RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

nr. 222.919 van 19 maart 2013
in de zaak A. 206.537/X-15.229.

In zake : 1. Ellen VERBORGT
2. Stefan DE KEERSMAECKER
3. Joos VAN DIJCK
4. Wilfried VAN BAELEN
5. Erik POPPE
6. Ingrid ADRIAENSEN
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Yves Loix en Jo Van Lommel
kantoor houdend te 2018 ANTWERPEN
Mechelsesteenweg 27
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

de provincie ANTWERPEN

I. Voorwerp van de vordering

1. De vordering, ingesteld op 2 oktober 2012, strekt tot de schorsing van de tenuitvoerlegging van het besluit van 14 december 2011 van de provincieraad van Antwerpen houdende definitieve vaststelling van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan “Regionale ontsluiting” te Geel.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een nota ingediend.

Eerste auditeur Ann Eylenbosch heeft een verslag opgesteld.

Met toepassing van artikel 90, § 1, vierde lid van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, is de zaak verwezen naar een kamer met drie leden.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 25 januari 2013.

Staatsraad Jan Clement heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Jo Van Lommel, die verschijnt voor de verzoekende partijen, en Mevrouw Laura Valgaeren, juriste, die verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur-afdelingshoofd Frans De Buel heeft een met dit arrest andersluidend 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. In 2007 laat de verwerende partij een mobiliteitsstudie "voor de rol van de N118 (Geel-Mol-Dessel-Retie) voor de omgeving en de ontsluiting van de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol" uitvoeren. Doel is de rol (en de categorie) van de N118 in Geel, Mol, Dessel en Retie duidelijk te bepalen binnen een visie op de regionale ontsluiting.

De toelichtingsnota bij het bestreden uitvoeringsplan stelt hieromtrent het volgende:

> "In de mobiliteitsstudie werden de verschillende ontsluitingsvarianten gescreend op verkeerskundige en ruimtelijke criteria. Voor de noordelijke verbinding werden 3 varianten bekeken (afhankelijk van het snelheidsregime dat zal toegelaten worden), voor de oostelijke verbinding 1 variant.

(…)

