

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 209.861 van 20 december 2010
in de zaak A. 194.028/X-14.407.**

In zake : 1. Dorine KERCKHOF
 2. Danny KERCKHOF
 3. Didier KERCKHOF
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaten Dirk Van Heuven en Jan Beley
 kantoor houdend te 8500 KORTRIJK
 President Kennedypark 6/24
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

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

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 21 september 2009, strekt tot de
nietigverklaring van het besluit van 3 juli 2009 van de Vlaamse minister van
Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening houdende definitieve
vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Op- en
afrittencomplex A10/E40 – N44 te Aalter”, bij uittreksel bekendgemaakt in het
Belgisch Staatsblad van 22 juli 2009.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een memorie van antwoord
ingediend en de verzoekende partijen hebben een memorie van wederantwoord
ingediend.

Auditeur Ronny Vercruyssen heeft een verslag opgesteld.

De verzoekende partijen hebben een laatste memorie ingediend. De verwerende partij heeft een verzoek tot voortzetting van het geding en een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 19 november 2010.

Staatsraad Stephan De Taeye heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Dirk Van Heuven, die verschijnt voor de verzoekende partijen, en advocaat Inneke Bockstaele, die loco advocaat Paul Aerts verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Auditeur Ronny Vercruyssen heeft een eensluidend advies gegeven.

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

III. Feiten

3. De verzoekende partijen zijn eigenaars van een perceel grond gelegen aan de Knokkeweg te Aalter, kadastraal bekend sectie D, nrs. 343, 344/B, 337/C, 341/B, 356/D, 362/K, 341/02/A, 362/L, 357/Z, 345/C en 357/X, die op dit perceel een meubelzaak wensen op te richten en verklaren, daarin niet tegengesproken door de verwerende partij, dat hun eigendom gedeeltelijk gelegen is binnen de grenzen van het ruimtelijk uitvoeringsplan en het resterende gedeelte in de onmiddellijke nabijheid ervan.

4. Op 23 december 1997 verklaart de gemeenteraad van Aalter zich principieel akkoord met het opmaken van een bijzonder plan van aanleg “Rond Punt” met betrekking tot de herinrichting van het toegangscomplex van de E40, standpunt dat in 2003 nog steeds wordt aangehouden.

5. In juni 2005 wordt een project-milieueffectrapport (hierna : project-MER), dat op initiatief van de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen werd opgesteld voor de herinrichting van het toegangscomplex van de E40 met de gewestwegen N44, N37 en N409 te Aalter, goedgekeurd.

6. Om verkeerstechnische en financiële redenen wordt het project, zoals bedoeld in het voormelde project-MER, niet langer weerhouden. Uiteindelijk wordt gekozen voor een gewijzigd ontwerp, te realiseren middels de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (hierna: GRUP).

7. In de ontheffingsnota die de entiteit Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen in mei 2007 in het kader van haar vraag tot ontheffing van milieueffectenrapportage met betrekking tot het laatst vermelde ontwerp indient, worden de volgende “belangrijkste wijzigingen of toevoegingen” aangegeven ten opzichte van het project waarvoor het onder randnummer 5 vermelde project-MER werd opgesteld en goedgekeurd :

- “• De bouw van een nieuwe onderdoorgang onder de E40 dient niet meer te worden uitgevoerd. Alle verkeer zal door de bestaande onderdoorgangen onder de E40 geleid worden.
- De aanleg van 3 brugverbredingen i.p.v. 4 brugverbredingen.
- Het bouwen van een nieuw rondpunt ten noorden van de E40, voor de verkeersafwikkeling naar de N44 en de N37;
- Het bouwen van een nieuw rondpunt op de N37 voor de verkeersafwikkeling van de wagens komende van de E40 uit de richting van Oostende en gaande naar de N44, N37, N409 en Aalter centrum.
- Het aanleggen van een verbindingsweg ten zuiden van de E40, die de N37 met de N409 verbindt. Aan beide uiteinden van deze verbindingsweg wordt een rotonde aangelegd. T.o.v. het ontwerp zoals opgenomen in de MER wordt deze weg iets meer naar het zuiden aangelegd.
- Het aanleggen van nieuwe fietsverbindingen (1) ten zuiden van de verbindingsweg tussen de N37 en de N409, (2) van het nieuw rondpunt op de N409 richting Aalter (N44 en Lostraat).

- De oprit van de E40 richting Oostende, komende van de N44 wordt iets meer naar het oosten aangelegd”.

In de voormelde ontheffingsnota wordt het volgende besloten :

“7 BESLUIT

Voorliggende ontheffingsnota is opgesteld in toepassing van artikel 4.3.3 § 3 1° van het Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage. In dat artikel wordt gesteld dat de administratie op gemotiveerd verzoek van de initiatiefnemer milieueffectrapportage kan ontheffen indien vroeger; al een plan-MER werd goedgekeurd betreffende een plan of programma waarin het project past of een project-MER werd goedgekeurd betreffende een project waarvan het voorgenumen initiatief een herhaling, voortzetting of alternatief is, en een nieuw project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten.

Het project als voorwerp van het verzoek tot ontheffing van milieueffectrapportage omvat de herinrichting van het toegangscomplex met de gewestwegen N44, N37 en N409 te Aalter. In juni 2005 werd er reeds een MER goedgekeurd voor de herinrichting van datzelfde verkeersknooppunt. Het ontwerp, zoals het was opgenomen in het MER, wordt uiteindelijk niet weerhouden:

- Omwille van technische redenen waarbij het bouwen van een nieuwe onderdoorgang onder de E40, voor een veel groter aantal milieueffecten zorgt (geluidsverhoging voor het inheien van palen, langer afsluiten van de E40 wat een grote verkeersoverlast met zich meebrengt, groot grondverzet en grondoverschot, ...), dan in geval dat de onderdoorgang niet moet worden gebouwd.
- Omwille van het feit dat op basis van een verkeerssimulatie (Tritel 2005) is gebleken dat het op mobiliteitsvlak niet de beste oplossing kon bieden. Een nieuw ontwerp werd bijgevolg uitgewerkt (...).
- Omwille van het feit dat de E40 tijdelijk zou moeten afgesloten worden, wat een groot effect zou hebben op de verkeersstroom van en naar Brugge en de kust (inclusief de haven van Zeebrugge, Brugge, zee en badsteden).
- Omwille van de veel grotere kostprijs voor het bouwen van een nieuwe onderdoorgang dan voor de herinrichting van de bestaande doorgangen onder de E40.

Een nieuw ontwerp werd bijgevolg uitgewerkt. Door het uitvoeren van het nieuwe ontwerp worden bovenstaande conflicten opgelost.

De effecten die kunnen optreden als gevolg van het project kunnen zich voordoen tijdens de aanlegfase, d.w.z. tijdens de bouw van de nieuwe wegenis en tijdens de exploitatie- en gebruiksfase. Tijdens de aanlegfase zullen er geen cumulatieve effecten optreden in combinatie met de omvorming van het nieuwe kruispunt van de N44 met de Brouwerijstraat Er zal gewacht worden met de start van de werken aan het nieuwe verkeersknooppunt als onderwerp van voorliggende nota totdat de werken aan het kruispunt van de N44 met de Brouwerijstraat afgerond zijn.

De mogelijke effecten die tijdens de aanlegfase kunnen optreden zijn verstoring van het bodemprofiel; bodemverdichting en zetting; bodem-, grondwater- en oppervlaktewaterverontreiniging a.g.v. morsverliezen/calamiteiten; geluidshinder; biotoopverlies; tijdelijke verkeersomleiding; stofhinder; onteigening; lokaal dempen grachten; verdroging; aantasting van het archeologisch patrimonium en wijziging van de landschapsstructuur.

De effecten op vlak van bodem (wijziging bodemprofiel, bodemverdichting, bodemzetting) zullen zeer lokaal nl. ter hoogte van het projectgebied zelf waar reeds de bestaande wegenis aanwezig is, optreden. Omwille van het feit dat deze effecten beperkt in omvang zijn, worden zij als gering negatief beoordeeld.

Wat het effect op het archeologisch patrimonium betreft, kunnen de werkzaamheden nieuwe archeologische sporen aan het licht brengen. Ter bescherming van de archeologische waarden is het daarom aangewezen dat de uitvoering van de werken onder begeleiding van een archeoloog van de KLAD (Kale Leie archeologische dienst) gebeurt.

Tijdens de aanlegfase kan als gevolg van calamiteiten en/of morsverliezen een grondwater-, bodem- en/of oppervlaktewaterverontreiniging optreden. Indien er zich zo'n verontreiniging voordoet dient de aannemer onmiddellijk de verontreiniging op te kuisen.

Er zal een tijdelijke stofvorming optreden binnen een straal van 100 m van de werf. Omwille van de tijdelijke aard van dat effect, wordt het als gering negatief effect beoordeeld.

De tijdelijke omleidingen tijdens de aanlegfase worden als een matig negatief effect beoordeeld omdat het om een tijdelijke en noodzakelijke maatregel gaat. Vooral het tijdelijk afsluiten van de op- en afritten van de E40 zullen voor een grotere verkeersstroom ter hoogte van de andere afritten zorgen. Een verhoogde verkeershinder en eventuele filevorming ter hoogte van de afritten in Beernem en Nevele is bijgevolg niet uitgesloten. Er kan wel aangenomen worden dat deze verkeersstromen zich zullen spreiden over de verschillende op- en afritten die voor/achter deze van Aalter gesitueerd zijn (Nevele, Oostkamp en verder richting Brugge/Zeebrugge). Een goede signalisering van de werkzaamheden en omleidingen en het zo kort mogelijk afsluiten van de op- en afritten is hierbij van groot belang.

Omwille van de geringe biologische waarde van het projectgebied zal er, met uitzondering van het verlies van enkele knotbomen en een minder goed ontwikkelde poel, geen verlies van waardevolle vegetatie optreden. Het verlies van de knotbomen en de poel wordt als significant negatief effect aangezien. Kleine landschapselementen betreffen in het kader van het Natuurdecreet (Vegetatiewijzigingsbesluit) namelijk verboden te wijzigen vegetaties. De andere biotopen die verloren gaan, zijn biologisch minder waardevol. Om het verlies van de knotbomen te compenseren, wordt voorgesteld om nieuwe wilgen aan te planten rondom de nieuwe carpoolparking. Het verlies van de poel kan gecompenseerd worden door het ecologisch inrichten van het bufferbekken.

Voor de aanleg van de nieuwe verbindingsweg ten zuiden van de E40, tussen de N37 en de N409, dient een onteigening van twee woningen en

een beperkte hoeveelheid landbouwgrond plaats te vinden. Aangezien beide woningen leegstaand zijn, wordt het verlies ervan als gering negatief beoordeeld.

Tijdens de afwerkingsfase worden er geen significante milieueffecten verwacht.

Het grootste effect dat zal optreden tijdens de gebruiks- en exploitatiefase betreft de wijziging van de verkeerssituatie. Het project heeft een significant positieve invloed op het vlak van verkeer. Het vormt een sterke verbetering ten opzichte van de huidige situatie omwille van de veel logischer en hiërarchische aansluiting van wegen met een verschillende rol en categorisering, een verhoogde doorstroming van het verkeer en een veilige fietsverbinding.

Algemeen gezien zal de realisatie van het project de volgende positieve ontwikkelingen tot gevolg hebben:

- De doorstroming van (inter)regionaal verkeer zal vlotter en conflictvrij verlopen aangezien (1) het lokaal verkeer (Lostraat — Steenweg op Deinze) niet meer met het (inter)regionaal verkeer gemengd wordt en (2) omdat er rechtstreekse op- en afritten voorzien worden van/naar de N44 naar/van de E40.
- Door de verhoogde doorstroming zal de verkeersveiligheid verhogen, omdat het aantal kop- en staartaanrijdingen zal verminderen.
- De filevorming zal weggewerkt worden.
- De nieuwe wegenis heeft een positief effect ten aanzien van de veiligheid van het fietsverkeer. Er wordt een veilige, conflictvrije fietsverbinding voorzien.

Andere potentiële effecten die kunnen optreden tijdens de exploitatie- en gebruiksfase zijn: verontreiniging van bodem, grondwater en oppervlaktewater t.g.v. diffuse afvloeit van regenwater van de wegenis en door calamiteiten; barrièrewerking en versnippering; wijziging in de verkeerssituatie; visuele impact; wijziging luchtkwaliteit en wijziging geluidsproductie.

Geen enkel van deze laatste groep voormelde effecten worden als significant effect beoordeeld. Tijdens de exploitatie- en gebruiksfase kan er een grondwater-, bodem- en/of oppervlaktewaterverontreiniging optreden als gevolg van calamiteiten en botsingen. Een vlottere doorstroming van het verkeer zal de kans op ongevallen (kop- en staartaanrijdingen) vermijden, waardoor de kans op verontreiniging kleiner zal zijn. Indien er toch een dergelijk incident zou optreden, dienen de wettelijke voorzieningen getroffen te worden om de ontstane verontreiniging te verwijderen of de verspreiding ervan te voorkomen.

Aangezien het om de omvorming van een bestaand verkeersknooppunt gaat, die gelegen is in een biologisch minder waardevol gebied, wordt de barrièrewerking en versnippering als gering negatief effect aangezien.

Door de verhoging van de doorstroming van het verkeer op het verkeersknooppunt zal er lokaal in vergelijking met de huidige situatie een verbetering van de luchtkwaliteit optreden. Dit zal echter geen significant effect hebben op de algemene luchtkwaliteit in de ruimere omgeving van het kruispunt.

Het omgevingsgeluid ter hoogte van de woningen in de Sportlaan, Papenwal, Lostraat, Tieltsessteenweg, Steenweg op Deinze, Loveld en Beukenpark wordt in de huidige situatie voornamelijk bepaald door het verkeersgeluid van de E40. Het verkeersgeluid afkomstig van de aansluitende wegen en het verkeer op de huidige rondpunt is eerder ondergeschikt. Globaal gezien mag aangenomen worden dat het merendeel van de bewoners van bovenvermelde straten geen significante verandering zal opmerken in het omgevingsgeluid. De nieuwe wegenis wordt namelijk hoofdzakelijk ter hoogte van de bestaande wegenis aangelegd. Bovendien kan er een kleine daling van het verkeersgeluid verwacht worden als gevolg van een verhoogde doorstroming op de nieuwe wegenis.

Wat de bewoners van de Veldstraat (ca. 2 huizen) betreft, kan er aangenomen worden dat er enige verhoging van het omgevingsgeluid zal optreden, indien de nieuwe verbindingsweg dicht tegen deze woningen wordt aangelegd. Om dit effect te milderen, wordt voorgesteld om de verbindingsweg zo veel mogelijk naar het noorden te verplaatsen, zodat de geluidshinder voor deze woningen zo beperkt mogelijk wordt gehouden.

In vergelijking met het ontwerp waarvoor reeds een MER werd goedgekeurd, zal de nieuwe wegenis minder dicht tegen de woningen in de Sportlaan en Papenwal worden voorzien. Bijgevolg zal het verstoringseffect in vergelijking met de huidige situatie ter hoogte van deze woningen niet significant wijzigen.

Wat de geluidsoverlast betreft, zullen de geluidswanden (...) die noodzakelijk zijn door de bouw en exploitatie van de nieuwe wegenis, meegenomen worden in de aanbesteding van het project. De geluidsafscherming die noodzakelijk is ten aanzien van de geluidsoverlast als gevolg van de bestaande wegenis (voornamelijk de E40) zal afzonderlijk aanbesteed worden.

