

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 217.101 van 3 januari 2012
in de zaak A. 196.223/X-14.553.**

In zake : de n.v. D.W. PLASTICS
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaat Mathieu Cilissen
 kantoor houdend te 3600 GENK
 Grotestraat 122
 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

Tussenkomende partij :

 de VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ DE LIJN
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaten Alain François, Kaat Leus en Arne Vandaele
 kantoor houdend te 1050 BRUSSEL
 Louizalaan 99
 bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 16 april 2010, strekt tot de
nietigverklaring van het besluit van 15 januari 2010 van de Vlaamse regering
houdende definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
“Spartacus: lijn Hasselt-Maastricht tussen Diepenbeek en Bilzen”.

II. Verloop van de rechtspleging

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

De tussenkomende partij heeft een verzoekschrift tot tussenkomst ingediend. De tussenkomst is toegestaan bij beschikking van 4 november 2010. De tussenkomende partij heeft een memorie ingediend.

Eerste auditeur-afdelingshoofd Frans De Buel heeft een verslag opgesteld.

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

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 30 september 2011.

Staatsraad Johan Bovin heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Christophe Bodvin, die loco advocaat Mathieu Cilissen verschijnt voor de verzoekende partij, advocaat Barbara Naesens, die loco advocaat Paul Aerts verschijnt voor de verwerende partij, en advocaat Arne Vandaele, die verschijnt voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur-afdelingshoofd Frans De Buel 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

3.1. De verzoekende partij is een plasticverwerkend bedrijf dat is gevestigd te Bilzen aan de Nijverheidsstraat 26 en wordt ontsloten via een spoorwegovergang naar de N2.

3.2. Het betrokken terrein is volgens het bij koninklijk besluit van 5 april 1977 vastgestelde gewestplan Sint-Truiden - Tongeren gelegen in zone voor ambachtelijke bedrijven en kmo's.

Het is tevens gelegen in het beheersingsgebied van het bij ministerieel besluit van 22 december 1994 goedgekeurde bijzonder plan van aanleg "St. Martensgracht", meer bepaald in "zone voor industrie met nabestemming" (artikel 6). Rond die zone, meer bepaald ook aan de kant van de bestaande spoorlijn 34, wordt een "bufferzone" (artikel 7) voorzien, welke een "esthetische en afschermende functie heeft".

3.3. Bij het bestreden besluit van 15 januari 2010 van de Vlaamse regering wordt het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Spartacus: lijn Hasselt-Maastricht tussen Diepenbeek en Bilzen" definitief vastgesteld.

3.4. Het wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 16 februari 2010.

3.5. Blijkens de toelichtingsnota bij dit plan is de "aanleiding voor voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (...) het Spartacusplan van De Lijn. Dit plan beoogt de uitbouw van een hoogwaardig netwerk van regionaal openbaar vervoer in Limburg tot een niveau waarop het een goed en waardevol alternatief biedt voor de personenwagen om tot een wijziging van de verplaatsingsgewoonten in Limburg te leiden. Daarnaast heeft het plan als doel het verhogen van de efficiëntie van het openbaar vervoer. De Lijn wil een regionaal netwerk van snelle verbindingen tussen de steden uitbouwen, waarin de trein samen met ander hoogwaardig railvervoer (sneltram) en snelbussen de ruggengraat vormt voor snelle verplaatsingen op grotere afstanden. Het bestaande

ontsluitend busvervoer zal in een aantal knooppunten instaan voor de aan- en afvoer van reizigers”.

3.6. Het betrokken plan bakent tussen Diepenbeek en Bilzen een “gebied voor spoorinfrastructuur” af. Blijkens het bij de bestreden beslissing horende verordenend grafisch plan is de voormelde, in het bijzonder plan van aanleg St. Martensgracht voorziene bufferzone begrepen binnen dit gebied. In de voormelde toelichtingsnota wordt aangegeven dat “het plangebied van voorliggend RUP (...) gedeeltelijk (overlapt) met (...) het BPA ‘St. Martensgracht’ van de stad Bilzen, waar voornamelijk de bestemming bufferzone wordt geraakt” en dat “de betreffende gedeeltes van deze BPA’s worden opgeheven”.

3.7. De stedenbouwkundige voorschriften voor dit “gebied voor spoorinfrastructuur” luiden als volgt:

“Artikel 1. Gebied voor spoorinfrastructuur

§1.1 Dit gebied is bestemd voor tram- en spoorweginfrastructuur en aanhorigheden.

In dit gebied zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of de aanpassing van die tram- en spoorweginfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende en parallelle infrastructures, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, recreatienetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.

§1.2 Na aanleg van de infrastructuur kunnen voor het gedeelte van de zone dat voorlopig niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming toegepast worden.

§1.3 Voor zover het functioneren van de lijninfrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht is het toegelaten bestaande woningen, gebouwen of constructies te verbouwen of te herbouwen binnen het vergunde bouwvolume.

Indien een woning niet aangesloten is op een riolering, wordt de vergunningsaanvraag afhankelijk gemaakt van de aanleg van een installatie voor het behandelen van afvalwater.

Bestaande woningen kunnen worden uitgebreid, voor zover de uitbreiding - met inbegrip van de woningbijgebouwen, die er fysiek één geheel mee vormen - slechts leidt tot een maximaal bouwvolume van 1000 m³. Die uitbreiding mag een volumevermeerdering met 100 % niet

overschrijden. Het aantal woongelegenheden blijft beperkt tot het bestaande aantal.

Voormelde mogelijkheden gelden enkel indien voldaan is aan de volgende voorwaarden:

(1) de woning, het gebouw of de constructie is op het moment van de vergunningsaanvraag niet verkrot; Woningen, gebouwen of constructies worden beschouwd als verkrot als ze niet voldoen aan de elementaire eisen van stabiliteit op het moment van de eerste vergunningsaanvraag tot ver- of herbouwen.

(2) de woning, het gebouw of de constructie is hoofdzakelijk vergund of wordt geacht vergund te zijn, ook wat de functie betreft.

(3) het volume van de herbouwde woning blijft beperkt tot 1.000 m³, ook indien het bestaande bouwvolume meer dan 1.000 m³ bedraagt, en het aantal woongelegenheden blijft beperkt tot het bestaande aantal.

Herbouw binnen hetzelfde bouwvolume is alleen vergunbaar als de woning geheel of gedeeltelijk vernield of beschadigd is door een plotse ramp, buiten de wil van de aanvrager en op voorwaarde dat (1) de woning voor de vernieling of beschadiging niet verkrot was, (2) de woning volgens het bevolkingsregister in de loop van het jaar voor de vernieling of beschadiging werd bewoond; (3) de aanvraag uiterlijk binnen een jaar na het toekennen van het verzekeringsbedrag wordt ingediend; (4) de woning hoofdzakelijk vergund is of geacht wordt vergund te zijn, ook wat de functie betreft. Als het bestaande bouwvolume vóór de vernieling of beschadiging meer bedroeg dan 1.000 m³, wordt de herbouwde woning beperkt tot 1.000 m³".

IV. Onderzoek van het enig middel

Standpunt van de partijen

4.1. In een enig middel voert de verzoekende partij de schending aan van "de beginselen van behoorlijk bestuur, het zorgvuldigheidsbeginsel en de motiveringsplicht".

Zij zet dit middel uiteen als volgt:

"III.1.1.

Verzoeker is een bedrijf gespecialiseerd in (de) fabricage van plastic verpakkingen en alsdusdanig gecatalogeerd als een chemisch bedrijf

De bedrijfsterreinen van verzoeker zijn gelegen in het bijzonder plan van aanleg 'Sint-Martensgracht', zoals goedgekeurd in de Gemeenteraad van de Bilzen op 21 februari 1993.

(...)

Het bijzonder plan van aanleg voorziet in een zone van industrie met een bijzondere nabestemming: meer bepaald wanneer de industriële activiteit

ophoudt wordt aan de zone het statuut van natuurgebied toegekend als onderdeel van het grote gebied van de Demervallei.

Verzoeker werd verplicht tot de aanleg van een groene bufferzone die zowel een esthetische én afschermende functie heeft.

