

Gent, 25 april 2012

Aan het college van Burgemeester en schepenen

Botermarkt 1

9000 Gent

Uw kenmerk: 2012/70012

Betreft: Openbaar onderzoek inzake aanvraag om stedenbouwkundige vergunning voor wandel-, fiets- en ruiterspaden, de herinrichting en uitbreiding van wegbermen, het rooien van plantsoen, de aanplant van straat- en dreefbomen en de herinrichting van wegen en gevaarlijke knooppunten op de oude spoorwegberm tussen Rijvisschestraat en Klossestraat

Geachte heer burgemeester en schepenen,

Met dit schrijven wensen de ondergetekenden, allen woonachtig in de omgeving van de oude spoorwegberm, hun bezwaren en opmerkingen mede te delen betreffende de in rand vermelde aanvraag ingediend door de VLM-Oost-Vlaanderen, oorspronkelijk bij U volgens de reguliere procedure van de VCRO doch nadien door u doorgestuurd naar de gewestelijke gemachtigde ambtenaar bij het departement Ruimtelijke Ordening daar de aanvraag moet afgehandeld worden volgens de bijzondere procedure zoals voorzien in het art. 4.7.26 VCRO.

1) Algemene context

De aanvraag kadert volgens de beschrijvende nota in het aanvraagdossier in de realisatie van het in 1998 reeds definitief goedgekeurde richtplan "Landinrichtingsproject Leie en Schelde" waartoe de minister bevoegd voor landinrichting op 29/10/2009 het inrichtingsplan Parkbos Gent-Oude Spoorwegberm reeds heeft goedgekeurd. Nergens in het aanvraagdossier wordt er de aandacht op gevestigd dat dit inrichtingsplan een louter informatief karakter heeft. De nota suggereert aldus ten onrechte dat alle elementen in dat plan derhalve reeds onherroepelijk vastliggen en de bevolking bij dit openbaar onderzoek voor voldongen feiten wordt geplaatst.

Bovendien betreft het hier volgens de beschrijvende nota een aanvraag tot uitvoering van werken voor de realisatie van een deel van dit inrichtingsplan, meer bepaald het spoorwegbeddingstraject met als eindpunt het station De Pinte en als beginpunt de E40 in Gent. Deze situering is misleidend daar uit de rest van het dossier blijkt dat de aanvraag geen betrekking heeft op het traject tussen de Rijvisschestraat en de E40. Door deze formulering wordt verdoezeld dat het inrichtingsplan Parkos-Gent-Oude-Spoorwegbedding, zoals goedgekeurd op 29/10/2009 tevens de overbrugging van de E40, de R4 en de Ringvaart omvat. Deze aanvraag "saucioneert" aldus het volledige traject zonder

enige aanduiding wanneer er een stedenbouwkundige vergunning zal worden aangevraagd voor de overige delen van het traject. Het getuigt van geen goede ruimtelijke ordening indien een vergunning zou worden verleend voor paden naar bruggen die er misschien nooit komen. Door in schijfjes vergunningen toe te staan wordt het lopend onderzoek naar mogelijke alternatieven voor de geplande bruggen ernstig ondermijnd.

2) Bevoegdheid en inspraak

De aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning werd aangevraagd door VLM Oost-Vlaanderen. Uit geen enkel element in het aanvraagdossier blijkt echter dat de VLM door het gemeentebestuur werd gemachtigd om deze aanvraag in te dienen. In dit kader is het trouwens opvallend dat de aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van een recreatief netwerk en het bijhorend mobilair i.k.v. de ontwikkeling van de groenpool parkbos Gent (nr. 2012/70016) op 8/12/2011 werd aangevraagd door het Agentschap voor Natuur en Bos, Provinciale dienst Oost-Vlaanderen, daartoe uitdrukkelijk gemachtigd door de Gentse gemeenteraad van 21/11/2011. Net zo min als de daarin behandelde "Quick Wins Parkbos Gent" werd ook de onderhavige aanvraag trouwens nooit als dusdanig voorgelegd aan de Klankbordgroep Parkbos dat nochtans in het leven werd geroepen om de bevolking inspraak te geven in de Parkbosontwikkeling. Deze klankbordgroep is echter in geen maanden meer samen geroepen.