Door de ontwikkeling van het nieuw aansluitingscomplex komt het benzinestation (ontsloten via het huidige 'Rond Punt' langs de lokale verbindingsweg tussen de Lotenhulle en Aalter) geïsoleerd te liggen, wat vanuit commercieel oogpunt (economische functie) als een significant negatief effect wordt beoordeeld.

Door de bouw van de nieuwe wegenis zal er een permanente wijziging van het landschapsbeeld en de structuur van het landschap optreden. Niettegenstaande er een wijziging is t.o.v. de huidige situatie, wordt deze structuurwijziging niet als een significant effect aangezien. In de huidige situatie wordt het verkeersknooppunt echter ook gekenmerkt door wegeninfrastructuur.

De aanwezigheid van een bufferbekken kan een positieve bijdrage leveren m.b.t. buffering van het water en kan mits een natuurtechnische inrichting een geschikte habitat vormen voor watergebonden organismen.

Globaal gezien kan het volgende besluit getroffen worden:

- Het project leidt niet tot cumulatie met andere projecten, tot het gebruik van belangrijke hoeveelheden natuurlijke hulpbronnen en tot de productie van afvalstoffen, tot significante verontreiniging en hinder. Het risico op ongevallen neemt af.
- Het project is gesitueerd op een site die gekenmerkt is door een goed opnamevermogen; er komen geen beschermde gebieden voor en de projectsite is niet kwetsbaar.

- Op basis van bovenstaande beschrijving en beoordeling van de milieueffecten kan er tenslotte gesteld worden dat er tijdens de aanlegfase en tijdens de exploitatie- en gebruiksfase geen (zeer) significant negatieve effecten ten aanzien van het milieu zullen optreden. Door de aanleg van de nieuwe wegenis zal er wel een verhoging van de verharde oppervlakte optreden. Als compensatie wordt een bufferbekken voorzien, die ecologisch kan ingericht worden. Wat het verlies van enkele knotwilgen betreft, kunnen deze opnieuw aangeplant worden. Wat de wegenis zelf betreft, zal de omvorming van de wegenis een positief effect hebben op de algemene doorstroming en verkeersveiligheid ter hoogte van de op- en afritten van de E40 t.h.v. de afrit Aalter. De huidige filevorming t.h.v. de op- en afrit te Aalter, die momenteel levensgevaarlijk is, zal door de omvorming van de wegenis volledig opgelost worden”.

8. Op 15 mei 2007 neemt ir. Koen de Smet, afdelingshoofd van de dienst Milieueffectrapportage, de volgende ontheffingsbeslissing :

“1 Projectbeschrijving en mer-procedure

De ontheffingsaanvraag werd opgesteld met het oog op de heraanleg en de herinrichting van het toegangscomplex van de E40 met de gewestwegen N44, N37 en N409 te Aalter. In juni 2005 werd er reeds een MER goedgekeurd voor de herinrichting van dat zelfde complex. Het ontwerp zoals het was opgenomen in het goedgekeurde MER werd door de initiatiefnemer uiteindelijk niet weerhouden wegens het bestaan van een aantal conflictsituaties. Een nieuw ontwerp werd bijgevolg uitgewerkt waarbij hieraan tegemoet werd gekomen.

Het ontheffingsdossier is opgesteld in toepassing van artikel 4.3.3 §3 1° van het Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage. Het project is onderworpen aan de m.e.r.-plicht volgens Bijlage II, rubriek 13 m.n. ‘Wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I of II, ...’ waarin het een wijziging betreft van een project dat thuishoort onder de rubriek 10 e in de bijlage II van het besluit m.n. ‘Aanleg van wegen met 4 of meer rijstroken over een lengte van 1 km tot 10 km’. Het project omvat 4 rijstroken en heeft een totale lengte van ongeveer 1,2km.

Het kennisgevingsdossier van het goedgekeurde MER werd door de toenmalige Cel Mer van de toenmalige Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid volledig verklaard op 22 april 2004. De ter inzage legging liep van 24 mei 2004 tot en met 22 juni 2004 in Aalter, de aankondiging van de ter inzage legging is gebeurd door aanplakking aan het gemeentehuis. Parallel werden adviezen bij de administraties gevraagd. De richtlijnen werden betekend op 1 juli 2004. Tijdens deze milieueffectrapportage werd er overleg gepleegd met de verschillende administraties. Er werd een ontwerptekstbespreking georganiseerd op 11 mei 2005. Het definitieve

milieueffectrapport werd ontvangen op 7 juni 2005 en de goedkeuring ervan werd aan de initiatiefnemer betekend op 7 juli 2005.

De ontheffingsaanvraag is door de Dienst Mer van de Afdeling Milieu-, Natuur en Energiebeleid ontvangen op 14 maart 2007. Adviezen betreffende de ontheffing werden gevraagd aan:

- LNE, Dienst Lucht en Klimaat
- LNE, Dienst Hinder en Risicobeheersing
- College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Aalter

De Dienst Lucht en Klimaat adviseerde de ontheffing gunstig. De twee andere adviesverleners waren eerder genuanceerd. De gemaakte opmerkingen in deze adviezen werden opgenomen in het verslag. Deze opmerkingen kunnen waarschijnlijk worden opgelost binnen de vergunningsprocedure.

2 Beschrijving ontheffingsaanvraag

De nota welke deel uitmaakt van het verzoek voor ontheffing van het opstellen van een MER werd in opdracht van de initiatiefnemer opgesteld door erkende m.e.r.-deskundigen.

De ontheffingsaanvraag is naar presentatie een verzorgd document geworden en bevat cartografische informatie. In het oorspronkelijk ingediende dossier ontbrak de figuur op Bijlage 5. Deze figuur werd door de Dienst Mer opgevraagd bij de erkende m.e.r. deskundigen en toegevoegd aan het dossier.

Het ontheffingsverzoek geeft voor de meeste relevante disciplines (mens-verkeer, bodem en grondwater, oppervlaktewater, lucht, geluid en trillingen, fauna en flora, landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie, mens-hinderaspecten en socio-organisatorische effecten) een voldoende duidelijke bespreking van de gewijzigde mogelijke significante effecten ten opzichte van het goedgekeurde MER zowel tijdens de aanlegfase en als in de gebruiksfase van de nieuwe infrastructuur.

Voor de discipline mens en verkeer zijn de te verwachten effecten grotendeels gelijkaardig als beschreven in het goedgekeurde MER. Een belangrijke wijziging m.b.t. het oude ontwerp betreft het feit dat de E40 voor de aanleg van een onderdoorgang had moeten afgesloten worden. In het nieuwe ontwerp is deze afsluiting niet meer nodig. Daarnaast wordt in het nieuwe ontwerp een rechtstreekse oprit naar de E40 richting Oostende voorzien voor verkeer komende van de N44. Dit heeft een extra positief effect naar doorstroming. Verder werden de voorstellen i.v.m. fietsverbindingen die in het goedgekeurde MER werden voorgesteld, verder uitgewerkt.

Wat de effecten tijdens de fase van aanwezigheid en gebruik betreft, zal het aangepaste ontwerp een betere doorstroming tot gevolg hebben dan het ontwerp waarvoor het MER in 2005 werd goedgekeurd.

Er wordt bij het nieuwe ontwerp aangegeven dat de op- en afrit in Aalter 2 à 3 maanden zal moeten sluiten. Er wordt aangegeven dat dit bijkomende belasting zal veroorzaken op lokale wegen in de omgeving van Aalter. Er wordt echter geen kwantitatieve inschatting gemaakt van deze belasting en het effect dat dit zal hebben op de omgeving. Noch worden er aanbevelingen gegeven of milderende maatregelen voorgesteld om deze belasting zo laag mogelijk te houden. Er dient te worden op toegezien dat tijdens deze periode de verkeerssignalisatie vanuit de andere op- en afritten

zodanig gekozen te worden dat de hinder minimaal blijft (respecteren van verkeersarme gebieden).

Voor de discipline bodem en grondwater wordt voor de aanlegfase aandacht besteed aan het grondverzet. Er wordt in de tekst aangegeven dat, in tegenstelling tot het project in het goedgekeurde MER, er nu een evenwicht zal zijn tussen uitgegraven grond en grond die noodzakelijk is voor ophoging. In het ontheffingsdossier wordt dit echter niet concreet cijfermatig weergegeven. Er wordt ook geen rekening gehouden met de mogelijkheid dat een deel van de grond verontreinigd zou kunnen zijn en er ter vervanging van deze grond eventueel toch grond zal moeten aangevoerd worden.

De te verwachten effecten tijdens de aanlegfase en de fase van aanwezigheid en gebruik zullen m.b.t. de discipline oppervlaktewater gelijkaardig zijn als beschreven in het goedgekeurde MER.

Voor de discipline lucht wordt door de wijziging ten opzichte van het goedgekeurde MER verwacht dat het niet ondertunnelen van de E40 een lager effect van stofvorming tijdens de aanlegfase zal hebben en dat het voorzien van een rechtstreekse aansluiting van de N44 op de E40 richting Oostende een betere verkeersdoorstroming en dus een lagere emissie als gevolg zal hebben.

Bij de discipline geluid en trillingen wordt voor de aanlegfase een gelijkaardige geluidsverhoging verwacht als besproken in het goedgekeurde MER. De geluidshinder als gevolg van de heiwerkzaamheden wordt zelfs minder groot verwacht, omdat er geen nieuwe doorgang meer wordt gebouwd onder de E40. Daardoor wordt er ook minder geluidshinder verwacht als gevolg van vrachtwagentransport voor de afvoer van grond.

Wat de geluidsproductie betreft tijdens de fase van aanwezigheid en gebruik, wordt verwacht dat voor de woningen in het woonpark ten noorden en ten zuiden van de E40 en de woningen op de Steenweg op Deinze en de Tieltsesteenweg, de geluidsverstoring gelijkaardig zal zijn als beschreven in het goedgekeurde MER. De woningen echter die in de Veldstraat gelegen zijn, zullen in het nieuwe project, vergeleken met het goedgekeurde MER, meer geluidshinder ondervinden. De verbindingsweg tussen de N37 en de N409 wordt namelijk dichterbij deze woningen aangelegd. Als milderende maatregel wordt voorgesteld om de verbindingsweg zo veel mogelijk naar het noorden te verplaatsen. Er wordt in de ontheffingsaanvraag echter geen nauwkeurige informatie gegeven m.b.t. de te verwachten geluidsverstoring in de Veldstraat, noch worden concrete milderende maatregelen gegeven. Toch kan verwacht worden dat de verstoring voor de bewoners van de Veldstraat ten gevolge van het voorliggende project significant groter zal zijn, zowel t.o.v. de huidige situatie als t.o.v. het in het MER bestudeerde ontwerp (alternatief 2).

Ook de geluidsimpact van de nieuwe rotonde op de Tieltsesteenweg waar de verbindingsweg op aansluit, wordt niet voldoende onderzocht.

Daarnaast wordt ook aangegeven dat het aangewezen is om heiwerkzaamheden uitgevoerd in de omgeving van bewoonde gebouwen te voorzien van geluids- en trillingsdemping. Deze aanbeveling wordt niet overgenomen in Hoofdstuk 6: Aanbevelingen en milderende maatregelen.

Verder wordt er ook vermeld dat een vlottere doorstroming van het verkeer, een positief effect zal hebben op de geluidsemissie wegens het

verminderde optrekken van wagens. Daarentegen valt te verwachten dat de gemiddelde snelheid hierdoor ook hoger wordt, waardoor er meer geluid (en luchtverontreiniging) zal optreden. Om in te kunnen schatten welk van deze twee effecten de doorslag geeft en hoe groot dit effect zou zijn, dient de concrete situatie te worden berekend. Dit wordt niet teruggevonden in de ontheffingsaanvraag. Daarom zijn maatregelen nodig om de gemiddelde snelheid niet te laten toenemen (snelheidsbeperkingen).

Voor de disciplines fauna en flora, landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie en mens-hinderaspecten en socio-organisatorische aspecten worden gelijkaardige effecten verwacht als beschreven in het goedgekeurde MER.

Een niet-technische samenvatting, dat leesbaar is voor de geïnteresseerde buitenstaander, werd hier gezien de aard van het project en het volume van het ingediende rapport overbodig geacht en dus ook niet toegevoegd. Dit is ook terecht.

3 Besluit

Gezien het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat deze ontheffingsaanvraag voldoende informatie bevat om het aspect milieu een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Uit het ingediende rapport blijkt dat er geen significante effecten te verwachten zijn, al blijft dat voor geluid toch onzeker.

Bijgevolg wordt een ontheffing van de verplichting tot het opstellen van een MER toegekend voor het voorliggende project op voorwaarde dat:

- het goedgekeurde MER van juli 2005 eveneens wordt toegevoegd aan de vergunningsaanvraag;
- er bij de vergunningsaanvraag een concrete uitwerking wordt gevoegd van de milderende maatregelen wat betreft de toename van de geluidshinder ter hoogte van de Veldstraat en de Tieltssesteenweg als gevolg van de nieuwe verbindingsweg en rotonde;
- er maatregelen worden uitgewerkt die ervoor zorgen dat een vlottere doorstroming van het verkeer niet leidt tot een verhoging van de gemiddelde snelheid op de rotonde en de toegangswegen (snelheidsbeperkingen);
- tijdens het afsluiten van de op- en afrit in Aalter gedurende 2 à 3 maanden de verkeerssignalisatie vanuit de andere op- en afritten zodanig gekozen wordt dat de hinder minimaal blijft (respecteren van verkeersarme gebieden).

Deze ontheffing wordt verleend voor een termijn van vier jaar.

Dit verslag dient samen met de ontheffingsaanvraag deel uit te maken van de vergunningsaanvraag”.

9. Op 22 mei 2008 vindt een plenaire vergadering over het voorontwerp GRUP “Op- en afrittencomplex A10/E40-Aalter” plaats. In het advies van 22 mei 2008 van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie, dat naar aanleiding van deze plenaire vergadering wordt uitgebracht, wordt het volgende gesteld :

“Geachte,

Het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie ontving op 30 april uw adviesaanvraag mbt het voorontwerp RUP ‘Op- en afrittencomplex A10/E40 — N44 te Aalter’.

De vraag voor advies werd intern verspreid naar verschillende afdelingen van LNE.

We ontvingen een advies van de dienst Veiligheidsrapportering. U vindt in bijlage dit advies.

De afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid formuleert volgende opmerking :

De milieubeoordelingen, gedaan in de goedgekeurde project-MER voor het project ‘herinrichting van toegangscomplex van de E40 met de gewestwegen N44, N37 en N409 te Aalter (PRO041) én in de ontheffingsaanvraag voor vermeld project (OHPRO124), voldoen in grote mate ook als milieubeoordeling voor het voorliggende RUP. De grenzen van het RUP lijken immers overeen te stemmen met de projectgrenzen.

Sommige voorgestelde milderende maatregelen uit de project-MER (en de ontheffingsnota) kunnen wellicht niet (rechtstreeks) vertaald worden in een RUP maar worden beter opgelegd via de stedenbouwkundige vergunning of kunnen aangepakt worden via flankerend beleid. Dat heiwerkzaamheden uitgevoerd in de omgeving van bewoonde gebouwen best voorzien worden van geluids- en trillingsdemping, is een voorbeeld van zulke maatregelen, die als vergunningsvoorwaarde kunnen opgenomen worden.

De milderende maatregelen die toch relevant zijn voor het gewestelijke RUP, zijn over het algemeen in voldoende mate opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften. Toch achten we het opportuun om bij de inrichting van de buffer maximaal te kiezen voor een structuur die ook meerwaarden biedt richting luchtkwaliteit (fijn stof).

