

RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE.

A R R E S T

**nr. 79.079 van 3 maart 1999
in de zaak A. 72.465/X-7129.**

In zake : Bastiaan VAN DEN BRINK,
die woonplaats kiest bij
Advocaten J. GHYSELS, P. FLAMEY en
E. EMPEREUR,
kantoor houdende te 1050 BRUSSEL,
Aarlenstraat 25

tegen :

het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door de
Vlaamse regering,
dat woonplaats kiest bij
Advocaat P. AERTS,
kantoor houdende te 9000 GENT,
Coupure 5.

tussenkommende partijen :

1. de Belgische Staat, vertegenwoordigd door
de Minister van Vervoer,
2. de Nationale Maatschappij der Belgische
Spoorwegen,
die woonplaats kiest bij
Advocaten D. D'HOOGHE en J. BOUCKAERT,
kantoor houdende te 1060 BRUSSEL,
Henri Wafelaertsstraat 47-51, bus 1.

D E R A A D V A N S T A T E, X e K A M E R,

Gezien het verzoekschrift dat Bastiaan
VAN DEN BRINK op 13 december 1996 heeft ingediend om de
schorsing van de tenuitvoerlegging te vorderen van het
besluit van 23 mei 1996 van de Vlaamse regering houdende
vaststelling van het plan tot gedeeltelijke wijziging
van het gewestplan Antwerpen voor de aan te leggen
hogesnelheidslijn (naar Amsterdam), voor de goederenlijn
(naar Bergen-Op-Zoom), voor de inrichting van de A 12 en
bijhorende voorzieningen, voor de driehoekige zone boven
de Schelde-Rijn-verbinding, op het grondgebied van de
gemeenten Kontich, Hove, Mortsel, Antwerpen, Stabroek,

Brasschaat en Schoten, bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 16 oktober 1996;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op de artikelen 17 en 18;

Gezien de nota van de verwerende partij;

Gezien het verslag opgemaakt door Adjunct-auditeur P. BARRA;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan partijen;

Gelet op de beschikking van 25 januari 1999 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 10 februari 1999;

Gehoord het verslag van Kamervoorzitter M. VRINTS;

Gehoord de opmerkingen van Advocaat P. FLAMEY, die verschijnt voor verzoeker, van Advocaat P. AERTS, die verschijnt voor de verwerende partij, van Adjunct-adviseur L. CLOET, die verschijnt voor de eerste tussenkomende partij, en van Advocaat D. D'HOOOGHE, die verschijnt voor de tweede tussenkomende partij;

Gehoord Adjunct-auditeur P. BARRA, daartoe gemachtigd bij beslissing van de Auditeur-generaal van 11 december 1997, in zijn eensluidend advies;

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

Gelet op het bij artikel 90, § 3, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State vereiste advies van de Auditeur-generaal;

Overwegende dat de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de Minister van Vervoer, met een verzoekschrift van 23 januari 1997 vraagt om in het administratief kort geding te mogen tussenkomen;

Overwegende dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen met een verzoekschrift van 27 januari 1997 vraagt om in het administratief kort geding te mogen tussenkomen;

Overwegende dat krachtens artikel 17, § 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State slechts tot schorsing van de tenuitvoerlegging kan worden besloten onder de dubbele voorwaarde dat ernstige middelen worden aangevoerd die de vernietiging van de aangevochten akte of verordening kunnen verantwoorden en dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden akte of verordening een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen;

Overwegende dat het eerste middel is afgeleid uit de schending van de artikelen 5, 130R, 130S en 130T en 189 van het Verdrag van de Europese Gemeenschap van 25 maart 1957, goedgekeurd bij wet van 2 december 1957, van de algemene gemeenschapsrechtelijke rechtsbeginselen van effectiviteit en coherentie, van de artikelen 2, 3, 4.1., 6, 7, 8 en 12 van de richtlijn 85/337/EEG van 27 juni 1985, het ontbreken van de vereiste juridische grondslag, de schending van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het zorgvuldigheids-, het redelijkheids- en het motiveeringsbeginsel,

doordat het bestreden besluit het tracé voor de hogesnelheidslijn (HSL) vastlegt, zonder dat vooraf-

