

Nederlandse tekst (titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973).

RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE.

A R R E S T

Nr. 73.501 van 6 mei 1998

A. 63.841/XIII-126

In zake : 1. **de vereniging zonder winstoogmerk "COMITE DE QUARTIER LONGCHAMP-MESSIDOR",**

2. **MALDAGUE Pierre,**
die woonplaats hebben gekozen bij
Mr. Jean-Paul LAGASSE, advocaat,
Adolphe Lacomblélaan 8/6
1030 Brussel,

tegen :

het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vertegenwoordigd door
zijn Regering,
die woonplaats heeft gekozen bij
Mr. Vincent DE WOLF, advocaat,
Gulden Vlieslaan 68/9
1060 Brussel.

DE RAAD VAN STATE, XIIIe KAMER,

Gezien het op 26 mei 1995 ingediende verzoekschrift, waarbij de vereniging zonder winstoogmerk "COMITE DE QUARTIER LONGCHAMP-MESSIDOR" en Pierre MALDAGUE de nietigverklaring vorderen van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 3 maart 1995 tot vaststelling van het gewestelijk ontwikkelingsplan in zoverre het betrekking heeft op de wijk bestaande uit de Winston Churchilllaan, de Messidorlaan en de aangrenzende verkeersaders te Ukkel en inzonderheid in zoverre in dat plan de Winston

Churchilllaan opgenomen is als hoofdweg op de kaarten 6 ("de wegen") en 7 ("bodembestemming") en in de lijst van de "transversale routes en grote ringlanen") en maatregelen voorschrijft betreffende het verkeer in de punten 13.2 van bijlage I ("Krachtlijnen") en 2.5.1. van bijlage II ("Uitvoering");

Gezien de regelmatig uitgewisselde memories van antwoord en van wederantwoord;

Gezien het verslag van Mevr. VOGEL, adjunct-auditeur bij de Raad van State;

Gelet op de beschikking van 3 juli 1997, waarbij de neerlegging van het dossier en het verslag ter griffie wordt gelast;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan de partijen en gezien de laatste memories;

Gelet op de beschikking van 12 februari 1998, waarvan aan de partijen kennis is gegeven en waarbij wordt bepaald dat de zaak voorkomt op de terechtzitting van 19 maart 1998, de datum waarop de zaak voor advies tot de terechtzitting van 26 maart 1998 is uitgesteld;

Gehoord het verslag van de heer LEROY, staatsraad;

Gehoord de opmerkingen van Mr. LAGASSE, advocaat, die voor de verzoekende partijen verschijnt, en van Mr. DE WOLF, advocaat, die voor de verwerende partij verschijnt;

Gehoord het advies van de heer QUINTIN, eerste auditeur bij de Raad van State;

Gelet op titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende dat artikel 2 van de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 29 augustus 1991 houdende organisatie van de planning en de stedenbouw voorziet in het gebruik van de volgende planningsinstrumenten :

- 1° het gewestelijk ontwikkelingsplan;
- 2° het gewestelijk bestemmingsplan;
- 3° het gemeentelijk ontwikkelingsplan;
- 4° het bijzonder bestemmingsplan;

dat diezelfde bepaling stelt dat de ontwikkeling van het Gewest "... zowel economisch, sociaal als esthetisch opgevat (is) als met het doel het leefmilieu van het Gewest te beschermen en te verbeteren, en de bodem zuinig te beheren";

Overwegende dat tijdens het openbaar onderzoek vóór de aanneming van het ontwerp van gewestelijk ontwikkelingsplan de eerste verzoekende partij een bezwaarschrift heeft ingediend tegen het plan om de Winston Churchilllaan op te nemen als verkeersader die deel uitmaakt van de grote westelijke ring, waarnaar het verkeer van de lokale wegen zou worden afgeleid; dat in dit bezwaarschrift feitelijke overwegingen werden uiteengezet (het profiel van de weg zou niet de mogelijkheid bieden de toename van verkeer op te vangen dat het gevolg zou zijn van het afleiden van het verkeer van de plaatselijke wegen; de opneming als hoofdverkeersweg zou niet verenigbaar zijn met de residentiële aard die de overheid tot dan toe had toegekend aan de laan; de toename van het verkeer en de grotere luchtverontreiniging die er het gevolg van

zouden zijn, zouden veel hinder meebrengen), alsmede juridische overwegingen (de tegenstrijdigheid met de vorige juridische instrumenten op grond waarvan aan de Winston Churchilllaan een woonbestemming gegeven werd, het gebrek aan een voorafgaand milieu-effectenonderzoek, de tegenstelling tussen de verschillende bestemmingen die in het ontwerp aan de laan werden gegeven, het gebrek aan motivering en de schending van de artikelen 23, 10 en 11 van de Grondwet); dat de eerste verzoekende partij aanpassingen voorstelde om de hinder veroorzaakt door het autoverkeer in de Winston Churchilllaan te beperken; dat bijna zeshonderd omwonenden soortgelijke bezwaarschriften hebben ingediend;

Overwegende dat de gewestelijke ontwikkelingscommissie over het ontwerp van gewestelijk ontwikkelingsplan een advies heeft uitgebracht dat, wat betreft de opties van het ontwerp in verband met het wegennet, de volgende passages bevat :

" De bezwaarschriften ingediend zowel door particulieren als door de gemeenten wijzen op de noodzaak om de kaart nr. 6 volledig te herzien rekening houdend met de andere doelstellingen van het plan (bescherming van de residentiële wijken (...)).