Deze bufferzone loopt parallel met de bestaande spoorlijn 36. Zij scheidt het bedrijf van de spoorwegbedding.

Gelijklopend met deze bufferzone is aan de zijde van het bedrijventerrein opslagruimte voorzien voor de goederen van verzoeker.

III.1.2.

De toelichtende nota stelt dat men een duurzame ruimtelijke ontwikkeling beoogt, waarbij de sociale, economische en ecologische componenten volledig onderkend worden.

(...)

In casu is geen onderzoek laat staan motivering omtrent de bestaanbaarheid en goede ruimtelijke ontwikkeling van het tracé doorheen het bijzonder plan van aanleg Sint-Martensgracht, welke gedeeltelijk afgeschaft wordt.

(...)

De algemene beginselen van behoorlijk bestuur en in het bijzonder het zorgvuldigheidsbeginsel vereist dat de overheid die over de beoordelingsbevoegdheid beschikt om een besluit te nemen er in de eerste plaats voor moet zorgen dat haar alle mogelijke nuttige gegevens worden bezorgd opdat zij zou geïnformeerd zijn. Dat de zorgvuldigheid bij de feitenvinding derhalve essentieel is (...).

In deze dient vastgesteld te worden dat niet alle nuttige gegevens werden aangebracht.

Er is nergens een duidelijke beschrijving van de feitelijke situatie ter plaatse.

De toegang tot het industriegebied gebeurt via de N76, N2 en nijverheidsstraat. Er is geen andere toegang tot het bedrijf, dat bruikbaar is voor vrachtvervoer, voorzien.

Men voorziet in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan met andere woorden geen noemenswaardig alternatief voor ontsluiting naar het bedrijventerrein.

Een materiële motivering vereist dat de overheid haar besluit moet steunen op deugdelijke motieven die uit het dossier moeten blijken. Iedere beslissing van het bestuur moet op motieven berusten die niet enkel in feite maar ook in rechte aanwezig moeten zijn.

De materiële motiveringsverplichting vereist dat de motieven ervan moeten blijken. Het bestaan van die motieven kan blijken, hetzij uit de in de beslissing voorkomende redengeving, hetzij uit de stukken die de overheid bij het nemen van haar beslissing in aanmerking heeft genomen. (...)

In de toelichtende nota wordt niet ingegaan op het bijzonder plan van aanleg Sint-Martensgracht en de daarin opgenomen bestemmingen en gevolgen van de wijziging van dit bijzonder plan van aanleg door het sneltramtracé.

Men motiveert op geen enkele wijze de afschaffing van delen van de gebieden.

Men motiveert op geen enkele wijze de impact op de leefbaarheid en gevolgen voor het industriegebied.

In realiteit heeft het traject de inname van een terrein dat thans dienst doet als parking voor de werknemers (50-tal parkeerplaatsen) tot gevolg zonder dat hiervoor een alternatief wordt gegeven.

Men voorziet evenmin in alternatieven voor de toegang tot het industriegebied via het ruimtelijk uitvoeringsplan.

Meer nog: men tracht in de toelichtende nota, die weliswaar geen verordenende kracht heeft, de basis te leggen voor de aanleg van een fietspad, gesitueerd in de huidige bufferzone, langs het bedrijf van verzoekster.

Dit fietspad zou voorzien worden direct aan de opslagruimte van verzoekster met alle risico's van dien: het betreft hier opslag van brandbare plasticmaterialen.

Men op geen enkele wijze de verdere bestaanbaarheid en de leefbaarheid van dit industriegebied dat thans volgens de huidige plannen afgesneden wordt van een vlotte toegang tot de N2".

4.2. De verwerende partij repliceert:

"2. Aanleiding voor het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Spartacus: lijn Hasselt - Maastricht tussen Diepenbeek en Bilzen' is het Spartacusplan van DE LIJN.

Dit plan beoogt de uitbouw van een hoogwaardig netwerk van regionaal openbaar vervoer in Limburg tot een niveau waarop het een goed en waardevol alternatief biedt voor de personenwagen om tot een wijziging van de verplaatsingsgewoonten in Limburg te leiden. Daarnaast heeft het plan als doel het verhogen van de efficiëntie van het openbaar vervoer. DE LIJN wil een regionaal netwerk van snelle verbindingen tussen de steden uitbouwen, waarin de trein samen met ander hoogwaardig railvervoer (sneltram) en snelbussen de ruggengraat vormt voor snelle verplaatsingen op grotere afstanden. Het bestaande ontsluitend busvervoer zal in een aantal knooppunten instaan voor de aan- en afvoer van reizigers.

Er is vertrokken van de bestaande spoorverbindingen. In een aantal regio's van Limburg volstaat dit evenwel niet en bestaat een duidelijke nood aan nieuwe regionale verbindingen, met name vanuit Hasselt naar Maastricht, Maasmechelen, Campus Diepenbeek en Noord-Limburg (Lommel - Overpelt - Neerpelt). Het bestreden GRUP betreft (een gedeelte van) het sneltramtracé Hasselt - Campus Diepenbeek - Maastricht, met name het deel tussen de Campus, via Diepenbeek tot in Bilzen, waar de aan te leggen verbinding de bedding van de voormalige spoorlijn 20 kan volgen tot aan de grens met Nederland. Deze lijn is van strategisch belang omwille van ondermeer de uitbouw van de Transnationale Universiteit Limburg, het woon-werkverkeer tussen beide Limburgen en de aantakking in Maastricht op het Euroregionaal openbaar vervoer in Zuid-Limburg en rond Aken. Daarnaast is DE LIJN ook essentieel gelet op de toeristische en economische aantrekkingskracht van Hasselt en Maastricht. In Lanaken is een belangrijke verknoping gepland met buslijnen in het Maasland. (...)

In het MER, goedgekeurd door de Dienst MER op 5 juni 2008, is een paragraaf opgenomen omtrent de tracé-afweging in functie van het RUP.

Strategische tracékeuze

In het MER is een paragraaf opgenomen omtrent de tracé-afweging in functie van het RUP. Er wordt uitgegaan van de beslissing van de Vlaamse regering in het kader van het Limburgplan om Hasselt, via de universitaire campus, met Maastricht te verbinden en van de haltes die in functie van de goede werking van het gehele Spartacusconcept moeten worden aangedaan, met name de universitaire campus te Diepenbeek en de halte Lanaken. Deze uitgangspunten, gecombineerd met de principes van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en het streven naar minimale negatieve milieueffecten, beperken de mogelijke tracés.

Er wordt uitgegaan van een maximale bundeling van infrastructuur als belangrijk principe in functie van een minimale versnippering van de ruimte in Vlaanderen, waarbij het gebruik van bestaande infrastructuren als een nog beter gebruik van de beschikbare open ruimte wordt aanzien. De aanwezigheid van spoorlijn 34 tussen Diepenbeek en Bilzen en de aanwezigheid van de oude spoorwegzate van spoorlijn 20 tussen Bilzen en Lanaken en het in heraanleg zijnde deel van de oude spoorlijn 20 tussen Lanaken en Maastricht worden beschouwd als ruimtelijk sterk sturende structuren voor de tracering van de sneltramlijn. Door de beperkte hellingsgraad die een sneltramlijn mag hebben, zou een geheel nieuw tracé doorheen de open ruimte leiden tot een aanzienlijke barrièrewerking en versnippering. Daarnaast is de landschappelijke impact van een dergelijke infrastructuur zeer groot. In het kader hiervan is een maximaal gebruik van of bundeling met bestaande infrastructuur duidelijk te verkiezen boven een nieuw tracé dat door de open ruimte loopt. Het gebruik van de bundeling met de spoorlijn 34 leidt tot een minimale geluidshinder gezien deze spoorlijn in gebruik is door goederenvervoer. De bijdrage van het sneltramverkeer aan het geluidsklimaat langsheen deze spoorlijn is omwille van de logaritmische eigenschappen van geluidsbeleving uiterst beperkt. Het gebruik van de oude spoorwegzate van spoorlijn 20 heeft als voordeel dat de ruimte-inname in de zone Bilzen-Lanaken minimaal is. Deze zone is immers niet in gebruik en de natuurwaarden op dit talud zijn beperkt door de lokaal sterke begroeiing met uitheemse soorten.

