

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 223.538 van 21 mei 2013
in de zaak A. 204.157/X-15.265.**

In zake : Paul ARTS
woonplaats kiezend te
9050 GENT (Ledeberg)
Sasstraat 6

tegen :

het VLAAMSE GEWEST, vertegenwoordigd door de Vlaamse regering
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Bart Bronders
kantoor houdend te 8400 OOSTENDE
Archimedesstraat 7
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 17 maart 2012, strekt tot de nietigverklaring van het besluit van 19 januari 2012 van de Vlaamse minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, in zoverre aan Paul Arts de erkenning wordt geweigerd als MER-deskundige in de discipline “Mens”, deeldomein mobiliteit. Het beroep strekt er eveneens toe “de Raad van State (...) een erkenning in de volledige discipline Mens (ruimtelijke aspecten én mobiliteit) te laten toekennen”.

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.

Auditeur Ronny Vercruyssen heeft een verslag opgesteld.

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

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 21 december 2012.

Staatsraad Jan Clement heeft verslag uitgebracht.

De verzoekende partij, en advocaat Fauve Nowé, die loco advocaat Bart Bronders verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Auditeur Ronny Vercruyssen 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. Bij ministerieel besluit van 8 februari 2007 wordt de verzoeker erkend als deskundige voor het opstellen van een milieueffectrapport (hierna: MER) in de discipline “Mens”, deeldomein sociaalorganisatorische aspecten, voor een termijn van vijf jaar, geldig tot en met 7 februari 2012.

Tijdens deze periode treedt de verzoeker meermaals op als MER-deskundige.

4. Bij aangetekende brief van 27 september 2011 dient de verzoeker bij de afdeling Milieuvergunningen van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie een aanvraag in tot verlenging van de voormelde erkenning. In het aanvraagformulier kruist hij aan dat hij de erkenningsaanvraag indient voor

de discipline “mens”, deeldomeinen “mobiliteit” en “ruimtelijke aspecten”. Naast een ingevuld aanvraagformulier bevat zijn aanvraag ook kopieën van zijn diploma’s van “licentiaat in de wetenschappen, groep aardrijkskundige wetenschappen” (26 september 1990) en “geaggregeerde voor het onderwijs in de geografie” (10 juli 1995) alsook van zijn academische graad van “doctor in de wetenschappen: geografie” (29 september 1997). Hij voert ook gegevens aan inzake zijn praktische ervaring en inzake de opleidingseisen.

5. De afdeling Milieuvergunningen stuurt op 4 oktober 2011 een ontvangstbevestiging van de erkenningsaanvraag naar de verzoeker.

6. Op 4 oktober 2011 vraagt de afdeling Milieuvergunningen - overeenkomstig artikel 28, §2, 2° van het besluit van de Vlaamse regering van 19 november 2010 tot vaststelling van het Vlaams reglement inzake erkenningen met betrekking tot het leefmilieu (hierna: VLAREL)- advies aan de afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie alsook aan de afdeling Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Op 28 oktober 2011 verleent de Dienst Milieueffectrapportage (hierna: de Dienst Mer) van de afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid, een gunstig advies voor het deeldomein “ruimtelijke aspecten”, maar een ongunstig advies voor het deeldomein “mobiliteit”. Dit advies luidt als volgt:

“Na onderzoek geeft de dienst Milieueffectrapportage volgend advies over de aanvraag voor erkenning van de heer Paul Arts in de discipline ‘Mens’, deeldomeinen mobiliteit en ruimtelijke aspecten.

De heer Paul Arts behaalde het diploma van licentiaat (1990) en doctor (1997) in de geografie aan de Universiteit Gent, in het deeldomein historische geografie en landschapskunde. De heer Arts is erkend deskundige in de discipline mens-sociaal-organisatorische aspecten sinds februari 2007. Uit het aanvraagdossier blijkt dat de betrokkene minstens 5 jaar ervaring heeft met het opstellen van milieueffectenstudies.

De betrokkene stond tijdens zijn vorige erkenningsperiode in voor de uitwerking van de discipline mens-sociaal-organisatorische aspecten in tal van milieueffectenrapporten, zowel project-MER als plan-MER. Een aantal van deze rapporten zijn nog lopend, zodat de dienst Mer geen beoordeling kan geven over de kwaliteit van deze rapporten. In een aantal aangehaalde dossiers waar mobiliteit een belangrijke rol speelde, waren meerdere versies noodzakelijk om een kwalitatief goed rapport te bekomen.

De andere milieustudies die de aanvrager aanhaalt als ervaring hebben weinig of geen betrekking op de aangevraagde discipline.

Het aanvraagdossier van de betrokkene is niet specifiek opgesteld voor de aangevraagde deeldomeinen binnen de discipline mens maar is eerder gericht op landschap. Evenmin toont de betrokkene per deeldomein aan wat zijn aandeel was in de uitwerking van de verschillende rapporten en studies.

Uit het aanvraagdossier wordt de ervaring met modellen voor het deeldomein mobiliteit niet aangetoond. De modellen die vermeld worden om deze ervaring aan te tonen hebben betrekking op de disciplines lucht en landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie. Ook wat digitale databronnen betreft worden geen bronnen specifiek voor het deeldomein mobiliteit aangehaald. Gezien de ervaring met specifieke modellen voor het deeldomein mobiliteit niet aangetoond wordt en evenmin duidelijk is welke bronnen gehanteerd worden voor de uitwerking van het deeldomein, kan geen gunstig advies verleend worden voor het deeldomein mobiliteit.

Rekening houdend met de relatie tussen landschap en het deeldomein ruimtelijke aspecten kan wel een gunstig advies verleend worden voor het deeldomein ruimtelijke aspecten.

De dienst Mer wil specifiek de aandacht vestigen op het feit dat de betrokkene op de hoogte dient te blijven van de recentste ontwikkelingen en wetgeving inzake beide deeldomeinen binnen de aangevraagde discipline door jaarlijks bijscholingen te volgen.

Advies:

De erkenning van de heer Arts in de discipline ‘Mens’, deeldomein ruimtelijke aspecten wordt gunstig geadviseerd.

De erkenning van de heer Arts in de discipline ‘Mens’, deeldomein mobiliteit wordt ongunstig geadviseerd.”.

De afdeling Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid verleent geen advies binnen de door artikel 28, §3 VLAREL voorgeschreven termijn van dertig dagen, zodat haar advies overeenkomstig diezelfde bepaling wordt geacht gunstig te zijn.

7. Als bijlage bij een e-mail van 3 november 2011 bezorgt de afdeling Milieuvergunningen aan de verzoeker het voormelde advies van de Dienst Mer. In de e-mail wordt gemeld:

“In de gevallen dat één of meerdere adviezen (deels) ongunstig zijn of dat er adviezen zijn die beperkende erkenningsvoorwaarden voorstellen, wordt u de mogelijkheid geboden om mondeling (via een hoorzitting) en/of schriftelijk bijkomende informatie of motivatie toe te voegen aan het dossier, indien u meent bepaalde elementen uit de adviezen te kunnen weerleggen of uw aanvraag bijkomend te motiveren.

Indien u van deze mogelijkheid wenst gebruik te maken, gelieve ons binnen een termijn van 5 werkdagen de schriftelijke bijkomende

motivatie/informatie te bezorgen en/of de vraag tot hoorzitting te bevestigen”.

