

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK.

A R R E S T

**nr. 183.356 van 26 mei 2008
in de zaak A. 181.095/X-13.191.**

In zake :

1. Johanna PEIRS,
2. An MOORTHAMER,
3. Luc LAVRYSEN,
4. Geert ANGENON,
5. Mark DAVEY,
6. An SWALENS,
7. Roger VAN SOOM,
8. Sonia DE BOCK,
9. Nicole MEGANCK,
10. Paul PEETERS,
die woonplaats kiezen bij
advocaten I. LARMUSEAU, P. DE SMEDT, B. ROELANDTS
en H. SCHOUKENS,
kantoor houdende te 9000 GENT,
Kasteellaan 141

tegen :

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

tussenkommende partijen :

1. de n.v. NMBS HOLDING,
2. de n.v. EUROSTATION,
die woonplaats kiezen bij
advocaat P. FLAMEY,
kantoor houdende te 2018 ANTWERPEN,
Jan van Rijswijcklaan 16,
3. de stad GENT,
4. de Vlaamse Vervoermaatschappij DE LIJN,
die woonplaats kiest bij
advocaat D. LINDEMANS,
kantoor houdende te 1000 BRUSSEL,
Keizerslaan 3,
5. de n.v. INFRABEL,
die woonplaats kiest bij
advocaten D. RYCKBOST en E. RYCKBOST,
kantoor houdende te 8400 OOSTENDE,
E. Beernaertstraat 80.

DE RAAD VAN STATE, Xe KAMER,

Gezien het verzoekschrift dat Johanna PEIRS, An MOORTHAMER, Luc LAVRYSEN, Geert ANGENON, Mark DAVEY, An SWALENS, Roger VAN SOOM, Sonia DE BOCK, Nicole MEGANCK en Paul PEETERS op 16 februari 2007 hebben ingediend om de schorsing van de tenuitvoerlegging te vorderen van het besluit van 15 december 2006 van de Vlaamse regering houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “stationsomgeving Gent Sint-Pieters - Koningin Fabiolalaan”, bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 12 januari 2007;

Gezien de nota van de verwerende partij;

Gezien het verslag opgemaakt door auditeur A. EYLENBOSCH;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan partijen;

Gelet op de beschikking van 28 juni 2007 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 28 september 2007;

Gehoord het verslag van staatsraad J. BOVIN;

Gehoord de opmerkingen van advocaat P. DE SMEDT, die verschijnt voor de verzoekende partijen, van advocaat P. AERTS, die verschijnt voor de verwerende partij, van advocaten P. FLAMEY en K. MAN, die verschijnen voor de eerste en de tweede tussenkomende partij, van advocaat S. KEMPINAIRE, die verschijnt voor de derde tussenkomende partij, van advocaat T. EYSKENS die loco advocaat D. LINDEMANS verschijnt voor de vierde tussenkomende partij, en van advocaat D. RYCKBOST, die verschijnt voor de vijfde tussenkomende partij;

Gehoord het eensluidend advies van auditeur A. EYLENBOSCH;

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;

Gelet op artikel 90, § 1, vierde lid van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

OVERWEEGT WAT VOLGT :

1. Rechtspleging

1.1. Met verzoeken van 30 maart 2007, respectievelijk 3 april 2007 hebben de n.v. NMBS HOLDING en de n.v. EUROSTATION, de stad GENT, de Vlaamse Vervoermaatschappij DE LIJN en de n.v. INFRABEL gevraagd om in het administratief kort geding te mogen tussenkomen. Er is grond om de verzoeken in te willigen.

1.2. De verzoekende partijen hebben op 24 september 2007 een “pleitnota” ingediend. De eerste en de tweede tussenkomende partij hebben ter terechtzitting eveneens een “pleitnota” ingediend. Het indienen van een dergelijke nota is niet voorzien in het procedurereglement. Zij worden uit de debatten geweerd.

2. Over de thans voorliggende gegevens van de zaak

2.1. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (hierna: RSV) is Gent geselecteerd als “grootstedelijk gebied” (deel 2: Gewenste Ruimtelijke Structuur - richtinggevend gedeelte, III.1. De stedelijke gebieden, 3.1. Selectie en afbakening van stedelijke gebieden). In grootstedelijke gebieden moeten luidens het RSV bestaande en toekomstige stedelijke potenties maximaal worden benut. Deze gebieden hebben steeds volgens het RSV de potentie om een groot deel van de groei inzake woongelegenheid, voorzieningen en economische activiteiten op te vangen. Het RSV geeft ook ontwikkelingsperspectieven aan (III.1., 4. Ontwikkelingsperspectieven), waarvan enkele rechtstreeks van toepassing zijn op de omgeving van het Sint-Pietersstation te Gent.

In het provinciaal ruimtelijk structuurplan van de provincie Oost-Vlaanderen, definitief vastgesteld op 10 december 2003 en door de Vlaamse regering goedgekeurd op 18 februari 2004, wordt een hogere dichtheid van kantoren nagestreefd rond het Sint-Pietersstation te Gent.

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Gent, definitief vastgesteld door de gemeenteraad van de stad Gent op 27 januari 2003 en goedgekeurd door de Vlaamse minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening op 9 april 2003, wordt het Sint-Pietersstation genoemd als één van de knooppunten van

het stedelijk openbaar vervoer. Samen met het station Dampoort is het Sint-Pietersstation een ontwikkelingspool voor gemengd wonen en kantoren. De westelijke torenrij vormt de beeldbepalende westelijke rand van de stad.

2.2. In het “Synthesedocument Ontwikkeling Stationsomgeving Gent - Sint-Pieters” van maart 2005 zijn de ruimtelijke inzichten, oppervlaktesimulaties en beelden die het resultaat zijn van de verschillende voorstudies, verzameld in één bundel.

2.3. In overleg met de cel MER -afdeling algemeen milieu- en natuurbeleid van AMINAL- wordt een plan/project-MER opgemaakt.

Het kennisgevingsdossier is door de cel MER volledig verklaard op 17 maart 2004. Het werd van 23 maart 2004 tot en met 23 april 2004 ter inzage gelegd op het stadhuis van Gent. Op 29 maart 2004 en 5 april 2004 werden informatieavonden over het project georganiseerd in het Koninklijk Atheneum te Gent. Gelijktijdig werden bij de administraties en openbare besturen de adviezen gevraagd.

De richtlijnen voor de opmaak van het MER worden uitgevaardigd op 22 juni 2004. Na aanpassing van een eerste ontwerp keurt de cel MER het plan-MER op 27 oktober 2005 goed.

2.4. Het project voor de ontwikkeling van de stationsomgeving Gent Sint-Pieters bestaat uit vier deelprojecten:

2.4.1. Deelproject 1: bouwwerken tot omvorming van het station Gent Sint-Pieters

Deze bouwwerken omvatten de herinrichting van het station zelf: het vervangen van de bestaande perronconstructie en de bestaande tunnels door een betonnen draagconstructie met, naast een technische ruimte, plaats voor fietsenstallingen, stationsfuncties en concessies, sporen en perrons en luifels. Gekoppeld hieraan wordt het sporencomplex tussen de Snepkaai en de Kortrijksesteenweg aangepast en gerationaliseerd en wordt voorzien in de oprichting van een Logistiek Centrum Infrastructuur (LCI).

2.4.2. Deelproject 2: bouwwerken tot verbetering van het multimodaal knooppunt voor openbaar vervoer

Dit deelproject omvat de oprichting van een nieuw tram- en busstation ter vervanging van het bestaande. Tevens wordt voorzien in de verbreding van het profiel van de Koningin Fabiolalaan, en de vervanging van de verbinding tussen de Voskenslaan en het Maria Hendrikaplein door een tunnel onder de sporen.

2.4.3. Deelproject 3: projectontwikkeling langs de Fabiolalaan en langs de Sint-Denijslaan (Sint-Denijsplein)

Dit deelproject omvat de bouw van een parking, kantoren, woonruimten, handelsruimten en buurtvoorzieningen langs de Fabiolalaan en in beperktere mate langs de Sint-Denijslaan. Hiertoe worden een reeks bestaande NMBS-gebouwen langs de Fabiolalaan en ook het bestaande postgebouw gesloopt.

Het deelproject aan de Fabiolalaan omvat in zone A de realisatie van een ondergrondse parking. De hoofdingang is voorzien via een tunnel onder de sporen en sluit aan op de verbindingsweg naar de R4. Voor de dimensionering ervan is rekening gehouden met volgende gebruikersgroepen: pendelparking, bewonersparking, bedrijven en personeel van winkels en publieke parking. In zones B en C zijn kleinere ondergrondse parkings voorzien.

Om de projectontwikkeling langs het Sint-Denijsplein te kunnen realiseren worden 7 panden met cafés en appartementen aan de Sint-Denijslaan en 5 panden met woningen aan de Ganzendries gesloopt.

2.4.4. Deelproject 4: verbindingsweg R4

Er wordt een verbindingsweg aangelegd tussen het aansluitingscomplex R4/B402 en een tunnel onder de sporen. De verbindingsweg loopt door het natuurgebied Overmeers en verbindt tevens de scholencampus Hogeschool Gent met de R4.

2.4.5. De verschillende deelprojecten zullen worden gerealiseerd in fasen (2005-2015).

2.5. De verzoekende partijen zijn allen eigenaars en bewoners van woningen en/of appartementen die in de onmiddellijke omgeving van het project zijn gelegen.

2.6. Om de ontwikkelingen in de stationsomgeving mogelijk te maken en de ontsluitingsweg in verbinding met de R4 te kunnen realiseren is een herbestemming en herinrichting van verschillende zones binnen het plangebied vereist. Met het oog daarop wordt besloten tot de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Stationsomgeving Gent Sint-Pieters - Koningin Fabiolalaan” genaamd (Bijlage III Toelichtingsnota, 1. inleiding).

2.7. Op 9 maart 2005 wordt naar aanleiding van het voorontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “stationsomgeving Gent Sint-Pieters - Koningin Fabiolalaan” een plenaire vergadering gehouden.

2.8. Bij besluit van de Vlaamse regering van 27 januari 2006 wordt het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) “stationsomgeving Gent Sint-Pieters - Koningin Fabiolalaan”, voorlopig vastgesteld.

2.9. Tijdens het openbaar onderzoek, dat wordt gehouden van 27 februari 2006 tot 27 april 2006, worden 554 bezwaarschriften ingediend, waarvan 42 individuele bezwaarschriften, 410 identieke bezwaarschriften van het buurtcomité Buitensporig, aangeduid als type 1, en 102 bezwaarschriften aangeduid als type 2.

2.10. Op 19 april 2006 brengt de provincieraad van Oost-Vlaanderen advies uit.

2.11. Op 24 april 2006 brengt de gemeenteraad van de stad Gent advies uit.

2.12. In zitting van 27 juni 2006 brengt de VLACORO een gunstig advies uit over het ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan mits wordt voldaan aan de erin gestelde voorwaarden en opmerkingen.

2.13. Op 13 oktober 2006 beslist de Vlaamse regering de vervaltermijn voor de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “stationsomgeving Gent Sint-Pieters - Koningin Fabiolalaan” met 60 dagen te verlengen.

2.14. Op 23 november 2006 brengt de Raad van State, afdeling wetgeving, advies uit met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1/ van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

2.15. Bij het thans bestreden besluit van de Vlaamse regering van 15 december 2006 wordt het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “stationsomgeving Gent Sint-Pieters - Koningin Fabiolalaan” definitief vastgesteld. Dit besluit wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 12 januari 2007.

2.16. Bij besluit van 19 december 2006 verleent de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar aan de n.v. INFRABEL de stedenbouwkundige vergunning voor het bouwen van “een vernieuwd stationscomplex ‘Gent Sint-Pieters’ met tram- en busstation, tunnel en parking en bijhorende elementen” op gronden gelegen aan het Koningin Maria Hendrikaplein te Gent, kadastraal bekend 9^e afdeling, sectie I, nrs. 647/t, 649/59c, 649/58b, 649/59f, 649/52f, 649/52e, 649/53a, 649/52c en 649/59g, omvattende “onder meer:

- een vernieuwd stationscomplex met tram- en busstation aan het Koningin Maria Hendrikaplein;
- het vernieuwen van de keermuur onder de sporen langsheen de Sint-Denijslaan;
- een ontsluitingstunnel vanaf de Sint-Denijslaan naar de parking;
- een ondergrondse parking langsheen de Koningin Fabiolalaan;
- tijdelijke containers voor NMBS-personeel en een tijdelijke goederenloods voor de NMBS op de vroegere NMBS terreinen langsheen de Koningin Fabiolalaan;
- tijdelijke fietsenstallingen aan de Sint-Denijslaan en de Koningin Fabiolalaan;
- de herlokalisatie van zendmasten die momenteel op het dak van het bestaande, maar af te breken postgebouw staan;
- het slopen van het postgebouw en de goederenloodsen die aan de westelijke zijde van het Koningin Maria Hendrikaplein staan, en verder de voorlopige NMBS-parking die recent in gebruik is genomen;
- een voorafgaandelijke tunnel voor tram, bus, fietsers en voetgangersverkeer;
- de aanleg van wegenis vanaf de ontsluitingstunnel naar de Koningin Fabiolalaan toe, via een omweg zoals aangeduid op het plan”.

De eerste, de tweede en de derde verzoekende partij hebben op 2 maart 2007 een vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging evenals een beroep tot nietigverklaring ingediend van deze stedenbouwkundige vergunning (zaak A. 181.444/X-13.198).

2.17. Bij besluit van 19 december 2006 verleent de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar aan de administratie Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen de stedenbouwkundige vergunning voor “het aanleggen van een verbindingsweg vanaf de Sint-Denijslaan (stationssite) naar de R4 Grote Ring Noord te Gent” op gronden gelegen ten zuiden van de Sint-Denijslaan, kadastraal bekend 9^e afdeling, sectie I, nrs. 344/d, 341/d en e, 336/a, 340/c en 339/b en c, omvattende:

- “- een tweevaksbaan verbindingsweg vanaf de stationssite naar de R4, vanaf de inrit van de toekomstige ondergrondse parking onder de stationssite tot aan de bestaande, vrije nieuwe brug over de Ringvaart, in het verlengde van de Pégoudlaan (site Flanders Expo);
- een rond punt ter aansluiting op de bestaande op- en afrit van voormelde brug;
- een dubbelrichting fietspad aan de westelijke zijde van de verbindingsweg;
- een ‘groene’ geluidswand tussen het fietspad en de weg;
- een fietseronderdoorgang onder de aftakking van voormeld rond punt;
- een fietspad dat de scholencampus verbindt;
- verplaatsen van het bestaande rioleringstelsel buiten de wegeniswerken;
- aanleg van een rioleringstelsel en baangrachten voor hemelwateropvang;
- natuurcompensatie in het gebied ‘Overmeers’”.

De vierde, de vijfde, de zesde en de zevende verzoekende partij hebben op 2 maart 2007 een vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging evenals een beroep tot nietigverklaring ingediend van deze stedenbouwkundige vergunning (zaak A. 181.445/X-13.199).

3. Ontvankelijkheid van de vordering

De derde en de vijfde 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 slechts op indien zou blijken dat de grondvoorwaarden voor schorsing zijn vervuld, hetgeen te dezen, zoals hierna zal blijken, niet het geval is.

4. Over de grondvoorwaarden tot schorsing

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

4.2. Over de aangevoerde middelen

4.2.1. Eerste middel

4.2.1.1. In een eerste middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, meer specifiek de schending van de materiële motiveringsplicht, het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel juncto de schending van artikel 4.1.4. en artikel 4.2.7. van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (hierna: DABM),

“doordat de Vlaamse regering het bestreden gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan definitief vaststelt op basis van een wettelijk ontoereikend milieueffectenrapport, dat enerzijds géén volwaardig onderzoek van het nulalternatief omvat en dat anderzijds de tijdens de scoping voorgestelde en voor de buurt als meest milieuvriendelijk gekwalificeerde alternatieven zonder legale/redelijke/wetenschappelijk onderbouwde verantwoording verwerpt,

terwijl, eerste onderdeel, het de Vlaamse regering toekomt om met betrekking tot het zogenaamde nulalternatief, in het kader van een behoorlijke afweging van alle terzake dienende feitelijke en juridische gegevens:

- rekening te houden met artikel 4.2.7, §1, l/, f) DABM, dat stelt dat een plan-MER een beschrijving dient te omvatten van de milieueffecten die gepaard gaan met de uitvoering van het nulalternatief,
- rekening te houden met artikel 4.2.7, § 1, l/ DABM en artikel 4.1.4 DABM, die stellen dat het zoeken naar redelijke alternatieven met mogelijk minder milieueffecten de kern vormt van de plan-m.e.r.;
- rekening te houden met de ‘Richtlijnen milieueffectenrapportage: Station Gent St.-Pieters en omgeving’, die uitdrukkelijk stellen dat redelijke alternatieven, bestaande uit een kleinschalige projectontwikkeling langs de Koningin Fabiolalaan, zonder R4-link en zonder ondergrondse pendelparking, maar met alternatieve P+R aan Flanders Expo, op volwaardige wijze en met de nodige diepgang moeten worden onderzocht (Richtlijnen p.3, p.7, p. 12, ...);
- rekening te houden met de ‘Richtlijnen milieueffectenrapportage: Station Gent St. -Pieters en omgeving’, waarin geenszins wordt afgeweken van de verplichting tot het onderzoeken van het nulalternatief, maar integraal

uitdrukkelijk is aangegeven dat de bestaande toestand van het gebied als referentietoestand moet worden beschreven;

- geen gehoor te verlenen aan de bewering dat het nulalternatief zou ingaan tegen de beleidsvisie en niet zou beantwoorden aan de beleidsdoelstellingen (zie MER, p.45), nu deze bewering niet kan dienen als verantwoording voor het niet-uitwerken van het nulalternatief, om de eenvoudige reden dat dit een schending uitmaakt van artikel 4.1.4 DABM, dat stelt dat de doelstelling van de m.e.r. specifiek gelegen is in het toekennen van een evenwaardige plaats aan het milieubelang, naast de sociale, economische en andere maatschappelijke belangen, bij de besluitvorming over acties die aanzienlijke milieueffecten kunnen veroorzaken,

terwijl, tweede onderdeel, het de Vlaamse regering toekomt om met betrekking tot de voor de buurt als meest milieuvriendelijk gekwalificeerde alternatieven, in het kader van een behoorlijke afweging van alle terzake dienende feitelijke en juridische gegevens:

