

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 215.582 van 6 oktober 2011
in de zaak A. 190.781/X-14.011.**

In zake : 1. Herman CAUWENBERGHS
 2. Jean BIBOT
 3. Alfons VAN DE POEL
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaten Yves Loix en Jo Van Lommel
 kantoor houdend te 2018 ANTWERPEN
 Mechelsesteenweg 27
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

de stad ANTWERPEN
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Ciska Servais
kantoor houdend te 2600 BERCHEM
Roderveldlaan 3
bij wie woonplaats wordt gekozen

Tussenkommende partij :

de n.v. Px3 DEVELOPMENT
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Carlos De Wolf
kantoor houdend te 9680 MAARKEDAL
Etikhovestraat 6
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 19 december 2008, strekt tot de nietigverklaring van “de beslissing van de gemeenteraad van Antwerpen van maandag 20 oktober 2008 : Verkavelen – District Deurne – Eksterlaer. Verkavelen van binnengronden voor woningbouw en aanleg van nieuw wegentracé. Verkaveling Eksterlaer. Goedkeuring (jaarnummer 1873)”.

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.

De tussenkomende partij heeft een verzoekschrift tot tussenkomst ingediend. De tussenkomst is toegestaan bij beschikking van 26 juni 2009. De tussenkomende partij heeft een memorie ingediend.

Auditeur Wouter De Cock heeft een verslag opgesteld.

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

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 27 mei 2011.

Staatsraad Jan Clement heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Jo Van Lommel, die verschijnt voor de verzoekende partijen, advocaat Ciska Servais, die verschijnt voor de verwerende partij, en advocaat Carlos De Wolf, die verschijnt voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Auditeur Wouter De Cock heeft een met dit arrest 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. Op 28 oktober 2005 weigert het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen de door de tussenkomende partij ingediende verkavelingsaanvraag voor het project “Eksterlaer”, dat betrekking heeft op percelen te Antwerpen (district Deurne) die kadastraal bekend zijn onder sectie B nrs. 371/y2, 379/m, 389/b3, 389/c2, 390/a2, 390/d2, 390/f2, 390/m2, 390/x2, 391/p, 392/h3 (deel), 396/b2, 396/c2, 396/d2, 396/f2, 396/g2, 396/h2, 408/g2, 408/h2, 408/r2, 409/v, 410/h, 412/f, 419/c (deel), 423/r (deel), 425/d2, 425/f2, 425/f3, 425/g2, 425/g3, 425/h2, 425/h3, 425/k3, 425/l3, 425/n2, 425/s, 425/s3, 425/t3, 425/v3, 425/y3 (deel), 426/f4, 426/h4 (deel), 426/k4, 426/p2 (deel), 426/p3, 426/r3 (deel), 426/x (deel), 427/a14, 427/f12, 427/m10, 427/n10, 427/t7, 427/v13, 427/w13, 427/x14, 431/s en 431/z (deel).

4. Het project situeert zich ruimtelijk in een ingesloten gebied van ongeveer 15 hectare dat is gelegen tussen de Dascottelei, de Herentalsebaan, de Kerkhofweg, de Manebruggestraat, Eksterlaar en de Van den Hautelei.

Volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 3 oktober 1979 vastgestelde gewestplan Antwerpen, is het betrokken terrein deels gelegen in woongebied en deels in woonuitbreidingsgebied.

5. Naar aanleiding van hiervoor genoemde (randnr. 3) verkavelingsaanvraag werd in opdracht van de tussenkomende partij een milieueffectrapport (hierna : MER) opgesteld, waarvan de definitieve versie dateert van 30 augustus 2004. Het rapport omvat onder meer een mobiliteitsluik.

6. Op 6 juli 2006 doet de tussenkomende partij bij het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen een nieuwe verkavelingsaanvraag voor het project “Eksterlaer”.

7. Over de laatstgenoemde aanvraag wordt een openbaar onderzoek gehouden van 12 juli 2006 tot 11 augustus 2006.

8. Op 12 maart 2007 keurt de gemeenteraad van de stad Antwerpen het tracé voor de aanleg van de nieuwe wegen goed, evenwel met uitsluiting van het in dat besluit nader omschreven gedeelte.

9. Een tweede openbaar onderzoek wordt gehouden van 22 november 2007 tot 22 december 2007. De reden voor het organiseren van een tweede openbaar onderzoek wordt in het bestreden besluit als volgt verwoord :

“Na de beslissing van het schepencollege en de gemeenteraad naar aanleiding van het eerste openbaar onderzoek, maar vóór het advies van de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar ter zake, heeft de aanvrager het dossier op een aantal punten verduidelijkt op verzoek van de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar. Die verduidelijkingen op zich hebben aanleiding gegeven tot het hernemen van het openbaar onderzoek. De voornaamste wijzigingen laten zich als volgt samenvatten: het voorstel van deelverkavelingen in de verkaveling werd verlaten, de bebouwbare stroken voor de parkflats zijn eenduidig vastgelegd, de fasering werd gewijzigd, de configuratie van een aantal specifieke kavels werd gewijzigd en de stedenbouwkundige voorschriften werden herwerkt en verduidelijkt”.

Tijdens de openbare onderzoeken worden drie individuele en twee collectieve bezwaarschriften ingediend, waarin onder meer ook bezwaren met betrekking tot de verkeersproblematiek worden geuit.

10. Bij het bestreden besluit van 20 oktober 2008 neemt de gemeenteraad opnieuw een beslissing over het wegentracé, waarbij zij haar goedkeuring hecht aan het tracé, maar met uitsluiting van het in dat besluit nader omschreven gedeelte.

IV. Ontvankelijkheid - belang van de verzoekers

Standpunt van de partijen

11. In hun verzoekschrift stellen de verzoekers inzake hun belang wat hierna wordt vermeld.

Wat betreft de eerste twee verzoekers wordt aangevoerd dat zij eigenaars en bewoners zijn van appartementen aan de Dascottelei die naast of in de onmiddellijke omgeving zijn gelegen van het gebied waarop het bestreden

besluit betrekking heeft. Zij hebben rechtstreeks zicht op het binnengebied waar de nieuwe wegen zouden worden aangelegd. Door de aanleg van de nieuwe wegen zal het groene karakter van het gebied worden aangetast (zichtverlies) en de verkeersdruk in het nu rustige gebied toenemen. Onmiddellijk achter hun appartementen worden onder andere een verlenging van de Schoggestraat, een verlenging van de Vuurwerkstraat en een nieuwe straat C gepland. Langs deze laatste straat worden honderden woningen voorzien evenals woontorens met een hoogte van 25 meter. Ook wijzen zij erop dat er zonder voorafgaandelijke goedkeuring van het wegentracé, geen sprake is van een geldige verkavelingsvergunning.

Wat betreft de derde verzoeker wordt aangevoerd dat hij eigenaar is van een perceel grond dat aansluit op de rooilijn van de oorspronkelijk voorziene Constant Jorislaan (verlengde van). Doordat deze weg bij de vaststelling van het huidige tracé wordt verlegd, kan het perceel niet meer worden ontsloten. Bovendien doet de verkaveling afbreuk aan de eigendom van de derde verzoeker en aan de gevestigde servitutedeweg.

Tot slot wijzen de verzoekers erop dat ze verschillende bezwaarschriften hebben ingediend tijdens de verschillende openbare onderzoeken die met betrekking tot de verkavelingsaanvraag werden gehouden.

12.1. De verwerende partij werpt in haar memorie van antwoord een exceptie van onontvankelijkheid van het beroep op wegens gebrek aan het wettelijk vereiste belang.