In reactie daarop stuurt de verzoeker op 4 november 2011 een e-mail waarbij een nota met een bijkomende schriftelijke motivering is gevoegd inzake het ongunstig deel van het voormelde advies van de Dienst Mer. Hij meldt dat hij bereid is om deze motivering desgevallend mondeling toe te lichten op een hoorzitting.

Bij e-mail van 8 november 2011 meldt de Dienst Mer aan de afdeling Milieuvergunningen (Dienst BBT en Erkenningen) dat hij bij het ongunstig advies voor het deeldomein mobiliteit blijft.

8. Op 25 november 2011 wordt de verzoeker gehoord in aanwezigheid van vertegenwoordigers van de afdeling Milieuvergunningen.

9. Op 14 december 2011 legt de afdeling Milieuvergunningen een gemotiveerd eindadvies en een voorstel van beslissing voor aan de Vlaamse minister die bevoegd is voor het leefmilieu. Er wordt inzake de aanvraag van de verzoeker een gunstig advies gegeven voor het deeldomein “ruimtelijke aspecten” en een ongunstig advies voor het deeldomein “mobiliteit”.

10. Met het bestreden besluit van 19 januari 2012 van de Vlaamse minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur wordt de verzoeker voor een termijn van onbepaalde duur, die ingaat op 8 februari 2012, erkend als MER-deskundige in de discipline “mens”, deeldomein ruimtelijke aspecten. De erkenning als MER-deskundige in de discipline “mens”, deeldomein mobiliteit, wordt in dat besluit echter geweigerd. Het bestreden besluit luidt als volgt:

“Gelet op titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, toegevoegd bij het decreet van 18 december 2002, artikel 4.6.1;

Gelet op het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning, artikel 22ter tot en met 22novies;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 13 juli 2009 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 9 september 2011;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 19 november 2010 tot vaststelling van het Vlaams reglement inzake erkenningen met betrekking tot het leefmilieu (VLAREL);

Gelet op het ministerieel besluit nummer MB/MER/EDN664 van 8 februari 2007 tot erkenning van de heer Paul Arts als deskundige voor het opstellen van een milieueffectrapport in de discipline 'Mens', deeldomein sociaalorganisatorische aspecten, voor een termijn van vijf jaar, geldig tot en met 7 februari 2012;

Gelet op de aanvraag, ingediend op 27 september 2011, van de heer Paul Arts tot erkenning als MER-deskundige in de discipline 'Mens', deeldomeinen mobiliteit en ruimtelijke aspecten;

Gelet op het stilzwijgend gunstige advies van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken;

Gelet op het deels gunstige, deels ongunstige advies van 28 oktober 2011 van de dienst Milieueffectrapportage van de afdeling Milieu-, Natuur en Energiebeleid van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie, dat luidt als volgt:

(...)

Gelet op de vraag van 3 november 2011 van de afdeling Milieuvergunningen aan de aanvrager tot bijkomende informatie en/of hoorzitting per e-mail; dat de aanvrager in zijn e-mail van 4 november 2011 zijn dossier bijkomend verduidelijkt, als reactie op het deels gunstige, deels ongunstige advies van 28 oktober 2011 van de dienst Milieueffectrapportage van de afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie; dat de aanvrager bovendien verklaart van de mogelijkheid te willen gebruik maken zijn aanvraag mondeling toe te lichten op een hoorzitting;

Gelet op het bijkomende ongunstige advies van 8 november 2011 van de dienst Milieueffectrapportage van de afdeling Milieu-, Natuur en Energiebeleid van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie, op basis van de bijkomende informatie, door de aanvrager overgemaakt op 4 november 2011, dat luidt als volgt:

'De dienst Milieueffectrapportage blijft bij het ongunstig advies voor het deeldomein mobiliteit.';

Gelet op het horen van de aanvrager op 25 november 2011 in aanwezigheid van vertegenwoordigers van de afdeling Milieuvergunningen van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie, waarvan het verslag luidt als volgt:

-De afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken verleende een stilzwijgend gunstig advies voor de aanvraag tot erkenning van de heer Paul Arts.

-De heer Arts zegt verbaasd te zijn over het ongunstige advies van de dienst Milieueffectrapportage.

-De aanvrager stelt dat hij een 20-tal MER's heeft afgehandeld, en dat die allemaal werden goedgekeurd door de dienst Milieueffectrapportage. Vroeger maakte hij ook mobiliteitsstudies op, nu niet meer.

-Twee projecten waar de heer Arts als coördinator optrad, werden afgekeurd, doch niet omwille van het aspect mobiliteit. Het moeizame

proces van deze projecten lag volgens de aanvrager ook deels aan de dienst Milieueffectrapportage.

-De aanvrager stuurde op 4 november 2011 een e-mail met bijkomende schriftelijke motivering, naar aanleiding van het ongunstige advies van de dienst Milieueffectrapportage.

-De heer Arts vermeldt in de bijkomende informatie zeven MER's, waarin het aspect mobiliteit heel belangrijk is. De aanvrager behandelde zelf het aspect mobiliteit in deze MER's.

-De aanvrager geeft aan dat hij zelf niet kan modelleren. Voor macro-simulaties kan hij terecht bij het Vlaams Verkeerscentrum, voor micro-simulaties bij collega's die wel kunnen modelleren. De heer Arts stelt dat hij de modelleringen wel goed kan interpreteren.

-De aanvrager erkent dat hijzelf niet meer rechtstreeks betrokken is bij mobiliteitsstudies.

Gelet op het deels gunstige, deels ongunstige advies van 13 december 2011 van de afdeling Milieuvergunningen van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie;

Overwegende dat de heer Paul Arts de diploma's van licentiaat in de wetenschappen, groep aardrijkskundige wetenschappen (Universiteit Gent, 1990), geaggregeerde voor het onderwijs in de geografie (Universiteit Gent, 1995) en doctor in de geografie, (Universiteit Gent, 1997) heeft behaald;

Overwegende dat de aanvrager momenteel werkzaam is bij Antea Group nv te Berchem (Antwerpen);

Overwegende dat de heer Paul Arts erkend is als MER-deskundige in de discipline 'Mens', deeldomein sociaalorganisatorische aspecten, sinds 8 februari 2007;

Overwegende dat de aanvrager heden erkend wenst te worden als MER-deskundige in de discipline 'Mens', deeldomeinen mobiliteit en ruimtelijke aspecten;

Overwegende dat de aanvrager tijdens zijn vorige erkenningsperiode instond voor de uitwerking van de discipline 'Mens', deeldomein sociaalorganisatorische aspecten, in tal van milieueffectenrapporten, zowel project-MER's als plan-MER's;

Overwegende dat de aanvraag een overzicht bevat waaruit blijkt dat de aanvrager sinds 2003 ervaring heeft met het opstellen van milieueffectrapporten wat betreft de discipline 'Mens', deeldomein sociaalorganisatorische aspecten; dat deze ervaring ook aangehaald werd tijdens de hoorzitting en de e-mail van 4 november 2011;

Overwegende dat de aanvrager tijdens de laatste jaren een aantal bijkomende relevante opleidingen en studiedagen heeft gevolgd, zoals onder meer een (...) symposium 'Gemeentelijke verkeersmodellen' (Antwerpen, 2009) en een studiedag 'Bevolkings- en huishoudensprojecties 2009-2030 van de Studiedienst van de Vlaamse Regering (Brussel, 2011);