(...)

Vermits binnen de woongebieden (Hasselt) en de zone voor openbaar nut (rond de universitaire campus in Diepenbeek) en ter hoogte van de voormalige spoorlijn 20 tussen Munsterbilzen en Lanaken, die symbolisch op het gewestplan is aangeduid, geen bestemmingswijziging noodzakelijk is, dient het RUP in principe enkel het gedeelte van het sneltramtracé te omvatten dat parallel loopt aan spoorlijn 34 en dat als een verbreding van deze spoorlijn kan beschouwd worden (Diepenbeek – Beverst). In principe zou het immers mogelijk zijn om een tracé uit te werken dat volledig door de zone voor openbaar nut loopt tot het moment waar aangesloten kan worden op spoorlijn 34 en waarvoor geen RUP zou moeten worden opgemaakt. Zowel op hydrologisch als op ecologisch en landschappelijk vlak is dit echter geen gewenst tracé-alternatief: het tracé zou door veel meer ecologisch waardevolle percelen en het natuurgebied 'De Dijken' lopen en het zou eveneens in de langsricting door een zoekzone voor natuurverbindingen en door een natuurverwevingsgebied lopen. De grotere aansnijding van waardevolle zones wordt hierbij niet enkel veroorzaakt

door de langere rijroute door de open ruimte, maar eveneens door de hogere ecologische waarde van het doorsneden gebied. Bovendien zou een alternatief tracé over een veel langere zone doorheen overstromingsgevoelig gebied lopen. Landschappelijk resulteert een tracé dat langer in de Demervallei loopt duidelijk tot een veel negatiever effect. De zone rond De Dijken is bovendien een landschappelijk waardevol gebied met een groot aantal kleine landschapselementen. Het voorgestelde tracé tussen de universitaire campus en de aansluiting op de spoorlijn 34 heeft dus een lagere ruimtelijke en milieuimpact dan het tracé doorheen de zone voor openbaar nut (waarvoor de opmaak van een RUP niet vereist is). Voorliggend RUP voorziet dan ook een zone voor lijninfrastructuur vanaf de universitaire campus in Diepenbeek, via een zone agrarisch gebied, aansluitend op spoorlijn 34 tot aan de overgang op de voormalige spoorlijn 20.

Het MER concludeert dat omwille van de ligging van de te verbinden haltes, de aanwezigheid van de bestaande spoorlijn en van de oude spoorwegbedding er geen alternatief tracé is dat een lagere ruimtelijke en milieuimpact zou kunnen hebben.

(...)

Tevens werd de impact op de speciale beschermingszone nagegaan.

Impact op speciale beschermingszones

Het gedeelte van het sneltramtracé dat in voorliggend RUP is opgenomen, loopt langs twee deelgebieden van het habitatrichtlijngebied 'Jekervallei en bovenloop van de Demer': 'Pomperik/Dorpsbeemden' en 'Demervallei ter hoogte van Beverst'.

Het deelgebied 'Pomperik/Dorpsbeemden' is gelegen ten noordoosten van het industriegebied Centrum te Diepenbeek; dit deelgebied is tevens erkend als natuureservaat en maakt deel uit van het Vlaams Ecologisch Netwerk. In het deelgebied komen de habitats voedselrijke ruigten en laaggelegen, schraal hooiland voor. Vermits het gebied van de sneltramlijn is afgescheiden door een weg, een industrieterrein en vervolgens de Demer, is een directe invloed op het gebied niet mogelijk. Indirecte invloeden via grondwatereffecten zullen niet optreden gezien het ontbreken van bemalingen bij aanleg of exploitatie van de sneltramlijn. Er worden geen significante effecten op het habitatrichtlijngebied verwacht.

(...)

Het deelgebied 'Demervallei ter hoogte van Beverst' is gelegen ten noorden van spoorlijn 34 en wordt nagenoeg geraakt door de nieuwe sneltramlijn. In het deelgebied komen de habitats voedselrijke ruigten en laaggelegen, schraal hooiland, eikenbossen van het type Stellario-Carpinetum en alluviale bossen met *Alnion glutinosa* en *Fraxinus excelsior* voor. Van deze vier aangemelde habitattypes komt enkel het laaggelegen schraal hooiland voor in de onmiddellijke omgeving van het toekomstige sneltramtracé, met name op enkele percelen op ongeveer 100m ten oosten van DW Plastics. Deze percelen worden gescheiden van het bestaande spoortalud door een strook soortenrijk cultuurgrasland met een breedte van een 15-tal meter. Een directe impact op het aangemelde habitat wordt dan ook niet verwacht. De aansnijding van percelen die eventueel later als laaggelegen schraal hooiland ontwikkeld zouden kunnen worden, bestaat uit een randstrook van een 6-tal meter, over een lengte van 700 meter. Deze

percelen zijn momenteel soortenrijke permanente cultuurgraslanden met relictten van halfnatuurlijke graslanden. Het verlies van deze potentie geeft in het kader van de instandhouding van het vegetatietype in het habitatrictlijngebied geen significante impact. Gelet op de afstand tussen de overige drie habitattypes en het tracé van de sneltram, wordt er geen directe impact op verwacht.

Ook indirecte effecten op de aangemelde habitats ten gevolge van grondwatereffecten zullen niet optreden, vermits bemaling niet noodzakelijk is gelet op de hoogteligging van het sneltramtracé. Vermits de beheersvoorschriften voor de sneltramlijn aangeven dat het in natuurgebieden wettelijk verboden is om pesticiden te gebruiken, wordt een impact vanuit dit aspect evenmin verwacht. Er worden derhalve geen significante effecten op het habitatrictlijngebied verwacht.

(...)

Door de keuze van het tracé wordt op het bedrijfsterrein van verzoekende partij zelf de bufferzone van het bedrijf ingenomen (gedeeltelijke afschaffing van het BPA Sint-Martensgracht).

In het bestreden GRUP wordt aldus wel degelijk aangegeven waarom voor het weerhouden tracé werd geopteerd en wat de gevolgen op de ruimtelijke en landschappelijke inpassing zijn. Hierbij werd ook duidelijk aangegeven dat noodzakelijkerwijs een deel van het BPA Sint-Martensgracht moet worden afgeschaft.

Voor de beoordeling van deze redenen en de tracékeuze mag uw Raad zich niet in de plaats van de planoverheid stellen. In het kader van een marginale toetsing kan uw Raad enkel nagaan of in alle redelijkheid tot deze besluitvorming werd gekomen. Dit is in het bestreden GRUP, gelet op de verscheidene verantwoordingen en motiveringen, wel degelijk het geval.

In het bestreden GRUP werden de tracékeuze en de gevolgen van deze keuze op de ruimtelijke omgeving wel degelijk weergegeven.

3. Ook de impact van de tracékeuze op het bedrijf van verzoekende partij werd, in tegenstelling met hetgeen in het verzoekschrift tot nietigverklaring wordt voorgehouden, wel degelijk onderzocht en behandeld.

‘Het terrein ter hoogte van de vroegere goederenkoer wordt door de werknemers van het bedrijf DW PLASTICS informeel gebruikt. Bij het inpassen van de sneltramlijn, het fietspad en de toegangsweg en het vervangen van de overweg door een ongelijkgrondse kruising voor zachte weggebruikers wordt hier een meer formele oplossing voor geboden. De parking voor voertuigen wordt voorzien aan de zuidzijde van de spoorlijn/sneltramlijn, waar ook het zwaartepunt van de bebouwde kern van Beverst ligt. Ook het verkeer vanop de N2, geselecteerd als secundaire weg type 2 doorheen Beverst, kan de parking bereiken zonder kruisen van de sneltramlijn. De verschillende infrastructuren worden hierbij geconcentreerd en zo compact mogelijk ingericht, met een minimale ruimte-inname. Een tunnel voor langzaam verkeer voorzien ter hoogte van de huidige overweg aan de Nijverheidsstraat vormt tegelijkertijd een langzame verkeerverbinding in de richting van de Ons Verlangenstraat. Deze straat zal als een belangrijke short-cut voor voetgangers en fietsers

gaan vormen tussen de nieuwe fietsverbinding ten noorden van de tramlijn en de kern van Beverst (Sint-Gertrudisplein)' (...).

