

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 201.099 van 19 februari 2010
in de zaak A. 182.340/X-13.245.**

In zake: Dirk VAN BAVEL
wonende te 9100 SINT-NIKLAAS
Heidebaan 44

tegen:

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

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 7 april 2007, strekt tot de nietigverklaring van het besluit van 19 januari 2007 van de Vlaamse regering houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Afbakening regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas”

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een memorie van antwoord ingediend en de verzoeker heeft een memorie van wederantwoord ingediend.

Auditeur Ann Van Mingerot heeft een verslag opgesteld.

De verwerende partij heeft een verzoek tot voortzetting en een laatste memorie ingediend.

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

Staatsraad Stephan De Taeye heeft verslag uitgebracht.

De verzoeker en advocaat Paul Aerts, die verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Auditeur An Van Mingeroot heeft een advies gegeven.

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

III. Feiten

3. Het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas, opgestart in de loop van 2001, werd uitgevoerd volgens de stappen die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden voorzien en dit in nauwe samenwerking tussen de drie bestuursniveaus, met name het Vlaamse Gewest, de provincie Oost-Vlaanderen en de gemeenten Sint-Niklaas en Temse.

Het afbakeningsproces leidt tot de nota “Afbakeningsvoorstel, afbakening regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas” van 30 januari 2004. In dit afbakeningsvoorstel leest men aangaande het voorziene detailgebied “stedelijk woongebied Bellestraat” dat in dit gebied minimaal een equivalent van 9 ha bedrijventerrein moet worden ontwikkeld met een hoofdontsluiting langs de Heidebaan.

4. In het advies van 23 maart 2005 van de afdeling Wegen Oost-Vlaanderen, voorafgaand aan de plenaire vergadering van 24 maart 2005 met betrekking tot het voorontwerp van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan afbakening regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas” (hierna : GRUP), wordt onder meer het volgende gesteld :

“Met de principes van een duurzaam mobiliteitsbeleid is duidelijk rekening gehouden bij dit voorontwerp van RUP. Het mag echter in de toekomst niet bij principes blijven. We vragen dan ook dat bij de realisatie van de diverse bedrijventerreinen en het aansnijden van de bijkomende woongebieden door alle betrokken overheden telkens de mobiliteitsaspecten goed mee worden bestudeerd. De invulling van bedrijventerreinen (zoals grootte en aard van de bedrijven) moet gebeuren rekening houdend met de draagkracht inzake mobiliteit en veiligheid in de wijde omgeving.

(...)

In deelgebied 4 : Gemengd stedelijk ontwikkelingsgebied Bellestraat-Zonneke voorziet art. 6.2.4. van de stedenbouwkundige voorschriften dat het gebied ontsloten wordt via de Heidebaan. De afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen is geen voorstander van een nieuwe ontsluiting op de N70 (Heidebaan). De kruispunten in de buurt (Passtraat en Eekhoornstraat) zijn gevaarlijke kruispunten. De creatie van een nieuw gevaarlijk punt dient vermeden te worden. Wij zijn dan ook voorstander van een ontsluiting via Europapark Noord. Dit is voorstel 4 op pg. 39 van de toelichtingsnota”.

5. Rekening houdend met het voormelde advies leest men in het verslag over de voormelde plenaire vergadering wat volgt :

“2. AWV stelt zich vragen bij de ontsluiting van het bedrijventerrein via de N70 (Heidebaan). Vermits er verschillende gevaarlijke punten zijn op deze weg, wordt een bijkomend kruispunt niet aanvaard. AWV is voorstander van de ontsluiting zoals voorgesteld in concept 4 in de toelichtingsnota waarbij de ontsluiting van het gebied voorzien wordt via Europapark Noord.

J.Z. stelt dat voor deze ontsluiting bijkomende onteigeningen nodig zijn.

Sint-Niklaas vermeldt dat op lange termijn de oostelijke tangent zal worden gerealiseerd waarbij de ontsluiting van dit gebied verder kan worden onderzocht. Zij zijn voorstander van een ontsluiting langs de N70.

R.L. stelt voor om een bijkomend overleg te voorzien tussen Sint-Niklaas, AWV en ARP om tot een goede oplossing voor deze ontsluiting te komen.

...

4. Conclusie

- ...

- Bijkomend overleg tussen AWV, Sint-Niklaas en ARP is nodig onder meer met betrekking tot de problematiek van de oostelijke tangent en de ontsluiting van het gemengd stedelijk ontwikkelingsgebied Bellestraat-Zonneke”.

6. Bij besluit van de Vlaamse regering van 17 maart 2006 wordt het ontwerp van GRUP voorlopig vastgesteld. In dit ontwerp worden 8 deelgebieden opgenomen:

- deelgebied 1: grenslijn;
- deelgebied 2: stedelijk woongebied Clementwijk;
- deelgebied 3: stedelijk woongebied Vijfstraten;
- deelgebied 4: gemengd stedelijk ontwikkelingsgebied Bellestraat-Zonneken;
- deelgebied 5: gemengd regionaal bedrijventerrein Europark Zuid II;
- deelgebied 6: gemengd stedelijk ontwikkelingsgebied De Woningen;
- deelgebied 7: stedelijk landbouwgebied Tweede Moerput-Kloottiende-Galgstraat Hamelveld;
- deelgebied 8: oostelijke tangent.

