

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

VOORZITTER VAN DE Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 200.487 van 4 februari 2010
in de zaak A. 191.789/X-14.110.**

In zake: de gemeente LINKEBEEK
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Dirk Lindemans en Filip De Preter
kantoor houdend te 1000 BRUSSEL
Keizerslaan 3
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen:

het VLAAMSE GEWEST, vertegenwoordigd door de Vlaamse
regering
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Paul Aerts
kantoor houdend te 9000 GENT
Coupure 5
bij wie woonplaats wordt gekozen

Tussenkomende partij:

de n.v. INFRABEL
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Donatienne Ryckbost en Emmanuel Ryckbost
kantoor houdend te 8400 OOSTENDE
E. Beernaertstraat 80
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp

1. Het verzoekschrift, ingediend op 13 maart 2009, strekt tot de schorsing van de tenuitvoerlegging en de nietigverklaring van het besluit van 23 december 2008 van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar houdende toekenning aan de n.v. INFRABEL van de stedenbouwkundige vergunning voor het uitvoeren van technische werkzaamheden, omvattend de realisatie 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.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een nota ingediend.

Auditeur Tom De Waele heeft een verslag opgesteld op grond van artikel 93 van het besluit van de Regent van 23 augustus 1948 tot regeling van de rechtspleging voor de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 18 december 2009.

Het verslag werd aan de partijen ter kennis gebracht.

Staatsraad Jan Clement heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Filip De Preter, die verschijnt voor de verzoekende partij, advocaat Paul Aerts, die verschijnt voor de verwerende partij, en advocaat Donatienne Ryckbost, die verschijnt voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Auditeur Tom De Waele heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven.

Er is toepassing gemaakt van de bepalingen op het gebruik der talen, vervat in titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

III. Tussenkomst

3. Met een verzoekschrift van 3 april 2009 vraagt de n.v. INFRABEL om in het geding te mogen tussenkomen.

Er is grond om dat verzoek in te willigen.

IV. Feiten

4.1. Op 22 juni 2007 (datum van het ontvangstbewijs) vraagt Luc Vansteenkiste namens de tussenkomende partij bij de Vlaamse overheid een vergunning aan voor het uitvoeren van technische werkzaamheden, omvattende 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 op het grondgebied van Linkebeek en Sint-Genesius-Rode.

De vooropgestelde werken gaan onder meer gepaard met tracérechttrekkingen, het innemen van grond, het afbreken van woningen en werken aan bruggen en treinhaltes.

4.2. Tijdens het openbaar onderzoek omtrent de aanvraag in Linkebeek, dat loopt van 9 juli 2007 tot 19 september 2007, worden 31 bezwaarschriften ingediend, waarvan één door meer dan 90 personen ondertekend wordt.

4.3. Op 17 september 2007 geeft de Gecoro van Linkebeek een advies met bedenkingen en opmerkingen.

4.4. Op 18 september 2007 verstrekt het college van burgemeester en schepenen van Linkebeek een “voorwaardelijk gunstig” advies, dat een groot aantal “eisen” en voorwaarden stelt.

4.5. Op 23 december 2008 verleent de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar de gevraagde vergunning onder een aantal voorwaarden. Dit is het bestreden besluit, waarin onder meer het volgende gesteld wordt:

“Beoordeling van de aanvraag

Volgens het gewestplan is de aanvraag in Linkebeek gelegen in -vertrekkend van de grens met Ukkel- parkgebied, woongebied met landelijk karakter, bufferzone grenzend aan landschappelijk waardevol agrarisch gebied, woongebied met landelijk karakter, landschappelijk waardevol agrarisch gebied, woongebied met landelijk karakter, landschappelijk waardevol agrarisch gebied. In Sint-Genesius-Rode loopt het tracé door landschappelijk waardevol agrarisch gebied, woonpark, natuurreservaat, woongebied, woonpark, natuurgebied en landschappelijk waardevol agrarisch gebied.