In artikel 1.5. wordt bovendien aangegeven dat de aanvrager bij zijn aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning moet ‘aantonen dat de langzaam-verkeersinfrastructuur binnen dit gebied zodanig wordt aangelegd dat een optimale aansluiting met het fiets- en voetgangersnetwerk in de omgeving naar continuïteit en veiligheid wordt nagestreefd.’ De dienst BGP stelt voor dat zulk een bepaling (m.n. de verwijzing naar aanvraag tot een stedenbouwkundige vergunning) ook uitgebreid wordt naar andere milderende maatregelen. Zo kan in de stedenbouwkundige voorschriften vastgelegd worden dat de aanvrager bij zijn aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning een concrete uitwerking toevoegt van de milderende maatregelen inzake geluidshinder ter hoogte van de Veldstraat en de Tieltsesteenweg als gevolg van de nieuwe verbindingsweg en rotonde, die ervoor kunnen zorgen dat de geluidsimpact wordt gereduceerd tot een vanuit milieuoogpunt aanvaardbaar niveau.

Hoewel eerder wel opgenomen in de toelichtingsnota (...), worden enkele concrete milderende maatregelen verderop bij de stedenbouwkundige voorschriften (...) dan weer niet geëxpliciteerd. Het betreft :

1. het voorstel om de vegetatie spontaan te laten ontwikkelen op vrije stroken, lussen e.d. en de taluds met een gemengde gras- en kruidenvegetatie in te zaaien ;

2. de suggestie om verschillende dieptes in het bufferbekken te creëren.

De dienst BGP vraagt om deze inrichtingsmaatregelen op te nemen in de toelichting bij het verordenend voorschrift 1.3.

Tot slot nog een kleine doch niet onbelangrijke opmerking : op p. 22 van de toelichtingsnota zijn de kolomtitels ‘Verordenende stedenbouwkundige voorschriften’ en ‘Toelichting bij het verordenend voorschrift’ omgewisseld, waardoor de kolominhoud niet correspondeert met de betiteling.

De Afdeling Ruimtelijke Planning heeft bij het opstellen van het voorliggende RUP, mits inachtneming van de hierboven opgesomde voorstellen, voldoende rekening gehouden met de goedgekeurde milieubeoordelingen en heeft haar beslissing over de voorgenomen actie voldoende gemotiveerd in het licht van de uitgevoerde milieubeoordeling.

Het Departement LNE geeft een gunstig advies voor het voorontwerp van RUP.

Gelieve het Departement LNE te verontschuldigen voor de plenaire vergadering”.

10. Bij besluit van 12 september 2008 van de Vlaamse regering wordt het ontwerp-GRUP “Op- en afrittencomplex A10/E40-N44 te Aalter” voorlopig vastgesteld.

11. Het openbaar onderzoek over het voormelde ontwerp-GRUP vindt plaats van 13 oktober 2008 tot en met 11 december 2008. Tijdens dit onderzoek worden vier bezwaarschriften ingediend. De huidige verzoekende partijen dienen tijdens dit openbaar onderzoek geen bezwaar in.

12. Op 10 maart 2009 verleent de Vlaamse Commissie voor Ruimtelijke Ordening (hierna: Vlacoro) een gunstig advies met opmerkingen. Daarin wordt onder meer het volgende gesteld :

“A.4. Plan-MER

Conform het decreet van 25 mei 2007 houdende diverse bepalingen inzake leefmilieu, energie en openbare werken maakt dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voorwerp uit van een bijzondere overgangsbepaling inzake plan-MER-plicht. Concreet betekent dit dat de milieubeoordeling kan geïntegreerd worden in de toelichtingsnota van het ruimtelijk uitvoeringsplan, op voorwaarde dat de plenaire vergadering wordt georganiseerd vóór 1 juni 2008. Bijgevolg is niet het Mer-decreet van 27 april 2007 van toepassing op dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, maar wel dat van 18 december 2002.

In opdracht van het Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen werd in 2005 een project-MER uitgewerkt (PR0041) voor de herinrichting

van het toegangscomplex van de E40 met de gewestwegen N44, N37 en N409 te Aalter. De kennisgevingsnota voor dit MER werd op 22 april 2004 volledig verklaard. Het openbaar onderzoek liep van 24 mei tot 22 juni 2004. In juni 2005 werd het 03/072843/PV goedgekeurd.

Het ontwerp zoals opgenomen in deze MER werd uiteindelijk niet weerhouden omwille van verkeerstechnische en financiële redenen. Daarom werd een nieuw ontwerp uitgewerkt. Rekening houdend met het goedgekeurde project-MER en het feit dat dit plan betrekking heeft op de uitvoering van een alternatief ontwerp waarvoor geen bijkomende of nieuwe gegevens met betrekking tot aanzienlijke milieueffecten konden aangebracht worden, is een ontheffing voor het opstellen van MER bekomen.

De ontheffingsbeslissing door de dienst MER dateert van 14 mei 2007 en stelt als voorwaarde ten aanzien van het ruimtelijk uitvoeringsplan dat voldoende aandacht dient besteed te worden aan de milderende maatregelen ten aanzien van geluidshinder ter hoogte van de Veldstraat en de Tieltsessesteenweg.

Op plan-niveau zijn voor de herinrichting van het op- en afrittencomplex geen locatie-alternatieven onderzocht, vermits deze niet beschikbaar zijn. Het gaat immers om een herinrichting van een reeds bestaande weginfrastructuur. Wel is rekening gehouden met het zogenaamde nul-alternatief, met name het niet-herinrichten van het complex.

Op inrichtingsniveau zijn er verschillende alternatieven beschouwd voor de wijze waarop de N409 wordt afgebogen naar de E40 en voor de lokalisatie van de carpoolparking”.

13. Bij besluit van 15 mei 2009 van de Vlaamse regering wordt het ontwerp-GRUP “Op- en afrittencomplex A10-E40-N44 te Aalter” principieel goedgekeurd met het oog op de adviesaanvraag aan de afdeling Wetgeving van de Raad van State.

14. De afdeling Wetgeving van de Raad van State verleent op 11 juni 2009 een advies nr. 46.732/1 over het ontwerp-GRUP. Daarin wordt met betrekking tot de vormvereisten het volgende gesteld :

“VORMVEREISTEN

Noch uit het ontwerp, noch uit de erbij gevoegde stukken blijkt dat een milieueffectbeoordeling met betrekking tot het plan is gebeurd.

De zogenaamde plan-MER-plicht wordt geregeld door hoofdstuk II (‘Milieueffectrapportage over plannen en programma’s’) van titel IV van het decreet van 5 april 1995, zoals het is vervangen bij het decreet van 27 april 2007. Op grond van artikel 49 van het decreet van 25 mei 2007 is voormeld hoofdstuk II, zoals vervangen door het decreet van 27 april 2007, ‘van toepassing op ruimtelijke uitvoeringsplannen, waarvan de plenaire vergadering gehouden wordt zes maanden na de datum van

inwerkingtreding van hoofdstuk II van titel IV van het decreet van 5 april 1995, zoals vervangen door het decreet van 27 april 2007'. Aangezien de plenaire vergadering in verband met het voorliggende plan plaats had op 22 mei 2008, zijn de nieuwe regels er derhalve niet op van toepassing.

Daaruit volgt dat de bepalingen van het decreet van 5 april 1995, zoals die golden vóór de wijzigingen bij het decreet van 27 april 2007, van toepassing zijn. Het gaat om de bepalingen zoals ze werden ingevoegd door het decreet van 18 december 2002 tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met een titel betreffende de milieueffect- en veiligheidsrapportage, onder meer:

- artikel 4.2.1:

‘Voorgenomen plannen en programma’s worden, alvorens ze kunnen worden goedgekeurd, aan een milieueffectrapportage onderworpen in de gevallen bepaald in dit hoofdstuk’;

- artikel 4.2.2, §§ 1 tot 3:

‘§ 1. De Vlaamse Regering wijst, aan de hand van de criteria die worden omschreven in de bij dit decreet gevoegde bijlage I, de plannen en programma’s aan die worden onderworpen aan de in dit hoofdstuk bedoelde vorm van milieueffectrapportage.

§ 2. De Vlaamse Regering beslist geval per geval en aan de hand van de criteria die worden omschreven in de bij dit decreet gevoegde bijlage I, of andere plannen en programma’s dan die vermeld in §§ 1 en 3 al dan niet worden onderworpen aan de in dit hoofdstuk bedoelde vorm van milieueffectrapportage omdat zij aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben.

§ 3. De Vlaamse Regering wijst de plannen en programma’s aan die niet worden onderworpen aan de in dit hoofdstuk bedoelde vorm van milieueffectrapportage omdat de desbetreffende besluitvormingsprocedure de in artikel 4.1.4, § 2, opgesomde essentiële kenmerken van de milieueffectrapportage heeft’.

De Vlaamse Regering heeft op grond van het hiervoor weergegeven artikel 4.2.2, §§ 1 en 3, het toepassingsgebied van de plan-MER-plicht niet bepaald, zodat ze in beginsel geval per geval dient te beslissen of een plan wordt onderworpen aan milieueffectrapportage.

In de aanhef van het ontwerp zal derhalve moeten worden verwezen naar de beslissing die de Vlaamse Regering op grond van artikel 4.2.2, § 2, van het decreet van 5 april 1995 heeft genomen”.

15. Bij besluit van 3 juli 2009 van de Vlaamse regering wordt het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Op- en afrittencomplex A10-E40-N44 te Aalter” definitief vastgesteld.

Dit is het bestreden besluit, dat luidt als volgt :

“Overwegende dat in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen de A10/E40 van de A18 te Jabbeke tot de RO in Groot-Bijgaarden als hoofdweg en de N44 van de A10/E40 te Aalter tot de A11/N49 te Maldegem als primaire weg I bindend worden geselecteerd; dat wegvakken

geselecteerd als hoofdweg of primaire weg I worden aangeduid in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen;

Overwegende dat de aanleiding tot de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan bestaat uit de geplande werken voor het op- en afrittencomplex tussen A10/E40, N44 en N37, waarop momenteel ook de N409 en de Lostraat aantakken; dat dit project kadert in het programma voor het wegwerken van de gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen; dat bij de herinrichting van het op- en afrittencomplex wordt gestreefd naar een verbeterde en verkeersveilige vertakking van de hoofdwegen en primaire wegen met het secundaire en lokale wegennet; dat ook aandacht wordt besteed aan een verkeersveilige afwikkeling van het fietsverkeer ter hoogte van dit complex; dat de herinrichting daarnaast de mogelijkheid biedt om een carpoolparking te voorzien nabij het op- en afrittencomplex en dat restructies verder kunnen ingevuld worden met gemeenschapsvoorzieningen met een directe link met de wegeninfrastructuur;

Overwegende dat het ontwerp van RUP 'Op- en afrittencomplex A10/E40 — N44 te Aalter' bovengenoemde ingrepen faciliteert; dat het plan de noodzakelijke bestemmingswijzigingen voorziet voor het opsplitsen en verdelen van het huidige 'Rond Punt' (met 5 toekomstige wegen) in 3 afzonderlijke ronde punten, zodat de Lostraat en de N409 aantakken op de N37 en niet meer rechtstreeks op de N44 en E40, voor de hertracering van de op- en afritten naar de snelweg (in beide richtingen) en voor het aanleggen van een carpoolparking voor 200 wagens;

Overwegende dat Vlacoro een gunstig advies heeft uitgebracht over het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Op- en afrittencomplex A10/E40 — N44 te Aalter' mits rekening wordt gehouden met de in het advies vermelde bemerkingen; dat enkele van deze bemerkingen betrekking hebben op de verordenende stedenbouwkundige voorschriften, met name voor de bepalingen met betrekking tot de landschappelijke en ruimtelijke inpassing van de carpoolparking, de aanleg van een groenbuffer en het gebruik daarbij van inheems groen; dat in navolging van deze vragen de stedenbouwkundige voorschriften werden aangepast;

Overwegende dat een aantal van de door Vlacoro aangehaalde bemerkingen reeds werden onderzocht in het kader van de milieueffectrapportage, met name voor wat betreft de landschappelijke en ruimtelijke inpassing, de aanleg van groenbuffers, de situering van de verbindingsweg tussen de N37 en de N409; dat daarom in de verordenende stedenbouwkundige voorschriften werd geëxpliciteerd dat alle werken die noodzakelijk worden geacht vanuit de milieueffectrapportage mogelijk maakt;

Overwegende dat Vlacoro in haar advies tevens aan de ontwerper vraagt om te zoeken naar de veiligste en kortst mogelijke fietsverbinding vanuit de N37 naar het centrum - rekening houdend met sociaal-economische aspecten en duurzaamheidsaspecten - en naar een mogelijkheid om de carpoolparking bereikbaar te maken voor fietsers; dat deze aspecten in het kader van het verkeerstechnisch ontwerp verder onderzocht dienen te worden door de initiatiefnemer van het project; dat voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan in ieder geval de nodige marge biedt om tracés voor fietsverbindingen te wijzigen;

Overwegende dat de nieuwe ontsluitingsstructuur voor dit gebied onderworpen is aan een milieubeoordeling; dat - rekening houdend met een goedgekeurde project-MER en het feit dat dit plan betrekking heeft op de uitvoering van een alternatief ontwerp waarvoor geen bijkomende of nieuwe gegevens met betrekking tot aanzienlijke milieueffecten konden aangebracht worden - een ontheffing voor het opstellen van MER is bekomen bij beslissing van de dienst MER op 14 mei 2007; dat bij deze ontheffingsbeslissing als voorwaarde ten aanzien van het ruimtelijk uitvoeringsplan werd gesteld dat voldoende aandacht dient besteed te worden aan de milderende maatregelen ten aanzien van geluidshinder ter hoogte van de Veldstraat en de Tieltsessesteenweg (N37); dat volgens het advies van de dienst MER naar aanleiding van de plenaire vergadering het Vlaams gewest bij het opstellen van het ruimtelijk uitvoeringsplan voldoende rekening heeft gehouden met de goedgekeurde milieubeoordeling en de vertaling van de milderende maatregelen in voldoende mate ruimtelijk zijn vertaald in voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan mits rekening werd gehouden met enkele bemerkingen omschreven in het advies; dat in navolging van dit advies de nodige aanpassingen werden doorgevoerd aan de stedenbouwkundige voorschriften en de toelichting erbij, voor zover relevant voor de doorvertaling van de milderende maatregelen in het ruimtelijk uitvoeringsplan;

Overwegende dat de wijziging van het decreet algemene bepalingen milieubeleid van 2002 geen specifieke procedureregels bevatte voor de plan-MER; dat de plenaire vergadering van dit ruimtelijk uitvoeringsplan plaatsvond vóór 1 juni 2008 zodat de bepalingen van artikel 4.2.4, §1 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en artikel 49 van het decreet van 25 mei 2007 houdende diverse bepalingen inzake leefmilieu, energie en openbare werken bijgevolg van toepassing zijn; dat bovengenoemd project-MER in combinatie met de ontheffingsbeslissing van de dienst MER op 14 mei 2007 als plan-MER dient beschouwd te worden voor voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan; dat de Vlaamse Regering bij bovengenoemd besluit van 12 september 2008 heeft beslist dat voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan voldoet aan de voorwaarden om voorlopig vastgesteld te kunnen worden, met inbegrip van de verplichtingen inzake planmilieueffectrapportage;

Overwegende dat een deel van het plangebied, met name ten noorden van de A10/E40, is gelegen in overstromingsgevoelig gebied; dat nabij het plangebied de Keutelbeek stroomt; dat in het kader van de bovenvermelde milieubeoordeling onderzoek is gevoerd naar de effecten van het project op het grond- en oppervlaktewater; dat de conclusies van deze watertoets zijn aangegeven in de toelichtingsnota bij het ruimtelijk uitvoeringsplan, alsook de wijze waarop de milderende maatregelen worden vertaald in het grafisch plan en/of de stedenbouwkundige voorschriften, voor zover deze ruimtelijk van aard zijn en essentieel op planniveau”.