Overwegende dat de aanvrager binnen zijn huidige professionele omgeving beschikt over de nodige relevante informatie (digitaal kaartmateriaal, abonnementen op 'Verkeerskunde', 'Ruimte en planning', macromodellen van het Vlaams Verkeerscentrum...), software (GIS-software zoals ArcView en ArcGis) en omkadering om de activiteit als MER-deskundige in de discipline 'Mens', deeldomeinen mobiliteit en ruimtelijke aspecten, te kunnen uitvoeren;

Overwegende dat de heer Paul Arts vertrouwd is met Geografische Informatiesystemen (GIS);

Overwegende dat de heer Paul Arts niet in staat is om zelf mobiliteitsmodelleringen uit te voeren; dat hij ze enkel kan interpreteren; dat de gebruikseis vermeld onder artikel 38, 1° van het VLAREL stelt dat een MER-deskundige over de nodige programma's voor het voorspellen van effecten moet beschikken en deze zelf moet kunnen hanteren, dat enkel interpreteren bijgevolg onvoldoende is; dat het zelf kunnen hanteren wordt geacht inbegrepen te zijn binnen de ervaringsvereiste in de erkenningsvoorwaarden vermeld onder artikel 12, §1, 2° van het VLAREL; dat de heer Arts bijgevolg niet aan deze erkenningsvoorwaarde voldoet voor het deeldomein mobiliteit;

Overwegende dat het aanvraagdossier voldoende elementen biedt om de ervaring en de deskundigheid van de heer Paul Arts met betrekking tot de discipline 'Mens', deeldomein ruimtelijke aspecten, als voldoende te beoordelen; dat dit blijkt uit de voormelde ervaring met milieueffectrapporten inzake de aangevraagde discipline en deeldomein en de opleidingen die hij gevolgd heeft;

Overwegende dat het aanvraagdossier onvoldoende elementen biedt om de ervaring en de deskundigheid van de heer Paul Arts met betrekking tot de discipline 'Mens', deeldomein mobiliteit, als voldoende te beoordelen; dat dit blijkt uit het gebrek aan kennis en ervaring dat de aanvrager heeft inzake het zelf hanteren van modelleringen;

Overwegende dat de heer Paul Arts voor wat betreft de discipline 'Mens', deeldomein ruimtelijke aspecten, voldoet aan de algemene en bijzondere erkenningsvoorwaarden vermeld onder respectievelijk artikel 8 en artikel 12, §1, van het VLAREL, met name:

- a) geen strafrechtelijke veroordeling voor overtredingen van de milieuwetgeving die verband houden met het gebruik van de erkenning opgelopen in de periode van drie jaar die de erkenningsaanvraag voorafgaat, in een lidstaat van de Europese Unie,
- b) een natuurlijk persoon zijn,
- c) minstens de graad van master of een daarmee gelijkgeschakelde graad hebben behaald en minstens drie jaar praktische ervaring hebben met het meewerken aan het opstellen van milieueffectstudies in de aangevraagde disciplines en deeldomeinen, verworven binnen vijf jaar voorafgaand aan de erkenningsaanvraag,
- d) met gunstig gevolg een opleiding hebben genoten per deeldomein of als er geen deeldomeinen zijn, per discipline, waarin minstens de onderwerpen aan bod zijn gekomen, vermeld in bijlage 9 van het VLAREL; dat in casu tevens moet verwezen worden naar artikel 92 van het VLAREL waarin wordt gesteld dat in afwijking hiervan, op basis van een aanvraag die wordt ingediend binnen een termijn van vijf jaar, te rekenen vanaf de datum van inwerkingtreding van het VLAREL (zijnde 1 januari 2011), een persoon die de onderwerpen, vermeld in bijlage 9 van het VLAREL, niet heeft gevolgd, als MER-deskundige in de van toepassing zijnde disciplines en deeldomeinen kan worden erkend als hij minstens vijf jaar ervaring heeft met het opstellen van milieueffectstudies;

Overwegende dat de heer Paul Arts voor wat betreft de discipline 'Mens', deeldomein mobiliteit, niet voldoet aan de algemene en bijzondere

erkenningsvoorwaarden vermeld onder respectievelijk artikel 8 en artikel 12, §1, van het VLAREL, met name:

-minstens drie jaar praktische ervaring hebben met het meewerken aan het opstellen van milieueffectstudies in de aangevraagde disciplines en deeldomeinen, verworven binnen vijf jaar voorafgaand aan de erkenningsaanvraag;

Overwegende dat er bijgevolg aanleiding toe bestaat de erkenning van de heer Paul Arts als MER-deskundige in de discipline ‘Mens’, deeldomein ruimtelijke aspecten, te verlenen en de erkenning als MER-deskundige in de discipline ‘Mens’, deeldomein mobiliteit, te weigeren,

Overwegende dat de erkende MER-deskundige gehouden is aan de algemene gebruikseisen opgenomen in artikel 34 van het VLAREL;

Overwegende dat de erkende MER-deskundige gehouden is aan de bijzondere gebruikseisen opgenomen in artikel 38 van het VLAREL; dat dit artikel bepaalt dat de erkende MER-deskundige:

1° beschikt over de nodige softwareprogramma’s voor het voorspellen van effecten van plannen en projecten op mens en milieu en die kan hanteren en de resultaten ervan correct kan interpreteren;

2° beschikt over de nodige vakliteratuur en gegevens over de uit te voeren taken met betrekking tot de erkenning;

3° op de hoogte blijft van de recentste ontwikkelingen en wetgeving inzake de discipline waarvoor hij erkend is, door daarvoor jaarlijks een bijscholing van minstens acht uur te volgen per discipline;

BESLUIT:

Artikel 1. De heer Paul Arts wordt erkend als MER-deskundige in de discipline ‘Mens’, deeldomein ruimtelijke aspecten, voor een termijn van onbepaalde duur, die ingaat op 8 februari 2012.

Art. 2. De erkenning van de heer Paul Arts als MER-deskundige in de discipline ‘Mens’, deeldomein mobiliteit, wordt geweigerd.

Art. 3. De MER-deskundige oefent zijn functie uit met inachtneming van alle toepasselijke decretale en reglementaire bepalingen. Het gebruik van deze erkenning is met name onderworpen aan de gebruikseisen bepaald in hoofdstuk 8 van het VLAREL”.

IV. Onderzoek van het enig middel

Standpunt van de partijen

11.1. In zijn verzoekschrift voert de verzoeker aan dat de bestreden weigering is gebaseerd op een foutieve interpretatie van artikel 38, 1° VLAREL, die geen rekening houdt met de geldende praktijk van het aspect mobiliteit in plan- en project-MER’s, en het gevolg is van een ongunstig advies van de Dienst Mer, dat tendentius en onvoldoende gemotiveerd is. Bovendien meent hij dat zijn recht op verdediging duidelijk is geschonden tijdens de procedure, door de

weigering van de Dienst Mer om aanwezig te zijn op de hoorzitting van 25 november 2011.

De verzoeker vraagt dan ook aan de Raad van State om de bestreden weigering te vernietigen en een erkenning in de volledige discipline mens (ruimtelijke aspecten en mobiliteit) te laten toekennen.

11.2. Hij zet uiteen dat zijn erkenning van 8 februari 2007 gold voor de volledige discipline mens-sociaalorganisatorische aspecten, namelijk zowel ruimtelijke aspecten als mobiliteit, en dat hij als MER-deskundige in die discipline optrad voor een twintigtal plan- en project-MER's die allemaal -op nog vijf lopende MER's na- zijn goedgekeurd door de Dienst Mer en waarbij mens-mobiliteit in minstens zeven van die MER's de sleuteldiscipline vormde.