(...)

Bovendien vloeien de door verzoekende partij aangehaalde gevolgen op het bedrijf van verzoekende partij niet voort uit het bestreden GRUP, maar wel uit de beslissing van spoorbeheerder INFRABEL om tegen 2015 alle overwegen op het grondgebied van de gemeente Diepenbeek en Beverst (Stad Bilzen) af te schaffen. In het kader van dit project zijn er verschillende besprekingen geweest met verzoekende partij. Enkele verslagen van deze besprekingen en briefwisseling tussen de verzoekende partij en DE LIJN worden, voor zoveel als nodig, aan het administratief dossier toegevoegd.

Ook al vloeien de gevolgen voor de bereikbaarheid van het bedrijf van verzoekende partij niet meteen voort uit het bestreden GRUP, maar wel uit de beslissing tot afschaffing van de overweging, toch wordt in de toelichtingsnota aangegeven dat de ontsluiting van het bedrijf van verzoekende partij geen enkel probleem stelt. In tegenstelling met hetgeen verzoekende partij aangeeft wordt voor de parking voor voertuigen wel degelijk een oplossing voorzien.

Verzoekende partij kan dan ook niet ernstig voorhouden dat de verdere bestaanbaarheid en de leefbaarheid van het bedrijf van verzoekende partij in het gedrang zou worden gebracht, minstens wordt dit geenszins bewezen”.

4.3. In de memorie van wederantwoord dupliceert de verzoekende partij nog:

“Met betrekking tot de bereikbaarheid van het bedrijventerrein voor vrachtwagens wordt zelfs niets gesteld. Dit terwijl er tijdens het hoogseizoen minstens 20 vrachtwagens het terrein aandoen en deze voldoende ruimte dienen te hebben om te keren. Het spreekt voor zich dat de leefbaarheid van het bedrijf hier onlosmakelijk mee verbonden is.

Men voorziet evenmin in alternatieven voor de toegang tot het industriegebied via het ruimtelijk uitvoeringsplan.

In haar memorie van antwoord stelt verwerende partij dat de aangehaalde gevolgen op het bedrijf niet voortvloeien uit het bestreden GRUP doch uit de beslissing van spoorbeheerder INFRABEL om tegen 2015 alle overwegen op het grondgebied van de gemeente Diepenbeek en Beverst (Stad Bilzen) af te schaffen.

Het weze duidelijk dat het GRUP ten grondslag ligt van deze beslissing van INFRABEL, minstens er onlosmakelijk mee verbonden is. Het spoorverkeer op lijn 34 zal door de realisatie van het GRUP namelijk in die mate toenemen dat verkeer via normale overwegen onmogelijk wordt doordat zij te vaak gesloten zullen moeten worden.

Bovendien tracht men in de toelichtende nota, die weliswaar geen verordenende kracht heeft, de basis te leggen voor de aanleg van een fietspad, gelegen in de huidige bufferzone, langs het bedrijf van verzoekster.

Dit fietspad zou voorzien worden direct aan de opslagruimte van verzoekster met alle risico's van dien: het betreft hier opslag van brandbare plasticmaterialen”.

4.4. In haar memorie doet de tussenkomende partij gelden wat volgt:

“b. Het enige middel is niet-ontvankelijk in de mate het de schending opwerpt van ‘algemene rechtsbeginselen’

25. - Een middel in de zin van artikel 2, § 1, 3° van het Procedurereglement moet een voldoende duidelijke omschrijving bevatten van de overtreden rechtsregel, en van de wijze waarop die regel door de bestreden rechtshandeling wordt geschonden. In de mate verzoekende partij opwerpt dat de ‘algemene rechtsbeginselen’ zijn geschonden, zonder verdere precisering, is het middel niet voldoende duidelijk omschreven, en moet het worden afgewezen als niet-ontvankelijk.

c. Het enige middel is niet-ontvankelijk, nu het beweerd nadeel van verzoekende partij niet voortvloeit uit het bestreden besluit

26. - Artikel 2.2.2, § 2, van de Vlaamse Codex voor Ruimtelijke Ordening bepaalt als volgt:

‘Het grafische plan dat aangeeft voor welk gebied of welke gebieden het plan van toepassing is en de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften hebben verordenende kracht’.

Overeenkomstig artikel 2.2.2, §2 van de V.C.R.O. hebben dus enkel het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften van een ruimtelijk uitvoeringsplan, in casu opgenomen bij het bestreden besluit als bijlagen I resp. II, verordenende, normatieve kracht. Hieruit kan worden afgeleid dat de overwegingen van het besluit tot vaststelling van dit voorschrift op zich geen verordenende kracht hebben. Dit wordt ook met zoveel woorden herhaald in Bijlage III bij het bestreden besluit: ‘De bijhorende toelichtingsnota heeft als dusdanig geen verordenende kracht, maar behoudt zijn waarde als inhoudelijk onderdeel van het geheel van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan’ (...).

In casu wordt door het uitvoeringsplan het voorschrift ‘gebied voor spoorinfrastructuur’ aangenomen. Het plangebied is beperkt tot een gedeelte van het sneltramtracé Hasselt-campus Diepenbeek — Maastricht, met name het deel tussen de universitaire campus in Diepenbeek tot Bilzen.

27. - Een verzoekende partij moet, om haar belang voor Uw Raad te bewijzen, kunnen aantonen dat eventuele vernietiging van de bestreden beslissing haar tot voordeel kan strekken en een nuttig effect kan ressorteren.

28. - Door het bestreden besluit wordt geen rechtsbasis gecreëerd om overwegen af te schaffen. Dergelijke bevoegdheid wordt via koninklijk besluit geregeld, in uitvoering van de wet van 12 april 1835 betreffende de tolgelden en politiereglementen op de spoorwegen. In de praktijk wordt Infrabel door de Koning gemachtigd om een overweg af te schaffen. In de mate in het enige middel wordt opgeworpen dat het bestreden besluit geen rekening houdt met de toegankelijkheid van de site en de impact op het industriegebied, viseert verzoekende partij de mogelijke gevolgen van het

afschaffen van de overweg ter hoogte van de Nijverheidsstraat. In dezelfde mate moet het enige middel als niet-ontvankelijk worden afgewezen, nu deze afschaffing geen uitstaans heeft met het bestreden besluit.

Het feit dat het plangebied geen betrekking heeft op de afschaffing van de overweg aan de Nijverheidsstraat, neemt niet weg dat Bijlage III van het bestreden besluit verwijst naar de conclusies van het ontwerp streefbeeld Spartacus Sneltramlijn 1 Hasselt-Lanaken (-Maastricht), opgesteld door de Vlaamse Vervoersmaatschappij 'De Lijn' en THV Varinia (...). Zoals besproken, wordt in deze studie wel degelijk verwezen naar de geplande afschaffing van de spoorweg nabij de onderneming van verzoekende partij, en naar alternatieve maatregelen.

29. - Door het bestreden besluit wordt de zone die door het BPA Sint-Martensgracht wordt aangeduid als 'bufferzone', gewijzigd in een 'zone voor spoorweginfrastructuur'. Tussenkomen partij ziet evenwel niet in hoe verzoekende partij door deze wijziging ongunstig zou zijn geraakt, nu verzoekende partij onder het BPA reeds niet mocht bouwen of stockeren in de bedoelde bufferzone. Ook in zoverre het beroep dus betrekking heeft op de wijziging van de bestemming 'bufferzone' van het BPA Sint-Martensgracht door het bestreden besluit, is het beroep niet-ontvankelijk.