De overeenstemming met de gewestplanvoorschriften kan als volgt worden beoordeeld:

De spoorweg werd lijnvormig aangeduid op het gewestplan. De grens van de lijn op het gewestplan ligt juridisch niet vast. Aangezien het gewestplan is opgemaakt op schaal 1/10 000, betekent dat dat 1 mm op de kaart overeenkomt met 10 m in werkelijkheid.

Bij huidige aanvraag wordt meestal geen extra grondinname voorzien, waar dit wel het geval is, is dit minder dan 10 meter breed. Aangezien de nieuwe sporen grotendeels binnen de huidige bedding blijven is een verbreding van de bestaande 2 sporen met 2 extra sporen daar conform de gewestplanbestemming

Op sommige plaatsen wordt deze breedte echter overschreden: voor de situering binnen de bestemmingsgebieden: parkgebied, bufferzone,

natuureservaat, natuurgebied en landschappelijk waardevol agrarisch gebied moeten uitzonderingsbepalingen worden ingeroepen. Voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen mag worden afgeweken van de bindende bepalingen van een gewestplan. Hiertoe kan verwezen worden naar artikel 20 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen.

Het bedoelde artikel 20 stelt dat bouwwerken voor openbare diensten en gemeenschapsvoorzieningen ook buiten de daarvoor speciaal bestemde gebieden kunnen worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de algemene bestemming en het architectonisch karakter van het betrokken gebied.

Voor de toetsing aan artikel 20, dient de aanvraag te voldoen aan de volgende criteria:

1. Het moet gaan om een voorziening van openbaar nut en de werken moeten een dringend karakter hebben.

Zoals hierboven is gesteld, betreft het ontegensprekelijk een voorziening van openbaar nut. Het gaat immers om openbare spoorwegen.

De doelstelling van de aanvraag kan zeker onderschreven worden, met name een verbeterde ontsluiting via het openbaar vervoer met Brussel. Die verbinding is vrij dringend omdat ze onder meer te maken heeft met het GEN.

2. De werken moeten verenigbaar zijn met de algemene bestemming en het architectonisch karakter van het betrokken gebied.

De inplanting van de sporen werd zo gekozen om de minste hinder te veroorzaken voor de omgeving. Door de uitbreiding van de bedding voor het realiseren van het 3^e en 4^e spoor het verloop van de drinkwaterleiding te laten volgen, kiest men de minst bebouwde zijde van de huidige sporen en worden de nodige onteigeningen tot een minimum beperkt.

De zuidelijk gelegen bufferzone in Linkebeek blijft gevrijwaard en kan haar functie behouden, omdat de uitbreiding van de spoorlijn ten noorden van huidige spoorlijn ingepast wordt en de bufferzone zich richt ten overstaan van het zuidelijk gelegen (woon)centrum van Linkebeek.

Het spoorwegtracé zal slechts voor een klein deel in landschappelijk waardevol gebied gesitueerd zijn en dit vooral tussen beide gemeenten. De uitbreiding gebeurt hoofdzakelijk gelijkgronds in een heuvelachtig gebied, waardoor de visuele hinder beperkt is. Aan het agrarisch gebied wordt ca 10 meter onttrokken, vlak naast de bestaande spoorlijn. Het brengt echter de bestemming en het karakter van dat gebiedje niet in het gedrang, gelet op de reeds bestaande spoorlijn.

Ter hoogte van het station van Sint-Genesius-Rode wordt de spoorlijn deels in reservaatgebied en deels in parkgebied aangelegd, maar in werkelijkheid blijft er rond dit station weinig over van de vigerende voorschriften van de gewestplanbestemmingen, omdat de omgeving hoofdzakelijk bebouwd is.

De uitbreiding vormt een spiegeling van de bestaande spoorbreedte en de hoogte wordt aangepast naar de bestaande toestand. De breedte van de uitbreiding in Sint-Genesius-Rode beperkt zich tot maximaal 10 meter in het natuurgebied.