De optiek van de GOC bestaat erin het doorgaand verkeer te bestrijden en de snelheid van het autoverkeer te verminderen.

(...)

Volgens het openbaar onderzoek is het niet wenselijk een gecompliceerd systeem van wegniveaus in te voeren waardoor er bepaalde wegen worden opgeofferd ten gunste van andere zoals kan gezien worden op kaart nr. 6. Dit zou in ieder geval gebeuren zelfs door een meer verfijnde hiërarchie van het wegennet. Wel moet een systeem van interventiegraden en interventieprioriteiten op het wegennet worden ingevoerd";

Overwegende dat, bij het besluit van 3 maart 1995, de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het

gewestelijk ontwikkelingsplan heeft vastgesteld (G.O.P.); dat dit de handeling is die gedeeltelijk bestreden wordt;

Overwegende dat, naar luid van artikel 1 van dat besluit, het G.O.P. de volgende stukken bevat :

- het document "Krachtlijnen" genoemd, dat een richtinggevende waarde heeft;
- het document "Uitvoering" genoemd, dat eveneens een richtinggevende waarde heeft;
- een document "Bepalingen betreffende de bodembestemming" genoemd, dat bindende kracht en verordenende waarde heeft;

dat het document dat de titel "Krachtlijnen" draagt "een analyse bevat van de sterke en zwakke punten van het gewest en de ontwikkelingstendensen van het stedelijk gebied waarvan het gewest de kern is, de uitdagingen die het Gewest moet aangaan en de ontwikkeling waarvoor gekozen wordt, de beleidslijnen die prioritair moeten worden gevolgd"; dat dat document een punt 13.2.1. bevat dat deel uitmaakt van de bestreden bepalingen en dat als volgt geredigeerd is :

" 13.2.1. Specialisatie van de wegen en herwaardering van de openbare ruimten

De specialisatie van het wegennet dient aan twee doelstellingen te beantwoorden :

- ertoe bijdragen de stedelijke uittocht van de inwoners te doen keren door een vermindering van de verkeershinder en het herstel van de leefkwaliteit en het leefmilieu in de woonwijken;
- de toegang tot de stad vergemakkelijken door de reissnelheid en de geregelde doortocht van het openbaar vervoer te bevorderen en door de verplaatsingen van fietsers en voetgangers aan te moedigen via aangepaste inrichtingen.

Deze tweeledige doelstelling kan soms tot geschillen leiden waarbij de specialisatie van de wegen een scheidsrechterlijke rol kan spelen. Een vereiste is evenwel geldig voor alle wegen : de druk van het gemotoriseerd verkeer in de stad verlichten.

Concreet betekent dit dat bij de heraanleg van de wegen het aantal rijstroken niet opgevoerd wordt, met uitzondering van de volgende wegen van het gewestnet waarvoor een verbreding overwogen wordt :

(...)

Omwille van de toegankelijkheid, kan de druk van het autoverkeer niet op dezelfde wijze verminderd worden op alle wegen.

Een afdoend beheer van het verkeer vereist immers een verschillende aanpak naargelang het wegtype, wat uiteraard leidt tot een rangschikking per net.

Deze specialisatie van de wegen maakt het mogelijk voor ieder type bijzondere kenmerken toe te kennen op het vlak van :

- infrastructuurbeheer;
- verkeersdynamiek;
- verdeling van de weg tussen de diverse gebruikers;
- bescherming van de woonfunctie.

De bescherming van de woonfunctie omvat alle maatregelen die tot doel hebben :

- de snelheid van het autoverkeer te beperken en de gebruiksvriendelijkheid van de autobestuurders ten opzichte van de overige weggebruikers te bevorderen;
- de geluidshinder en de vervuiling te beperken evenals de functionele en visuele ongemakken die met de druk van het autoverkeer gepaard gaan (aanwending van geluiddempende materialen, minimale visuele impact van de verkeerssignalisatie, uitbreiding en bescherming van voetgangerszones ...).

De specialisatie onderscheidt drie netten die ieder één of meerdere wegtypes bevatten.

Het wijknet

Het wijknet wordt onderverdeeld in zones voor plaatselijk verkeer, begrensd door de wegen van het interwijkenet of van het gewestnet.