30. - Het bestreden besluit voorziet geen rechtsbasis om een zone voor spoorweginfrastructuur aan te leggen op de site van verzoekende partij, op de zone die door het BPA werd beschouwd als 'zone voor industrie met nabestemming'. De zone voor spoorweginfrastructuur loopt gelijk met de grens tussen de bestemming voor industrie en de bestemming voor bufferzone, zoals voorzien in het BPA Sint-Martensgracht. Er wordt dan ook geen industriezone afgeschaft door het bestreden besluit, wat maakt dat verzoekende partij ook op die basis geen belang kan laten gelden.

31. - Door het bestreden besluit wordt de zone die ten noorden voorzien is voor een vijftigtal parkeerplaatsen herbestemd tot spoorweginfrastructuur. Momenteel is deze zone volgens het toepasselijke gewestplan ingekleurd als natuurgebied, waardoor in principe geen bebouwing is toegelaten. Los van de actuele feitelijke situatie in die zone, kan verzoekende partij geen belang laten gelden betreffende de herbestemming van een zone van natuurgebied (overeenkomstig het toepasselijke gewestplan), naar spoorweginfrastructuur. Verzoekende partij heeft immers slechts een gebruiksrecht op deze grond, die NMBS Holding in eigendom heeft; a fortiori mocht zij overeenkomstig het gewestplan geen bouwactiviteit verrichten in deze zone en mocht zij dus ook geen parkings aanleggen, en kan dan ook niet benadeeld worden door de bestemmingswijziging.

d. In ondergeschikte orde: geen schending van de motiverings- en zorgvuldigheidsplicht

32. - In de mate verzoekende partij het rechtens vereiste belang zou kunnen halen uit de invoering van een nieuwe bestemmingswijziging, (met name wordt de oude bestemming van bufferzone, zoals voorzien in het BPA Sint-Martensgracht, vervangen door de bestemming van spoorweginfrastructuur, en wordt de bestemming van natuurgebied waarin de grote parking ten westen van de Nijverheidsstraat is gelegen, voorzien in het gewestplan, vervangen door de bestemming van

spoorweginfrastructuur), en dit zonder dat zij aanduidt dat ze door de bestemmingswijziging ook een nadelig effect kan ondergaan, voert tussenkomende partij het volgende aan.

33. - Overeenkomstig vaste rechtspraak van Uw Raad is een ruimtelijk uitvoeringsplan geen bestuurshandeling met individuele strekking en valt dit plan dus niet onder het toepassingsgebied van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen.

Dit neemt evenwel niet weg dat dergelijk plan, zoals elke administratieve akte of reglement, moet gesteund zijn op in rechte en in feite aanvaardbare motieven die moeten blijken, zo niet uit de beslissing zelf, dan toch uit het administratief dossier.

Niettemin beschikt de bevoegde overheid over een ruime beoordelingsbevoegdheid bij het opstellen van een ruimtelijk uitvoeringsplan, en kan Uw Raad slechts uitzonderlijk optreden, zoals Uw Raad reeds uitdrukkelijk heeft opgemerkt:

‘Overwegende dat, bij de implementatie van het richtinggevend gedeelte in een ruimtelijk uitvoeringsplan en inzonderheid bij het opnemen van een perceel in een dergelijk plan en het onderwerpen ervan aan een voorschrift van bestemming, inrichting en/of beheer, de bevoegde overheden daartoe, in het licht van de in artikel 4 van het decreet ruimtelijke ordening bepaalde doelstellingen, over een ruime beoordelingsbevoegdheid beschikken; dat derhalve, wanneer een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan wordt vastgesteld in uitvoering van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, de Raad van State in de uitoefening van zijn wettigheidsstoezicht enkel bevoegd lijkt na te gaan of de bevoegde overheid bij de uitoefening van deze bevoegdheid, is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of zij die correct heeft beoordeeld en of zij op grond daarvan in redelijkheid tot haar besluit is kunnen komen;’ (...).

34. - In tegenstelling tot wat verzoekende partij beweert, heeft de planningsoverheid in het bestreden besluit geen kennelijk onredelijke motivering voorzien bij de opheffing van de bestaande bestemming ‘industrie met nabestemming’ en de vervanging ervan door het bestreden besluit.

Pagina 27 en 28 van Bijlage III bij het bestreden besluit luiden als volgt:

‘Beverst

Het ontwerpend onderzoek heeft zich in belangrijke mate naar de landschappelijke inpassing gericht. De onderzoeksvragen betreffen de landschappelijke inpassing van de sneltramlijn aan de rand van de Demervallei, de kwaliteit van de bestaande buffering van de woningen aan de Spoorwegstraat en de ruimtelijke inrichting van de restruimte rondom de overweg Nijverheidsstraat.

Parallel aan de sneltramlijn wordt een nieuwe fietsroute gerealiseerd die de fietsroute langs de Molenstraat verbindt met de fietsroute langs de Laarstraat. Hiervoor dient ten zuiden [sic, bedoeld is ten Noorden] van de sneltramlijn de nodige ruimte voorzien te worden op het perceel van het bedrijf DW Plastics.

Het terrein ter hoogte van de vroegere goederenkoer wordt door de werknemers van het bedrijf DW Plastics informeel gebruikt. Bij het inpassen van de sneltramlijn, het fietspad en de toegangsweg en het

vervangen van de overweg door een ongelijkgrondse kruising voor zachte weggebruikers wordt hier een meer formele oplossing voor geboden. De parking voor voertuigen wordt voorzien aan de zuidzijde van de spoorlijn/sneltramlijn, waar ook het zwaartepunt van de bebouwde kern van Beverst ligt. Ook het verkeer van op de N2, geselecteerd als secundaire weg type 2 doorheen Beverst, kan de parking bereiken zonder kruisen van de sneltramlijn. De verschillende infrastructuren worden hierbij geconcentreerd en zo compact mogelijk ingericht, met een minimale ruimte-inname. Een tunnel voor langzaam verkeer voorzien ter hoogte van de huidige overweg aan de Nijverheidsstraat vormt tegelijkertijd een langzaam verkeer verbinding in de richting van de Ons Verlangenstraat. Deze straat zal een belangrijke short-cut voor voetgangers en fietsers gaan vormen tussen de nieuwe fietsverbinding ten noorden van de tramlijn en de kern van Beverst (Sint-Gertrudisplein).

De landschappelijke strategie van lineaire aanplanting van hoogstammen, wordt hier ten noorden van de sneltramlijn toegepast omwille van de afstand die gerespecteerd dient te worden t.o.v. de spoorlijn. Deze lineaire aanplanting heeft tegelijkertijd een functie als ruimtelijke afscheiding tussen het fietspad en de spoorlijn/sneltramlijn. Ter hoogte van de Demervallei wordt deze bomenrij diffuser opgevat, om de waarneming van het valleilandschap ook voor de gebruikers van de sneltramlijn toe te laten' (...).

(...)

P. 36 van Bijlage III bij het bestreden besluit luidt als volgt:

- ‘- tussen Diepenbeek en Beverst bestaat de potentie om een vrijliggend fietspad aan te leggen, dat zowel in Diepenbeek als in Beverst aantakt op het bestaande fietsroutenetwerk. Het fietspad zal ter hoogte van de Molenstraat in Diepenbeek aan de noordzijde van het nieuwe tramtracé gelegen zijn, tot aan de Molenstraat in Beverst (ter hoogte van het waterzuiveringsstation); daar zal de Molenstraat even worden gevolgd die parallel ligt aan het sneltramtracé; vervolgens loopt het fietspad verder de sneltramlijn tot aan de Nijverheidsstraat. In voorliggend plan is voldoende ruimte voorzien voor de potentiële aanleg van dit fietspad, waar het gebundeld is aan de sneltramlijn. Ter hoogte van de Molenstraat in Diepenbeek zal het fietspad tevens als servituedeweg gebruikt worden (ter ontsluiting van een bedrijfsloods); andere servituedewegen kunnen voor zover nodig eveneens aangelegd worden binnen de zone voor lijninfrastructuur. De wijze waarop dit fietspad al dan niet wordt ingeschakeld in het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk dient later uitgemaakt te worden.
- in Beverst bestaat de mogelijkheid dat een halte wordt voorzien. De parking van het bedrijf DW Plastics is momenteel gesitueerd op het domein van de NMBS; deze parking wordt gedeeltelijk ingenomen door de sneltramlijn. Op het bedrijfsterrein zelf wordt de bufferzone van het bedrijf ingenomen (BPA St. Martensgracht).’