IV. Onderzoek van de middelen

Eerste middel

Standpunt van de partijen

16. De verzoekende partijen voeren het volgende eerste middel aan:

- “A. Eerste kennelijk gegrond middel. Schending van
- artikel 13, 1^e lid plan-MER-richtlijn 2001/42/EG
 - de artikelen 4.2.1 tot en met 4.2.9 (oud) van het decreet van 18 december 2002 tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM)
 - artikel 49 van het decreet van 25 mei 2007 houdende diverse bepalingen inzake leefmilieu, energie en openbare werken
 - de artikelen 2 en 3 van de formele motiveringswet van 29 juni 1991
 - de materiële motiveringsplicht
- A.1. Eerste onderdeel. Schending van de plan-MER-richtlijn 2001/42/EG
13. De afdeling wetgeving van uw Raad wees erop dat geen uitvoering werd gegeven aan artikel 4.2.2, §§ 1 tot 3 (oud) DABM, zoals het toepasselijk was vóór 1 juni 2008 (...).
De afdeling wetgeving van uw Raad besloot, omdat ‘de Vlaamse regering op grond van het hiervoor weergegeven artikel 4.2.2, §§ 1 en 3, het toepassingsgebied van de plan-MER-plicht niet (heeft) bepaald, ze in beginsel geval per geval dient te beslissen of een plan wordt onderworpen aan milieueffectrapportage’.
14. Met arrest van het Hof van Justitie van 7 december 2006 werd België (maar in werkelijkheid het Vlaams gewest) veroordeeld door het Hof van Justitie voor de onvolledige omzetting van richtlijn 2001/42/EG van 21 juli 2001, die vóór 21 juli 2004 in het interne recht moest omgezet worden.
Het Vlaams gewest slaagde er immers niet in om op tijd de plannen aan te wijzen die aan een milieueffectbeoordeling moesten worden onderworpen.
15. Bij afwezigheid van duiding van de plan-MER-plicht kan verwerende partij geen enkele wettelijke beslissing genomen hebben in de periode tussen 21 juli 2004 (inwerkingtreding van de richtlijn C-54/06) en de inwerkingtreding van het plan-MER-decreet van 27 april 2007 en het plan-MER-besluit van 12 oktober 2007. Dit is zeker het geval indien, zoals in casu, niet werd overgegaan tot een plan-MER. Ook onderhavige beslissing is ten node strijdig met de richtlijn.
16. Het eerste middel is in het eerste onderdeel gegrond.
- A.2. Tweede onderdeel. Schending van:

- artikel 4.2.1 tot en met 4.2.9 (oud) DABM
 - de artikelen 2 en 3 van de formele motiveringswet van 29 juni 1991
 - de materiële motiveringsplicht
17. De afdeling wetgeving van uw Raad geeft in het advies van 11 juni 2009 (...) aan dat noch uit het ontwerp, noch uit de erbij gevoegde stukken blijkt dat er een milieueffectbeoordeling met betrekking tot het RUP is gebeurd.
18. In de bestreden beslissing wordt letterlijk het tegenovergestelde overwogen:
- ‘Overwegende dat de wijziging van het decreet algemene bepalingen milieubeleid van 2002 geen specifieke procedureregels bevatte voor de plan-MER; dat de plenaire vergadering van dit ruimtelijk uitvoeringsplan plaatsvond vóór 1 juni 2008 zodat de bepalingen van artikel 4.2.4, §1 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en artikel 49 van het decreet van 25 mei 2007 houdende diverse bepalingen inzake leefmilieu, energie en openbare werken bijgevolg van toepassing zijn; dat bovengenoemd project-MER in combinatie met de ontheffingsbeslissing van de dienst MER van 14 mei 2007 als plan-MER dient beschouwd te worden voor voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan; dat de Vlaamse Regering bij bovengenoemd besluit van 12 september 2008 heeft beslist dat voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan voldoet aan de voorwaarden om voorlopig vastgesteld te kunnen worden, inbegrip van de verplichtingen inzake plan-milieueffectrapportage’ (...)
19. Eerste subonderdeel.
- Er is een evident motiveringsgebrek in de mate dat wordt overwogen dat een plan-MER voorhanden is, terwijl het tegendeel waar is.
20. Tweede subonderdeel.
- In de veronderstelling dat geen plan-MER voorligt (en dergelijk plan-MER ligt effectief ook niet voor) en de combinatie project-MER / ontheffingsbeslissing niet als een plan-MER kan worden beschouwd (de terechte stelling van de afdeling wetgeving van uw Raad), dient bovendien vastgesteld te worden dat:
- verwerende partij niet overgaat tot de decretaal verplichte toets ‘aan de hand van de criteria die worden omschreven in de dit decreet gevoegde bijlage I om aan te wijzen waarom het bestreden ruimtelijk uitvoeringsplan niet wordt onderworpen aan een plan-MER (schending van artikel 4.2.2 , § 1 (oud) DABM+ schending van de motiveringsplicht)
 - evenmin wordt beantwoord aan de vereisten in artikel 4.2.3 (oud) DABM waarin wordt aangegeven op welke wijze een ontheffing kan worden bekomen van de plan-MER-plicht.
- Aan deze procedure wordt in het geheel niet voldaan.
- Het is duidelijk dat de ontheffingsbeslissing van 15 mei 2007 niet als een ontheffing van de plan-MER kan worden beschouwd. Deze

- ontheffing heeft immers uitdrukkelijk betrekking op het voorliggende ‘project’ en betreft zodoende een ontheffing van de project-MER-plicht en niet van de plan-MER-plicht (...).
21. Het eerste middel is in het tweede onderdeel kennelijk gegrond.
 - A.3. Derde onderdeel. Schending van artikel 4.1.6 (oud) DABM
 22. Door verwerende partij wordt de ontheffingsbeslissing van de dienst MER voor de opmaak van een tweede project-MER ten onrechte beschouwd als een plan-MER.
 23. Artikel 4.1.6 (oud) DABM luidde als volgt:

‘§1. Als meerdere rapportages moeten worden uitgevoerd, hetzij krachtens deze titel, hetzij krachtens deze titel en andere gewestelijke en/of federale regelgeving, neemt de administratie op eigen initiatief of op verzoek van de initiatiefnemer(s) een beslissing over de mogelijkheid tot afstemming of integratie van de verschillende rapporten en voor zover mogelijk van de verschillende rapportages. Er wordt in ieder geval naar gestreefd dat de verschillende rapportages zoveel mogelijk gelijktijdig worden uitgevoerd.

De administratie neemt een beslissing over de wenselijkheid van de afstemming of integratie uiterlijk bij haar beslissing over de inhoud van het rapport, bedoeld in artikel 4.2.5, §1, 4.3.5, §1, en 4.5.3, §1.

De administratie en de initiatiefnemer(s) plegen hierover vooraf overleg.

§2. De Vlaamse Regering kan nadere regelen vaststellen betreffende de modaliteiten van de afstemming en integratie van de rapportages en rapporten in de gevallen bedoeld in dit artikel.

Deze afstemming of integratie kan betrekking hebben op rapportages in verschillende beleidsdomeinen.’

(...)
 24. Er ligt geen integratiebeslissing voor van de dienst MER.

Anders dan in de casus onderworpen aan het oordeel van uw Raad in de zaak die aanleiding gaf tot het arrest nr. 166.511 van 10 januari 2007 is in de ontheffingsbeslissing van 15 mei 2007 niet te beschouwen als een gemotiveerde beslissing van de dienst MER ter zake de integratie van de plan-MER en project-MER.

In het dossier onderworpen aan het oordeel van uw Raad in het arrest 166.511 van 10 januari 2007 werd letterlijk gesteld dat: ‘Voorliggend MER bevat de nodige informatie om te voldoen als milieubeoordeling voor dit planniveau’. Er is helemaal geen vergelijkbare passus in de ontheffingsbeslissing van 15 mei 2007.
 25. Het eerste middel is in het derde onderdeel kennelijk gegrond.
 - A.4. Vierde onderdeel. Schending van:
 - artikel 49 van het decreet van 25 mei 2007 houdende diverse bepalingen inzake leefmilieu, energie en openbare werken
 - artikel 4.2.4, § 1 (oud en nieuw) DABM
 - de artikelen 2 en 3 van de formele motiveringswet van 25 juni 1991
 - de materiële motiveringsplicht

26. De afdeling wetgeving van uw Raad overweegt:
‘De zogenaamde plan-MER-plicht wordt geregeld door hoofdstuk II Milieueffectrapportage over plannen en programma’s) van titel IV van het decreet van 5 april 1995, zoals het is vervangen bij het decreet van 27 april 2007. Op grond van artikel 49 van het decreet van 27 april 2007, ‘van toepassing op ruimtelijke uitvoeringsplannen, waarvan de plenaire vergadering gehouden wordt zes maanden na datum van inwerkingtreding van hoofdstuk II van titel IV van het decreet van 5 april 1995, zoals vervangen door het decreet van 27 april 2007’. Aangezien de plenaire vergadering in verband met het voorliggende plan plaats had op 22 mei 2008, zijn de nieuwe regels er derhalve niet op van toepassing.’
(...)
27. In de bestreden beslissing wordt letterlijk het tegenovergestelde overwogen:
‘Overwegende dat de wijziging van het decreet algemene bepalingen milieubeleid van 2002 geen specifieke procedureregels bevatte voor de plan-MER; dat de plenaire vergadering van dit ruimtelijk uitvoeringsplan plaatsvond vóór 1 juni 2008 zodat de bepalingen van artikel 4.2.4, §1 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en artikel 49 van het decreet van 25 mei 2007 houdende diverse bepalingen inzake leefmilieu, energie en openbare werken bijgevolg van toepassing zijn; dat bovengenoemd project-MER in combinatie met de ontheffingsbeslissing van de dienst MER van 14 mei 2007 als plan-MER dient beschouwd te worden voor voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan; dat de Vlaamse Regering bij bovengenoemd besluit van 12 september 2008 heeft beslist dat voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan voldoet aan de voorwaarden om voorlopig vastgesteld te kunnen worden, met inbegrip van de verplichtingen inzake plan-milieueffectrapportage’
(...)
28. De enige reden om te verwijzen naar artikel 4.2.4, § 1 DABM kan maar bestaan in het nieuwe artikel 4.2.4, § 1 en het daarin opgenomen integratiespoor.
29. Het is schijnbaar op basis van dit integratiespoor dat verwerende partij beslist dat de eerdere project-MER en ontheffingsbeslissing worden beschouwd als een plan-MER.
Ten eerste laat het nieuwe artikel 4.2.4, § 1 DABM dergelijke interpretatie niet toe. Ten tweede is het nieuwe artikel 4.2.4, § 1 DABM precies níét van toepassing (zie het advies van de afdeling wetgeving van uw Raad). Minstens is er een motiveringsgebrek
30. Het eerste middel is in het vierde onderdeel kennelijk gegrond.
- A.5. Vijfde onderdeel. Schending van:
- artikel 4.3.3 (oud) DABM
 - de artikelen 2 en 3 van de formele motiveringswet
 - de materiële motiveringsplicht

Toepassing van artikel 159 GW

31. De bestreden beslissing is ontegensprekelijk gegrond op de ontheffingsbeslissing van 15 mei 2007. Welnu, deze ontheffingsbeslissing is kennelijk niet afdoende gemotiveerd en moet hetzij bij toepassing van artikel 159 GW voor onbestaande gehouden worden hetzij als voorbereidende handeling van de bestreden beslissing als onwettig gehouden worden. Daardoor is ook de bestreden beslissing onwettig.
32. De ontheffingsnota van mei 2007 (...) wordt uitdrukkelijk gegrond op artikel 4.3.3, 2^e lid, 1^o (oud) DABM waarin een ontheffingsmogelijkheid bestond indien de dienst MER oordeelt dat ‘er vroeger al een plan-MER werd goedgekeurd betreffende een plan of programma waarin het project past of een project-MER werd goedgekeurd betreffende een project waarin het voorgenomen initiatief een herhaling, voortzetting of alternatief is, en een nieuw project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten’.
(...)
33. Er kan niet aangenomen worden dat uit een nieuw project-MER ‘redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten’.
In dit verband wordt gewezen op de kritische adviezen van LNE, dienst hinder en risicobeheersing en het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Aalter en (niet-limitatief) naar volgende overwegingen uit de ontheffingsbeslissing:
 - ‘Er wordt in de ontheffingsaanvraag echter geen nauwkeurige informatie gegeven met betrekking tot de te verwachten geluidsverstoring in de Veldstraat, noch worden concrete milderende maatregelen gegeven.’
 - ‘Ook de geluidsimpact van de nieuwe rotonde op de Tieltsessesteenweg waar de verbindingsweg op aansluit, wordt niet voldoende onderzocht’.
 - ‘Deze aanbeveling wordt niet overgenomen in hoofdstuk 6: aanbevelingen en milderende maatregelen’
 - ‘Het gaat hier om de geluids- en trillingsdemping tijdens de heiwerkzaamheden’
 - ‘Om in te kunnen schatten welke van deze twee effecten (inzake geluid en luchtverontreiniging) de doorslag geeft en hoe groot dit effect zou zijn, dient de concrete situatie te worden berekend. Dit wordt niet teruggevonden in de ontheffingsaanvraag. Daarom zijn maatregelen nodig om de gemiddelde snelheid niet te laten toenemen (snelheidsbeperkingen)’
34. Uit de motivering blijkt geenszins dat een nieuw project-MER ‘redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten’, wel integendeel.
35. Het ontbreekt kennelijk aan een afdoende motivering, niettegenstaande de zeer kritische voorafgaande overwegingen, om toch een ontheffing te geven

De zinsnede ‘gezien het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat deze ontheffingsaanvraag voldoende informatie bevat om het aspect milieu een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Uit het ingediende rapport blijkt dat er geen significante effecten te verwachten zijn, al blijft dat voor geluid toch onzeker’ is al te faciel, nietszeggend en oppervlakkig en kan onmogelijk een afdoende motivering inhouden.

36. Het motiveringsgebrek kan niet goedge maakt worden door voorwaarden op te leggen in de ontheffingsbeslissing, in het bijzonder dat ‘er bij de vergunningsaanvraag een concrete uitwerking wordt gevoegd van de milderende maatregelen wat betreft de toename van de geluidshinder ter hoogte van de Veldstraat en de Tieltsessteenweg als gevolg van de nieuwe verbindingsweg en rotonde’ en nog dat ‘er maatregelen worden uitgewerkt die ervoor zorgen dat een vlottere doorstroming van het verkeer niet leidt tot een verhoging van de gemiddelde snelheid op de rotonde en de toegangswegen (snelheidsbeperkingen)’ en verder dat ‘tijdens het afsluiten van de op- en afrit in Aalter gedurende twee à drie maanden de verkeerssignalisatie van uit de andere op- en afritten zodanig gekozen wordt dat de hinder minimaal blijft (respecteren van verkeersarme gebieden)’.
- Zeker indien een ontheffingsbeslissing uiteindelijk als een project-MER wordt beschouwd gaat het niet op om voorwaarden in te voegen om de lacunes in een ontheffingsaanvraag goed te maken.
37. Het eerste middel is in het vijfde onderdeel gegrond”.