12.2. Zij stelt inzake de eerste twee verzoekers dat zij nalaten aan te geven van welk van de honderden appartementen in de appartementsgebouwen aan de Dascottelei zij eigenaar zijn, dat zij geen enkele foto bijvoegen inzake hun specifieke situatie, dat de appartementsgebouwen aan de Dascottelei aan de achterzijde (waar de gronden Eksterlaer zijn gelegen) alleen slaapkamers hebben en dus inzake uitzicht het een en ander moet worden genuanceerd, dat zij nalaten precies aan te geven in welke mate de goedkeuring van het tracé van de nieuwe wegen – waartoe het bestreden besluit is beperkt – hen zou grieven, dat zij zeker concrete gegevens hadden moeten aanbrengen inzake hun eigen situatie nu zij

hun belang beperken tot zichtverlies en toename van de verkeersdrukke, en dat zij inzake de beweerde toename van de verkeersdrukke niet verder komen dan een loutere affirmatie terwijl de gegevens daaromtrent nochtans zijn opgenomen in het MER. Wat dit laatste betreft wijst de verwerende partij erop dat het MER stelt dat het project Eksterlaer een matig positieve impact zal hebben op de verkeersafwikkeling in de omliggende straten, dat inzake de Dascottelei de bezettingsgraad tijdens de ochtendspits (41% à 50% vs. 48% à 52%) en de avondspits (65% à 67% vs. 69% à 72%) slechts licht zou stijgen, dat de geluidshinder ter hoogte van de Dascottelei ongewijzigd blijft (68dB(A)) en de oversteekbaarheid (gemiddelde wachttijd) goed te noemen is (beperkt tot 6 sec). Tot slot stelt de verwerende partij dat de eerste twee verzoekers, niettegenstaande de voormelde duidelijke beschrijvingen die in het administratief dossier terug te vinden zijn, zeer algemeen en vaag blijven.

12.3. Wat betreft de derde verzoeker betoogt de verwerende partij dat het onbebouwde perceel (van 329m²) waarvan hij volgens het verzoekschrift eigenaar is en dat kadastraal bekend is onder sectie B nr. 389/w2, is gelegen in een binnengebied en dus niet aan enige weg. Door de vernietiging van het bestreden besluit zou dat perceel evenmin aan de Constant Jorislaan palen en die vernietiging zou de derde verzoeker dus geen voordeel opleveren. Het belang van de derde verzoeker is gebaseerd op een reeds definitief vervallen bijzonder plan van aanleg nr. 8b, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 30 oktober 1978, dat niet is weerhouden in het plannenregister van de Vlaamse regering van 1 december 2000 (B.S. 21 februari 2001). Zijn belang, waarvoor wordt verwezen naar het oorspronkelijk voorziene tracé van het verlengde van de Constant Jorislaan, steunt dan ook op een louter hypothetische situatie. De derde verzoeker toont niet aan dat door de eventuele vernietiging van het bestreden besluit het tracé in zijn voordeel zou moeten worden verlegd, met name in de zin dat er voor de verwerende partij een rechtsplicht zou bestaan om het tracé op die manier te leggen dat het perceel van de derde verzoeker paalt aan de nieuw aan te leggen verlenging van de Constant Jorislaan. Bovendien wijst de verwerende partij erop dat uit het verkavelingsplan blijkt dat tussen de kavels 91 en 91a een zone van 9 meter breed wordt voorzien die bestemd is voor het verlenen van doorgang van

en naar het binnengebied waar het perceel van de derde verzoeker is gelegen. De omschrijving van het belang in de mate dat het perceel van de derde beroeper niet meer ontsloten kan worden, strijdt dus met de feiten.

Voorts stelt de verwerende partij dat de derde verzoeker geen rechtstreeks belang heeft aangezien hij aanvoert dat de verkaveling – en dus niet het tracé van de nieuwe wegen waartoe het bestreden besluit is beperkt – afbreuk doet aan zijn eigendom en aan de servitudeweg. Ook wordt geen duidelijkheid verschaft over hoe afbreuk zou worden gedaan aan de eigendom van de derde verzoeker.

12.4. Tot slot stelt de verwerende partij dat het belang een specifieke ontvankelijkheidsvoorwaarde is die is ingeschreven in artikel 19, eerste lid van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin aan de Raad van State de beoordelingsbevoegdheid wordt gegeven om na te gaan en te bepalen of een beroeper over een voldoende belang beschikt om bij hem op te komen tegen het bestreden besluit. Stellen dat het eerder indienen van een bezwaar meteen een voldoende belang zou uitmaken om een beroep tot nietigverklaring in te dienen, zou tegen die beoordelingsbevoegdheid indruisen en zou betekenen dat iedereen die een bezwaar indient betreffende een project – hoever hij ook van dat project verwijderd woont – een voldoende belang heeft.

13. De verzoekers antwoorden in hun memorie van wederantwoord dat wie aantoont eigenaar te zijn van een pand of perceel dat paalt aan of is gelegen naast of tegenover datgene waarover de beslissing is genomen, doet blijken van het vereiste belang. Ook doet, aldus de verzoekers, wie aantoont in de onmiddellijke nabijheid te wonen van een perceel of gebied waarover een beslissing wordt genomen, daardoor alleen reeds blijken van het wettelijk vereiste belang.

Voorts stellen de verzoekers betreffende het belang van de eerste twee verzoekers, dat het niet kan worden betwist dat de waarde van de appartementen aanzienlijk zal dalen ingevolge de aantasting van het groen karakter van het betrokken gebied en de toename van de verkeersdruk. Wat dit laatste betreft stellen ze dat de ingediende verkavelingsaanvraag helemaal niet

werd onderworpen aan een milieueffectrapportage. In het dossier was, aldus de verzoekers, immers een document aanwezig waarin werd gesteld dat een MER niet noodzakelijk was, en bij de aanvraag waarvan het tracé met het bestreden besluit werd goedgekeurd, was geen MER gevoegd. Ook wijzen de verzoekers er inzake hun bezwaarschriften op dat zij daarin allen hebben aangegeven dat zij vrezen voor overdreven woondensiteit en toenemende verkeersdruk.

Tot slot nemen de verzoekers in hun memorie van wederantwoord nog twee foto's op inzake de servitudeweg waarvan sprake is bij de uiteenzetting van het belang van de derde verzoeker. Die geven volgens de verzoekers de situatie weer zoals ze nu bestaat. Op de tweede foto wordt aangegeven waar "het poortje dat toegang geeft tot de servitudeweg" zich bevindt.

14. De verzoekers stellen in hun laatste memorie nog met betrekking tot de derde verzoeker, dat het duidelijk is dat iedere beslissing inzake het tracé van de wegen conform de goede ruimtelijke ordening moet zijn en dat het bestreden besluit geen uitstaans heeft met een uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening doordacht gemeentelijk wegennet. Op het plan wordt immers de weg "verlengde van de Constant Jorislaan" derwijze ingetekend dat het duidelijk is dat de eigenaars geen toegang zullen kunnen nemen tot de weg (hoewel de oorspronkelijke rooilijn derwijze was ingetekend dat zij hiertoe wel toegang konden nemen). Op die wijze wordt het woonuitbreidingsgebied aangesneden ten koste van de ontwikkeling van het woongebied. De derde verzoeker heeft er dan ook alle belang bij om het bestreden besluit aan te vechten.

Beoordeling

15. De eerste en de tweede verzoeker steunen hun belang op hun hoedanigheid van bewoner en eigenaar van een appartement naast of in de onmiddellijke nabijheid van het gebied waarop het bestreden besluit betrekking heeft.

De eerste verzoeker legt een notariële akte neer waarin hij en zijn echtgenote een "appartement op de derde verdieping links gemerkt 'A3'",

deel uitmakend van het appartementencomplex “Residentie Terninck VIII”, op percelen die zijn gelegen aan de Dascottelei 102-104 te Deurne aankopen.

