

RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE.

A R R E S T

**nr. 130.275 van 13 april 2004
in de zaak A. 144.111/X-11.646.**

In zake : Lode VAN STAEYEN,
wonende te 2640 MORTSEL,
Vijf Aprilwarande 2, bus 16

tegen :

het Vlaamse Gewest,
dat woonplaats kiest bij
Advocaat E. PLAVSIC,
kantoor houdende te 2000 ANTWERPEN,
Oudaan 22-24.

tussenkommende partij :

de Vlaamse Vervoermaatschappij "DE LIJN",
die woonplaats kiest bij
Advocaat D. LINDEMANS,
kantoor houdende te 1000 BRUSSEL,
Keizerslaan 3.

DE Wnd. VOORZITTER VAN DE Xe KAMER,

Gezien het verzoekschrift dat Lode VAN STAEYEN op 18 november 2003 heeft ingediend om de nietigverklaring te vorderen van het besluit van 10 oktober 2003 van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar waarbij aan de Vlaamse Vervoermaatschappij "DE LIJN" de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend "tot het herinrichten van de gewestweg N1 Antwerpsestraat te Mortsel van aan de Oosterveldlaan tot aan het Gemeenteplein";

Gezien het verzoekschrift dat Lode STAEYEN op dezelfde datum heeft ingediend om de schorsing van de tenuitvoerlegging te vorderen van hetzelfde besluit;

Gezien het verslag over het beroep tot nietigverklaring opgemaakt door Auditeur J. CLEMENT, op grond van artikel 93 van het besluit van de Regent van 23 augustus 1948 tot regeling van de rechtspleging voor de afdeling administratie van de Raad van State;

Gezien het verslag over de vordering tot schorsing opgemaakt door Auditeur J. CLEMENT;

Gelet op de beschikkingen van 4 maart 2004, houdende bevel tot neerlegging van het verslag over het beroep tot nietigverklaring en waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 2 april 2004;

Gelet op de kennisgeving van de verslagen aan partijen;

Gehoord het verslag van Staatsraad J. BOVIN;

Gehoord de opmerkingen van verzoeker, van Advocaat K. WAUTERS, die loco Advocaat E. PLAVSIC verschijnt voor de verwerende partij, en van Advocaat J. JOOS, die loco Advocaat D. LINDEMANS verschijnt voor de tussenkomende partij;

Gehoord het eensluidend advies van Auditeur J. CLEMENT;

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;

Overwegende dat de Vlaamse Vervoermaatschappij "DE LIJN" met verzoekschriften van 11 december 2003 en 24 maart 2004 heeft gevraagd om in het geding te mogen tussenkomen; dat er grond is om het verzoek in te willigen;

Overwegende dat artikel 2, § 1, 2°, van het besluit van de Regent van 23 augustus 1948 tot regeling van de rechtspleging voor de afdeling administratie van de Raad van State bepaalt dat een verzoekschrift tot nietigverklaring "een uiteenzetting van de feiten en middelen" moet bevatten; dat onder "middel" in de zin van die bepaling moet worden verstaan de voldoende duidelijke omschrijving van de geschonden geachte rechtsregel en van de wijze waarop die regel naar het oordeel van verzoeker door de bestreden rechtshandeling wordt geschonden;

Overwegende dat verzoeker in zijn verzoekschrift tot nietigverklaring uiteenzet wat volgt :

"1) INLEIDING

De bevoegdheden van de gemeenten worden hen toegekend bij wet of decreet, ook hun verplichting(en); ze kunnen slechts gewijzigd worden of aangepast bij wet of decreet.

De gemeenten kunnen geen overeenkomsten sluiten in strijd met deze principes.

In artikel 19 van de wet van 24 december 1993 op de overheidsopdrachten (...) is er geen sprake van bouwvergunningen; enkel van gezamenlijke uitvoering van werken van verschillende overheden in het algemeen belang.

