

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK.

A R R E S T

nr. 183.357 van 26 mei 2008
in de zaken A. 181.635/X-13.209 (I.)
A. 181.636/X-13.210 (II.).

In zake : I. de v.z.w. BOND BETER LEEFMILIEU,
II. de v.z.w. GENTS MILIEUFRONT,
die woonplaats kiezen bij
advocaat T. BIENSTMAN,
kantoor houdende te 9051 GENT,
Derbystraat 309, Maaltecenter Blok G

tegen :

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

tussenkommende partijen :

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

DE RAAD VAN STATE, Xe K A M E R,

I. Gezien het verzoekschrift dat de v.z.w. BOND BETER LEEFMILIEU op 9 maart 2007 heeft ingediend om de schorsing van de tenuitvoerlegging te vorderen van:

1. 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,
2. het besluit van 19 december 2006 van de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar waarbij aan de n.v. INFRABEL de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend 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 sectie I, nrs. 647/t, 649/59c, 649/58b, 649/59f, 649/52f, 649/52e, 649/53a, 649/52c en 649/59g, en
3. het besluit van 19 december 2006 van de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar waarbij aan de Administratie Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het aanleggen van een verbindingsweg vanaf de Sint-Denijslaan (stationssite) naar de R4 Grote Ring Noord te Gent;

II. Gezien het verzoekschrift dat de v.z.w. GENTS MILIEUFRONT op dezelfde datum heeft ingediend om de schorsing van de tenuitvoerlegging te vorderen van dezelfde drie besluiten;

Gezien de nota's 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 26 juni 2007 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 28 september 2007;

Gehoord het verslag van staatsraad J. BOVIN;

Gehoord de opmerkingen van advocaat T. BIENSTMAN, die verschijnt voor de verzoekende partijen, van advocaat P. AERTS, die verschijnt voor de verwerende partij, van advocaat T. EYSKENS die loco advocaat D. LINDEMANS verschijnt voor de eerste tussenkomende partij, van advocaat D. RYCKBOST, die verschijnt voor de tweede tussenkomende partij, van advocaten

P. FLAMEY en K. MAN, die verschijnen voor de derde en de vierde tussenkomende partij, en van advocaat S. KEMPINAIRE, 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. In beide zaken hebben de Vlaamse Vervoermaatschappij DE LIJN, de n.v. INFRABEL, de n.v. NMBS HOLDING en de n.v. EUROSTATION, en de stad GENT met verzoeken van 3 april 2007, respectievelijk 6 april 2007, 11 april 2007 en 24 april 2007 gevraagd om in het administratief kort geding te mogen tussenkomen. Er is grond om deze verzoeken in te willigen.

1.2. In de beide zaken vorderen de verzoekende partijen de schorsing van de tenuitvoerlegging van dezelfde drie besluiten op grond van dezelfde middelen. Er is bijgevolg reden om de zaken te voegen.

2. De feiten

2.1.1. 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.

2.1.2. De ruimtelijke inzichten, oppervlaktesimulaties en beelden die het resultaat zijn van de verschillende voorstudies, zijn verzameld in één bundel, met name het synthesesedocument “Ontwikkeling Sint-Pietersstation Gent” van maart 2005.

2.1.3. 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.

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

2.1.4.1. 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).

2.1.4.2. 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.

2.1.4.3. 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.

2.1.4.4. 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.

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

2.1.5. De verzoekende partijen zijn milieuverenigingen die ijveren voor de bescherming van het leefmilieu. Het werkingsgebied van de v.z.w. BOND BETER LEEFMILIEU situeert zich binnen het Vlaamse Gewest. Het werkingsgebied van de v.z.w. GENTS MILIEUFRONT situeert zich binnen de stad Gent en de buurtgemeenten. Beide v.z.w.'s kanten zich tegen de bijkomende ontsluitingsweg vanaf de Gentse ring en de bouw van de ondergrondse parking.

2.1.6. 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).

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

2.1.8. Bij besluit van de Vlaamse regering van 27 januari 2006 wordt het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "stationsomgeving Gent Sint-Pieters - Koningin Fabiolalaan", voorlopig vastgesteld.

2.1.9. 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.

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

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

2.1.12. 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.

2.1.13. 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.

2.1.14. 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.

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

Dit is het eerste bestreden besluit in de beide zaken.

2.2.1. Op 22 maart 2006 dient de n.v. INFRABEL bij de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar een aanvraag in om stedenbouwkundige vergunning voor 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, 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 herlocalisatie 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 zonering volgens het -op het ogenblik van de aanvraag in opmaak zijnde- gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “stationsomgeving Gent Sint-Pieters - Koningin Fabiolalaan” is deels “stationsomgeving Gent Sint-Pieters”, deels “wegenis”, deels “stationsplaats”, deels “LCI”, deels “ondergrondse parkeerruimte met pendelparking”, deels “interne ontsluitingsweg”.

Het westelijk en zuidoostelijk deel van het vernieuwde station reikt tot iets buiten de zone voor “stationsplaats” van het ruimtelijk uitvoeringsplan, en situeert zich volgens het gewestplan Gentse en Kanaalzone, vastgesteld bij koninklijk besluit van 14 september 1977, in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.

De aan te passen wegenis aan de westkant van het Koningin Maria Hendrikaplein en de aanpassing van het kruispunt van de Sint-Denijslaan, evenals de tijdelijke fietsenstalling en de er op aansluitende werfzone aan de zuidkant van het station situeren zich deels buiten het ruimtelijk uitvoeringsplan en liggen volgens het gewestplan in woongebied.

2.2.2. Tijdens het openbaar onderzoek, dat wordt gehouden van 27 maart 2006 tot 26 april 2006, wordt onder meer door de verzoekende partijen een bezwaarschrift ingediend.

2.2.3. De afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen verleent op 28 maart 2006 gunstig advies.

De afdeling Monumenten en Landschappen verleent op 4 april 2006 voorwaardelijk gunstig advies.

In zitting van 12 oktober 2006 adviseert het stadsbestuur van Gent de aanvraag gunstig mits aanbevelingen in de zin van het opleggen van bijzondere voorwaarden in de stedenbouwkundige vergunning.

De cel Onroerend Erfgoed van het agentschap R-O Vlaanderen in Gent stelt in een advies van 23 november 2006 dat er voor het aspect beschermd onroerend erfgoed geen bezwaren zijn.

