

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK.

A R R E S T

**nr. 187.970 van 17 november 2008
in de zaak A. 186.533/X-13.589.**

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. INFRABEL,
die woonplaats kiest bij
advocaten D. en E. RYCKBOST,
kantoor houdende te 8400 OOSTENDE,
E. Beernaertstraat 80.

DE VOORZITTER VAN DE Xe KAMER,

Gezien het enig verzoekschrift dat Leon VREYS,
Koen WILLEMSSEN en Roger DEKENS op 31 december 2007 hebben ingediend,
en waarin zij de schorsing van de tenuitvoerlegging vorderen van het besluit van
29 oktober 2007 van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar waarbij aan de
n.v. INFRABEL de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor de aanleg
van een derde en vierde spoor aan spoorlijn L50A, op het grondgebied van de
gemeenten Dilbeek 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 10 maart 2008 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 18 april 2008;

Gehoord het verslag van kamervoorzitter R. STEVENS;

Gehoord de opmerkingen van advocaat F. DE PRETER, die verschijnt voor de verzoekende partijen, van advocaat P. AERTS, die 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. Rechtspleging.

Met een verzoekschrift van 24 januari 2008 heeft de n.v. INFRABEL gevraagd om in het geding te mogen tussenkomen. Er is grond om het verzoek in te willigen.

2. De feiten.

De bestreden beslissing kadert binnen het “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 spoorlijn 50A die het station van Brussel-Zuid met Denderleeuw verbindt.

Meer bepaald is het 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 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.

Voor het project wordt in opdracht van de tussenkomende partij en de n.v. TUC RAIL een milieu-effectenrapport 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.

Het milieu-effectenrapport wordt op 21 april 2006 goedgekeurd door de cel-MER.

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, en de n.v. TUC RAIL laat zelf een studie uitvoeren door dB A Consult-Technum ter hoogte van het viaduct van Pede, die uitmondt in een eindrapport van 7 maart 2007.

De in de studies van de K.U. Leuven en dB A Consult-Technum voorgestelde maatregelen werden door de tussenkomende partij overgenomen in de stedenbouwkundige aanvraag die voor het uitvoeren van de werken wordt ingediend.

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

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

Tijdens het openbaar onderzoek over het ontwerp van RUP worden 28 verschillende bezwaarschriften ingediend, waaronder ook door de verzoekers in huidige procedure.

Tevens worden een aantal adviezen uitgebracht, waaronder door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Ternat en door de deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant, die elk gunstig adviseren.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Dilbeek adviseert op 13 juni 2006 negatief.

In vergadering van 19 september 2006 adviseert de VLACORO het ontwerpplan gunstig.

Specifiek met betrekking tot de bezwaarschriften waarin bijvoorbeeld geluids- en trillingshinder aangevoerd wordt en gevraagd wordt om adequate geluidsschermen, oordeelt de commissie 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”.

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

Dit besluit wordt door de verzoekers voor de Raad van State aangevochten in een procedure gekend onder A 183.222/X-13.286.

Met een arrest nr. 176.311 van 30 oktober 2007 werd de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van het gewestelijk RUP verworpen, omdat de verzoekers niet aantoonde een moeilijk te herstellen ernstig nadeel te zullen lijden door de tenuitvoerlegging van dit plan.

De procedure ten gronde is nog hangende.

Intussen wordt ook de procedure voor de behandeling van de vergunningsaanvraag van de n.v. INFRABEL verdergezet.

Tijdens het openbaar onderzoek over de aanvraag worden 25 schriftelijke bezwaren en 3 petitielijsten ingediend.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Dilbeek adviseert op 30 oktober 2006 negatief.

De tussenkomen partij stelt bij brief van 3 april 2007 nog bijkomende hinderbeperkende maatregelen voor, die door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Dilbeek bij brief van 29 juni 2007 weliswaar worden “verwelkomd”, doch ook deels ontoereikend worden verklaard.

Met het bestreden besluit van 29 oktober 2007 verleent de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar de gevraagde stedenbouwkundige vergunning.

In de vergunning wordt een reeks voorwaarden opgenomen, die onder meer betrekking hebben op de hinderbeperkende maatregelen die in de aanvraag en het MER werden voorgesteld, of bijkomend door de tussenkomen partij waren gesuggereerd.