3) Fouten en tekorten

Het zorgvuldigheidsbeginsel is een algemeen beginsel van behoorlijk bestuur dat de overheid verplicht zorgvuldig te werk te gaan bij de voorbereiding van de beslissing of advisering en ervoor te zorgen dat de feitelijke en juridische aspecten van het dossier deugdelijk geïnventariseerd en gecontroleerd worden zodat de overheid met kennis van zaken kan beslissen of adviseren. Het zorgvuldigheidsbeginsel verplicht de bevoegde instanties om over een volledig en correct dossier te beschikken en dit in het kader van het openbaar onderzoek ter inzage te leggen van de geïnteresseerde burgers. In dit kader gelden de voorschriften i.v.m. de samenstelling van het aanvraagdossier **op straffe van onontvankelijkheid van de aanvraag**.

In onderhavig dossier ontbreken tal van verplichte documenten en komen tal van fouten voor zodat een openbaar onderzoek op basis daarvan enkel maar kan leiden tot foute conclusies en u ook geen degelijk gemotiveerd advies kan uitbrengen aan de gemachtigde ambtenaar. We ontdekten volgende onvolkomenheden en tekortkomingen:

- a) Voor de bekendmaking van de aanvraag werd een model 1 gebruikt dat niet volledig overeenstemt met het model 1 voorgeschreven door art.4 van het BVR van 5/5/2000 betreffende openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingaanvragen, waardoor het niet duidelijk is of de aanvraag nu werd ingediend bij de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar of de gedelegeerde stedenbouwkundige ambtenaar wat nochtans zijn belang heeft. (In dit kader wil ik er tevens de aandacht op vestigen dat er bij de bekendmaking op grondgebied De Pinte ten onrechte gebruik werd gemaakt van het model 4 voorzien in het art. 8, alsof de aanvraag geen betrekking heeft op een in artikel 3 omschreven aanvraag ,nl. infrastructuurwerken met een lengte van meer dan 200 meter). Bovendien wordt op het bekendmakingsformulier op het grondgebied Gent

vermeld dat de aanvraag betrekking heeft op een terrein met als adres Klossestraat/Rijvisschestraat **9052 Gent-Zwijnaarde** zonder ook de vermelding **9051 Gent-Sint-Denijs-Westrem** waarop het terrein nochtans ook betrekking heeft.