De tweede verzoeker legt een notariële akte neer waarmee hij, voor de onverdeelde helft, het vruchtgebruik verwerft van een “appartement gemerkt ‘B5’ op de vijfde verdieping”, deel uitmakend van het appartementsgebouw genaamd “Residentie Terninck VI” dat is gelegen aan de Dascottelei 94-96 te Antwerpen-Deurne.

De voormelde appartementen grenzen aan het gebied waarbinnen het bestreden wegentracé wordt voorzien. Uit niets blijkt dat de eerste twee verzoekers intussen geen zakelijke rechten meer zouden bezitten op de voormelde appartementen.

In hun ingeroepen hoedanigheid van bewoner en eigenaar van een appartement dat aansluit bij het betrokken gebied waarbinnen het bestreden tracé wordt voorzien, voeren de eerste en de tweede verzoeker onder meer in het bijzonder aan dat de verkeersdruk in het – volgens hen – nu rustige gebied, zal toenemen. Zonder dat het daarbij noodzakelijk is om tot een kwantificering over te gaan, valt niet te betwisten dat de aanleg van nieuwe verkeerswegen de verkeersafwikkeling van het betrokken gebied en zijn onmiddellijke omgeving zal beïnvloeden.

Daarenboven vormt de bestreden goedkeuring van het tracé voor de wegen een noodzakelijke voorwaarde om de aanleg van de wegen daadwerkelijk te kunnen realiseren.

Bijgevolg hebben de eerste twee verzoekers als houder van een zakelijk recht op een appartement in de onmiddellijke omgeving van het gebied waar het bestreden wegentracé is voorzien, een voldoende rechtstreeks belang bij hun beroep tot nietigverklaring.

De exceptie inzake de eerste en de tweede verzoeker is ongegrond.

16. Wat betreft het belang van de derde verzoeker blijkt uit de gegevens die hij zelf aanvoert dat zijn perceel is gelegen in een “binnengebied” en niet aan enige openbare weg (en dus ook niet aan de Constant Jorislaan), maar enkel aan een “servitudeweg”. Over hoe de rooilijn oorspronkelijk voorzien en

ingetekend was, geeft hij ook zelf aan dat het betrokken bijzonder plan van aanleg niet werd behouden. Er is dan ook ter hoogte van het perceel van de derde verzoeker geen sprake van een verlegging van de Constant Jorislaan en evenmin van een bestaande ontsluiting langs die weg.

Voorts moet inzake de “servitudeweg” worden opgemerkt dat het bestreden besluit, dat een administratiefrechtelijke beslissing is waarbij een wegentracé wordt goedgekeurd, op zich niet uitsluit dat de beweerde (burgerrechtelijke) erfdienstbaarheid wordt behouden, of dat een nieuwe (burgerrechtelijke) erfdienstbaarheid van doorgang wordt gevestigd. Het blijkt dan ook niet dat het perceel van de derde verzoeker in de toekomst niet meer zal kunnen worden ontsloten.

Bijgevolg doet de derde verzoeker niet blijken van een rechtstreeks nadeel ingevolge het bestreden besluit.

Dat ook namens de derde verzoeker een bezwaarschrift werd ingediend tijdens het openbaar onderzoek dat werd gevoerd naar aanleiding van de verkavelingsaanvraag, doet aan het voorgaande geen afbreuk. Het louter indienen van een bezwaarschrift tijdens een administratieve procedure kan immers niet tot gevolg hebben dat de bezwaarindiener daardoor automatisch een belang verwerft dat noodzakelijk is om nadien een op grond van die procedure genomen administratieve beslissing bij de Raad van State aan te vechten. Ook hetgeen in de laatste memorie van de verzoekers is vermeld met betrekking tot het belang van de derde verzoeker, doet geen afbreuk aan het voormelde.

De derde verzoeker doet niet blijken van het rechtens vereiste belang bij het beroep tot nietigverklaring.

De exceptie inzake de derde verzoeker is gegrond.

17. Waar hierna sprake is van “de verzoekers” worden de eerste en de tweede verzoeker bedoeld.

V. Onderzoek van de middelen

Eerste middel

Uiteenzetting van het middel

18.1. In een eerste middel voeren de verzoekers de schending aan van het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel.

Ze stellen dat het bestreden besluit zonder voldoende kennis van zaken werd genomen, dat de eerdere adviezen waarnaar wordt verwezen werden ingewonnen naar aanleiding van de eerste verkavelingsaanvraag met andere plannen en deze op heden niet automatisch kunnen behouden blijven nadat de plannen werden gewijzigd, en dat de motivering van het bestreden besluit niet uitgaat van een correcte voorstelling van de feiten en dus de beslissing niet kan dragen.

18.2. In een eerste middelonderdeel voeren de verzoekers aan dat van de 117 bladzijden van het bestreden besluit er slechts enkele relevant zijn voor wat betreft het wegentracé. Doordat de gemeenteraad alle ingediende bezwaarschriften inzake de laatst ingediende verkavelingsaanvraag behandelt, gaat de essentie van het bestreden besluit verloren, namelijk het bespreken van het tracé en de wijzigingen die hieraan desgevallend zijn doorgevoerd. De bezwaren die geen betrekking hebben op het tracé moeten niet worden besproken in het kader van het gemeenteraadsbesluit. Op die manier probeert men in een monsterdocument onduidelijkheid te creëren en de aandacht af te leiden van de kern van de zaak, namelijk de beslissing over het tracé.

18.3. In een tweede middelonderdeel voeren de verzoekers aan dat in het bestreden besluit, hoewel dit essentieel is, nagenoeg geen aandacht wordt besteed aan de mobiliteitseffecten en verkeersveiligheid van de aan te leggen wegeninfrastructuur. Zij wijzen er daarbij op dat er nochtans in een bezwaarschrift van de gemeente Borsbeek naar aanleiding van het vorige gemeenteraadsbesluit van 12 maart 2007 omtrent de wegen werd gesteld dat “het

project niet kan worden ontwikkeld vooraleer er een mobiliteitsstudie is opgemaakt waarin de te verwachten effecten op het verkeer (...) (en) ook de effecten buiten de project- en stadsgrens (worden onderzocht)” en dat “(er) tijdens de uitvoering van het project (...) via Borsbeek geen bijkomend werfverkeer (mag) worden gegenereerd zonder voorafgaand overleg met het bestuur van Borsbeek”. De verzoekers vestigen er de aandacht op dat ook zij in de door hen ingediende bezwaarschriften de verkeersproblematiek hebben aangekaart.

Volgens de verzoekers wordt in het bestreden besluit dienaangaande enkel gesteld (o.a. op blz. 40) dat het projectgebied goed is ontsloten, dat het niet is aangetoond dat de verkeersdruk op de omgeving onaanvaardbaar zal toenemen en dat de impact op de verkeersveiligheid niet van stedenbouwkundige aard is. De ontwikkeling van het – sedert jaren leegstaande binnengebied – zal zich nochtans noodgedwongen vertalen in een enorme stijging van de lokale verkeersintensiteit. Nergens in het bestreden besluit of het administratief dossier blijkt of hiermee rekening werd gehouden of dat enig onderzoek werd verricht naar het aantal bewegingen dat wordt verwacht en op welke wijze deze best kunnen aansluiten op het bestaande wegennet. Dit is uiteraard van belang aangezien enkel op een nuttige wijze kan worden beslist over het wegentracé als men een duidelijk beeld heeft van de supplementaire verkeersbewegingen die het totaalproject met zich meebrengt. Op basis van de verwachte verkeersbeweging kan vervolgens worden geoordeeld welk tracé het best wordt gekozen, op welke manier het gebied het best kan worden ontsloten, op welke manier de aantakking op de bestaande straten het best gebeurt (bv. door middel van plaatsing verkeerslichten, verbreding van de weg, rondpunt, ...). Dit gebeurde niet, minstens blijkt zulks niet uit het administratief dossier zoals het ter inzage lag voor de verzoekers.