In het MER worden uitvoerige maatregelen opgelegd om het herstel van het natuurgebied en het habitatverlies en de verstoringeffecten tot een minimum te beperken.

Net voor het station (...) wordt de verbreding net omwille van de inpassing in het landschap en om zo weinig mogelijk te raken aan het natuureservaat in uitkraging voorzien. Iets verderop ter hoogte van de Hoekstraat worden de sporen binnen hetzelfde talud gehouden. Het

grootste deel van het natuurreservaat blijft gespaard omdat zich daar juist de wissel naar een westelijke uitbreiding voordoet.

Vorbij het woongebied en het woonpark van Sint-Genesius-Rode wordt de uitbreiding gelijkvloers of in een talud voorzien met een extra absorberende geluidsmuur.

Bijgevolg kan worden besloten dat de algemene bestemmingen en het architectonisch karakter van het gebied voldoende worden gevrijwaard.

3. Rechtspraak legt op dat er geen degelijke alternatieven in een aangepaste bestemmingszone in de onmiddellijke omgeving mogen zijn, wil artikel 20 toepasbaar zijn.

Voorafgaand aan de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning werd grondig onderzoek verricht op basis van de bestaande planningscontext en de toetsing van de effecten daarvan in het MER dd. januari 2006. Het spreekt voor zich dat er geen andere alternatieven dan de huidige zijn, omdat er reeds een spoorlijk ligt.

Er is dus aan de toepassingsvereisten van het bewuste artikel 20 voldaan”.

V. Ontvankelijkheid

De aangevoerde exceptie

5. In haar verzoekschrift tot tussenkomst voert de tussenkomende partij de volgende exceptie omtrent het belang van de verzoekende partij aan:

“1.- Verzoekende partij haalt aan dat de bestreden beslissing een vergunning verleent voor de aanleg van een spoorwegtraject van meer dan 2 kilometer, dwars door de gemeente Linkebeek. Deze uitbreiding van de bestaande spoorlijn heeft een significante invloed op de goede ruimtelijke ordening in de gemeente Linkebeek, reden waarom zij een duidelijk belang meent te hebben bij het bestrijden van de bestreden beslissing.

Verzoekende partij wijst er verder op dat het College van Burgemeester en Schepenen heeft de aanvraag voorwaardelijk gunstig geadviseerd, maar met het overgrote deel van de door haar voorgestelde voorwaarden werd, volgens verzoekende partij, geen rekening gehouden.

Desbetreffend dient op het volgende worden gewezen.

2.- Hiertegenover dient te worden gewezen op het feit dat de bevoegdheid van verzoekende partij geenszins wordt aangetast middels voorliggende stedenbouwkundige vergunning aangezien dit project een concrete uitwerking betreft binnen het GEN alsook van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen waarin wordt vooropgesteld dat uitvoeringsplannen met betrekking tot lijninfrastructuur van gewestelijk belang gebeuren op gewestelijk niveau, dit in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel, reden waarom dient te worden gesteld dat het beleid van verzoekende partij geenszins kan worden aangetast.

De bestreden beslissing maakt zoals hierboven reeds aangetoond, integraal deel uit van de realisatie van het GEN-project met als doelstelling het vermijden van een volledige verlamming van het wegverkeer over steeds langere periodes van de dag en over steeds uitgestrektere zones.

Het GEN (Gewestelijk Expres Net) voor Brussel tracht hiervoor een oplossing te bieden en heeft als doelstellingen:

- het verhogen van de bedieningsfrequentie tijdens de piekuren en in de week;

- het verhogen van de bedieningsfrequentie tijdens de daluren en in het weekend;
- het behoud van alle bestaande stopplaatsen en het creëren en/of heropenen van bijkomende stopplaatsen;
- het optimaliseren van de complementariteit tussen de trein en de andere openbare vervoersmiddelen;
- het garant staan voor meer comfort en regelmaat voor de treinreizigers.