- rekening te houden met de inhoud van artikel 4.2.7, §1, l/, c) en d) DABM, dat stelt dat een plan-MER onder meer bestaat uit een 'schets van de beschikbare alternatieven voor het voorgenomen plan of programma of onderdelen ervan; onder meer inzake doelstellingen, locaties en wijze van uitvoering of inzake bescherming van het milieu' en 'een vergelijking tussen het voorgenomen plan of programma en de beschikbare alternatieven die redelijkerwijze onderzocht kunnen worden, alsmede de motivatie voor de selectie van de te onderzoeken alternatieven';
- rekening te houden met artikel 4.1.4 DABM, dat stelt dat de doelstelling van de m.e.r. specifiek gelegen is in het toekennen van een evenwaardige plaats aan het milieubelang, naast de sociale, economische en andere maatschappelijke belangen, bij de besluitvorming over acties die aanzienlijke milieueffecten kunnen veroorzaken;
- rekening te houden met het feit dat het MER ontoelaatbaar vaag is, waar sprake is van de zogenaamde 'milieuvoordelen van het projectvoorstel', die in realiteit nooit kunnen opwegen tegen de belangrijke milieuvoordelen die gepaard gaan met de uitvoering van (onder meer) het nulalternatief,
- in vraag te stellen of het deelalternatief zonder ondergrondse megaparking en zonder ontsluitingsweg terecht niet is weerhouden, inachtgenomen de aan dit deelalternatief verbonden belangrijke milieuvoordelen, zoals minder grondoverschotten, minder negatieve gevolgen van het oppompen van het grondwater om de ondergrondse parkeergarage te kunnen bouwen, geen extra geluidsoverlast voor de Roosakker, het Vina Bovypark en een deel van de Sint-Denijslaan en de vrijwaring van de natuurwaarde van het natuurgebied Overmeersen;
- in vraag te stellen of het deelalternatief zonder ondergrondse megaparking en zonder ontsluitingsweg terecht niet is weerhouden om reden van beweerde 'nadelen', die feitelijk en juridisch op niets blijken te zijn gestoeld:

/ de (ver)onderstelling dat het aantrekken van de keuzereiziger gepaard moet gaan met de aanwezigheid van een ondergrondse parking aan het (...) Sint-Pietersstation is niet wetenschappelijk gestaafd aan de hand van (onder meer) cijfermateriaal, meer zelfs, géén rekening is gehouden met de reeds bestaande saturatie van de autosnelweg naar Brussel, de toename van de variabele kosten van het autogebruik en andere maatregelen die in het mobiliteitsbeleid zullen worden genomen om het gebruik van de wagen in het woon-werkverkeer te ontmoedigen, en, tot slot, het recent invoeren van het betalend parkeren in de buurt van het Sint-Pietersstation, / de (ver)onderstelling dat het gebrek aan grote parking een ondermijning zou inhouden van de aantrekkingskracht van de projectontwikkeling

betreft een argument dat niet past in een milieueffectenrapport en wordt bovendien weerlegd door cijfers uit andere steden (...), waaruit blijkt dat de kantoorgebouwen die zich in de onmiddellijke nabijheid van een station bevinden voornamelijk worden bevolkt door personen die het werk via het openbaar vervoer bereiken,

/ de weerlegging van de park and ride-parking ter hoogte van Flanders Expo als zijnde geen valabel alternatief, kan moeilijk worden weerhouden, nu de stad Gent deze P+R zelf promoot omwille van de snelle verbinding met het stadscentrum (slechts 10 minuten),

/ de weerlegging van een goed uitgebouwd voorstadstreinnet als valabel alternatief omwille van de weigering van de NMBS om over te gaan tot de uitbouw van een voorstadsnet, kan moeilijk worden beschouwd als een milieuargument,

/ de bewering dat het ontbreken van een verbindingsweg ervoor zorgt dat er geen verschuiving is van het verkeer van de R40 (kleine ring) naar de R4 (grote ring), toont duidelijk aan dat de R4-verbindingsweg wordt aanzien als een extra ontsluitingsweg die veel verkeer aantrekt en waarvan de link met de R40 gemakkelijk is te maken, meer zelfs, de op Flanders Expo in het vooruitzicht (gestelde) ontwikkelingen, o.m. de inplanting van een IKEAvestiging, zullen dit verkeersaanzuigend effect nog (...) versterken,

/ het kan niet worden hardgemaakt dat de realisatie van een fietsverbinding gekoppeld is aan het aanleggen van een ontsluitingsweg, nu bovendien het leggen van een fietsbrug over de ringvaart en een fietsverbinding langs de rand van de Overmeersen of via de Scholencampus alternatieven zijn die losstaan van de aanleg van de weg,

- in vraag te stellen of het deelalternatief zonder ondergrondse megaparking en zonder ontsluitingsweg terecht niet is weerhouden, inachtgenomen dat ook de GECORO in haar advies over het Ruimtelijk Structuurplan Gent stelt dat het voorzien van een nieuwe toegangsweg en een uitgebreide parking als uitvoeringsalternatief negatief moet worden beoordeeld gezien de impact op het milieu, de mobiliteit en de leefbaarheid van de stationsomgeving (...):

‘De GECORO meent dat een nieuwe toegangsweg naar het Sint-Pietersstation niet strookt met het principe van de A-locatie die maximaal gericht moet zijn op de bereikbaarheid via het openbaar vervoer. Het in het RSG aan te geven aantal te voorziene parkeerplaatsen moet dan ook de kantoor- en woonfunctie bedienen en niet gebruikt worden als pendelparking. Een nieuwe toegangsweg in functie van een pendelparking impliceert een aanzuigend effect voor het verkeer en een algemene verhoging van het verkeer naar de stad. Bovendien laten de gevoeligheid van de plek en de ecologische waarden (Schoonmeersen-Sint-Pieters-Aaigem) niet toe om een nieuw wegtracé te voorzien. Het moet duidelijk zijn dat de aanpassing van het RSG rekening moet houden met de timing van het op te maken gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Om te vermijden dat het RSG voor voldongen feiten zou staan, moet nu reeds het standpunt over deze toegangsweg meegedeeld worden aan de hogere overheid. Gezien de keuze van de GECORO om de verbindingsweg niet te realiseren en de suggestie om de parking op Flanders Expo als P&R-parking te laten fungeren, zal het autoverkeer niet door het hart van de wijk worden gehaald. Integendeel, door de aanleg van het nieuwe openbaar vervoersknooppunt aan Flanders Expo, met een vlotte tramverbinding naar het Sint-Pietersstation, wordt verkeer weggehaald uit andere (woon)straten. Ook de Voskenslaan kan dan gaan fungeren als een langzaam verkeerstras’.

zodat de Vlaamse regering, op basis van het wettelijk ontoereikend milieu-effectenrapport, en met inachtneming van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, samengelezen met de in dit dossier relevante regelgeving, niet tot de definitieve vaststelling van het bestreden gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan kon overgaan”.

4.2.1.2. Onderzoek van de ernst van het middel

4.2.1.2.1. In een eerste middel voeren de verzoekende partijen in essentie aan dat het MER kennelijk ontoereikend is door enerzijds geen volwaardig onderzoek te omvatten van het nulalternatief, en door anderzijds de tijdens de scoping voorgestelde en voor de buurt als meest milieuvriendelijk gekwalificeerde alternatieven zonder legale/redelijke/wetenschappelijk onderbouwde verantwoording te verwerpen.

4.2.1.2.2. Artikel 4.1.4., § 1 DABM bepaalt:

“§ 1. De milieueffect- en veiligheidsrapportage beoogt, in de besluitvorming over acties die aanzienlijke milieueffecten kunnen veroorzaken en/of die een zwaar ongeval teweeg kunnen brengen, aan het milieubelang en de veiligheid en de gezondheid van de mens een plaats toe te kennen die evenwaardig is aan de sociale, economische en andere maatschappelijke belangen”.

Artikel 4.2.7., § 1, 1/, c), d) en f), en 2/, b) en e) en § 2 DABM bepaalt:

“§ 1. Tenzij anders is bepaald in de beslissing, bedoeld in artikel 4.2.5, § 1, bestaat het plan-MER ten minste uit de volgende onderdelen :

1/ een algemeen deel dat de volgende informatie bevat :

(...)

c) een schets van de beschikbare alternatieven voor het voorgenomen plan of programma of onderdelen ervan; onder meer inzake doelstellingen, locaties en wijze van uitvoering of inzake de bescherming van het milieu;

d) een vergelijking tussen het voorgenomen plan of programma en de beschikbare alternatieven die redelijkerwijze onderzocht kunnen worden, alsmede de motivatie voor de selectie van de te onderzoeken alternatieven;

(...)

f) een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu (met inbegrip van de milieukenmerken van gebieden waarvoor de gevolgen aanzienlijk kunnen zijn en van alle bestaande milieuproblemen), voorzover de tenuitvoerlegging van het voorgenomen plan of programma of van één van de onderzochte alternatieven daarvoor gevolgen kan hebben, en een beschrijving van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu indien noch het voorgenomen plan of programma, noch één van de alternatieven wordt uitgevoerd;

2/ een deel betreffende de milieueffecten dat de volgende informatie bevat:

(...)

b) een beschrijving en onderbouwde beoordeling van de mogelijk aanzienlijke milieueffecten van het voorgenomen plan of programma en van de onderzochte alternatieven op of inzake, in voorkomend geval, de gezondheid en veiligheid van de mens, de ruimtelijke ontwikkeling, de biodiversiteit, de fauna en flora, de energie- en grondstoffenvoorraden, de bodem, het water, de atmosfeer, de klimatologische factoren, het geluid, het licht, de stoffelijke goederen, het cultureel erfgoed met inbegrip van het architectonisch en archeologisch erfgoed, het landschap, de mobiliteit, en de samenhang tussen de genoemde factoren; deze beschrijving van de milieueffecten omvat de directe, en in voorkomend geval de indirecte, secundaire, cumulatieve en synergetische effecten, permanent en tijdelijk, positief en negatief, op korte, middellange en lange termijn van het voorgenomen plan of programma; de beoordeling van de aanzienlijke milieueffecten gebeurt onder meer in het licht van de overeenkomstig Hoofdstuk II van Titel II van dit decreet vastgestelde milieukwaliteitsnormen;

(...)

e) een globale evaluatie van het voorgenomen plan en programma en de onderzochte alternatieven;

(...)

§ 2. Het plan-MER moet de in § 1 genoemde informatie slechts bevatten :

1/ voor zover ze relevant is voor het stadium van het planningsproces waarin de milieueffectrapportage wordt uitgevoerd en voor zover ze relevant is in het licht van de inhoud en het detailleringsniveau van het voorgenomen plan of programma;

2/ voorzover de bestaande kennis en de bestaande effectanalyse- en beoordelingsmethodes redelijkerwijze toelaten om deze informatie te verzamelen en te verwerken;

3/ voorzover de uitvoerigheid van het voorgenomen plan of programma dit redelijkerwijze toelaat”.

Een plan-MER dient derhalve in beginsel ten minste de informatie te verschaffen over alle rubrieken die in artikel 4.2.7., § 1 DABM worden vermeld, binnen de grenzen van het in de § 2 bepaalde.

4.2.1.2.3. De cel MER dient krachtens artikel 4.2.5., § 1, derde lid DABM bij haar beslissing over de inhoud van het plan-MER en de inhoudelijke aanpak van de rapportage, en over de bijzondere richtlijnen voor het opstellen van het plan-MER, rekening te houden met de opmerkingen en commentaren die door de betrokken instanties en het publiek zijn ingediend met betrekking tot de inhoudsafbakening van het rapport, en in het bijzonder met de opmerkingen en commentaren die handelen over te onderzoeken effecten, alternatieven of maatregelen.

Wat het opstellen van het plan-MER betreft, bepaalt artikel 4.2.6. DABM wat volgt:

“§ 1. Het plan-MER wordt opgesteld onder de verantwoordelijkheid en op kosten van de initiatiefnemer.

De initiatiefnemer moet hiervoor een beroep doen op een erkende MER-coördinator. Hij stelt aan de MER-coördinator alle relevante informatie ter beschikking die voorhanden is. Hij verleent alle medewerking opdat de MER-coördinator zijn taak naar behoren kan vervullen.

§ 2. De erkende MER-coördinator mag geen belang hebben bij het voorgenomen plan of programma of de alternatieven, noch betrokken worden bij de latere uitvoering van het plan of programma. Hij voert zijn opdracht volledig onafhankelijk uit en geeft in voorkomend geval leiding aan een team van medewerkers dat geheel of gedeeltelijk door de initiatiefnemer ter beschikking wordt gesteld.

De erkende MER-coördinator waakt erover dat de samenstelling van het team van medewerkers het mogelijk maakt om het plan-MER op te stellen in overeenstemming met het m.e.r.-richtlijnenboek en met de in artikel 4.2.5, § 1, bedoelde inhoudsafbakening en bijzondere richtlijnen.

§ 3. Tijdens het opstellen van het plan-MER is de erkende MER-coördinator gehouden tot overleg met de administratie. De MER-coördinator moet in voorkomend geval de aanvullende bijzondere schriftelijke richtlijnen van de administratie, als aanvulling op de afgebakende inhoud en de bijzondere richtlijnen, bedoeld in artikel 4.2.5, § 1, in acht nemen”.

Artikel 4.2.8. §§ 1 en 2 DABM, bepaalt wat betreft het onderzoek en het gebruik van het plan-MER, wat volgt:

“§ 1. De initiatiefnemer bezorgt het voltooide plan-MER door betekening of tegen ontvangstbewijs aan de administratie.

§ 2. De administratie toetst het plan-MER inhoudelijk aan :

1/ de beslissing, bedoeld in artikel 4.2.5, § 1;

2/ in voorkomend geval, de overeenkomstig artikel 4.2.6, § 3, door haar verstrekte aanvullende bijzondere richtlijnen;

3/ de overeenkomstig artikel 4.2.7 vereiste gegevens.

Het resultaat van de toetsing wordt opgenomen in het plan-MER-verslag en leidt tot de goed- of afkeuring van het plan-MER. Als de administratie het plan-MER afkeurt, vermeldt het verslag alle punten waarop het plan-MER tekortschiet. De administratie keurt het plan-MER onverwijld en uiterlijk binnen een termijn van vijftig dagen na ontvangst ervan, goed of af”.

4.2.1.2.4. Uit het dossier blijkt dat na aanpassing van een eerste ontwerp, het plan-MER door de cel MER is goedgekeurd bij beslissing van 27 oktober 2005:

“Aan de hand van de criteria die vooropgesteld werden in de betekende richtlijnen van 22 juni 2004 werd dit goedkeuringsverslag opgesteld. Het milieueffectrapport heeft de nodige invulling gegeven aan de richtlijnen die overeenkomstig artikel 4.3.5. § 1 van het decreet betreffende de milieueffect- en veiligheidsrapportage van 18 december 2002 (...) werden vastgesteld.

Het MER bevat voldoende informatie om het aspect milieu een volwaardige plaats te geven bij de vaststelling van het uitvoeringsplan en de verdere besluitvorming”.

4.2.1.2.5. In het middel betwisten de verzoekende partijen de intrinsieke degelijkheid van het MER zoals dit door de cel MER is goedgekeurd.

De Raad van State, bevoegd voor de toetsing van de wettigheid van een ruimtelijk uitvoeringsplan, kan zijn beoordeling op het punt van de intrinsieke degelijkheid van een MER niet in de plaats stellen van die van de cel MER. Hij kan enkel nagaan of de cel MER wettig tot haar beslissing is gekomen, m.a.w. op grond van juiste feitelijke gegevens in redelijkheid heeft kunnen beslissen, in casu dat “het MER voldoende informatie bevat om het aspect milieu een volwaardige plaats te geven bij de vaststelling van het uitvoeringsplan en de verdere besluitvorming”.

4.2.1.2.6. Wat het eerste onderdeel van het middel betreft wordt in de “Bijlage III Toelichtingsnota” bij het GRUP onder punt “5.2. mer (milieu-effect-rapportage)” onder meer het volgende gesteld:

“In de MER wordt aangegeven, zoals ook hierboven beschreven, dat het onderzochte project een concrete invulling betreft van de ruimtelijke opties zoals vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen, het gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Gent en het Mobiliteitsplan Gent. Deze beleidsplannen schetsen een expliciet kader voor de beoogde ontwikkeling van de omgeving van het Gentse Sint-Pietersstation, met inbegrip van de verbindingsweg naar de R4. De beleidskeuzes zoals geformuleerd in deze beleidsplannen zijn in aanzienlijke mate gebaseerd op milieu-overwegingen. De uitbouw van Gent Sint-Pieters als openbaar vervoersknooppunt ondersteunt de ontwikkeling van een duurzame mobiliteit en heeft een betekenis voor zowel verplaatsingen naar Gent als vanuit of via Gent. Daarnaast worden in de aangehaalde beleidsplannen de potenties van de stationsomgeving, als de uitgelezen locatie voor verdichting, onderkend: op geen enkele andere locatie zijn de mogelijkheden ter vermindering van het wegverkeer zo groot als op locaties gesitueerd aan multimodaal bereikbare knooppunten.

alternatieven

In de MER worden alternatieven voor het voorgenomen plan of onderdelen ervan onderzocht en ten opzichte van elkaar afgewogen. Een bijzonder alternatief is het nulalternatief. Wat de invulling van het openbaar vervoersknooppunt betreft en de stedelijk(e) ontwikkelingspool met woon- en kantoorfuncties beantwoordt dit nulalternatief echter niet aan de hierboven opgesomde beleidsplannen, op hun beurt gebaseerd op milieu-overwegingen. Bijgevolg wordt dit nulalternatief niet onderzocht. Wel is in de MER nagegaan of de voorziene projectontwikkeling niet in een andere vorm kan worden gerealiseerd, b.v. andere dimensies. Ook is het nulalternatief op een volwaardige wijze onderzocht voor het onderdeel ‘ondergrondse parking’ en ‘verbindingsweg R4’. Met andere woorden, in de MER worden de effecten onderzocht van het niet realiseren en het niet aanwezig zijn van zowel de ondergrondse parking als de verbindingsweg met de R4. Als variatie is ook de situatie waarbij wel een ondergrondse parking wordt gerealiseerd, maar geen verbindingsweg, beschouwd. Naast het vermelde nulalternatief en de variatie

worden in de MER een aantal inrichtings- en locatiealternatieven besproken, ondermeer:

- de aantakking van de verbindingsweg op het aansluitingscomplex R4/B402: met een twee-strooksrotonde of een lichtengeregeld kruispunt;
- de inrichting en het tracé van de verbindingsweg: een tracé dichterbij of verder weg van de scholencampus, een fietstracé door heen de scholencampus, de verbindingsweg in sleuf of deels ondergronds of bovengronds, met een minimaal wegprofiel, het fietspad aan oostelijke of westelijke zijde, met of zonder geluidsafscherming;
- het aantal bouwlagen in de projectontwikkeling aan het Sint-Denijsplein”.