Dit net is bestemd voor kalm en veilig buurtverkeer met een zwak debiet. Het omvat het grootste deel der Brusselse wegen. Het doorgaand verkeer moet er ontmoedigd worden en de snelheid moet er beperkt worden tot 30 km/uur. Het net bestaat uit twee types van wegen : de verzamelwegen die het inkomend verkeer in de wijk opvangen en het naar een weg van een hoger wegennet leiden en de plaatselijke straten die instaan voor de bediening van de omwonenden.

Op dit net moet de woonfunctie overheersen ten opzichte van de verkeersfunctie.

Het interwijkenet

De wegen van het interwijkenet zijn bestemd voor het stedelijk vervoer, met name om korte en middellange afstanden af te leggen.

Alhoewel het verkeer en zeker minder druk is dan op de verkeerswegen van het gewestnet, spelen zij een zeer belangrijke rol in de stedelijke organisatie. Zij zorgen immers voor de eenheid van de stad door de verschillende wijken onderling te verbinden. Het interwijkenet bevat slechts één wegtype : de interwijkwegen. Deze hebben tot doel de naburige wijken onderling te verbinden, in te staan voor de verkeersirrigatie van deze wijken en het verkeer er af te leiden naar de wegen van het gewestnet.

Op dit net moet de woonfunctie overheersen ten opzichte van de verkeersfunctie.

Het gewestnet

Dit net is bestemd voor de verplaatsingen over lange afstanden. Het omvat drie wegtypes :

- de hoofdwegen die het grootstedelijk net aanvullen om in te staan voor de hoofdbewegingen in de stad. De woonfunctie is er even belangrijk als de verkeersfunctie;
- de grootstedelijke wegen staan in voor de toegang tot de belangrijkste grootstedelijke uitrustingen. Deze wegen omvatten ten minste tweemaal twee rijstroken. Alhoewel de verkeersfunctie er overheerst, moeten compensatiemaatregelen ten gunste van de omwonenden ervoor zorgen dat de wegen verenigbaar zijn met de bestaande woonfunctie;
- de bestaande snelwegen zorgen voor snelle verbindingen tussen de steden of voor de omleiding van het doorgaand verkeer. Hun weerslag op de naburige wijken moet onder controle gehouden worden.

Voor de omwonenden van grootstedelijke wegen en hoofdwegen, moeten compensatiemaatregelen uitgewerkt worden om de leefbaarheid op de grote wegen te verbeteren, zoals premies voor de geluidsisolatie van woningen wanneer de hinder een bepaalde drempel overschrijdt.

Deze grote wegen moeten eveneens geherwaardeerd worden volgens een programma waarin prioriteiten vastgelegd worden om het verkeer, de veiligheid en het plaatselijk leven met elkaar te verzoenen.

Er moeten in het bijzonder maatregelen getroffen worden om de snelheid van het verkeer te beperken.

Nieuwe wegen ter studie :

(...)

De gebieden ter studie

De kenmerken eigen aan de Vijfhoek en het Terkamerenbos vereisen een diepgaande reorganisatie van het verkeer teneinde de hinder in deze "gevoelige" gebieden te verminderen.

In deze twee gebieden zal de specialisatie van de wegen bepaald worden door de Stad Brussel, in samenwerking met het Gewest en de aangrenzende gemeenten.

Verkeersschema en -plan

Ter gelegenheid van de uitwerking van de gemeentelijke ontwikkelingsplannen, dienen de gemeenten in overleg met het gewest, de doelstellingen en algemene principes inzake verkeer en parkeermogelijkheden te bepalen. Bovendien dienen zij in overleg met de naburige gemeenten en het Gewest een algemeen verkeersschema op te stellen waarop de verzamelwegen vermeld staan.

Uitgaande van de gemeentelijke ontwikkelingschema zullen per zone voor plaatselijk verkeer, verkeers- en parkeerplannen opgesteld worden.

De uitvoering van deze plannen zal geleidelijk aan gebeuren";

Overwegende dat in het document dat de titel "Uitvoering" draagt de grote ontwikkelingsopties van het Gewest uiteengezet worden (op kaart 1 worden schematisch de tien principes van het "stadsproject" uitgetekend,

namelijk de stad zoals men wil dat ze er uit ziet in het jaar 2005), betreffende de grote stedelijke gebieden (kaart 2), de bescherming van de economische verscheidenheid (kaart 3), het patrimonium en de stadsverfraaiing (kaart 4), het openbaar vervoer (kaart 5) en de wegenkaart (kaart 6); dat punt 2.5.1. van dat document, dat een van de bestreden passages ervan is, geredigeerd is als volgt :

" 2.5.1. Algemene organisatie van het verkeer in drie netten

2.5.1.1. Het wijknet :

Dit net is bestemd voor het buurtverkeer met een zwak debiet. Er moet een gevoel van kalmte en veiligheid heersen. Het omvat het grootste deel der Brusselse wegen.