Uit de toelichtingsnota (p. 47) bij het GRUP blijkt dat het deelgebied 4 “Gemengd stedelijk ontwikkelingsgebied Bellestraat-Zonneke” gemengd moet worden ontwikkeld. Er wordt ruimte voorzien voor bedrijvigheid en voor verscheidene woontypes. De ruimte voorzien voor bedrijvigheid situeert zich in het gebied tussen de Heidebaan en de Bellestraat. Vertaald naar verordenende stedenbouwkundige voorschriften wordt de ruimte ingekleurd als “woongebied” (art. 4) en “gemengd regionaal bedrijventerrein” (art.5) met in overdruk groenstructuur.

7. In het voormelde besluit van 17 maart 2006 van de Vlaamse regering houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp van GRUP leest men onder de stedenbouwkundige voorschriften van deelgebied 4, en meer bepaald onder artikel 5 “Gemengd Regionaal Bedrijventerrein” :

“(…)

5.5. De hoofdontsluiting van het gemengd regionaal bedrijventerrein wordt voorzien via de Heidebaan of via Europapark Noord.

Rechtstreekse ontsluitingen van individuele bedrijven op de N70 zijn niet toegelaten.”.

Niettegenstaande de voormelde mogelijke ontsluiting via Europapark Noord, wordt de symbolische aanduiding (pijl) voor de ontsluiting in het grafische plangedeelte enkel weergegeven voor de ontsluiting via de Heidebaan.

In de meer vermelde toelichtingsnota bij het ontwerp wordt verder bepaald dat aangaande het deelgebied 4 en rekening houdend met bemerkingen op de plenaire vergadering, de volgende wijziging in de stedenbouwkundige voorschriften werd aangebracht :

“Deelgebied 4 : Gemengd stedelijk ontwikkelingsgebied Bellestraat-Zonneken

De stedenbouwkundige voorschriften zijn met betrekking tot de ontsluiting van het gemengd regionaal bedrijventerrein flexibeler gemaakt, zodat een eventuele ontsluiting via Europapark Noord eveneens mogelijk is”.

Voorts bepaalt deze nota nog wat volgt :

“Vermits echter het bedrijventerrein op korte termijn ontwikkeld dient te worden en vanuit het afbakeningsproces werd bepaald dat de hoofdontsluiting langsheen de Heidebaan zou worden voorzien, wordt de inrichting van voorstel 2 vertaald naar het grafisch plan. Deze mogelijkheid om de ontsluiting te voorzien via Europapark Noord blijft natuurlijk ook bestaan”.

8. De verzoeker woont in het deelgebied 4 “Gemengd stedelijk ontwikkelingsgebied Bellestraat-Zonneke” en verzet zich tegen de inkleuring aan de achterzijde van zijn perceel van het gebied Gemengd Regionaal Bedrijventerrein (GRB art. 5).

Ter gelegenheid van het openbaar onderzoek dient de verzoeker het volgend bezwaarschrift (nr. 21) in :

“Ik teken officieel bezwaar in mbt het ruimtelijk uitvoeringsplan Sint-Niklaas ‘afbakening regionaal stedelijk gebied Sint Niklaas, meer bepaald voor het gedeelte : ‘de herbestemming van het gebied Bellestraat-Zonneken-Heidebaan-Passtraat’.

Dit is geen kleine aanpassing daar dit voorziet in een stadsuitbreiding van 583 woningen en een bedrijventerrein van 11 ha. Deze herbestemming krijgt onvoldoende aandacht vermits ze behandeld wordt in de totaliteit van het ruimtelijk uitvoeringsplan.

(...)

Ik vind het zeer vreemd dat men eerst het ruimtelijk uitvoeringsplan wil goedkeuren alvorens een aantal belangrijke punten in kaart te brengen zoals

1. een degelijke analyse van de gevolgen in verband met de mobiliteit (N70-Bellestraat),
2. afspraken en garanties omtrent de leefkwaliteit van de omwonenden, en
3. ecologische functies van het gebied
4. een uitgebreide evaluatie van een kwalitatief beter, alternatief gebied aan de N41-Kiemerstraat-...

Gelieve dan ook deze 4 elementen als de bezwaarpunten in dit bezwaarschrift te beschouwen.

Ook zou ik om verbetering van de informatie naar de omwonenden en de interactie met de omwonenden tijdens het beslissingsproces willen vragen.

Op geen enkel moment tijdens het openbaar onderzoek konden er voldoende details omtrent hogergenoemde punten verschaft worden op mondelinge vraag, telkens met als uitleg dat er nog te weinig details omtrent het ontwerp van het gebied gekend waren vermits het nu nog steeds agrarisch gebied is en telkens verwijzend naar volgende stappen in het proces waar er meer in detail gegaan zal worden.