2.2.4. Bij besluit van 19 december 2006 verleent de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar aan de n.v. INFRABEL de gevraagde stedenbouwkundige vergunning mits naleving van de volgende voorwaarden:

“(…)

- De graafwerken moeten archeologisch worden opgevolgd. Hiervoor moet voor de aanvang van de werken contact worden opgenomen met de bevoegde dienst en worden voldaan aan zowel de voorwaarden van het hierboven vermelde advies van de afdeling Monumenten en Landschappen dd. 4 april 2006, als aan de specifieke milderende maatregelen in het MER daaromtrent.
- Het grondwater dat onttrokken wordt bij bronbemaling die eventueel noodzakelijk blijkt voor het realiseren van de bouwkundige werken moet, in zoverre dit met toepassing van best beschikbare technieken mogelijk is, zoveel mogelijk terug in de grond worden ingebracht buiten de onttrekkingszone. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van infiltratieputten, infiltratiebekkens of infiltratiegrachten. Indien dit technisch onmogelijk is, moet het water geloosd worden in het openbare of private waterloppennet. De infiltratie of de lozing van het opgepompte grondwater mag geen wateroverlast voor derden veroorzaken. Het lozen in de openbare riolering is slechts toegestaan wanneer het technisch onmogelijk is zich op een andere manier van dit water te ontdoen. Volumes hoger dan 10 m³ per uur mogen niet geloosd worden in de openbare rioleringen aangesloten op een rioolwaterzuiveringsinstallatie (zuiveringszone A) behoudens de uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de exploitant van deze installatie (Aquafin) en de rioolbeheerder. Bronbemaling die technisch noodzakelijk is voor ofwel de verwezenlijking van bouwkundige werken, ofwel de aanleg van openbare nutsvoorzieningen is volgens Vlarem (...) indelingsplichtig en dient gemeld (...)
- Alle milderende maatregelen zoals beschreven in het hierboven bedoelde MER Masterplan Station Gent-Sint-Pieters en omgeving dienen in acht genomen te worden, en dit zowel tijdens de fase van de werkzaamheden als erna.
- De uitblaasmonden van de parkingventilatie dienen te worden voorzien van specifieke filters om het fijn stof zoveel als mogelijk te capteren en voorzien van de nodige geluiddemping.
“(…)”.

Dit is het tweede bestreden besluit in de beide zaken.

2.3.1. Op 22 maart 2006 dient de Administratie Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen bij de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar een aanvraag in om 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 de volgende werken:

- 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'".

2.3.2. Volgens de bestemmingsvoorschriften van het -op het ogenblik van de aanvraag in opmaak zijnde- gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "stationsomgeving Gent Sint-Pieters - Koningin Fabiolalaan" is de betrokken verbindingsweg gelegen in zone voor "wegenis".

De aanzet van een "aantakking" naar de site van de scholencampus is volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan Gentse en Kanaalzone, vastgesteld bij koninklijk besluit van 14 september 1977, gelegen in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen. De "aantakking" naar de Roosakker is volgens de bestemmingsvoorschriften van hetzelfde gewestplan gelegen in woongebied.

2.3.3. Tijdens het openbaar onderzoek, dat wordt gehouden van 27 maart 2006 tot 26 april 2006 worden meerdere bezwaarschriften ingediend.

2.3.4. De aanvraag omvat een gedeeltelijke ontbossing (1,4 ha). De afdeling Bos en Groen - Oost-Vlaanderen adviseert op 29 maart 2006 gunstig "mits de compensatiemaatregelen COMP-06-0037-OV worden uitgevoerd binnen de termijnen gesteld in het Besluit van de Vlaamse regering dd. 16 februari 2001 tot vaststelling van nadere regels inzake compensatie van ontbossing en ontheffing van het verbod op (ontbossing)".

Het zuidelijke deel van de verbindingsweg doorkruist een gebied dat op het gewestplan is bestemd tot natuurgebied. De afdeling Natuur Oost-Vlaanderen verstrekt hieromtrent op 4 april 2006 het volgende advies:

“(…)

Door de aanleg van de verbindingsweg, verdwijnt een strook natuurgebied en ‘verboden te wijzigen vegetatie’. Dit moet volgens het natuurdecreet gecompenseerd worden.

De inname op zich is relatief beperkt, maar het versnipperingseffect en barrière-effect is groot.

In het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Gent is het gebied Overmeers opgenomen als kleiner natuurgebied van de ‘groene ring’ langs de Ringvaart. Het is dus belangrijk het overblijvend gebied te optimaliseren.

In de loop van het proces is er dan ook voor geopteerd om ter plaatse te compenseren en de nog bestaande ecologische potenties te optimaliseren. Het bureau WES heeft hiervoor al een richtinggevend inrichtingsplan voor het natuurpark Overmeers uitgewerkt.

Bij de opmaak van het MER is aangegeven dat door het uitgraven van de parking, er mogelijk een verstoring zal zijn op de kwelstroom in Overmeers. De verstoring van deze kwel kan een zeer negatief effect hebben op de waardevolle broekbossen die voorkomen in Overmeers. In het MER is dan ook voorgesteld om gedurende 1 jaar het grondwater op te meten aan de hand van peilbuizen. De resultaten van deze studie moeten voorgelegd worden aan de afdeling Natuur.

ADVIES

Gunstig advies onder volgende voorwaarden:

- afdeling Natuur wordt verder betrokken bij de opmaak van het inrichtingsplan van het gebied en moet haar goedkeuring geven voor het plan.
- De compensatie moet uitgevoerd zijn tegen december 2008.
- De resultaten van grondwatermetingen aan de hand van peilbuizen voorgelegd zijn aan afdeling Natuur”.

De afdeling Monumenten en Landschappen verleent op 4 april 2006 een voorwaardelijk gunstig advies.

De cel Monumenten en Landschappen van de afdeling ROHM - Oost-Vlaanderen stelt in een advies van 13 april 2006 dat er gelet op de milderende maatregelen geen bezwaren zijn tegen de verbindingsweg.

De afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen verleent op 27 juni 2006 een gunstig advies.

In zitting van 12 oktober 2006 adviseert het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent de aanvraag gunstig mits aanbevelingen in de zin van het opleggen van bijzondere voorwaarden in de stedenbouwkundige vergunning.

2.3.5. De vergunningsplichtige werken die de inrichting van het natuurpark Overmeers met zich mee brengen, maken het voorwerp uit van een afzonderlijke aanvraag.

2.3.6. Bij het bestreden besluit van 19 december 2006 verleent de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar de gevraagde stedenbouwkundige vergunning, onder de volgende voorwaarden:

“(…)

- Het grondwater dat onttrokken wordt bij bronbemaling die eventueel noodzakelijk blijkt voor het realiseren van de bouwkundige werken moet, in zoverre dit met toepassing van best beschikbare technieken mogelijk is, zoveel mogelijk terug in de grond worden ingebracht buiten de onttrekkingszone. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van infiltratieputten, infiltratiebekkens of infiltratiegrachten. Indien dit technisch onmogelijk is, moet het water geloosd worden in het openbare of private waterloppennet. De infiltratie of de lozing van het opgepompte grondwater mag geen wateroverlast voor derden veroorzaken. Het lozen in de openbare riolering is slechts toegestaan wanneer het technisch onmogelijk is zich op een andere manier van dit water te ontdoen. Volumes hoger dan 10 m³ per uur mogen niet geloosd worden in de openbare rioleringen aangesloten op een rioolwaterzuiveringsinstallatie (zuiveringszone A) behoudens de uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de exploitant van deze installatie (Aquafin) en de rioolbeheerder. Bronbemaling die technisch noodzakelijk is voor ofwel de verwezenlijking van bouwkundige werken, ofwel de aanleg van openbare nutsvoorzieningen is volgens Vlarem (...) indelingsplichtig en dient gemeld (...)
- De voorwaarden uit het advies van de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen dd. 27 juni 2006 (...) moeten worden nageleefd.
- Alle milderende maatregelen zoals beschreven in het hierboven bedoelde MER Masterplan Station Gent Sint-Pieters en omgeving dienen in acht genomen te worden, en dit zowel tijdens de fase van de werkzaamheden als erna.
- De vergunning voor de ontbossing wordt verleend op grond van artikel 90bis § 5, derde lid, van het bosdecreet en onder de voorwaarden zoals opgenomen in het hierbij gevoegde compensatieformulier (...)
- In functie van de compensatie van het natuurgebied dat doorkruist wordt, de aanhorigheden aan de weg zoals de afwateringsgrachten, op een natuurtechnische wijze aanleggen en tegelijk of aansluitend met de verkeerskundige werken, het natuurpark Overmeers inrichten.
- Het geluidsscherm ten westen van de verbindingsweg verhogen tot een hoogte van 4m ten opzichte van het wegniveau. Die extra meter kan worden bekomen door een verhoging van het geplande betonnen scherm tot 4m hoogte ofwel door het bovenste deel uit te voeren met een doorzichtig, voldoende geluidsbufferend scherm.
- Langs de toegangsweg, waar mogelijk, straatbomen aanplanten. De straatbomen sluiten aan bij de bomen langs de R4”.