De verantwoording dat de deelprojecten, andere dan de ondergrondse parking en de verbindingsweg R4, ook mede zijn ingegeven door milieuoverwegingen wordt als zodanig door de verzoekende partijen niet betwist. In het licht van de doelstelling geformuleerd in artikel 4.1.4. DABM, met name het toekennen van een evenwaardige plaats aan het milieubelang, naast de sociale, economische en andere maatschappelijke belangen, is het daarom niet kennelijk onredelijk de bestaande toestand niet op zijn milieueffecten te beschrijven en als referentietoestand enkel te weerhouden het project zonder het onderdeel ondergrondse parking en verbindingsweg er naar toe.

4.2.1.2.7 In een tweede onderdeel betwisten de verzoekende partijen in wezen de beoordeling van het MER dat het project met parking en verbindingsweg de meeste milieuvoordelen biedt. Daartoe geven zij een opsomming van de volgens het MER aan het nulalternatief -dit is het project zonder parking en verbindingsweg- verbonden milieuvoordelen en betwisten zij de feitelijke en juridische onderbouwing van de motieven ten voordele van het weerhouden project.

Vooreerst dient te worden vastgesteld dat, zoals blijkt uit het dossier, de overheid op het eerste gezicht terecht, gelet op het richtinggevend gedeelte van het RSV, waarin verdichting van stationsomgevingen een uitdrukkelijke optie is en waarbij het station Gent Sint-Pieters uitdrukkelijk wordt vermeld als een hoofdstation waarvan de vooropgestelde perimeter van ca. 1.000m van het gebied waar een hogere dichtheid en de lokalisatie van personenvervoergerichte activiteiten wordt nagestreefd, kan worden uitgebreid (RSV, deel 2: Gewenste Ruimtelijke Structuur - richtinggevend gedeelte, III.4. Lijninfrastructuur, 4.2.8. Verdichting in stationsomgevingen), de omgeving van het Sint-Pietersstation niet op schaalniveau van het gebied zelf heeft geëvalueerd, maar op schaalniveau Vlaanderen.

Onder punt “ 8. Afweging alternatieven” van de “Niet technische samenvatting” van het MER worden de milieueffecten van het nulalternatief “geen verbindingsweg met de R4 en geen ondergrondse parking” toegelicht en een afweging gemaakt met het voorgestelde concept:

“8.1.1. Voordelen nul-alternatief

Het nul-alternatief biedt volgende voordelen ten opzichte van het voorliggende projectvoorstel:

- . voornamelijk doordat de ondergrondse parking niet wordt gerealiseerd ontstaan beduidend minder grondoverschotten, en daardoor ook beduidend minder werfverkeer;
- . de impact van bemaling is aanzienlijk minder (invloedszone beperkter) maar toch blijven belangrijke effecten op het grondwaterpeil bestaan (bemaling ten behoeve van andere deelingrepen);
- . de bewoners ter hoogte van Roosakker en de zuidelijke zijstraten van de Sint-Denijslaan die uitlopen tot in het gebied Overmeers worden niet blootgesteld aan hogere geluidsniveaus;
- . de huidige ecologische waarde van het natuurgebied Overmeers wordt niet aangetast door het project (geen inname ecotopen, geen toename van de verstoring, geen verdere versnippering);
- . De landschappelijke en belevingswaarde van het gebied Overmeers blijft behouden.

(volgt een nadere toelichting van deze voordelen, punt per punt)

8.1.2. Nadelen nul-alternatief

Het nulalternatief biedt volgende nadelen ten opzichte van het voorliggende projectvoorstel:

- . Keuzereizigers worden niet aangetrokken
- . Geen parking ondermijnt aantrekkingskracht projectontwikkeling voor investeerders
- . Een P + R parking ter hoogte van Flanders Expo is geen alternatief
- . Een verder uitgebouwd voorstadstreinnet is vooralsnog evenmin een alternatief
- . Geen verbindingsweg legt hoge verkeersdruk op omliggende wegen
- . Geen verbindingsweg leidt niet tot verschuiving verkeer van R40 naar R4
- . Geen verbindingsweg betekent geen oplossing voor de suboptimale ontsluiting van de campus BME/CTL
- . Geen verbindingsweg leidt tot langdurige belasting Sint-Denijslaan door werfverkeer
- . Geen verbindingsweg betekent geen directe fietsverbinding naar Flanders Expo

(volgt een nadere toelichting van deze nadelen, punt per punt)”

om dan te besluiten:

“Ondanks het feit dat het nul-alternatief ontegensprekelijk belangrijke milieuvoordelen biedt wegen deze niet op tegen de milieuvoordelen van het projectvoorstel. Men moet hierbij steeds het uitgangspunt en de basisdoelstelling van het project duidelijk voor ogen houden, met name het concentreren van grootschalige woon- en kantooractiviteiten in stedelijke

gebieden (via verdichting) op knooppunten van openbaar vervoer. Hierdoor spaart men grote oppervlakten open ruimte en bevordert men de modal split, meer bepaald het aandeel van het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer, wat zeer gunstige effecten heeft op vlak van uitstoot van emissies, geluidshinder, verkeersveiligheid, verkeersdoorstroming, etc.. Om meer keuzereizigers te kunnen aantrekken zijn de bereikbaarheid en de mogelijkheid om er te parkeren essentiële randvoorwaarden. Een parking is trouwens ook een absolute noodzaak wil men investeerders overhalen om te participeren in het project. Het achterwege laten van de verbindingsweg leidt tot overbelasting van de Sint-Denijslaan en de Voskenslaan en hypothekeert er de doorstroming van het openbaar vervoer (snelle tramverbinding).

De parking én de verbindingsweg zijn in dit geval dan ook essentiële voorwaarden om de hogere milieudoelstelling te kunnen verwezenlijken”.

De argumenten die door de verzoekende partijen in de uiteenzetting van het middel worden aangevoerd zijn op het eerste gezicht niet van aard om te besluiten dat deze beoordeling -gezien op schaalniveau Vlaanderen- kennelijk niet afdoende is ter verwezenlijking van de doelstelling gesteld in artikel 4.1.4. DABM.

De omstandigheid dat de GECORO in haar advies over het ruimtelijk structuurplan Gent heeft gesteld dat het voorzien van een nieuwe toegangsweg en een uitgebreide parking als negatief moet worden beoordeeld, lijkt aan het voorgaande geen afbreuk te doen. Geen enkele decretale bepaling, noch beginsel van behoorlijk bestuur lijkt de Vlaamse regering op te leggen in haar beoordeling en besluitvorming rekening te houden met adviezen die zijn uitgebracht door een adviesorgaan naar aanleiding van een procedure tot opmaak van een structuurplan op een lager niveau.

4.2.1.2.8. Het eerste middel is niet ernstig.

4.2.2. Tweede middel

4.2.2.1. In een tweede middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, meer specifiek van de materiële motiveringsplicht, het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel juncto de schending van artikel 4.1.7. DABM,

“doordat de Vlaamse regering het bestreden gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan definitief vaststelt, zonder enige specifieke motivering inzake de keuze voor één of meerdere deelalternatieven en/of de aanvaardbaarheid van de te verwachten of mogelijke gevolgen voor mens en milieu en/of de in het

MER voorgestelde maatregelen, maar op basis van louter en alleen de hiernavolgende ‘algemene standaardmotivering’:

‘overwegende dat de MER conform is verklaard op 27 oktober 2005, zodat er moet worden van uitgegaan dat alle alternatieven die op planniveau moesten onderzocht worden, daadwerkelijk en voldoende onderzocht werden; dat heel wat milderende maatregelen uit de MER en aanbevelingen in het MER-verslag niet kunnen worden opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften of de grafische aanduiding van het ruimtelijk uitvoeringsplan maar doorwerking moeten krijgen op project-niveau, dit wil zeggen bij het uitwerken of beoordelen van stedenbouwkundige vergunningsaanvragen of milieuvergunningsaanvragen’

terwijl artikel 4.1.7 DABM de overheid expliciet oplegt om bij haar beslissing over de voorgenomen actie (en in voorkomend geval ook bij de uitwerking ervan) rekening te houden met het goedgekeurde MER en met de opmerkingen en commentaren die daarover werden uitgebracht, en, meer specifiek, de overheid oplegt om elke beslissing over de voorgenomen actie in het bijzonder op volgende punten te motiveren: 1/ de keuze voor de voorgenomen actie, een bepaald alternatief of bepaalde deelalternatieven; 2/ de aanvaardbaarheid van te verwachten of mogelijke gevolgen voor mens of milieu van het gekozen alternatief-, 3/ de in het rapport of de rapporten voorgestelde maatregelen,

en terwijl de goedkeuring van het MER de Vlaamse minister niet ontslaat van deze specifieke motiveringsplicht ex artikel 4.1.7 DABM, die immers n t tot doel heeft na te gaan in hoeverre de bevoegde overheid de conclusies uit het MER meeneemt in haar besluitvorming omtrent het betrokken plan en/of project,

en terwijl ook de in het bestreden besluit opgenomen vaststelling dat ‘heel wat milderende maatregelen niet kunnen worden vertaald in stedenbouwkundige voorschriften’ en dat ‘bepaalde maatregelen maar doorwerking moeten krijgen op projectniveau’ de Vlaamse minister niet ontslaat van de specifieke motiveringsplicht ex 4.1.7 DABM, al was het maar omdat deze in het bestreden besluit opgenomen motivering haaks staat op de doelstelling van de plan-m.e.r.-plicht, die n t beoogt in een zo vroeg mogelijk stadium (dus v  r het projectniveau) de milieueffecten van een mogelijk schadelijk project te analyseren en mee te nemen in de besluitvorming,

en terwijl in dit verband evenmin kan worden verwezen naar de toelichtingsnota bij het bestreden ruimtelijke uitvoeringsplan, waarin overigens slechts volgende summiere motivering inzake de doorwerking van het MER is opgenomen:

‘In overleg met de cel MER -afdeling algemeen milieu- en natuurbeleid van AMINAL- wordt een plan/project-MER opgemaakt. In voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan ‘stationsomgeving Gent Sint-Pieters- Koningin Fabiolalaan’ is rekening gehouden met de hoofdlijnen van de aanbevelingen voortkomend uit deze MER-procedure. Bij verdere realisatie/uitwerking dient eveneens rekening te worden gehouden met deze aanbevelingen. De MER is op 27 oktober 2005 goedgekeurd door de bevoegde administratie.

Naar aanleiding van de MER-procedure is bepaald dat als compensatie voor de natuurwaarden en de oppervlakte aan natuurgebied die zullen verdwijnen door de aanleg van de verbindingsweg R4-station, sommige percelen gelegen binnen het bestaande natuurgebied van Overmeersens

zullen worden hersteld in hun oorspronkelijke staat van Meersen. Deze natuurcompensatie wordt gekoppeld aan de stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van de verbindingsweg R4-station. Een herbestemming van de gronden in het gebied Overmeersen is niet nodig aangezien deze reeds volgens het gewestplan de bestemming natuurgebied hebben. De eventuele aankoop of onteigening van deze gronden zal gebeuren in overleg met de bevoegde administratie voor de aanleg van de verbindingsweg, de Administratie Wegen en Verkeer’,

zonder dat daarbij in de toelichtingsnota wordt ingegaan op de keuze voor één of meerdere bepaalde deelalternatieven (enkel de aanvaardbaarheid van de te verwachten schadelijke gevolgen voor het natuurgebied ‘Overmeersen’ komt aan bod, alsook de in het MER voorgestelde maatregelen om de schade aan het natuurgebied ‘Overmeersen’ tegen te gaan) en zonder dat daarbij wordt stilgestaan bij de aanvaardbaarheid van en de te nemen maatregelen inzake de te verwachten schadelijke effecten op het vlak van luchtkwaliteit, geluidshinder, grondwater, landschapswaarde en mobiliteit, waarvan uit het MER zelf blijkt dat óók het plan op deze punten schadelijke gevolgen met zich mee zal brengen,

zodat het bestreden vaststellingsbesluit een schending vormt van de uitdrukkelijke en specifieke motiveringsplicht opgenomen in artikel 4.1.7 DABM”.

4.2.2.2. Onderzoek van de ernst van het middel

4.2.2.2.1. In een tweede middel voeren de verzoekende partijen in essentie aan dat de Vlaamse regering het bestreden gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan definitief heeft vastgesteld zonder enige specifieke motivering noch in het besluit zelf, noch in de toelichtingsnota met betrekking tot de keuze voor één of meerdere deelalternatieven en/of de aanvaardbaarheid van de te verwachten of mogelijke gevolgen voor mens en milieu en/of de in het MER voorgestelde maatregelen, maar op grond van louter en alleen een algemene standaardmotivering, terwijl de goedkeuring van het MER de Vlaamse regering niet ontslaat van de specifieke motiveringsplicht ex artikel 4.1.7. DABM, die tot doel heeft na te gaan in hoeverre de bevoegde overheid de conclusies uit het MER meeneemt in haar besluitvorming.

4.2.2.2.2. Artikel 4.1.7. DABM luidt als volgt:

“De overheid houdt bij haar beslissing over de voorgenomen actie, en in voorkomend geval ook bij de uitwerking ervan, rekening met het goedgekeurde rapport of de goedgekeurde rapporten en met de opmerkingen en commentaren die daarover werden uitgebracht.

Zij motiveert elke beslissing over de voorgenomen actie in het bijzonder op volgende punten:

1/ de keuze voor de voorgenomen actie, een bepaald alternatief of bepaalde deelalternatieven, behalve dan voor wat het omgevingsveiligheidsrapport betreft;

- 2/ de aanvaardbaarheid van te verwachten of mogelijke gevolgen voor mens of milieu van het gekozen alternatief;
3/ de in het rapport of de rapporten voorgestelde maatregelen”.

4.2.2.2.3. Artikel 4.1.7. DABM vereist op het eerste gezicht niet dat de opgelegde motivering in het besluit houdende definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zelf, met uitsluiting van de bijlagen die bij dat ruimtelijk uitvoeringsplan zijn gevoegd, dient te zijn opgenomen.

4.2.2.2.4. In casu wordt in de Bijlage III Toelichtingsnota, gevoegd als één van de niet-normatieve delen bij het GRUP, onder de hoofding “5. acties ter realisatie van het uitvoeringsplan”, “5.2. mer (milieu-effect-rapportage), onder meer gesteld wat volgt:

“In de MER wordt aangegeven, zoals ook hierboven beschreven, dat het onderzochte project een concrete invulling betreft van de ruimtelijke opties zoals vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen, het gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Gent en het Mobiliteitsplan Gent. Deze beleidsplannen schetsen een expliciet kader voor de beoogde ontwikkeling van de omgeving van het Gentse Sint-Pietersstation, met inbegrip van de verbindingsweg naar de R4. De beleidskeuzes zoals geformuleerd in deze beleidsplannen zijn in aanzienlijke mate gebaseerd op milieu-overwegingen. De uitbouw van Gent Sint-Pieters als openbaar vervoersknooppunt ondersteunt de ontwikkeling van een duurzame mobiliteit en heeft een betekenis voor zowel verplaatsingen naar Gent als vanuit of via Gent. Daarnaast worden in de aangehaalde beleidsplannen de potenties van de stationsomgeving, als de uitgelezen locatie voor verdichting, onderkend: op geen enkele andere locatie zijn de mogelijkheden ter vermindering van het wegverkeer zo groot als op locaties gesitueerd als multimodaal bereikbare knooppunten”.

Vervolgens wordt, na een beknopte weergave van de inhoud van het MER (alternatieven, milieueffectbeoordeling wat betreft mobiliteitseffecten, trillingshinder, effect op de luchtkwaliteit, grondwaterpeil, oppervlaktewater, fauna en flora en mens-ruimtelijke aspecten), met betrekking tot de “milderende maatregelen” het volgende gesteld:

“In de MER worden een aantal maatregelen naar voor geschoven die bij de realisatie van de projecten de te verwachten negatieve effecten kunnen milderen. Deze milderende maatregelen zijn weergegeven per discipline. In wat volgt worden de milderende maatregelen opgesomd. Hierbij gaat de aandacht naar de aanbevelingen naar voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan en hoe de doorvertaling in het RUP gebeurde. Immers, bij lezing van de milderende maatregelen blijkt duidelijk dat de aard en de graad van detaillering voor sommige van de maatregelen van die aard zijn, dat zij niet thuishoren binnen de context van het ruimtelijk uitvoeringsplan en de bijhorende verordenende stedenbouwkundige voorschriften. Zij kunnen bijvoorbeeld beter worden

vertaald en geconcretiseerd in een inrichtingsstudie en/of worden opgelegd als bijzondere voorwaarde in de stedenbouwkundige vergunning”,

waarna een tabel volgt met een opsomming van enerzijds de “milderende maatregelen per discipline volgens de MER” en anderzijds de “aspecten uit de milderende maatregel die doorwerken op plan en/of voorschriften”.

Ten slotte wordt nog gesteld dat de natuurcompensatie ingevolge de inname van natuurgebied bij de aanleg van de verbindingsweg R4-station, gekoppeld wordt aan de stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van deze verbindingsweg, en worden de redenen vermeld waarom niet wordt ingegaan op het MER-verslag met betrekking tot de afwijking van de 45/-regel voor de toren C1.