11.3. Naar de mening van de verzoeker moet de validiteit van het ongunstig advies van de Dienst Mer, dat volgens hem de directe aanleiding was tot het weigeren van de erkenning voor het deeldomein mobiliteit, sterk in vraag worden gesteld.

Hij voert daartoe vooreerst aan dat het op zijn minst merkwaardig is te noemen dat de Dienst Mer een ongunstig advies geeft met betrekking tot mobiliteit -en daar ondanks bijkomende informatie en argumentatie ook aan vasthoudt- terwijl het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, dat logischerwijs het best geplaatst is om zijn deskundigheid inzake mobiliteit te beoordelen, geen advies heeft gegeven en dus klaarblijkelijk geen redenen zag om zijn deskundigheid in vraag te stellen.

Voorts stelt hij dat de ambtenaar die het advies van de Dienst Mer heeft opgesteld, geen dossierbeheerder was van de plan- en project-MER's waarvoor hij als MER-deskundige in de discipline mens optrad. Ze trad enkel in een tweetal (van de ruim twintig) dossiers op als assistente van de dossierbeheerder. Vanwege haar gebrek aan betrokkenheid bij die MER-dossiers is zij volgens de verzoeker onvoldoende geplaatst om de kwaliteit van zijn werk als MER-deskundige mens-mobiliteit adequaat te kunnen beoordelen.

In zoverre in het advies van de Dienst Mer wordt gesteld dat “in een aantal dossiers waar mobiliteit een belangrijke rol speelde, (...) meerdere

versies noodzakelijk (waren) om een kwalitatief goed rapport te bekomen”, voert de verzoeker aan dat deze uitspraak niet nader wordt gemotiveerd, waardoor het niet duidelijk is over welke dossiers het gaat. Als hiermee dossiers worden bedoeld waarvan het eindrapport in eerste instantie werd afgekeurd, zou het volgens hem kunnen gaan om twee MER’s waarvoor hij als MER-coördinator optrad, namelijk het plan-MER PRUP Afbakening Kleinstedelijk Gebied Deinze (opdrachtgever: provincie Oost-Vlaanderen) en het project-MER Stationsomgeving Roeselare (opdrachtgever: Eurostation). Voor het plan-MER Deinze stelt hij echter niet zelf te zijn opgetreden als MER-deskundige Mens-mobiliteit. Voor het project-MER Roeselare hadden de redenen voor afkeuring niets te maken met de kwaliteit van de discipline mens-mobiliteit, maar met de aspecten geluid en lucht. De genoemde uitspraak in het advies is dus volgens de verzoeker niet alleen ongemotiveerd, maar ook tendentiekus en zelfs leugenachtig te noemen.

11.4. Met betrekking tot de hoorzitting van 25 november 2011 merkt de verzoeker op dat de Dienst Mer verstek heeft gegeven en dit ondanks het feit dat de hoorzitting plaatsvond in het vergaderlokaal van de Dienst Mer zelf, dat dit overleg slechts een twintigtal minuten heeft geduurd en dat de betrokken persoon van de Dienst Mer zich op dat moment slechts enkele lokalen verderop bevond. Als reden werd tijdsgebrek opgegeven, maar gezien de verwaarloosbare verplaatsing en de korte tijdsduur van de hoorzitting kan dit bezwaarlijk een valabel argument worden genoemd. Bovendien heeft de Dienst Mer door zijn afwezigheid elk tegensprekelijk debat onmogelijk gemaakt, want de afdeling Milieuvergunningen is immers onvoldoende thuis in de materie om een dergelijk debat alleen te voeren. De rechten op verdediging zijn hierdoor ernstig geschonden.

11.5. Vervolgens voert de verzoeker aan dat de afdeling Milieuvergunningen de bestreden weigering slechts motiveert op grond van één argument dat door de Dienst Mer in haar ongunstig advies wordt aangedragen, namelijk:

“Overwegende dat de heer Paul Arts niet in staat is om zelf mobiliteitsmodelleringen uit te voeren; dat hij ze enkel kan interpreteren; dat de gebruikseis vermeld onder artikel 38, 1° van het VLAREL stelt dat een MER-deskundige over de nodige programma’s voor het voorspellen van effecten moet beschikken en deze zelf moet kunnen hanteren; dat enkel interpreteren bijgevolg onvoldoende is; dat het zelf kunnen hanteren wordt geacht inbegrepen te zijn binnen de ervaringsvereiste in de erkenningsvoorwaarden vermeld onder artikel 12, §1, 2° van het VLAREL; dat de heer Arts bijgevolg niet aan deze erkenningsvoorwaarde voldoet voor het deeldomein mobiliteit”.

Hij stelt dat dus alles afhangt van de interpretatie van artikel 38, 1° VLAREL waarin is bepaald dat “de erkende MER-deskundige, vermeld in artikel 6, 1, d) (...) beschikt over de nodige softwareprogramma’s voor het voorspellen van effecten van plannen en projecten op mens en milieu en (...) die (kan) hanteren en de resultaten ervan correct (kan) interpreteren”. Het VLAREL stipuleert uiteraard niet wat die “nodige softwareprogramma’s” dan wel zijn, maar in ieder geval wordt niets gezegd over “modelleringen”. Voor de interpretatie van dit artikel moet, aldus de verzoeker, worden gekeken naar de dagelijkse praktijk van het aspect mobiliteit in plan- en project-MER’s.

Volgens de verzoeker wordt in het overgrote deel van de plan- en project-MER’s de verkeersimpact van een plan of project op een vrij eenvoudige en niet-modelmatige wijze ingeschat. De verkeersgeneratie van het plan of project wordt ingeschat op basis van kengetallen of door extrapolatie van gekende waarden, en dit verkeer wordt indicatief en handmatig toegewezen aan het wegennet dat het plan- of projectgebied ontsluit. De enige softwareprogramma’s die in deze gevallen nodig zijn voor het voorstellen van effecten, zijn tools om de verzadigingsgraad te berekenen van wegvakken en kruispunten. Hij stelt hiervoor over het softwarepakket Capacito van de firma Trenso te beschikken waarmee hij intussen ongeveer vijf jaar ervaring heeft.

De verkeersafwikkeling op wegvak- en kruispuntniveau kan, aldus de verzoeker, nog nauwkeuriger worden ingeschat door middel van micromodellering. Zijn werkgever, AnteaGroup, beschikt op dit vlak over het microsimulatiemodel VISSIM. Het is echter hoogst uitzonderlijk dat microsimulatie in het kader van een MER wordt gevraagd. Een dergelijk detailniveau hoort eigenlijk thuis in een aparte, volwaardige mobiliteitsstudie (bv.

Start- en Projectnota van een Module X-project), waarvan de resultaten vervolgens in het MER kunnen worden verwerkt.