Dit is het derde bestreden besluit in de beide zaken.

3. Ontvankelijkheid van de vordering

De verwerende partij evenals de eerste, de tweede, de derde, de vierde en de vijfde tussenkomen partij betwisten de ontvankelijkheid van de vordering.

Er bestaat vooralsnog geen noodzaak om over de opgeworpen excepties uitspraak te doen. Een onderzoek van en een uitspraak over deze excepties dringt zich immers slechts op indien zou blijken dat aan de grondvoorwaarden om de schorsing van de tenuitvoerlegging te kunnen bevelen is voldaan, hetgeen te dezen, zoals hierna zal blijken, niet het geval is.

4. Wat de grond van de vordering tot schorsing betreft

4.1. Krachtens artikel 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 beslissing kunnen verantwoorden en dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen.

In het verzoekschrift tot schorsing zijn de aangevoerde middelen voldoende precies omschreven om vatbaar te zijn voor een prima facie onderzoek. De ter zake door de vijfde tussenkomen partij opgeworpen exceptie kan niet worden aangenomen.

4.2. Over de aangevoerde middelen

In de beide zaken worden drie identiek geformuleerde middelen aangevoerd.

4.2.1. Eerste middel

4.2.1.1. In een eerste middel voeren de verzoekende partijen de schending aan “van de wettelijke normen voor fijn stof en stikstofoxiden”.

Zij zetten dit middel uiteen als volgt:

“D.1.1. Inhoud van de wettelijke bepalingen
D.1.1.1. Europese regelgeving
17.

De relevante bepalingen inzake luchtkwaliteit opgenomen in VLAREM II en die in het volgende punt worden uiteengezet, vormen de omzetting van Europese regelgeving.

De Richtlijn 96/62/EG van de Raad van 27 september 1996 inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit, schetst een globaal kader waarmee de EU in de toekomst de luchtkwaliteit niet enkel wenst te beoordelen en te beheren (hierna ‘de Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit’).

Deze Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit vormt samen met een aantal dochterrichtlijnen de basis voor het kwaliteitsbeleid lucht binnen de Europese Unie. In deze dochterrichtlijnen worden voor een 13-tal pollutanten luchtkwaliteitsnormen (grenswaarden en in een aantal gevallen alarmdrempels) vastgelegd.

Een van deze dochterrichtlijnen is de Richtlijn 1999/30/EG van de Raad van 22 april 1999 betreffende de grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide, zwevende deeltjes en lood in de lucht (hierna “de Richtlijn Grenswaarden”).

D.1.1.2. Vlaamse regelgeving

18.

Op grond van artikel 2.2.1. DABM stelt de Vlaamse Regering ter bescherming van het milieu milieukwaliteitsnormen vast die bepalen aan welke kwaliteitseisen de onderdelen van het milieu moeten voldoen binnen de termijnen die zij bepaalt. Milieukwaliteitsnormen bepalen de maximaal toelaatbare hoeveelheden verontreinigingsfactoren in de atmosfeer, het water en de bodem.

Artikel 2.2.4 DABM geeft aan dat bovenvermelde milieukwaliteitsnormen kunnen worden vastgelegd in de vorm van grenswaarden en richtwaarden. Verder bevat dit artikel een definitie van het begrip grenswaarde:

‘Grenswaarden mogen, behoudens in geval van overmacht, niet worden overschreden. Onverminderd de overige bepalingen van dit decreet, bepalen de verordeningen die ze vaststellen de maatregelen die door de daartoe aangewezen overheden moeten worden getroffen bij overschrijding of dreigende overschrijding ervan, teneinde de erdoor beschermde belangen te beveiligen’.

De milieukwaliteitsnormen inzake de luchtkwaliteit zijn opgenomen in het Besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne (hierna “VLAREM II”).

Artikel 2.1.1., §1 VLAREM II stelt dat de in het besluit opgenomen milieukwaliteitsnormen de kwaliteitseisen bepalen waaraan het betrokken onderdeel van het milieu (in casu lucht) in heel het Vlaamse Gewest moet voldoen.

19.

De artikelen 2.5.4.2, § 1 en 2.5.4.3, § 1 VLAREM II bepalen dat de overheid de nodige maatregelen neemt om ervoor te zorgen dat de concentraties in de lucht van enerzijds stikstofdioxide en stikstofoxiden (NO_2 en NO_x) en anderzijds zwevende deeltjes (PM_{10}) niet worden overschreden.

In Bijlage 2.5.5.2 van VLAREM II zijn de grenswaarden inzake stikstofoxiden en stikstofdioxide vastgesteld op (i) een jaargrenswaarde voor de bescherming van vegetatie van $30 : \text{g/m}^3 \text{NO}_x$ (geen overgangsperiode) en (ii) een jaargrenswaarde voor de bescherming van de gezondheid van de mens die bepaald is op $40 : \text{g/m}^3 \text{NO}_2$ vanaf 1 januari 2010 (en gradueel te bereiken in de periode tussen 1 januari 2001 en 1 januari 2010).

In Bijlage 2.5.5.3 van VLAREM II zijn de grenswaarden voor zwevende deeltjes vastgesteld in een eerste fase op een daggemiddelde voor de bescherming van de gezondheid van de mens van $50 : \text{g/m}^3 \text{PM}_{10}$ vanaf 1 januari 2005 die maximaal 35 keer per jaar mag worden overschreden en een jaargemiddelde grenswaarde voor de bescherming van de gezondheid van $40 : \text{g/m}^3 \text{PM}_{10}$ met ingang van 1 januari 2005.

In een tweede fase zijn de grenswaarden vastgesteld op een daggemiddelde van 50 :g/m³ PM₁₀ vanaf 1 januari 2010 die maximaal 7 keer per jaar mag worden overschreden en een jaargemiddelde grenswaarde 20 :g/m³ PM₁₀ met ingang van 1 januari 2010 (gradueel te bereiken in de periode tussen 1 januari 2005 en 1 januari 2010).

D.1.1.3. Geen mogelijkheid tot afwijking
20.

Het artikel 2.2.4. DABM bepaalt dat de grenswaarden, behoudens overmacht, geenszins mogen worden overschreden.