3. De ontvankelijkheid

De verwerende partij en de tussenkomende partij betwisten de ontvankelijkheid van de vordering. Er bestaat vooralsnog geen noodzaak om over de opgeworpen excepties uitspraak te doen. Een onderzoek van en een uitspraak over deze excepties 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. De grondvoorwaarden voor schorsing

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.

5. Moeilijk te herstellen ernstig nadeel

5.1.1. In hun verzoekschrift zetten de verzoekers het moeilijk te herstellen ernstig nadeel 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, waar de spoorlijn in ophoging ligt.

De eerste verzoekende partij bewoont de woning aan de Herdebeekstraat nr 222.

Het betreft een woning in open bebouwing die deel uitmaakt van een rij woningen die een uitloper vormt van de kern van Sint-Anna-Pede. De woning is gelegen aan de noordzijde van de spoorweg. De woning ligt op ongeveer 160 meter van de as van het bijkomende spoor. Aan de onderdoorgang van de Herdebeekstraat zal bovendien een sectioneerpost-tractieonderstation komen.

(...)

Deze woning bevindt zich in de zone waarvoor via een voorwaarde bij de stedenbouwkundige vergunning een bijkomende geluidsscherm werd voorzien over een afstand van 150 meter (Herdebeekstraat (Km 8.4-8.55) (noord)).

De tweede verzoekende partij bewoont een woning aan de Poverstraat 44 te Dilbeek.

Het betreft een woning in open bebouwing die deel uitmaakt van een rij woningen die een uitloper vormt van de kern van Sint-Anna-Pede. De woning is gelegen aan de noordzijde van de spoorweg. De woning ligt op ongeveer 270 meter van de as van het bestaande spoor.

(...)

Aan de onderdoorgang van de Poverstraat met de spoorweg werd initieel reeds aan de noordzijde een geluidsscherm voorzien over een afstand van ongeveer 200 meter (geluidsscherm Poverstraat (km. 8,10-7,90) (noord)). Omdat de weg evenwel schuin loopt zal dit scherm geen nuttig effect hebben voor deze verzoekende partij, aangezien zijn woning ongeveer pal gelegen is voor het gat tussen het scherm aan de Poverstraat en het scherm aan de Herdebeekstraat

De derde verzoekende partij bewoont een woning aan de Poverstraat 90 te Dilbeek.

Het betreft een woning in open bebouwing die deel uitmaakt van een rij woningen aan de zuidelijke zijde van de spoorweg. De woning ligt op ongeveer 130 meter van de as van het bestaande spoor.

(...)

Ter plekke is niet voorzien in een geluidsscherm. Wel stelt de voorwaarde van de vergunning dat de aanvrager moet aanbieden om gevelisolatie uit te voeren.

De verzoekende partijen hadden ook een verzoek tot schorsing ingediend tegen het RUP.

Uw Raad heeft dit verzoek tot schorsing verworpen wegens het niet voldoen aan de vereiste van het moeilijk te herstellen en ernstig nadeel.

Uw Raad stelde immers dat de omschrijving van het moeilijk te herstellen en ernstig nadeel die gebeurd is in het verzoek tot schorsing zoals ingediend tegen het RUP geen rekening hield met de geluidsreducerende maatregelen die in de stedenbouwkundige vergunning zouden worden opgenomen. Gelet op de afstand van de woningen tot de spoorweg en de in het vooruitzicht gestelde hinderbeperkende maatregelen is het nadeel te relativiseren.

Hieruit blijkt dan ook dat de nadelen op zich niet voortvloeien uit het RUP, maar wel uit de stedenbouwkundige vergunning, en met name uit de wijze waarop deze vergunning hinderbeperkende maatregelen oplegt.

Voor de verzoekende partijen zijn de volgende maatregelen van belang:

- Eerste verzoekende partij: ter hoogte van zijn woning is in een beperkt geluidsscherm voorzien van ongeveer 150 meter. In de tussenliggende strook tussen de Poverstraat en de Herdebeekstraat (300 meter) en tussen de Herdebeekstraat en het viaduct (150 meter) wordt niet in geluidsschermen voorzien.