Maar mijn ervaring leert mij dat het in de volgende stappen van het proces voor de burger die geïmpacteerd is, TE LAAT is.. Ik kan dan ook alleen maar hopen dat de Vlaamse commissie voor Ruimtelijke ordening meer interactie aan de dag zal leggen met de ECHTE BETROKKENEN tzt. de burger die een industriezone achter zijn tuin ziet verschijnen en niet enkel de adviezen zal opvolgen van de politieke instanties of andere adviesorganen die de burger zogenaamd dienen te vertegenwoordigen. Want dat doen ze NIET !

Als voorbeeld refereer ik naar het feit dat noch het gemeentebestuur, noch de burgemeester, noch de schepenen van ruimtelijke ordening of een van zijn ambtenaren, noch de GECORO het nodig vond om mij te consulteren mbt tot mijn bezwaarschrift over de herbestemming van bovenvermeld gebied tijdens het onderzoek van het ruimtelijk structuurplan Sint Niklaas. Ik ben zelfs niet eens persoonlijk geïnformeerd over de afhandeling van mijn bezwaren, noch van de resultaten van het onderzoek mbt ruimtelijk structuurplan in het algemeen

Het ‘uitgewerkt ruimtelijk concept’ voor de herbestemming is nog steeds slechts een zeer algemeen idee. En het is beter om de bovenvermelde evaluatie nu in alle sereniteit uit te voeren dan te wachten tot na de herbestemming

wanneer diverse promotoren en ontwikkelaars druk zullen uitoefenen op de verschillende betrokken partijen.

Ik vraag dan ook met aandrang dat de onderstaande punten in voldoende detail behandeld worden alvorens de herbestemming van het genoemde gebied definitief goed te keuren en nodig u uit een specifieke informatie vergadering te organiseren waarop u de onderstaande punten alsook opmerkingen van ander bewoners met betrekking tot dit gebied bespreekt samen met mezelf en alle betrokken bewoners omtrent de herbestemming van het bovengenoemd gebied.

1. mobiliteit : het ontbreken van een mobiliteitsplan voor de ontsluiting van het gebied en dit ondanks een reeds bestaande gevaarlijke verkeerssituatie.

- 583 woningen en 11 ha bedrijventerrein met als ontsluiting de N70 en de Bellestraat-Zonneken. Beide wegen zijn reeds zeer verzadigd gedurende op diverse tijdstippen gedurende de dag.

- De Bellestraat is reeds een gevaarlijke stadsweg die in het bijzonder weinig bescherming biedt aan fietsers. Een bijkomend kruispunt voor de ontsluiting en het extra verkeer zal de verkeerssituatie niet veiliger maken.

- De gewest N70 is gekend voor de regelmatige ongevallen die er gebeuren. De onveilige situatie op deze gewestweg heeft dan ook aanleiding gegeven hebben tot de hertekening van 2 kruispunten (met passtraat en met eekhoornstraat) in het betreffende gebieden en zeer recent de uitvoering ervan. Het is dan ook zeer duidelijk dat een bijkomend kruispunt zal leiden tot meer verkeersopstoppen en grotere onveiligheid. Een gevolg hiervan is ook dat de toegang met de fiets naar het recreatiedomein De Ster meer en meer onveilig wordt.

(...)

- Er is geen rechtstreekse aansluiting op de grote verkeersassen rond sint niklaas en naar de E17 toe (de ring, op de verwachte ontsluiting van de ring naar de E17 toe, de N41). Een gemiste opportuniteit voor een stadsuitbreiding van deze omvang, temeer vermits er alternatieven voor de stadsuitbreiding zijn die rechtstreeks aangesloten kunnen worden op de ring (of op de N41 of op de toekomstige ontsluiting van de ring naar E17).

(...)

- de aansluiting van het industrieterrein op de N70 zorgt voor een extra gevaarlijk kruispunt. De N70 had al 2 gevaarlijke kruispunten op het besproken gebied : N70-Passtraat en N70-Lange Rekstraat (toegang tot recreatiedomein De Ster). Die kruispunten zullen door het woonuitbreidingsgebied nog meer verkeer te verwerken krijgen.

En daarbovenop komt nog een extra kruispunt voor ontsluiting van het industriegebied op een 300-tal meter van het kruispunt N70 - Passtraat.

Hier wordt duidelijk een gevaarlijke situatie gecreëerd !!

(...)

En dit op een weg N70 (Heidebaan) waar de bouwvoorschriften van de staat en provincie mbt toegang tot de eigendom zeer strikt zijn. Een duidelijk afgebakende oprit naar de woning is toegelaten, deze oprit dient echter beperkt te zijn in de breedte waarmee de oprit toegang geeft tot de N70 en mag zeker niet de volledige breedte van de eigendom. En dan nu zomaar een extra kruispunt ???

Bovendien werd op datzelfde stuk N70 (Heidebaan) een speciale parkeerregeling uitgewerkt omwille van de aanwezigheid van de meubelwinkels Colifac, en steeds meer en meer grotere winkelcomplexen langs deze baan (zoals complex met Gamma).