gaandelijk een milieu-effectrapport (MER) werd opgesteld,

en doordat het bestreden besluit daarbij overweegt "dat voor de te verlenen bouwvergunningen voor de aanleg van de HSL en goederenlijn 11 een MER voor grensoverschrijdende projecten noodzakelijk zal zijn, overeenkomstig de E.G.-richtlijn 85/337/EEG van 27 juni 1985 betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten en het besluit van de Vlaamse regering van 23 maart 1989 houdende bepaling voor het Vlaams Gewest van de categorieën van werken en handelingen, andere dan hinderlijke inrichtingen, waarvoor een milieu-effectrapport is vereist voor de volledigheid van de aanvraag om bouwvergunning; dat in deze stand van het dossier weliswaar nog geen grensoverschrijdend MER dient te worden opgemaakt; dat uit de geciteerde reglementering inzake MER blijkt dat een behoorlijk bestuur vereist dat met de grensoverschrijdende gevolgen van de keuze voor een bepaald tracé wordt rekening gehouden",

en doordat het bestreden besluit artikel 2 van de Europese richtlijn van 27 juni 1985 derhalve interpreteert, als zou dit artikel opleggen dat de MER-plicht slechts later moet worden opgelegd in het kader van de bouwaanvraagprocedure, hoewel uit de artikelen 5, 130R, 130S, 130T en 189 van het voornoemd Verdrag blijkt dat het milieubeleid binnen de Europese Gemeenschap berust op het voorzorgsbeginsel en het beginsel van preventief handelen en adequaat moet zijn,

en doordat het bestreden besluit zich verder uitdrukkelijk steunt op een "vergelijkende studie van de tracés voor de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en Rotterdam" van de gezamenlijke Vlaams-Nederlandse ambtelijke werkgroep en op basis van dit rapport afwijkt van het ontwerp Structuurplan Vlaanderen en van het advies van de regionale commissie van advies en van verschillende gemeentebesturen, en de bezwaren en opmerkingen van de getroffen particulieren en andere belanghebbenden

tijdens het openbaar onderzoek verwerpt, hoewel dit rapport geen MER kan vervangen,

terwijl, overeenkomstig de voornoemde en rechtstreeks werkende bepalingen van de richtlijn van 27 juni 1985, de projecten die een aanzienlijk milieu-effect kunnen hebben gezien hun aard, omvang of ligging, moeten worden onderworpen aan een beoordeling van die effecten, de "aanleg van spoorwegtrajecten voor spoorverkeer over lange afstand" tot de projecten behoort waarvoor een milieu-effectbeoordeling verplicht is, en de Lidstaten deze milieu-effectbeoordeling vóór 3 juli 1988 moeten integreren in de bestaande of nog op te stellen procedures, zoals vergunningsprocedures of andere procedures "die moeten worden ingesteld om aan de doelstellingen van deze richtlijn te voldoen",

en terwijl overeenkomstig de voornoemde en rechtstreeks werkende bepalingen van de richtlijn van 27 juni 1985 de voorafgaandelijk uitgevoerde milieu-effectbeoordeling voor advies moet worden voorgelegd aan de betrokken instanties en voor het publiek beschikbaar worden gesteld, zodat in het kader van de in het nationaal recht voorziene procedure rekening kan worden gehouden met de aldus ingewonnen informatie,

en terwijl het besluit van de Vlaamse regering van 23 maart 1989 houdende bepaling voor het Vlaamse Gewest van de categorieën van werken en handelingen, andere dan hinderlijke inrichtingen, waarvoor een milieu-effectrapport is vereist voor de volledigheid van de aanvraag om bouwvergunning, een onjuiste en niet-adequate omzetting vormt van de boven geciteerde richtlijn, nu dit besluit het opstellen van een MER slechts koppelt aan de bouwvergunningsaanvraag en geen onderscheid maakt tussen projecten waarvoor slechts een bouwvergunningsaanvraag moet worden ingediend en projecten waarvoor, voorafgaandelijk aan de bouwvergunningsaanvraag, nog een andere procedure dient te worden gevolgd, zoals een gewestplanwijziging,