- Tweede verzoekende partij: de woning van de tweede verzoekende partij bevindt zich tegenover het gat tussen de geluidsschermen aan de Poverstraat en het scherm aan de Herdebeekstraat. Er is dus geen sprake van enige geluidsreducerende maatregel.

- Derde verzoekende partij: Aan de zuidzijde van de spoorweg werd ter hoogte van de Poverstraat niet voorzien in geluidsschermen. Wel werd voor de woning van deze verzoekende partij voorzien in een verplicht aanbod tot geluidsisolatie.

Wat het aanbod voor geluidsisolatie betreft moet echter worden gezegd dat een instemming met dit aanbod voor de derde verzoekende partij zou betekenen dat deze verzoekende partij moet instemmen met een zeer ingrijpende en langdurige verbouwing van zijn woning, waarbij deze maatregelen geen invloed hebben op de geluidsoverlast buiten de woning of bij geopende ramen of deuren.

Voor deze verzoekende partij kan men dan ook stellen dat deze verzoekende partij het recht behoudt om zich via een schorsingsverzoek tegen de vergunning in rechte te voorzien. Daarbij moet er worden uitgegaan van de hypothese dat hij niet zou instemmen met het aanbod dat de bouwheer op grond van de - overigens onduidelijke - voorwaarde zal moeten formuleren.

Hij kan immers niet vermoed worden te zullen instemmen met de (voorwaarden van de) geluidsisolatie. Ook kan maar bezwaarlijk worden gesteld dat hij maar moet instemmen met dit voorstel tot isolatie als hij het moeilijk te herstellen en ernstig nadeel niet wil lijden.

Voor deze verzoekende partij kan men zelfs zeggen dat door het opleggen van de voorwaarde de verwerende partij erkent dat deze verzoekende partij een moeilijk te herstellen en ernstig nadeel zal ondergaan.

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.

(...)

Er bestaan geen wettelijke normen voor het equivalent geluidsdrukniveau. Bij de beoordeling van de gemeten en ingeschatte geluidsdrukniveaus maakt het MER gebruik van een ontwerp van K.B. uit 1991 (...). Die normen zijn daar 70 dB(A) overdag en 65 dB(A) 's nachts, waarbij voor nieuwe spoorlijnen de norm 5 dB (A) strenger wordt gesteld.

Deze normen worden door het MER als richtnormen voorop geschoven. Men (kan) daarbij opmerken dat b.v. in Nederland voor nieuwe lijnen op dit ogenblik een norm geldt van 57 dB(A) overdag, 52 dB (A) 's avond en 47 dB (A) ('s nachts). De WHO stelt 55 overdag en 45 's nachts voorop. Deze normen hebben, net zomin als de norm uit het ontwerp K.B., geen verbindende kracht, maar ze illustreren dat de norm uit het ontwerp K.B. geenszins het resultaat is van een algemene consensus over het equivalent geluidsdrukniveau dat kan gelden als de grens tussen normaal en abnormaal hinderlijk spoorweglawaaï.

Het MER bevat een inschatting van de toename van het equivalent geluidsdrukniveau. Zonder geluidsreducerende maatregelen zouden die vanaf 2020 toenemen met gemiddeld 2 à 3 dB(A)) (...).

De inschatting is echter vooral gesteund op een aantal aannames, simulaties en rekenwerk, waarbij voor verschillende van de veronderstelling op dit ogenblik geen enkele zekerheid bestaat.

(...)

De verhoging wordt forfaitair geraamd op een toename van 1dB (A) door de verhoging van de intensiteit, op een afname van 1,5 dB (A) door de strenge eisen die aan nieuwe treinen worden gesteld, op een afname van de 0.5 dB(A) door de lagere snelheid die de GEN treinen op het buitenste sporen zullen hebben, op een toename van 2 à 3 dB (A) door de verhoging van de snelheid van de IC treinen op de binnensporen (vanaf 2020), op een niet nader gegeven vermindering van de impact door de verkorting van de reistijd door de verhoging van de snelheid, en door de verschuiving van de effecten van het goederenverkeer (waarvan uitgegaan wordt dat dit beperkt is tot onderhoudstreinen) tot de buitenste spoorlijn.