2. leefmilieu : het waarborgen van de leefkwaliteit voor de omwonenden

- De omwonenden leven reeds aan een drukke gewestweg (N70) of drukke stadsweg (Bellestraat, Passtraat) met veel overlast van het verkeer. Als compensatie was er het rustige agrarische binnengebied. De herbestemming gaat hier niet om een kleine verkaveling van enkele percelen maar dit ganse

rustige binnengebied wordt nu vervangen door een bedrijventerrein van 11 ha en 583 woningen. Het is duidelijk dat de leefkwaliteit van de omwonenden zal dalen vermits de compensatie van dit agrarisch binnengebied volledig verdwijnt.

(...)

- Uiteraard is er in het ontwerp een groene buffer voorzien zijn (hopelijk zowel voor de omwonenden van het bedrijventerrein als van de woninguitbreiding). Helaas zijn er op dit ogenblik geen details en geen garanties :

welk soort bedrijven en welke reglementering ? welke bouwvoorschriften zullen gelden voor deze bedrijven (en woningen) ? welk soort buffers ? zal er een verhoogde berm zijn of niet ? welke beplantingen ? wie zal instaan voor het onderhoud ?

Inderdaad er is een beschrijving in het Ruimtelijk structuurplan omtrent een aantal van deze vragen maar men kan nu al stellen dat 'een rij bomen van een aantal meter niet voldoende zal zijn om de omwonenden van geluidshinder, stankhinder te vrijwaren'. Ik wens u er nogmaals attent op te maken dat al deze huizen gebouwd en ingedeeld zijn volgens een concept dat rekening houdt, met een rustig achtergebied. Een slijperij of een opslagplaats waar vrachtwagens om 6h s' ochtends komen en gaan om te laden en te lossen in die industriezone is volgens uw richtlijnen perfect mogelijk, maar zal wel een impact hebben op rust die alle woonkamers en slaapkamers van de omliggende woning nu nog genieten.

Ik hoop ten stelligste dat 'inspraak van de omwonenden' niet te herleid wordt tot een gesprek over het soort bomen in de buffer maar wel over een discussie over gedetailleerde lijst van bedrijven die wel of niet toegelaten worden in de zone en onder welke voorwaarden. Daarom dienen er meer gedetailleerde omschrijvingen voor dit bedrijventerrein bepaald te worden alvorens het gebied een herbestemming te geven.

Deze discussie dient nu gevoerd te worden. Na een beslissing voor herbestemming van het gebied zal een serene discussie altijd verstoord worden door de druk van promotoren !!

- zonder afspraken en garanties dreigen de omwonenden de grote verliezers te worden !

3. groen binnengebied : het groene binnengebied heeft ook een ecologische functie :

- 3.a een groengebied met weilanden, akkerbouw en zelfs aangeplante bospercelen, met niet enkel grazende koeien of konijnen en hazen maar zelfs met inlandse eekhoorntjes. In het ontwerp wordt de 'Tweede Moerput' 'beschermd' in de regionale gemengde groenstructuur. Bovengenoemd binnengebied is de 'Eerste Moerput' maar die wordt niet 'beschermd'. Een discriminerende beslissing zonder verdere motivatie vanwege het stadsbestuur in het ontwerp.

- 3.b de waterfunctie de weiden, de diverse beken en poelen zorgen voor een bepaald evenwicht in de waterafvoer. Vooral de tuinen aan de Heidebaan (nrs 40-54) liggen lager dan het gemiddelde niveau van de diverse percelen van het binnengebied en zouden door een verstoring van dit evenwicht regelmatig onder water kunnen komen te staan.

- zonder garanties voor aangepast maatregelen dreigen ook hiermee de betrokken omwonenden de dupe te worden.

(...)

- 3.c agrarisch gebied : de verdwijning van weilanden en akkers zullen ongetwijfeld een verlies betekenen voor de landbouwers die actief zijn in het binnengebied.

4. een kwalitatief beter alternatief is het gebied N41 - Kiemerstraat - Heimolenstraat - ...

Ziehier een alternatief : het gebied N41 - Kiemerstraat - Heimolenstraat
(...)

Dit alternatief gebied heeft een aantal sterke troeven die het huidige voorgestelde Bellestraat - Zonneken - Heidebaan (N70) - Passtraat niet heeft.
(...)

a. Ruimte die toch al 'visueel vervuild' is :

Dit alternatief gebied is geen binnengebied en dus de gewenste faciliteiten voor woonuitbreiding en industrie dienen er niet zo 'ingepropt' te worden.

Een ruimtelijker design met beter leefkwaliteit en opties naar de toekomst voor de industrie is mogelijk. Bovendien kunnen industrie en wonen beter gescheiden worden vermits er meer plaats is om comfortable buffers te integreren.