Het doorgaand verkeer moet er ontmoedigd worden en de snelheid moet er beperkt worden tot 30 km/uur.

Het wijknet bestaat uit twee types van wegen :

- De plaatselijke straten :

Functie :

Instaan voor de bediening van de omwonenden.

Kwaliteit van de openbare ruimte :

- de verkeersfunctie is er tot een minimum herleid en ondergeschikt aan de woonfunctie;
- deze ondergeschikte rol van de verkeersfunctie wordt vertaald in een aangepaste aanleg;
- de snelheid wordt beperkt tot 30 km/uur en soms zelfs tot 20 km/uur in de woonerven overeenkomstig het verkeersreglement;
- van zodra bovenvermelde principes niet nageleefd worden, dient er prioritair overgegaan te worden tot een wijziging van de regeling van het verkeer en/of tot een heraanleg van de betrokken straten.

- Verzamelwegen :

Functies :

- de verzamelweg vangt het inkomend verkeer in de wijk op en leidt het naar een as van een hoger wegennet;
- het verkeer tussen de wijken onderling moet er ontmoedigend worden.

Kwaliteit van de openbare ruimte :

- de woonfunctie overheerst de verkeersfunctie;
- de aanleg moet in functie van die overheersing gebeuren en gepaard gaan met een relatief vlotte doorstroming van het verkeer;
- de snelheid is er beperkt tot 30 km/uur.
- van zodra bovenvermelde principes niet nageleefd worden, dient er prioritair overgegaan te worden tot een wijziging van de regeling van het verkeer en/of tot een heraanleg van de betrokken wegen.

- Beheer van het wijknet :

De gemeenten staan in voor het beheer van de wegen van het wijknet, met uitzondering van de voornaamste assen voor het openbaar vervoer (tramlijnen en voornaamste assen voor het busverkeer) die onder het beheer van het Gewest vallen.

De gemeenten moeten in overleg met de naburige gemeenten en met het Gewest, de verzamelwegen vastleggen in de gemeentelijke ontwikkelingsplannen.

2.5.1.2. Het interwijkenet :

De wegen van het interwijkenet zijn bestemd voor het stedelijk vervoer, met name om korte en middellange afstanden af te leggen. Alhoewel het verkeer er zeker minder druk is dan op de verkeerswegen van het gewestnet, spelen zij een zeer belangrijke rol in de stedelijke organisatie.

Zij zorgen immers voor de eenheid van de stad door de verschillende wijken onderling te verbinden.

Het interwijkenet bevat slechts een wegtype :

- De interwijkenwegen :

Functie :

De interwijkenwegen hebben tot doel de naburige wijken onderling te verbinden, in te staan voor de verkeersirrigatie van deze wijken en het verkeer er af te leiden naar de wegen van het gewestnet.

Types :

Straten, steenwegen of lanen die slechts één rijstrook in iedere richting hebben.

Voorbeelden : Munthofstraat, Deschanellaan, Woestelaan, Gentsesteenvweg.

Kwaliteit van de openbare ruimte :

De woonfunctie overheerst de verkeersfunctie.

Ondanks de noodzaak om de verkeersfunctie hier een rol van betekenis te laten vervullen, dient men bij de aanleg van deze wegen te zorgen voor een kwaliteitsvolle leefomgeving voor de omwonenden.

Van Zodra de verkeershinder het residentieel karakter van de doorkruiste wijken aantast, dient er prioritair overgegaan te worden tot een wijziging van de regeling van het verkeer en/of tot een heraanleg van de betrokken wegen.

- Beheer van het interwijkenet :

De gemeenten staan in voor het beheer van de wegen van het interwijkenet, met uitzondering van de voornaamste assen voor het openbaar vervoer (tramlijnen en voornaamste assen voor het busverkeer) die onder het beheer van het Gewest vallen.

2.5.1.2. Het gewestnet :

Dit net is bestemd voor de verplaatsingen over lange afstanden.

Op het primaire net wordt voorzien in een bewegwijzering voor het verkeer.

Het gewestnet is ingedeeld in drie soorten wegen :

- De hoofdwegen :

Functies :

De hoofdwegen vullen het grootstedelijk net aan om in te staan voor de hoofdbewegingen in de stad.

Het verkeer op de hoofdwegen is druk.

Types :

Lanen met maximaal twee rijstroken in iedere rijrichting.

Voorbeelden : Brugmannlaan, Oudergemselaan, Houba de Strooperlaan, Fonsnylaan.

Kwaliteit van de openbare ruimte :

De woonfunctie is er even belangrijk als de verkeersfunctie.