De verzoekers wijzen erop dat de afdeling Openbaar domein van het bedrijf stadsontwikkeling van de stad Antwerpen in haar advies van 18 september 2006 ook tot de voormelde vaststelling kwam. In dat advies zou immers worden gesteld dat “de aansluiting op de Dascottelei (wijkverzamelweg) (...) voor (een) onveilige verkeerssituatie (kan) zorgen”, dat “het is aangewezen (om) maatregelen te treffen om de zichtbaarheid, zowel voor verkeer vanuit de

verkaveling als van de Dascottelei te verhogen”, dat “de circulatie binnen het projectgebied (...) onduidelijk (is) op het plan”, dat “de exacte parkeercapaciteit voor het aantal wooneenheden (...) moeilijk terug te vinden (is) op de plannen en documenten” en dat “er (...) in het concept wel een aantal normen naar voor (worden) geschoven, maar het (...) onduidelijk (is) of deze normen ook effectief vertaald zijn naar het plan”.

Naar de mening van de verzoekers blijkt nergens uit het bestreden besluit of het administratief dossier dat de bestaande wegen voldoende zijn uitgerust om de nieuwe, supplementaire verkeersstroom – zeker ’s morgens als iedereen naar zijn werk vertrekt en ’s avonds als iedereen van zijn werk terugkomt – te verwerken. Er is ook een groot aantal bewegingen door het passerend openbaar vervoer op de omliggende wegen waarop moet worden aangesloten vanuit het binnengebied.

De bezwaarschriften omtrent mobiliteit en verkeersafwikkeling waarnaar in het bestreden besluit wordt verwezen, werden, aldus de verzoekers, ingediend naar aanleiding van de verkavelingsaanvraag. Bezwaarschriften omtrent verkeersveiligheid naar aanleiding van een verkavelingsaanvraag of aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning worden veelal afgedaan als “niet van stedenbouwkundige aard”. Het bestreden besluit betreft echter geen verkavelingsvergunning, maar is een gemeenteraadsbeslissing omtrent het tracé van de wegen. De aspecten van mobiliteit en verkeersveiligheid zijn hier onlosmakelijk mee verbonden. Louter stellen dat verkeer en mobiliteit niet van stedenbouwkundige aard zijn, is niet correct.

Voorts voeren de verzoekers aan dat verkeersveiligheid net een van de belangrijkste aspecten is waarover de gemeenteraad zich moet uitspreken. De gemeenteraad doet die aspecten af als “niet van stedenbouwkundige aard” zonder hier verder op in te gaan. Nochtans werd in het bezwaar van de verzoekers reeds opgemerkt dat “in het MER (dat opgemaakt werd n.a.v. de eerste aanvraag) (...) het project (...) een matig negatieve evaluatie (krijgt) inzake interne verkeersleefbaarheid (de C. Jorislaan en de ontworpen straat D halen amper de helft)” en dat “het project (...) ook negatief (wordt) beoordeeld op het vlak van verkeersveiligheid”. Hierover is in het bestreden besluit niets terug te vinden. Dat in het bestreden besluit wordt verwezen naar een advies van 26 september 2006

van het agentschap infrastructuur, wegen en verkeer Antwerpen doet daaraan, aldus de verzoekers, niets af. Dat advies werd immers ingewonnen in juli 2006, heeft enkel betrekking op de rooilijnen, bouwvrije zone en achteruitbouwzone, is genomen op basis van andere plannen aangezien ondertussen het tracé en de verkavelingsvergunning herhaaldelijk wijzigden, en is maar geldig voor een periode van twee jaar. Het is volgens de verzoekers dan ook duidelijk dat het advies verouderd is, genomen werd op basis van oude plans en geen uitspraak doet omtrent de mobiliteit en verkeersdichtheid, terwijl dit laatste nochtans van groot belang is gelet op de negatieve evaluatie die werd gegeven in het eerder opgestelde MER. Het advies stelt in fine enkel zonder enige motivering, onderbouwing of verwijzing naar cijfers of melding van het aantal bijkomende verkeersbewegingen dat “geen ernstige hinder zal veroorzaakt worden voor de verkeersdoorstroming op de gewestweg”.

Tot slot stellen de verzoekers nog in dit middelonderdeel dat uit het bestreden besluit niet blijkt of voldoende rekening werd gehouden met de parkeercapaciteit. Gelet op het enorme aantal wooneenheden dat wordt gecreëerd moet, aldus de verzoekers, uiteraard worden voorzien in afdoende parkeermogelijkheid teneinde de onmiddellijke omgeving niet te overbelasten.

18.4. In een derde middelonderdeel voeren de verzoekers aan dat het exacte aantal woningen en/of appartementen in de aanvraag niet is vermeld en dat bij gebreke aan een realistische inschatting van het aantal woningen en appartementen ook geen realistische inschatting kan worden gemaakt van de verkeerssituatie of verkeersdruk en van de woondichtheid, terwijl deze punten cruciaal zijn voor het beoordelen van de aanvraag.

18.5. In een vierde middelonderdeel stellen de verzoekers dat in het hoofdstuk D “behandelen van de bezwaarschriften” wordt gesproken van minimum 380 wooneenheden en maximum 510 wooneenheden. In de aanvraag wordt geen exact aantal opgegeven. Nochtans moet dit vrij eenvoudig te berekenen zijn. Bij natelling komen de verzoekers aan meer dan 600 wooneenheden. Op basis van niet exact gekende en foutieve gegevens wordt daarna door de verwerende partij een woningdichtheid becijferd van 25 à

34 wooneenheden per hectare. Het verschil tussen minima en maxima is enorm (34% verschil tussen minima en maxima). Met de cijfers van de verzoekers worden de 40 wooneenheden per hectare benaderd, hetgeen een enorme, onleefbare dichtheid is. In de berekeningen van de stad Antwerpen worden overigens de bestaande appartementen op de Dascottelei en de wooneenheden van de aanpalende straten (waar nu al een hoge dichtheid is) niet mee in de berekening opgenomen. Er wordt zelfs niet naar verwezen. Als men de bestaande appartementen in de berekening voor het gebied mee opneemt, is het aantal wooneenheden per hectare nog hoger. Dit is ook van belang voor de berekening van het aantal verkeersbewegingen.

18.6. In een vijfde middelonderdeel verwijzen de verzoekers naar de behandeling van de bezwaren aangaande de woontorens. Daar wordt gesteld dat de minimumafstand van de nieuwe torens tegenover de bestaande appartementen respectievelijk 35,30m, 35,78m en 47,56m bedraagt en dat de onderlinge afstanden tussen de nieuwe torens 45 en 47,19m bedraagt. Er wordt aldus slechts naar 3 woontorens verwezen. In het bestreden besluit wordt nog verwezen naar andere “bebouwing in de verkaveling” waarmee men doelt op de andere twee woontorens die vlakbij liggen. Hierdoor wekt men, aldus de verzoekers, de foutieve indruk dat er in totaal maar sprake zou zijn van drie woontorens, terwijl er zeker zes zijn, waarvan de drie torens waarover men zwijgt nog de grootste zijn. De verzoekers duiden de torens waarover niet wordt gesproken aan op een plannetje dat is opgenomen in het verzoekschrift en stellen dat de meest rechtse ervan op een afstand van minder dan 20 meter is voorzien van de gebouwen van de Dascottelei, terwijl deze ook om en bij de 25 meter hoog wordt.