Gaat het hier over verschillende overheden ? Volgens Van Dale betekent verschillend : ongelijk, onderscheiden, onderling afwijkend . In dit geval is de Vlaamse Gemeenschap de hoofdaandeelhouder van de Vervoersmaatschappij De Lijn, die ook de nodige dotaties ter beschikking stelt. En de stad Mortsel staat onder toezicht van de Vlaamse Gemeenschap. Alles zit gecentraliseerd, er zijn geen verschillende overheden . Deze vaststelling werd bevestigd door de feitelijke omstandigheden. Niettegenstaande het over een project gaat wat miljoenen gaat kosten en over tienduizenden mensen werd er tussen de zogezegde opdrachtgevers geen overeenkomst of contract opgesteld. Er is helemaal niets.

De ambtenaren van de Lijn kwamen naar Mortsel met een dictaat.

In de beslissing van de gemeenteraad werd ook niet verwezen naar het bovenvermelde artikel 19. Het algemeen belang dat zou moeten gelden werd niet aangetoond , het woord werd zelfs nergens vermeld.

Ondertussen zit men in Mortsel met absurde toestanden :

- de gemeenteraad van Mortsel geeft zijn goedkeuring aan een project waarin werken worden aangekondigd waarover hij geen bevoegdheid heeft (...)
- de gemeenteraad van Mortsel geeft advies over werken die uitsluitend onder zijn bevoegdheid vallen.

2) DE PROCEDURE

De gemeenteraad van Mortsel moest een bouwaanvraag indienen voor de werken die onder haar bevoegdheid vallen.

De vergunning die werd toegekend aan de Vervoersmaatschappij De Lijn heeft ten onrechte ook betrekking op de werken die door de stad Mortsel moeten uitgevoerd worden.

Bij de behandeling van de bezwaarschriften werd geen rechtsgeldige ontvangstmelding verzonden.

De indieners van bezwaarschriften hebben geen gemotiveerde afwijzing ontvangen.

Er werd geen milieueffectenrapport opgesteld.

De beslissing motiveert niet waarom een beroep gedaan wordt op art. 127 van het decreet van 18/5/1999.

In de beslissing wordt gesteund op studies die zouden uitgevoerd zijn maar waar niemand kennis heeft kunnen van nemen (...).

3) PLANNEN

Tientallen jaren geleden werden reeds plannen getekend waarop Mortsel gesitueerd werd tussen twee autosnelwegen E34-E313 en E19. De technici van toen geloofden dat de snelwegen in staat zouden zijn, minstens gedeeltelijk, het wegtransport en het doorgaand verkeer op te vangen. De gewestwegen konden dan ontlast worden en aangepast aan de lokale noden.

Zij tekenden ook ringwegen, omleidingen, afleidingen en verbindingswegen die zouden toelaten de snelwegen te bereiken.

Geviserd waren toen al de NI Breda, Antwerpen Mechelen Brussel en NI0 Antwerpen Lier, Heist op den Berg, Aarschot.

Er werd evenwel toen al geen rekening gehouden met economische ontwikkelingen en de groei van het wagenpark. Op dit ogenblik zitten de snelwegen overvol met dagelijkse spectaculaire ongevallen tot gevolg. Nu nog gaan bijproppen met verkeer van afgedankte gewestwegen is uitgesloten.

Men kan alleen maar concluderen dat de plannen van toen moeten herzien en geactualiseerd worden.

Het Structuurplan Vlaanderen

Niemand zal de waarde en de verdiensten van dat plan betwisten. Voor het eerst krijgen wij een inventaris van het bestaande potentieel en een visie voor de toekomst. Soms worden wel standpunten ingenomen die een bepaalde ideologie of politieke kleur verraden.

Het plan werd op 23/9/1997 goedgekeurd door de Vlaamse regering, en de bindende bepalingen werden op 19/11/1997 bekrachtigd door het Vlaams Parlement (...).