Het MER bevat dus op zich een inschatting van het toekomstige geluidsdrukniveau, dat uitgaat van verschillende aannames inzake het toekomstig gebruik van de spoorweg (geluidsarm materiaal, trage treinen aan de buitenzijde, snelle treinen aan de binnenzijde, geen goederentransport) waarvoor op zich geen enkele zekerheid bestaat dat die aannames met de werkelijkheid zullen overeenstemmen.

Het is daarbij opmerkelijk dat de toekomstige effecten van nog te nemen maatregelen die de bestaande geluidsoverlast moeten tegengaan, reeds ingecalculeerd worden om de toename van de geluidsoverlast door de uitbreiding van het spoor te compenseren.

Voor zover men op basis van het MER iets kan zeggen over de toestand van de verzoekende partijen, lijkt het erop dat het MER voor de tweede en de derde verzoekende partij een stijging van het equivalent geluidsdrukniveau met 2 à 3 dB (A) in het vooruitzicht stelt.

Rekening houdend met het gegeven dat voor elk van de verzoekende partijen op grond van het KU LEUVEN-rapport is gebleken dat de bestaande geluidsdrukbelasting reeds benadert of overschrijdt wat volgens het gehanteerde beoordelingskader het maximum is voor nieuwe lijnen (65 dB (A) overdag en 60 dB (A) 's nachts), 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 rijden. 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.

Specifiek voor geluid van treinen is die piekbelasting een element dat de beoordeling op basis van Laeq dag, Laeq nacht en LDEN relateert. Een industriële inrichting, een discotheek of zelfs een autoweg maakt voortdurend geluid, met enkele sporadische pieken. Een spoorweg maakt echter geen geluid als er geen trein op rijdt, maar kent wel belangrijke geluidspieken als er wel een trein op rijdt. Telkens er een trein op rijdt stijgt het geluidsniveau op korte tijd van stilte naar een piek. Doordat deze pieken telkens gevolgd of voorafgegaan worden door periodes van stilte worden deze pieken uitgevlakt.

Indien al deze pieken geconcentreerd zouden zijn gedurende een korte periode zou dit dezelfde waarde geven voor Laeq dag, Laeq nacht en LDEN als bij een spreiding over een langere periode, terwijl dit voor de omwonenden een groot verschil maakt.

Het KU LEUVEN-rapport 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 actueel 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 tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing aanleiding geven tot een belangrijke bijkomende verstoring van het leefklimaat, die op zich als een ernstig nadeel kan worden beschouwd.

Voor de tweede en de derde verzoekende partij moet dit nadeel niet genuanceerd worden door eventuele geluidsreducerende maatregelen. Voor de tweede verzoekende partij zijn er immers geen voorzien, Voor de derde is enkel voorzien in een aanbod voor geluidsisolatie, waarbij men het de derde verzoekende partij niet kwalijk kan nemen indien hij dit aanbod niet zou aannemen of dat men hem zou verplichten om 's nachts met gesloten ramen te slapen.

Voor de eerste verzoekende partij kan het effect van een geluidsscherm geraamd worden op een vermindering met maximaal ongeveer 8 dB ten opzichte van de bestaande situatie (...). Dit is veel, maar dit verhindert niet dat de piekbelasting toch 72 dB zal bedragen. Volgens de gegevens van het MER geeft dit in 30% van de gevallen aanleiding tot ontwaakreacties, en wordt dit geluid door 40% van de bevolking als hinderlijk, en door 20% als zeer hinderlijk beschouwd (...).

Ook voor deze verzoekende partij brengt de bestreden beslissing dus een toename met zich mee van het aantal hinderlijke doortochten gedurende de nacht met ongeveer 50%. Deze zullen elk individueel genomen minder hinderlijk zijn dan een doortocht op dit moment, maar het zullen er wel op zich meer zijn.