Het begrip grenswaarde is tevens omschreven in de Europese Richtlijnen als ‘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’.

Artikel 2.1.2. VLAREM II (bepaalt) immers dat de milieukwaliteitsnormen, vastgelegd in de vorm van grenswaarden, door de overheid worden gehanteerd bij het plannen en bij het realiseren van haar beleid.

Artikel 1.2.1., §3 DABM bepaalt daarenboven:

‘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’.

Artikel 4 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening geeft tot slot duidelijk aan dat ‘de ordening die in plannen wordt vastgelegd, moet gericht zijn 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’. Dit impliceert dat milieukwaliteitsnormen ook bindend zijn bij de vaststelling van ruimtelijke uitvoeringsplannen.

De Europese grenswaarden inzake luchtkwaliteit opgenomen in VLAREM II vormen aldus een dwingend toetsingskader bij de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen.

D.1.1.4. Fijn stof: Gezondheidseffecten en oorzaken
21.

Fijn stof (PM) is een verzamelnaam voor zeer kleine vervuilende stofdeeltjes in de lucht, kleiner dan een honderdste van een millimeter. Juist omdat die stofdeeltjes zo klein zijn en diep in onze longen kunnen doordringen, zijn ze gevaarlijk. Bij een korte blootstelling aan luchtvervuiling met fijn stof worden bestaande gezondheidsproblemen zoals luchtweginfecties en astma erger. Tevens neemt het aantal spoedopnames door luchtwegklachten en hartaandoeningen toe, evenals het aantal acute sterfgevallen, vooral bij ouderen met een zwakkere gezondheid.

Volgens het uitgebreid onderzoek van onder meer de wereldgezondheidsorganisatie (hierna ‘WGO’) zorgt fijn stof op lange termijn voor een vermindering van de longfunctie, een toename van chronische luchtwegaandoeningen, een toename van hart- en vaatziekten, een toename van het aantal kankers en meer algemeen een kortere levensverwachting (...).

Volgens het milieurapport Vlaanderen (MIRA-T 2004) werd berekend dat bij een ongewijzigde situatie iedereen in Vlaanderen in zijn leven gemiddeld

een derde van een gezond levensjaar zal verliezen door blootstelling aan fijn stof. In 2003 liepen de externe gezondheidskosten voor PM_{10} (met een grootte van 10 micrometer) en $PM_{2,5}$ (met een grootte van 2,5 micrometer) op tot 1,1 miljard euro voor Vlaanderen (...).

22.

De belangrijkste bron voor de uitstoot van fijn stof is het autoverkeer. Vooral de uitlaatgassen van dieselmotoren bevatten veel stof. Zeker in een stad heeft autoverkeer het hoogste aandeel, omdat auto's in het stedelijk verkeer meer remmen, stilstaan en optrekken, wat extra vervuילend is. In de stad wordt ook meer 'koud' gereden. Een katalysator werkt immers pas na enkele kilometers wanneer de motor is opgewarmd.

Om het fijn stof probleem op te kunnen lossen is volgens de WGO een combinatie van maatregelen nodig. Zo moet via technische ingrepen gewerkt worden aan het verbeteren van de uitstoot van het wegverkeer, bijvoorbeeld door roetfilters te plaatsen op dieselwagens.

Volgens de WGO zullen dergelijke technische ingrepen op zich niet volstaan, omdat de milieuwinst die daarmee geboekt wordt teniet zal gaan door de groei van het autoverkeer (...).

Daarom zijn volgens de WGO ook maatregelen nodig die de groei van het autoverkeer in de hand houden, samen met maatregelen voor een betere doorstroming en meer openbaar vervoer. De WGO wijst specifiek op de noodzaak om bij ruimtelijke plannen ('urban planning') terdege rekening te houden met de problematiek van luchtvervuiling (...).

D.1.1.5. Overschrijding van de grenswaarden: schending van de wettelijke bepalingen

23.

De verwezenlijking van het GRUP Gent Sint-Pieters en de stedenbouwkundige vergunningen Stationscomplex en R4-link zullen zorgen voor een aanzienlijke toename van het fijn stof in de lucht.

De ondergrondse parking en de verbindingsweg zullen volgens het MER een sterk aanzuigende werking van het verkeer hebben, meer bepaald van 1.575 wagens per uur, of bijna 10.000 wagens per dag. Daar komt nog het verkeer bij voor de kantoren en de woningen. In het oostelijk deel van de Koningin Fabiolalaan bijvoorbeeld zal de verkeersintensiteit toenemen van 131 wagens per uur per richting vandaag naar 618 wagens per uur en per richting in de toekomst. Ook in heel wat andere straten rond het station zal het autoverkeer gevoelig drukker worden.

Dat verkeer zal volgens het MER onvermijdelijk extra luchtvervuiling veroorzaken in de woonbuurten rond het station.

Uit het MER blijkt zwart op wit dat hierdoor de luchtkwaliteitsnormen voortdurend zullen overschreden worden.

Uit het MER blijkt immers dat zowel voor NO_x (stikstofoxiden) als voor PM_{10} (fijn stof) de toepasselijke grenswaarden niet worden bereikt.

Wat stikstofoxiden betreft wordt de jaargrenswaarde voor de bescherming van de vegetatie (jaargemiddelde van $30 : g/m^3$) overschreden (gemiddelde van $33,08 : g/m^3$) (...).

Wat fijn stof betreft wordt de jaargrenswaarde voor de bescherming van de gezondheid van de mens, zoals van toepassing vanaf 1 januari 2005 (gemiddelde van $40 : g/m^3$) thans overschreden (een gemiddelde waarde van $46,25 : g/m^3$).

24.

Hierna wordt meer specifiek ingegaan op de overschrijding van de grenswaarden inzake fijn stof. In het MER wordt hieraan, gezien het belang ervan, een afzonderlijk luik gewijd (...).

25.

Zoals reeds uiteengezet, bedraagt de grenswaarde voor fijn stof 50 :g/m³ als daggemiddelde.

Deze grenswaarde mag vanaf 1 januari 2005 maximaal 35 keer per jaar overschreden worden (jaargemiddelde van 40 :g/m³) (vanaf 1 januari 2010 is dat zelfs maximaal 7 keer en geldt 20 :g/m³ als jaargemiddelde).

26.

De emissies werden in het MER gemodelleerd met behulp van het CAR-model. Op deze wijze wordt de berekening gemaakt op straatniveau. De beschouwde straten zijn deze waar in het hoofdstuk Mobiliteit verkeersintensiteiten zijn berekend (...).

Ter illustratie wordt hieronder een schets gegeven van de berekeningen van de huidige en toekomstige overschrijdingen van de fijn stof norm, zoals in het MER weergegeven:

Straat	Overschrijdingen	Overschrijdingen
	2004	2015
St-Denijslaan West	48	50(+2)
St-Denijslaan Oost	49	68(+19)
Kon. Fabiolalaan	42	57(+15)
Rijsenbergstraat	?	48 (?)
Kon. Boudewijnstr.	44	62(+18)
Kon. Albertlaan	62	69(+7)
Voskenslaan	92	62(-30)
(...)		

Hierbij is nog geen rekening gehouden met (i) de emissies van het verkeer dat erbij komt voor de kantoren en de woningen in de zones B en C, waar er aparte parkeerplaatsen worden voorzien en met de ontwikkeling van Flanders Expo.