Op de bladzijde 175 (bijlage 4/2) vinden wij nog de N 10 behorende tot het type 1 en lezen wij 'Het gaat enerzijds om historische verbindingswegen waarvoor geen ontdubbeling met een autosnelweg heeft plaatsgevonden'.

Op de bladzijde 293 onder de hoofding : 'Wegen' : 'gepland zijn een aantal nieuwe infrastructuurwerken: R2 (grote ring) waaronder de verbinding tussen de A12 en de E 34 te Antwerpen'. Maar dan komen op de bladzijde 590 de bindende bepalingen en die selecteren categorie 1 en 2 en schuiven de 'secundaire wegen' door naar de provincies.

Het ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen

Dit plan werd goedgekeurd door de provincieraad op 25/1/2001. De bindende bepalingen werden bekrachtigd door de minister van Ruimtelijke Ordening op 10/7/2001.

Bij de inventarisatie van de bestaande verkeers - en vervoersstructuren (op blz. 78) werden geen recente gegevens gebruikt, enkel opnamen van 1992 en 1997.

Voor het wegverkeer werden in 1996 genoteerd per werkdag op de N1 minimum 8.500 en maximum 9.600

N10 minimum 13.200 en maximum 22.200

In het richtinggevend gedeelte vind ik een nieuwe term : de gewenste ruimtelijke structuur. Wat betekent 'gewenst'? Het heeft niets te maken met de verzuchtingen van de bevolking of de noden van het bedrijfsleven. Ruimtelijke planologen weten wat er moet gebeuren. Zij verklappen niet welke criteria zij eigenlijk hanteren.

Is het 'big brother' die zal decreteren; wie er mag rijden, wanneer, en waarheen ?

De bindende maatregelen zijn niet mals. Voor de N 1 ooit de belangrijkste verkeersweg van Vlaanderen luidt het doodvonnis : type 3. De duizenden voertuigen die er elke dag gebruik van maken worden verzocht te verdwijnen ten voordele van de fietsers en de tram.

Ook de N 10 wordt type 3. Mortsel blijft achter zonder verkeerswegen (...).

Bij de provincieraad wordt een voorstel ingediend om de klassering te wijzigen (...).

Het project van de Lijn

De Lijn stelde zijn getekende plannen voor op het stadhuis van Mortsel zodat iedereen er kennis kon van nemen. De meest gehoorde opmerking was : dat kan niet!

Daar wordt de bevolking er zich van bewust dat er inderdaad iets gaande is en dat het niet bij plannen zal blijven. Langzamerhand komen er reacties los.

Het mobiliteitsplan Mortsel

Dit is het meest recente, het dateert van 11 mei 2003. Op bladzijde 39 wordt bevestigd dat N1 en N10 geselecteerd zijn als type III. En dan volgt een belangrijke zin:

'De realisatie van deze doelstelling (prioritaire as voor stam lijn openbaar vervoer en herstel verblijfskarakter) kan enkel indien het doorgaand verkeer ten zuiden van Mortsel ter hoogte van de ring van Lier opgevangen en via de N 14 afgeleid wordt naar het hoofdwegennet E 313'.

Merkwaardig de stad geeft zelf toe dat het project in zijn huidige vorm niet kan uitgevoerd worden. Dat is precies wat de slachtoffers al jaren van de daken schreeuwen !

En bij de verkeerscirculatiemaatregelen:

'De heraanleg van de trambaan op de N1/N10 zal eveneens een aantal gevolgen hebben voor de verkeerscirculatie in de omliggende wijken omdat de vrije trambaan slechts op een bepaald aantal plaatsen oversteekbaar zal zijn voor gemotoriseerd verkeer'.

Krijgen wij mettertijd een splitsing van Morsel en blijft iedereen langs de kant waar hij geboren is ?

Maar waarom gaf de stad een gunstig advies (...)?

Toemaatje

In extremis werd ook nog een beroep gedaan op een bekend politicus , maar hij heeft zijn beloften niet ingelost (...)