17. De verwerende partij repliceert in haar memorie van antwoord met betrekking tot het eerste middel wat volgt:

“2. Eerste onderdeel

In het advies van de afdeling Wetgeving van de Raad van State wordt met betrekking tot de strekking en rechtsgrond van het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot definitieve vaststelling van het bestreden Ruimtelijk Uitvoeringsplan gesteld dat de verwijzing in de aanhef naar artikel 4.2.4. § 1 van het decreet van 5 april 1995 houdende de algemene bepalingen inzake milieubeleid en artikel 49 van het decreet van 25 mei 2007 houdende diverse bepalingen inzake leefmilieu, energie en openbare werken dienen geschrapt te worden. Deze bepalingen worden door de afdeling Wetgeving van de Raad van State immers niet als een rechtsgrond beschouwd.

Conform het advies van de afdeling Wetgeving van de Raad van State werden deze bepalingen in de rechtsgrond van het besluit geschrapt.

Om toch duidelijkheid te verschaffen over de procedure die voor het bestreden Ruimtelijk Uitvoeringsplan inzake de plan-MER van toepassing is, worden deze bepalingen opgenomen in de overwegingen van het besluit met betrekking tot de milieueffectenrapportering.

‘Overwegende dat de wijziging van het decreet algemene bepalingen milieubeleid van 2002 geen specifieke procedureregels bevatte voor

de plan-MER; dat de plenaire vergadering van dit Ruimtelijk Uitvoeringsplan plaats vond vóór 1 juni 2008 zodat de bepalingen van artikel 4.2.4., § 1 van het decreet van 5 april 1995 houdende de algemene bepalingen inzake milieubeleid en artikel 49 van het decreet van 25 mei 2007 houdende diverse bepalingen inzake leefmilieu, energie en openbare werken bijgevolg van toepassing zijn; dat bovengenoemd project-MER in combinatie met de ontheffingsbeslissing van de dienst MER op 14 mei 2007 als plan-MER dient beschouwd te worden voor voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan ; dat de Vlaamse Regering bij bovengenoemd besluit van 12 september 2008 heeft beslist dat voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan voldoet aan de voorwaarde om voorlopig vastgesteld te kunnen worden met inbegrip van de verplichtingen inzake plan- en milieueffectenrapportage;' (cfr. definitief vaststellingsbesluit van 3 juli 2009).

Conform het decreet van 25 mei 2007 houdende diverse bepalingen inzake Leefmilieu, Energie en Openbare Werken maakt dit Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan voorwerp uit van een bijzondere overgangsbepaling inzake plan-MER-plicht. Concreet betekent dit de milieubeoordeling kan geïntegreerd worden in de toelichtingsnota van het Ruimtelijk Uitvoeringsplan, op voorwaarde dat de plenaire vergadering wordt georganiseerd voor 1 juni 2008. Bijgevolg is niet het MER-decreet van 27 april 2007 van toepassing op dit Gewestelijk Uitvoeringsplan, maar wel dat van 18 december 2002.

Er is dan ook geen sprake van een schending van de plan-MER-richtlijn. Het eerste onderdeel is volkomen ongegrond.

3. Tweede onderdeel

In tegenstelling met hetgeen verzoekende partijen trachten voor te houden, werd er wel een milieueffectbeoordeling met betrekking tot het bestreden GRUP uitgevoerd.

In opdracht van het Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen werd in 2005 een project-MER uitgewerkt (PR 0041) voor de herinrichting van het toegangscomplex van de A10/E40 met de gewestwegen N44, N37 en N409 te Aalter. De kennisgevingsnota voor dit MER werd op 22 april 2004 volledig verklaard. Het openbaar onderzoek liep van 24 mei tot en met 22 juni 2004. In juni 2005 werd het 03/07/2843/PV goedgekeurd.

Het milieueffectenrapport werd volledig bij het bestreden GRUP opgenomen. In de toelichtingsnota zijn de conclusies van het MER aangegeven, alsook de wijze waarop de milderende maatregelen worden vertaald in het grafisch plan en/of de stedenbouwkundige voorschriften, voor zover deze ruimtelijk van aard en essentieel op planniveau zijn.

Op grond van de genoemde overgangsbepaling inzake plan-MER-plicht, kan wel degelijk worden gesteld dat aan de plan-MER-plicht is voldaan.

Het ontheffingsdossier heeft betrekking op de herinrichting van het toegangscomplex met de gewestwegen N44, N37 en N409 te Aalter. In juni 2005 werd reeds een MER goedgekeurd voor de herinrichting van dat zelfde verkeersknooppunt. Bij besluit van 15 mei 2007 van de dienst MER werd de ontheffing verleend voor een termijn van 4 jaar.

‘Gezien het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat deze ontheffingsaanvraag voldoende informatie bevat om het aspect milieu

een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Uit het ingediende rapport blijkt dat er geen significante effecten te verwachten zijn, al blijft dat toch onzeker.

Bijgevolg wordt een ontheffing van de verplichting tot het opstellen van een MER toegekend voor het voorliggende project op voorwaarde dat :

- * het goedgekeurde MER van juni 2005 eveneens wordt toegevoegd aan de vergunningsaanvraag ;
- * er bij de vergunningsaanvraag een concrete uitwerking wordt gevoegd van de milderende maatregelen wat betreft de toename van de geluidshinder ter hoogte van de Veldstraat en de Tieltssesteenweg als gevolg van de nieuwe verbindingsweg en rotonde ;
- * er maatregelen worden uitgewerkt die ervoor zorgen dat een vlottere doorstroming van het verkeer niet leidt tot een verhoging van de gemiddelde snelheid op de rotonde en de toegangswegen (snelheidsbeperking) ;
- * tijdens het afsluiten van de op- en afritten in Aalter gedurende 2 à 3 maanden de verkeerssignalisatie vanuit de andere op- en afritten zodanig gekozen wordt dat de hinder minimaal blijft (respecteren van verkeersarme gebieden)'

Zoals hoger benadrukt wordt niet alleen op het ontheffingsbesluit gesteund.

‘Dat bovengenoemd project-MER in combinatie met de ontheffingsbeslissing van de dienst MER op 14 mei 2007 als plan-MER dient beschouwd te worden voor voorliggend Ruimtelijk Uitvoeringsplan ; dat de Vlaamse regering bij bovengenoemd besluit van 12 september 2008 heeft beslist dat voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan voldoet aan de voorwaarde om voorlopig vastgesteld te kunnen worden, met inbegrip van de verplichtingen inzake plan milieueffectenrapportage;’ (cfr. definitief vaststellingsbesluit van 3 juli 2009).

Het tweede onderdeel is dan ook volkomen ongegrond.

4. Derde onderdeel

De integratie van het project-milieueffectenrapport voor de herinrichting van het toegangscomplex van de E40 met de gewestwegen N44, N37 en N409 te Aalter met betrekking tot de opmaak van het bestreden Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan moet geacht worden te steunen op het toen geldende artikel 4.1.6 § 1 DABM.

‘Op grond van die bepaling was het mogelijk om bijvoorbeeld een projectmilieueffectenrapport, opgesteld met het oog op het verkrijgen van een milieuvergunning en een stedenbouwkundige vergunning, te integreren in de milieueffectenrapportage voorafgaand aan de goedkeuring van een ruimtelijk uitvoeringsplan.’ (...).

Dit werd ook onderschreven in het advies van VLACORO van 10 maart 2009.

‘Conform het decreet van 25 mei 2007 houdende diverse bepalingen inzake leefmilieu, energie en openbare werken maakt dit Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan voorwerp uit van een bijzondere overgangsbepaling inzake plan-MER-plicht. Concreet betekent dit dat

de milieubeoordeling kan geïntegreerd worden in de toelichtingsnota van het Ruimtelijk Uitvoeringsplan, op voorwaarde dat de plenaire vergadering wordt georganiseerd vóór 1 juni 2008. Bijgevolg is niet het MER-decreet van 27 april 2007 van toepassing op dit Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan, maar wel dat van 18 december 2002.

In opdracht van het Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen werd in 2005 een project-MER uitgewerkt (PR 0041) voor de herinrichting van het toegangscomplex van de E40 met de gewestwegen N44, N37 en N409 te Aalter. De kennisgevingsnota voor dit MER werd op 22 april 2004 volledig verklaard. Het openbaar onderzoek liep van 24 mei tot 22 juni 2004. In juni 2005 werd het 03/07/20843/PV goedgekeurd

Het ontwerp zoals opgenomen in deze MER werd uiteindelijk niet weerhouden omwille van een verkeerstechnische en financiële redenen. Daarom werd een nieuw ontwerp uitgewerkt. Rekening houdend met het goedgekeurde project-MER en het feit dat dit plan betrekking heeft op de uitvoering van een alternatief ontwerp waarvoor geen bijkomende of nieuwe gegevens met betrekking tot de aanzienlijke milieueffecten konden aangebracht worden, is een ontheffing voor het opstellen van een MER bekomen.

De ontheffingsbeslissing door de dienst MER dateert van 14 mei 2007 en stelt als voorwaarde ten aanzien van het Ruimtelijk Uitvoeringsplan dat voldoende aandacht dient besteed te worden aan de milderende maatregelen ten aanzien van geluidshinder ter hoogte van de Veldstraat en de Tieltsesteenweg.

Op planniveau zijn voor de herinrichting van het op- en afrittencomplex geen locatiealternatieven onderzocht, vermits deze niet beschikbaar zijn. Het gaat immers om een herinrichting van een reeds bestaande weginfrastructuur. Wel is rekening gehouden met het zogenaamde 0-alternatief met name het niet-herinrichten van het complex.

Op inrichtingsniveau zijn er verschillende alternatieven beschouwd voor de wijze waarop de N409 wordt afgebogen naar de E40 en voor de lokalisatie van een carpoolparking.' (...).

Dit wordt ook weergegeven in de toelichtingsnota pag. 11.

Verzoekende partijen geven dan ook een verkeerde lezing aan de voorliggende stukken.

Het derde onderdeel is dan ook volkomen ongegrond.

5. Vierde onderdeel

Verzoekende partijen zien ten onrechte een tegenstrijdigheid tussen de overwegingen van de afdeling Wetgeving van de Raad van State en de overwegingen van het definitief vaststellingsbesluit.

Zoals reeds meermaals benadrukt en ook herhaaldelijk weergegeven (voorafgaande nota's aan de leden van de Vlaamse Regering - toelichtingsnota (...) - ...) werd voor het bestreden Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan toepassing gemaakt van de bijzondere overgangsbepaling inzake plan-MER-plicht conform het decreet van 25 mei 2007 houdende diverse bepalingen van leefmilieu, energie en openbare werken. Concreet betekent dit dat de milieubeoordeling kan geïntegreerd worden in de toelichtingsnota van het Ruimtelijk Uitvoeringsplan, op voorwaarde dat de

plenaire vergadering wordt georganiseerd vóór 1 juni 2008. Bijgevolg is niet het MER-decreet van 27 april 2007 van toepassing op dit Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan, maar wel dat van 18 december 2002.

Voor het overige kan worden verwezen naar de bespreking met betrekking tot de andere onderdelen.

Het vierde onderdeel is dan ook volkomen ongegrond.

6. Vijfde onderdeel

Het ontheffingsdossier en de ontheffingsbeslissing van 15 mei 2007 bevatten voldoende en afdoende motieven om tot de ontheffing van de MER-plicht te besluiten.

Het ontwerp zoals opgenomen in het project-MER van 2005 werd uiteindelijk niet weerhouden omwille van verkeerstechnische en financiële redenen. Daarom werd een nieuw ontwerp uitgewerkt. Rekening houdend met het goedgekeurd project-MER en het feit dat dit plan betrekking heeft op de uitvoering van een alternatief ontwerp waarvoor geen bijkomende of nieuwe gegevens met betrekking tot de aanzienlijke milieueffecten konden aangebracht worden, werd een ontheffing voor het opstellen van MER bekomen (...).

Het departement L&E heeft in haar advies naar aanleiding van de plenaire vergadering gesteld dat voldoende rekening wordt gehouden met de goedgekeurde milieubeoordelingen mits inachtneming van de voorstellen aangegeven in het advies en dat de overheid haar beslissing over de voorgenomen actie voldoende heeft gemotiveerd in het licht van de uitgevoerde milieubeoordeling. Voor zover relevant voor de doorvertaling van de milderende maatregelen in het RUP, werden aanvullingen gedaan in de stedenbouwkundige voorschriften en de toelichtende kolom hierbij (zie nota aan de leden van de Vlaamse Regering met het oog op de principiële goedkeuring van het definitief vaststellingsbesluit van 15 mei 2009).

In de ontheffingsbesluit van 15 mei 2007 wordt benadrukt dat het ontheffingsverzoek ‘voor de meeste relevante disciplines (mens- verkeer, bodem en grondwater, oppervlaktewater, lucht, geluid en trillingen, fauna en flora, landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie, mens-hinderaspecten en socio-organisatorisch effecten) een voldoende duidelijke bespreking van de gewijzigde mogelijke significante effecten ten opzichte van het goedgekeurde MER zowel tijdens de aanlegfase als in de gebruiksfase van de nieuwe infrastructuur ‘weergeeft’.

Voor de discipline mens en verkeer zijn de te verwachten effecten grotendeels gelijkaardig als beschreven in het goedgekeurde MER. Een belangrijke wijziging m.b.t. het oude ontwerp betreft het feit dat de E40 voor de aanleg van een onderdoorgang had moeten afgesloten worden. In het nieuwe ontwerp is deze afsluiting niet meer nodig. Daarnaast wordt in het nieuwe ontwerp een rechtstreekse oprit naar de E40 richting Oostende voorzien voor verkeer komende van de N44. Dit heeft een extra positief effect naar doorstroming. Verder werden de voorstellen i.v.m. fietsverbindingen die in het goedgekeurde MER werden voorgesteld, verder uitgewerkt.

Wat de effecten tijdens de fase van aanwezigheid en gebruik betreft, zal het aangepaste ontwerp een betere doorstroming tot gevolg hebben dan het ontwerp waarvoor het MER in 2005 werd goedgekeurd.

Er wordt bij het nieuwe ontwerp aangegeven dat de op- en afrit in Aalter, 2 à 3 maanden zal moeten sluiten. Er wordt aangegeven dat dit bijkomende belasting zal veroorzaken op lokale wegen in de omgeving van Aalter. Er wordt echter geen kwantitatieve inschatting gemaakt van deze belasting en het effect dat dit zal hebben op de omgeving. Noch worden er aanbevelingen gegeven of milderende maatregelen voorgesteld om deze belasting zo laag mogelijk te houden. Er dient te worden op toegezien dat tijdens deze periode de verkeerssignalisatie vanuit de andere op- en afritten zodanig gekozen te worden dat de hinder minimaal blijft (respecteren van verkeersarme gebieden).

Voor de discipline bodem en grondwater wordt voor de aanlegfase aandacht besteed aan het grondverzet. Er wordt in de tekst aangegeven dat, in tegenstelling tot het project in het goedgekeurde MER, er nu een evenwicht zal zijn tussen uitgegraven grond en grond die noodzakelijk is voor ophoging. In het ontheffingsdossier wordt dit echter niet concreet cijfermatig weergegeven. Er wordt ook geen rekening gehouden met de mogelijkheid dat een deel van de grond verontreinigd zou kunnen zijn en er ter vervanging van deze grond eventueel toch grond zal moeten aangevoeld worden.