en terwijl een richtlijn, die niet tijdig of niet juist en volledig werd omgezet binnen het rechtstelsel van de Lidstaat, in die Lidstaat desalniettemin rechtstreekse werking heeft, wanneer de bepalingen van de richtlijn inhoudelijk duidelijk, onvoorwaardelijk en precies zijn,

en terwijl een richtlijn als afgeleid Gemeenschapsrecht, niet vermag strijdig te zijn met het primair Gemeenschapsrecht zoals vastgelegd in het Verdrag van 25 maart 1957 en in de algemene Gemeenschapsrechtelijke beginselen, op straffe van niet-toepasselijkheid door de nationale rechter,

zodat het bestreden besluit, door het tracé voor de HSL vast te leggen, zonder dat voorafgaandelijk een MER werd opgesteld, de in het middel aangehaalde bepalingen en beginselen schendt;

Overwegende dat het middel wordt toegelicht in 44 pagina's; dat verzoeker vraagt dat, ingeval de in het middel aangehaalde bepalingen en beginselen niet duidelijk zouden zijn, bij toepassing van artikel 177 van het Verdrag van 25 maart 1957 tot oprichting van de Europese Gemeenschap, goedgekeurd bij wet van 2 december 1957, volgende prejudiciële vraag zou worden gesteld aan het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen :

"Dient artikel 2.1. van de Richtlijn van de Raad 85/337/EEG van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, zo begrepen te worden dat de term 'vergunning' in de enge betekenis wijst op een bouw- of milieuvergunning die wordt afgegeven voor het project, ook al is de afgifte van de vergunning de laatste stap van verschillende procedures die nodig zijn om het project toe te laten, zoals bijvoorbeeld de aanpassing van de plannen van aanleg, onteigening, bouwvergunning e.d., of dient deze term opgevat te worden in de ruime betekenis, als de procedure die in een vroeg stadium, als eerste stap, wordt ingesteld teneinde het project mogelijk te maken?

Dient artikel 2.2. van de Richtlijn van de Raad 85/337/EEG van 27 juni 1985 betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten zo te worden geïnterpreteerd dat de milieu-effectbeoordeling in de eerste plaats en enkel en alleen dient te worden geïntegreerd in de bestaande procedures van de Lidstaten voor het verlenen van een bouw- of milieuvergunning en slechts in de tweede plaats in andere procedures of in de procedures die moeten worden ingesteld om aan de doelstellingen van deze Richtlijn te voldoen?";

Overwegende dat de verwerende partij antwoordt dat de in het middel genoemde richtlijn van 27 juni 1985 bepaalt dat voor de projecten omschreven in artikel 4, de milieu-effectbeoordeling kan worden geïntegreerd in de bestaande procedures van de Lidstaten voor het verlenen van vergunningen voor projecten, dat de verplichting tot het opstellen van het milieu-effectrapport in het Vlaamse Gewest is geïmplementeerd in het besluit van de Vlaamse regering van 23 maart 1989 houdende bepaling voor het Vlaamse Gewest van de categorieën van werken en handelingen, andere dan hinderlijke inrichtingen, waarvoor een milieu-effectrapport is vereist voor de volledigheid van de aanvraag om bouwvergunning, gewijzigd bij besluit van de Vlaamse regering van 25 januari 1995, dat bedoeld besluit, inzonderheid artikel 2 bepaalt dat o.m. voor de aanvraag om bouwvergunning voor de "aanleg en / ingrijpende wijzigingen van spoorwegtrajecten voor spoorverkeer over lange afstand" een milieu-effectrapport moet worden opgesteld, dat derhalve het milieu-effectrapport slechts vereist is op het ogenblik van de concrete bouwaanvraag en het milieu-effectrapport bovendien eerst dan zinvol is omdat op dat ogenblik het tracé "muurvast" ligt, dat "het bestreden besluit zich (situeert) op een ander niveau, nl. het beleidsniveau, (dat) het gewestplan de verdere uitwerking van een project mogelijk (maakt) en enkel een wettelijk kader (schept) waarbinnen een vergunningsaanvraag moet worden beoordeeld", dat een aanvulling op de vandaag bestaande en in het Vlaamse Gewest

geïmplementeerde richtlijn 85/337/EEG alleen bestaat onder de vorm van een voorontwerp van richtlijn met name de "Draft Proposal for directive on the environmental assessment of policies, plans, and programmes", welke ertoe strekt een systeem van milieu-effectbeoordeling in te voeren dat het gehele planproces bestrijkt, dat dergelijke aanvullende richtlijn echter nog niet is tot stand gekomen, laat staan diende te zijn geïmplementeerd in de nationale reglementeringen;