Bovendien is de ruimte reeds visueel vervuild door elektriciteits-pylonen die het gebied doorkruisen, op het gedeelte waar in het alternatief voorgesteld wordt om de industriezone onder te brengen.

b. Rechtstreekse toegang tot verkeersas zonder extra gevaarlijke situaties te creëren : Het gebied kan makkelijk ontsloten worden zonder extra verkeersproblemen te veroorzaken. Het industrie-terrein kan onmiddellijk aangesloten worden op de N41 via het bestaande kruispunt van de Kiemerstraat. De Kiemerstraat zelf zou intelligent afgesloten kunnen worden zodat de bewoners van deze straat verder weg van de N41 geen extra hinder ondervinden. Integendeel de Kiemerstraat zou dan geen alternatieve weg naar Industriepark West zijn. Het woongebied kan ontsluiting hebben via de Heimolen straat.

c. Onmiddellijke nabijheid van E17 :

Dit is een grote troef voor de industrie. Daar de E 17 op een 100-tal meter van het ganse alternatieve gebied gelegen is zal een ontsluiting van het industriegebied via het huidige kruispunt van de Kiemerstraat geeft ook als voordeel geven dat er een onmiddellijke aansluiting op de E17 snelweg is.

Dit is in schril contrast met de moeilijke, extra belastende route die men voor het Bellestraat-Zonneken-Heidebaan-Passtraat gebied moet volgen om naar de E17 te rijden.

Ook vanuit het perspectief om de beschikbare ruimte te gebruiken, is het plaatsen van industrieterreinen langs de autosnelwegen zeker een troef. Ik verwijs hiervoor naar de nieuwe industrieterreinen die Lokeren aan het ontwikkelen is, en die helemaal gelegen zijn langs de E17.

Het gebied is voldoende groot om de kwaliteit van het woongedeelte te garanderen.

Eigenaardig wordt dit gebied door de stad Sint Niklaas uitgeroepen tot waardevol groengebied ter vrijwaring van een 'groene gordel rond sint niklaas'. Eigenaardig om een groene gordel naast de E17 te leggen waar de leefkwaliteit toch al laag is en dan op andere plaatsen het groen weg te nemen. Eigenaardig om een visueel vervuild gebied tot waardevol groen uit te roepen. Eigenaardig om een groene gordel te maken die enkele honderden meters verder toch onderbroken wordt door Industriepark West.

Persoonlijk vermoed ik dan ook eerder partij-politieke redenen achter deze beslissing eerder dan een rationele ingesteldheid om tot een goede ruimte-invulling te komen.

Tot slot de informatie verstrekking : onduidelijkheid bij de omwonenden

- tijdens het openbaar onderzoek omtrent het ruimtelijk structuur plan heeft het stadsbestuur ongetwijfeld de informatie verstrekking verleend die volgens haar de meest optimale was. Een mooie brochure, het volledige ontwerp op het internet, een informatie avond, een tentoonstelling en loket in het stadhuis. Ook dit RUP onderzoek werd via de website aangekondigd.

- maar niemand heeft echter informatie verschaft omtrent de nog beschikbaar bouw- en industriekevels op het grondgebied van Sint Niklaas. Ook is er geen recente studie uitgevoerd voor de reële benodigde ruimte, er wordt steeds verwezen naar de verplichte quota daterend van enkele jaren geleden. Recentere studies zoals deze van het KULeuven die spreken over 4200 ha woonuitbreidingsgebied in Oost Vlaanderen dat nog niet geëxploiteerd is en die spreken over een significant kleinere behoefte voor Sint Niklaas worden genegeerd en niet vermeld in het ontwerp. Deze gegevens zijn nochtans belangrijk in dossiers voor herbestemming en zeker in de voorlichting van de bevolking.

Bij deze zou ik dan ook verzoeken dat er een studie gebeurd naar de reële beschikbaarheid en behoeften voor Sint Niklaas.

- ook kon de informatie omtrent de volledige procedure kon explicieter geweest zijn : het is nu onduidelijk of er na de herbestemming onmiddellijk een bouwvergunning kan aangevraagd worden of dat er eerst nog diverse bijkomende procedures mbt het bovengenoemde gebied doorlopen dienen te worden met bijkomende openbare onderzoeken en goedkeuring.

Bij deze zou ik ook hier wensen dat er meer duidelijk naar de omwonenden gecommuniceerd wordt.

- last but not least maakte Minister Van Mechelen in de periode van 30 november een gebied vrij goed voor 86.100 woningen en werd dit aangekondigd tesamen met de lancering van de nieuwe woonuitbreidingsatlas op het internet. Een goede bron van informatie maar misleidend met betrekking tot dit openbaar onderzoek voor het ruimtelijk structuurplan in Sint Niklaas dat uiteraard op deze atlas niet terug te vinden is. Volgens eigen rondvraag hebben diverse omwonenden deze informatie verkeerdelijk geïnterpreteerd als zijnde het feit dat het ruimtelijk structuurplan Sint Niklaas toch nog veranderd was en dat de herbestemming van het bovengenoemde gebied afgevoerd was. Spijtig genoeg heeft het stadsbestuur tot op heden hieromtrent echter geen enkele extra mededeling gedaan naar de bevolking ter verduidelijking. Ook omtrent de uiteindelijke goedkeuring van het structuurplan werd geen specifieke communicatie naar de bevolking ondernomen.