Bij de aanleg van de hoofdwegen moet ingestaan worden voor de bescherming van de woonfunctie wanneer de verkeersfunctie te storend werkt.

In dat geval dienen de wegen geherwaardeerd te worden op grond van een op te stellen prioriteitenprogramma om het verkeer, de veiligheid en het plaatselijk leven met elkaar te verzoenen.

Voor de omwonenden moeten compensatiemaatregelen overwogen worden zoals premies voor de geluidsisolatie van woningen wanneer de hinder een bepaalde drempel overschrijdt en deze niet kan beperkt worden door een heraanleg van de openbare ruimte of door de regeling van het verkeer.

- Grootstedelijke wegen :

Functies :

Deze brede wegen staan in voor de toegang tot de belangrijkste grootstedelijke voorzieningen.

Het zijn vakken van ringlanen of radiale assen gelegen in het verlengde van de autosnelwegen en bijgevolg zeer drukke verkeerswegen.

Types :

Hetzij een verkeersader uitgerust met rijwegtunnels, hetzij wegen met minstens twee rijstroken in iedere rijrichting.

Voorbeeld : Louizalaan, Belliardstraat, Keizer Karellaan, Woluwelaan.

Kwaliteit van de openbare ruimte :

De verkeersfunctie overheerst de woonfunctie.

Bij de aanleg van de hoofdwegen moet ingestaan worden voor het behoud van de woonfunctie ondanks de storende verkeersfunctie.

Indien de woonfunctie niet kan worden gevrijwaard dienen de wegen geherwaardeerd te worden op grond van een op te stellen prioriteitenprogramma om het verkeer, de veiligheid en het plaatselijk leven met elkaar te verzoenen.

Voor de omwonenden moeten compensatiemaatregelen overwogen worden zoals premies voor de geluidsisolatie van woningen wanneer de hinder een bepaalde drempel overschrijdt en deze niet kan beperkt worden door een heraanleg van de openbare ruimte of door de regeling van het verkeer.

Bovengrondse rijwegen :

Wanneer een op de kaart aangeduide grootstedelijke weg onderverdeeld is in verschillende rijwegen of uitgerust is met een rijwegtunnel, dan worden de diverse rijwegen als volgt gekwalificeerd :

- grootstedelijke wegen voor de centrale rijweg van een vak zonder tunnel, of voor de ondergrondse rijwegen;
- hoofdwegen of interwijkenwegen voor de centrale rijweg boven een rijwegtunnel of voor de rijwegen die toegang geven tot een tunnel;
- wijknet (vezamelweg of plaatselijke straat) voor de laterale rijwegen.

- Bestaande autosnelwegen :

Functie :

De bestaande autosnelwegen zorgen voor snelle verbindingen tussen de steden of voor de omleiding van het doorgaand verkeer.

Kwaliteit van de openbare ruimte :

De woonfunctie is er onbestaand aangezien er geen omwonenden zijn die rechtstreeks op de autosnelweg aangesloten zijn.

De weerslag van de autosnelweg op de naburige wijken moet onder controle gehouden worden.

Wanneer het geluidsniveau bepaalde drempels overschrijdt, moeten er aangepaste maatregelen

genomen worden (wegbekleding, geluiddempende schermen, aangepaste aanleg).

- Beheer van het gewestnet :

Het Gewest staat in voor het beheer van de wegen van het gewestnet, met inbegrip van de laterale rijwegen van het wijknet.

Overwegende dat "bijlage I" van de opsomming onder punt 7 "Bijlagen" van hetzelfde document de titel "Structurerende ruimten en hun programma van aanleg" draagt en dat in punt 1.2 van die bijlage, "Structurerende wegen van de eerste en de tweede kroon", bij "de transversale routes en grote ringlanen", de "westelijke ringlanen en zuidelijke grens van de eerste kroon" worden genoemd waartoe de Winston Churchilllaan behoort; dat het document wat dat betreft eveneens bestreden wordt;

Overwegende dat op kaart 4, dat de titel "Het erfgoed en de stadsverfraaiing" draagt, kaartbladen 4e en 4f, waar het grijs getinte gedeelte de "structurerende ruimten" aangeeft en het dubbel gearceerde de perimeter van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing, de Churchilllaan als volgt is opgenomen :

Overwegende dat, nog steeds in hetzelfde document "Uitvoering", kaart 6, betreffende de wegen, kaartbladen 6h en 6i, de Churchilllaan voorkomt als hoofdweg van het gewestelijk wegennet; dat dat eveneens een van de onderwerpen van het beroep is;

Overwegende dat het document dat de titel "Bepalingen betreffende de bodembestemming" draagt onder meer een kaart 7 bevat waarop, in de kaartbladen 7h en 7i, de Churchillllaan als volgt aangegeven is, waar het grijs getinte gedeelte de "structurerende ruimte" aangeeft, het gebied aangegeven met "T" de "perimeter voor verhoogde bescherming van de huisvesting" en het gebied aangegeven met "L" de "perimeter voor bescherming van de huisvesting" :

dat die kaart, in zoverre ze betrekking heeft op de Churchillllaan, eveneens bestreden wordt;