Overwegende dat de tweede tussenkomende partij de verwerende partij bijvalt en besluit dat het toepassingsgebied van de richtlijn 85/337/EEG beperkt is tot de goedkeuring, vergunning of toelating van "projecten" en dat de goedkeuring van ruimtelijke plannen van aanleg, ook al gaan deze de goedkeuring/vergunning van projecten vooraf, daaraan niet onderworpen is en dat gelet op de onbetwistbare strekking van richtlijn 85/337/EEG geen enkele noodzaak bestaat het Hof van Justitie te vatten bij wege van een prejudiciële vraag; dat de tweede tussenkomende partij voorts betoogt dat verzoeker, zich bewust zijnde van het gebrek aan ernst van het eerste onderdeel van het middel, meent een tweede onderdeel te moeten ontwikkelen gegrond op de onwettigheid van richtlijn 85/337/EEG, dat echter niet valt in te zien hoe en in welke mate verzoeker daarbij enig belang kan hebben, daar de opschorting c.q. onwettigverklaring van de richtlijn 85/337/EEG enkel tot gevolg kan hebben dat de milieu-effectrapporteringsplicht wordt opgeschort, dat overigens het tweede onderdeel bevestigt dat de kritiek van verzoeker niet de wettigheid van de richtlijn 85/337/EEG, doch haar opportuiniteit betreft;

Overwegende dat de richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschap van 27 juni 1985 betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (85/337/EEG), inzonderheid

artikel 1, bepaalt dat onder "project" wordt verstaan "de uitvoering van bouwwerken of de totstandbrenging van andere installaties of werken", dat onder "opdrachtgever" wordt verstaan "de aanvrager van een vergunning" van een project, dat onder "vergunning" wordt verstaan "het besluit van de bevoegde instantie of instanties waardoor de opdrachtgever het recht verkrijgt om het project uit te voeren"; dat artikel 2 van voormelde richtlijn de milieu-effectbeoordeling oplegt "voordat een vergunning wordt verleend"; dat bedoeld artikel stelt dat de beoordeling kan worden geïntegreerd in "de bestaande procedures van de Lidstaten voor het verlenen van vergunningen voor projecten of, bij gebreke hiervan, in andere procedures of in de procedures die moeten worden ingesteld om aan de doelstellingen van deze richtlijn te voldoen"; dat de artikelen 6 en 8 voorts "elke aanvraag voor een vergunning" en "in het kader van de vergunningsprocedure" als criteria vermelden; dat tenslotte de bijlage I.7 van de richtlijn 85/337/EEG de "aanleg van autosnelwegen, autowegen, spoorwegtrajecten voor spoorverkeer over lange afstand" aan milieu-effectbeoordeling onderwerpt;

Overwegende dat met de tweede tussenkomende partij moet worden aangenomen dat uit de bewoordingen zelf van de richtlijn onmiskenbaar blijkt dat de milieu-effectbeoordeling is gekoppeld aan "projecten", dit wil zeggen activiteiten die een daadwerkelijke ingreep behelzen op het milieu, en aan de concrete vergunningverlening van deze projecten, met name aan hun voorafgaande vereiste overheidstoelating, welke deze ook moge zijn en dat de goedkeuring van plannen, daarentegen, niet als een aan de richtlijn onderworpen project, laat staan vergunningplichtig project, is te beschouwen en dat, zo de vergunning voor de "aanleg van spoorwegtrajecten voor spoorverkeer over lange afstand" aan de richtlijn onderworpen is, dit niet het geval is voor de uitstippeling van het tracé op ruimtelijke