Besluit :

De afbakening van het regionaal stedelijk gebied Sint Niklaas is omvangrijk. Het is daarom spijtig vast te stellen dat onvoldoende tijd is uitgetrokken om het plan te vervolledigen met een aantal belangrijke studies en door meer met de direct betrokken omwonenden te overleggen.

Gezien Minister Van Mechelen de deadline voor de structuurplannen verlengd heeft tot mei 2007 is er nog steeds de mogelijk tot vervollediging van het dossier en dit in overleg met de omwonenden.

Ik hoop dat de bezwaren bij het huidige ontwerp, die hierboven vernoemd zijn, kunnen behandeld worden met inspraak van de omwonenden en dat er een extra informatieavond georganiseerd wordt specifiek omtrent het bovengenoemde gebied Bellestraat-Zonneken-Heidebaan-Passtraat in de afbakening van het regionaal stedelijk gebied Sint Niklaas.

Ik hoop echt dat inspraak van de bevolking meer actief met de omwonenden zou gebeuren en niet enkel te herleiden is tot een buurtvergadering voor de keuze van de bomen in de buffer met de industrie-zone die iemand plots beslist heeft om achter je tuin op te trekken.

Vriendelijke groeten,

Dirk Van Bavel

Heidebaan 44

9100 Sint Niklaas”.

9. Op 2 juni 2006 brengt de gemeenteraad van de stad Sint-Niklaas over het ontwerp van GRUP een advies uit.
10. Op 15 juni 2006 brengt de provincieraad van Oost-Vlaanderen een advies uit. In dit advies wordt aandacht gevraagd voor de mobiliteit en wordt meer specifiek met betrekking tot deelgebied 4 gesteld dat er reeds voldoende aansluitingen aanwezig zijn op de N70.
11. Op 12 september 2006 adviseert de Vlacoro het ontwerp van GRUP gunstig mits voldaan wordt aan bepaalde voorwaarden en opmerkingen.
12. Het bezwaarschrift van de verzoeker wordt door Vlacoro als volgt beantwoord :

“De bezwaarindiener uit enerzijds kritiek op het plangebied, anderzijds biedt hij een alternatieve locatie aan. Tezelfdertijd betreurt hij het gebrek aan inspraak, en de onduidelijkheid over wat nu de reële behoefte bij de taakstelling is.

Vlacoro stelt dat het afbakeningsplan een uitvoering is van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV). Hierbij gaat men uit van een metafoor: Vlaanderen, open en stedelijk. Kortweg wenst men de stedelijke gebieden te versterken, om de nog resterende open ruimte open te kunnen houden. Bijgevolg worden er stedelijke gebieden afgebakend, waarin minimaal een taakstelling met betrekking tot wonen en bedrijventerreinen dient te worden gerealiseerd. Hoewel er kan gediscussieerd worden over het stadsontwikkelingsmodel dat men hanteert (compacte stad, ecopolis,...) is het algemene principe dat van de gedeconcentreerde bundeling: bijkomende stedelijke functies sluiten aan bij de bestaande stedelijke structuur ter vrijwaring van de verdere versnippering van het buitengebied. In het in dit RUP gekozen stadsontwikkelingsmodel wenst men een compacte stad te realiseren, waarbij men qua functionele invulling kiest voor de gemengde woon-werkstad, waarbij ieder deel een eigen geheel aan voorzieningen heeft en alzo een stadsdeel vormt met een zekere autonomie. In het huidige deelgebied gaat het om een bedrijventerrein van 11ha en een mogelijkheid tot ontwikkeling van meer dan 500 woningen.

Uiteraard is het van belang dat deze nieuwe stadsdelen op een afdoende wijze kunnen worden ontsloten, en dat de druk op de omgeving niet van die aard is dat de verkeerssituatie, en zodoende de leefbaarheid van de huidige bewoners, in een onwenselijke richting evolueert. Vlacoro is het eens met de opmerking dat de bijkomende verkeersdruk op het gebied en de ontsluiting nog onduidelijk is. Het gebied zal op het schaalniveau van de stad echter wel goed ontsloten worden, aangezien het in de nabijheid ligt van de oostelijke tangent. Vlacoro stelt dat er bij de interne ontsluiting van het woongebied rekening dient gehouden te worden met de gevolgen voor de Bellestraat en Heidebaan, evenals de interne woonstraten (Kolhoekstraat, Eekhoornstraat). Vlacoro kan echter wel akkoord gaan met de locatie van het stedelijk ontwikkelingsgebied.

Wat het bezwaar in verband met de waterproblematiek betreft, stellen de stedenbouwkundige voorschriften expliciet dat het waterbergend vermogen zo

veel mogelijk moet worden behouden, dat hemelwater maximaal moet kunnen infiltreren en dat verhardingen maximaal waterdoorlaatbaar moeten zijn.

De alternatieve locatie maakt deel uit van de regionale groenstructuur, waarmee men het stedelijk gebied wenst te dooraderen. Vlacoro gaat akkoord met dit concept, en kan zich bijgevolg niet achter de alternatieve locatie stellen die door de bezwaarindiener wordt voorgesteld.