Daarbij komt tot slot dat het geluidsscherm slechts 150 meter lang is. De absolute piek van het geluid wordt hierdoor wel afgetopt, maar het geluid van de trein is ook hinderlijk buiten die toppen van de piek. Men kan daarbij opmerken dat de locomotief van een trein die 120 km/uur rijdt in 9 seconden voorbij het geluidsscherm is gereden. Van de verschillende pieken kunnen dus de 9 seconden met de hoogste belasting worden afgetopt, maar daarbuiten blijft de piekbelasting onverminderd bestaan, behoudens dan de toename in het aantal piekmomenten.

Ook deze verzoekende partij ondergaat dus een ernstig nadeel.

De afstand van de woningen van de verzoekende partijen doet hieraan geen afbreuk. De hoger vermelde gegevens zijn wetenschappelijk gestaafd door een rapport dat opgemaakt is door een gerenommeerde instelling, en waarvan de resultaten door zowel de verwerende partij als de tussenkomenende partij ernstig werden genomen. Deze wetenschappelijke gegevens houden wel degelijk rekening met de afstand van de woningen tot de spoorweg.

Het past hierbij op te merken dat de resultaten van het KU LEUVEN-rapport niet werden ontkend door het Technumrapport. Dit rapport heeft trouwens enkel betrekking op de situatie aan het Pede-viaduct, en is niet relevant voor de verzoekende partijen, die elders wonen.

Het zou tot slot ongepast zijn om de hoger vermelde hinder te nuanceren door de effecten die het gevolg zullen zijn van de inzet van geluidsarmer materiaal.

Vooreerst is die inzet vooralsnog toekomstmuziek. Vervolgens zou die inzet een algemene maatregel zijn die gevolgen heeft voor alle omwonenden van het hele Belgische spoorwegnet, en waarvan bijgevolg de omwonenden het recht moeten hebben er de positieve gevolgen ervan te ondergaan. Het is weinig gepast om die toekomstige effecten van nog te nemen maatregelen die de bestaande geluidsoverlast moeten tegengaan, reeds in te calculeren om de toename van de geluidsoverlast door de uitbreiding van het spoor te compenseren.

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”.

5.1.2. In de nota antwoordt de verwerende partij onder meer dat bij de beoordeling van het nadeel rekening moet gehouden worden met de opgelegde milderende maatregelen, dat de verzoekers elk buiten de impactzone van 100 meter wonen, en dat niet aangetoond wordt dat een significante toename van het geluidsniveau zal optreden ten opzichte van de huidige situatie.

5.1.3. De tussenkomende partij wijst er onder andere op dat bij het verlenen van de vergunning ook “integraal” de bevindingen van de studie van de K.U.L. in de voorwaarden werden opgenomen, dat uit het MER en de studies blijkt dat de opgelegde geluidswerende maatregelen afdoende zullen zijn, dat de geluidsschermen absorberend zullen gemaakt worden, dat de inzet van nieuw materieel zal zorgen voor een bijkomende geluidsreductie, en dat volgens het MER de impactzone beperkt blijft tot een straal van 100 meter. Verder citeert de tussenkomende partij uit het MER en de uitgevoerde studies, om aan te tonen dat de te verwachten additionele geluidshinder zeer beperkt zal blijven.

5.2. De verzoekers wonen op respectievelijk 160, 270 en 130 meter afstand van de vergunde werken.

Het word niet betwist dat de door het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in het vooruitzicht gestelde geluidsreducerende maatregelen werden opgenomen in de stedenbouwkundige vergunning, tesamen met de resultaten van de studie die door het laboratorium voor akoestiek en thermische fysica van het departement natuurkunde en sterrenkunde van de K.U.L. in opdracht van de gemeente Dilbeek werd uitgevoerd, en met nog andere bijkomende maatregelen.

Rekening houdend met het feit dat de bedoelde spoorlijn thans reeds druk gebruikt wordt, met de afstand tussen de woningen van de verzoekers en de as van het bijkomende spoor en de in het vooruitzicht gestelde hinderbeperkende maatregelen, maken de verzoekers niet aannemelijk dat de onmiddellijke

tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing aanleiding zal geven tot een dermate belangrijke bijkomende verstoring van hun 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. INFRABEL 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 uitspraak over de bijdrage in de betaling van de kosten van de tussenkomst wordt uitgesteld.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op
zeventien november 2008, door :

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

De griffier,

De voorzitter,

A. TRUYENS.

R. STEVENS.