De stelling van de verzoekende partijen dat het bestreden vaststellingsbesluit, door te overwegen dat “de MER conform is verklaard op 27 oktober 2005, zodat er moet worden van uitgegaan dat alle alternatieven die op planniveau moesten onderzocht worden, daadwerkelijk en voldoende onderzocht werden; dat heel wat milderende maatregelen uit de MER en aanbevelingen in het MER-verslag niet kunnen worden opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften of de grafische aanduiding van het ruimtelijk uitvoeringsplan maar doorwerking moeten krijgen op projectniveau, dit wil zeggen bij het uitwerken of beoordelen van stedenbouwkundige vergunningsaanvragen of milieuvergunningsaanvragen” de ingeroepen algemene beginselen van behoorlijk bestuur en artikel 4.1.7. DABM schendt, kan in het licht van het voorgaande, dat door de verzoekende partijen in het verzoekschrift niet wordt betwist nu de uiteenzetting van het middel beperkt is tot een kritiek op de summiere motivering in het vaststellingsbesluit zelf, op het eerste gezicht niet worden aangenomen.

4.2.2.2.5. Het tweede middel is niet ernstig.

4.2.3. Derde middel

4.2.3.1. In een derde middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van artikel 2.2.4. DABM, van de artikelen 2.1.2., 2.5.3.6., 2.5.3.7., 2.5.4.2. en 2.5.4.3. en de Bijlagen 2.5.5.2. en 2.5.5.3. van het besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne (hierna: VLAREM II), van artikel 249 van het EG-Verdrag, van de artikelen 7.1., 7.3. en 8.3. van Richtlijn 96/62/EG van de Raad van 27 september 1996 inzake de

beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit, de artikelen 4.1. en 5.1. en de Bijlagen II en III van de Richtlijn 1999/30/EG van de Raad van 22 april 1999 betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht, van artikel 1.2.1., § 3 DABM, van artikel 4 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening (hierna : DRO), van de artikelen 22 en 23, derde lid, 2/ en 4/ van de Grondwet en van artikel 8 EVRM,

“doordat de Vlaamse regering via de definitieve vaststelling van het bestreden gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn goedkeuring verleent aan een ruimtelijke ontwikkeling die tot gevolg heeft dat de grenswaarden inzake PM_{10} , NO_x en NO_2 in de onmiddellijke omgeving van het station blijvend zullen worden overschreden, wat éénduidig blijkt uit het volgende:

- uit het MER blijkt dat tengevolge van de verkeersstromen die zullen worden aangetrokken door de grote ondergrondse parking en het doorgaande verkeer via de R4-verbindingsweg en ten behoeve van de projectontwikkeling langs de Koningin Fabiolalaan de reeds slechte situatie op het vlak van de luchtkwaliteit nog zal verslechteren, waarbij de grenswaarden niet zullen worden gerespecteerd;
- uit het MER blijkt dat zowel voor PM_{10} (fijn stof) als voor NO_x de toepasselijke jaargrenswaarden worden overschreden;
- uit het MER blijkt dat het voorgestelde project zal leiden tot 3% meer blootgestelde inwoners aan PM_{10} en er sprake zal zijn van een opmerkelijke stijging van het aantal overschrijdingen tussen 2004 en 2015 (...);
- uit de straatmodellering in het MER volgt dat de overschrijdingen in het plangebied van de grenswaarden inzake PM_{10} hoger liggen dan in 2004 (...): ‘Voor de overschrijdingen van de daggrenswaarde van PM_{10} worden voor alle straten de grenswaarden overschreden, zowel in de referentiesituatie als na de realisatie van het project en dit voor beide scenario's.

(...)

Uit de vergelijking tussen beide scenario's en de referentiesituatie 2015 blijkt dat het scenario met R4-verbindingsweg en parking er globaal een toename optreedt van de overschrijdingen behalve in het westelijk gedeelte van de Sint-Denijslaan en in de Voskenslaan. In deze zou de frequentie van overschrijdingen afnemen. In geval van het scenario zonder R4-verbindingsweg en zonder parking blijkt er globaal een afname van de overschrijdingen op te treden behalve in de Rijsenbergstraat. Globaal is deze situatie (stijging van het aantal overschrijdingen) dus negatiever voor het scenario met R4-verbindingsweg en ondergrondse parking. Voor de overschrijdingen van het jaargemiddelde valt dit eveneens negatiever uit voor het scenario met R4 en parking’.

terwijl, eerste onderdeel, het de Vlaamse regering geenszins is toegestaan een ruimtelijk uitvoeringsplan vast te stellen dat aanleiding geeft tot een verdere overschrijding van de grenswaarden inzake fijn stof en NO_x (en waarbij niet is geopteerd voor het milieuvriendelijker alternatief, zoals in casu het alternatief zonder het scenario met de R4-verbindingsweg en zonder de ondergrondse parking), inachtgenomen dat:

- de artikelen 2.5.4.2, § 1 en 2.5.4.3, § 1 VLAREM II grenswaarden vooropstellen inzake stikstofdioxide en stikstofoxiden (NO_2 en NO_x) en inzake fijn stof (PM_{10}), die in beginsel over het ganse Vlaamse grondgebied moeten worden gehaald,

- deze grenswaarden de omzetting vormen van de grenswaarden inzake stikstofdioxide en stikstofoxiden (NO_2 en NO_x) en inzake fijn stof (PM_{10}) uit Richtlijn 1999/30/EG betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht (zie infra, tweede onderdeel),
 - in Bijlage 2.5.5.2 van VLAREM II de grenswaarden inzake stikstofoxide en stikstofdioxide zijn vastgesteld op een jaargrenswaarde van $30 \text{ :g/m}^3 \text{ NO}_x$ per 19 juli 2001 en een jaargrenswaarde voor de bescherming van de gezondheid van de mens die bepaald is op 40 :g/m^3 met ingang van 1 januari 2010 (en gradueel te bereiken in de periode 1 januari 2001-31 december 2005 overeenkomstig wat bepaald is ten aanzien van de overschrijdingsmarges),
 - in Bijlage 2.5.5.3 van VLAREM II de grenswaarden inzake fijn stof zijn vastgesteld op een daggemiddelde van 50 g/m^3 die maximaal 35 keer mag worden overschreden per jaar en een jaargemiddelde grenswaarde 40 :g/m^3 met ingang van 1 januari 2005, en op een daggemiddelde van 50 :g/m^3 die maximaal 7 keer mag worden overschreden en een jaargemiddelde grenswaarde 20 :g/m^3 met ingang van 1 januari 2010,
 - de omschrijving van het begrip ‘grenswaarde’ in artikel 2.2.4 DABM aangeeft dat grenswaarden, behoudens in gevallen van overmacht, niet mogen worden overschreden,
 - artikel 2.1.2 VLAREM II bepaalt dat de vastgestelde milieukwaliteitsnormen door de overheid moeten worden gehanteerd bij zowel het plannen als het realiseren van het beleid,
 - artikel 4 Decreet Ruimtelijke Ordening duidelijk aangeeft dat de ordening die in plannen wordt vastgelegd, moet gericht zijn op een ‘duurzame ruimtelijke ontwikkeling’, wat impliceert dat milieukwaliteitsnormen ook bindend zijn bij de vaststelling van ruimtelijke uitvoeringsplannen,
 - het integratiebeginsel opgenomen in artikel 1.2.2, § 3 DABM, impliceert dat eisen inzake milieubescherming ook bij de uitwerking en de uitvoering van het beleid in andere sectoren (in casu de ruimtelijke ordening) een plaats moet krijgen,
- terwijl, tweede onderdeel de Europese kaderrichtlijn 1996/62/EG inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit (hierna: kaderrichtlijn Luchtkwaliteit), de Europese richtlijn 1999/30/EG betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht (hierna: eerste Dochterrichtlijn) en de rechtspraak van het Europese Hof van Justitie noodzaken dat de in de Vlaamse regelgeving opgenomen (Europese) grenswaarden als een dwingend toetsingskader in acht worden genomen bij de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen voor projecten die een verslechtering van de luchtkwaliteit impliceren, nu:
- op basis van artikel 249 EG-Verdrag de in de Vlaamse regelgeving opgenomen grenswaarden, die de omzetting vormen van Europese richtlijnen, op die manier dienen te worden geïnterpreteerd dat deze in overeenstemming zijn met de betrokken richtlijnen (de zgn. ‘richtlijnconforme interpretatie’), (...)
 - zulks ondubbelzinnig wordt bevestigd door artikel 7.1. ‘De Lid-Staten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de grenswaarden worden nageleefd’ en artikel 7.3. ‘De Lid-Staten stellen actieplannen op, waarin wordt vermeld welke maatregelen bij een dreigende overschrijding van de grenswaarden en/of alarmdrempels op korte termijn moeten worden genomen om het risico van overschrijding te verkleinen en de duur ervan te beperken. Al naar gelang van het geval behelzen deze plannen controlemaatregelen en, zo nodig, schorsing van de activiteiten die bijdragen tot overschrijding van de grenswaarden, met inbegrip van het gemotoriseerde verkeer’ van de Kaderrichtlijn,

- zulks nogmaals wordt bevestigd door artikel 8.3 van diezelfde Kaderrichtlijn, dat betrekking heeft op zones - zoals in casu - waar de niveaus van luchtverontreiniging hoger liggen dan de grenswaarde, nu dit bepaalt dat er een plan of programma moet worden opgesteld dat ertoe leidt dat binnen de daarvoor gestelde termijn aan de grenswaarde wordt voldaan,
- uit de bewoordingen van artikel 2, sub 5 Kaderrichtlijn en artikel 2, sub 5 eerste Dochterrichtlijn duidelijk blijkt dat de grenswaarden inzake fijn stof en NO_x niet mogen worden overschreden en gelden als resultaatsverplichtingen,
- uit het feit dat de grenswaarden inzake fijn stof ruimte geven voor bepaalde afwijkingen/overschrijdingen en uit het feit deze afwijkingsruimte exact wordt bepaald (bv. overschrijdingen van 35 dagen per jaar) duidelijk blijkt dat het om harde grenzen gaat die niet mogen worden overschreden en die niet kunnen worden afgewogen tegen andere belangen,
- de Kaderrichtlijn Lucht en de eerste Dochterrichtlijn in het geheel geen aanknopingspunten bieden voor mogelijkheden tot een afwegingsruimte in gevallen waarin de grenswaarden zouden mogen worden overschreden, (...)
- het Europese Hof van Justitie inzake milieukwaliteitsnormen stevast oordeelt dat deze normen een dwingende resultaatsverplichting opleggen aan de lidstaten, behoudens de afwijkingsmogelijkheden die in voorkomend geval zijn voorzien in de betrokken richtlijn, (...)
- het Europese Hof van Justitie in een arrest van 30 mei 1991 betreffende de voorloper van de huidige Europese luchtkwaliteitsregelgeving heeft geoordeeld dat grenswaarden die de gezondheid van de mensen beogen te beschermen in het nationale recht in bindende wetgeving dienen te worden omgezet, teneinde de burger in staat te stellen om tegenover ieder bestuursorgaan een beroep te kunnen doen op deze grenswaarden en het in acht nemen van deze grenswaarden met behulp van de rechter af te dwingen, (...)
- het Europese Hof van Justitie inzake de bindende kracht van grenswaarden voor luchtkwaliteit het volgende stelde: 'Overigens is opnemings van grenswaarden in een bepaling waarvan de bindende kracht buiten twijfel staat, ook hierom noodzakelijk, opdat een ieder wiens activiteiten vervuiling zouden kunnen veroorzaken, precies weet welke verplichtingen hij heeft', (...)
- het Europese Hof van Justitie nergens in haar rechtspraak aangeeft dat ruimtelijke plannen die het kader vormen voor vervuulende activiteiten, de dwingende milieukwaliteitsnormen niet zouden moeten respecteren,
- in de rechtsleer wordt aanvaard dat alle beslissingen met een mogelijke impact op de luchtkwaliteit moeten worden getoetst aan de grenswaarden uit Richtlijn 1999/30/EG, (...)
- uit de Nederlandse rechtspraak inzake de toepassing van de grenswaarden uit Richtlijn 1999/30/EG blijkt dat deze grenswaarden als toetsingskader dienen bij de opmaak van ruimtelijke bestemmingsplannen, (...)
- ruimtelijke uitvoeringsplannen uitdrukkelijk onder het toepassingsgebied vallen van Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's (de zogenaamde plan-m.e.r.-richtlijn), waardoor a fortiori niet kan worden voorgehouden dat ruimtelijke uitvoeringsplannen, die het kader vormen voor luchtvervuilende activiteiten, de specifieke Europese bindende grenswaarden inzake luchtkwaliteit niet zouden moeten respecteren,
- het aanhouden van een andere interpretatie de deur open zet voor lidstaten om de bindende grenswaarden inzake fijn stof te omzeilen door allerlei vervuulende activiteiten vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften

van ruimtelijke plannen, wat ontegensprekelijk in strijd zou zijn met de doelstelling van Richtlijn 1999/30,

- ook artikel 10 EG-Verdrag zich ertegen verzet dat lidstaten geen rekening houden met grenswaarden inzake fijn stof en NO_x bij de opmaak van ruimtelijke plannen die bijdragen tot een grotere luchtvervuiling, terwijl, derde onderdeel, de in Richtlijn 1999/30/EG opgenomen grenswaarden sowieso rechtstreekse werking hebben in de Belgische rechtsorde, nu
- het duidelijke en onvoorwaardelijke bepalingen zijn (met name resultaatsverplichtingen), die geen verdere substantiële interne uitvoeringsmaatregelen door communautaire of nationale overheden behoeven om het gewild effect op nuttige wijze te bereiken,
- van rechtstreekse werking sprake is zodra de rechter in staat is om, zonder verdere (discretionaire) uitvoeringsmaatregelen, een voor het concrete geval dienstige uitlegging aan te reiken, waardoor particulieren hun aan de norm ontleende rechten kunnen afdwingen, (...)
- het Europese Hof van Justitie in een arrest van 30 mei 1991 heeft geoordeeld dat grenswaarden, die de gezondheid van mensen beogen te beschermen in het nationale recht, in bindende wetgeving dienen te worden omgezet, teneinde de burger in staat te stellen tegenover ieder bestuursorgaan een beroep te kunnen doen op deze grenswaarden en het in acht nemen van deze grenswaarden met behulp van de rechter af te dwingen (zie supra),
- het Europese Hof van Justitie inzake de bindende kracht van grenswaarden voor luchtkwaliteit het volgende stelde: 'Overigens is opnemning van grenswaarden in een bepaling waarvan de bindende kracht buiten twijfel staat, ook hierom noodzakelijk, opdat een ieder wiens activiteiten vervuiling zouden kunnen veroorzaken, precies weet welke verplichtingen hij heeft' (zie supra),
- het begrip 'grenswaarde' in artikel 2.5 Richtlijn 1999/30 als volgt is omschreven: 'een niveau dat op basis van wetenschappelijke kennis is vastgesteld teneinde schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens en/of voor het milieu in zijn geheel te voorkomen, te verhinderen of te verminderen en dat binnen een bepaalde termijn moet worden bereikt en, als het eenmaal is bereikt, niet meer mag worden (overschreden)', en artikel 7.1 Kaderrichtlijn Lucht, en de artikelen 4.1 en 5.1 van Richtlijn 1999/30 duidelijk aangeven dat de concentraties van de in de grenswaarde gereguleerde stof in de lucht de betrokken grenswaarden niet mag overschrijden na het verstrijken van de in de bijlagen gespecificeerde data, en deze datum zich voor fijn stof (PM₁₀) situeert op 1 januari 2005 en voor NO_x op 19 juli 2001, en beide data inmiddels zijn verstreken,
- in deze niet kan worden verwezen naar de mogelijkheid tot het nemen van de nodige maatregelen en actieplannen, nu overweging 7 van Richtlijn 1999/30/EG het volgende stelt:

'Overwegende dat in Richtlijn 96/62/EG is bepaald dat voor zones waar de concentraties van verontreinigde stoffen in de lucht hoger liggen dan de grenswaarden plus de eventueel tijdelijke overschrijdingsmarges, actieplannen dienen te worden uitgewerkt, teneinde ervoor te zorgen dat op de gespecificeerde datum (data) aan de grenswaarden wordt voldaan; dat in dergelijke actieplannen en andere op beperking gerichte strategieën, voorzover deze betrekking hebben op zwevende deeltjes, naast een beperking van de totale concentraties van zwevende deeltjes ook naar een beperking van de concentraties van fijne deeltjes dient te worden gestreefd'

en actieplannen volgens de systematiek van de Kaderrichtlijn Lucht nr. 1996/62/EG en de eerste Dochterrichtlijn 1999/30/EG moeten dienen om ervoor te zorgen dat op de gespecificeerde datum aan de grenswaarden

wordt voldaan, zodat niet kan worden aanvaard dat de overheid zich ná het verstrijken van deze datum, nog steeds zou beroepen op in opmaak zijnde actieplannen, ter ontwijking van de op haar rustende verplichtingen ex Richtlijn 1999/30/EG,

- artikel 10 EG-Verdrag zich ertegen verzet dat lidstaten met een verwijzing naar in opmaak zijnde actieplannen, de van kracht zijnde bindende grenswaarden inzake fijn stof en NO_x miskennen door de opmaak van ruimtelijke (uitvoerings-)plannen die leiden tot een verdere overschrijding van de bindende grenswaarden inzake fijn stof en NO_x,
- artikel 7.3 Kaderrichtlijn Lucht inzake de inhoud van de actieplannen aangeeft dat deze ook maatregelen kunnen omvatten zoals de schorsing van activiteiten die bijdragen tot overschrijding van de grenswaarden, met inbegrip van het gemotoriseerde verkeer,

terwijl, vierde onderdeel, het bestreden ruimtelijk uitvoeringsplan hoedanook een schending uitmaakt van het grondrecht/mensenrecht van de buurtbewoners op de bescherming van de gezondheid en van een gezond leefmilieu,(...) nu de grenswaarden inzake fijn stof en NO_x, zoals bepaald in Richtlijn 1999/30 en omgezet in VLAREM II, gericht zijn op de bescherming van de volksgezondheid en een gezond leefmilieu, wat onder meer blijkt uit overweging 2 en overweging 6 van Richtlijn 1999/30/EG:

‘(2) Overwegende dat in artikel 129 van het Verdrag is bepaald dat de eisen inzake de bescherming van de gezondheid een bestanddeel van het Gemeenschapsbeleid op andere gebieden vormen; dat in artikel 3, onder o), van het Verdrag tevens is bepaald dat het optreden van de Gemeenschap een bijdrage tot het verwezenlijken van een hoog niveau van bescherming van de volksgezondheid dient te leveren;

(6) Overwegende dat verschillende soorten deeltjes verschillende schadelijke effecten op de gezondheid van de mens kunnen hebben; dat er aanwijzingen zijn dat de risico’s die voor de gezondheid van de mens verbonden zijn aan de blootstelling aan door menselijk handelen in de lucht gebrachte zwevende deeltjes groter zijn dan die welke verbonden zijn aan blootstelling aan deeltjes die van nature in de lucht voorkomen’

en er geen dwingende redenen van algemeen belang voorhanden zijn om het bestreden ruimtelijk uitvoeringsplan in zijn huidige vorm doorgang te laten vinden, daar waar een alternatief voorhanden is met een beperktere impact op de luchtkwaliteit, met name het alternatief zonder R4verbindingsweg en zonder ondergrondse parking (...),

en terwijl de overheid verplicht is om op gelijke wijze deze grondrechten/mensenrechten te verzekeren (...),

en terwijl de standstill-werking van artikel 23, derde lid, 4/ van de Grondwet reeds bij herhaling door Uw Raad werd aanvaard. (...)”.

