de bestaande sporen tijdens de spitsuren reeds maximaal bezet zijn. Volgens het MER-rapport zal de uitbreiding van het spoor leiden tot de verhoging van het treinverkeer met 27 %.

In de huidige situatie ondergaan verzoekende partijen reeds een belangrijke geluidshinder ten gevolge van de uitbating van de spoorweg. Met verwijzing naar de studie van de K.U.Leuven verwijzen verzoekende partijen naar de in deze studie weergegeven maximale waarde per doortocht. Bij elke doortocht, en dit zeker 's nachts, neemt het geluidsdrukniveau toe van absolute stilte naar 80 dB(A).

Waar tussen middernacht en 7.00u 's morgens thans 26 overschrijdingen bestaan, geeft de uitbreiding van de spoorweg aanleiding tot 38 doortochten. Dit is een significante toename van de hinder.

Dit nadeel is volgens verzoekende partijen ook moeilijk te herstellen, nu het quasi uitgesloten is om de afbraak van de werken te verkrijgen eenmaal de werken zouden zijn uitgevoerd.

2. Het moeilijk te herstellen ernstig nadeel moet op concrete wijze worden aangeduid en bewezen en dient eveneens rechtstreeks voort te vloeien uit de tenuitvoerlegging van het bestreden besluit.

Globaal stelt het MER dat louter technisch gezien de verhoging van de intensiteit van het treinverkeer aanleiding zou kunnen geven tot een stijging van het geluidsdrukniveau met circa 1 dB(A).

Zelfs indien geen gemiddelde waarden in aanmerking kunnen komen maar wel de maximale waarde per doortocht, zoals verzoekende partijen voorhouden, dan nog moet bij de beoordeling van het nadeel rekening gehouden worden met andere omstandigheden en elementen.

Zo dient er rekening gehouden te worden met de strenge eisen die de NMBS oplegt aan de nieuwe GEN-treinen : door het afbouwen in intensiteit van de huidige treinen met bijna 25 %, kan een daling van circa 1, 5 dB(A) worden verwacht. Hetzelfde geldt voor de snelheidsverhoging, die in de dagperiode zou leiden tot een globale verhoging van 2-3 dB(A), maar door het gebruik van nieuw en akoestisch performanter materieel zal in de praktijk het geluid minder stijgen of zelfs dalen. Teneinde de hinder te minimaliseren, worden een aantal maatregelen voorgesteld, waaronder reflecterende geluidsschermen of groene absorberende muren, tot onteigening van 2 woningen. Daarnaast wordt een postevaluatieprogramma voorgesteld, dat kan leiden tot adequate maatregelen als gevelisolatie en lokale afscherming aan de woning (...).

De aanbevelingen uit het MER, die onverkort zijn opgenomen in het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan, zullen vanzelfsprekend in specifieke maatregelen worden omgezet voor het aanvragen van een stedenbouwkundige vergunning. De stedenbouwkundige vergunningsverlener zal dan nagaan of de voorgestelde maatregelen afdoende zijn en of terzake nog bijkomende maatregelen moeten worden opgelegd.

Aangezien voor de aanleg van de 2 bijkomende sporen een stedenbouwkundige vergunning nodig is, waarbij de milderende en eventuele bijkomende beschermingsmaatregelen kunnen worden opgelegd, moet bij de beoordeling van het ingeroepen nadeel vanzelfsprekend rekening gehouden worden met de geluidsreducerende maatregelen.

Verzoekende partijen houden met deze voorwaarden en/of milderende maatregelen helemaal geen rekening, zodat het nadeel louter hypothetische en theoretisch is.

3. Ook aan de tweede voorwaarde van art. 17 § 2 van de Gecoördineerde Wetten op de Raad van State is derhalve niet voldaan”.

4.2.3. De tussenkomende partij voert onder meer aan dat de verzoekers de vooropgestelde milderende maatregelen over het hoofd zien. Zij stelt voorts nog dat de verzoekers buiten de impactzone van 100 meter wonen.

4.3. Blijkens het verzoekschrift wonen de verzoekers op respectievelijk 160, 270 en 130 meter afstand van de as van de bestaande spoorweg. Zij stellen momenteel “reeds een belangrijke geluidshinder ten gevolge van de uitbating van de spoorweg” te ondervinden.

In de uiteenzetting omtrent het moeilijk te herstellen ernstig nadeel beperken de verzoekers zich ertoe de te verwachten (toename van de) geluidshinder te beschrijven zonder rekening te houden met “geluidsreducerende maatregelen”. Uit de gegevens van de zaak blijkt dat in het MER verscheidene hinderbeperkende maatregelen zijn opgenomen en dat ook de bestreden beslissing dergelijke maatregelen in het vooruitzicht stelt. Bovendien blijkt uit de briefwisseling tussen de verwerende en de tussenkomende partij dat de geluidsbeperkende maatregelen conform het MER werden opgenomen in de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor het uitvoeren van de werken. Het valt bijgevolg redelijkerwijze te verwachten dat de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing gepaard zal gaan met het nemen van milderende maatregelen tot het terugdringen van de geluidsoverlast. De verzoekers kunnen dan ook niet gevolgd worden waar zij stellen dat “met deze geluidsreductie dan ook geen rekening (kan) worden gehouden”.

Gelet op de afstand tussen de woningen van de verzoekers en de bestaande spoorlijn 50A, en de in het vooruitzicht gestelde hinderbeperkende maatregelen, dient het ingeroepen nadeel bijgevolg te worden gerelativeerd.

De verzoekers maken onvoldoende aannemelijk dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing aanleiding zal geven tot een dermate belangrijke bijkomende verstoring van het leefklimaat, dat dit als een moeilijk te herstellen ernstig nadeel in de zin van de Raad van State-wet kan worden beschouwd.

Er is bijgevolg niet voldaan aan één van de door artikel 17, § 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State opgelegde voorwaarden om de

schorsing van de tenuitvoerlegging van het bestreden besluit te bevelen. Deze vaststelling volstaat om de vordering af te wijzen.

**OM DIE REDENEN
BESLIST DE RAAD VAN STATE :**

Artikel 1.

Het verzoek tot tussenkomst van de n.v. van publiek recht INFRABEL in het administratief kort geding wordt ingewilligd.

Artikel 2.

De vordering tot schorsing wordt verworpen.

Artikel 3.

De uitspraak over de bijdrage in de betaling van de kosten van de vordering tot schorsing wordt uitgesteld.

De kosten van de tussenkomst in de schorsingsprocedure, bepaald op 125 euro, komen ten laste van de tussenkomende partij.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op dertig oktober 2007, door :

de H.	R. STEVENS,	kamervoorzitter,
Mevr.	A. TRUYENS,	griffier.

De griffier,

De voorzitter,

A. TRUYENS.

R. STEVENS.