In een relatief beperkt aantal MER's - namelijk MER's voor nieuwe weginfrastructuur en voor sterk verkeersgenererende plannen of projecten met een complexe ruimtelijke spreiding van hun verkeer - wordt het aangewezen geacht dat verkeersmodellering op macroniveau wordt uitgevoerd. Dergelijke modellering wordt steeds uitgevoerd door het Vlaams Verkeerscentrum (hierna: het VVC) op basis van de bestaande provinciale verkeersmodellen. Daarbij levert de MER-deskundige de nodige basisinformatie aan: de hoeveelheid gegenereerd verkeer van het plan of project (eventueel per deellocatie), de tracés van de nieuwe weginfrastructuur en/of de configuratie van de aansluitingen daarvan op het bestaand wegennet. Vervolgens interpreteert de MER-deskundige de resultaten van deze modellering(en), voert eventueel bijkomende bewerkingen uit (bv. toetsing van de verzadigingsgraad van kruispunten op basis van de verkeerscijfers uit het model) en verwerkt ze in het MER. Voor meerdere plan- en project-MER's stelt de verzoeker als MER-deskundige in de discipline mens gebruik te hebben gemaakt van de resultaten van bestaande verkeersmodellering door het VVC, en bij het plan-MER Omleidingsweg Anzegem en het project-MER Uplace Machelen werden zelfs specifieke verkeersdoorrekeningen aangevraagd bij en uitgevoerd door het VVC.

De verzoeker geeft aan dat het klopt dat hijzelf geen praktische ervaring heeft met de uitvoering van verkeersmodellering op macroniveau. AnteaGroup beschikt over een licentie van het model Omnitrans, dus in principe zou hij dit model kunnen aanleren, maar hij meent dat het zeer twijfelachtig is of dit zijn kansen op een MER-erkenning zou verhogen. De betrouwbaarheid van een verkeersmodel wordt namelijk in hoofdzaak bepaald door de kwaliteit van de onderliggende herkomst-bestemmingsmatrix, op basis waarvan het model het in zone X gegenereerde verkeer automatisch verdeelt over het wegennet. Enkel het VVC beschikt over een herkomst-bestemmingsmatrix die de Vlaamse situatie voldoende nauwkeurig en gedetailleerd simuleert. Vandaar dat de enige verkeersmodelleringen die in het kader van MER's door de Dienst Mer en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken worden gevalideerd, in principe de modelleringen van het VVC zelf zijn. Het VVC stelt zijn verkeersmodellen

evenwel niet vrij beschikbaar. Enkel de werknemers van de bedrijven die door het VVC zijn aangesteld om verkeersmodellering uit te voeren, hebben toegang tot het model, en dit zijn op heden enkel de adviesbureaus Tritel en MINT. Enkele steden (Gent, Kortrijk,...) beschikken over een eigen verkeersmodel (gebaseerd op de provinciale modellen van het VVC maar verder gedetailleerd), maar ook daar geldt dat enkel de adviesbureaus die een (raam)contract hebben met de betreffende stad toegang hebben tot het model.

Als de afdeling Milieuvergunningen praktische ervaring met verkeersmodellering -en dus in feite met de modellen van het VVC- als hard erkenningscriterium hanteert, betekent dit dus feitelijk dat op heden alleen werknemers van Tritel of MINT in aanmerking komen als MER-deskundige voor het deeldomein mobiliteit. Dit impliceert discriminatie van alle andere kandidaat-MER-deskundigen en een schending van het gelijkheidsbeginsel en de vrijheid van keuze van werkgever. De weigering van zijn erkenning (enkel) op deze grond, is volgens de verzoeker dus als een gevaarlijk precedent te beschouwen.

Als de afdeling Milieuvergunningen anderzijds in de toekomst toch een MER-erkenning mens-mobiliteit zou toekennen aan een kandidaat die evenmin de praktische ervaring heeft met verkeersmodellering -en dit is actueel het geval voor de meerderheid van de huidige MER-deskundigen mens-sociaalorganisatorische aspecten- dan is er volgens de verzoeker sprake van individuele discriminatie ten aanzien van hem. Het ontbreken van deze ervaring is immers het enige argument dat voor de bestreden weigering wordt gebruikt. Dit is overigens een allerm minst onwaarschijnlijk scenario, want het volstaat dat alle adviesinstaties -waaronder de Dienst Mer- een (actief of stilzwijgend) gunstig advies geven op een erkenningsaanvraag (waarbij het ontbreken van ervaring met verkeersmodellering in dat geval dus niet als problematisch wordt aanzien) opdat de afdeling Milieuvergunningen automatisch overgaat tot het toekennen van de erkenning.

Tot slot geeft de verzoeker toe dat praktische ervaring met de verkeersmodellen van het VVC uiteraard een pluspunt is voor een MER-deskundige mens-mobiliteit, maar het kan volgens hem geen harde inhoudelijke vereiste zijn om de discipline mobiliteit in een MER kwalitatief te kunnen invullen. Dat zou immers in tegenspraak zijn met het feit dat de MER's, waarover

hij tot op heden als deskundige optrad, goedgekeurd zijn kunnen worden, zonder dat het ontbreken van ervaring met verkeersmodellering een punt van discussie was. Dit geldt overigens voor alle collega-deskundigen die evenmin praktische ervaring hebben met macromodellering.

12.1. In haar memorie van antwoord stelt de verwerende partij dat de bestreden weigering helemaal niet enkel is gesteund op de korte overweging die de verzoeker aanhaalt. Het bestreden besluit is zeer uitvoerig gemotiveerd. Er wordt rekening gehouden met wat de verzoeker aan bijkomende informatie heeft aangebracht na kennisname van het deels ongunstig advies van de Dienst Mer, evenals met wat de verzoeker heeft verklaard tijdens de hoorzitting.

Volgens de verwerende partij wordt de bestreden weigering reeds afdoende gedragen door het motief dat de verzoeker niet voldoet aan de erkenningsvoorwaarde die is vermeld onder artikel 12, §1 VLAREL, namelijk “minstens drie jaar praktische ervaring hebben met het meewerken aan het opstellen van milieueffectstudies in de aangevraagde disciplines en deeldomeinen, verworven binnen vijf jaar voorafgaand aan de erkenningsaanvraag” (welke voorwaarde deel uitmaakt van artikel 12, § 1, 2° a) VLAREL). Zij wijst erop dat de verzoeker helemaal niet opwerpt dat het bestreden besluit een schending zou inhouden van artikel 12, §1 VLAREL, terwijl de overweging dat de aanvraag niet voldoet aan de in dat artikel vermelde erkenningsvoorwaarden nochtans kennelijk op zich reeds een doorslaggevend argument vormde om de erkenning voor het deeldomein mobiliteit te weigeren, zodat het ten onrechte is dat de verzoeker wil laten uitschijnen dat alles zou afhangen van de interpretatie van artikel 38, 1° VLAREL.

Volgens de verwerende partij toont de verzoeker trouwens evenmin aan dat er in het bestreden besluit op onredelijke gronden zou worden geoordeeld dat het aanvraagdossier onvoldoende elementen biedt om de ervaring en de deskundigheid van de verzoeker met betrekking tot de discipline “Mens”, deeldomein mobiliteit, als voldoende te beoordelen, en dat dit blijkt uit het gebrek aan kennis en ervaring dat de aanvrager heeft inzake het zelf hanteren van modelleringen. Dat die beoordeling overeenstemt met de feiten wordt overigens

niet alleen bevestigd door het administratief dossier, het blijkt ook uit hetgeen de verzoeker in het kader van de hoorzitting zelf heeft verklaard.

Naar de mening van de verwerende partij volstaat dit op zich al om te besluiten tot de ongegrondheid van het middel.