- b) Nergens uit het dossier valt op te maken welke instanties werden aangeschreven om ook advies uit te brengen over deze aanvraag. De reglementering vereist in onderhavig geval dat o.a. ook de adviezen moeten worden ingewonnen van het Agentschap Wegen en Verkeer (wegens de nabijheid van de E40), het Agentschap Ruimte en Erfgoed (wegens ligging in beschermd landschap en aan beschermd monument Rijvissche), het Agentschap voor natuur en bos (wegens te vellen bomen), enz.
- c) Het dossier is onvolledig wegens het ontbreken van essentiële **zoneringgegevens** zoals voorzien in het artikel 7 van het BVR van 28/5/2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning. Zo wordt er nergens verwezen naar het besluit van de Vlaamse Regering van **9 juli 2010** houdende de definitieve vaststelling van het GRUP 'afbakening grootstedelijk gebied Gent- deelproject 6c Parkbos' (gedeeltelijk vernietigd bij arrest RvS 24/1/2012 inzake Wetenschapspark) en wordt enkel verwezen naar het door de Raad van State op 17/3/2010 vernietigde GRUP van 16/12/2005. Evenmin vinden we in het dossier enige verwijzing naar de toepasselijke bepalingen uit het geldende GRUP en dus ook geen reeds bestaande **inrichtingsstudie** die nochtans verplicht is bij te voegen ingevolge het artikel 1 van de bijlage 2 dat de geldende stedenbouwkundige voorschriften oplegt. Dit artikel stelt uitdrukkelijk dat deze inrichtingsstudie moet deel uit maken van het aanvraagdossier en als dusdanig moet worden meegestuurd naar de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van deze aanvragen (zie p.6/19). Het is onduidelijk wat in de nota wordt bedoeld met "*Het GRUP "afbakening grootstedelijk gebied Gent" verbindt ons ertoe, binnen de perken van onze bevoegdheid, deze voorschriften te doen naleven."*
- d) Ontbreken eveneens:
- Enige verwijzing naar het besluit van 25 juli 2005 van de Vlaamse minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening houdende definitieve rangschikking als **landschap** van de kastelensite te Zwijnaarde, gedeeltelijk vernietigd door het arrest RvS van 6 mei 2010 doch waarin belangrijke bepalingen zijn opgenomen die integraal van toepassing zijn bij het aanleggen van paden en dreven door dat beschermd landschap.
 - Het beschermingsbesluit van 10/11/1995 betreffende het kasteel Rijvissche en het domein er om heen dat wordt beschermd als **monument** en paalt aan het project oude spoorwegberm.
- e) Volgende tekortkomingen werden ook opgemerkt:
- Geen vermelding van geplande brug over E40
 - Geen vermelding van **aantal** te rooien bomen en **aantal** aan te planten bomen
 - Geen precisering wat dient te worden verstaan onder "*Naast verschillen in maaifrequentie is een spreiding in tijd en ruimte belangrijk."*
 - Er wordt nergens melding gemaakt van wie de eigenaar is van de oude spoorwegberm noch of er nog onteigeningen nodig zijn.

- De aanvrager heeft geen kadastrale nummers vermeld en beperkt zich tot een verwijzing naar de kadasterkaart.
 - Geen verwijzing naar het toepasselijke BVR van 29/4/1997 inzake voetgangersverkeer in bebouwde kom.
- f) Ontbreken eveneens:
- De **toegankelijkheidstoets**. Deze is ingevolge het art 35 van het BVR van 5/6/2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid vereist daar onderhavige werken immers onder de toepassing vallen van het art 2, 62, 3° en dus van het art 34 van het voormelde besluit van 5/6/2009.
 - De **watertoets**. Deze zal nog moeten worden gemaakt door de vergunningverlenende instantie.
- g) Het art 4.2.21 van het VCOR schrijft voor dat de vergunning kan melding maken van de verschillende fasen van een bouwproject. In dat geval moet wel de aanvangsdatum van elke fase uitdrukkelijk worden vermeld. Deze ontbreken echter in de aanvraag.

4) MER-plicht

Tenslotte willen we er de aandacht op vestigen dat overeenkomstig de Europese richtlijn 85/337/EEG een milieueffectrapportage verplicht is voor projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Het is duidelijk dat het onderhavige project grote gevolgen zal hebben voor:

- de **planten, dieren en ecosystemen** in het Parkbos daar het voorziet in bijkomende wegverhardingen over een afstand van meer dan 1 km, in puntsgewijze straatverlichting, in het vellen van talrijke bomen, in het aanplanten van nieuwe soorten bomen die er voordien niet stonden.
- voor de **luchtkwaliteit en de belasting van het milieu door geluidshinder en trillingen** die er voordien niet waren: er wordt immers niet uitgesloten dat ook brom en snorfietzen zullen gebruik maken van het fietspad.
- de **cultuurhistorische monumenten** aangeduid met een * op het GRUP. Het zicht op deze monumenten zal veranderen (zoals de KBC- toren ook het uitzicht veranderde).
- de **belasting van het milieu door de afvalstoffen** die de parkbosgangers zullen achterlaten.
- de **volksgezondheid** meer bepaald de bewoners van het Rijvisschepark die zullen worden geconfronteerd door de massa bezoekers die in de loop der jaren worden verwacht in het Parkbos. De "Verantwoordingsnota fietsbruggen op de oude spoorwegbedding Gent-De Pinte ikv de Groenpool Parkbos" van maart 2009 opgesteld door Projectbureau Parkbos, zegt p. 14: *"Op basis van het huidige fietsverkeer op de N43 en de N60, de geplande ontwikkelingen in de onmiddellijke omgeving van de oude spoorwegbedding en een groter fietsgebruik door de realisatie van een vlotte en aangename fietsverbinding kan het globaal functioneel potentieel van de fietsbruggen geraamd worden op een 300-tal fietsers/uur tijdens de spits"*. Hier zijn dus nog niet de talrijke gewone voetgangers en wandelaars gerekend noch de paardrijders die ook worden verwacht. Dergelijke hoeveelheid gebruikers van de route door het Rijvisschepark zullen daar onvermijdelijk de huidige rust aanzienlijk doen afnemen en dus een invloed hebben op het residentieel karakter van de buurt.