De berekeningen zijn dus een onderschatting en geven geen totaal beeld van de impact van het volledige project op de luchtkwaliteit.

Niettegenstaande deze onderschatting blijkt overduidelijk uit de straatmodellering dat er een opmerkelijke toename optreedt van de overschrijdingen van de fijnstof - normen.

Enkel de Voskenslaan zou beter scoren dan vandaag, aangezien het autoverkeer hier zal afnemen door het afsluiten van de tunnel. Niettemin betreft het ook in 2015 nog om een aanzienlijke overschrijding van het toegelaten aantal inbreuken.

27.

Het weze nog opgemerkt dat in het MER de waarden worden getoetst aan de vandaag geldende dag- en jaargrenswaarden, terwijl een verscherping van de grenswaarden zal optreden met ingang van 1 januari 2010.

Het MER vergelijkt slechts met de grenswaarde voor fijn stof die geldt vanaf 1 januari 2005 tot 1 januari 2010, met name 50 :g/m³ PM₁₀ als daggemiddelde en die maximaal 35 keer per jaar mag overschreden worden (jaargemiddelde van 40 PM₁₀).

Echter, vanaf 1 januari 2010 zal de strengere norm van 50 :g/m³ PM₁₀ die slechts maximaal 7 keer per jaar mag worden overschreden van toepassing zijn (jaargemiddelde van 20 :g/m³ PM₁₀). Men had dan ook een vergelijking dienen te maken met de norm die geldt vanaf 1 januari 2010 om de situatie in het jaar 2015 correct te kunnen beoordelen.

D.I.1.6. Besluit

28.

De bestreden besluiten schenden de aangehaalde wettelijke bepalingen omdat ze:

- wat betreft het GRUP Gent Sint-Pieters goedkeuring verleent aan een ruimtelijke ontwikkeling die voor gevolg heeft dat de grenswaarden

inzake PM₁₀, NO_x en NO₂ in de stationsbuurt op blijvende wijze zullen overschreden worden.

- wat betreft de stedenbouwkundige vergunningen, rechts(t)reeks als gevolg zullen hebben dat de grenswaarden inzake PM₁₀, NO_x en NO₂ in de stationsbuurt op blijvende wijze zullen overschreden worden.
- geen concrete maatregelen bevatten die waarborgen dat de grenswaarden op de data dat zij van toepassing zijn, zullen worden geëerbiedigd, door bijvoorbeeld saneringsmaatregelen te treffen ten aanzien van andere bronnen die bijdragen tot luchtverontreiniging in de buurt, zodat globaal genomen de grenswaarden zullen in acht genomen worden”.

4.2.1.2. Ontvankelijkheid van het middel

4.2.1.2.1. De derde en de vierde tussenkomende partij werpen op dat het middel zich niet leent tot een prima facie beoordeling in kort geding, gezien het gaat om een complex en technisch middel.

Zoals hiervoor reeds is gesteld is ook het eerste middel voldoende precies omschreven om vatbaar te zijn voor een prima facie beoordeling. De exceptie kan niet worden aangenomen.

4.2.1.2.2. De eerste tussenkomende partij voert aan dat de verzoekende partijen geen belang hebben bij het middel.

De vijfde tussenkomende partij werpt op dat de verzoekende partijen hun belang bij het middel niet aantonen.

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.

4.2.1.3. Onderzoek van de ernst van het middel

4.2.1.3.1. In een eerste middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van “de wettelijke normen voor fijn stof en stikstofoxiden”.

4.2.1.3.2. 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, 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 van de Raad van 27 september 1996 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”.

4.2.1.3.3. Het besluit van de Vlaamse regering van 18 januari 2002 tot wijziging van het besluit van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne (hierna : 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 PM_{2,5}-concentraties verstrekken. Het aantal stations waar PM_{2,5} wordt gemeten en de ligging ervan, worden zo gekozen dat die stations representatief zijn voor de PM_{2,5}-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 PM_{2,5}-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 PM_{2,5}-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.

4.2.1.3.4. 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 PM₁₀ 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.

4.2.1.3.5. 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.

4.2.1.3.6. Artikel 4 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening (hierna : 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”.

4.2.1.3.7. Artikel 1.2.1., § 3 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (hierna : 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.

4.2.1.3.8. 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, of de afgifte van een stedenbouwkundige vergunning te weigeren.

Zodanige verplichting lijkt ook niet vervat in de Europese regelgeving.

4.2.1.3.9. Het eerste middel is niet ernstig.

4.2.2. Tweede middel

4.2.2.1. In een tweede middel voeren de verzoekende partijen aan dat “de bestreden beslissingen zijn vastgesteld op basis van een wettelijk ontoereikend milieueffectenrapport”.

Zij zetten dit middel uiteen als volgt:

“D.2.1. Wettelijke bepalingen

D.2.1.1. Onderzoek nulalternatief

29.

Artikel 4.2.7, §1, l, f) DABM stelt dat een plan-MER een beschrijving dient te omvatten van de milieueffecten die gepaard gaan met de uitvoering van het nulalternatief:

‘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, noch één van de alternatieven wordt uitgevoerd’ (...).

D.2.1.2. Onderzoek redelijke alternatieven

30.

Artikel 4.1.4, §1 DABM stelt dat de doelstelling van milieueffectenrapportage, bij de besluitvorming over acties die aanzienlijke milieueffecten kunnen veroorzaken, gelegen is in het toekennen van een evenwaardige plaats aan het milieubelang, naast de sociale, economische en andere maatschappelijke belangen. Om deze doelstelling te realiseren bepaalt

artikel 4.1.4, §2, 1/ DABM dat de milieueffectenrapportage als essentieel kenmerk heeft:

‘de systematische en wetenschappelijk verantwoorde analyse en evaluatie van de te verwachten, of in het geval van zware ongevallen, mogelijke gevolgen voor mens en milieu, van een voorgenomen actie en van de redelijkerwijze in beschouwing te nemen alternatieven voor de actie of onderdelen ervan, en de beschrijving en evaluatie van de mogelijke maatregelen om de gevolgen van de voorgenomen acties op een samenhangende wijze te vermijden, te beperken, te verhelpen ofte compenseren’ (...).

In artikel 4.2.7, §1, 1/, c) en d) DABM staat 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’ (...).

Verder in artikel 4.2.7, §1, 2/, b) DABM staat dat het plan-MER een beschrijving en een onderbouwde beoordeling dient te bevatten van de mogelijke aanzienlijke milieueffecten van het voorgenomen plan en programma én van de onderzochte alternatieven. Luidens artikel 4.2.7, §1, 2/, e) DABM moet tevens een globale evaluatie van het voorgenomen plan of programma én de onderzochte alternatieven zijn opgenomen.

Uit bovenvermelde artikelen blijkt aldus dat het zoeken naar redelijke alternatieven waaraan mogelijks minder milieueffecten verbonden zijn, de kern vormt van de plan-MER.

Welke alternatieven precies onderzocht moeten worden in een plan-MER maakt het voorwerp uit van de richtlijnen waarover de Cel MER beslist op grond van artikel 4.2.5, §1, 2/ DABM.