De bestaande spoorlijn L124 Brussel-Charleroi laat in zijn huidige configuratie niet toe aan de bovengenoemde doelstellingen te voldoen zonder een capaciteitsuitbreiding van de spoorlijn. In het kader van het GEN-project is het daarom vereist dat de lijn L124 tussen Ukkel en Nijvel wordt uitgebreid naar 4 sporen. Eveneens zal de nominale snelheid er worden opgetrokken tot 160 km/uur.

Daarenboven zullen de bestaande stations worden aangepast om meer plaats en comfort te bieden. In de nabijheid van de stations zal een afdoend aantal parkings, zowel voor fietsen als voor wagens, de toegankelijkheid bevorderen. Bijkomende voorzieningen (bushaltes edm.) worden geïntegreerd in de onmiddellijke omgeving om de overgang met andere vormen van openbaar vervoer te optimaliseren.

Dat hieruit dan ook onweerlegbaar kan worden afgeleid dat de bestreden beslissing, gekoppeld aan het GEN-project, kadert binnen het algemeen belang en dat de geplande werken aan Lijn L124 dan ook zullen resulteren in een aanzienlijke verbetering van de leef- en werkomgeving van de inwoners alsook een verbeterde mobiliteit van en naar Brussel van de inwoners van de gemeente Linkebeek.

3.- Bovendien dient te worden gewezen op het feit dat, gelet op het gegeven dat de bestreden beslissing betrekking heeft op een werk van algemeen belang aangewezen overeenkomstig artikel 103 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening en derhalve valt onder de toepassing van het artikel 127 van dat decreet, reden waarom het niet de gemeente, doch wel de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar is die zich uitspreekt over de vergunningsaanvraag, dit uiteraard rekening houdend met alle verleende adviezen, zoals ook ondermeer het advies van de gemeente Linkebeek.

Verzoekende partij laat echter in het geheel na in het enig verzoekschrift tot schorsing en vernietiging verzoekschrift aan te tonen op welke wijze door de bestreden beslissing zij concreet wordt gehinderd in de realisatie van haar ruimtelijk ordeningsbeleid. Tussenkomen partij dient vast te stellen dat geen enkel dienstig stuk of argument wordt voorgelegd waaruit zou blijken dat de gemeente andersluidende initiatieven heeft genomen of zal nemen of dat zij middels voorliggende beslissing wordt gehypothekeerd in het verder realiseren van een reeds duidelijk uitgestippeld beleid ter zake. Het is niet omdat verzoekende partij geen voorstander is van het project of de concrete uitwerking ervan in haar gemeente, niettegenstaande het grote belang van de werken in het kader van de realisatie van het GEN-project, dat zij hierdoor ook onmiddellijk wordt gekrenkt in haar beleid inzake ruimtelijke ordening.

Dat hiervoor kan worden verwezen naar de desbetreffende rechtspraak van Uw Raad (...) waar eveneens werd gewezen op het aan te tonen belang van de gemeente in het kader van de aantasting van het ruimtelijk ordeningsbeleid. Dat daarenboven dient te worden gewezen op het feit dat verzoekende partij zich slechts nuttig kan beroepen op de elementen waarmee zij zich als bestuursoverheid geconfronteerd weet.

Dat, wanneer zij inroept dat de bestreden beslissing een miskennis inhoudt van het gemeentelijk beleid, zij duidelijk dient aan te tonen waarin precies zij hierdoor in de uitoefening van haar bevoegdheden wordt beknot en zij enkel in

dat geval over het rechtens vereiste belang beschikt ter bestrijding van de bestreden beslissing.

Verzoekende partij laat echter volledig na aan te geven wat zij reeds voor de desbetreffende zone in haar beleid heeft vooropgesteld, wat voor deze zone de gemeentelijke initiatieven zijn die werden genomen, of in welke mate er reeds concrete plannen voorhanden zijn en dergelijke meer.

Evenmin toont zij aan op welke wijze deze mogelijke beleidslijnen en de door haar beoogde ontwikkelingen in de zone in het gedrang zouden kunnen worden gebracht door de bestreden beslissing.