Vlacoro verwijst naar haar advies met betrekking tot het ontwerp van RUP Oosterweelverbinding waarin Vlacoro adviseert om te onderzoeken of inspraakmogelijkheden bij grote stedenbouwkundige ingrepen in de toekomst vroeger in de procedure van een RUP kunnen plaatsvinden. Dit zal het maatschappelijk draagvlak voor stedenbouwkundige projecten vergroten.

De cijfers voor de taakstelling werden bepaald bij de opmaak van het Ruimtelijk Structuuplan Vlaanderen”.

13. Op 10 november 2006 beslist de Vlaamse regering om de vervalt termijn voor de definitieve vaststelling van het GRUP met zestig dagen te verlengen.

14. Op 4 januari 2007 brengt de Raad van State, Afdeling Wetgeving, advies uit over het ontwerp van besluit van de Vlaamse regering houdende de definitieve vaststelling van het GRUP (L. 41.914/1).

15. Bij besluit van de Vlaamse regering van 19 januari 2007 wordt het GRUP definitief vastgesteld.

Dit is het bestreden besluit.

IV. Ontvankelijkheid

16. De verwerende partij voert aan dat het belang van de verzoeker bij het beroep beperkt is tot de nietigverklaring van het deelgebied 4 “Gemengd stedelijk ontwikkelingsgebied Bellestraat-Zonneke” van het bestreden GRUP en, in subsidiaire orde, tot het Gemengd Regionaal Bedrijventerrein van dit deelgebied.

17. De Raad van State moet op deze exceptie alleen ingaan indien hij zou oordelen dat het bestreden besluit dient vernietigd te worden.

V. Onderzoek van de middelen

A. Tweede middel

Uiteenzetting van het middel

18. De verzoeker roept in een tweede middel de schending in van “de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, door na te laten voldoende onderzoeksdaten te verrichten alvorens een beslissing te nemen, vooral wanneer het de veiligheid van de burgers betreft” :

“Doordat:

de Vlaamse Overheid éézijdig de beslissing tot herbestemming van het deelgebied heeft doorgevoerd zonder de gevolgen op de veiligheid van de burgers te evalueren via het uitvoeren van detailstudies op specifieke punten in het dossier die de veiligheid van de burgers kunnen aanbelangen.

Terwijl :

deze specifieke punten in het dossier en hun mogelijke gevolgen voor de veiligheid van de burgers uitdrukkelijk aangegeven zijn door diverse indieners van bezwaren tijdens de procedure.

Zodat :

De Vlaamse Overheid de veiligheid van ‘de verzoekende partij’, en van zijn burgers in het algemeen, niet voldoende ter harte neemt door onvoldoende onderzoeksdaten te verrichten alvorens een beslissing te nemen in dit dossier.

Toelichtingen :

a. er is geen gedetailleerde studie met betrekking tot de ontsluiting van het nieuwe geplande gebied.

Dit wordt bevestigd door Vlacoro in zijn advies op de bezwaren. Extract uit het advies van Vlacoro van 12 september 2006

...Uiteraard is het van belang dat deze nieuwe stadsdelen op een afdoende wijze kunnen worden ontsloten, en dat de druk op de omgeving niet van die aard is dat de verkeerssituatie, en zodoende de leefbaarheid van de huidige bewoners, in een onwenselijke richting evolueert. Vlacoro is het eens met de opmerking dat de bijkomende verkeersdruk op het gebied en de ontsluiting nog onduidelijk is. Het gebied zal op het schaalniveau van de stad echter wel goed ontsloten worden, aangezien het in de nabijheid ligt van de oostelijke tangent. Vlacoro stelt dat er bij de interne ontsluiting van het woongebied rekening dient gehouden te worden met de gevolgen voor de Bellestraat en Heidebaan, evenals de interne woonstraten (Kolhoekstraat, Eekhoornstraat)...

Zelfs de provincie Oost Vlaanderen heeft aandacht gevraagd voor het aspect ‘ontsluiting’ van dit deelgebied, vooral met betrekking tot bijkomende aansluitingen op de N70 stelden zij vragen bij de gemaakte keuzes.

b. Veiligheidsimpact bij de ontsluiting :

Teruggrijpend naar het advies van Vlacoro van 12 september 2006. Het is juist de toegang tot de genoemde oostelijke tangent die tot onveiligheid kan leiden en die door een bijkomende ontsluitingsstudie door de Vlaamse Overheid onderzocht had moeten worden alvorens over te gaan tot de herbestemming van het gebied.

Alvorens aansluiting te geven op de oostelijke tangent dient er een aansluiting op de bestaande wegen te gebeuren.

De geplande aansluiting van het industrieterrein op de N70 zorgt voor een extra gevaarlijk kruispunt. De gewestweg N70 is een drukke verkeersas. De volledige uitvoering van de ring rond Sint Niklaas (aansluiting op de E 17) en met bijhorende sluiting van het E 17 op- & afrittencomplex te Haasdonk zal meer verkeersdruk op deze as teweegbrengen.