De te verwachten effecten tijdens de aanlegfase en de fase van aanwezigheid en gebruik zullen m.b.t. de discipline oppervlaktewater gelijkaardig zijn als beschreven in het goedgekeurde MER.

Voor de discipline lucht wordt door de wijziging ten opzichte van het goedgekeurde MER verwacht dat het niet ondertunnelen van de E40 een lager effect van stofvorming tijdens de aanlegfase zal hebben en dat het voorzien van een rechtstreekse aansluiting van de N44 op de E40 richting Oostende een betere verkeersdoorstroming en dus een lagere emissie als gevolg zal hebben.

Bij de discipline geluid en trillingen wordt voor de aanlegfase een gelijkaardige geluidsverhoging verwacht als besproken in het goedgekeurde MER. De geluidshinder als gevolg van de heiwerkzaamheden wordt zelfs minder groot verwacht, omdat er geen nieuwe doorgang meer wordt gebouwd onder de E40. Daardoor wordt er ook minder geluidshinder verwacht gevolg van vrachtwagentransport voor de afvoer van grond.

Wat de geluidsproductie betreft tijdens de fase van aanwezigheid en gebruik, wordt verwacht dat voor de woningen in het woonpark ten noorden en ten zuiden van de E40 en de woningen op de Steenweg op Deinze en de Tieltssteenweg, de geluidsverstoring gelijkaardig zal zijn als beschreven in het goedgekeurde MER. De woningen echter die in de Veldstraat gelegen zijn, zullen in het nieuwe project, vergeleken met het goedgekeurde MER, meer geluidshinder ondervinden. De verbindingsweg tussen de N37 en de N409 wordt namelijk dichter tegen deze woningen aangelegd. Als milderende maatregel wordt voorgesteld om de verbindingsweg zo veel mogelijk naar het noorden te verplaatsen. Er wordt in de ontheffingsaanvraag echter geen nauwkeurige informatie gegeven m.b.t. de te verwachten geluidsverstoring in de Veldstraat, noch worden concrete milderende maatregelen gegeven.

Toch kan verwacht worden dat de verstoring voor de bewoners van de Veldstraat ten gevolge van het voorliggende project significant groter zal

zijn, zowel t.o.v. de huidige situatie als t.o.v. het in het MER bestudeerde ontwerp (alternatief 2).

Ook de geluidsimpact van de nieuwe rotonde op de Tieltsessteenweg waar de verbindingsweg op aansluit, wordt niet voldoende onderzocht.

Daarnaast wordt ook aangegeven dat het aangewezen is om heiwerkzaamheden uitgevoerd in de omgeving van bewoonde gebouwen te voorzien van geluids en trillingsdemping. Deze aanbeveling wordt niet overgenomen in Hoofdstuk 6: Aanbevelingen en milderende maatregelen.

Verder wordt er ook vermeld dat een vlottere doorstroming van het verkeer, een positief effect zal hebben op de geluidsemissie wegens het verminderde optrekken van wagens. Daarentegen valt te verwachten dat de gemiddelde snelheid hierdoor ook hoger wordt, waardoor er meer geluid (en luchtverontreiniging) zal optreden. Om in te kunnen schatten welk van deze twee effecten de doorslag geeft en hoe groot dit effect zou zijn, dient de concrete situatie te worden berekend. Dit wordt niet teruggevonden in de ontheffingsaanvraag. Daarom zijn maatregelen nodig om de gemiddelde snelheid niet te laten toenemen (snelheidsbeperkingen).

Voor de disciplines fauna en flora, landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie en mens-hinderaspecten en socio-organisatorische aspecten worden gelijkaardige effecten verwacht als beschreven in het goedgekeurde MER.

Verzoekende partijen kunnen dan ook niet op ernstige wijze voorhouden dat het ontheffingsbesluit niet afdoende zou zijn gemotiveerd.

Het vijfde onderdeel is dan ook volkomen ongegrond”.

18. De verzoekende partijen dupliceren in hun memorie van wederantwoord met betrekking tot het eerste middel wat volgt :

“A.1. Eerste onderdeel. Schending van de plan-MER-richtlijn 2001/42/EG.

2. Verwerende partij erkent dat niet het MER-decreet van 27 april 2007 toegepast werd op het betwiste gewestelijk uitvoeringsplan, maar wel het MER-decreet van 18 december 2002.

In het eerste onderdeel van het eerste middel wordt evenwel overwogen dat dit oude MER-decreet anno 2007 onverenigbaar was met de richtlijn 2001/42/EG.

Door onverkort toepassing te maken van het MER-decreet van 18 december 2002 handelde verwerende partij ten node in strijd met de richtlijn.

Verwerende partij brengt in het geheel geen argumentatie aan tot bewijs van het tegendeel.

3. Het eerste middel is in het eerste onderdeel gegrond.

A.2. Tweede onderdeel. Schending van:

- artikel 4.2.1 tot en met 4.2.9. (oud) DABM
- de artikelen 2 en 3 van de formele motiveringswet van 29 juli 1991
- de materiële motiveringsplicht

4. Verwerende partij houdt voor dat er wel degelijk een (plan-)milieueffectbeoordeling is uitgevoerd met betrekking tot het bestreden GRUP.

Verwerende partij beroept zich hierbij op het project-MER (PR 0041) dat in juni 2005 werd goedgekeurd en poneert dat op grond van de bijzondere overgangsbepaling inzake de plan-MER-plicht, conform artikel 49 van het decreet van 25 mei 2007 houdende diverse bepalingen inzake Leefmilieu, Energie en Openbare Werken, wel degelijk aan de plan-MER-plicht is voldaan.

Het heet letterlijk dat ‘de plenaire vergadering van dit ruimtelijk uitvoeringsplan plaatsvond vóór 1 juni 2008 zodat de bepaling van artikel 4.2.4, § 1 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepaling inzake milieubeleid en artikel 49 van het decreet van 25 mei 2007 houdende diverse bepalingen inzake leefmilieu, energie en openbare werken bijgevolg van toepassing zijn’.

De verwijzing naar artikel 49 van het decreet van 25 mei 2007 refereert naar de overgangsbepaling in dit decreet. Zo meteen DABM, artikel dat immers zo goed als inhoudsloos was onder het MER-decreet van 18 december 2002, maar wel, samen gelezen met de overgangsregeling van artikel 49 van het MER-decreet van 14 mei 2007, het integratiespoor nauwkeurig omschreef.

5. Eerste subonderdeel.

Verzoekende partijen verwijzen naar het advies van de afdeling wetgeving van uw Raad die in het advies van 11 juni 2009 (...) aangeeft dat noch uit het ontwerp, noch uit de erbij gevoegde stukken blijkt dat er een milieueffectbeoordeling met betrekking tot het GRUP is geweest.

Het advies van de Raad van State wordt door verwerende partij als dusdanig niet ontmoet. Dit is een schending van de motiveringsplicht.

Verder wordt ook aangegeven dat de stellingname van verwerende partij als zou er een plan-MER voorhanden zijn, ook inhoudelijk verkeerd is, hetgeen ten node opnieuw leidt tot een motiveringsgebrek.

6. Tweede subonderdeel.

De zogenaamde plan-MER-plicht wordt geregeld door hoofdstuk II (Milieueffectrapportage over plannen en programma's) van titel IV-van het decreet van 5 april 1995, zoals het is vervangen bij het decreet van 27 april 2007. Op grond van artikel 49 van het decreet van 25 mei 2007 is voormeld hoofdstuk II, zoals vervangen door het decreet van 27 april 2007, ‘van toepassing op ruimtelijke uitvoeringsplannen, waarvan de plenaire vergadering gehouden wordt zes maanden na de datum van inwerkingtreding van hoofdstuk II van titel IV van het decreet van 5 april 1995, zoals vervangen door het decreet van 27 april 2007’.

Aangezien de plenaire vergadering in verband met het voorliggende plan plaats had op 22 mei 2008, is de nieuwe overgangsregeling niet van toepassing. In de bestreden beslissing wordt letterlijk het tegenovergestelde beweerd.

Verwerende partij leest artikel 49 ontegensprekelijk verkeerd. Er staat niet dat de plenaire vergadering moet gehouden worden ‘binnen de 6 maanden na datum van inwerkingtreding’, hetgeen dan zou betekenen dat de plenaire vergadering moest worden gehouden vóór 1 juni 2008.² Er staat wel dat de overgangsregeling toepasselijk is op ruimtelijke uitvoeringsplannen, waarvan de plenaire vergadering gehouden wordt ‘6 maanden na de datum van inwerkingtreding van (...) het decreet van 27 april 2007’. Heel concreet, had de plenaire vergadering plaatsgegrepen nà 1 juni 2008, dan zou de overgangsregeling van toepassing zijn. Nu ze werd gehouden vóór 1 juni 2008, kan de overgangsregeling geen toepassing vinden.

7. Het verbaast dan ook niet dat verwerende partij voorbijgaat aan de door het MER-decreet van 18 december 2002 verplichte toets “aan de hand van de criteria die worden omschreven in de dit decreet gevoegde bijlage 1’ om aan te wijzen waarom het bestreden ruimtelijk uitvoeringsplan niet wordt onderworpen aan een plan-MER. Evenmin wordt beantwoord aan de vereisten in artikel 4.2.3. (oud) DABM waarin wordt aangegeven op welke wijze een ontheffing kan worden bekomen van de plan-MER-plicht (schending van artikel 4.2.2., § 1 (oud) DABM + schending van de motiveringsplicht).

Het is dus duidelijk dat de ontheffingsbeslissing van 15 mei 2007 niet als een ontheffing van de plan-MER kan worden beschouwd, zeker niet als enkel rekening kan gehouden worden met het MER-decreet van 18 december 2002.

Verwerende partij beweert niet eens dat de ontheffingsbeslissing van 14 mei 2007 een plan-MER betreft. Het heet dat de project-MER van juli 2005 (...) in combinatie met de ontheffingsbeslissing van 14 mei 2007 kan beschouwd worden als een plan-MER dankzij de overgangsregeling in artikel 49 DABM, zoals gewijzigd door het MER-decreet van 27 april 2007 en dankzij artikel 4.2.4§1 DABM (nieuw). Evenwel is deze overgangsregeling niet van toepassing...

8. De conclusie is onverbiddelijk. Het tweede middel is in beide onderdelen manifest gegrond.

A.3. Derde onderdeel. Schending van artikel 4.1.6 (oud) DABM

9. Verwerende partij beschouwt het ontheffingsbesluit van de dienst MER ten onrechte als een plan-MER.

Benevens op de overgangsregeling van artikel 49 beroept zij zich ook op het advies van VLACORO van 10 maart 2009.

10. Artikel 4.1.6 (oud) DABM luidde als volgt:

‘§1. Als meerdere rapportages moeten worden uitgevoerd, hetzij krachtens deze titel, hetzij krachtens deze titel en andere gewestelijk en/of federale regelgeving, neemt de administratie op eigen initiatief of op verzoek van de initiatiefnemer(s) een beslissing over de mogelijkheid tot afstemming of integratie van de verschillende rapporten en voor zover mogelijk van de verschillende rapportages. Er wordt in ieder geval naar

gestreefd dat de verschillende rapportages zoveel als mogelijk gelijktijdig worden uitgevoerd.

De administratie neemt een beslissing over de wenselijkheid van de afstemming of integratie uiterlijk bij haar beslissing over de inhoud van het rapport, bedoeld in artikel 4.2.5, §1, 4.3.5. §1, en 4.5.3, §1.

De administratie en de initiatiefnemer(s) plegen hierover vooraf overleg.

§ 2. De Vlaamse regering kan nadere regelen vaststellen betreffende de modaliteiten van de afstemming en integratie van de rapportages en rapporten in de gevallen bedoeld in dit artikel.

Deze afstemming of integratie kan betrekking hebben op rapportages in verschillende beleidsdomeinen’.

(...)

11. Welnu, er ligt géén integratiebeslissing voor van de dienst MER.

Daardoor is de bestreden beslissing onwettig.

De argumentatie door de VLACORO volstaat niet.

12. Verwerende partij haalt een arrest van 29 september 2009 van uw Raad aan inzake de BRIEY.

‘Op grond van die bepaling was het mogelijk om bijvoorbeeld een projectmilieueffectrapport, opgesteld met het oog op het verkrijgen van een milieuvergunning en een stedenbouwkundige vergunning, te integreren in de milieueffectrapportage voorafgaand aan de goedkeuring van een ruimtelijk uitvoeringsplan.’

Anders dan in de casus onderworpen aan het oordeel van uw Raad die aanleiding gaf tot het arrest nr. 196.498 van 29 september 2009 is de ontheffingsbeslissing van 15 mei 2007 niet te beschouwen als een gemotiveerde beslissing van de dienst MER ter zake de integratie van de plan-MER en project-MER.

Er is immers een essentieel verschil met de zaak die aanleiding gaf tot dit arrest en onderhavige zaak.

In het dossier dat aanleiding gaf tot het arrest nr. 196.498 lag een uitdrukkelijke instemming van de dienst MER voor met de integratie van het project-MER in de milieueffectenrapportage voor de aanmaak van het bestreden provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan. In het projectmilieueffectenrapport werd ten andere ook uitdrukkelijk gesteld dat de resultaten van ‘het kader (vormen) voor de milieubeoordeling op planniveau’.

Niets van dit alles in onderhavige zaak. In het project-MER wordt geenszins overwogen dat de resultaten ook toegepast kunnen worden op planniveau. In de ontheffingsbeslissing is er geen enkele kruisverwijzing naar het gebruik van de project-MER op planniveau. De dienst MER is in het kader van het GRUP op geen enkel ogenblik betrokken geworden.