18.7. In een zesde middelonderdeel voeren de verzoekers aan dat het duidelijk is dat de gemeenteraadsleden zelf niet tijdig zijn ingelicht. Ze wijzen daartoe op het verslag dat werd opgesteld naar aanleiding van de themacommissie van 13 oktober 2008 waarin het advies van de stadsbouwmeester van 8 oktober werd voorgesteld aan de leden van de commissie. Het advies dat werd besproken op die zitting werd, aldus de verzoekers, pas ter zitting voorgelegd tijdens de uiteenzetting zodat geen van de

leden zich hieromtrent kon voorbereiden en met kennis van zaken in discussie gaan. Dit blijkt uit de opmerking van een lid dat “het advies (...) vroeger (had) kunnen uitgedeeld worden dan tijdens de uiteenzetting van de stadsbouwmeester”.

18.8. In een zevende middelonderdeel voeren de verzoekers aan dat het eigenaardig is om te moeten vaststellen dat de aanvrager van de vergunning een publiek private samenwerking betreft tussen de stad Antwerpen en Px3 Development, maar dat de verkavelingsvergunning werd aangevraagd bij de stad Antwerpen. De stad moet met andere woorden zichzelf een vergunning verlenen.

Naar de mening van de verzoekers is dit een belangrijk aspect dat moet worden meegenomen bij de beoordeling van het al dan niet zorgvuldig optreden van de overheid, in casu de stad Antwerpen die optreedt via haar gemeenteraad, enerzijds, en haar college van burgemeester en schepenen, anderzijds. De goedkeuring van het wegentracé is een uitsluitende bevoegdheid van de gemeenteraad, zodat daaromtrent geen discussie kan bestaan. Wat betreft de verkavelingsvergunning moet worden vastgesteld dat deze zonder enige twijfel conform artikel 127 DRO bij de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar moest worden bekomen. Deze procedure werd niet gevolgd. De verzoekers wierpen dit reeds op in hun bezwaarschriften, maar hieraan werd voorbijgegaan. In het bestreden besluit probeert men voor te houden dat artikel 127 DRO niet moet worden gevolgd omdat niet de rechtspersoonlijkheid van de eigenaar van de grond (in casu de stad Antwerpen) maar wel de rechtspersoonlijkheid van de aanvrager (in casu projectontwikkelaar Px3) determinerend is voor de keuze van procedure. In het bestreden besluit wordt voorgehouden dat er geen sprake is van een PPS-project.

De verzoekers wijzen erop dat er in een recente omzendbrief RO/2008/01 nochtans een duidelijke definitie wordt gegeven van wat een PPS-project is, namelijk “projecten die door publiek- en privaatrechtelijke partijen gezamenlijk en in samenwerkingsverband worden gerealiseerd om een meerwaarde voor de partijen tot stand te brengen”. Er kan, aldus de verzoekers, geen twijfel over bestaan dat er in casu sprake is van een PPS-project. Er is samenwerking tussen de stad Antwerpen en Px3. Bijgevolg moest de procedure

krachtens artikel 127 DRO worden gevolgd. Het artikel 127 DRO werd geschonden, minstens werd er onzorgvuldig opgetreden.

18.9. In een achtste en laatste middelonderdeel vestigen de verzoekers er de aandacht op dat er verschillende wijzigingen plaatsvonden aan de plannen die werden gevoegd bij de verschillende aanvragen tot het bekomen van een verkavelingsvergunning. Alle externe adviezen werden gevraagd naar aanleiding van de verkavelingsaanvraag die werd ingediend op 6 juli 2006. Die aanvraag werd echter negatief geadviseerd door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar omdat deze was behept met verschillende onwettigheden, namelijk onder andere het ontbreken van een boscompensatiedossier en er was sprake van gewijzigde plannen. De plannen die werden gevoegd bij de aanvankelijke aanvraag en ter inzage hadden gelegen tijdens het openbaar onderzoek, waren niet dezelfde als de plannen die in het dossier zaten dat voor advies werd overgemaakt aan de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar. De plannen waren gewijzigd nadat het openbaar onderzoek was afgesloten. Bijgevolg moet worden vastgesteld dat alle externe en interne adviezen die werden ingewonnen alle gebaseerd zijn op de oude plannen en op de oude verkavelingsaanvraag. Uit het bestreden besluit blijkt dat alle adviezen werden ingewonnen door het college op 6 juli 2006 of 7 juli 2006, d.w.z. zeggen vlak na de eerste aanvraag. Nadien werd een nieuwe verkavelingsaanvraag ter inzage gelegd van 22 november tot 22 december 2007, maar werden niet opnieuw adviezen ingewonnen. Dit getuigt van een onzorgvuldig optreden. De verschillende adviesverlenende instanties hebben geen advies kunnen geven op basis van het meest recente verkavelingsdossier zoals het nu voorligt. Er vond m.a.w. geen correcte feitenvinding plaats. Daarbij moet worden opgemerkt dat het advies van het agentschap infrastructuur, wegen en verkeer Antwerpen van 26 september 2006 uitdrukkelijk vermeldt dat het maar twee jaar geldig is, dat er inmiddels twee jaar zijn verstreken, en dat het van onzorgvuldig bestuur getuigt dat geen nieuw advies werd aangevraagd.

18.10. Tot slot stellen de verzoekers dat het bestreden besluit niet wordt gedragen door de eraan ten grondslag liggende motieven, dat de

gemeenteraadsleden op het ogenblik van het bestreden besluit niet op de hoogte waren van de juiste feitelijke gegevens en zich onder andere baseerden op reeds verouderde adviezen, en dat het administratief dossier en het bestreden besluit niet zijn gebaseerd op correcte en actuele motieven zodat de motieven niet afdoende zijn.

19. In hun memorie van wederantwoord stellen de verzoekers nog dat zij worden genoodzaakt om over hun bezwaren inzake de woontorens en inzake PPS, die zij hebben ingediend in het kader van het openbaar onderzoek over de verkavelingsaanvraag, standpunt in te nemen in het kader van de vernietigingsprocedure voor de Raad van State over het bestreden gemeenteraadsbesluit, aangezien de verwerende partij die bezwaren in het bestreden besluit heeft behandeld en niet weerhouden. Dienaangaande onderstrepen ze dat het alleen tot de bevoegdheid van de gemeenteraad behoort om het tracé van de wegen goed te keuren en dat de verkaveling naderhand moet worden goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen.

Ook stellen de verzoekers dat de beperking van de geldigheidsduur tot twee jaar van het advies van 26 september 2006 van het agentschap infrastructuur, wegen en verkeer Antwerpen, geen loutere formaliteitsvereiste betreft zonder enige waarde. De achterliggende reden van de beperking van een advies in de tijd is, aldus de verzoekers, duidelijk. De adviesverlenende instantie geeft hiermee een duidelijk signaal en geeft aan geen vrijgeleide te willen geven, maar de situatie van dichtbij op te volgen. De verwerende partij vraagt advies, voert verschillende wijzigingen door of laat verschillende wijzigingen doorvoeren aan de aanvraag, staat toe dat de plannen worden gewijzigd, en nadien wordt de aanvraag goedgekeurd op basis van hetzelfde advies dat inmiddels meer dan twee jaar oud is. Wat in de onderhavige procedure plaatsvond – namelijk lange vergunningsprocedure en verschillende wijzigingen – is net wat het agentschap infrastructuur wenste te voorkomen door haar advies te beperken in de tijd. Door hiermee geen rekening te willen houden geeft de verwerende partij blijk van een onzorgvuldig optreden.

20. In hun laatste memorie benadrukken de verzoekers nog dat niet de gemeenteraad, maar wel het college van burgemeester en schepenen bevoegd is om de bezwaren in het kader van de verkavelingsaanvraag te beantwoorden en dat door het mee opnemen van de bezwaren in het bestreden besluit, de gemeenteraad haar bevoegdheid miskent en onduidelijkheid creëert ten aanzien van de burger door de creatie van een monsterdocument, wat bezwaarlijk als zorgvuldig kan worden bestempeld.