plannen; dat deze lezing wordt bevestigd door het door de Commissie op 25 maart 1997 ingediende "voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's" (Pb. 25.04.1997, nr. C129/14), dat precies tot doel heeft "in een hoog milieubeschermingsniveau te voorzien door ervoor te zorgen dat bepaalde plannen en programma's aan een milieubeoordeling worden onderworpen en de resultaten van de beoordeling bij de voorbereiding en vaststelling van deze plannen en programma's in aanmerking worden genomen"; dat in dit voorstel van richtlijn wordt verstaan onder "plan" en "programma", plannen en programma's voor ruimtelijke ordening die een onderdeel zijn van het besluitvormingsproces betreffende de ruimtelijke ordening en bedoeld zijn om als kader te dienen voor daaropvolgende vergunningen en onder "vergunning" het besluit van de bevoegde instantie waardoor de opdrachtgever het recht verkrijgt het project uit te voeren en onder "project" de uitvoering van bouwwerken of de totstandbrenging van andere installaties of werken;

Overwegende dat de betekenis en de draagwijdte van de meervermelde richtlijn 85/337/EEG in de huidige stand van de rechtspleging zo evident is dat geen vraag van Gemeenschapsrecht rijst in de zin van artikel 177, derde lid, van het Verdrag; dat, ingeval de betekenis en de draagwijdte van de richtlijn evident is, de nationale rechter zonder meer ervan ontslagen is een prejudiciële vraag aan het Hof van Justitie te stellen; dat er geen grond is om het Hof van Justitie te adiëren;

Overwegende dat het Vlaamse Gewest de verplichting tot milieu-effectrapportage bij de aanleg van spoorwegtrajecten voor spoorverkeer over lange afstand heeft verwerkt in het besluit van de Vlaamse regering van 23 maart 1989 houdende bepaling voor het Vlaamse Gewest van de categorieën van werken en hande-

lingen andere dan hinderlijke inrichtingen waarvoor een milieu-effectrapport is vereist voor de volledigheid van de aanvraag om bouwvergunning, gewijzigd bij besluit van de Vlaamse regering van 25 januari 1995, inzonderheid artikel 2; dat bedoelde bepaling voorschrijft dat voor de volledigheid van de samenstelling van het dossier van de aanvraag om bouwvergunning voor de aanleg en / ingrijpende wijzigingen van spoorwegtrajecten voor spoorwegverkeer over lange afstand een milieu-effectrapport dient te worden opgesteld; dat in het Vlaamse Gewest geen milieueffectbeoordeling is voorgeschreven bij de opmaak van plannen van aanleg waarin het tracé van spoorlijnen over lange afstand wordt bepaald; dat het middel inzoverre niet ernstig is;

Overwegende, met betrekking tot het middel inzoverre het stelt dat de richtlijn, zo zij wordt gelezen als hierboven, strijdig zou zijn met het primair Gemeenschapsrecht, inzonderheid het beginsel van effectiviteit en coherentie, dat verzoeker niet uitlegt hoe die vaststelling de schorsing van het bestreden besluit tot gevolg kan hebben; dat het middel inzoverre niet ontvankelijk is;

Overwegende dat het tweede middel is afgeleid uit de schending van de artikelen 1,7, 12 en 13 van de stedenbouwwet van 29 maart 1962, het ontbreken van de vereiste juridische grondslag en de schending van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het motiverings-, het zorgvuldigheids- en het redelijkheidsbeginsel en het beginsel van fair play,

doordat, eerste onderdeel, het bestreden besluit zich uitdrukkelijk steunt op een "vergelijkende studie van de tracés voor de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en Rotterdam" van de gezamenlijke Vlaams-Nederlandse ambtelijke werkgroep en op basis van dit rapport afwijkt van het ontwerp Structuurplan Vlaanderen

en van het advies van de regionale commissie van advies en van verschillende gemeentebesturen, en de bezwaren en opmerkingen van de getroffen particulieren en andere belanghebbenden tijdens het openbaar onderzoek verwerpt, hoewel dit rapport niet ter inzage werd gelegd tijdens het openbaar onderzoek noch overgemaakt aan de adviserende overheden,

en doordat, tweede onderdeel, het bestreden besluit onder loutere verwijzing naar dit rapport, afwijkt van het advies van de regionale commissie dat als louter regionaal wordt afgedaan,