Overwegende dat de verwerende partij de ontvankelijkheid van het beroep betwist om reden dat de bestreden handelingen verordenende kracht missen; dat ze erop wijst dat artikel 23 van de ordonnantie houdende organisatie van de planning en de stedenbouw de bindende kracht van de bepalingen van het gewestelijk ontwikkelingsplan als volgt omschrijft :

" Het plan heeft bindende kracht en verordenende waarde inzake de bepalingen die betrekking hebben op de bodembestemming die als dusdanig in het plan vermeld staan.

Het plan is richtinggevend in zijn andere bepalingen.";

dat zij er eveneens op wijst dat naar luid van artikel 1 van het besluit van 3 maart 1995 tot vaststelling van het gewestelijk ontwikkelingsplan de documenten die

respectievelijk de titel "Krachtlijnen" en "Uitvoering" dragen alleen een indicatieve waarde hebben, terwijl het document dat de titel "Bepalingen betreffende de bodembestemming" draagt (welk document kaart 7 bevat) bindende kracht en verordenende waarde heeft; dat zij opmerkt dat alle bestreden bepalingen, met uitzondering van kaart 7, van indicatieve aard zijn en dat kaart 7, die bindende kracht en verordenende waarde heeft, betrekking heeft op de bodembestemming en niet op het wegennet en dus niets uitstaande heeft met het onderwerp van het beroep;

Overwegende dat de verzoekers in hun wederantwoord stellen dat de betwiste wegen (Winston Churchilllaan en Messidorlaan) vallen onder de toepassing van de verordenende bepalingen van het gewestelijk ontwikkelingsplan "zoals die betreffende de structurerende ruimten" (kaart 7 en stedenbouwkundige voorschriften), en dat het tegen die verordenende bepalingen gerichte beroep ontvankelijk is; dat zij betogen dat het beroep eveneens ontvankelijk is in zoverre het gericht is tegen de zogenaamde indicatieve bepalingen van het gewestelijk ontwikkelingsplan; dat zij opmerken dat uit de parlementaire voorbereiding van de ordonnantie blijkt dat die indicatieve bepalingen aan de overheid die ze vaststelt een dwingende gedragslijn opleggen, dat in de bepalingen die betrekking hebben op de voorwaarden die vereist zijn opdat de lagere plannen mogen afwijken van het gewestelijk ontwikkelingsplan geen enkel onderscheid wordt gemaakt naargelang die afwijkingen betrekking zouden hebben op dwingende, dan wel indicatieve bepalingen van het hogere plan, met het gevolg dat de overheid die een lager afwijkend plan vaststelt, de strikte voorwaarden in acht moet nemen waaraan de afwijkingen onderworpen zijn, ongeacht de bepaling van het hogere plan waarop de voorgenomen afwijking betrekking heeft, daar zij zich anders

schuldig maakt aan machtsoverschrijding; dat zij eveneens betogen dat uit artikel 23, derde lid, van de ordonnantie houdende organisatie van de planning en de stedenbouw volgt dat de indicatieve bepalingen van het gewestelijk ontwikkelingsplan rechtstreeks gelden ten aanzien van derden en dat, meer algemeen gesteld, het gewestelijk ontwikkelingsplan de door de lokale overheden te volgen opties bevat en die overheden ertoe aanzet te handelen zoals aangegeven is in alle, zelfs indicatieve bepalingen ervan, welke bepalingen dus nadeel kunnen berokkenen; dat zij opmerken dat in casu de desbetreffende wegen opgenomen zijn in het gewestelijk wegennet, dat beheerd wordt door het Gewest, zodat het aan de steller zelf van de bestreden handeling toekomt de aangevochten bepalingen ten uitvoer te brengen; dat zij erop wijzen dat kort na de inwerkingtreding van het gewestelijk ontwikkelingsplan de diensten van het Gewest aan het begin van de Winston Churchilllaan (kant Terkamerenbos) bewegwijzering hebben geplaatst waarop de Ring en de autosnelweg aangeduid waren, waardoor het verkeer vandaar afgeleid werd naar die twee verkeersassen; dat zij ten overvloede steunen op de tekst van artikel 23, vierde lid, van de ordonnantie houdende organisatie van de planning en de stedenbouw om aan te tonen dat de bestreden handeling zelfs in haar zuiver indicatieve delen rechtsgevolgen heeft;

Overwegende dat de rechtskracht van het gewestelijk ontwikkelingsplan bepaald is in artikel 23 van de ordonnantie houdende organisatie van de planning en de stedenbouw, dat als volgt geredigeerd is :

" Het plan heeft bindende kracht en verordenende waarde inzake de bepalingen die betrekking hebben op de bodembestemming die als dusdanig in het plan vermeld staan.