Er zijn derhalve onbetwistbaar aanzienlijke effecten mogelijk op mens en milieu en dus **is er MER-plicht**. Dit blijkt ook uit het BVR van 10/12/2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage waarbij in bijlage 2 onder punt 10,e voor

infrastructuurwerken zoals ***“de aanleg van verharde wegen die over een ononderbroken lengte van 1 km of meer in een bijzonder beschermd gebied zijn gelegen”*** een Mer-plicht bestaat tenzij er ontheffing wordt verleend. Dit zou echter enkel nog kunnen worden aangevraagd nadat de huidige aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning onontvankelijk werd verklaard.

Rekening houdend met het arrest van het Hof van Justitie in de zaak C-435/09 en de omzendbrief LN2011/1 van 22/7/2011 is het in ieder geval duidelijk dat voor **alle wegenprojecten** zoals in onderhavig geval moet worden onderzocht of de vergunningsaanvrager een MER moet laten opmaken (de zg. screening). Die screening moet uitgevoerd worden voor er een beslissing wordt genomen over de vergunningsaanvraag en het resultaat moet ter beschikking worden gesteld van het publiek, wat dus hier niet gebeurde (zie Hendrik Schoukens, De screening van kleinere projecten op milieueffecten: stand van zaken na het arrest van het Hof van Justitie van 24/3/2011, in TROS, 2011 nr 64, p. 201-227). Hierbij wil ik benadrukken dat er geen enkele grond is om te stellen dat deze MER-plicht enkel zou van toepassing zijn voor wegen bedoeld voor autoverkeer zoals ooit werd beweerd. Enerzijds is er geen enkele rechtspraak of rechtsleer die dergelijke restrictieve interpretatie ondersteunt. Anderzijds moet hier het woord “pad” bij gebrek aan andersluidende definitie in de reglementering in de spraakgebruikelijke betekenis van het woord worden gehanteerd. Welnu volgens Van Dale Groot Woordenboek is een “pad” o.a. *“een aangelegde **weg** vooral voor voetgangers of wielrijders, vb in park of bos”* en is een “weg” een *“smalle strook grond in een landschap gebruikt en geschikt gemaakt voor alle verkeer, de verbinding van de ene plaats tot de andere”*. Het al of niet gebruik voor auto’s is dus van geen tel.

In onderhavig geval is het maken van een MER des te meer een noodzaak daar aldus de mogelijke alternatieven voor de parkbosbruggen mee zouden kunnen worden onderzocht alsook de mobiliteit- en aanverwante veiligheidsproblemen die zich kunnen stellen bij de kruisingen met het autoverkeer.

De ondergetekenden verzoeken u derhalve bij het onderzoek van onderhavige aanvraag rekening te houden met de aangehaalde opmerkingen en argumenten. Het dossier werd overduidelijk ten onrechte volledig en onontvankelijk verklaard door de gemachtigde ambtenaar.

Wij verzoeken u ons in kennis te stellen van uw gemotiveerd advies.

Met de meeste hoogachting

Arthur De Decker en de overige ondertekenaars in bijlage

p.a. Leebeekstraat 9
9000 Gent
09 2202582
e-mail: dedeckertuur@hotmail.com