35. - Bijlage III van het bestreden besluit bevat dus wel degelijk een duidelijke en afdoende motivering van de afschaffing, door het bestreden besluit, van de bufferzone, zoals ingekleurd op het BPA Sint-Martensgracht, en van het toepasselijke gewestplan. Het bestreden besluit is gemotiveerd vanuit een streven naar ‘maatschappelijke inpassing’ en een ‘ruimtelijke inrichting van de restruimte rondom de overweg Nijverheidsstraat’.

Daarenboven is het, meer algemeen, de bedoeling om de verschillende infrastructuren ‘geconcentreerd en zo compact mogelijk’ in te richten, ‘met een minimale ruimte-inname’. Deze motivering is in casu zeker pertinent, gelet op het feit dat, zoals hoger besproken, slechts een strook ten noorden van de tramverbinding wordt ingenomen, die gesitueerd is in natuurgebied en op het domein van NMBS — Holding, wat maakt dat verzoekende partij enkel een precair gebruiksrecht kan laten gelden.

Specifiek voor wat betreft de mogelijke aanleg van een fietsroute naast de spoorweg, wordt gewezen op de opportuniteit die zich door het bestreden besluit aandient om de Koestraat te verbinden met de bestaande fietsroute langs de Laarstraat, verder oostwaarts van de Nijverheidsstraat.

Het is dus duidelijk dat de inneming van de bufferzone voor eventuele aanleg van een fietspad, net is voorzien als maatregel om het deel ten noorden van de spoorweg te ontsluiten. Eventuele hinder voor de site van verzoekende partij kan eenvoudig worden opgelost bij het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning.

Daarenboven worden ook het zorgvuldigheidsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel gerespecteerd, in die zin dat de inname van grond niet onnodig zal gebeuren. Artikel §1.2 van het stedenbouwkundig voorschrift, opgenomen als Bijlage II van het bestreden besluit, bepaalt uitdrukkelijk dat ‘na aanleg van de infrastructuur [...] voor het gedeelte van de zone dat voorlopig niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming [kunnen] toegepast worden.’ In de mate bijvoorbeeld het fietspad dus niet zou worden gerealiseerd, zal de oorspronkelijke bestemming opnieuw kunnen worden toegepast.

Zoals reeds vermeld, verwijst Bijlage III van het bestreden besluit daarenboven naar het Ontwerpstreefbeeld Spartacus Sneltramlijn 1 Hasselt-Lanaken (-Maastricht), op grond waarvan een verdere ontsluiting van de site zal benaastigd worden.

Het bestreden besluit is dus niet kennelijk onredelijk gemotiveerd, noch is het zorgvuldigheidsbeginsel geschonden.

36. - Bij de beoordeling van het afdoende karakter van de motivering van de (gedeeltelijke) opheffing van het BPA Sint-Martensgracht, moet trouwens ook rekening worden gehouden met de belangrijkste uitgangspunten die werden in acht genomen bij het opstellen van het bestreden besluit, zoals die vermeld staan in Paragraaf 2 van Bijlage III bij het bestreden besluit:

‘De aanleg van de sneltramlijn tussen Diepenbeek en Bilzen, als onderdeel van de sneltramlijn tussen Hasselt en Maastricht wordt in uitvoering van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen in een ruimtelijk uitvoeringsplan vastgelegd.

Geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur

Het beleid gaat uit van een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur. Het mobiliteitsbeleid waarvoor hier geopteerd wordt, staat voor het vrijwaren van de verplaatsingsbehoeften binnen de samenleving. Een selectieve verbetering en uitbouw van de verplaatsingsmogelijkheden met openbaar, collectief en niet-gemotoriseerd vervoer is daarbij een belangrijk uitgangspunt. Ten aanzien van dit mobiliteitsbeleid zijn de vooropgestelde ruimtelijke principes sterk sturend. Zo leidt het ruimtelijk principe van de gedeconcentreerde bundeling tot een ruimtelijke bundeling van de verplaatsingsbehoefte, hetgeen leidt tot een verruiming van de individuele verplaatsingsmogelijkheden. De ruimtelijke bundeling is daarbij een noodzakelijke voorwaarde voor collectief vervoer. Door de ruimtelijke concentratie van herkomst en bestemming is een totale inperking van het verkeersvolume eveneens mogelijk. De gedeconcentreerde bundeling gaat gepaard met een ruimtelijke concentratie van het verkeersvolume. De omgevingseffecten kunnen beperkt blijven wanneer de verplaatsingsmogelijkheden te voet, per (brom)fiets en met collectief vervoer het grootst zijn en wanneer ze afgestemd blijven op de kenmerken van herkomst- en bestemmingslocaties.

Duurzame mobiliteit vanuit een duurzame ruimtelijke ontwikkeling
Voor een duurzame mobiliteit wordt een duurzame ruimtelijke ontwikkeling beoogd, waarbij de economische, de sociale en de ecologische componenten ten volle worden onderkend. Deze 3 basiscomponenten worden geïntegreerd benaderd. De belangrijkste uitgangspunten om een duurzame mobiliteit te bewerkstelligen, worden als volgt omschreven:

- het garanderen van de noodzakelijke bereikbaarheid van en in Vlaanderen, omwille van de belangrijke impact ervan op de economische ontwikkeling;
- het garanderen van de beoogde leefbaarheid;
- het vergroten van de verkeersveiligheid;
- het afremmen van de groei van de automobiliteit door het verbeteren van de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtelijke condities voor de alternatieve vervoerswijzen (= grotere multimodaliteit);
- het optimaliseren van de grotendeels bestaande infrastructuur.

(...)

Versterking van alternatieven voor het autoverkeer

Er wordt in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen voor geopteerd om de alternatieven voor het auto- en vrachtwagenverkeer te versterken. Voor het personenverkeer zijn die alternatieven voor de kortere afstand te voet en per fiets, voor de langere afstanden het openbaar en collectief vervoer. Voor het goederenvervoer zijn dat het spoor en het water. Het gecombineerd goederenvervoer als 'complementaire' vervoerswijze moet uitgebouwd en versterkt worden. Zowel de mogelijkheden voor de uitbouw van noodzakelijke infrastructuren als de ruimtelijke condities (verdichting bij stations, locatiebeleid, ...) moeten worden voorzien. (...)'

De (gedeeltelijke) opheffing van het BPA Sint-Martensgracht en de vervanging door de bestemming 'spoorweginfrastructuur', net zoals de

ruimere verkeersplannen van het gebied, moeten dus tegen deze algemene principes worden gesitueerd. Met name is de (gedeeltelijke) opheffing van het BPA mede geïnspireerd vanuit een 'ruimtelijke concentratie van het verkeersvolume', vanuit het 'vergroten van de verkeersveiligheid', het 'optimaliseren van de grotendeels bestaande infrastructuur' en de versterking van alternatieven voor het auto- en vrachtwagenverkeer.

Er moet eveneens, op algemeen vlak, rekening worden gehouden met de ruimtelijke visie van het structuurplan. Zo wordt de eigenlijke tracékeuze voor de sneltramlijn 'in ruime mate bepaald door de mogelijkheid om het tracé te bundelen met de bestaande spoorlijn 34 tussen Hasselt, Bilzen en Tongeren (...)' (...).