13. Het derde middel is dan ook in het derde onderdeel gegrond.

- A.4. Vierde onderdeel. Schending van:

- artikel 49 van het decreet van 25 mei 2007 houdende diverse bepalingen inzake lefmilieu, energie en openbare werken

- artikel 4.2.4, § 1 (oud en nieuw) DABM
 - de artikelen 2 en 3 van de formele motiveringsplicht van 25 juli 1991
 - de materiële motiveringsplicht
14. In dit onderdeel verwijten verzoekende partijen dat er ten onrechte toepassing werd gemaakt van de overgangsregeling in artikel 49 van het decreet van 27 april 2007.
Hoger werd gemotiveerd aangegeven waarom deze overgangsregeling niet van toepassing is. Zo ook oordeelde ten andere de afdeling wetgeving van uw Raad.
15. Verwerende partij heeft een en ander verkeerd begrepen en artikel 49 van het MER-decreet van 27 april 2007 precies wél toegepast. Verwerende partij schrijft letterlijk dat voor het bestreden GRUP ‘toepassing [werd] gemaakt van de bijzondere overgangsbepaling inzake plan-MER-plicht conform het decreet van 25 mei 2007 houdende diverse bepalingen van leefmilieu, energie en openbare werken’ en precies dat daardoor ‘de milieubeoordeling kan geïntegreerd worden in de toelichtingsnota van het ruimtelijk uitvoeringsplan’.
Evenwel staat in artikel 49 van het MER-decreet van 25 mei 2007 dat enkel kan toepassing gemaakt worden van de overgangsregeling wanneer de plenaire vergadering wordt georganiseerd, niet vóór, maar wel na 1 juni 2008, quod non (zie hoger, tweede onderdeel).
16. De schending van de in het vierde onderdeel van het eerste middel weerhouden bepalingen en beginselen is evident
- A.5. Vijfde onderdeel. Schending van:
- artikel 4.3.3 (oud) DABM
 - de artikelen 2 en 3 van de formele motiveringswet
 - de materiële motiveringsplicht
- Toepassing van artikel 159 GW
17. In het vijfde onderdeel van het eerste middel wordt geargumenteed dat de ontheffingsbeslissing onvoldoende gemotiveerd is in acht genomen de kritische adviezen van LNE, dienst hinder- en risicobeheersing en van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Aalter. In het inleidende verzoekschrift wordt tevens verwezen naar een aantal kritische overwegingen in de ontheffingsbeslissing zelf.
18. Verwerende partij beperkt zich tot een woordelijke overname van de motivering in de ontheffingsbeslissing zelf, maar (a) licht de ‘genuanceerde’ adviezen van LNE, dienst hinder- en risicobeheersing en van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Aalter niet toe en (b) ontmoet evenmin de in het inleidende verzoekschrift geciteerde kritische bedenkingen ... in het ontheffingsbesluit zelf.
19. In acht genomen de ‘genuanceerde’ adviezen van LNE, dienst hinder- en risicobeheersing en van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Aalter enerzijds en gelet op de kritische overwegingen in de bestreden beslissing zelf, in het bijzonder inzake geluid, trilling en luchtverontreiniging anderzijds,

vermocht verwerende partij niet zomaar concluderen dat de ontheffingsaanvraag ‘voldoende informatie’ bevat om het aspect milieu een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Verwerende partij geeft immers zelf toe dat, waar uit het ingediende MER-rapport zou blijken dat er geen significante milieunadelige elementen te verwachten zijn, zulks ‘voor geluid toch onzeker’ blijft. Ook de overweging dat de opmerkingen van de dienst lucht en klimaat en van het college van burgemeester en schepenen ‘waarschijnlijk’ kunnen worden opgelost binnen de vergunningsprocedure, volstaan geenszins ter verantwoording van een ontheffingsbesluit van een project-MER, laat staan van een plan-MER.

20. Het motiveringsgebrek kan niet goedge maakt worden door voorwaarden op te leggen in de ontheffingsbeslissing. Trouwens heeft deze ontheffingsbeslissing als dusdanig geen reglementaire kracht ten opzichte van derden, noch ten aanzien van de stedenbouwkundig vergunningsverlenende overheden, zodat er geen enkele rechtsplicht of rechtszekerheid bestaat dat deze voorwaarden zullen verhaald worden bij de beoordeling over een vergunningsaanvraag.
21. Aldus is het eerste middel ook in het laatste en vijfde onderdeel gegrond”.

19. De verwerende partij betoogt in haar laatste memorie met betrekking tot het eerste middel nog wat volgt :

“3. Naast de chronologie van de toepasselijke bepalingen van het DABM, dient ook rekening te worden gehouden met de chronologie van de feiten.

In opdracht van het Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen werd in 2005 een project-MER uitgewerkt (PR 0041) voor de herinrichting van het toegangscomplex van de A10/E40 met de gewestwegen N44, N37 en N409 te Aalter. De kennisgevingsnota voor dit MER werd op 22 april 2004 volledig verklaard. Het openbaar onderzoek liep van 24 mei tot en met 22 juni 2004. In juni 2005 werd het MER door de Cel MER goedgekeurd.

Bij besluit van 15 mei 2007 van de Dienst MER werd de ontheffing verleend voor een termijn van 4 jaar.

‘Gezien het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat deze ontheffingsaanvraag voldoende informatie bevat om het aspect milieu een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Uit het ingediende rapport blijkt dat er geen significante effecten te verwachten zijn, al blijft dat toch onzeker.

Bijgevolg wordt een ontheffing van de verplichting tot het opstellen van een MER toegekend voor het voorliggende project op voorwaarde dat :

- * het goedgekeurde MER van juni 2005 eveneens wordt toegevoegd aan de vergunningsaanvraag ;

- * er bij de vergunningsaanvraag een concrete uitwerking wordt gevoegd van de milderende maatregelen wat betreft de toename van de geluidshinder ter hoogte van de Veldstraat en de Tisselsesteenweg als gevolg van de nieuwe verbindingsweg en rotonde ;
- * er maatregelen worden uitgewerkt die ervoor zorgen dat een vlottere doorstroming van het verkeer niet leidt tot een verhoging van de gemiddelde snelheid op de rotonde en de toegangswegen (snelheidsbeperking) ;
- * tijdens het afsluiten van de op- en afritten in Aalter gedurende 2 à 3 maanden de verkeerssignalisatie vanuit de andere op- en afritten zodanig gekozen wordt dat de hinder minimaal blijft (respecteren van verkeersarme gebieden)'

In het ontheffingsbesluit van 15 mei 2007 wordt benadrukt dat het ontheffingsverzoek 'voor de meeste relevante disciplines (mens- verkeer, bodem en grondwater, oppervlaktewater, lucht, geluid en trillingen, fauna en flora, landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie, mens-hinderaspecten en socio-organisatorisch(e) effecten) een voldoende duidelijke bespreking van de gewijzigde mogelijke significante effecten ten opzichte van het goedgekeurde MER zowel tijdens de aanlegfase als in de gebruiksfase van de nieuwe infrastructuur 'weergeeft'.

'Voor de discipline mens en verkeer zijn de te verwachten effecten grotendeels gelijkaardig als beschreven in het goedgekeurde MER. Een belangrijke wijziging m.b.t. het oude ontwerp betreft het feit dat de E40 voor de aanleg van een onderdoorgang had moeten afgesloten worden. In het nieuwe ontwerp is deze afsluiting niet meer nodig. Daarnaast wordt in het nieuwe ontwerp een rechtstreekse oprit naar de E40 richting Oostende voorzien voor verkeer komende van de N44. Dit heeft een extra positief effect naar doorstroming. Verder werden de voorstellen i.v.m. fietsverbindingen die in het goedgekeurde MER werden voorgesteld, verder uitgewerkt.

Wat de effecten tijdens de fase van aanwezigheid en gebruik betreft, zal het aangepaste ontwerp een betere doorstroming tot gevolg hebben dan het ontwerp waarvoor het MER in 2005 werd goedgekeurd,

Er wordt bij het nieuwe ontwerp aangegeven dat de op- en afrit in Aalter 2 à 3 maanden zal moeten stuiten. Er wordt aangegeven dat dit bijkomende belasting zal veroorzaken op lokale wegen in de omgeving van Aalter. Er wordt echter geen kwantitatieve inschatting gemaakt van deze belasting en het effect dat dit zal hebben op de omgeving. Noch worden er aanbevelingen gegeven of milderende maatregelen voorgesteld om deze belasting zo laag mogelijk te houden. Er dient te worden op toegezien dat tijdens deze periode de verkeerssignalisatie vanuit de andere op- en afritten zodanig gekozen (...) worden dat de hinder minimaal blijft (respecteren van verkeersarme gebieden).

Voor de discipline bodem en grondwater wordt voor de aanlegfase aandacht besteed aan het grondverzet. Er wordt in de tekst aangegeven dat, in tegenstelling tot het project in het goedgekeurde MER, er nu een evenwicht zal zijn tussen uitgegraven grond en grond die noodzakelijk is voor ophoging. In het ontheffingsdossier wordt dit echter niet concreet cijfermatig weergegeven. Er wordt ook geen rekening gehouden met de

mogelijkheid dat een deel van de grond verontreinigd zou kunnen zijn en er ter vervanging van deze grond eventueel toch grond zal moeten aangevoerd worden.

De te verwachten effecten tijdens de aanlegfase en de fase van aanwezigheid en gebruik zullen m.b.t. de discipline oppervlaktewater gelijkaardig zijn als beschreven in het goedgekeurde MER.

Voor de discipline lucht wordt door de wijziging ten opzichte van het goedgekeurde MER verwacht dat het niet ondertunnelen van de E40 een lager effect van stofvorming tijdens de aanlegfase zal hebben en dat het voorzien van een rechtstreekse aansluiting van de N44 op de E40 richting Oostende een betere verkeersdoorstroming en dus een lagere emissie als gevolg zal hebben.

Bij de discipline geluid en trillingen wordt voor de aanlegfase een gelijkaardige geluidsverhoging verwacht als besproken in het goedgekeurde MER. De geluidshinder als gevolg van de heiwerkzaamheden wordt zelfs minder groot verwacht, omdat er geen nieuwe doorgang meer wordt gebouwd onder de E40. Daardoor wordt er ook minder geluidshinder verwacht als gevolg van vrachtwagentransport voor de afvoer van grond.

Wat de geluidsproductie betreft tijdens de fase van aanwezigheid en gebruik, wordt verwacht dat voor de woningen in het woonpark ten noorden en ten zuiden van de E40 en de woningen op de steenweg op Deinze en de Tieltsesteenweg, de geluidsverstoring gelijkaardig zal zijn als beschreven in het goedgekeurde MER. De woningen echter die in de Veldstraat gelegen zijn, zullen in het nieuwe project, vergeleken met het goedgekeurde MER, meer geluidshinder ondervinden. De verbindingsweg tussen de N37 en de N409 wordt namelijk dichter tegen deze woningen aangelegd. Als milderende maatregel wordt voorgesteld om de verbindingsweg zo veel mogelijk naar het noorden te verplaatsen. Er wordt in de ontheffingsaanvraag echter geen nauwkeurige informatie gegeven m.b.t. de te verwachten geluidsverstoring in de Veldstraat, noch worden concrete milderende maatregelen gegeven. Toch kan verwacht worden dat de verstoring voor de bewoners van de Veldstraat ten gevolge van het voorliggende project significant groter zal zijn, zo wel t.o.v. de huidige situatie als t.o.v. het in het MER bestudeerde ontwerp (alternatief 2).

Ook de geluidsimpact van de nieuwe rotonde op de Tieltsesteenweg waar de verbindingsweg op aansluit, wordt niet voldoende onderzocht.

Daarnaast wordt ook aangegeven dat het aangewezen is om heiwerkzaamheden uitgevoerd in de omgeving van bewoonde gebouwen te voorzien van geluids- en trillingsdemping. Deze aanbeveling wordt niet overgenomen in Hoofdstuk 6: Aanbevelingen en milderende maatregelen.

Verder wordt er ook vermeld dat een vlottere doorstroming van het verkeer, een positief effect zal hebben op de geluidsemisatie wegens het verminderde optrekken van wagens. Daarentegen valt te verwachten dat de gemiddelde snelheid hierdoor ook hoger wordt, waardoor er meer geluid (en luchtverontreiniging) zal optreden. Om in te kunnen schatten welk van deze twee effecten de doorslag geeft en hoe groot dit effect zou zijn, dient de concrete situatie te worden berekend. Dit wordt niet teruggevonden in de ontheffingsaanvraag. Daarom zijn maatregelen nodig om de gemiddelde snelheid niet te laten toenemen (snelheidsbeperkingen).

Voor de disciplines fauna en flora, landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie en mens-hinderaspecten en socio-organisatorische aspecten wonden gelijkaardige effecten verwacht als beschreven in het goedgekeurde MER. 'De plenaire vergadering betreffende het bestreden GRUP werd gehouden op 25 mei 2008.

In het arrest van uw Raad (...) werd voorgehouden dat 'op grond van die bepaling het mogelijk (was) om bijvoorbeeld een projectmilieueffectenrapport, opgesteld met het oog op het verkrijgen van een milieuvergunning en een stedenbouwkundige vergunning, te integreren in de milieueffectenrapportage voorafgaand aan de goedkeuring van een ruimtelijk uitvoeringsplan.'

Wanneer in het auditoraatsverslag wordt voorgehouden dat 'in het licht van de arresten (...) bovendien (dient) te worden vastgesteld dat in vergelijking met de situatie zoals zij uit deze arresten blijkt, in de huidige procedure nergens sprake is van een vaststelling, door de dienst MER of door andere instanties waarbij wordt aangesloten in de bestreden beslissing, dat het bedoelde project-MER de nodige informatie bevat 'om te voldoen als milieubeoordeling voor dit planniveau'' (...), wordt geen rekening gehouden met de adviezen verleend in het kader van de plenaire vergadering van 25 mei 2008.

In het advies van 22 mei 2008 van de dienst MER (...) wordt wel degelijk gesteld dat het oorspronkelijke MER-rapport, het ontheffingsdossier en de ontheffingsbeslissing 'voldoen in grote mate ook als milieubeoordeling voor het voorliggende RUP'.

'Geachte,

Het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie ontving op 30 april uw adviesaanvraag mbt het voorontwerp RUP 'Op- en afrittencomplex A10/E40 - N44 te Aalter'.

De vraag voor advies werd intern verspreid naar verschillende afdelingen van LNE.

We ontvingen een advies van de dienst Veiligheidsrapportering. U vindt in bijlage dit advies.

De afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid formuleert volgende opmerking :

De milieubeoordelingen, gedaan in de goedgekeurde project-MER voor het project 'herinrichting van toegangscomplex van de E40 met de gewestwegen N44, N37 en N409 te Aalter (PR0041) én in de ontheffingsaanvraag voor vermeld project (OHPR0124), voldoen in grote mate ook als milieubeoordeling voor het voorliggende RUP. De grenzen van het RUP lijken immers overeen te stemmen met de projectgrenzen.

(...)

Tot slot nog een kleine doch niet onbelangrijke opmerking : op p. 22 van de toelichtingsnota zijn de kolomtitels 'Verordenende stedenbouwkundige voorschriften' en 'Toelichting bij het verordenend voorschrift' omgewisseld, waardoor de kolominhoud niet correspondeert met de betiteling.

De Afdeling Ruimtelijke Planning heeft bij het opstellen van het voorliggende RUP, mits inachtneming van de hierboven opgesomde voorstellen, voldoende rekening gehouden met de goedgekeurde

milieubeoordelingen en heeft haar beslissing over de voorgenomen actie voldoende gemotiveerd in het licht van de uitgevoerde milieubeoordeling.

Het Departement LNE geeft een gunstig advies voor het voorontwerp van RUP.

Gelieve het Departement LNE te verontschuldigen voor de plenaire vergadering.' (...).

Hiermede werd wel degelijk voldaan aan de stelling zoals weergegeven in de arresten (...). Het oorspronkelijke project-MER kon worden geïntegreerd in de milieubeoordeling voorafgaand aan de goedkeuring van het thans bestreden GRUP.

Dit werd ook onderschreven in het advies van VLACORO van 10 maart 2009.

‘Conform het decreet van 25 mei 2007 houdende diverse bepalingen inzake leefmilieu, energie en openbare werken maakt dit Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan voorwerp uit van een bijzondere overgangsbepaling inzake plan-MER-plicht. Concreet betekent dit dat de milieubeoordeling kan geïntegreerd worden in de toelichtingsnota van het Ruimtelijk Uitvoeringsplan, op voorwaarde dat de plenaire vergadering wordt georganiseerd vóór 1 juni 2008. Bijgevolg is niet het MER-decreet van 27 april 2007 van toepassing op dit Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan, maar wel dat van 18 december 2002.

In opdracht van het Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen werd in 2005 een project-MER uitgewerkt (PR 0041) voor de herinrichting van het toegangscomplex van de E40 met de gewestwegen N44, N37 en N409 te Aalter. De kennisgevingsnota voor dit MER werd op 22 april 2004 volledig verklaard. Het openbaar onderzoek liep van 24 mei tot 22 juni 2004. In juni 2005 werd het 03/07/20843/PV goedgekeurd.