4.2.3.2. Ontvankelijkheid van het middel

De derde en de vierde tussenkomende partij werpen op dat de verzoekende partijen geen belang hebben bij het middel.

Vooralsnog bestaat er geen noodzaak om over deze excepties uitspraak te doen. Een onderzoek van en een uitspraak over deze excepties zou zich slechts opdringen indien zou komen vast te staan dat het middel ernstig wordt bevonden, hetgeen, zoals hierna zal blijken, niet het geval is.

4.2.3.3. Onderzoek van de ernst van het middel

4.2.3.3.1. In een eerste onderdeel van het middel voeren de verzoekende partijen in essentie aan dat het de Vlaamse regering geenszins is toegestaan een ruimtelijk uitvoeringsplan vast te stellen dat aanleiding geeft tot een verdere overschrijding van de grenswaarden inzake fijn stof en NO_x, en waarbij niet is geopteerd voor het milieuvriendelijker alternatief, zoals in casu het alternatief zonder het scenario met de R4-verbindingsweg en zonder de ondergrondse parking.

In een tweede onderdeel stellen de verzoekende partijen dat de Europese kaderrichtlijn 96/62/EG van de Raad van 27 september 1996 inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit, de Europese richtlijn 1999/30/EG van de Raad van 22 april 1999 betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht en de rechtspraak van het Europese Hof van Justitie noodzaken dat de in de Vlaamse regelgeving opgenomen (Europese) grenswaarden als een dwingend toetsingskader in acht worden genomen bij de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen voor projecten die een verslechtering van de luchtkwaliteit impliceren.

In een derde onderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat de in de Richtlijn 1999/30/EG opgenomen grenswaarden sowieso rechtstreekse werking hebben in de Belgische rechtsorde.

4.2.3.3.2. De juridische grondslag voor het kwaliteitsbeleid inzake lucht in de Europese Unie is de Richtlijn 96/62/EG van de Raad van 27 september 1996 inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit (de zgn. Kaderrichtlijn), samen met vier dochterrichtlijnen. Voor stikstofdioxide en stikstofoxiden (NO₂ en NO_x) en fijn stof (PM₁₀) werden normen bepaald in de Richtlijn 1999/30/EG van de Raad van 22 april 1999 betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht.

In voormelde dochterrichtlijn 1999/30/EG wordt niet enkel een grenswaarde, maar worden ook de overschrijdingsmarges bepaald. De overschrijdingsmarge is het percentage waarmee de grenswaarde onder de in de Richtlijn 96/62/EG vastgelegde voorwaarden kan worden overschreden. De overschrijdingsmarge neemt lineair af vanaf de startdatum tot 0% op de datum

waarop aan de grenswaarde moet worden voldaan, zijnde 1 januari 2005 voor PM₁₀ en 1 januari 2010 voor NO₂.

Artikel 7.1. van de Richtlijn 96/62/EG inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit bepaalt: “De Lid-Staten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de grenswaarden worden nageleefd”. Artikel 7.3. bepaalt: “De Lid-Staten stellen actieplannen op, waarin wordt vermeld welke maatregelen bij een dreigende overschrijding van de grenswaarden en/of de alarmdrempels op korte termijn moeten worden genomen om het risico van overschrijding te verkleinen en de duur ervan te beperken. Al naar gelang van het geval behelzen deze plannen controlemaatregelen en, zo nodig, schorsing van de activiteiten die bijdragen tot overschrijding van de grenswaarden, met inbegrip van het gemotoriseerde verkeer”.

Artikel 8 van dezelfde richtlijn bepaalt de maatregelen die van toepassing zijn in zones waar de niveaus hoger liggen dan de grenswaarde, met name:

- “1. De Lid-Staten stellen de lijst op van zones en agglomeraties waar de niveaus van een of meer verontreinigende stoffen de grenswaarde, verhoogd met de overschrijdingsmarge, overschrijden.
Wanneer voor een bepaalde verontreinigende stof geen overschrijdingsmarge is vastgesteld, worden de zones en agglomeraties waar het niveau van deze verontreinigende stof de grenswaarde overschrijdt, gelijkgesteld met de in de vorige alinea bedoelde zones en agglomeraties en zijn de leden 3 tot en met 5 erop van toepassing.
2. De Lid-Staten stellen de lijst op van de zones en agglomeraties waar de niveaus van een of meer verontreinigende stoffen tussen de grenswaarde en de met de overschrijdingsmarge verhoogde grenswaarde liggen.
3. In de in lid 1 bedoelde zones en agglomeraties treffen de Lid-Staten maatregelen om ervoor te zorgen dat er een plan of programma wordt opgesteld en uitgevoerd dat ertoe leidt dat binnen de daarvoor gestelde termijn aan de grenswaarde wordt voldaan.
Dit plan of programma, waartoe het publiek toegang dient te krijgen, bevat ten minste de in bijlage IV vermelde informatie.
4. In de in lid 1 bedoelde zones en agglomeraties waar het niveau van meer dan één verontreinigende stof hoger ligt dan de grenswaarden, zorgen de Lid-Staten voor een geïntegreerd plan voor alle betrokken verontreinigende stoffen.
5. De Commissie controleert regelmatig de uitvoering van de krachtens lid 3 ingediende plannen of programma's door na te gaan hoe deze vorderen en hoe de luchtverontreiniging zich ontwikkelt.
6. Wanneer het niveau van een verontreinigende stof ten gevolge van een significante verontreiniging vanuit een andere Lid-Staat boven de met de overschrijdingsmarge verhoogde grenswaarde of, in voorkomend geval, de alarmdrempel ligt of dreigt te komen, plegen de betrokken Lid-Staten

overleg met elkaar om een oplossing te vinden. De Commissie kan dat overleg bijwonen”.

4.2.3.3.3. Het besluit van de Vlaamse regering van 18 januari 2002 tot wijziging van VLAREM II, waarbij aan hoofdstuk 2.5. een afdeling 2.5.4. werd toegevoegd, zet voormelde richtlijnen om in het interne Belgische recht.

De betrokken bepalingen van VLAREM II luiden als volgt:

“AFDELING 2.5.4. - Beoordeling en beheer van zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood.

Onderafdeling 2.5.4.1.

Zwaveldioxide.

Art. 2.5.4.1. § 1. De minister neemt de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de concentraties van zwaveldioxide in de lucht, zoals beoordeeld overeenkomstig artikel 2.5.4.5, met ingang van de in bijlage 2.5.5.1, deel I, vermelde data de daarin bepaalde grenswaarden niet overschrijden.

De in bijlage 2.5.5.1, deel I, bepaalde overschrijdingsmarges zijn van toepassing overeenkomstig artikel 2.5.3.7.

§ 2. De alarmdrempel voor de concentraties van zwaveldioxide in de lucht is bepaald in bijlage 2.5.5.1, deel II.

§ 3. Om de Commissie bij te staan bij de opstelling van haar verslaggeving registreert de Vlaamse Milieumaatschappij, indien mogelijk, tot en met 31 december 2003 gegevens over zwaveldioxideconcentraties, waarop een tienminutenmiddeling is toegepast, die ze ontvangt van een aantal meetstations die geselecteerd zijn als representatief voor de luchtkwaliteit in woongebieden in de nabijheid van de bronnen en die uurconcentraties meten. Gelijktijdig met de gegevens over de uurconcentraties rapporteert de Vlaamse Milieumaatschappij, via de geëigende kanalen, aan de Europese Commissie voor deze geselecteerde meetstations het aantal tienminutenconcentraties van meer dan 500 µg/m³, het aantal dagen waarop die grens in het kalenderjaar werd overschreden, het aantal dagen waarop tegelijkertijd de uurconcentraties zwaveldioxide 350 µg/m³ werden overschreden, en de hoogste geregistreerde tienminutenconcentratie.

§ 4. De minister mag zones of agglomeraties aanwijzen waar de in bijlage 2.5.5.1, deel I, bedoelde grenswaarden voor zwaveldioxide als gevolg van de aanwezigheid van concentraties van zwaveldioxide van natuurlijke oorsprong in de lucht worden overschreden. De minister verstrekt de Europese Commissie overeenkomstig artikel 2.5.3.10 een lijst van al deze zones of agglomeraties en geeft haar informatie over de daar aanwezige concentraties en bronnen van zwaveldioxide, samen met de nodige bewijzen dat deze overschrijdingen aan natuurlijke bronnen te wijten zijn. In deze zones of agglomeraties is de minister alleen verplicht actieplannen op te stellen als de grenswaarden voor zwaveldioxide (SO₂) vanwege antropogene emissies worden overschreden.

Onderafdeling 2.5.4.2. - Stikstofdioxide en stikstofoxiden.

Art. 2.5.4.2. § 1. De minister neemt de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de concentraties in de lucht van stikstofdioxide en, waar van toepassing, van stikstofoxiden, zoals beoordeeld overeenkomstig artikel 2.5.4.5, met ingang van de in bijlage 2.5.5.2, deel I, vermelde data de daarin bepaalde grenswaarden niet overschrijden.

De in bijlage 2.5.5.2, deel I, bepaalde overschrijdingsmarges zijn van toepassing overeenkomstig artikel 2.5.3.7.

§ 2. De alarmdrempel voor de concentraties van stikstofdioxide in de lucht is bepaald in bijlage 2.5.5.2, deel II.

Onderafdeling 2.5.4.3. - Zwevende deeltjes.

Art. 2.5.4.3. § 1. De minister neemt de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de concentraties van PM10 in de lucht, zoals beoordeeld overeenkomstig artikel 2.5.4.5, met ingang van de in bijlage 2.5.5.3 vermelde data de daarin bepaalde grenswaarden niet overschrijden.

De in bijlage 2.5.5.3 bepaalde overschrijdingsmarges zijn van toepassing overeenkomstig artikel 2.5.3.7.

§ 2. De Vlaamse Milieumaatschappij zorgt voor de installatie en werking van meetstations die gegevens over PM2,5-concentraties verstrekken. Het aantal stations waar PM2,5 wordt gemeten en de ligging ervan, worden zo gekozen dat die stations representatief zijn voor de PM2,5-concentraties in Vlaanderen. Als het mogelijk is, moeten de monsternemingspunten samenvallen met de stations waar PM10 wordt gemeten.

De Vlaamse Milieumaatschappij deelt de Europese Commissie via de geëigende kanalen jaarlijks, uiterlijk negen maanden na afloop van elk jaar, het rekenkundig gemiddelde, de mediaan, het 98-percentiel en de maximale concentratie mee, berekend op basis van de PM2,5-metingen over 24 uur gedurende dat jaar. Het 98-percentiel wordt berekend volgens de procedure die is beschreven in bijlage I, punt 4, van beschikking 97/101/EG van de Raad van 27 januari 1997 tot invoering van een regeling voor de onderlinge uitwisseling van informatie over en gegevens van meetnetten en meetstations voor luchtverontreiniging in de lidstaten.

§ 3. In de krachtens artikel 2.5.3.7 opgestelde actieplannen voor PM10 en de algemene strategieën om de PM10-concentraties terug te dringen, wordt ook naar een vermindering van de PM2,5-concentraties gestreefd.

§ 4. Als de in bijlage 2.5.5.3 bedoelde grenswaarden voor PM10 worden overschreden doordat er concentraties van PM10 in de lucht aanwezig zijn ingevolge natuurverschijnselen waardoor er concentraties voorkomen die significante overschrijdingen van de normale achtergrondniveaus van natuurlijke oorsprong inhouden, stelt de minister de Europese Commissie via de geëigende kanalen daarvan overeenkomstig artikel 2.5.3.10 in kennis met de nodige bewijzen dat dergelijke overschrijdingen aan natuurverschijnselen te wijten zijn. In dergelijke gevallen is de minister alleen verplicht om overeenkomstig artikel 2.5.3.7, § 2, actieplannen uit te voeren wanneer de in de bijlage 2.5.5.3, FASE 1, bedoelde grenswaarden om andere redenen worden overschreden dan door natuurverschijnselen.

§ 5. De minister kan zones of agglomeraties aanwijzen waar de in de bijlage 2.5.5.3, FASE 1, bedoelde grenswaarden voor PM10 worden overschreden als gevolg van PM10-concentraties in de lucht die ontstaan als, bij het strooien van zand op wegen, in de winter opwerveling van deeltjes optreedt. De minister verstrekt de Europese Commissie een lijst van al deze zones of agglomeraties en tevens informatie over de daar aanwezige PM10-concentraties en -bronnen. Wanneer de minister de Europese Commissie daarvan overeenkomstig artikel 2.5.3.10 in kennis stelt, levert hij de nodige bewijzen dat deze overschrijdingen aan dergelijke opwervelende deeltjes te wijten zijn, en dat in redelijke mate is getracht om die overschrijdingen te verlagen.

In deze zones of agglomeraties is de minister alleen verplicht actieplannen overeenkomstig artikel 2.5.3.7, § 2, uit te voeren, als de in bijlage 2.5.5.3, FASE 1, bedoelde grenswaarden worden overschreden vanwege andere PM10-niveaus dan die welke te wijten zijn aan het strooien van zand op wegen in de winter”.

Artikel 2.1.2. VLAREM II bepaalt dat de vastgestelde milieukwaliteitsnormen door de overheid moeten worden gehanteerd bij zowel het plannen als het realiseren van het beleid.

4.2.3.3.4. Het middel gaat ervan uit dat het bestreden gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan er de oorzaak van is dat de grenswaarden inzake PM₁₀, NO_x en NO₂ in de onmiddellijke omgeving van het station blijvend zullen worden overschreden.

Dit uitgangspunt kan op het eerste gezicht niet worden bijgetreden.

Een ruimtelijk uitvoeringsplan bepaalt enkel op een passieve wijze de bestemming van een welomschreven gebied. Op zich is het niet de oorzaak van de uitstoot van PM₁₀, NO_x of NO₂.

Luidens voormeld artikel 2.5.4.1., § 1 van VLAREM II neemt de minister -d.i. te dezen de met de uitvoering van dit besluit belaste Vlaamse minister bevoegd voor Leefmilieu (hierna: de minister)- de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de concentraties van zwaveldioxide in de lucht, zoals beoordeeld overeenkomstig artikel 2.5.4.5., met ingang van de in bijlage 2.5.5.1., deel I vermelde data, de daarin bepaalde grenswaarden niet overschrijden, en zijn de in bijlage 2.5.5.1., deel I, bepaalde overschrijdingsmarges van toepassing overeenkomstig artikel 2.5.3.7.

Luidens voormeld artikel 2.5.4.2., § 1, van VLAREM II neemt de minister de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de concentraties in de lucht van stikstofdioxide en, waar van toepassing, van stikstofoxiden, zoals beoordeeld overeenkomstig artikel 2.5.4.5., met ingang van de in bijlage 2.5.5.2., deel I vermelde data, de daarin bepaalde grenswaarden niet overschrijden, en zijn de in bijlage 2.5.5.2., deel I bepaalde overschrijdingsmarges van toepassing overeenkomstig artikel 2.5.3.7.

Luidens voormeld artikel 2.5.4.3., § 1 van VLAREM II neemt de minister de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de concentraties van PM₁₀ in de lucht, zoals beoordeeld overeenkomstig artikel 2.5.4.5., met ingang van de in bijlage 2.5.5.3. vermelde data de daarin bepaalde grenswaarden niet overschrijden,

en zijn de in bijlage 2.5.5.3. bepaalde overschrijdingsmarges van toepassing overeenkomstig artikel 2.5.3.7.

Artikel 2.5.3.6., § 1 van VLAREM II bepaalt dat de nodige maatregelen worden getroffen om ervoor te zorgen dat de grenswaarden worden nageleefd. De § 3 van hetzelfde artikel bepaalt dat de maatregelen die bij een dreigende overschrijding van de grenswaarden en/of de alarmdrempels op korte termijn moeten worden genomen om het risico van overschrijding te verkleinen en de duur ervan te beperken, vermeld zijn in de respectieve actieplannen vastgesteld door dit besluit, inzonderheid in de afdelingen 2.5.6. en 4.4.5., en dat al naar gelang van het geval voormelde actieplannen controlemaatregelen behelzen en, zo nodig, schorsing van de activiteiten die bijdragen tot overschrijding van de grenswaarden, met inbegrip van het gemotoriseerde verkeer.