D.2.1.3. Schending van bovenstaande wettelijke bepalingen

31.

De verwerende partij heeft het bestreden GRUP Gent Sint-Pieters definitief vastgesteld op basis van een wettelijk ontoereikend milieueffectenrapport (...):

(i) het MER omvat geen volwaardig onderzoek van het nulalternatief voor deelprojecten 1 ‘Omvorming station Gent Sint-Pieters’, 2 ‘Verbetering multimodaal knooppunt voor openbaar vervoer’ en de onderdelen van deelproject 3 die een projectontwikkeling beogen, wordt het nul-alternatief dus niet onderzocht (...).

(ii) de tijdens de scoping voorgestelde en voor de buurt als meest milieuvriendelijk gekwalificeerde alternatieven werden zonder onderbouwde verantwoording verworpen (...).

Hierna worden deze twee punten verder geanalyseerd.

D.2.1.3.1. Onderzoek nulalternatief

32.

Het komt verwerende partij toe om het nulalternatief te onderzoeken.

In de ‘Richtlijnen milieueffectenrapportage: Station Gent St.-Pieters en omgeving’ door de Cel MER aangenomen op 22 juni 2004, wordt uitdrukkelijk aangegeven dat de bestaande toestand van het gebied als referentietoestand moet worden beschreven (...).

33.

Zoals reeds aangehaald werd evenwel besloten het nulalternatief niet te onderzoeken voor drie deelprojecten. De reden die in het MER hiervoor wordt gegeven zonder enige grondige uitleg is dat voor deze deelprojecten ‘het nultarief ingaat tegen de beleidsvisie en dus niet beantwoordt aan de beleidsdoelstellingen’ (...).

Met deze stelling kan geenszins rekening gehouden worden daar deze niet kan dienen als verantwoording voor het niet grondig uitwerken van het nulalternatief. Dit maakt immers een schending uit van artikel 4.1.4 DABM, die stelt dat de doelstelling van de milieueffectenrapportage 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.

De rechtsgeldigheid van het volledige MER wordt hierdoor aangetast, evenals alle navolgende overheidsbeslissingen waarvoor dit MER de onderbouwing moet leveren, inclusief het GRUP zelf.

D.2.1.3.2. Onderzoek redelijke alternatieven

34.

Het komt verwerende partij daarenboven toe om overeenkomstig artikel 4.1.4 en artikel 4.2.7 DABM de als meest milieuvriendelijk gekwalificeerde alternatieven grondig te onderzoeken en te vergelijken met het voorgenomen plan.

De richtlijnen van de Cel MER bepalen dienaangaande dat redelijke alternatieven, bestaande uit een kleinschaliger 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 (...).

35.

Deze alternatieven werden echter niet op systematische en wetenschappelijk verantwoorde manier onderzocht. Evenmin werd een gedegen en objectieve vergelijking gemaakt met het voorgenomen plan.

36.

In het MER worden de volgende nadelen m.b.t. het alternatief dat eruit bestaat dat geen pendelparking en/of verbindingsweg zou aangelegd worden (...).

Deze nadelen zijn echter op feitelijk en juridisch vlak op niets (...) gestoeld:

(i) Keuzereizigers worden niet aangetrokken

De vooronderstelling dat het aantrekken van keuzereizigers gepaard moet gaan met de aanwezigheid van een ondergrondse parking voor ca 3.000 wagens aan het station Gent Sint-Pieters, is niet wetenschappelijk gestaafd aan de hand van onder meer cijfermateriaal.

Ook het MER-verslag stelt: 'Er wordt gesproken over de 'belangrijke groep keuzereizigers' waarop echter geen getal kan geplakt worden. Dit geldt ook voor de 'restfractie' die de wagen (moeten) (inderdaad tussen haakjes) gebruiken als voortransport naar het station' (...).

Het MER gaat er gemakshalve van uit, zonder enige wetenschappelijke verantwoording, dat van de 2.000 pendelparkeerders er 1.000 zullen blijven proberen hun wagen te parkeren ergens in de buurt van het station, en dat 1.000 reizigers zullen afhaken en de wagen zullen nemen om naar het werk te rijden.

Dit laatste zou het equivalent meebrengen van drie km file op een snelweg met drie rijstroken. Als deze redenering wordt doorgetrokken, stelt zich de vraag welke file niet wordt veroorzaakt indien diezelfde 1.000 reizigers op het spitsuur de parking willen inrijden via slechts een rijbaan?

Er is geen rekening gehouden met de reeds bestaande saturatie van de autosnelweg naar Brussel, de toename van de variabele kosten van het autogebruik en andere mobiliteitsmaatregelen (waaronder het Pegasusplan van De Lijn) die ervoor zullen zorgen dat steeds meer reizigers voor het openbaar vervoer kiezen. Onterecht stelt het MER tot slot dat zonder pendelparking de parkeerdruk in de stationsomgeving zal stijgen. Daarbij is echter geen rekening gehouden met het invoeren van het betalend

parkeren in de stationsomgeving, waardoor reizigers eerder opteren om op te stappen in de kleinere stations in de omgeving van Gent.

- (ii) Geen parking ondermijnt de aantrekkingskracht van het project voor investeerders

Dit argument past niet binnen een milieueffectenbeoordeling. Bovendien houdt het geen steek.

De vlotte bereikbaarheid van het station voor de restf(r)actie van reizigers die sowieso steeds met de wagen komt, zou volgens het MER een belangrijk aantrekkingspunt zijn voor investeerders. Indien men de parkeerbehoefte zou voorzien op de site Flanders Expo, dan houdt dit volgens het MER een behoorlijk langer, en dus minder aantrekkelijk, reistraject in. De site Flanders Expo is nochtans zeer vlot te bereiken gezien zij onmiddellijk aansluiting heeft met de R4 en de E40. Er is een rechtstreekse en zeer vlotte verbinding (traject van maximum 10 min.; tram in aparte bedding) tussen Flanders Expo en het station. De tram stopt aan de ingang van het station. Men kan dus bij dit alternatief bezwaarlijk spreken van een veel langere reisweg hetgeen investeerders zou afschrikken, laat staan dat dit een afdoende argument kan vormen om een parking van ca 3.000 plaatsen te bouwen aan het station zelf en een verbindingsweg aan te leggen in natuurgebied.

- (iii) Een park and ride parking ter hoogte van Flanders Expo is geen alternatief
De stelling dat deze P+R geen valabel alternatief is wordt niet hard gemaakt. De stad Gent promoot deze P+R zelf voor de verplaatsingen van reizigers naar het stadscentrum. Zij kunnen hun wagen daar parkeren en met de tram naar het winkelcentrum rijden. Diezelfde tram heeft als een van de eerste haltes het Sint-Pietersstation. Waarom kan deze reeds bestaande P+R dan niet worden gebruikt voor de pendelaars?

In het MER staat dat er om de 7 minuten een tram is van Flanders Expo naar het station en dat de gemiddelde overstaptijd ca 10 minuten bedraagt (3 minuten voor het parkeren, 3,5 minuten wachttijd op bus of tram en 4 minuten overstaptijd in het station zelf). Bovendien zou de reiziger dit psychologisch ervaren als een tijdverbruik van 20 minuten.