Besluit over de plannen

- de oorspronkelijke plannen zijn achterhaald
- het oorspronkelijk concept werd verprutst door plannen slechts gedeeltelijk uit te voeren, het was alles of niets
- de plannen zijn niet realistisch, staan ver van de werkelijkheid
- de plannen zijn onuitvoerbaar
- de classificatie-criteria moeten openbaar gemaakt worden zodat ze controleerbaar en bespreekbaar zijn
- de plannen zijn onuitvoerbaar omdat de financiële draagkracht overschreden wordt.
- Morsel torst reeds een schuld van meer dan 1 miljard franken (24.700 inwoners) en door de projecten van de huidige coalitie zal daar nog eens 500 miljoen bijkomen. Daar bovenop dan nog de uitgaven voor projecten die door de Lijn opgedrongen worden ?

Vragen en reacties

Waarom?, vragen veel mensen zich af

In februari 2001 heeft de huidige coalitie haar beleidsplan voorgelegd. Onder het nummer 2 staat : 'De goede ligging en de verbindingen met het openbaar vervoer maken van Morsel een aantrekkelijke woonplaats'. Wat is er dan veranderd ? Niets.

In de studies die Stramien jaarlijks mag schrijven staat :

'in maart 2001 blz 39 Morsel is met het openbaar vervoer uitstekend bereikbaar in november 2002 blz. 39 : in Morsel kruisen internationale en regionale wegverbindingen die de stad inschakelen in een infrastructuur van hoog niveau : E 19 N 1 N 10 en R 11 '.

Wordt hier op nu gesteund om de N1 en N 10 te likwideren ?

Waarom nu

De verlenging van de tramlijn wordt op zijn vroegste aangepakt in 2005. Het ware dan ook veel beter het dossier van de heraanleg verder uit te diepen en oplossingen te zoeken voor de knelpunten.

En niets belet om ondertussen één onderdeel uit te voeren waarmee iedereen akkoord kan gaan namelijk de omwisseling van de parkeerstrook en het fietspad.

RUIMTELIJKE FILOSOFIE

Met dit toverwoord wordt alles verklaard en kan er geen tegenspraak zijn. Maar iedereen weet hoe er in de praktijk van filosofi(e)ën, ideologi(e)ën misbruik gemaakt wordt om mensen onder de knoet te houden of, desnoods verplichten van 'anders te gaan leven'.

Specialisten spreken dan ook ongaarne over : de grote Ring, afleidingen, verbindingswegen en zo meer. En als vragen gesteld worden over de criteria die gebruikt werden in de kwalificatie van de wegen dan is dat eigenlijk ongehoord. Een leek kan dat ook niet begrijpen want daarin zit juist de essentie van de 'filosofie' (???)

BEPERKTE RUIMTE

Als de ruimte beperkt is dan schuiven wij met zijn allen een beetje op.

In Mortselt doen ze dat anders. Ze vermoorden één deelnemer en verdelen dan de koek opnieuw.

Een trambedding van 8,50 meter, twee fietspaden waar ze met drie naast mekaar kunnen rijden, zelfs als ze telefoneren, dan nog een paar bomen en je dan ;;; schiet er voor het autoverkeer niet veel meer over. Is dit de ruimtelijke filosofie of is het iets anders ?(...)

HET OPENBAAR ONDERZOEK

In de periode van het openbaar onderzoek werden 64 bezwaarschriften ingediend waaronder het mijne (...). Ze werden allen van de kaart geveegd.

Het papier wat verzonden werd (...) is dat een ontvangstbewijs ? Geen datum, geen handtekening, geen identiteit; wie is mijnheer 'Beste'. Niemand kreeg bericht van het gevolg dat eraan gegeven werd en de vergunning werd aan niemand beteken(d) .

DE REACTIES VAN DE BEVOLKING

Wie is er enthousiast over het openbaar vervoer? Zij die wel verplicht zijn van het te gebruiken en zij die gratis rijden.