Luidens artikel 2.5.3.7., § 1 van VLAREM II stelt de Vlaamse Milieumaatschappij op basis van de resultaten van haar meetnet van de verontreiniging van de omgevingslucht de lijst op 1/ van zones en agglomeraties waar de niveaus van één of meer verontreinigende stoffen de grenswaarde, verhoogd met de overschrijdingsmarge, overschrijden, en 2/ van de zones en agglomeraties waar de niveaus van één of meer verontreinigende stoffen tussen de grenswaarde en met de overschrijdingsmarge verhoogde grenswaarde liggen. Wanneer voor een bepaalde verontreinigende stof geen overschrijdingsmarge is vastgesteld, worden de zones en agglomeraties waar het niveau van deze verontreinigende stof de grenswaarde overschrijdt, gelijkgesteld met de sub 1/ bedoelde zones en agglomeraties en zijn de §§ 2 tot en met 4 van dit artikel hierop van toepassing.

De §§ 2 en 3 van hetzelfde artikel bepalen dat in de bedoelde zones en agglomeraties de minister maatregelen treft om ervoor te zorgen dat er een plan of programma wordt opgesteld en uitgevoerd dat ertoe leidt dat binnen de daarvoor gestelde termijn aan de grenswaarde wordt voldaan, en in geval het niveau van meer dan één verontreinigende stof hoger ligt dan de grenswaarden, de minister zorgt voor een geïntegreerd plan voor alle betrokken verontreinigende stoffen. De § 4 bepaalt dat wanneer het niveau van een verontreinigende stof ten gevolge van een significante verontreiniging vanuit een andere Lid-Staat of Gewest boven de met de overschrijdingsmarge verhoogde grenswaarde of, in voorkomend geval, de alarmdrempel ligt of dreigt te komen, de minister met de betrokken Lid-Staat of het betrokken Gewest overleg pleegt om een oplossing te vinden, en dat de Europese

Commissie via de geëigende kanalen hiervan op de hoogte wordt gesteld en dit overleg kan bijwonen.

In uitvoering van voormelde bepalingen werd het “Saneringsplan fijn stof voor de zones met overschrijding in 2003 en aanpak fijn stofproblematiek in Vlaanderen - Plan in uitvoering van de richtlijnen 96/62/EG en 1999/30/EG” van 23 december 2005 opgesteld door de cel Lucht van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

Onder punt “7. Maatregelen” wordt ter inleiding gesteld wat volgt:

“Uit voorgaande hoofdstukken blijken er in Vlaanderen overschrijdingen vastgesteld te worden van de vanaf 1 januari 2005 geldende PM_{10} grenswaarde; in 2003 zelfs op alle meetpunten voor de daggemiddelde grenswaarde. In 2005 doen zich eveneens nog overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen voor. Modelleringsstudie in Vlaanderen geeft aan dat in 2010 de problemen vermoedelijk niet opgelost zullen zijn. Overschrijdingen worden niet enkel in verkeersdrukke zones, maar ook in industrie-, woon- en zelfs landelijkere regio's waargenomen en verwacht. Internationale modellering toont aan dat Vlaanderen voor wat de antropogene emissies betreft tot de ‘hot spot’-gebieden van Europa behoort, ook in de toekomst (2020).

Deze hoge fijn stof concentraties en overschrijdingen in Vlaanderen zijn te wijten aan eigen, lokale emissies, maar evenzeer doordat de luchtkwaliteit in Vlaanderen in hoge mate bepaald wordt door emissies van buitenaf. De buitenlandse bijdrage door menselijk handelen bedraagt, zoals aangegeven in 6.2, 70 - 80% aan de fijn stofconcentraties. Maatregelen die alleen in Vlaanderen worden getroffen, zijn over het algemeen niet voldoende om de luchtvervuiling gemiddeld over Vlaanderen terug te dringen. Een gecoördineerde Europese aanpak is onontbeerlijk; de problemen voor fijn stof zijn grootschalig en vrijwel onoplosbaar voor Vlaanderen alleen”.

Vervolgens worden in het plan de maatregelen opgesomd die reeds genomen zijn, gepland zijn of worden en/of extra wenselijk zijn. Deze maatregelen worden onderverdeeld in 3 categorieën, met name “7.1. Generieke maatregelen”, zijnde generieke maatregelen die over het ganse Vlaamse grondgebied genomen kunnen worden ter algemene reductie van de hoge stofconcentraties, “7.2. Generieke maatregelen naar verontreinigde zones” en “7.3. Zonespecifieke maatregelen” met een specifieke aanpak van verschillende verontreinigde zones.

4.2.3.3.5. Volgens de regelgeving vervat in VLAREM II is het de Vlaamse minister bevoegd voor Leefmilieu die de nodige maatregelen moet nemen om ervoor te zorgen dat de in de richtlijnen bepaalde, en in VLAREM II overgenomen,

grenswaarden en/of overschrijdingsmarges niet worden overschreden, en dit middels saneringsmaatregelen op internationaal, Vlaams of lokaal niveau.

Uit de bepaling van artikel 2.1.2. VLAREM II dat de vastgestelde milieukwaliteitsnormen door de overheid moeten worden gehanteerd bij zowel het plannen als het realiseren van het “beleid” kan op het eerste gezicht niet worden afgeleid dat het vaststellen van een ruimtelijk uitvoeringsplan niet mogelijk is indien zou blijken dat bij de realisatie van de in dit plan voorziene bestemmingen op zichzelf genomen de overschrijding van één of meer grenswaarden mogelijk is.

Het “beleid” in de zin van voormelde bepaling dient op het eerste gezicht immers zo te worden opgevat dat alle maatregelen die bij het plannen en het realiseren van het beleid worden getroffen als één geheel dienen te worden beschouwd, inbegrepen ook de maatregelen die de minister verplicht is te nemen in toepassing van de voormelde artikelen 2.5.4.1., § 1, 2.5.4.2., § 1 en 2.5.4.3., § 1 van VLAREM II.

4.2.3.3.6. Artikel 4 DRO, dat deel uitmaakt van “Hoofdstuk I. Doelstellingen en begrippen” van “Titel I. Inleidende bepalingen”, luidt als volgt:

“De ruimtelijke ordening is gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Er wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen. Op deze manier wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit”.

Artikel 4 DRO bevat op het eerste gezicht enkel een intentieverklaring met betrekking tot de “doelstellingen” van de ruimtelijke ordening. Uit deze bepaling lijkt aldus niet te kunnen worden afgeleid dat “milieukwaliteitsnormen ook bindend zijn bij de vaststelling van ruimtelijke uitvoeringsplannen”.

4.2.3.3.7. Artikel 1.2.1, § 3 DABM, dat deel uitmaakt van “Hoofdstuk II. Doelstellingen en beginselen” van “Titel I. Algemene bepalingen”, luidt als volgt:

“§ 3. De in § 1 en § 2 bepaalde doelstellingen en beginselen moeten in het bepalen en uitvoeren van het beleid van het Vlaamse Gewest op andere gebieden worden geïntegreerd. Bij de uitvoering van het beleid wordt rekening

gehouden met de sociaal-economische aspecten, de internationale dimensie en de beschikbare wetenschappelijke en technische gegevens”.

Ook deze bepaling, die eveneens een algemene doelstelling verwoordt, lijkt geen wettelijke verplichting in te houden voor de overheid om een ruimtelijk uitvoeringsplan niet vast te stellen en/of goed te keuren indien zou blijken dat de realisatie van de in dit plan voorziene bestemmingen op zich een overschrijding van de in VLAREM II vastgestelde grenswaarden en/of overschrijdingsmarges tot gevolg zou kunnen hebben.

4.2.3.3.8. Er bestaat derhalve op het eerste gezicht op grond van VLAREM II voor de betrokken overheid geen wettelijke verplichting om in een dergelijk geval een ruimtelijk uitvoeringsplan niet vast te stellen en/of goed te keuren.

Zodanige verplichting lijkt ook niet vervat in de Europese regelgeving.

4.2.3.3.9. De Nederlandse rechtspraak waarnaar de verzoekende partijen verwijzen is gesteund op de terzake geldende Nederlandse wetgeving. Er kunnen op het eerste gezicht geen wettelijke verplichtingen uit worden geput voor de Vlaamse overheid.

4.2.3.3.10. Ook uit de omstandigheid dat ruimtelijke uitvoeringsplannen uitdrukkelijk vallen onder het toepassingsgebied van de Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's (de zgn. “plan-m.e.r. richtlijn”) kan op het eerste gezicht niet worden afgeleid dat op de overheid een wettelijke verplichting rust niet over te gaan tot het vaststellen en/of goedkeuren van een ruimtelijk uitvoeringsplan indien uit dit plan-m.e.r. zou blijken dat de vastgestelde grenswaarden en/of overschrijdingsmarges zouden worden overschreden. De verzoekende partijen blijven overigens in gebreke de bepaling(en) van deze richtlijn aan te geven waaruit een dergelijke verplichting zou voortvloeien.

4.2.3.3.11. In een vierde onderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat het bestreden ruimtelijk uitvoeringsplan hoe dan ook een schending uitmaakt van het grondrecht/mensenrecht van de buurtbewoners op de bescherming van de

gezondheid en van een gezond leefmilieu, nu de grenswaarden inzake fijn stof en NO_x, zoals bepaald in de Richtlijn 1999/30/EG en omgezet in VLAREM II, gericht zijn op de bescherming van de volksgezondheid en een gezond leefmilieu, en er geen dwingende redenen van algemeen belang voorhanden zijn om het bestreden ruimtelijk uitvoeringsplan in zijn huidige vorm doorgang te laten vinden daar waar een alternatief met een beperktere impact op de luchtkwaliteit voorhanden is, en de standstill-werking van artikel 23, derde lid, 4/ van de Grondwet wordt aanvaard.

4.2.3.3.12. Artikel 23 van de Grondwet bepaalt:

“Art. 23. Ieder heeft het recht een menswaardig leven te leiden. Daartoe waarborgen de wet, het decreet of de in artikel 134 bedoelde regel, rekening houdend met de overeenkomstige plichten, de economische, sociale en culturele rechten, waarvan ze de voorwaarden voor de uitoefening bepalen. Die rechten omvatten inzonderheid:
(...)
4/ het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu
(...)”.

Zonder dat de Raad van State zich dient uit te spreken over de vraag of de genoemde bepaling te dezen op zichzelf als toetsingsgrond kan worden ingeroepen, moet in elk geval worden vastgesteld dat de overheid over een ruime vrijheid beschikt in de keuze van de middelen om het genot van het genoemde recht te verzekeren.

Uit hetgeen voorafgaat blijkt op het eerste gezicht dat te dezen het genot van het genoemde recht door de toepasselijke regelgeving afdoende wordt verzekerd.

4.2.3.3.13. Het derde middel is niet ernstig.

4.2.4. Vierde middel

4.2.4.1. In een vierde middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, meer specifiek de schending van de materiële motiveringsplicht, het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel juncto de schending van artikel 42, § 5 DRO, artikel 7 van het Verdrag van Aarhus en de artikelen 6, 8 en 9 van Richtlijn 2001/42/EG,

“doordat het bestreden vaststellingsbesluit niet verduidelijkt op welke manier rekening werd gehouden met de tijdens het openbaar onderzoek door de

verzoekende partijen ingediende bezwaren en opmerkingen, maar zich in hoofdzaak beperkt tot het doorverwijzen naar het onderzoek van de bezwaren, opmerkingen en adviezen in het advies van VLACORO,

terwijl Uw Raad in het arrest nr. 54.302 van 5 juli 1995 reeds oordeelde dat één van de meest essentiële onderdelen van de procedure tot vaststelling of herziening van een plan van aanleg het openbaar onderzoek betreft over de geplande vaststelling of herziening ‘en bijgevolg meer concreet (...) het recht van de belanghebbende om hiertegen bezwaar in te dienen en (...) de verplichting van de overheid om deze bezwaren op afdoende wijze te beantwoorden’, en in casu geen recht is gedaan aan dit ‘essentieel onderdeel van de procedure’, nu de VLACORO (die overeenkomstig artikel 42, § 5 DRO alle adviezen, opmerkingen en bezwaren moet coördineren en binnen de 90 dagen na het einde van het openbaar onderzoek gemotiveerd advies moet uitbrengen bij de Vlaamse regering, en aldus verplicht is de tijdens het openbaar onderzoek ingediende bezwaren te onderzoeken en te motiveren waarom deze al dan niet worden bijgetreden) de door verzoekende partijen ingediende bezwaren in haar advies op gebrekkige wijze en soms in het geheel niet beantwoordt, meer specifiek:

- het bezwaar betreffende de onwettigheid van de procedure wegens een gebrek in het MER(...), wordt verworpen door een in rechte niet aanvaardbare motivering, aangezien het feit dat het MER op 27 oktober 2005 conform werd verklaard (wellicht wordt bedoeld “goedgekeurd”) niet betekent dat “er moet van uit worden gegaan dat alle alternatieven die op planniveau moesten onderzocht worden, daadwerkelijk en voldoende onderzocht werden”;
- het bezwaar betreffende de overschrijding van de Europeesrechtelijke normen inzake luchtverontreiniging en het verzuim rekening te houden met de belangen van de toekomstige generaties en het recht op een gezonde leefomgeving(...) in zijn geheel niet beantwoordt;
- het bezwaar betreffende de strijdigheid van de aanleg van een grote pendelparking met het principe van de A-locatie(...) in zijn geheel niet beantwoordt;
- het bezwaar betreffende het onaangepast karakter van de hoogbouw op de desbetreffende locatie(...) wordt beantwoord met de stelling dat ‘het voorzien van een beperkt aantal torens (...) op deze strategische site een verdedigbare optie (is) zeker omdat ze ook is gesteund op de visie van de stand in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, een stand van torens (...)’, maar zulke motivering niet aangeeft waarom zulke optie geen of een aanvaardbare negatieve invloed zou hebben op de omgeving;
- het bezwaar betreffende de aantasting van het natuurlijke milieu(...) (wordt verworpen met de summiere vermelding dat ‘het natuurgebied (...) geen habitatrictlijngebied, noch een vogelrichtlijngebied (is)’, alsof een aantasting van het natuurlijke milieu buiten vogel- en habitatrictlijngebieden zomaar doorgang zou kunnen vinden. VLACORO stelt vast dat in de toelichtingsnota eerder summier wordt ingegaan op de problematiek. VLACORO stelt voor om de toelichtingsnota hier verder ‘uit te werken’. Nochtans kan VLACORO zich moeilijk verschuilen achter een verdere uitwerking door de Vlaamse regering. Zij kan immers op die manier de verplichting om de bezwaren zelf zorgvuldig te onderzoeken en ze zelf afdoende te beantwoorden, niet ontlopen;
- het bezwaar betreffende de omstandigheid dat onvoldoende rekening is gehouden met het MER en het MER-verslag(...) wordt verworpen door een redengeving die intern contradictorisch is, nu VLACORO aan de ene kant van oordeel is dat wel voldoende rekening is gehouden met het MER en het MER-verslag, maar er anderzijds op aandringt dat bij de definitieve

vaststelling van het RUP wordt aangegeven op welke wijze tegemoet zal worden gekomen aan deze opmerkingen;

- het bezwaar betreffende de problematiek van de ruimtelijke vertaling van de fijn stofgrenswaarden wordt verworpen omdat VLACORO meent dat de problematiek van het fijn stof niet direct aan de orde is bij de opmaak van een RUP. Anders dan in Nederland bestaat er in Vlaanderen geen verplichting om de in kaart gebrachte luchtkwaliteit te koppelen aan bestemmingsplannen. Het probleem van luchtverontreiniging, en fijn stof in het bijzonder, is een probleem dat moet worden aangepakt op een universele manier, via onder meer sectorale maatregelen en federale productnormen. De commissie verwijst in dat verband naar het “Saneringsplan fijn stof voor zones met overschrijding in 2003 en aanpak fijn stofproblematiek in Vlaanderen” van de Vlaamse regering van 23 december 2005, waarin acties voorgesteld worden voor de stad Gent, terwijl in het derde middel duidelijk is aangegeven dat de grenswaarden inzake fijn stof wel degelijk doorwerken bij de ruimtelijke planning;
- het bezwaar betreffende de densiteit van de gebouwde ruimte (...) in zijn geheel niet wordt onderzocht en wordt beantwoord met een passe-partout formulering (...) die elke draagkracht mist;
- het bezwaar betreffende de onvoldoende garanties die de 45/-regel biedt op de bezonning van de bestaande woningen langs de Koningin Fabiolalaan, inzonderheid buiten de zomerperiode (...) o.m. wordt verworpen met de stelling dat de 45/-regel een algemeen aanvaarde en gehanteerde regel van goede ruimtelijke ordening is”, terwijl nergens wordt aangegeven in welk beleidsdocument deze regel zou zijn neergelegd;
- de bezwaren betreffende de mobiliteitsaspecten die verbonden zijn aan de ondergrondse parking en de R4-verbindingsweg (...) worden beantwoord via verwijzingen naar de beoordeling van andere bezwaren waarin echter geen afdoende antwoord kan worden teruggevonden op de aangevoerde bezwaren, inzonderheid de motivering dat enkel het voorliggende plan moet worden bekeken en geen rekening moet worden gehouden met andere ontwikkelingen in de nabijheid (o.m. Flanders Expo) (...) in rechte niet aanvaardbaar is aangezien dit in tegenstrijd is met de verplichting in een MER de synergetische effecten van het beoogde project te onderzoeken (artikel 4.2.7, § 1, 2/, b) DABM);
- de bezwaren in de kaders 63 tot en met 77 worden dermate summier beantwoord dat dit bezwaarlijk kan gelden als een zorgvuldig onderzoek van die bezwaren en een voldoende motivering om ze als ongegrond te verwerpen;

en terwijl inspraak en participatie bij het vaststellen van ruimtelijke plannen met een belangrijke milieu-impact is vereist op basis van artikel 7 van het Verdrag van Aarhus van 25 juni 1998 betreffende toegang tot informatie, inspraak in besluitvorming en toegang tot de rechter in milieuaangelegenheden (B.S. 24 maart 2003), dat de verdragspartijen verplicht om passende praktische en/of andere voorzieningen te treffen voor inspraak gedurende de voorbereiding van plannen en programma's betrekking hebbende op het milieu, binnen een transparant en eerlijk kader, na het publiek de benodigde informatie te hebben verschaft,

en terwijl de inspraakmogelijkheden minstens aan de vereisten van artikel 6, 3de, 4de en 8ste lid dienen te beantwoorden, waaronder het vereiste dat elke partij waarborgt dat in het besluit naar behoren rekening wordt gehouden met het resultaat van de inspraak,

en terwijl in diezelfde zin conform de artikelen 6 en 8 van Richtlijn 2001/42 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's met een belangrijke milieu-impact, het publiek tijdig,

daadwerkelijk en binnen een passend tijdschema de gelegenheid moet worden geboden om voor de vaststelling, zijn mening te geven over het ontwerp-plan of -programma en het bijbehorende milieuraapport, en, meer nog, met de tijdens de raadpleging bekomen mening rekening moet worden gehouden bij de voorbereiding en voor de vaststelling van het plan of programma,

en terwijl overeenkomstig artikel 9 van Richtlijn 2001/42 het vaststellingsbesluit van een plan of programma een verklaring moet bevatten die samenvat hoe milieu-overwegingen in het plan werden geïntegreerd, hoe rekening werd gehouden met het milieueffectrapport, hoe rekening werd gehouden met de tijdens het openbaar onderzoek ingediende bezwaren en opmerkingen en waarom is gekozen voor het plan zoals het is aangenomen, in het licht van de andere redelijke alternatieven die zijn behandeld”.