Het alternatief van de P+R dient te worden vergeleken met het alternatief van de pendelparking. Volgende aspecten zijn daarbij van belang: (i) tijdens het spitsuur komt ook om de 5 minuten een tram aan Flanders Expo en (ii) in het scenario met de stationsparking verliest de reiziger tevens enkele minuten tijd met het parkeren van zijn wagen in de ondergrondse parking en met het zich begeven naar het perron. Het MER toont aldus absoluut niet aan dat de P+R zeer sterk in het nadeel zou zijn ten opzichte van de ondergrondse parking. De voordelen van het alternatief van de P+R aan Flanders Expo worden niet onderzocht. In het MER worden een aantal subjectieve ongemakken opgesomd die de reizigers zouden ondervinden wanneer zij met de tram van Flanders Expo naar het station moeten gaan. Deze verbleken evenwel bij de milieu- en gezondheidseffecten die het alternatief van het aanleggen van een megaparking en een tweevaksverbindingsweg met zich meebrengen (onder meer aantasting natuurgebied Overmeersen; problematiek fijn stof, waarover verder meer).

- (iv) Een verder uitgebouwd voorstadstreinnet is vooralsnog evenmin een alternatief

De NMBS weigert om te investeren in de uitbouw van een voorstadstreinnet. Dit kan moeilijk worden beschouwd als een sterk onderbouwd milieuargument.

- (v) Geen verbindingsweg legt hoge verkeersdruk op omliggende wegen
Met het alternatief van de P+R aan Flanders Expo en de uitbouw van een voorstadstreinnet zou het probleem van verkeersoverlast in de

stationsomgeving zich niet stellen. De aanleg van de verbindingsweg met de R4 aan het station is dus niet de enige mogelijkheid. In het MER wordt geen afweging gemaakt met andere milieuvriendelijkere alternatieven.

- (vi) Geen verbindingsweg leidt niet tot verschuiving verkeer van R40 (kleine ring) naar R4 (grote ring)

Dit argument toont aan dat de R4-verbindingsweg wordt aanzien als een extra ontsluitingsweg voor het centrum die veel verkeer aantrekt en waarvan de link met de R40 niet gemakkelijk is te maken. Het behoud van de bestaande noordzuid verkeersassen (inclusief verbetering afrit Snepkaai) komt evengoed tegemoet aan deze doelstelling met minder milieuschade.

- (vii) Geen verbindingsweg betekent geen suboptimale ontsluiting van de campus BME/CTL

Dit argument kan geenszins van doorslaggevende waarde zijn om de verbindingsweg aan te leggen, zeker niet gelet op de ernstige milieueffecten die de aanleg van deze weg zal meebrengen (aantasting natuurgebied Overmeersen; problematiek fijn stof - zie hierboven). Zoals het MER zelf stelt zou de verbindingsweg er voor zorgen dat er een suboptimale ontsluiting komt voor de schoolcampus. Er bestaat echter reeds een optimale rechtstreekse ontsluiting.

- (viii) Geen verbindingsweg leidt tot langdurige belasting Sint-Denijslaan door werfverkeer

Deze overbelasting tot 2015 weegt niet op tegen de overbelasting die de verbindingsweg zelf zal meebrengen en dit niet tijdelijk, maar permanent (onder meer voor het natuurgebied Overmeersen en de gezondheidseffecten bij overschrijding van de fijn stofnormen).

Daarenboven zonder de aanleg van de verbindingsweg en de aanleg van de ondergrondse megaparking zou er al veel minder werfverkeer zijn.

- (ix) Geen verbindingsweg betekent geen fietsverbinding naar Flanders Expo
- De realisatie van een fietsverbinding is niet gekoppeld aan het aanleggen van de verbindingsweg. Het leggen van een fietsbrug over de ringvaart en een fietsverbinding langs de rand van de Overmeersen of via de Scholencampus zijn alternatieven die losstaan van de aanleg van de weg.

37.

Niet alleen dient vastgesteld te worden dat de nadelen die in het MER aan de alternatieven werden gekoppeld niet correct zijn, daarenboven werden de verschillende milieuvoordelen van bepaalde aspecten van de alternatieven niet of slechts minimaal onderzocht en dus ook niet vergeleken met de effecten van die aspecten van het voorgenomen plan.

Zo werden de voordelen van de alternatieven als daar zijn de vrijwaring van het gebied Overmeersen, vermijden van geluidsoverlast in grote delen van het plangebied (Sint-Denijslaan, Roosakker...), sterke vermindering van de fijnstofrisico's...niet of slechts minimaal onderzocht. Minstens werden ze niet geplaatst met het oog op een vergelijking tegenover de grote nadelen die het voorgenomen plan heeft op deze aspecten.

Verder werd in het MER enkel een scenario onderzocht zonder parking en weg, maar ook zonder voorstedenlijk openbaar vervoer als alternatieve verkeersontsluiting. Door het ontbreken van een wetenschappelijke inschatting van de mogelijke verkeerscapaciteit van een voorstedenlijk openbaar vervoersnetwerk of van een park and ride vanaf Flanders Expo - met behulp van een mobiliteitsmodel, zoals bij het basisscenario - kan het alternatief niet volwaardig vergeleken worden met het basisscenario.

38.

Tot slot en ter bekrachtiging van het hierboven gestelde, kan verwezen worden naar het advies van GECORO dat stelt dat het voorzien van de verbindingsweg met de R4 en een ondergrondse stationsparking als 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 langzaamaan verkeersas’.

D.2.1.4. Besluit

39.

De bestreden beslissing schendt de wettelijke bepalingen omdat het:

- mede steunt op een MER waarin geen volwaardig onderzoek van het nulalternatief heeft plaatsgevonden (Schending van artikel 4.2.7, §1, l/, f DABM);
- mede steunt op een MER waarin de tijdens de scopingsfase voorgestelde alternatieven werden beoordeeld op gronden die niet wetenschappelijk verantwoord kunnen worden en die ervan getuigen dat aan het milieubelang geen evenwaardige plaats is toegekend (Schending van artikel 4.1.4 DABM, artikel 4.2.7, §1, l/, c) en d) DABM en artikel 4.2.7, §1, 2/, b) en e) DABM);

De verwerende partij kon dan ook, op basis van het wettelijk ontoereikend MER, niet tot de definitieve vaststelling van het GRUP Gent Sint-Pieters overgaan.

Aangezien tegen de goedkeuring van het MER geen afzonderlijk rechtsmiddel openstaat, kan de rechtsgeldigheid van het MER door de administratieve rechter slechts getoetst worden tezamen met het plan ten behoeve waarvan het is opgesteld”.

4.2.2.2. Ontvankelijkheid van het middel

De derde en de vierde tussenkomen partij werpen op dat de verzoekende partijen geen belang hebben bij het eerste onderdeel van het middel.

De vijfde tussenkomen partij werpt op dat de verzoekende partijen hun belang bij het middel niet aantonen.

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.