In elk geval kan desbetreffend worden verwezen naar het gestelde in het arrest (...) in de schorsingsprocedure van het Besluit van de Vlaamse regering van 26 januari 2007 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Spoorlijn 50A tussen Brussel en Ternat’ waar werd gesteld dat in hoofde van een gemeentelijke overheid er slechts sprake kan zijn van benadeling indien de bestreden beslissing de uitoefening van de overheidstaak of de bestuursopdracht waarmee die overheid belast is, verhindert of in ernstige mate bemoeilijkt en indien de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de werking van haar diensten dermate in het gedrang zou brengen dat zij haar taken als gemeente niet meer zou kunnen uitoefenen.

In het schorsingsarrest (...) bevestigde Uw Raad het gestelde (...) en wees erop dat voor wat betreft de stedenbouwkundige vergunning evenzeer dient te worden aangetoond dat de bestreden beslissing de uitoefening van de overheidstaak of de bestuursopdracht van de gemeente verhindert of in ernstige mate bemoeilijkt of dat door de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de werking van haar diensten dermate in het gedrang zouden worden gebracht dat zij haar taken als gemeente niet meer zou kunnen uitoefenen.

Uw Raad wees er verder op dat verzoekende partij naliet aan te tonen dat het gegeven dat er aanpassingen zullen gebeuren aan de gemeentelijke wegen zonder dat de gemeenteraad van Dilbeek een beslissing heeft kunnen nemen over de zaak van de wegen, dat deze aanpassingen van die aard zouden zijn dat zij haar beleid op het vlak van mobiliteit en dergelijke meer in het gedrang zou brengen.

4.- Dat verzoekende partij bijgevolg niet over het rechtens vereiste belang beschikt ter bestrijding van de bestreden beslissing”.

Beoordeling

6. Zoals blijkt uit haar verzoekschrift treedt de verzoekende partij op ter vrijwaring van haar planologisch en stedenbouwkundig beleid. Zij stelt met name dat de uitbreiding van de bestaande spoorlijn “een significante invloed op de goede ruimtelijke ordening in de gemeente Linkebeek” heeft. Bovendien heeft zij tijdens de vergunningsprocedure een advies uitgebracht dat een groot aantal “eisen” en voorwaarden bevat. Zij heeft het rechtens vereiste belang om de nietigverklaring van het bestreden besluit te vorderen.

Het belang bij de gevraagde nietigverklaring mag overigens niet worden verward met de vereiste van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel eigen aan de schorsingsprocedure, waarnaar de door de tussenkomende partij aangehaalde arresten verwijzen.

De exceptie wordt verworpen.

VI. Onderzoek van het eerste middel

Uiteenzetting van het middel

7. In het eerste middel wordt de schending aangevoerd van artikel 10 van het decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996 (hierna: het gecoördineerde decreet), van artikel 4 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen (hierna: het inrichtingsbesluit) en van het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse.

In het verzoekschrift wordt het middel als volgt toegelicht:

“Doordat met de bestreden beslissing een vergunning verleend wordt voor de uitbreiding van een spoorweg, wat een maatregel is die strekt tot verbetering van het net van de voornaamste verkeerswegen, en dit zonder dat het gewestplan dit voorziet

Terwijl het gewestplan de maatregelen ter verbetering van het net der voornaamste verkeerswegen dient te omvatten, zodat er bijgevolg geen vergunning kan worden verleend voor dergelijke maatregelen die niet op het gewestplan zijn voorzien.

(2) Toelichting

12. Artikel 10 van het Stedenbouwdecreet, gecoördineerd op 22 oktober 1996, luidt als volgt:

‘Het gewestplan bevat:

1/ de aanduiding van de bestaande toestand;

2/ de maatregelen van aanleg, vereist om te voldoen aan de economische en sociale behoeften van het gewest;

3/ de maatregelen ter verbetering van het net der voornaamste verkeerswegen.