Het ontwerp zoals opgenomen in deze MER werd uiteindelijk niet weerhouden omwille van een verkeerstechnische en financiële redenen. Daarom werd een nieuw ontwerp uitgewerkt. Rekening houdend met het goedgekeurde project-MER en het feit dat dit plan betrekking heeft op de uitvoering van een alternatief ontwerp waarvoor geen bijkomende of nieuwe gegevens met betrekking tot de aanzienlijke milieueffecten konden aangebracht worden, is een ontheffing voor het opstellen van een MER bekomen.

De ontheffingsbeslissing door de dienst MER dateert van 14 mei 2007 en stelt als voorwaarde ten aanzien van het Ruimtelijk Uitvoeringsplan dat voldoende aandacht dient besteed te worden aan de milderende maatregelen ten aanzien van geluidshinder ter hoogte van de Veldstraat en de Tieltsessteenweg.

Op plan-niveau zijn voor de herinrichting van het op- en afrittencomplex geen locatiealternatieven onderzocht, vermits deze niet beschikbaar zijn. Het gaat immers om een herinrichting van een reeds bestaande weginfrastructuur. Wel is rekening gehouden met het zogenaamde 0-alternatief met name het niet-herinrichten van het complex.

Op inrichtingsniveau zijn er verschillende alternatieven beschouwd voor de wijze waarop de N409 wordt afgebogen naar de E40 en voor de lokalisatie van een carpoolparking.' (...).

Dit wordt ook weergegeven in de toelichtingsnota (...).

Het ontwerp zoals opgenomen in het project-MER van 2005 werd uiteindelijk niet weerhouden omwille van verkeerstechnische en financiële redenen. Daarom werd een nieuw ontwerp uitgewerkt. Rekening houdend met het goedgekeurd project-MER en het feit dat dit plan betrekking heeft op de uitvoering van een alternatief ontwerp waarvoor geen bijkomende of nieuwe gegevens met betrekking tot de aanzienlijke milieueffecten konden aangebracht worden, werd een ontheffing voor het opstellen van MER bekomen. (...).

Het departement L&E heeft in haar advies naar aanleiding van de plenaire vergadering gesteld dat voldoende rekening wordt gehouden met de goedgekeurde milieubeoordelingen mits inachtneming van de voorstellen aangegeven in het advies en dat de overheid haar beslissing over de voorgenomen actie voldoende heeft gemotiveerd in het licht van de uitgevoerde milieubeoordeling. Voor zover relevant voor de doorvertaling van de milderende maatregelen in het RUP, werden aanvullingen gedaan in de stedenbouwkundige voorschriften en de toelichtende kolom hierbij (zie nota aan de leden van de Vlaamse Regering met het oog op de principiële goedkeuring van het definitief vaststellingsbesluit van 15 mei 2009).

‘Dat bovengenoemd project-MER in combinatie met de ontheffingsbeslissing van de dienst MER op 14 mei 2007 als plan-MER dient beschouwd te worden voor het voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan ; dat de Vlaamse regering bij bovengenoemd besluit van 12 september 2008 heeft beslist dat voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan voldoet aan de voorwaarden om voorlopig vastgesteld te kunnen worden met inbegrip van de verplichtingen inzake plan-milieueffectenrapportage;’ (cfr. definitief vaststellingsbesluit van 3 juli 2009).

Uit het bovenstaande en de gegevens van het administratief dossier blijkt wel degelijk dat bij de opmaak van het bestreden GRUP, in de toelichtingsnota, bij de beoordeling door VLACORO, in de overwegingen van het definitief vaststellingsbesluit, voortgegaan werd op en rekening gehouden werd met het advies van de dienst MER van 22 mei 2008 en derhalve met de milieubeoordeling van het oorspronkelijke project-MER en de overwegingen van de ontheffingsbeslissing.

In het auditorsverslag blijkt met dit advies geen rekening te zijn gehouden.

Het is dan ook niet onredelijk dat de planoverheid voortgaat op hetgeen door erkende specialisten ter zake wordt aangebracht in verband met de toepassing van de bepalingen van het DABM. Door het advies van de dienst MER van 22 mei 2008 werd verwerende partij gesteund om op een wettelijke en rechtsgeldige wijze verder te gaan met het thans bestreden GRUP.

Verwerende partij blijft er dan ook van overtuigd dat de in het auditorsverslag weerhouden middelonderdelen (tweede, derde, vierde en vijfde onderdeel van het eerste middel) ongegrond zijn”.

Beoordeling

20. In zoverre de verzoekende partijen de schending aanvoeren van “de artikelen 2 en 3 van de formele motiveringswet van 29 juni 1991 (sic)” is het middel onontvankelijk. Luidens artikel 1 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de formele motivering van bestuurshandelingen -de wet die door de verzoekende partijen wordt bedoeld- moet voor de toepassing van deze wet onder bestuurshandeling worden verstaan de eenzijdige rechtshandeling met individuele strekking die uitgaat van een bestuur en die beoogt rechtsgevolgen te hebben voor één of meer bestuursdaden of voor een ander bestuur. Het bestreden besluit is een akte met verordenende kracht, zodat de motiveringswet er niet van toepassing op is.

21. Het betoog van de verzoekende partijen dat “bij afwezigheid van duiding van de plan-MER-plicht (...) verwerende partij (...) geen enkele wettelijk beslissing (kan) genomen hebben in de periode tussen 21 juli 2004 (inwerkingtreding van de richtlijn C-54/06) en de inwerkingtreding van het plan-MER-decreet van 27 april 2007 en het plan-MER-besluit van 12 oktober 2007” kan niet worden bijgetreden, aangezien de plicht die artikel 3.2 van de richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma’s (hierna: SEA-richtlijn) aan de lidstaten oplegt om plannen die aanleiding geven tot MER-plichtige projecten ook zelf te onderwerpen aan een milieubeoordeling, zoals de Raad van State reeds meermaals heeft geoordeeld, voldoende duidelijk en nauwkeurig is om te kunnen aannemen dat deze bepaling directe werking heeft in de Belgische interne rechtsorde.

22. In casu werd een project-MER met betrekking tot een eerder ontwerp tot herinrichting van het toegangscomplex van de E40 met de gewestwegen N44, N37 en N409 te Aalter in juni 2005 goedgekeurd en werd op 15 mei 2007 door ir. Koen de Smet, afdelingshoofd van de dienst Milieueffectrapportage, een “ontheffingsbeslissing” genomen waarin werd geoordeeld dat met betrekking tot de realisatie van het nieuwe ontwerp “er tijdens de aanlegfase en tijdens de exploitatie- en gebruiksfase geen (zeer) significant

negatieve effecten ten aanzien van het milieu zullen optreden”, dat “door de aanleg van de nieuwe wegenis (...) er wel een verhoging van de verharde oppervlakte (zal) optreden”, dat “als compensatie (...) een bufferbekken wordt voorzien, die ecologisch kan ingericht worden”, dat “wat het verlies van enkele knotwilgen betreft, (...) deze opnieuw (kunnen) aangeplant worden”, dat “wat de wegenis zelf betreft, (...) de omvorming van de wegenis een positief effect (zal) hebben op de algemene doorstroming en verkeersveiligheid ter hoogte van de op- en afritten van de E40 t.h.v. de afrit Aalter” en dat “de huidige filevorming t.h.v. de op- en afrit te Aalter, die momenteel levensgevaarlijk is, (...) door de omvorming van de wegenis volledig opgelost (zal) worden”. Vervolgens werd in een gunstig advies van 22 mei 2008 van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie (hierna: LNE), en in het bijzonder van de afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid, waartoe ook de dienst Milieueffectrapportage behoort, en dat naar aanleiding van de plenaire vergadering over het ontwerp van het kwestieuze GRUP werd verleend, het volgende gesteld : “De milieubeoordelingen, gedaan in (het) goedgekeurde project-MER voor het project ‘herinrichting van toegangscomplex van de E40 met de gewestwegen N44, N37 en N409 te Aalter’ (PR0041) én in de ontheffingsaanvraag voor voormeld project (OHPRO 124), voldoen in grote mate ook als milieubeoordeling voor het voorliggende RUP (...)”, waarna door het voormelde departement LNE nog het volgende wordt overwogen :

“Sommige voorgestelde milderende maatregelen uit de project-MER (en de ontheffingsnota) kunnen wellicht niet (rechtstreeks) vertaald worden in een RUP maar worden beter opgelegd via de stedenbouwkundige vergunning of kunnen aangepakt worden via flankerend beleid. Dat heiwerkzaamheden uitgevoerd in de omgeving van bewoonde gebouwen best voorzien worden van geluids- en trillingsdemping, is een voorbeeld(d) van zulke maatregelen, die als vergunningsvoorwaarde kunnen opgenomen worden.

De milderende maatregelen die toch relevant zijn voor het gewestelijke RUP, zijn over het algemeen in voldoende mate opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften. Toch achten we het opportuun om bij de inrichting van de buffer maximaal te kiezen voor een structuur die ook meerwaarden biedt richting luchtkwaliteit (fijn stof).

In artikel 1.5. wordt bovendien aangegeven dat de aanvrager bij zijn aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning moet ‘aantonen dat de langzaam-verkeersinfrastructuur binnen dit gebied zodanig wordt aangelegd dat een optimale aansluiting met het fiets- en voetgangersnetwerk in de omgeving naar continuïteit en veiligheid wordt

nagestreefd' De dienst BGP stelt voor dat zulk een bepaling (m.n. de verwijzing naar aanvraag tot een stedenbouwkundige vergunning) ook uitgebreid wordt naar andere milderende maatregelen. Zo kan in de stedenbouwkundige voorschriften vastgelegd worden dat de aanvrager bij zijn aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning een concrete uitwerking toevoegt van de milderende maatregelen inzake geluidshinder ter hoogte van de Veldstraat en de Tieltsesteenweg als gevolg van de nieuwe verbindingsweg en rotonde, die ervoor kunnen zorgen dat de geluidsimpact wordt gereduceerd tot een vanuit milieuoogpunt aanvaardbaar niveau.

Hoewel eerder wél opgenomen in de toelichtingsnota (...), worden enkele concrete milderende maatregelen verderop bij de stedenbouwkundige voorschriften (en de toelichting bij de voorschriften, (...)) dan weer niet geëxpliciteerd. Het betreft :

1. het voorstel om de vegetatie spontaan te laten ontwikkelen op vrije stroken, lussen e.d. en de taluds met een gemengde gras- en kruidenvegetatie in te zaaien ;
2. de suggestie om verschillende dieptes in het bufferbekken te creëren.

De dienst BGP vraagt om deze inrichtingsmaatregelen op te nemen in de toelichting bij het verordenend voorschrift 1.3”.

In haar voormeld gunstig advies besluit het departement LNE tenslotte wat volgt :

“De afdeling Ruimtelijke Planning heeft bij het opstellen van het voorliggende RUP, mits inachtneming van de hierboven opgesomde voorstellen, voldoende rekening gehouden met de goedgekeurde milieubeoordelingen en heeft haar beslissing over de voorgenomen actie voldoende gemotiveerd in het licht van de uitgevoerde milieubeoordeling”.

23. Gelet op het voorgaande moet de dienst Milieueffectrapportage geacht worden te hebben ingestemd met de integratie van het in juni 2005 goedgekeurde MER in de milieueffectrapportage voor de opmaak van het bestreden GRUP. Overigens heeft de Vlacoro het volgen van het integratiespoor in haar advies van 10 maart 2009 bevestigd (randnummer 12) en maakt ook de verwerende partij in haar laatste memorie melding van de toepassing ervan. Ten overvloede kan worden opgemerkt dat de “ontheffingsbeslissing” van 15 mei 2007 (randnummer 8) geen rechtsgrond vindt in het toentertijd geldende artikel 4.3.3, § 3, 1° van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (hierna DABM), in toepassing waarvan zij werd verleend, aangezien deze bepaling de vrijstelling voor de opmaak van “een nieuw project-MER” betreft, zodat deze ontheffingsbeslissing geenszins volstond om aan de verplichting tot opmaak van een plan-MER voorbij te gaan.

De verwerende partij heeft in het bestreden besluit tot de geldigheid van dit integratiespoor besloten, door te overwegen dat het meer vermelde “(...) project-MER in combinatie met de ontheffingsbeslissing van de dienst MER van 15 mei 2007 als plan-MER dient beschouwd te worden voor voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan”.

Artikel 4.2.4, § 1 DABM, zoals gewijzigd door het decreet van 27 april 2007 houdende wijziging van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en van artikel 36ter van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, die de mogelijkheid tot integratie van een plan-MER betreft, vormt geen rechtsgrond voor de voormelde integratie, aangezien deze bepaling, ingevolge artikel 49 van het decreet van 25 mei 2007 houdende diverse bepalingen inzake leefmilieu, energie en openbare werken, slechts van toepassing is op ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvan de plenaire vergadering gehouden wordt zes maanden na de datum van de inwerkingtreding van het decreet van 27 april 2007, zijnde zes maanden na 1 december 2007, en de plenaire vergadering in casu op 22 mei 2008 werd gehouden.

Het toentertijd geldende artikel 4.1.6, § 1 DABM vormt evenwel evenmin een rechtsgrond om het in juni 2005 goedgekeurde project-MER in de milieueffectrapportage voorafgaand aan de goedkeuring van het kwestieuze GRUP te integreren, en dit om de volgende reden.

Artikel 4.1.6, § 1 DABM luidt als volgt:

“Als meerdere rapportages moeten worden uitgevoerd, hetzij krachtens deze titel, hetzij krachtens deze titel en andere gewestelijke en/of federale regelgeving, neemt de administratie op eigen initiatief of op verzoek van de initiatiefnemer(s) een beslissing over de mogelijkheid tot afstemming of integratie van de verschillende rapporten en voorzover mogelijk van de verschillende rapportages. Er wordt in ieder geval naar gestreefd dat de verschillende rapportages zoveel mogelijk gelijktijdig worden uitgevoerd.

De administratie neemt een beslissing over de wenselijkheid van de afstemming of integratie uiterlijk bij haar beslissing over de inhoud van het rapport, bedoeld in artikel 4.2.5, § 1, 4.3.5, § 1, en 4.5.3, § 1.

De administratie en de initiatiefnemer(s) plegen hierover vooraf overleg”.

De geciteerde bepaling laat enkel de integratie van rapportages over eenzelfde ontwerp toe. Aangezien het vermelde project-MER een ander ontwerp betrof dan datgene waarop het bestreden besluit betrekking heeft, vindt de kwestieuze integratie evenmin in het voormelde artikel 4.1.6, § 1 DABM steun.

24. Gelet op het voorgaande kon de verwerende partij niet op goede gronden besluiten dat het meer vermelde project-MER in combinatie met de ontheffingsbeslissing van de dienst MER van 15 mei 2007 een afdoende plan-MER voor het kwestieuze GRUP uitmaakt.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

BESLISSING

1. De Raad van State vernietigt het besluit van 3 juli 2009 van de Vlaamse minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening houdende definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Op- en afrittencomplex A10/E40 – N44 te Aalter”, bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 22 juli 2009.

2. Dit arrest dient te worden bekendgemaakt op dezelfde wijze als het vernietigde besluit.

3. De verwerende partij wordt verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op 525 euro.

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

Roger Stevens,	kamervoorzitter,
Pierre Lefranc,	staatsraad,
Stephan De Taeye,	staatsraad,
bijgestaan door	
Silvan De Clercq,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Silvan De Clercq

Roger Stevens