Het plan is richtinggevend in zijn andere bepalingen.

Het toekennen door de Executieve van hulp aan natuurlijke dan wel privaot- of publiekrechtelijke rechtspersonen mag slechts gebeuren in naleving van de bepalingen van het plan, ook al zijn ze richtinggevend.

Met uitzondering van de in het eerste lid bedoelde bepalingen betreffende de bodembestemming houdt het gewestelijk ontwikkelingsplan op te gelden zodra de Executieve het nieuwe gewestelijk ontwikkelingsplan heeft vastgesteld, overeenkomstig de procedure voorzien in de artikelen 18 en 19, of bij ontstentenis hiervan aan het einde van het jaar dat volgt op de installatie van de nieuwe Brusselse Hoofdstedelijke Raad";

Overwegende dat het derde lid van dat artikel de Regering verbiedt andere hulp toe te kennen dan "in naleving van de bepalingen van het plan, ook al zijn ze richtinggevend"; dat hierdoor aan de zogenaamde indicatieve bepalingen bindende kracht wordt verleend ten aanzien van de beslissingen tot toekenning van hulp; dat die bepalingen aldus, ondanks de benaming ervan, regelgeving worden, al is de strekking ervan beperkt; dat hieruit volgt dat die "richtinggevende" bepalingen verordeningen zijn waartegen bij de Raad van State beroep kan worden ingesteld in zoverre de inhoud ervan regelgevend is;

Overwegende dat de verwerende partij de ontvankelijkheid van het beroep betwist voor zover het ingesteld is door de eerste verzoekende partij, om reden dat haar algemene vergadering er niet over zou hebben beraadslaagd;

Overwegende dat de als bijlage bij de memorie van wederantwoord neergelegde stukken aantonen dat de raad van bestuur van de eerste verzoekende partij regelmatig besloten heeft beroep in te stellen en haar algemene vergadering hiermee ingestemd heeft, overeenkomstig artikel 12 van haar statuten;

Overwegende dat verzoekers een middel, het tweede van het verzoekschrift, ontleen aan machtsoverschrijding, aan schending van het algemene beginsel van behoorlijk bestuur, aan ontstentenis van een rechtens aanvaardbare motivering of aan tegenstrijdigheid tussen de motieven en aan schending van de ordonnantie van 29 augustus 1991 houdende organisatie van de planning en de stedenbouw, inzonderheid van artikel 3 ervan, doordat in de bestreden handeling de Winston Churchilllaan ingedeeld is bij de hoofdwegen in het kader van een striktere hiërarchische ordening van de wegen, inzonderheid op kaart 6, terwijl, eerste onderdeel, volgens de bestreden handeling de Winston Churchilllaan en de Messidorlaan daarenboven op kaart 1 opgenomen zijn als gebied van verhoogde bescherming van de huisvesting, op kaart 7 als perimeter voor verhoogde bescherming van de huisvesting en op kaart 4 als perimeter voor culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing, waarbij een tegenstelling ontstaat die niet gerechtvaardigd wordt in die bestreden handeling;

Overwegende dat volgens artikel 2 van de ordonnantie van 29 augustus 1991 de ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zowel uit een economisch, sociaal als esthetisch oogpunt opgevat is, als met het doel het leefmilieu van het Gewest te beschermen en te verbeteren, en de bodem zuinig te beheren; dat artikel 3 voorschrijft om de sociale en economische vooruitgang af te stemmen op de kwaliteit van het leven, door te zorgen voor een harmonische ordening ten behoeve van de inwoners van het Gewest; dat die wetgeving en de bepalingen die voorzien in de toepassing ervan een zo harmonisch mogelijk samengaan beogen van de verschillende activiteiten die in de stad moeten kunnen plaatsgrijpen; dat de huisvesting en het verkeer twee van die activiteiten zijn;

Overwegende dat wat de perimeters voor de bescherming van de huisvesting betreft, het document "Uitvoering" van het G.O.P. het volgende bepaalt :

" De perimeters voor verhoogde bescherming van de huisvesting zijn perimeters waar nieuwe kantoren beperkt worden tot entiteiten van 500 m² vloeroppervlakte per gebouw, met inachtneming van de in het gewestplan vermelde vloer/terreinverhoudingen van 0,1 en 0,2. In gemengde gebieden en mits een BBP kan de verhouding 0,2 overschreden worden, dit voor zover de kantoren goed bediend worden door het openbaar vervoer.

In de perimeters voor bescherming van de huisvesting worden nieuwe kantooroppervlakten in het residentiële weefsel aanvaard en dit tot 500 m² of 1500 m² per gebouw naargelang het gebied van het gewestplan.