4.2.4.2. Onderzoek van de ernst van het middel

4.2.4.2.1. In dit middel voeren de verzoekende partijen in essentie aan dat de VLACORO de door hen ingediende en in de uiteenzetting van het middel specifiek aangeduide bezwaren op gebrekkige wijze en soms in het geheel niet heeft beantwoord, en dat het vaststellingsbesluit zich in hoofdzaak heeft beperkt tot een verwijzing naar dat advies, waardoor het hun wettelijk toegekende recht om bezwaar in te dienen en de daaraan gekoppelde verplichting van de overheid om deze bezwaren op afdoende wijze te beantwoorden, is miskend geworden.

4.2.4.2.2. De door artikel 42 van het DRO aan de Vlaamse regering opgelegde verplichting om het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan aan een openbaar onderzoek te onderwerpen en de resultaten ervan aan de VLACORO voor advies voor te leggen, brengt mee dat de VLACORO in de eerste plaats, zoniet alleszins de Vlaamse regering, kennis moet nemen van de tijdens het openbaar onderzoek op regelmatige wijze geformuleerde bezwaren en opmerkingen en deze moet onderzoeken en beoordelen.

Er bestaat evenwel geen wettelijk opgelegde verplichting elk individueel bezwaar op individuele wijze te beantwoorden. Het advies van de VLACORO vormt één geheel en dient als dusdanig te worden gelezen.

4.2.4.2.3. Met betrekking tot de bezwaren omtrent de inhoud en de doorwerking van het MER, de fijnstofproblematiek en de aantasting van het natuurlijk milieu blijkt uit het onderzoek van het eerste, het tweede, het derde en het zesde middel dat op het eerste gezicht geen schending van de terzake aangevoerde bepalingen en beginselen voorligt.

4.2.4.2.4. De bezwaren in verband met het principe van de A-locatie en de densiteit van bebouwing lijken een afdoende antwoord te vinden in de verwijzing in het advies van de VLACORO naar de desbetreffende beleidsopties vastgelegd in het richtinggevend gedeelte van het RSV wat betreft de verdichting van stationsomgevingen en een duurzame ontwikkeling op macro-schaal.

4.2.4.2.5. Met betrekking tot de bezwaren omtrent de hoogbouw wordt in het vaststellingsbesluit overwogen wat volgt:

“Overwegende dat aandacht voor schaduweffecten en windklimaat binnen het project en voor de omwonenden van de Rijsenbergwijk bij de concrete aanleg belangrijk is; dat daarom in de toelichtingsnota, in het bijzonder in de toelichtende kolom bij artikel 1.5., aandacht wordt gevraagd voor de lichtinval (via bezonningsdiagrammen) en de mogelijke windhinder (via een windtunnelonderzoek) bij het vastleggen van de hoogte en de positie van de gebouwen; dat de stedenbouwkundige vergunningsaanvragen specifiek ten aanzien van deze bepalingen dienen te worden beoordeeld; dat het Hoogbouw Effecten Rapport (HER), toegevoegd in bijlage IX bij dit besluit, aangeeft dat de bezonningseffecten op de bestaande bebouwing buiten het plangebied beperkt zijn en daarom acceptabel; dat dit eveneens wordt vermeld in de toelichtingsnota bij het ruimtelijk uitvoeringsplan op p. 33”.

De verzoekende partijen blijven in de uiteenzetting van het middel ingebreke aan te geven welke “negatieve invloed” op de omgeving geen antwoord zou vinden in het hiervoor gestelde.

4.2.4.2.6. Het vierde middel is niet ernstig.

4.2.5. Vijfde middel

4.2.5.1. In een vijfde middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, meer specifiek de schending van de materiële motiveringsplicht, het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel juncto de schending van artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid (hierna: DIWB) en de artikelen 2 en 4 van het besluit van de Vlaamse regering van 20 juli 2006 tot vaststelling van nadere regels voor de toepassing van de watertoets, tot aanwijzing van de adviesinstantie en tot vaststelling van nadere regels voor de adviesprocedure bij de watertoets, vermeld in artikel 8 DIWB,

“doordat in het bestreden besluit géén formele noch materiële motivering is opgenomen inzake de toepassing van de watertoets, die de overheid oplegt om bij de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen “er zorg voor (te dragen) (...) door het opleggen van gepaste voorwaarden of aanpassingen aan het plan of programma, dat geen schadelijk effect ontstaat of zoveel mogelijk wordt beperkt en, indien dit niet mogelijk is, dat het schadelijk effect wordt hersteld of, in de gevallen van de vermindering van de infiltratie van hemelwater of de vermindering van ruimte voor het watersysteem, gecompenseerd”, en om, indien het schadelijk effect betrekking heeft op de kwantitatieve grondwatertoestand, geen dergelijk plan of programma goed te keuren, behalve ingeval van dwingende redenen van groot maatschappelijk belang,

terwijl, eerste onderdeel, de watertoets aanleiding geeft tot een bijzondere formele motiveringsverplichting, waarbij de genomen beslissing in elk geval aan de in artikel 5 en 6 DIWB bedoelde doelstellingen en beginselen van integraal waterbeleid moet worden getoetst, en waarbij artikel 4, § 2 van het Besluit van de Vlaamse regering van 20 juli 2006 uitdrukkelijk bepaalt dat een beslissing over een plan of programma een zogenaamde waterparagraaf moet bevatten die met betrekking tot de planingreep ten minste de in artikel 4, § 1, vermelde gegevens bevat,

en terwijl die beoordeling in ieder geval vereist dat de overheid in formeel uitgedrukte motieven aangeeft of er al dan niet schadelijke effecten zijn te verwachten op de waterhuishouding en, in voorkomend geval, ingaat op de op te leggen voorwaarden om die schade te voorkomen, beperken, herstellen of te compenseren, die in het licht van de te realiseren doelstellingen en toe te passen beginselen van integraal waterbeleid door de overheid passend worden geacht - evaluatie die geheel en al ontbreekt in het bestreden vaststellingsbesluit,

en terwijl Uw Raad in het arrest nr. 165.758 van 11 december 2006 duidelijk aangeeft dat enkel met de formeel uitgedrukte motieven rekening mag worden gehouden,

terwijl, tweede onderdeel, in geen geval kan worden aanvaard dat de voorhanden motivering in het bestreden ruimtelijk uitvoeringsplan afdoende is in het licht van artikel 8 DIWB, nu het enkele feit dat in de toelichtingsnota bij het bestreden ruimtelijk uitvoeringsplan wordt vermeld dat ‘het plangebied is gelegen in een specifiek, stedelijke context en het RUP beoogt een stedelijk karakter voor het gebied. Binnen het plangebied en zijn omgeving komen op de overstromingskaarten geen risicozones voor. Bijgevolg wordt verondersteld dat de sectorwetgeving met betrekking tot water volstaat om eventueel schadelijke effecten te beperken en dat in dit RUP geen extra maatregelen dienen te worden genomen’ een algemene abstracte motivering is, die op geen enkele manier doet blijken op welke wijze schadelijke effecten aan de natte natuurwaarden in het gebied Overmeersens zullen worden vermeden, beperkt of hersteld, en evenmin welke beperkende, herstellende of compenserende maatregelen zijn genomen om de in het MER vastgestelde schadelijke effecten op de kwantitatieve toestand van het grondwater tegen te gaan, laat staan dat de aanwezigheid van een dwingende reden van groot maatschappelijke belang afdoende is aangetoond,

en terwijl Uw Raad in het arrest nr. 139.432 van 18 januari 2005 heeft gesteld dat een engagement van de overheid die het plan heeft aangenomen om de waterproblematiek op te lossen bij de verdere invulling van het gebied niet volstaat om te voldoen aan de door art. 8 DIWB bepaalde verplichting ‘door het opleggen van gepaste voorwaarden of aanpassingen aan het plan’ er zorg voor te dragen ‘dat geen schadelijk effect ontstaat of zoveel mogelijk wordt beperkt’,

en terwijl met de toepassing van de watertoets het zogenaamde integratiebeginsel wordt beoogd (Memorie van Toelichting, Parl. St. VI. Parl. 2002-2003, nr. 1730/1, 23), en het aanvaarden van een motivering die bestaat

uit een loutere doorverwijzing naar de sectorwetgeving indruist tegen de integratiedoelstelling die ten gronde lag aan de creatie van de watertoets,

en terwijl het begrip ‘schadelijke effecten’ wordt gedefinieerd in artikel 3, § 2, 17/ DIVM en een brede rits van evaluatiecriteria (omvat), zoals veiligheid tegen overstromingen, (grond)wateroverlast, riolering, watervoorziening voor huishoudens en economische actoren, bodemdaling, volksgezondheid, oppervlakte- en grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur (Parl. St., VI. Parl. 2002-2003, nr. 1730/3, 27), en in dit verband niet kan worden betwist dat:

- de aanleg van een weg door het gebied Overmeers en de aanleg van een ondergrondse parking in de onmiddellijke omgeving van het natuurgebied een ‘schadelijk effect’ uitmaken in de zin van artikel 3, §2, 17/ DIWB,
- in het MER duidelijk is aangegeven dat de uitvoering van het bestreden ruimtelijk uitvoeringsplan een schadelijk effect in de zin van artikel 3, §2, 17/ DIWB veroorzaakt op de kwantitatieve toestand van het grondwater, meer nog, dat duidelijk is aangegeven dat de verlaging van het grondwaterpeil tijdens de aanlegfase van de ondergrondse parking en voor de bouwwerken tot omvorming van het station - tengevolge van de vereiste bemalingen - als zeer negatief worden beoordeeld en de invloedszone daarvan reikt tot aan het Citadelpark en het natuurgebied Overmeers (...),
- de door het bestreden besluit toegelaten bouwwerken, activiteiten en handelingen een schadelijk effect impliceren op de kwantitatieve toestand van het grondwater (...) (op pagina 288 MER wordt m.b.t. de aanleg van de ondergrondse parking zelfs uitdrukkelijk gesteld: ‘omwille van de grote debieten die dienen opgepompt te worden en relatief grote invloedszones, (...) wordt het effect van dit deelproject op het grondwaterpeil als zeer negatief wordt beoordeeld’), op de genoemde schadelijke effecten, en de maatregelen die moeten worden genomen om deze te beperken, niet is ingegaan in de motivering die in de toelichtingsnota bij het bestreden gewestelijk uitvoeringsplan is gewijd aan de toepassing van de watertoets”.

4.2.5.2. Onderzoek van de ernst van het middel

4.2.5.2.1. In een eerste onderdeel van het middel voeren de verzoekende partijen aan dat het vaststellingsbesluit geen waterparagraaf bevat (formele motivering).

In een tweede onderdeel stellen de verzoekende partijen dat de motivering opgenomen in de toelichtingsnota niet afdoende is in het licht van artikel 8 DIWB. Concreet roepen de verzoekende partijen in dat die motivering op geen enkele wijze blijkt geeft van de manier waarop de schadelijke effecten aan de natte natuurwaarden in het gebied Overmeers en op de kwantitatieve toestand van het grondwater zullen worden vermeden, beperkt of hersteld.

4.2.5.2.2. Artikel 8, § 1, eerste lid DIWB bepaalt onder meer dat de overheid die, zoals te dezen, over een plan moet beslissen, er zorg voor draagt, door het weigeren van het plan of door het opleggen van gepaste voorwaarden, dat geen schadelijk effect ontstaat of dat dit zoveel mogelijk wordt beperkt en, indien dit niet

mogelijk is, dat het schadelijk effect wordt hersteld of, in bepaalde gevallen, gecompenseerd.

Artikel 8, § 2, laatste lid van hetzelfde decreet bepaalt dat de beslissing die de overheid neemt in het kader van § 1 wordt gemotiveerd, waarbij in elk geval de doelstellingen en de beginselen van het integraal waterbeleid worden getoetst.

Artikel 8, § 4 tot slot bepaalt wat volgt:

“Voor de vergunningsplichtige activiteit of een plan of programma die zijn onderworpen aan een milieueffectenrapportage geschiedt de analyse en evaluatie van het al dan niet optreden van een schadelijk effect en de op te leggen voorwaarden om dat effect te vermijden, te beperken, te herstellen of te compenseren, in dit rapport”.

4.2.5.2.3. Het bestreden plan is onderworpen aan een milieueffectenrapportage. De analyse en evaluatie van het al dan niet optreden van een schadelijk effect en de op te leggen voorwaarden om dat effect te vermijden, te beperken, te herstellen of te compenseren, dient derhalve overeenkomstig artikel 8, § 4 DIWB te geschieden in dit rapport.

In het “Deel VIII. Bespreking per discipline” van het MER wordt onder de punten “5. Bodem- en grondwater” en “6. Oppervlaktewater” een “beschrijving en beoordeling milieueffecten” gegeven en worden “milderende maatregelen” voorgesteld, evenals wat betreft “5. Bodem- en grondwater” “voorstellen op vlak van post-monitoring en post-evaluatie” geformuleerd. Onder punt “7. Fauna en Flora” worden onder meer de effecten van “verdroging/vernatting” onderzocht en beoordeeld en “milderende maatregelen” voorgesteld, evenals “voorstellen op vlak van post-monitoring en post-evaluatie” geformuleerd. Het MER besluit op het eerste gezicht op grond van voormeld artikel 8, § 4 terecht:

“De effectbespreking en -beoordeling in de disciplines grond- en oppervlaktewater fungeert als watertoets zoals vereist volgens het Decreet Integraal Waterbeleid. Volgende elementen zijn behandeld:

- waterkwaliteit (grondwater, oppervlaktewater)
- Waterkwantiteit (grondwater, oppervlaktewater)
- Waterafhankelijke natuur
- Waterzuivering, riolering
- Hemelwaterberging
- Infiltratiemogelijkheden

- Grondwaterpeilen (verdroging, vernatting)”.

Concreet besluit het MER, wat betreft het effect van de aanleg van de verbindingsweg tot de verwaarloosbaarheid ervan vanwege de lokale mogelijkheid om het hemelwater op te vangen en te stockeren. Voor het deel “bodem- en grondwater” heeft het MER vooral aandacht besteed aan het grondverzet, de profielwijzigingen en de gevolgen van de bemalingen op zettingen t.o.v. gebouwen en op de grondwaterstromingen. Het MER besluit dat de technische uitvoering, bijvoorbeeld met behulp van slibwanden en de realisatie in fasen door het plaatsen van een puttenbatterij, voldoende zou zijn om negatieve effecten te vermijden. Evenmin verwacht het MER mits de nodige post-monitoring nauwelijks enige negatieve invloed op de grondwaterpeilen in het gebied “Overmeersen” ingevolge de aanleg van de ondergrondse parkeergarage.

In de “Bijlage III Toelichtingsnota” worden onder punt “5.2. mer (milieu-effect-rapportage)” de “aspecten uit de milderende maatregel die doorwerken op plan en/of voorschriften” aangegeven.

Hetgeen in deze “toelichtingsnota” onder punt “5.3. onderzoek naar mogelijke waterproblematiek” is gesteld, dient dan ook op het eerste gezicht, gelet op de uitdrukkelijke bepaling dat voor een plan dat is onderworpen aan een milieueffectenrapportage de watertoets in dat rapport dient te geschieden, te worden samengelezen met hetgeen hieromtrent in het MER is gesteld.

4.2.5.2.4. Het vijfde middel, dat is gegrond op een zelfstandige lezing van hetgeen met betrekking tot de watertoets in de “toelichtingsnota” is gesteld, lijkt dan ook, gelet op hetgeen voorafgaat, niet ernstig.