4.2.2.3. Onderzoek van de ernst van het middel

4.2.2.3.1. In een tweede middel voeren de verzoekende partijen aan dat de bestreden beslissingen zijn vastgesteld op basis van een wettelijk ontoereikend milieueffectenrapport, doordat enerzijds het MER geen volwaardig onderzoek van het nulalternatief omvat voor deelprojecten 1 “omvorming station Gent Sint-Pieters”, en 2 “verbetering multimodaal knooppunt voor openbaar vervoer” en voor onderdelen van deelproject 3 die een projectontwikkeling beogen, en anderzijds de tijdens de scoping voorgestelde en voor de buurt als meest milieuvriendelijk gekwalificeerde alternatieven zonder onderbouwde verantwoording worden verworpen.

4.2.2.3.2. 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/ voorzover ze relevant is voor het stadium van het planningsproces waarin de milieueffectrapportage wordt uitgevoerd en voorzover 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 rubieken die in artikel 4.2.7., § 1 DABM worden vermeld, binnen de grenzen van het in de § 2 bepaalde.

4.2.2.3.3. 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”.

4.2.2.3.4. 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”.

4.2.2.3.5. 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”.

4.2.2.3.6. 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 dichtbij 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.

4.2.2.3.7. 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 personenvervoergegerichte 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 geluidsniveau's;
- . 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.

4.2.2.3.8. Het tweede middel is niet ernstig.

4.2.3. Derde middel

4.2.3.1. In een derde middel voeren de verzoekende partijen aan dat het milieueffectenrapport niet doorwerkt tot in de bestreden beslissingen.

Zij zetten dit middel uiteen als volgt:

“D.3. 1. Inhoud van de wettelijke bepalingen
40.

Artikel 4.1.7 DABM bepaalt het volgende:

‘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 r(a)pporten en met de opmerkingen en commentaren die daarover werden uitgebracht’.

Aldus, zowel bij het nemen van de beslissing over het plan, als bij de daadwerkelijke uitwerking daarvan kan de overheid het milieueffectenrapport

niet naast zich neerleggen. Zij dient rekening te houden met de inhoud van het rapport en de bijkomende opmerkingen.

Daarenboven dient er nog gewezen te worden op de motiveringsverplichting dewelke door artikel 4.1.7 DABM wordt opgelegd aan de overheid:

‘Zij motiveert elke beslissing over de voorgenomen actie in het bijzonder:

- 1) de keuze voor de voorgenomen actie, een bepaald alternatief of bepaalde deelalternatieven, behalve dan voor wat het omgevingsveiligheidsrapport betreft;
- 2) de aanvaardbaarheid van de te verwachten of mogelijke gevolgen voor mens of milieu van het gekozen alternatief;
- 3) de in het rapport of de rapporten voorgestelde maatregelen’

Deze motiveringsplicht is bedoeld om te verzekeren dat de informatie die door het MER wordt aangereikt daadwerkelijk wordt gebruikt bij het nemen van de beslissing over de voorgenomen actie.

D.3.2. Schending van de wettelijke bepalingen

41.

Verwerende partij heeft het GRUP Gent Sint-Pieters definitief vastgesteld 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. Slechts de volgende overweging heeft meegespeeld:

‘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 projectniveau, dit wil zeggen bij het uitwerken of beoordelen van stedenbouwkundige vergunningsaanvragen of milieuvergunningsaanvragen’ (...).

42.

Op grond van artikel 4.1.7 DABM dient de overheid bij haar beslissing over het plan, alsook bij de uitwerking ervan rekening te houden met de inhoud van het MER en de opmerkingen daarover. Dit wordt door de Cel MER ook bevestigd in haar richtlijnen (...).

Aan de overheid wordt expliciet de verplichting opgelegd om m.b.t. de voorgenomen actie elke beslissing uitdrukkelijk te motiveren inzonderheid betreffende de

- 1) keuze voor de voorgenomen actie of een bepaald alternatief,
- 2) de aanvaardbaarheid van de te verwachten gevolgen voor mens en milieu en
- 3) de maatregelen voorgesteld in het MER.

Het blijkt dan ook dat niet aan deze motiveringsplicht is voldaan, inzonderheid niet wat de keuze voor de voorgenomen actie (en aldus het verwerpen van de alternatieven) betreft en de aanvaardbaarheid van de milieueffecten en gevolgen voor de menselijke gezondheid.

Bovendien bevat het MER een opsomming van een ganse reeks milderende maatregelen (...). Uit bovenvermelde bepaling volgt dat in het besluit tot vaststelling van het GRUP deze milderende maatregelen systematisch moeten worden besproken en dat daarin nagegaan moet worden of deze aanleiding kunnen geven tot een aanpassing van het plan, dan wel dienen opgelegd te worden in de projectfase, naar aanleiding van de beoordeling van onder meer de stedenbouwkundige vergunningen.

De loutere vermelding 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' laat absoluut niet toe na te gaan of de overheid de voorgestelde milderende maatregelen al dan niet daadwerkelijk heeft onderzocht en nagegaan heeft in welke fase van de besluitvorming zij kunnen, dan wel dienen opgelegd te worden.

D.3.3. Besluit

43.

De bestreden beslissing schendt de wettelijke bepalingen omdat het:

- geen verantwoording bevat voor de keuze voor het voorgenomen alternatief, noch terzake van de aanvaardbaarheid van de te verwachten of mogelijke gevolgen voor mens of milieu van het gekozen alternatief, noch een onderzoek van de in het rapport voorgestelde milderende maatregelen, in strijd met de motiveringsplicht (schending van artikel 4.1.7. DABM).

De verwerende partij kon dan ook, zonder behoorlijke motivering, niet tot de definitieve vaststelling van het GRUP Gent Sint-Pieters overgaan”.

4.2.3.2. Ontvankelijkheid van het middel

De vijfde tussenkomende partij werpt op dat de verzoekende partijen hun belang bij het middel niet aantonen.

Vooralsnog bestaat er geen noodzaak om over deze exceptie uitspraak te doen. Een onderzoek van en een uitspraak over deze exceptie 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 derde middel voeren de verzoekende partijen aan dat het milieueffectenrapport niet doorwerkt in de bestreden besluiten. Het middel wordt genomen uit de schending van artikel 4.1.7. DABM.

4.2.3.3.2. 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”.

4.2.3.3.3. Uit de uiteenzetting van het middel blijkt dat de verzoekende partijen de schending van deze bepaling aanvoeren met betrekking tot de vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “stationsomgeving Gent Sint-Pieters - Koningin Fabiolalaan”.

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

4.2.3.3.5. 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 aan multimodaal bereikbare knooppunten”.

Voorts 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 RUP 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.

Het standpunt 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”, artikel 4.1.7. DABM zou schenden, kan op grond van hetgeen hiervoor uiteengezet, op het eerste gezicht niet worden aangenomen.

4.2.3.3.6. Het derde 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 de bestreden besluiten te kunnen bevelen. Die vaststelling volstaat om de vorderingen af te wijzen.

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

Artikel 1.

De zaken A. 181.635/X-13.209 en A. 181.636/X-13.210 worden gevoegd.

Artikel 2.

De verzoeken tot tussenkomst van de Vlaamse Vervoermaatschappij DE LIJN, de n.v. INFRABEL, de n.v. NMBS HOLDING en de n.v. EUROSTATION, en de stad GENT in het administratief kort geding worden ingewilligd.

Artikel 3.

De vorderingen tot schorsing worden verworpen.

Artikel 4.

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

De kosten van de tussenkomsten in de schorsingsprocedure, bepaald op 1250 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.