Mits een BBP mogen de vloer/terreinverhoudingen van 0,1 en 0,2 overschreden worden voor zover er een goede plaatselijke bediening door het openbaar vervoer bestaat.

(...)

Het komt er ook op neer het doorgaande verkeer uit de woonwijken te weren. In deze wijken zullen de openbare ruimten geherwaardeerd worden om de druk van het autoverkeer te beperken, wat hun aantrekkingskracht ten goede komt";

Overwegende dat in die passage de "woonwijken" niet gelijkgesteld zijn met gebieden van bescherming van de huisvesting; dat uit het samenlezen van de kaarten 1 en 6 blijkt dat op kaart 1 alle gebieden van bescherming van de huisvesting en van verhoogde bescherming van de huisvesting doorkruist worden door grootstedelijke wegen of door hoofdwegen, en dat er zelfs autosnelwegen lopen langs sommige van die gebieden of die gebieden doorkruisen; dat de bepalingen van het GewOP betreffende de hoofdwegen, volgens welke "de woonfunctie (...) er even belangrijk (is) als de verkeersfunctie, bij de aanleg van de hoofdwegen moet ingestaan worden voor de bescherming van de woonfunctie wanneer de verkeersfunctie te storend werkt", en die welke voorschrijven dat "voor de onwonenden (...)

compensatiemaatregelen overwogen (moeten) worden zoals premies voor de geluidsisolatie van woningen", aantonen dat zulke wegen in de onmiddellijke nabijheid van woongebieden kunnen liggen; dat de indeling van de Winston Churchilllaan bij de hoofdwegen niet in strijd is met de opnemings van de gebouwen erlans in een gebied van verhoogde bescherming van de huisvesting;

Overwegende dat de perimeters van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing in het GewOP als volgt gedefinieerd zijn :

" Het behoud van het patrimonium, zoals voorzien in de voorschriften van het gewestplan, wordt uitgebreid. Deze nieuwe opvatting gaat gepaard met een meer omvattende definitie van het begrip patrimonium, een beleid voor de verfraaiing van de structurerende ruimten en het behoud en de creatie van groene ruimten.

Deze vervanging maakt het mogelijk op de wijken of ruimten die thans zware tekenen van verval vertonen (in het industrieel gebied van het kanaal bij voorbeeld) dezelfde kwaliteitscriteria toe te passen als op de wijken met een zeer groot patrimoniaal en esthetisch belang. Dit alles kadert in een globaal perspectief voor de verfraaiing en de herkwalificatie van het gewest.

In de verordenende kaart stemmen de perimeters van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing, de Vijfhoek buiten beschouwing gelaten, overeen met :

- de gebieden en plaatsen van culturele, historische en/of esthetische waarde van het gewestplan, uitgebreid door toevoeging van het industrieel en sociaal erfgoed. Het betreft hoofdzakelijk de stedenbouwkundige gehelen uit de inventaris opgesteld door de vzw Sint-Lukasarchief, een deel van het industrieel en sociaal erfgoed dat werd samengebracht door de vzw De Bronsfabriek en talloze gehelen van sociale huisvesting;
- de structurerende ruimten, met inbegrip van de stadspoorten.

De gemeenten zullen ertoe aangezet worden stedenbouwkundige verordeningen uit te werken voor deze perimeters.

Deze verordeningen moeten de specifieke bepalingen bevatten die nodig zijn om het patrimonium te eerbiedigen en te valoriseren en bijgevolg de stadsatmosfeer, eigen aan elke wijk, te vrijwaren";

Overwegende dat die bepalingen hoofdzakelijk betrekking hebben op het behoud en de herwaardering van het patrimonium, en dat ze niet onverenigbaar zijn met de aanwezigheid van belangrijke verbindingswegen;

Overwegende dat het eerste onderdeel van het middel niet gegrond is;

Overwegende dat er grond is om het onderzoek voort te zetten en om het tweede onderdeel van het tweede middel en de overige middelen te onderzoeken,

B E S L U I T :

Artikel 1.

De debatten worden heropend.

Artikel 2.

Het door de auditeur-generaal aangewezen lid van het auditoraat wordt ermee belast het onderzoek voort te zetten.

Artikel 3.

De beslissing over de kosten wordt in beraad gehouden.

Aldus uitgesproken te Brussel, in openbare
terechtzing van de XIIIe kamer, op zes mei 1900
zevenennegentig door :

de HH.	HANOTIAU,	kamervoorzitter,
	LEROY,	staatsraad,
	QUERTAINMONT,	staatsraad,
Mevr.	MALCORPS,	griffier.

De Griffier,

De Voorzitter,

M. -Chr. MALCORPS.

M. HANOTIAU.

VERTALING OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 63,
EERSTE LID, VAN DE WETTEN OP DE RAAD VAN STATE,
GECOÖRDINEERD OP 12 JANUARI 1973.