4.2.6. Zesde middel

4.2.6.1. In een zesde middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van de algemene beginselen van milieubeleid, meer specifiek de schending van het standstillbeginsel, vervat in artikel 23, derde lid, 4/ van de Grondwet, in artikel 8 van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (hierna : decreet Natuurbehoud) en in artikel 1.2.1., § 2 DABM, het integratiebeginsel uit artikel 1.2.1., § 3 DABM, het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel,

“doordat het bestreden ruimtelijk uitvoeringsplan de aanleg van een verbindingsweg dwars doorheen het ecologisch zeer waardevolle natuurgebied Overmeersen voorziet (en aldus de inname van 20.000 vierkante meter natuurgebied impliceert), wat onvermijdelijk een significante aanslag op zowel de (kwaliteit) als de kwantiteit van het betrokken natuurgebied tot gevolg zal hebben, wat éénduidig blijkt uit het volgende:

- uit het MER blijkt dat het natuurgebied Overmeersen bestaat uit een complex van natte weilanden, sloten, opgehoogde terreinen, struweel en elzenbroekbos die op de Biologische Waarderingskaart in hoofdzaak als biologisch (zeer) waardevolle percelen worden ingekleurd waarop zich vegetaties (elzenbroekbos, rietland, dotterbloemhooiland, verruigd grasland, enz.) bevinden die vallen onder het wijzigingsverbod van artikel 7 B.Vl. Reg. van 23 juli 1998 van de Vlaamse regering tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21 oktober betreffende het natuurbehoud en het natuurlijke milieu vallen en die vallen onder het ontbossingsverbod uit het Bosdecreet,...)
- uit het MER blijkt dat dat verscheidene bedreigde, kwetsbare en achteruitgaande soorten in het natuurgebied “Overmeersen” voorkomen (roodborsttapuit, patrijs, ijsvogel, wielewaal, tortelduif, veldleeuwrik, rietgors)(...),
- uit het MER blijkt dat de aanleg van de verbindingsweg en de ermee gepaard gaande effecten op de aanwezige natuurwaarden, moeten worden gekwalificeerd als zeer negatief(...):

‘De combinatie van de biotoopinname, de toename van de verstoring en het versnipperingseffect in het gebied ‘Overmeersen’ ten gevolge van de aanleg van de verbindingsweg (deelproject 4) en de biotoopinname in dit gebied ten gevolge van de uitbouw van de scholencampus Hogeschool Gent-BME, leidt tot een belangrijk verlies aan biologisch waardevol terrein in het gebied ‘Overmeersen’. Het reeds enigszins gedegradeerde natuurgebied Overmeers (aanwezigheid R4, aansluitingscomplex) zal verder aan ecologische waarde inboeten. Dit is een zeer negatief effect’

- uit het MER blijkt dat door de aanleg van de verbindingsweg de functie van het waardevolle natuurgebied Overmeersen, als groene corridor binnen de groene zone van de Gentse rand, teloor zal gaan:

‘Door de aanleg van de verbindingsweg wordt het gebied kleiner. Het gebied verliest ten dele zijn functie als groene corridor binnen de groene zone van de Gentse rand Omwille van de momenteel reeds relatief geïsoleerde ligging wordt dit als een matig negatief effect beoordeeld’.

terwijl, artikel 23, 3e lid, 4/ Grondwet, artikel 1.2.1, § 2 DABM en artikel 8 Natuurdecreet de overheid opleggen het standstillbeginsel toe te passen, zowel voor wat betreft de kwaliteit als de kwantiteit van de natuur, en meer specifiek dit standstillbeginsel eraan in de weg staat dat de bevoegde overheid het beschermingsniveau, geboden door de toepasselijke regelgeving, in aanzienlijke mate vermindert, zonder dat daarvoor redenen zijn die verband houden met het algemeen belang,

en terwijl artikel 1.2. 1, § 3 DABM het integratiebeginsel bevat, en meer specifiek vereist dat ‘de in §1 en §2 bepaalde doelstellingen en beginselen moeten in het bepalen en het uitvoeren van het beleid van het Vlaamse Gewet op andere gebieden worden geïntegreerd’,

en terwijl inachtgenomen de vaststellingen in het MER (zie supra) niet kan worden betwist dat het aanleggen van een verbindingsweg dwars doorheen het natuurgebied een kennelijke schending inhoudt van de kwantiteit en kwaliteit van de aanwezige natuurwaarden in het natuurgebied, en het beschermingsniveau van de natuurwaarden die aanwezig zijn in het beheersingsgebied van het betrokken ruimtelijk uitvoeringsplan er in zijn geheel sterk op achteruitgaat,

en terwijl, het bestreden gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan geen enkele kwantitatieve ruimtelijke compensatie voorziet voor het aanzienlijke kwantitatieve verlies (ten belope van 20.000 vierkante meter) aan waardevolle biotopen, waaraan ook een eventuele verwijzing naar het zogenaamde 'compensatiedossier' niets kan veranderen, nu:

- op geen enkel moment in het MER wordt gesteld dat de aanleg van een 'natuurpark', zoals is voorzien in het zogenaamde 'compensatiedossier', de noodzakelijke kwantitatieve compensatie zal bieden voor de aanleg van de R4-verbindingsweg dwars doorheen het natuurgebied Overmeersens:
'de resterende natuur in het gebied 'Overmeersens' (...) optimaal (dient) beheerd te worden. Dit kan gebeuren door het gebied in te richten als natuurpark. Hierbij kan binnen het resterende gebied (werk) gemaakt worden van botanisch graslandbeheer, landschapsherstel, beheer van de bospercelen en moerassige deelgebieden en het oppervlaktewater. Het uitwerken van een inrichtingsplan voor het natuurpark is een afzonderlijke opdracht. Hierbij dient ook geëvalueerd te worden of de aanleg van een geluidsberm langs de R4 noodzakelijk is (...),
- laatstgenoemde maatregelen inzake de inrichting van het natuurpark dan ook moeten worden beschouwd als milderende maatregelen, aangezien nergens in het MER wordt aangegeven in hoeverre de inrichting van het gebied als natuurpark een kwalitatieve en/of kwantitatieve compensatie van de te verwijderen natuurwaarden tot gevolg zou hebben,
- de voorgestelde compensatiemaatregelen in het zogenaamde 'compensatiedossier' bezwaarlijk kunnen worden beschouwd als een adequate kwantitatieve als kwalitatieve compensatie van de natuurwaarden die zullen teloorgaan tengevolge van de R4ontsluitingsweg en de aantasting van de grondwatertafel (o.m.) door de aanleg van een enorme ondergrondse parking (zie compensatiedossier, stuk 14), aangezien moeilijk kan worden voorgehouden dat de voorgestelde maatregelen, die in wezen neerkomen op het inrichten van het natuurgebied Overmeersens naar een soort van 'natuurpark', waarbij door middel van zogenaamde natuurgerichte inrichtingsmaatregelen wordt beoogd de natuurwaarde van het resterende gebied te verhogen, de noodzakelijke kwantitatieve compensatie bieden voor maar liefst 20.000 m² aan natuurwaarden die onherroepelijk verloren gaan door de aanleg van een ontsluitingsweg dwars doorheen het natuurgebied, dat meer zelfs, niet kan worden ingezien hoe de inrichting van het betrokken natuurgebied tot een soort 'natuurpark' de verdere versnippering van dit waardevolle natuurgebied zal kunnen compenseren,

en terwijl, het bestreden gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan hoedanook een schending uitmaakt van het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel, in samenhang gelezen met het standstillbeginsel, nu:

- er géén dwingende redenen van algemeen belang voorhanden zijn om het bestreden gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in zijn huidige vorm (i.e. met verbindingsweg dwars doorheen het natuurgebied 'Overmeersens') doorgang te laten vinden, daar waar een volwaardig alternatief voorhanden is, zonder noemenswaardige effecten op het natuurgebied 'Overmeersens', met name de modernisering van het station Gent Sint-Pieters, zonder de aanleg van een R4-verbindingsweg,
- nu in het tweede onderdeel van het eerste middel op afdoende wijze is aangetoond dat het deelalternatief zonder ondergrondse megaparking en zonder ontsluitingsweg onterecht niet is weerhouden, inachtgenomen de aan dit deelalternatief verbonden belangrijke milieuvoordelen en de vaststelling dat de beweerdte nadelen zowel feitelijk als juridisch op niets blijken gestoeld te zijn,
- uit een informatievergadering van vrijdag 24 september 1999 in het kader van de uitbreiding van Tramlijn 1, blijkt dat Eerste Schepens Sas VAN

ROUVEROIJ zelf van oordeel was dat alles moest worden gedaan om de natuurwaarde van het gebied 'Overmeersen' zoveel mogelijk te vrijwaren (...):

'Voor wat betreft de brug over de Ringvaart. Als u de brug over de Ringvaart wilt doortrekken met een tramlijn richting scholen en zo, richting Voskenslaan, dan schaadt u het Vosservaat, dan schaadt u de Schoonmeersen en dit stadsbestuur is er toch in geslaagd dit gedeelte van het Vosservaat en van de Schoonmeersen te laten beschermen als natuurgebied. Daar gaat u dwars doorheen dat natuurgebied'.

'Ik herinner mij dat u toch samen met ons hebt gestreden voor de bescherming van het Vosservaat en van de Schoonmeersen, en terecht. In het leven moet je kiezen of delen, het doortrekken van de tramlijn, als je gebruik zou maken van de brug aan de Pegoutlaan, voor autoverkeer, zoals die nu wordt gebouwd, gaat doorheen dat gebied. We hebben daar bewust voor gekozen om dat niet te doen. Dat is één. Dat is een kwestie van visie.

We hebben het nu niet juist beschermd als natuurgebied om het dan enkele tijd later te laten intekenen voor een tracé van de Lijn'.

4.2.6.2. Onderzoek van de ernst van het middel

4.2.6.2.1. De verzoekende partijen voeren in essentie aan dat de aanleg van de verbindingsweg dwars doorheen het natuurgebied Overmeersen de kwaliteit en kwantiteit van de aanwezige natuurwaarden in het natuurgebied significant aantast, terwijl de voorgestelde inrichting van het gebied als natuurpark in het zogenaamde "compensatiedossier" bezwaarlijk kan worden beschouwd als een adequate kwantitatieve en kwalitatieve compensatie, en daarenboven hoe dan ook het bestreden gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan een schending uitmaakt van het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel, in samenhang met het standstillbeginsel, nu geen dwingende redenen van algemeen belang voorhanden zijn om het bestreden plan desondanks doorgang te laten vinden en het deelalternatief zonder ondergrondse parking en ontsluitingsweg onterecht niet is weerhouden (tweede onderdeel van het eerste middel).

4.2.6.2.2. Het bestreden plan wijzigt de bestemming "natuurgebied" naar een bestemming "wegenis" met het oog op de aanleg van de nieuwe verbindingsweg naar de R4. Het MER kwalificeert het direct ecotoopverlies in het deelgebied "Overmeers" ten gevolge van de aanleg van de verbindingsweg doorheen dit gebied "zonder de nodige compenserende maatregelen" als zeer negatief. De toename van de geluidsverstoring in dit gebied zonder geluidsscherm wordt als matig negatief beoordeeld.

In de “Bijlage III. Toelichtingsnota” wordt onder punt “5.2. mer (milieu-effect-rapportage)” onder de hoofding “compenserende maatregel” gesteld wat volgt:

“De inname van natuurgebied bij de aanleg van de verbindingsweg R4-station dient volgens het Natuurdecreet gecompenseerd te worden. Er dient verder ook een belangrijke zone bos gecompenseerd te worden in het kader van het Bosdecreet. Naar aanleiding van de MER-procedure en in afspraak met de afdeling Natuur is bepaald dat als compensatie voor de natuurwaarden en de oppervlakte aan natuurgebied die zullen verdwijnen door de aanleg van de verbindingsweg R4-station, sommige percelen gelegen binnen het bestaande natuurgebied van Overmeers zullen worden hersteld in hun oorspronkelijke staat van meersen.

(...)

De natuurcompensatie wordt dus gekoppeld aan de stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van de verbindingsweg R4-station. Een herbestemming van de gronden in het gebied Overmeers is niet nodig aangezien deze reeds volgens het gewestplan de bestemming natuurgebied hebben (...).”

4.2.6.2.3. Artikel 23 van de Grondwet luidt als volgt:

“Ieder heeft het recht een menswaardig leven te leiden.

Daartoe waarborgen de wet, het decreet of de in artikel 134 bedoelde regel, rekening houdend met de overeenkomstige plichten, de economische, sociale en culturele rechten, waarvan ze de voorwaarden voor de uitoefening bepalen.

Die rechten omvatten inzonderheid:

(...)

4/ het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu

(...)”.

Artikel 8 van het decreet Natuurbehoud bepaalt wat volgt:

“De Vlaamse regering neemt alle nodige maatregelen ter aanvulling van de bestaande regelgeving om over het gehele grondgebied van het Vlaamse Gewest de milieukwaliteit te vrijwaren die vereist is voor het behoud van de natuur en om het standstill-beginsel toe te passen zowel wat betreft de kwaliteit als de kwantiteit van de natuur”.

Artikel 1.2.1. DABM luidt als volgt:

“(…)

§ 2. Op basis van een afweging van de verschillende maatschappelijke activiteiten streeft het milieubeleid naar een hoog beschermingsniveau. Het berust onder meer op het voorzorgsbeginsel en het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden, het standstill-beginsel en het beginsel dat de vervuiler betaalt.

§3. De in § 1 en § 2 bepaalde doelstellingen en beginselen moeten in het bepalen en uitvoeren van het beleid van het Vlaamse Gewest op andere

gebieden worden geïntegreerd. Bij de uitvoering van het beleid wordt rekening gehouden met de sociaal-economische aspecten, de internationale dimensie en de beschikbare wetenschappelijke en technische gegevens”.

4.2.6.2.4. Uit de wetsgeschiedenis van het in artikel 1.2.1., § 2 DABM vervatte standstillbeginsel blijkt dat dit bij amendement werd ingevoegd bij de overige in deze paragraaf vervatte algemene beginselen (Parl. St. Vl. Parl. 1994-95, nr. 718-2, 2). Wat deze algemene beginselen betreft, is in de § 3 van hetzelfde artikel bepaald dat bij de uitvoering van het beleid rekening wordt gehouden met de sociaal-economische aspecten, de internationale dimensie en de beschikbare wetenschappelijke en technische gegevens. Luidens de memorie van toelichting impliceert dit dat o.m. een afweging van de sociaal-economische gevolgen van het milieubeleid noodzakelijk is (Parl. St. Vl. Parl. 1994-95, nr. 718-1, 25). Ter zake blijkt uit de memorie van toelichting dat “het voor de Vlaamse regering overigens evident (is) dat in de praktijk van het milieubeleid rekening gehouden wordt met de sociaal-economische implicaties ervan” (ibid.). Het in § 3 vervatte integratiebeginsel houdt in dat de doelstellingen en beginselen van het milieubeleid geïntegreerd moeten worden in de andere beleidsterreinen van het Vlaamse Gewest (ibid., 25). Luidens de memorie van toelichting ter zake was de Vlaamse regering van oordeel dat “uitdrukkelijk moet bepaald worden dat aan het milieuvraagstuk een belangrijke plaats moet toekomen, ook in de andere beleidsdomeinen”, dat “hiermee wordt onderstreept dat een groot gewicht moet worden toegekend aan de milieubelangen”, maar dat “waar precies deze milieubelangen moeten geplaatst worden op de schaal van de beleids-prioriteiten (...) niet (wordt) gezegd, (dat) in bepaalde gevallen (ze) zullen (...) moeten wijken voor andere, meer essentieel geachte beleids-prioriteiten” (Parl. St. Vl. Parl. 1994-95, nr. 718-1, 26).

Artikel 8 van het decreet Natuurbehoud maakt, samen met de artikelen 6 tot 9, deel uit van afdeling 1 van hoofdstuk III van het genoemde decreet, bevattende de “algemene doelstellingen van het natuurbeleid”. Deze artikelen geven luidens de memorie van toelichting algemeen aan op welke wijze invulling wordt gegeven aan de globale doelstellingen van het voornoemde decreet, dat deze doelstelling maar kan worden gehaald als ook voldaan wordt aan de eisen die de natuur aan de omgeving stelt op kwalitatief en kwantitatief vlak, dat “zonder in de plaats te treden van andere beleidsdomeinen, zoals het ruimtelijk beleid (...) vanuit het natuurbeleid op dit vlak eigen accenten (zullen) worden gelegd, (dat) de regelgeving die hiermee wordt beoogd, (...) alleszins aanvullend (zal) werken t.a.v. de reeds bestaande” (Parl. St. Vl. Parl. 1996-97, nr. 690-1, 7), Voorts hebben de

maatregelen bedoeld in artikel 8 “tot doel de natuur en de natuurelementen te beschermen”. Deze voorschriften kunnen beperkingen opleggen voor de instandhouding van deze natuurwaarden, maar mogen het gebruik volgens de bestemming van het gebied niet in het gedrang brengen. Wat het aangehaalde standstillbeginsel betreft, dit zal samen met de andere beginselen, bij de verdere planning en uitvoering van concrete maatregelen in functie van de doelstellingen als leidraad dienen (Parl. St. Vl. Parl. 1996-97, nr. 690-1, 7).

Uit het voorgaande blijkt op het eerste gezicht dat de aangehaalde standstill- en integratiebeginselen een ruime appreciatiebevoegdheid toelaten in hoofde van de overheid belast met het vaststellen van een ruimtelijk uitvoeringsplan.

4.2.6.2.5. De als geschonden ingeroepen bepalingen en beginselen zijn beginselbepalingen. In de afweging van beleidsprioriteiten lijken zij weliswaar een groot gewicht toe te dichten aan de milieubelangen, doch geen ervan lijkt ook absoluut voor te schrijven dat de plannende overheid moet weigeren het plan vast te stellen tenzij is voorzien in een volledige kwantitatieve en kwalitatieve compensatie in geval van aantasting van de natuurwaarden. De plannende overheid beschikt over een ruime appreciatiebevoegdheid, die enkel marginaal getoetst kan worden.

De stelling van de verzoekende partijen dat de inrichting als natuurpark waarin het ruimtelijk uitvoeringsplan voorziet, strijdig zou zijn met de ingeroepen bepalingen en beginselen omdat “nergens in het MER wordt aangegeven in hoeverre de inrichting van het gebied als natuurpark een kwalitatieve en/of kwantitatieve compensatie van de te verwijderen natuurwaarden tot gevolg zou hebben” lijkt in het licht van het voorgaande niet te kunnen worden aangenomen.

Voor het overige kan worden verwezen naar het onderzoek van de ernst van het tweede onderdeel van het eerste middel.

4.2.6.2.6. Het zesde middel is niet ernstig.

4.3. Er is niet voldaan aan één van de bij 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 kunnen bevelen. Die vaststelling volstaat om de vordering af te wijzen.

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

Artikel 1.

De verzoeken tot tussenkomst van de n.v. NMBS HOLDING en de n.v. EUROSTATION, de stad GENT, de Vlaamse Vervoermaatschappij DE LIJN en de n.v. INFRABEL in het administratief kort geding worden 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 tussenkomsten in de schorsingsprocedure, bepaald op 625 euro, komen ten laste van de tussenkomende partijen, ieder voor een vijfde.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op zesentwintig mei 2008, door de Xe kamer, die was samengesteld uit :

de HH.	R. STEVENS,	kamervoorzitter,
	J. BOVIN,	staatsraad,
	D. MOONS,	staatsraad,
Mevr.	G. SCHEVENEELS,	toegevoegd griffier.

De griffier,

De voorzitter,

G. SCHEVENEELS.

R. STEVENS.