en doordat, derde onderdeel, het bestreden besluit zich uitdrukkelijk steunt op een "vergelijkende studie van de tracés voor de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en Rotterdam" van de gezamenlijke Vlaams-Nederlandse ambtelijke werkgroep en het traject voor de HSL bepaalt langsheen de E19, hoewel voornoemd rapport vaststelt dat de scores voor het traject van de HSL, gebundeld met de E19, voor het Vlaams grondgebied, omwille van zijn lengte, met uitzondering van de aankoop van gebouwen, slechter zijn en dat dit traject veel duurder is dan het Vlaamse deel Havenwegtracé,

terwijl, eerste onderdeel, het voornoemde rapport, als belangrijk deel van het gewestplan, op grond van artikel 13 en de economie van de stedenbouwwet en op grond van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur mee ter inzage dient te liggen tijdens het openbaar onderzoek, en dient te worden overgemaakt aan de adviserende overheden,

en terwijl, tweede onderdeel, indien de Vlaamse regering afwijkt van het advies van de regionale commissie, deze beslissing gemotiveerd moet zijn,

en terwijl, derde onderdeel, een gewestplanwijziging dient ingegeven te zijn door de economische en sociale behoeften van het gewest,

zodat het bestreden besluit, door te steunen op een rapport dat niet ter inzage lag tijdens het openbaar onderzoek en niet werd overgemaakt aan de

adviserende overheden (eerste onderdeel), en door op niet gemotiveerde wijze af te wijken van het advies van de regionale commissie van advies (tweede onderdeel) en van het voornoemde rapport zelf (derde onderdeel), de in het middel aangehaalde bepalingen en beginselen schendt;

Overwegende dat het middel wordt toegelicht in 10 pagina's;

Overwegende dat de verwerende partij antwoordt dat uit de aanhef van het bestreden besluit en uit de gegevens van het dossier, te weten de inhoud van de bezwaarschriften die tijdens het openbaar onderzoek over het ontwerpgewestplan werden ingediend en de adviezen van de geraadpleegde gemeenteraden, onmiskenbaar blijkt dat de "vergelijkende studie van de tracés voor de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en Rotterdam" van de gezamenlijke Vlaams-Nederlandse ambtelijke werkgroep ter inzage werd gelegd tijdens het openbaar onderzoek en werd overgemaakt aan de adviserende overheden; dat met betrekking tot het tweede onderdeel de verwerende partij stelt dat niet wordt betwist dat het bestreden besluit gedeeltelijk afwijkt van het advies van de streekcommissie van advies van de provincie Antwerpen, dat het daarentegen onjuist is te stellen "en volkomen uit de context gehaald dat het bestreden besluit in haar motivering van de afwijking zich zou hebben beperkt tot de verwijzing naar het regionaal karakter van het advies van de streekcommissie, (dat) een vollediger verwijzing naar de desbetreffende overwegingen dit alleen maar (aantoont)"; dat, wat het derde onderdeel betreft, de verwerende partij antwoordt dat "ook hier verzoekende partij zich (bezondigt) aan eenzijdige en uit de context gelichte citaten uit het bestreden besluit (en) enkel (verwijst) naar de hogere aanlegkosten voor het E19-tracé ten opzichte van het Havenwegtracé op Vlaams grondgebied, doch (...) de

betere grensoverschrijdende scores voor het E19 - F-tracé ten opzichte van de havenweg - GH-FH-tracé (verzwijgt)", dat de overwegingen van het bestreden besluit aantonen dat het verwijt van verzoeker dat het bestreden besluit niet voldoet aan de economische en sociale behoeften van het gewest, "enkel maar kan ingegeven zijn door een enge en eenzijdige beoordeling van de cijfergegevens", dat alle elementen, kostprijs inbegrepen, grensoverschrijdend moeten worden beoordeeld, dat "dit (...) des te meer (geldt) gezien de engagementen van Nederland om substantieel tussen te komen in de aanlegkosten van de HSL op Vlaams grondgebied";