De kruispunten (van de N70 met de Passtraat en met de Eekhoornstraat) zijn gevaarlijk en liggen op enkele honderden meter van elkaar. Herziening en infrastructuurwerken op de 2 kruispunten hebben deze gevaarlijke situatie weggenomen door aangepaste, gescheiden verkeerslichten voor afslaand verkeer.

Hoge voetpadbermen zorgt ook voor een sterke kanalisatie van het verkeer op 1 rijvak, zonder uitwijkmogelijkheden. Dit beschermt uiteraard de zwakke weggebruiker. Gevolg van deze ingreep is wel een capaciteitsreductie van 2 rijvakken op de N70 naar 1 rijvak ter hoogte van het kruispunt vanwege de beperkte ruimte beschikbaar op de kruispunten, (...). De filevorming op de spitsmomenten die nu reeds aanwezig is aan de kruispunten zal dus vergroot worden met de bovengenoemde ontsluiting van de ring rond Sint Niklaas.

Het geplande extra kruispunt voor de ontsluiting van het industriegebied zal op een 300-tal meter van dit kruispunt N70 - Passtraat komen te liggen. Hier wordt duidelijk een gevaarlijke situatie gecreëerd!

Bovendien is de kans reëel dat de N70 op spitsmomenten tot 1 grote fileweg zal herschapen worden. Dit is absoluut te vermijden vermits deze N70 een belangrijke toegangsweg tot het ziekenhuiscomplex van Sint Niklaas is en dit voor de bewoners van en de reizigers in het gebied Sint Niklaas De Ster - een deel van Nieuwkerken - het deel van Sint Niklaas tot Beveren rond de N70 - Haasdonk . Opstoppen op het 1-vaks kruispunt met de Passtraat zijn te vermijden en een vlotte doorstroming van het verkeer op de N70 in de aanloop naar dit kruispunt is noodzakelijk om een acceptabele doorgang van het dringende ambulanceverkeer te garanderen.

Er is reeds meermaals door de bewoners vastgesteld dat de huidige belasting van de N70 (zonder het geplande 3de kruispunt) leidt tot serieuze vertragingen (zelfs stilstand in sommige gevallen) in de passage van de ambulancevoertuigen. Deze momenten van oponthoud kunnen fataal zijn voor bepaalde patiënten.

Deze situatieschets rechtvaardigt absoluut de noodzaak tot bijkomende studie in verband met de ontsluiting van het gebied die de Vlaamse Overheid heeft nagelaten alvorens over te gaan tot een

c. Het argument om de ontsluiting te onderzoeken tijdens de inrichtingsstudie na de herbestemming, biedt geen enkele garantie voor 'de verzoekende partij' op een handhaving van de veiligheid zoals deze gold vóór de herbestemming.

d. Er is ook geen plan MER uitgevoerd geweest met betrekking tot de inplanning van het industriegebied maar de Vlaamse Overheid heeft geprefereerd het zogenaamde integratiespoor te volgen. Hierdoor heeft de Vlaamse Overheid nagelaten een gedetailleerde, grondige toets omtrent alle aspecten rond veiligheid en milieu uit te voeren, maar heeft zich tevreden gesteld met een onderzoek die deze aspecten op een algemener niveau benaderd. Zoals met het voorbeeld van de ontsluiting in punt b. aangetoond miskent zij hiermede de lokale specifieke aspecten. Dit kan gevolgen hebben voor de veiligheid van haar burgers”.

Beoordeling

19. Onder “middel” in de zin van artikel 2, § 1, 3/ van het besluit van de Regent van 23 augustus 1948 tot regeling van de rechtspleging voor de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, moet worden verstaan de voldoende en duidelijke omschrijving van de geschonden geachte rechtsregel en van de wijze waarop die rechtsregel door het bestreden besluit werd geschonden. De door de verzoeker aangevoerde schending van “de algemene beginselen van behoorlijk bestuur”, omvattende een kritiek op het bestreden besluit zonder dat duidelijk wordt vermeld welke algemeen beginsel van behoorlijk bestuur de verzoeker geschonden acht en op welke wijze hij dit geschonden acht, kan niet als een middel in de zin van de voormelde bepaling worden begrepen.

Het tweede middel is onontvankelijk.

20. Het door de auditeur-generaal aangewezen lid van het auditoraat heeft zijn op grond van artikel 12 van het besluit van de Regent van 23 augustus 1948 tot regeling van de rechtspleging voor de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State opgemaakte verslag over de zaak beperkt tot het onderzoek van dit middel. Het is noodzakelijk voor de oplossing van het geschil dat ook de overige middelen door een lid van het auditoraat worden onderzocht en dat daarover verslag wordt uitgebracht.

BESLISSING

1. De debatten worden heropend.

2. Het door de auditeur-generaal aangewezen lid van het auditoraat wordt gelast met het aanvullend onderzoek.

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

Roger Sevens,	kamervoorzitter,
Pierre Lefranc,	staatsraad,
Stephan De Taeye,	staatsraad,
bijgestaan door	
Astrid Truyens,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Astrid Truyens

Roger Stevens