Door deze bundeling met bestaande infrastructuren 'blijft de impact op het natuurlijk systeem en op de omwonenden beperkt' (...):

'Het deelgebied 'Demervallei ter hoogte van Beverst' is gelegen ten noorden van spoorlijn 34 en wordt nagenoeg geraakt door de nieuwe sneltramlijn. In het deelgebied komen de habitats voedselrijke ruigten en laaggelegen, schraal hooiland, eikenbossen van het type *Stellario-Carpinetum* en alluviale bossen met *Alnion glutinosa* en *Fraxinus excelsior* voor. Van deze vier aangemelde habitattypes komt enkel het laaggelegen schraal hooiland voor in de onmiddellijke omgeving van het toekomstige sneltramtracé, met name op enkele percelen op ongeveer 100m ten oosten van DW Plastics. Deze percelen worden gescheiden van het bestaande spoortalud door een strook soortenrijk cultuurgrasland met een breedte van een 15-tal meter. Een directe impact op het aangemelde habitat wordt dan ook niet verwacht. De aansnijding van percelen die eventueel later als laaggelegen schraal hooiland ontwikkeld zouden kunnen worden, bestaat uit een randstrook van een 6-tal meter, over een lengte van 700 meter. Deze percelen zijn momenteel soortenrijke permanente cultuurgraslanden met relictten van halfnatuurlijke graslanden. Het verlies van deze potentie geeft in het kader van de instandhouding van het vegetatietype in het habitatrichtlijngebied geen significante impact.

Gelet op de afstand tussen de overige drie habitattypes en het tracé van de sneltram, wordt er geen directe impact op verwacht.

Ook indirecte effecten op de aangemelde habitats ten gevolge van grondwatereffecten zullen niet optreden, vermits bemaling niet noodzakelijk is gelet op de hoogteligging van het sneltramtracé. Vermits de beheersvoorschriften voor de sneltramlijn aangeven dat het in natuurgebieden wettelijk verboden is om pesticiden te gebruiken, wordt een impact vanuit dit aspect evenmin verwacht. Er worden derhalve geen significante effecten op het habitatrichtlijngebied verwacht' (...).

e. In ondergeschikte orde: gedeeltelijke vernietiging

37. - Indien Uw Raad, in weerwil van het voorgaande, toch van oordeel zou zijn dat in het bestreden besluit de motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel worden geschonden (*quod non*), verzoekt tussenkomende partij om over te gaan tot een gedeeltelijke vernietiging, met name enkel met betrekking tot het stuk waar verzoekende partij een

stedenbouwkundig belang kan laten gelden, belang dat tot op heden niet is aangetoond.

Uw Raad ging reeds over tot de gedeeltelijke vernietiging van een gewestplan, in zoverre de vernietiging op een, vanuit planologisch standpunt, isoleerbaar gebied binnen het gewestplan betrekking had, zodat de gedeeltelijke vernietiging niet tot gevolg had de algemene economie van het plan aan te tasten. Uw Raad oordeelde ook dat het ‘duidelijk afgebakend stedenbouwkundig belang van de verzoekende partij gerelateerd aan het gegrond bevonden middel’ een argument is om slechts de gedeeltelijke vernietiging uit te spreken.

38. - Een algehele vernietiging van het bestreden besluit zou trouwens de uitvoering van het ganse tracé dat het bestreden besluit beslaat, onmogelijk maken. Een volledige vernietiging zou dan ook kennelijk disproportioneel zijn, nu het tracé van het ruimtelijk uitvoeringsplan, dat door het bestreden besluit wordt goedgekeurd, in totaal 9,555 km bedraagt, en de zone waar het uitvoeringsplan grenst aan, of overlapt met het BPA Sint-Martensgracht, slechts ca. 260 m lang is”.

4.5. In de laatste memorie doet de verzoekende partij nog gelden wat volgt:

“1.

Verzoekster kan zich niet verzoenen met de stelling dat de vastlegging van dit tracé op zich niet aan de bestaande ontsluiting van het bestaande bedrijventerrein raakt.

De vastlegging van het tracé is namelijk onlosmakelijk verbonden met de ontsluiting van het bedrijventerrein. De definitieve afbakening van het tracé zal immers tot gevolg hebben dat de bereikbaarheid van het bedrijventerrein aangetast wordt. In die zin heeft de bestemmingswijziging die door het bestreden plan beoogd wordt dus wel degelijk een nadelig effect voor verzoekster.

Het auditoraatsverslag wijst hierbij terecht naar de toelichtingsnota waar de wens wordt uitgedrukt om tegen 2015 alle overwegen omwille van veiligheidsredenen te sluiten. Echter wordt verkeerdelijk aangenomen dat indien men inderdaad tot afschaffing van voornoemde spoorwegovergang zou overgaan, men slechts dan zorg zal moeten dragen dat het aan de Nijverheidsstraat gelegen bedrijventerrein op een andere manier ontsloten kan worden.

Men gaat bij deze visie volledig voorbij aan het gegeven dat zelfs indien de spoorwegovergang niet afgeschaft zou worden, een normale ontsluiting van het bedrijventerrein quasi onmogelijk gemaakt wordt.

De mogelijke afschaffing van de spoorwegovergang wordt namelijk ingegeven door het feit dat de overgang op deze plaats nog vaker gesloten zal zijn dan nu reeds het geval is. Op dit ogenblik passeert er gemiddeld om het kwartier een trein aan de spoorwegovergang. Indien de sneltramverbinding wordt gerealiseerd zal dit aantal oplopen en zal de spoorwegovergang dus bijna continu gesloten moeten worden. Dit zal dus

ontegensprekelijk tot gevolg hebben dat een normaal bereik van het bedrijventerrein door de vele vrachtwagens uitgesloten wordt.

De onmogelijkheid van een normale ontsluiting van het bedrijventerrein vormt aldus een rechtstreeks gevolg van de vastlegging van het tracé zodat men binnen het gewestplan wel degelijk een alternatief dient te voorzien voor de ontsluiting van het bedrijventerrein, hetgeen nu niet het geval is.

2.

Wat betreft de motiveringsplicht, volstaat de verwerende partij dan ook niet om het besluit enkel te motiveren vanuit een streven naar maatschappelijke inpassing en een ruimtelijke inrichting van de restruimte rondom de overweg Nijverheidsstraat.

Deze inpassing zou zo geconcentreerd en zo compact mogelijk met een minimale ruimte-inname verlopen. Het weze benadrukt dat de grootte van de inname slechts van ondergeschikt belang is. In eerste instantie dient immers de impact van de inname nader bekeken te worden om slechts dan de grootte hiervan te kunnen bepalen.

Bij de beoordeling van de impact op het natuurlijk systeem en op de omwonenden wordt echter enkel dieper ingegaan op de nabijgelegen habitats die door de bestemmingswijziging niet geraakt zouden worden.

Aan de concrete impact van de aanpassing op verzoekster wordt compleet voorbijgegaan. De motivering binnen de bestreden beslissing kan aldus bezwaarlijk als pertinent beschouwd worden.

3.

Ten derde betwist verzoekster de visie van de auditeur wat betreft het feit dat met de door verzoekster voorgehouden risico's met betrekking tot het fietspad, rekening gehouden kan worden bij de beoordeling van de stedenbouwkundige aanvraag.

Een dergelijke visie veronderstelt namelijk dat verzoekster via een vorm van preventieve rechtsbescherming, zoals een openbaar onderzoek, in deze procedure betrokken zal worden.

Met betrekking tot de werken van algemeen belang, zoals de aanleg van dit fietspad geldt echter in principe de bijzondere vergunningsprocedure conform artikel 4.7.26 VCRO.

Gezien de vergunningsaanvraag met betrekking tot de aanleg van het fietspad geen milieueffectrapportage vereist, zal er in navolging van deze procedure geen openbaar onderzoek georganiseerd worden.

Zodoende zal verzoekster geen mogelijkheid geboden worden om haar opmerkingen met betrekking tot de impact van het fietspad op de veiligheid van haar exploitatie over te maken.

Verzoekster zal ter zake dus enkel na de eigenlijke gunningsbeslissing kunnen optreden via een beroep bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Gezien dit beroep niet-schorsend werkt, zullen de werken gewoon kunnen starten zodat deze bij een effectieve uitspraak door de Raad hoogstwaarschijnlijk volledig uitgevoerd zullen zijn.

In die optiek loopt verzoekster wel degelijk een risico. Omwille van deze reden is zij dan ook van oordeel dat reeds in de huidige bestreden beslissing rekening dient te worden gehouden met de risico's van de aanleg van het fietspad naast het bedrijventerrein".