Overwegende dat het besluit van de Vlaamse regering houdende voorlopige vaststelling van het ontwerpplan tot gedeeltelijke wijziging van het gewestplan Antwerpen voor de aan te leggen hogesnelheidslijn (naar Amsterdam) op het grondgebied van de gemeenten Kontich, Hove, Mortsel, Antwerpen, Stabroek, Brasschaat en Schoten, voor de goederenlijn (naar Bergen op Zoom), voor de inrichting van de A12 en bijhorende voorzieningen in Antwerpen, op 28 juli 1995 werd vastgesteld; dat bedoeld besluit onder meer overweegt dat de maatregelen ter verbetering van het net der voornaamste verkeerswegen overeenkomstig artikel 12 van de wet van 29 maart 1962, tot de verplichte inhoud van de gewestplannen behoren, het voorstel tot uitbouw van een spoorwegnet in functie van de hogesnelheidslijn de aanleg van bijhorende infrastructuur noodzakelijk maakt, tussen de Vlaamse en de Nederlandse regeringsdelegaties op 1 december 1994 concrete afspraken werden gemaakt met betrekking tot de voorbereiding voor de tracékeuze van de hogesnelheidslijn, de besprekingen van de gezamenlijke Vlaams-Nederlandse ambtelijke werkgroep "HSL Antwerpen - Rotterdam" resulteren in diverse varianten voor de alternatieven "Havenweg" en "E19", deze laatste besprekingen ook voor de goederenlijn naar Bergen op Zoom hebben geleid tot de alternatieven met varianten

"Havenweg", "Hogesnelheidslijn" en "Schelde-Rijnkanaal", in het kader van de inrichting van de Havenweg tot autosnelweg het ondermeer noodzakelijk is te voorzien in een dienstzone nabij de grens evenals in de rechte trekking van de bocht ter hoogte van de Leugenberg en de herinrichting van het verkeerswisselaarscomplex, het wenselijk is de driehoekige zone boven de Schelde-Rijnverbinding tot natuurreservaat te bestemmen; dat deze overwegingen verwijzen naar de werkzaamheden van de gezamenlijke Vlaams-Nederlandse ambtelijke werkgroep "HSL Antwerpen-Rotterdam", met name het deelrapport met betrekking tot een "Vergelijkende Studie van de Tracés voor de Hogesnelheidslijn Antwerpen-Rotterdam"; dat bedoeld rapport werd opgesteld in gezamenlijke opdracht van de N.M.B.S.-T.U.C. Rail N.V. en het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat door een team van deskundigen, onder leiding van Stabo C.V. en het Projectbureau HSL-Zuid-Infra; dat het rapport de verantwoording bevat van de in het besluit van 28 juli 1995 voorlopig vastgestelde tracés en hun varianten;

Overwegende dat artikel 13 van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw bepaalt dat het ontwerp-gewestplan ter inzage wordt gelegd van het publiek; dat niet lijkt te zijn vereist dat de werkzaamheden, voorbereidingen of studies die tot het ontwerp-gewestplan hebben geleid of waarvan het ontwerp-gewestplan het uiteindelijke resultaat is, eveneens ter inzage worden gelegd; dat, hoe dan ook, de thans voorliggende gegevens erop lijken te wijzen dat de eerdervermelde vergelijkende studie, zoals overigens uitdrukkelijk wordt overwogen in de aanhef van het bestreden besluit, mede voorwerp is geweest van het openbaar onderzoek; dat het eerste onderdeel niet ernstig is;

Overwegende dat de regionale commissie van advies voor de provincie Antwerpen gunstig advies heeft

uitgebracht voor het tracé tussen de grens van het gewestplan Antwerpen (grens Duffel-Kontich) en het station Antwerpen-Centraal, voor de ondergrondse Noord-Zuid-verbinding onder Antwerpen met ondertunneling van het Albertkanaal en boven komen ter hoogte van de zone Luchtbal, voor een nieuwe hogesnelheidslijn ten noorden van Antwerpen bundelend met de Havenweg A12, voor de variant die bundelt met de spoorinstellingen van Antwerpen-Noord ter hoogte van de Leugenbergbocht te Ekeren, voor de verbinding tussen de bestaande lijn 11 (Antwerpen-Noord/Noordlandbrug) en de spoorlijn Goes/Bergen-op-Zoom, bundelend met de infrastructuur van de aan te leggen hogesnelheidslijn, voor de internationale verbindingsfunctie van de Havenweg A12 met Nederland (Randstad) en diens uitbouw tot een volwaardige autosnelweg en rechte trekking van de bocht ter hoogte van de Leugenberg (Ekeren) en reservatie van een dienstzone ter hoogte van de grens met Nederland en voor een bestemming als natuurreservaat van de driehoekige zone aan de grens met Nederland mits de creatie van het landschapspark aan beide zijden van de grens in deze bestemming kan worden ingepast; dat de regionale commissie het E19-tracé ten noorden van Antwerpen heeft verworpen en voor het Havenwegtracé heeft gekozen omdat laatstgenoemd tracé ruimtelijk een geringere impact heeft dan het E19-tracé, tot een geringere aantasting van waardevolle open gebieden leidt, een geringe barrière-werking heeft en het Antwerps zeehavengebied ruimtelijk begrenst, bovendien op Vlaams grondgebied beduidend korter is dan het alternatief tracé bundelend met de E19-autosnelweg; dat het bestreden besluit van het advies van de regionale commissie afwijkt in zoverre ten noorden van Antwerpen het tracé van de hogesnelheidslijn langs de E19 wordt gelegd; dat door artikel 13 van de meervermelde wet van 29 maart 1962, ingeval van afwijking een uitdrukkelijke redengeving is voorgeschreven;