Het kan eveneens bevatten:

1/ algemene voorschriften van esthetische aard;

2/ geheel of ten dele de zaken die in een gemeentelijk algemeen plan zijn opgenomen overeenkomstig de navolgende opsomming.

Wanneer er een streekplan bestaat, richt het gewestplan zich naar de aanwijzingen en bepalingen ervan en vult ze aan. Het kan er desnoods van afwijken.’

Het gewestplan dient dus onder meer de maatregelen ter verbetering van het (bestaande) net der voornaamste verkeerswegen aan te duiden (punt 3), naast de aanduiding van de bestaande toestand (punt 1). De aanduiding van de verbetering van het bestaande valt dus niet samen met de aanduiding van de bestaande toestand.

Deze aanduiding heeft, net als de aanduidingen van artikel 10, eerste lid, 2/ en van artikel 10, tweede lid, op grond van het besluit van de Vlaamse regering van 23 februari 1994 houdende bepaling van het normatieve en niet-normatieve delen van het definitief vastgestelde gewestplan, verordenende kracht.

13. In het Koninklijk Besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen stelt artikel 4 wat volgt:

‘Het plan geeft ook de hoofdverkeersvoorzieningen aan, namelijk: 8.0 de landwegen;

- 8.1. de autosnelwegen:
 - 8.1.1. de bestaande autosnelwegen;
 - 8.1.2. de aan te leggen autosnelwegen;
- 8.2. de snelverkeerswegen:
 - 8.2.1. de bestaande snelverkeerswegen;
 - 8.2.2. de aan te leggen snelverkeerswegen;
- 8.3. de hoofdverkeerswegen:
 - 8.3.1. de bestaande hoofdverkeerswegen;
 - 8.3.2. de aan te leggen hoofdverkeerswegen.
- 9.0. De spoorwegen;
- 9.1. de bestaande lijnen;
- 9.2. de aan te leggen lijnen.'

Het gewestplan geeft dus als hoofdverkeersvoorziening zowel de bestaande lijnen van de spoorwegen als de aan te leggen lijnen van de spoorwegen aan.

14. Op de gewestplannen zijn de bestaande lijnen aangegeven met de gebruikelijke zwart-witte lijn. De nieuw aan te leggen lijnen worden aangegeven met een onderbroken zwart-witte lijn.

Het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse vermeldt voor de betrokken spoorweg enkel een bestaande lijn.

15. Wat betreft de overeenstemming van het project met de voorschriften van het gewestplan stelt de stedenbouwkundige vergunning hetgeen volgt:

'De spoorweg werd lijnvormig aangeduid op het gewestplan. De grens van de lijn op het gewestplan ligt juridisch niet vast. Aangezien het gewestplan is opgemaakt op schaal 1/10.000 betekent dat dat 1 mm op de kaart overeenkomt met 10 meter in werkelijkheid.

Bij huidige aanvraag wordt meestal geen extra grondinname voorzien, waar dit wel het geval is, is dit minder dan 10 meter breed. Aangezien de sporen grotendeels binnen de huidige bedding blijven is een verbreding van de bestaande 2 sporen met 2 extra sporen daar conform de gewestplanbestemming.

Op sommige plaatsen wordt deze breedte echter overschreden: voor de situering binnen de bestemmingsgebieden: parkgebied, bufferzone, natuureservaat, natuurgebied een landschappelijk waardevol agrarisch gebied moeten uitzonderingsbepalingen worden ingeroepen. Voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen mag worden afgeweken van de bindende bepalingen van een gewestplan. Hiertoe kan verwezen worden naar artikel 20 van het Koninklijk Besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen'

De beslissing vervolgt dan met een algemene onderbouwing over de toepassing van artikel 20 van het Koninklijk Besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen.