Ook onderstrepen de verzoekers dat zij in de verschillende middelonderdelen hebben aangetoond dat de overheid in het bestreden besluit niet voldoende heeft stilgestaan bij de impact van het inbreidingsproject op de omgeving en voornamelijk de verkeersimpact. Zij stellen dat de overheid niet mag veronderstellen of er niet zomaar mag vanuit gaan dat de bestaande en omliggende wegeninfrastructuur de verkeerstoename wel zal kunnen verwerken. Dit moet – zeker voor een project met dergelijke omvang – uitvoerig worden onderzocht, aangetoond en gemotiveerd. Naar de mening van de verzoekers heeft de gemeente niet voldoende en concreet onderzoek gedaan naar de verkeerstechnische ontwikkeling. Nergens blijkt op basis van welke cijfers (voertuigaantallen) de gemeenteraad haar besluit heeft genomen. Ook blijkt niet dat ermee rekening is gehouden dat 380 tot 510 wooneenheden impliceren dat er mogelijk 1020 wagens aanwezig zullen zijn in het binnengebied, aangezien het vandaag de dag niet abnormaal is dat ieder gezin een of zelfs twee wagens heeft.

Beoordeling

21. Wat betreft het eerste middelonderdeel moet erop worden gewezen dat het feit dat in het bestreden besluit ook bezwaren worden besproken die geen verband houden met de wegeaanleg binnen de verkaveling Eksterlaer, op zich geen schending inhoudt van het ingeroepen zorgvuldigheidsbeginsel en evenmin van het ingeroepen motiveringsbeginsel. De verzoekers brengen bij de uiteenzetting van dit middelonderdeel in hun verzoekschrift geen concrete gegevens aan die tot een schending van die beginselen kunnen doen besluiten. Waar de verzoekers voor het eerst in hun laatste memorie aanvoeren dat de gemeenteraad zijn bevoegdheid miskent door de bespreking van de voormelde

bezwaren mee op te nemen in het bestreden besluit, betreft dit een laattijdige en dus onontvankelijke uitbreiding van het middelonderdeel.

Het eerste middelonderdeel is ongegrond.

22.1. Het tweede, derde en vierde middelonderdeel houden verband met de mobiliteitseffecten van het verkavelingsproject, met name de te verwachten verkeerstoename en de invloed daarvan op de verkeersveiligheid.

22.2. Bij de weerlegging van de bezwaren betreffende de mobiliteitsproblemen die werden geuit naar aanleiding van het tweede openbaar onderzoek, oordeelt de gemeenteraad als volgt :

“2.Mobiliteit, openbaar vervoer en verkeersafwikkeling.

Relevante informatie met betrekking tot de mobiliteit is te vinden in het mobiliteitsplan Antwerpen, meerbepaald in het deelmobiliteitsplan ‘Oostrand’:

- categorisering van de voornaamste wegen voor autoverkeer
 - o Boterlaarbaan = hoofdverkeersweg
 - o Dascottelei = wijkverzamelweg
 - o Herentalsebaan = verblijfsgebied
- woonwijken autoluw houden/maken
- betere doorstroming nastreven voor openbaar vervoer en langzamer verkeer dan voor autoverkeer
- herinrichting Herentalsebaan als leefbare winkelas ‘hoofdstraat’ met prioriteit voor tram en langzaam verkeer
- secundair knooppunt voor openbaar vervoer ter hoogte van Eksterlaar (lijnen 19, 20 en 24)
- doortrekking tram (lijn 11) naar Borsbeek – Wommelgem
- uitbouw van een tangentiële buslijn van Schoten naar Wilrijk via Ruggevelddaan en luchthaven
- stand-still inzake aantal parkeerplaatsen voor bewonersparkeren.

Inzake openbaar vervoer is het projectgebied goed ontsloten door volgende tram- en buslijnen:

- tram 8: Eksterlaar/Lambermontplaats, hoogfrequentie, ongeveer elke tien minuten, stopt aan de Boekenberglei op een afstand van 550 meter van de verkaveling;
- tram 11: Eksterlaar/Melkmarkt, hoogfrequentie, ongeveer elke tien minuten, terminus aan de Boekenberglei op een afstand van 550 meter van de verkaveling;
- tram 24: Silsburg/Zuidstation, hoogfrequentie, ongeveer elke tien minuten, stopt aan het O.L.V. Middelaars Ziekenhuis en de Kerkhofweg, op ongeveer 400 meter van de verkaveling;
- stadsbus 19, Wenigerstraat (Borsbeek)/Deurne-Zuid/Fr. Rooseveltplaats, hoogfrequentie, ongeveer elke 15 minuten, stopt aan de Dascottelei op

200 meter van de verkaveling en aan het Eksterlaar op 300 meter van de verkaveling. De terminus is gelegen aan de Wenigerstraat op 400 meter van de verkaveling;

-stadsbus 20, Franklin Rooseveltplaats/Deurne-Noord/Wenigerstraat (Borsbeek), hoogfrequentie ongeveer elke 15 minuten, stopt aan de Dascottelei op 200 meter van de verkaveling en aan het Eksterlaar op 300 meter van de verkaveling. De terminus is gelegen aan de Wenigerstraat op 400 meter van de verkaveling;

-stadsbus 33, Hoboken/Merksem, frequent, ongeveer elke 20 minuten, stopt aan het Eksterlaar op 400 meter van de verkaveling;

-stadsbus 244, Wommelgem/Franklin Rooseveltplaats, frequent, ongeveer elke 30 minuten, stopt aan Manebruggestraat op 300 meter van de verkaveling

-streekbus 42, Lier/Herentals/Antwerpen, hoogfrequent, ongeveer elke 15 minuten, stop aan het ziekenhuis O.L.V.- Middellares en de Kerkhofweg, op 400 meter van de verkaveling.

Het is inderdaad correct dat de ontwikkeling van het gebied zal gepaard gaan met een toename van de (auto)mobiliteit. Anderzijds bevat het project verschillende ontsluitingsmogelijkheden, en bevat het project naast woningen, geen mobiliteitsgenererende inrichtingen. Het feit dat door realisatie van het project de verkeersdruk op de omgeving onaanvaardbaar zal toenemen is niet aangetoond. De toename van de parkeerdruk wordt grotendeels opgevangen door in de voorschriften de verplichting op te leggen om te voorzien in een autobergplaats per individuele kavel. Naar verkeersveiligheid kan worden gesteld dat het project zal ingericht worden volgens de principes van zone 30, wat het aantal potentiële ernstige verkeersconflicten drastisch doet dalen.

Het bezwaar is ontvankelijk, maar niet gegrond”.

Gelet op het voormelde citaat uit het bestreden besluit, mist het middel, in zoverre erin wordt voorgehouden dat voorbij werd gegaan aan de parkeercapaciteit, feitelijke grondslag. Anders dan de verzoekers voorhouden blijkt niet dat louter wordt gesteld dat verkeer en mobiliteit niet van stedenbouwkundige aard zijn. Zo wordt in het voormelde citaat gesteld dat wordt voorzien in een goede aansluiting op het passerend openbaar vervoer en wordt onder de hoofding “beoordeling van de goede ruimtelijke ordening” het volgende vermeld :

“Daarnaast vormen de twee oost-westverbindingen (Vuurwerkstraat ten noorden en verlengde Constant Jorislaan ten zuiden) de belangrijkste structurerende assen, die functioneren als interne hoofdontsluitingen. Hierop worden secundaire assen geënt die in hoofdzaak bedoeld zijn voor lokale verkeersontsluiting. Een tweede net van smalle stegen zorgt voor dwarse verbindingen van het gebied voor fietsers en voetgangers, met aantakkingen naar het omliggende verkeersnetwerk. De verkeerstructuur is uitgewerkt met straten waar de doorgaande functie van het verkeer niet

primair is. De verblijfsfunctie wordt geaccentueerd in het wegenisontwerp door een combinatie van haakse aansluitingen, specifiek materiaalgebruik en snelheidsreducerende maatregelen.”.