Voor anderen is het zeer onveilig volgens de recente studie van Test-Aankoop. En de gezondheidsdiensten waarschuwen voor de griep, want de ideale plaats om ze op te doen is in de tram.

Vertragingen worden algemeen aangeklaagd. En die liggen voor de hand. Zolang er niets gebeurt kan het allemaal goed gaan maar de minste panne of bij het ongeval gaat men al snel naar belangrijke vertragingen. Schuld is de vaste bedding, een tram kan nergens om heen. En nu wil men de bussen op dezelfde bedding laten rijden

Met petitie's, open brieven, peilingen, en uiteindelijk zelfs met bitsige betogingen tracht de bevolking het tij te doen keren. De bijlagen 7/10 en 7/8 spreken voor zich en ik moet de inhoud daarvan volledig bijtreden.

SAMENVATTING

De aanvraag tot het bekomen van een bouwvergunning is nietig. Bovendien werden nog verschillende procedurefouten gemaakt.

De bouwvergunning is gesteund op een gedeelte van plannen die achterhaald zijn, geen rekening houden met de werkelijke toestand, en onuitvoerbaar zijn.

De beslissing houdende de bouwvergunning is dan ook in strijd met de wet en het algemeen belang";

Overwegende dat verzoeker aanvoert dat de bestreden beslissing niet motiveert "waarom een beroep gedaan wordt op art. 127 van het decreet van 18/5/1999";

Overwegende dat verzoeker aldus aanvoert dat niet blijkt dat de bestreden beslissing werd genomen door de bevoegde overheid;

Overwegende dat artikel 127, § 1, van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, bepaalt wat volgt :

"§ 1. Als de aanvrager een publiekrechtelijke rechtspersoon is of wanneer de aanvraag betrekking heeft op werken, handelingen of wijzigingen van algemeen belang die zo aangewezen zijn overeenkomstig artikel 103, wordt de aanvraag

ingediend bij en wordt de beslissing genomen door de Vlaamse regering of de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar (....).";

Overwegende dat artikel 2 van het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij, bepaalt wat volgt :

"Er wordt een publiekrechtelijke vereniging met rechtspersoonlijkheid opgericht onder de naam 'Vlaamse Vervoermaatschappij' (...).";

Overwegende dat uit voormelde bepaling onomstootbaar blijkt dat de aanvraagster een publiekrechtelijke rechtspersoon is; dat het middel kennelijk niet gegrond is;

Overwegende dat de overige kritiek die verzoeker geeft geen middel bevat in de zin van voormeld artikel 2, § 1, 2°, van het besluit van de Regent van 23 augustus 1948 zoals hiervoor uiteengezet;

Overwegende dat het beroep tot nietigverklaring kennelijk niet gegrond is;

Overwegende dat, nu vaststaat dat het beroep tot nietigverklaring moet worden verworpen, de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging die er een accessorium van vormt eveneens dient te worden verworpen,

B E S L U I T :

Artikel 1.

Het verzoek tot tussenkomst van de Vlaamse Vervoermaatschappij "DE LIJN" in het geding wordt ingewilligd.

Artikel 2.

Het beroep tot nietigverklaring wordt verworpen.

Artikel 3.

De vordering tot schorsing wordt verworpen.

Artikel 4.

De kosten van het beroep, bepaald op 175 euro, komen ten laste van de verzoekende partij.

Het recht van 175 euro dat door de verzoekende partij ten onrechte is betaald voor het verzoekschrift tot nietigverklaring, dient te worden terugbetaald.

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

Het recht van 125 euro dat door de tussenkommende partij ten onrechte is betaald voor het verzoek tot tussenkomst in de nietigverklaring, dient te worden terugbetaald.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op dertien april 2004, door :

de HH. J. BOVIN,
B. COLLIN,

wnd. kamervoorzitter, staatsraad,
toegevoegd griffier.

De griffier,

De voorzitter,

B. COLLIN.

J. BOVIN.