Dit artikel luidt:

'Bouwwerken voor openbare diensten en gemeenschapsvoorzieningen kunnen ook buiten de daarvoor speciaal bestemde gebieden worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de algemene bestemming en met het architectonisch karakter van het betrokken gebied'

De beslissing stelt dat de inplanting van de sporen zo werd gekozen dat de minste hinder zou worden veroorzaakt, waarbij gekozen wordt voor de minst bebouwde zijde van de huidige spoorlijn. De beslissing besluit

- op dit punt dat de algemene bestemming en het architectonische karakter van het gebied voldoende worden gevrijwaard.
16. De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar schendt op die wijze de in het middel genoemde bepalingen.
17. De gewestelijke stedenbouwkundige inspecteur bekijkt het op het gewestplan aangeduide tracé ten onrechte als een bestemmingsvoorschrift dat zou overeenkomen met een bepaalde grafisch meetbare breedte waarbinnen een bestemming als spoorweg zou gelden.
- Het geciteerde artikel 10 van het coördinatiedecreet beschouwt de ‘maatregelen ter verbetering van het net der voornaamste verkeerswegen’ duidelijk als een specifiek onderdeel van het gewestplan, dat te onderscheiden is van de ‘maatregelen van aanleg’ en de zaken die in een algemeen plan van aanleg kunnen worden geregeld (waaronder de algemene bestemming). Het is bovendien een onderdeel met verordenende kracht.
- De voorschriften inzake de ‘voornaamste verkeerswegen’ vormen dan ook geen bestemmingsvoorschrift, en het op het gewestplan via een lijn weergegeven tracé is niet te beschouwen als een ‘spoorwegbestemming’ die overeenkomt met een bepaalde grafisch meetbare breedte.
18. Op grond van artikel 10 van het Coördinatiedecreet moet het gewestplan verplicht aanduiden waar de hoofdverkeersvoorzieningen, zoals een spoorweg, dienen te komen. Deze kunnen niet komen op plaatsen waar deze niet ingetekend werden.
- Uw Raad stelde reeds over artikel 23 van het CWATUP, dat stelt dat het gewestplan het bestaande en geplande tracé van de voornaamste verkeersinfrastructuren en de maatregelen van aanleg die erop betrekking hebben, moet bevatten, dat dergelijke infrastructuur op het gewestplan moet worden ingetekend, zoniet kunnen ze niet worden toegelaten, ongeacht de bestemming van het gebied.
- In tegenstelling tot een gewoon bestemmingsvoorschrift, dat bepaalde handelingen op een bepaalde plaats verbiedt, kunnen deze hoofdverkeersvoorzieningen enkel maar worden aangelegd voor zover het gewestplan deze aanduidt.
19. In deze gaat het wel niet om een totaal nieuwe lijn, maar wel om een uitbreiding van een lijn. Maar deze uitbreiding is onmiskenbaar een ‘maatregel ter verbetering van het net der voornaamste verkeerswegen’, die verplicht op het gewestplan moest worden ingetekend, in méér bij de bestaande toestand.
- Het middel is ernstig en gegrond”.

Beoordeling

- 8.1. Het geschonden geachte artikel 10 van het toentertijd geldende gecoördineerde decreet stelt het volgende:

“Het gewestplan bevat:
1/ de aanduiding van de bestaande toestand;
2/ de maatregelen van aanleg, vereist om te voldoen aan de economische en sociale behoeften van het gewest;
3/ de maatregelen ter verbetering van het net der voornaamste verkeerswegen.

(...)”.

Het eveneens geschonden geachte artikel 4 van het inrichtingsbesluit luidt als volgt:

“Het plan geeft ook de hoofdverkeersvoorzieningen aan, namelijk:

(...)

9.0. De spoorwegen;

9.1. de bestaande lijnen;

9.2. de aan te leggen lijnen.

(...)”.