Overwegende dat de aanhef van het bestreden besluit verscheidene bladzijden besteedt aan de verantwoording van de keuze voor het E19-tracé ten noorden van Antwerpen; dat de door verzoeker geïncrimineerde overweging van het bestreden besluit niet tot die verantwoording behoort, maar kritiek levert op de wijze waarop de regionale commissie de bezwaren en de opmerkingen van de particulieren en de adviezen van de bij het plan betrokken gemeenten heeft beantwoord; dat het tweede onderdeel niet ernstig is;

Overwegende, wat het derde onderdeel betreft, dat artikel 12 van de eerderevermelde wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw bepaalt dat het gewestplan bevat :

- "1° (...);
- 2° de maatregelen van aanleg, vereist om te voldoen aan de economische en sociale behoeften van het gewest;
- 3° de maatregelen ter verbetering van het net der voornaamste verkeerswegen;
- (...)"

Overwegende dat de aangehaalde wetsbepaling niet voorschrijft dat de maatregelen ter verbetering van het net van de voornaamste verkeerswegen moeten voldoen aan de economische en sociale behoeften van het gewest; dat het derde onderdeel niet ernstig is;

Overwegende dat het derde middel is afgeleid uit de schending van de artikelen 2, 11, 13 en 43 van de stedenbouwwet van 29 maart 1962 en het ontbreken van de rechtens vereiste juridische grondslag,

doordat het bestreden besluit de herziening toelaat van het gewestplan Antwerpen,

terwijl sinds de wijziging van de stedenbouwwet bij decreet van 22 december 1993 in artikel 43

niet langer de mogelijkheid tot herziening van een gewestplan wordt voorzien,

zodat het bestreden besluit door de herziening toe te laten van het gewestplan Antwerpen, de in het middel aangehaalde bepalingen schendt;

Overwegende dat in artikel 43, eerste lid, van de meervermelde wet van 29 maart 1962 ter gelegenheid van de wijziging bij decreet van 22 december 1993 het woord "gewestplan" is weggefallen; dat deze vergissing inmiddels is rechtgezet in artikel 41 van het decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996; dat de verwerende partij terecht lijkt te stellen dat de bevoegdheid om het gewestplan geheel of gedeeltelijk te herzien, voortvloeit uit de bevoegdheid om het gewestplan op te maken; dat het middel niet ernstig is;

Overwegende dat uit wat voorafgaat, volgt dat niet voldaan is aan de eerste voorwaarde van artikel 17, § 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State; dat die vaststelling volstaat om de vordering tot schorsing af te wijzen,

B E S L U I T :

Artikel 1.

De verzoeken tot tussenkomst van de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de Minister van Vervoer, en van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen in het administratief kort geding worden ingewilligd.

Artikel 2.

De vordering tot schorsing wordt verworpen.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op drie maart 1900 negenennegentig, door de Xe kamer, die was samengesteld uit :

Mevr.	M. VRINTS,	kamervoorzitter,
de HH.	J. BOVIN,	staatsraad,
	D. MOONS,	staatsraad,
Mevr.	A. TRUYENS,	griffier.

De griffier,

De voorzitter,

A. TRUYENS.

M. VRINTS.