Beoordeling

4.6. In een enig middel voert de verzoekende partij de schending aan van “de beginselen van behoorlijk bestuur, het zorgvuldigheidsbeginsel en de motiveringsplicht”.

Zij stelt dat er “geen onderzoek laat staan motivering” voorhanden is “omtrent de bestaanbaarheid en goede ruimtelijke ontwikkeling van het tracé doorheen het bijzonder plan van aanleg Sint-Martensgracht welke gedeeltelijk afgeschaft wordt”, hetgeen een schending impliceert van het zorgvuldigheidsbeginsel en van de (materiële) motiveringsplicht.

Inzake het geschonden geachte zorgvuldigheidsbeginsel voert de verzoekende partij aan dat “in deze dient vastgesteld te worden dat niet alle nuttige gegevens werden aangebracht”, dat “er nergens een duidelijke beschrijving van de feitelijke situatie ter plaatse is”, dat “de toegang tot het industriegebied gebeurt via de N76, N2 en Nijverheidsstraat”, dat “er geen andere toegang tot het bedrijf is voorzien, (die) bruikbaar is voor vachtvervoer” en dat “men met andere woorden in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan geen noemenswaardig alternatief voorziet voor de ontsluiting naar het bedrijventerrein”.

4.7. Zoals voorgeschreven door artikel 2.2.2, § 1, 3° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, bevat het betwiste ruimtelijk uitvoeringsplan “een weergave van de feitelijke en juridische toestand”, meer bepaald een “luchtfoto met aanduidingen” (kaart 1), de “bestaande juridische toestand: gewestplan, gewestplanwijzigingen en ruimtelijke uitvoeringsplannen” (kaart 2) en de “bestaande juridische toestand: andere plannen” (kaart 3).

4.8. Uit deze foto en plannen, waarvan de verzoekende partij de juistheid niet betwist, blijkt hoe de betrokken bedrijvenzone wordt ontsloten.

Zoals blijkt uit het verordenend grafisch plan, raakt de vastlegging (afbakening) van dit tracé op zich niet aan de bestaande ontsluiting van het bestaande bedrijventerrein. Dit blijkt overigens ook uit de stedenbouwkundige voorschriften van het plan.

Anders dan de verzoekende partij voorhoudt, diende in dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan dan ook geenszins in een “alternatief voor de ontsluiting naar het bedrijventerrein” te worden voorzien.

Het feit dat in de toelichtingsnota wordt vermeld dat de spoorbeheerder Infrabel de wens heeft uitgedrukt om, omwille van veiligheidsredenen, tegen 2015 alle overwegen op het segment Diepenbeek – Beverst (Bilzen) af te schaffen, waaronder blijkbaar ook de spoorwegovergang aan de Nijverheidsstraat, doet aan deze vaststelling geen afbreuk. De wens van de spoorbeheerder Infrabel staat immers los van het bestreden ruimtelijk uitvoeringsplan.

Een schending van het zorgvuldigheidsbeginsel wordt dan ook niet aangetoond.

4.9. Wat betreft de door de verzoekende partij geschonden geachte materiële motiveringsplicht, voert zij aan dat “in de toelichtingsnota niet wordt ingegaan op het bijzonder plan van aanleg Sint-Martensgracht en de daarin opgenomen bestemmingen en gevolgen van de wijziging van dit bijzonder plan van aanleg door het sneltramtracé”, dat “men op geen enkele wijze de afschaffing motiveert van delen van de gebieden” en dat “men op geen enkele wijze de impact op de leefbaarheid en gevolgen voor het industriegebied motiveert”.

4.10. De verwerende partij en de tussenkommende partij citeren in respectievelijk de memorie van antwoord en de memorie passussen uit de toelichtingsnota om aan te tonen dat het bestreden besluit ter zake wel degelijk afdoende is gemotiveerd.

De verzoekende partij betwist de in deze passussen vermelde redenen om de ontworpen sneltramlijn op de betrokken plaats aan te leggen niet, doch beperkt haar kritiek tot het verdwijnen, zonder alternatief, van een bestaande “parking voor werknemers (50-tal parkeerplaatsen)”, het ontbreken van “alternatieven voor de toegang tot het industriegebied via het ruimtelijk uitvoeringsplan” en de “risico’s” voortvloeiend uit de, in de toelichtingsnota, voorziene “aanleg van een fietspad, gesitueerd in de huidige bufferzone, langs het bedrijf van verzoekster”.

Vooreerst komt het niet aan de Raad van State toe, wanneer de verzoekende partij dit niet betwist, zelf de in de toelichtingsnota vermelde redengeving op haar juistheid en pertinentie te onderzoeken en te beoordelen.

Voorts dient, wat betreft het verdwijnen van de voormelde parking voor werknemers, te worden vastgesteld dat deze zich niet bevindt binnen de grenzen van het bijzonder plan van aanleg “St. Martensgracht”, doch, hetgeen door de verzoekende partij niet wordt betwist, op terreinen die haar niet toebehoren en waarop zij niet aantoonbaar over enig zakelijk recht te beschikken.

4.11. Wat betreft het niet voorzien van een alternatief voor de ontsluiting van het bedrijventerrein, kan worden verwezen naar hetgeen hieromtrent hiervoor reeds is gesteld.

4.12. Ten slotte, wat betreft de aangeklaagde “risico’s” voortvloeiend uit de in de toelichtingsnota voorziene “aanleg van een fietspad, gesitueerd in de huidige bufferzone, langs het bedrijf van verzoekster”, dient te worden vastgesteld dat blijkens de toelichtingsnota in die zone een “nieuwe fietsroute (wordt) gerealiseerd die de fietsroute langs de Molenstraat verbindt met de fietsroute langs de Laarstraat”, reden waarom “de nodige ruimte (dient) voorzien te worden op het perceel van het bedrijf DW Plastics” en waarom het voornoemde bestemmingsvoorschrift van het vigerende bijzonder plan van aanleg wordt opgeheven.

Dienaangaande voert de verzoekende partij enkel aan dat “dit fietspad zou voorzien worden direct aan de opslagruimte van verzoekster met alle risico’s van dien: het betreft hier opslag van brandbare plasticmaterialen”.

De stedenbouwkundige voorschriften voor gebied voor infrastructuur laten de aanleg toe van “parallele infrastructures”, meer bepaald, zoals aangegeven in de toelichting bij dit verordenend voorschrift, de aanleg van “een parallel fietspad”.

Die voorschriften bepalen tevens dat “na aanleg van de infrastructuur (...) voor het gedeelte van de zone dat voorlopig niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming (kunnen) toegepast worden” (artikel 1, § 1.2). In de toelichting bij dit verordenend voorschrift wordt gesteld

dat “bij een vervoersinfrastructuur (...) het niet altijd mogelijk (is) precies aan te geven waar de infrastructuren beginnen en de overgang naar de naastliggende bestemming. (...) In de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning wordt duidelijk aangegeven welke oppervlakte voor de infrastructuur ingenomen wordt en waar de toepassing van het voorschrift van de naastliggende bestemming begint”.

Het bestreden ruimtelijk uitvoeringsplan blijkt het dan ook niet onmogelijk te maken om bij de effectieve aanleg van het betrokken fietspad met dit risico rekening te houden en het bij de beoordeling van de stedenbouwkundige aanvraag voor de aanleg van dat fietspad, te betrekken en waarbij, ook in geval er geen openbaar onderzoek zou dienen te worden georganiseerd, mede rekening dient te worden gehouden met alle gevolgen van de aanvraag, ook wat betreft de veiligheid.

De verzoekende partij toont dan ook niet aan dat het bestreden besluit is vastgesteld met schending van de materiële motiveringsplicht.

4.13. Het enig middel wordt verworpen.

BESLISSING

1. De Raad van State verwerpt het beroep.

2. De verzoekende partij wordt verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op 175 euro.

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

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van 3 januari 2012, door de Raad van State, Xe kamer, samengesteld uit:

Roger Stevens,	kamervoorzitter,
Johan Bovin,	staatsraad,
Jan Clement,	staatsraad,
bijgestaan door	
Tiny Temmerman,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Tiny Temmerman

Roger Stevens