22.3. In het bestreden besluit wordt onder punt 2 van de “samenvattende lijst van de bezwaarschriften” die zijn ingediend tijdens het eerste openbaar onderzoek, melding gemaakt van “de 600 à 700 nieuwe bewoners en hun auto’s (die) hinder met zich (zullen) brengen (stank, lawaai, meer auto’s, rondhangende jongeren, enzovoort, alsook de vraag naar de bebouwingsdichtheid”. Bij de behandeling van dat punt van de bezwaarschriften wordt in het bestreden besluit gesteld dat “het project (...) ongeveer minimum 380 wooneenheden en maximum 510 wooneenheden (voorziet)”, en dat “dit (...) over een oppervlakte van 15 hectare een woningdichtheid (geeft) tussen respectievelijk 25 en 34 wooneenheden per hectare, wat een acceptabele dichtheid is voor stedelijk gebied” gelet op “het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (dat) in stedelijke gebieden een minimale dichtheid (oplegt) van 25 woningen per hectare om haar doelstellingen te bereiken”. De voormelde woningdichtheid wordt ook vermeld onder de hoofding “argumentatie” – meer bepaald de subhoofding “beoordeling van de goede ruimtelijke ordening” – in het bestreden besluit, waarbij wordt herhaald dat de woningdichtheid die is voorzien in het project – naar gelang van de invulling – tussen 25 en 34 wooneenheden per hectare bedraagt en dat dit een zeer aanvaardbare dichtheid is voor een stedelijk gebied. Uit hetgeen voorafgaat blijkt dat de voormelde gegevens inzake de woningdichtheid ook bij de beoordeling van de verkeersproblematiek als referentiepunt hebben gediend.

Het aantal voorziene kavels bedraagt 375. In de verklarende nota bij de verkavelingsaanvraag is vermeld dat “het plan voorziet in circa 540 woonheden” waarvan “circa 380 woningen en circa 160 appartementen”, en dat hierdoor de densiteit 36 wooneenheden per hectare bedraagt en “de ontwikkeling (...) aldus (bijdraagt) tot het behalen van een gewenste gemiddelde densiteit in stedelijk gebied volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (25wo/ha)”. Voorts is in het bestreden besluit inzake de aanpassingen “ten aanzien van het geweigerde project van 28 oktober 2005” aangegeven, dat onder andere “één parktoeren wordt geschrapt”. Gelet op deze elementen blijkt, anders

dan de verzoekers aannemen, niet dat de verwerende partij onzorgvuldig zou hebben gehandeld door in het bestreden besluit uit te gaan van “ongeveer minimum 380 wooneenheden en maximum 510 wooneenheden” en van een “woningdichtheid (...) tussen respectievelijk 25 en 34 wooneenheden per hectare”. Het blijkt immers niet waarom een zorgvuldig handelende overheid niet vermocht aan te nemen dat het schrappen van een “parktoren” een vermindering van het maximum van 540 wooneenheden, met 30 wooneenheden impliceerde. Bijgevolg kunnen de verzoekers niet worden gevolgd waar zij stellen dat “bij gebreke aan een realistische inschatting van het aantal woningen en appartementen (...) ook geen realistische inschatting gemaakt (kan) worden van de verkeerssituatie/verkeersdruk en van de woondichtheid”.

Voor zover de verzoekers menen dat het aantal wooneenheden per hectare “nog hoger” is dan de voormelde door de verwerende partij gehanteerde vork, moet worden vastgesteld dat de verzoekers zich beperken tot het formuleren van een loutere stelling zonder tot een concrete kwantificering over te gaan en zonder aannemelijk te maken dat het oordeel van de gemeenteraad op dat punt kennelijk onredelijk is.

In zoverre de verzoekers het in hun uiteenzetting hebben over “een enorme stijging van de lokale verkeersintensiteit” en over een “nieuwe - supplementaire - verkeersstroom - zeker ’s morgens als iedereen naar zijn werk vertrekt en ’s avonds als iedereen van zijn werk terug komt”, betreffen dit blote beweringen zonder concrete kwantificering van de te verwachten verkeersstromen. Bijgevolg maken zij hiermee niet aannemelijk dat het oordeel van de gemeenteraad kennelijk onredelijk is of niet met de noodzakelijke zorgvuldigheid is genomen.

22.4. De verzoekende partijen verwijzen naar het MER waaromtrent zij opmerken dat in het bestreden besluit wordt voorbijgegaan aan het negatieve oordeel van het MER op het vlak van onder andere verkeersveiligheid, en dat daarover niets is terug te vinden in het bestreden besluit. Hierbij blijken de verzoekers uit het oog te verliezen dat in het bestreden besluit bij de bespreking van de bezwaarschriften die werden ingediend in het kader van het tweede

openbaar onderzoek, wordt ingegaan op de noodzaak om al dan niet een MER op te maken en dat daarover het volgende wordt gesteld :

“8. Het milieueffectrapport: op het moment van indienen van het vorige dossier was dit volgens de toen geldende reglementering onderworpen aan de plicht van het milieueffectrapport (MER). Dit rapport werd door het Ministerie van de Vlaamse gemeenschap, Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid, cel MER, Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel op 8 november 2004 goedgekeurd. De melding hiervan werd aan Px3 op 9 november 2004 toegestuurd.

Het nu ingediende dossier is echter niet meer gehouden om een milieueffectrapport (MER) op te maken. De milieu- en veiligheidsrapportage is in de vigerende wetgeving geïmplementeerd middels het decreet van 18 december 2002 tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende de algemene bepalingen inzake milieubeleid met een titel betreffende de milieueffect- en veiligheidsrapportage, waarbij de titel IV aan het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid werd toegevoegd.

Voormeld decreet van 5 april 1995 werd verder uitgevoerd in het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan een milieueffectrapportage.

Uit voornoemde bepaling blijkt dat de categorieën van projecten die, overeenkomstig artikel 4.3.2 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid worden onderworpen aan een projectmilieuraapportage, worden opgesomd in de bijlagen I en II van voormeld besluit van 10 december 2004.

Hierbij luidt bijlage II. 10.b bij het besluit van 10 december 2004 als volgt :

- b) Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen,
- met betrekking tot de bouw van 1000 of meer woongelegenheden, of
 - met een brutovloeroppervlakte van 5.000 m² handelsruimte of meer, of
 - met een verkeersgenererende werking van pieken van 1000 of meer personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur.

Het huidig dossier werd ingediend op 6 juli 2006 en volgt aldus deze reglementering.

Het project Eksterlaer overschrijdt geen van deze grenzen. Er kan gesteld worden dat er geen milieueffectenrapport opgesteld dient te worden met het oog op de realisatie van dit project.

Dit bezwaar is ontvankelijk, maar niet gegrond”.

De verzoekers bekritisieren het in het bestreden besluit ingenomen standpunt niet dat voor het op 6 juli 2006 ingediende dossier geen MER moest worden opgemaakt. Het MER waarop de verzoekers zich beroepen werd in 2004 opgemaakt naar aanleiding van de aanvraag van de tussenkomenende partij die op 25 oktober 2005 werd geweigerd. Zowel de verwerende partij als de

tussenkomen de partij stellen dat in de verkavelingsaanvraag van 6 juli 2006, waarin het bestreden besluit zijn grondslag vindt, de in het MER van 2004 voorgestelde remediërende maatregelen werden verwerkt. Te dien aanzien voeren de verzoekers geen concrete kritiek aan.