8.2. Het bestreden besluit stelt dat de aanvraag in Linkebeek volgens het gewestplan gelegen is in “parkgebied, woongebied met landelijk karakter, bufferzone grenzend aan landschappelijk waardevol agrarisch gebied (...) landschappelijk waardevol agrarisch gebied (...)”. Doordat “op sommige plaatsen” een grondinname is voorzien van meer dan 10 meter, waardoor nieuwe sporen buiten de bestaande bedding terechtkomen, wordt in het bestreden besluit toepassing gemaakt van artikel 20 van het inrichtingsbesluit naar luid waarvan bouwwerken voor openbare diensten en gemeenschapsvoorzieningen ook buiten de daarvoor bestemde gebieden kunnen worden toegestaan, voor zover ze verenigbaar zijn met de algemene bestemming en met het architectonisch karakter van het betrokken gebied.

Artikel 10 van het gecoördineerde decreet legt op dat “de maatregelen ter verbetering van het net der voornaamste verkeerswegen”, waartoe de spoorwegen overeenkomstig artikel 4 van het inrichtingsbesluit behoren, op het gewestplan aangeduid worden.

Artikel 2 van het inrichtingsbesluit duidt de verschillende gebieden van het gewestplan aan, met name: de “woongebieden”, de “industriegebieden”, de “dienstverleningsgebieden”, de “landelijke gebieden”, de “recreatiegebieden” en de “gebieden bestemd voor ander grondgebruik”, waaronder begrepen zijn de onder het punt 6.2 bedoelde “gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen”. Wanneer artikel 20 van het bedoelde besluit verwijst naar de “gebieden speciaal bestemd voor bouwwerken voor openbare diensten en gemeenschapsvoorzieningen”, worden hiermee de gebieden bedoeld waarvan sprake is in artikel 2.6.2 van het besluit.

Al kunnen spoorlijnen beschouwd worden als bouwwerken voor openbare diensten en gemeenschapsvoorzieningen, toch zijn het geen bouwwerken voor openbare diensten en gemeenschapsvoorzieningen waarvoor een gebied speciaal zou kunnen worden bestemd in de zin van artikel 2.6.2 van het

inrichtingsbesluit. Spoorlijnen zijn trouwens bouwwerken die, uit hun aard, over het algemeen niet geplaatst kunnen worden binnen één gebied, maar, zoals te dezen het geval is, verscheidene gebieden doorkruisen.

Bij ontstentenis van opname in het gewestplan, kan het spoorwegtracé in of doorheen andere bestemmingszones niet via de afwijkmogelijkheid van het voormelde artikel 20 vergund worden.

Vermits het bestreden besluit zelf erkent dat de sporen “op sommige plaatsen” buiten het op het gewestplan aangegeven tracé zullen worden aangelegd, is het verweer van de verwerende en de tussenkomende partijen dat de aanduidingen op het gewestplan enkel “bij benadering” vastliggen en “intrinsiek zijn behept met een gebrek aan detaillering” niet dienstig.

Het bestreden besluit is genomen met miskennen van de voorschriften van het bij koninklijk besluit van 7 maart 1977 vastgestelde gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse en schendt artikel 10 van het gecoördineerde decreet evenals artikel 4 van het inrichtingsbesluit.

De vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging is een accessorium van het beroep tot nietigverklaring. De nietigverklaring van het bestreden besluit impliceert dat de vordering tot schorsing zonder voorwerp is geworden en derhalve moet worden verworpen.

BESLISSING

- 1. Het verzoek van de n.v. INFRABEL tot tussenkomst in het geding wordt ingewilligd.**
- 2. De Raad van State vernietigt het besluit van 23 december 2008 van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar houdende toekenning aan de n.v. INFRABEL van de stedenbouwkundige vergunning voor het uitvoeren van technische werkzaamheden, omvattend de realisatie 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.**
- 3. De Raad van State verworpt de vordering tot schorsing.**
- 4. De verwerende partij wordt verwezen in de kosten van de vordering tot schorsing, begroot op 175 euro.**

De tussenkomende partij wordt verwezen in de kosten van de tussenkomst, begroot op 125 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van vier februari 2010, door de Raad van State, Xe kamer, samengesteld uit:

Jan Clement,	staatsraad, waarnemend voorzitter,
met bijstand van	
Tiny Temmerman,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Tiny Temmerman

Jan Clement