12.2. Bijkomend merkt de verwerende partij op dat het geheel onjuist is dat het bestreden besluit artikel 38, 1° VLAREL zou schenden. In het bestreden besluit wordt immers helemaal niet voorgehouden dat de verzoeker niet over de nodige softwareprogramma's zou kunnen beschikken, nu het expliciet overweegt "(...) dat de aanvrager binnen zijn huidige professionele omgeving beschikt over de nodige relevante informatie (digitaal kaartmateriaal, abonnementen op 'Verkeerskunde', 'Ruimte en planning', macromodellen van het Vlaams Verkeerscentrum...), software (GIS-software zoals ArcView en ArcGis) en omkadering om de activiteit als MER-deskundige in de discipline 'Mens', deeldomeinen mobiliteit en ruimtelijke aspecten, te kunnen uitvoeren". Het is wel duidelijk dat de verzoeker die software niet zelf kan hanteren zoals artikel 38, 1° VLAREL vereist, wat afdoende blijkt uit het feit dat de verzoeker op de hoorzitting zelf heeft verklaard dat hij niet zelf kan modelleren -noch voor macrosimulatie (waarvoor hij terecht kan bij het VVC), noch voor microsimulaties (waarvoor hij terecht kan bij collega's die wel kunnen modelleren)- en uit het feit dat hij heeft erkend niet meer rechtstreeks betrokken te zijn bij mobiliteitsstudies.

Het argument dat een macrosimulatie sowieso door het VVC zou moeten worden uitgevoerd omdat alleen het VVC over een kwalitatief betrouwbare herkomst-bestemmingsmatrix zou beschikken op macroniveau, is volgens de verwerende partij irrelevant, aangezien dit kennelijk geen afbreuk doet aan de vaststelling dat de verzoeker zelf helemaal niet kan modelleren. De bijkomende bewering van de verzoeker dat ook micromodellering slechts uitzonderlijk zou worden gevraagd in een MER, doet evenmin afbreuk aan het feit dat het in het kader van een MER met betrekking tot mobiliteit wel noodzakelijk kan zijn om de verkeersafwikkeling nauwkeurig in te schatten door middel van micromodellering, zodat van een erkend MER-deskundige in het

deeldomein mobiliteit mag worden verwacht dat hij een dergelijke modellering kan uitvoeren door zelf gebruik te maken van de daartoe vereiste software.

De verwerende partij stelt dat het aanleren van de software om zelf verkeersmodellerings te kunnen uitvoeren, wel van belang is om erkend te worden als MER-deskundige in het deeldomein mobiliteit. Er kan geen MER-erkenning worden verleend aan een partieel deskundige, die de verkeersimpact van een plan of project enkel op eenvoudige, niet-modelmatige wijze kan inschatten, en niet over de noodzakelijke deskundigheid beschikt om -als de noodzaak daartoe bestaat in het kader van het betrokken plan of project- zelf de verkeersafwikkeling nauwkeurig in te schatten door middel van modellering op micro- of macroniveau.

12.3. Voorts stelt de verwerende partij dat uit het bestreden besluit afdoende blijkt dat de weigering van de erkenning als MER-deskundige voor het deeldomein mobiliteit helemaal niet alleen het gevolg is van het ongunstig advies van de Dienst Mer.

Bovendien trekt de verzoeker het advies van de Dienst Mer geheel ten onrechte in twijfel, door onder andere te focussen op de identiteit van de persoon die het advies per e-mail overmaakte aan de afdeling Milieuvergunningen, en die naderhand ook per e-mail heeft laten weten dat de Dienst Mer bij haar eerder ongunstig advies blijft. De identiteit van de ambtenaar die het advies in casu heeft doorgestuurd, is volkomen irrelevant, omdat het helemaal geen persoonlijk advies is dat door haar zou zijn opgesteld. De door de verzoeker geviseerde persoon is slechts een contactpersoon. Het advies van 28 oktober 2011 gaat uit van de Dienst Mer, en werd trouwens ondertekend door het diensthoofd van de Dienst Mer.

Evenzeer wordt ten onrechte door de verzoeker een passage volledig uit de context getrokken, door erop te focussen dat het advies onvoldoende zou zijn gemotiveerd waar het stelt dat in een aantal dossiers waar mobiliteit een belangrijke rol speelde, meerdere versies noodzakelijk waren om tot een kwalitatief goed rapport te komen. In de context waarin die passage is vermeld, is het duidelijk dat ze slechts een randbemerking vormt die samen met meerdere vaststellingen toeliet te besluiten dat er in de aanvraag geen ervaring

wordt aangetoond met modellen voor het deeldomein mobiliteit, dat de modellen die vermeld worden om deze ervaring aan te tonen, betrekking hebben op andere disciplines, dat ook wat digitale databronnen betreft geen bronnen specifiek voor het deeldomein mobiliteit werden aangehaald, en dat het - gezien de ervaring met specifieke modellen voor het deeldomein mobiliteit niet is aangetoond - evenmin duidelijk is welke bronnen gehanteerd worden voor de uitwerking van het deeldomein. Daarom heeft de Dienst Mer geoordeeld geen gunstig advies te kunnen verlenen voor het deeldomein mobiliteit.

12.4. Vervolgens voert de verwerende partij aan dat zij ook rekening heeft kunnen houden met de verdediging die de verzoeker heeft opgenomen in de aanvulling van zijn aanvraag, waarin hij erop heeft gewezen dat de rapporten waarin meerdere versies noodzakelijk waren, niet werden afgekeurd om redenen van kwaliteit van het hoofdstuk mens-mobiliteit. Dat de Dienst Mer op de hoorzitting niet aanwezig was, is geenszins relevant, en heeft de verzoeker geenszins benadeeld. De weigering van de erkenning van de verzoeker voor het deeldomein mobiliteit, spruit immers ook helemaal niet voort uit die vermelding in het advies van de Dienst Mer, maar volgt uit de vaststelling dat uit het aanvraagdossier - daarin bevestigd door hetgeen de verzoekende partij zelf verklaarde op de hoorzitting - niet bleek dat was voldaan aan alle erkenningsvoorwaarden van het VLAREL.

12.5. Tot slot merkt de verwerende partij op dat uit het feit dat het departement Mobiliteit en Openbare Werken geen advies heeft gegeven, geenszins kan worden afgeleid dat het aanvraagdossier van de verzoeker wel aan alle erkenningsvoorwaarden van het VLAREL zou voldoen voor wat het deeldomein mobiliteit betreft. Ten onrechte wil de verzoeker laten uitschijnen dat het ontbreken van een advies van het departement Mobiliteit en Openbare Werken erop zou wijzen dat zijn erkenningsaanvraag voor dat deeldomein had moeten worden ingewilligd.

13.1. In zijn memorie van wederantwoord stelt de verzoeker dat alle argumenten die worden aangehaald in het bestreden besluit ofwel positief, ofwel

neutraal zijn ten aanzien van zijn deskundigheid inzake mobiliteit, met uitzondering van het argument dat hij niet zelf mobiliteitsmodellering kan uitvoeren. Aangezien hij geen MER-erkenning heeft gekregen voor het deelgebied mobiliteit, is dit argument dus volgens hem wel degelijk het enige punt waarop de betrokken weigering is gebaseerd.

13.2. Voorts voert hij aan dat hij uiteraard wel minstens drie jaar praktische ervaring heeft met het aspect mobiliteit binnen MER's, aangezien hij gedurende vijf jaar erkend deskundige geweest is in de discipline mens-sociaalorganisatorische aspecten. Hij wijst erop dat in de MER's waaraan hij als MER-deskundige heeft meegewerkt -en ook voordien, sinds 2003- mobiliteit steeds een relevant, en meestal één van de belangrijkste milieuaspecten was. Dat de aantoonbare praktijkervaring in het bestreden besluit niettemin wordt genegeerd, waardoor niet aan artikel 12, §1 zou zijn voldaan, is volledig gesteund op de interpretatie van de verwerende partij van artikel 38, 1° VLAREL. Er wordt immers expliciet gesteld dat het gebrek aan ervaring en deskundigheid inzake mobiliteit "blijkt uit het gebrek aan kennis en ervaring dat de aanvrager heeft inzake het zelf hanteren van modelleringen". De verwerende partij draait deze redenering in haar memorie van antwoord op flagrante wijze om.