De verzoekers werpen op dat met hun cijfers “de 40 wooneenheden per hectare (wordt) benaderd” en besluiten daaruit dat dit “een enorme, onleefbare dichtheid” betreft. Daargelaten de vraag of die opwerping geen onontvankelijke opportunistiekritiek uitmaakt, moet hoe dan ook worden vastgesteld dat ze te weinig concreet is uitgewerkt opdat daaruit een schending van de aangevoerde beginselen zou blijken.

22.5. Het blijkt niet dat het oordeel van de gemeenteraad over het wegentracé kennelijk onredelijk is.

22.6. Het tweede, derde en vierde middelonderdeel zijn ongegrond.

23.1. Betreffende het vijfde middelonderdeel moet worden vastgesteld dat in het bestreden besluit inzake de behandeling van de bezwaren, ingediend tijdens het eerste openbaar onderzoek, inzake de “problemen met ‘parktorens’”, wordt gesteld :

“De nieuw, aangepaste inplanting van de woontorens komt tegemoet aan de opmerkingen gemaakt op het voorgaande plan. De minimumafstand van de nieuwe torens tegenover de bestaande appartementsgebouwen bedraagt respectievelijk 35,30 m, 35,78 m en 47,56 m; de onderlinge afstanden tussen de nieuwe torens bedragen 45,00 en 47,19 m; de afstanden tegenover de andere bebouwing binnen de verkaveling bedragen 57 en 23 m, de hoogte wordt beperkt tot 25 m, waardoor de invloed op bezonning op de huidige context nihil is.

Het bezwaar is ontvankelijk, maar niet gegrond”.

en dat in datzelfde besluit bij de behandeling van de bezwaren, ingediend tijdens het tweede openbaar onderzoek, inzake diezelfde problemen wordt gesteld :

“De nieuw, aangepaste inplanting van de parkflats komt tegemoet aan de opmerkingen gemaakt op het plan van de vorige aanvraag. De minimumafstand van de nieuwe torens tegenover de bestaande appartementsgebouwen bedraagt respectievelijk 35,30 m, 35,78 m en 47,56 m; de onderlinge afstanden tussen de nieuwe torens bedragen 45,00

en 47,19 m; de afstanden tegenover de andere bebouwing binnen de verkaveling bedragen 57 en 23 m, de kroonlijsthoogte wordt beperkt tot 25 m en de nokhoogte mag nooit hoger zijn dan de nokhoogte van de achterliggende appartementen aan de Dascottelei, waardoor de invloed op bezonning op de huidige context nihil is. Het geheel vormt een verantwoorde toevoeging aan de bestaande situatie.

Het bezwaar is ontvankelijk, maar niet gegrond”.

23.2. Wat het aantal woontorens betreft, en ook wat de afstand van die torens tot de bestaande appartementsgebouwen en hun hoogte betreft, maken de verzoekers niet duidelijk waarom de aangevoerde onduidelijkheden en vermeende onjuistheden daarover tot een schending van de ingeroepen beginselen zouden moeten doen besluiten. De aangevoerde onduidelijke of foutief geachte gegevens daarover worden namelijk, vooreerst, niet gelinkt aan de beslissing van de gemeenteraad met betrekking tot het wegentracé. Ten tweede blijkt dat de door de verzoekers aangehaalde problematiek in verband met de woontorens, of “parkflats” zoals deze in het bestreden besluit ook wel worden genoemd, ook wordt behandeld bij de bespreking van de bezwaren die werden ingediend naar aanleiding van het tweede openbaar onderzoek. Op die bespreking wordt door de verzoekers in het verzoekschrift niet ingegaan.

23.3. Het vijfde middelonderdeel is ongegrond.

24. Wat betreft het zesde middelonderdeel inzake de beschikbaarheid van het advies van de stadsbouwmeester over het verkavelingsproject, geven de verzoekers niet aan welke aspecten van dit advies van belang kunnen worden geacht om op zorgvuldige wijze een oordeel te kunnen vormen over het voorziene wegentracé. Het enkele feit dat dit advies van 8 oktober 2008 op 13 oktober 2008 werd verspreid, toont niet aan dat de gemeenteraad op 20 oktober 2008 een beslissing nam zonder te beschikken over de nodige kennis van zaken. Het valt dan ook niet in te zien op welke wijze deze grief zou kunnen aantonen dat het bestreden besluit zou zijn genomen met schending van het aangevoerde zorgvuldigheidsbeginsel of motiveringsbeginsel.

Het zesde middelonderdeel is ongegrond.

25. Met betrekking tot het zevende middelonderdeel inzake de vermeende publiek-private samenwerking, kan worden volstaan met de vaststelling dat het bestreden besluit een beslissing van de gemeenteraad over het wegtracé betreft en dat de te volgen procedurele weg met het oog op het nemen van een beslissing over de verkavelingsaanvraag in deze dan ook niet relevant is.

Het zevende middelonderdeel is ongegrond.

26. Wat betreft het achtste en laatste middelonderdeel blijkt niet dat het inwinnen van bepaalde adviezen, in het kader van een beslissing over de wegen, verplicht was of dat het (opnieuw) inwinnen van een bepaald advies onontbeerlijk was opdat de gemeenteraad met een voldoende kennis van zaken over het wegtracé zou kunnen oordelen. De verzoekers duiden niet concreet aan wat het relevante verschil zou zijn tussen het door het bestreden besluit goedgekeurde wegtracé en de plannen die gevoegd waren bij de verkavelingsaanvraag van 6 juli 2006. De verzoekers maken niet aannemelijk dat door het niet (opnieuw) inwinnen van adviezen, de ingeroepen beginselen geschonden zouden zijn.

Het achtste middelonderdeel is ongegrond.

Tweede middel

Uiteenzetting van het middel

27. In het tweede middel worden een aantal bepalingen en beginselen geschonden geacht, omdat “de weg ‘verlengde van de Constant Jorislaan’ derwijze ingetekend (wordt) dat het duidelijk is dat de eigenaars van de aanpalende woonzone hun grond als bouwgrond verloren zien gaan, aangezien zij geen toegang zullen kunnen nemen tot de weg (hoewel de oorspronkelijke rooilijn derwijze was ingetekend dat zij hiertoe wel toegang konden nemen)”.

Beoordeling

28. Zoals bevestigd wordt in de laatste memorie van de verzoekers heeft de inhoud van het middel uitsluitend betrekking op de invloed die het in het betrokken project voorziene wegentracé – en dan in het bijzonder de loop van het “verlengde van de Constant Jorislaan” – heeft op de ontsluitingsmogelijkheden voor het aan het projectgebied grenzende gebied dat wordt omsloten door de Manebruggestraat en Eksterlaar.

Dit middel kan aan de verzoekers echter geen voordeel opleveren, vermits zij zich met betrekking tot hun belang beroepen op hun hoedanigheid van eigenaar en bewoner van een appartement gelegen aan de Dascottelei en zij geen eigenaar of bewoner zijn van percelen in de “aanpalende woonzone”. Zij hebben dus geen persoonlijk belang bij het tweede middel.

Bijgevolg is het tweede middel onontvankelijk wegens gebrek aan belang.

BESLISSING

1. De Raad van State verwerpt het beroep.

2. De verzoekende partijen worden verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op 525 euro, ieder voor een derde.

De tussenkommende partij wordt verwezen in de kosten van de tussenkomst, begroot op 125 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van zes oktober 2011, door de Raad van State, Xe kamer, samengesteld uit:

Roger Stevens,	kamervoorzitter,
Johan Bovin,	staatsraad,
Jan Clement,	staatsraad,
bijgestaan door	
Astrid Truyens,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Astrid Truyens

Roger Stevens