13.3. De verzoeker merkt vervolgens op -met verwijzing naar zijn bijkomende motivering van 4 november 2011- dat hij wel degelijk actief ArcView en ArcGIS kan hanteren, evenals de softwaretools om verkeersstromen op kruispunten en wegvakken te evalueren. Het argument dat hij niet meer rechtstreeks betrokken is bij mobiliteitsstudies (buiten het kader van MER-studies) is volgens hem irrelevant, omdat dit soort studies niet per se verkeersmodellering impliceren, en omdat een hoofdstuk "mens-mobiliteit" binnen een MER ook als een mobiliteitsstudie is te beschouwen.

De verzoeker stelt dat hij toegeeft dat hij geen verkeersmodellering kan uitvoeren en daarbij ook niet over de nodige software beschikt. Maar hierbij speelt volgens hem de interpretatie van artikel 38, 1° VLAREL.

Hij benadrukt dat het uitvoeren van microsimulaties (dynamische modellering met een groot detailniveau) bij zijn weten nog nooit verplichtend werd opgelegd in het kader van MER-richtlijnen. Als er binnen een MER gebruik wordt gemaakt van de resultaten van microsimulaties, dan zijn deze gegevens afkomstig uit een andere -parallel lopende of eerder uitgevoerde- mobiliteitsstudie. Actieve kennis van en ervaring met software die nooit wordt opgelegd en toegepast binnen een MER-procedure, kan bezwaarlijk als een harde erkenningsvoorwaarde voor een MER-deskundige worden gesteld.

Macrosimulaties (statische modellen voor een groot gebied) worden, aldus de verzoeker, wel frequent uitgevoerd binnen MER-procedures en als dusdanig opgelegd in de MER-richtlijnen. Maar deze modellering wordt in dat geval altijd uitgevoerd door het VVC, voortbouwend op door deze instelling opgestelde en beheerde provinciale verkeersmodellen. De rol van de MER-deskundige bestaat in dit modelleringsproces uit het aanleveren van de nodige plan- of projectparameters (verkeersgeneratie van het project, geplande ontsluitingsstructuur, nieuwe wegtracés of kruispuntinrichtingen, wegcapaciteiten en snelheidsregimes,...) en vervolgens uit het verwerken en interpreteren van de resultaten van de doorrekeningen.

Volgens de verzoeker kan voor wat het deeldomein mobiliteit betreft, onder “de nodige softwareprogramma’s” volgens artikel 38, 1° VLAREL enkel die software vallen die in quasi alle MER’s moet worden gebruikt (GIS, tools voor beoordeling van kruispuntintensiteiten,...) en wordt opgelegd in de MER-richtlijnen. Het actief kunnen uitvoeren van verkeersmodellering (micro- en macrosimulatie) is ongetwijfeld een pluspunt, maar kan en mag niet als een noodzakelijke voorwaarde worden opgelegd.

13.4. In zoverre de verwerende partij erop wijst dat het negatief advies van de Dienst Mer een collectieve beslissing betreft van die dienst, geeft de verzoeker toe dat dit een terechte opmerking is. Echter stelt hij dat het feit blijft dat de persoon in kwestie het advies wel inhoudelijk heeft voorbereid en wel degelijk weinig of geen ervaring heeft met MER-dossiers waarbij hij was betrokken. Hij vindt het in het algemeen merkwaardig dat de Dienst Mer de dossierbehandeling van een belangrijke aangelegenheid als een MER-erkenning

overlaat aan een junior medewerker, terwijl dit zou moeten toevertrouwd worden aan een ervaren iemand met een ruim overzicht over het werk van de kandidaat-MER-deskundigen. De “manager kennis en methodologie” binnen de Dienst Mer lijkt hiervoor volgens hem de aangewezen persoon/functie.

Naar de mening van de verzoeker geeft de onterechte insinuatie over de kwaliteit van zijn werk als MER-deskundige mobiliteit -die door de afdeling Milieuvergunningen niet is aangewend als argument voor haar negatief advies- samen met de behandeling van de erkenningsaanvraag door een onervaren medewerker en de weigering van de Dienst Mer om op de hoorzitting aanwezig te zijn, op zijn minst een indruk van vooringenomenheid ten aanzien van zijn persoon.

Omtrent de weigering van de Dienst Mer om aanwezig te zijn op de hoorzitting, stelt de verzoeker nog dat deze hem heeft beroofd van de gelegenheid om de hiervoor genoemde argumenten reeds in dat stadium naar voor te brengen en de Dienst Mer te dwingen tot een inhoudelijk onderbouwde argumentatie en mogelijks tot een herziening van het negatief advies. In die zin was dit feit volgens hem wel degelijk relevant en is hij erdoor benadeeld.

14. In zijn laatste memorie benadrukt de verzoeker dat hij voldoet aan de vereiste van artikel 12, §1, 2°, a) VLAREL van drie jaar praktische ervaring, aangezien hij vijf jaar lang (februari 2007-februari 2012) erkend MER-deskundige is geweest in de discipline mens-sociaalorganisatorische aspecten, waarvan mobiliteit een inherent onderdeel uitmaakt, en in die periode auteur was van het betreffende hoofdstuk in een twintigtal door de Dienst Mer goedgekeurde MER's. Deze ervaring wordt volgens hem door de verwerende partij volledig genegeerd. Hierbij voert hij aan dat het klopt dat de elementen in zijn oorspronkelijke erkenningsaanvraag vooral betrekking hebben op het deeldomein mens-ruimtelijke aspecten, maar dat hij wel in de nagestuurde aanvulling de nodige elementen heeft toegevoegd die specifiek betrekking hebben op het deeldomein mens-mobiliteit.

De verzoeker is van oordeel dat de verwerende partij ten onrechte “de nodige softwareprogramma's” gelijk stelt aan “verkeersmodellering”. Volgens hem wordt in het bestreden besluit nergens

aangegeven wat hier precies mee wordt bedoeld, maar hij gaat ervan uit dat hiermee enerzijds statische macromodellering en anderzijds dynamische micromodellering wordt verstaan. Hij gaat er ook vanuit dat de verwerende partij zijn interpretatie deelt, aangezien haar mening dat hij niet zou voldoen aan artikel 12 VLAREL volledig gebaseerd is op het feit dat hij toegeeft niet te kunnen modelleren. Hij onderstreept hierbij dat hij inderdaad heeft toegegeven dat hij geen praktische ervaring heeft met dit soort modellering, althans in technische zin, en dat hij wel ervaring heeft met het voorbereiden van macromodellering door derden (in casu het Vlaams Verkeerscentrum) en het interpreteren van de resultaten ervan.

Naar de mening van de verzoeker is actieve verkeersmodellering in de dagelijkse MER-praktijk geen essentieel onderdeel van de taak van een MER-deskundige. In geen enkel goedgekeurd project- of plan-MER waarin de resultaten van verkeersmodellering werden gebruikt, ongeacht het studiebureau of de MER-deskundigen die ervoor instonden, heeft de MER-deskundige immers zelf deze verkeersmodellering uitgevoerd. In zeldzame gevallen wordt gebruik gemaakt van de resultaten van dynamische microsimulaties, maar deze zijn steeds afkomstig van een aparte verkeersstudie (MOBER,...) die parallel of voorafgaand aan het MER wordt opgemaakt.

Beoordeling

15. Vooreerst moet erop worden gewezen dat de Raad van State niet over de bevoegdheid beschikt om de verzoeker “een erkenning in de volledige discipline Mens (ruimtelijke aspecten én mobiliteit) te laten toekennen”. In zoverre is het beroep van de verzoeker niet ontvankelijk.

16. Behoudens andersluidende bepaling is het recht van verdediging alleen van toepassing in tuchtzaken, wat de onderhavige zaak niet is.

Artikel 28, § 5 VLAREL luidt als volgt:

“Als de aanvrager vraagt om gehoord te worden [...], organiseert de afdeling [Milieuvergunningen van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie] een hoorzitting waarop de aanvrager wordt uitgenodigd”.

Het blijkt dat de verzoeker op zijn vraag op de hoorzitting aanwezig is geweest, waar hij werd gehoord door de vertegenwoordigers van de laatstgenoemde afdeling. Anders dan de verzoeker blijkbaar aanneemt, volgt uit geen enkele van de aangevoerde rechtsregels dat de dienst-Mer op de voornoemde hoorzitting aanwezig diende te zijn of dat ook het Departement Mobiliteit en Openbare Werken advies over zijn aanvraag diende te geven. Uit het enkele gegeven dat -zoals de verzoeker voorhoudt- door een onervaren medewerker standpunt is ingenomen over zijn aanvraag, volgt evenmin enige onwettigheid.

17. De bestreden weigering steunt op het gegeven dat de verzoeker niet voldoet aan de door artikel 12, § 1, 2°, a) VLAREL gestelde erkenningsvoorwaarde om minstens drie jaar praktische ervaring te hebben met het meewerken aan het opstellen van milieueffectstudies in de aangevraagde disciplines en deeldomeinen, verworven binnen vijf jaar voorafgaand aan de erkenningsaanvraag. Het spreekt voor zich dat de in het voornoemd artikel 12 bedoelde ervaring, persoonlijke ervaring van de aanvrager moet zijn en dat hij zich niet kan beroepen op ervaring van collega's of van andere medewerkers aan de betrokken milieueffectstudies.

18. De verwerende partij wijst terecht erop dat de bestreden weigering -zoals blijkt uit de overwegingen ervan- onder meer gesteund is op drie verklaringen van de verzoeker zelf, te weten:

- a) dat hij vroeger ook mobiliteitsstudies maakte, maar nu niet meer;
- b) dat hij inzake mobiliteit niet zelf kan modelleren voor microsimulaties, maar dat hij daarvoor terecht kan bij collega's die wel kunnen modelleren;
- c) dat hij inzake mobiliteit niet zelf kan modelleren voor macrosimulaties, maar dat hij daarvoor terecht kan bij het VVC.

19. Ten aanzien van het in punt a) van randnummer 18 bedoelde element voert de verzoeker in zijn memorie van wederantwoord aan dat het feit hij niet meer rechtstreeks betrokken is bij mobiliteitsstudies (buiten het kader van MER-studies) irrelevant is, omdat dit soort studies niet per se

verkeersmodellering impliceren. Dit argument overtuigt niet, al was het maar omdat het eraan voorbij gaat dat het punt a) een afzonderlijk element is, dat losstaat van de problematiek van de verkeersmodellering die aan de orde is in de punten b) en c) van randnummer 18. Dat de verwerende partij wettig op het punt a) kon steunen wordt alleen maar bevestigd als men de redenering van de verzoeker aanneemt volgens welke een mobiliteitshoofdstuk binnen een MER ook als een mobiliteitsstudie te beschouwen is.

20. De verwerende partij vestigt er terecht de aandacht op dat in het verzoekschrift niet wordt opgeworpen dat het bestreden besluit een schending zou inhouden van artikel 12 VLAREL, dat er nochtans de rechtsgrond van vormt. In zoverre de verzoeker aanneemt dat artikel 38, 1° VLAREL de rechtsgrond zou zijn van het bestreden besluit, mist het middel juridische grondslag.

21. Artikel 38, 1° VLAREL luidt als volgt:

“De erkende MER-deskundige [...] beschikt over de nodige softwareprogramma’s voor het voorspellen van effecten van plannen en projecten op mens en milieu en kan die hanteren en de resultaten ervan correct interpreteren”.

In zoverre het bestreden besluit verwijst naar artikel 38, 1° VLAREL past dit in een redenering volgens welke de in de vijf jaar voorafgaand aan de erkenningsaanvraag inzake mobiliteit opgestelde milieueffectstudies maar als persoonlijke ervaring van de aanvrager in de zin van artikel 12 VLAREL in aanmerking kunnen worden genomen als de aanvrager de softwareprogramma's waarop die studies steunen, zelf heeft gehanteerd.

22. De verzoeker ontkent de waarachtigheid van het onder punt b) van randnummer 18 bedoelde element niet. In het verzoekschrift beperkt hij zich tot de stelling dat het “hoogst uitzonderlijk [is] dat microsimulatie in het kader van een MER wordt gevraagd”. Daargelaten de juistheid van deze stelling blijkt daaruit geenszins dat de verwerende partij het onder punt b) van randnummer 18 bedoelde element niet wettig in aanmerking kon nemen om te besluiten tot een gebrek aan ervaring in hoofde van de verzoeker. Aan het voorgaande wordt geen

afbreuk gedaan door het in de memorie van wederantwoord aangehaalde element dat het uitvoeren van microsimulaties bij weten van de verzoeker nog nooit verplichtend werd opgelegd in het kader van MER-richtlijnen. De boude stelling in diezelfde memorie als zou actieve kennis van en ervaring met software inzake microsimulaties nooit worden opgelegd en toegepast binnen een MER-procedure, is in tegenspraak met hetgeen de verzoeker in zijn verzoekschrift heeft gesteld en kan alleen al daarom niet worden aangenomen. Hetzelfde geldt voor de even boude bewering in de laatste memorie van de verzoeker dat microsimulaties steeds afkomstig zijn van een aparte verkeersstudie.

23. Uit het voorgaande volgt dat de verzoeker er niet in slaagt aan te tonen dat er enige onwettigheid kleeft aan het feit dat de bestreden weigering steunt op de elementen bedoeld in de punten a) en b) van randnummer 18. De laatstgenoemde elementen volstaan om het besluit van de verwerende partij te schragen dat de verzoeker onvoldoende persoonlijke ervaring in de zin van artikel 12 VLAREL heeft. Bijgevolg heeft de kritiek van de verzoeker op het feit dat het bestreden besluit steunt op het element bedoeld in het punt c) van randnummer 18 betrekking op een overtollig motief. Daar kritiek op een overtollig motief niet kan leiden tot de vernietiging van het bestreden besluit is het middel in zoverre niet ontvankelijk.

24. Het 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.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van eenentwintig mei 2013, door de Raad van State, Xe kamer, samengesteld uit:

Pierre Lefranc,	wnd. kamervoorzitter, staatsraad,
Jan Clement,	staatsraad,
Peter Sourbron,	staatsraad,
bijgestaan door	
Astrid Truyens,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Astrid Truyens

Pierre Lefranc