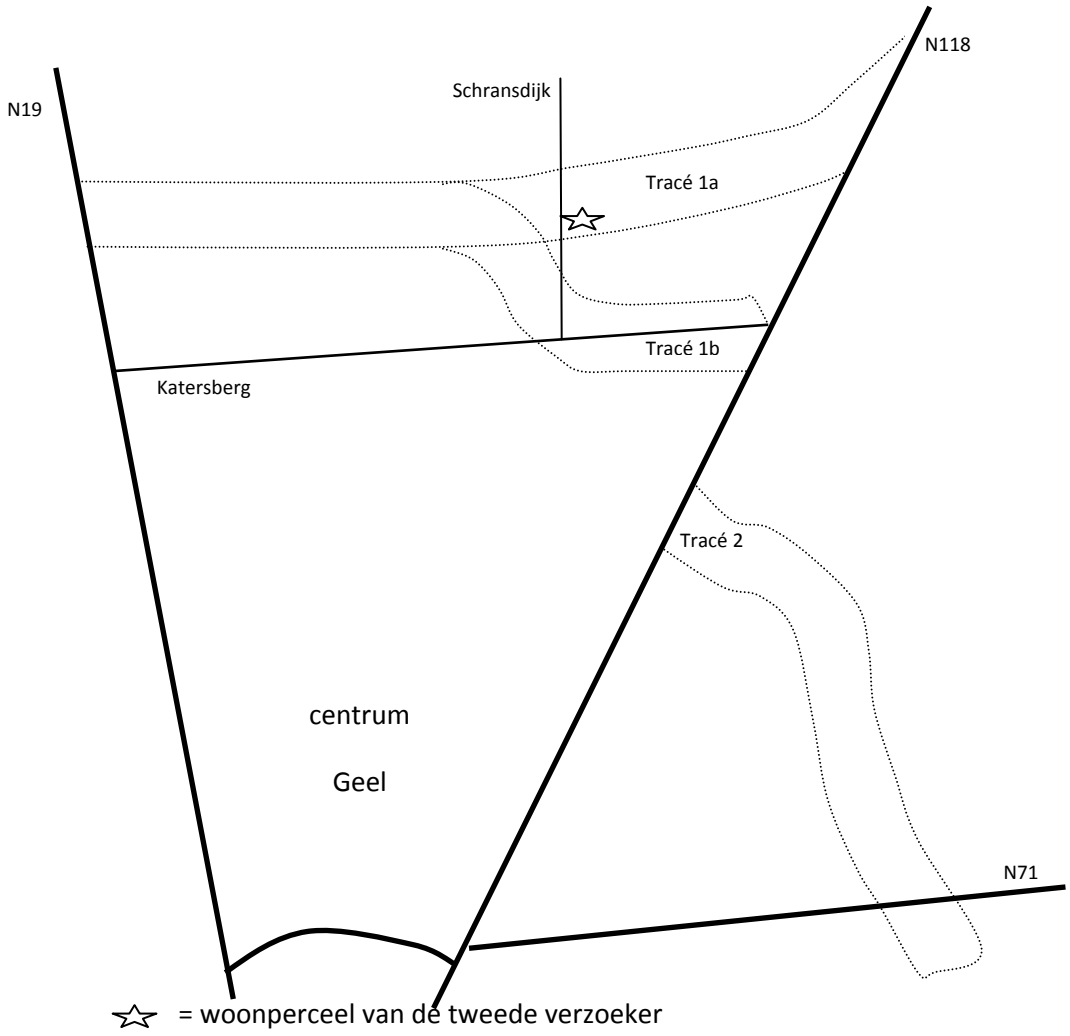
Op basis van de evaluatie en voorgaande analysegegevens kon worden gesteld dat de noordelijke en de oostelijke tracévarianten op het vlak van ruimtelijke impact elk hun voor- en nadelen hebben. De noordelijke tracévarianten zijn langer, maar de oostelijke variant raakt aan de zuidelijke relictzone van de vallei van Molse en Scheppelijkse Nete. Daarnaast vergt de oostelijke variant zwaardere infrastructurele maatregelen. Naast een nieuw te bouwen ongelijkgrondse kruising van de spoorweg (brug of tunnel) dient ook het huidige knooppunt van de Molseweg en Meerhoutseweg met de R14 te worden omgevormd tot een ongelijkgrondse kruising en dient er een nieuw knooppunt met de primaire weg te worden aangelegd.

Rekening houdend met de besluiten op basis van de evaluatie van de doorgerekende scenario's met het multimodaal model (…), concludeert de mobiliteitsstudie dat de oostelijke en de noordelijke ontsluiting op basis van de modelresultaten ongeveer gelijkwaardig zijn".

4. In april 2009 beslist de verwerende partij een plan-milieueffectenrapport (hierna: plan-MER) op te stellen met betrekking tot de regionale ontsluiting te Geel, waarbij de milieu-impact van 3 mogelijke tracés, waarvan 2 noordelijke tracés (tracé 1a en 1b) en 1 oostelijk tracé, worden onderzocht.

De verzoekende partijen verklaren allen te wonen langsheen de nieuw te voorziene rondweg rond Geel. Het blijkt dat de tweede verzoeker woont aan de Schransdijk nr. 1 te Geel, dit is binnen het voornoemde tracé 1a.

Ter verduidelijking volgt hierna een schematische weergave van de in het plan-MER onderzochte tracés, met een benaderende aanduiding van het woonperceel van de tweede verzoeker.



5. In het plan-MER wordt onder meer het volgende gesteld:

"7. Geluid: bestaande toestand, effectbeoordeling en maatregelen
(…)
7.2.2.2. Beschrijving referentiesituatie
(…)
Tabel 7-7 : referentiesituaties in vergelijking met de huidige situatie

Immissiepunt	Omschrijving	Huidige situatie		Referentiesituatie	
		L_{night}	L_{den}	L_{night}	L_{den}
(…)					
6	Schransdijk 3	36,5	45	36,5	45

(…)

7.3. Effectbeoordeling

(…)

Tabel 7-8 : L_{den} en L_{night} voor de meetpunten (en BP) na het realiseren van de ontsluitingsweg

Mpt/BP	Omschrijving	Tracé 1A	
		L_{night}	L_{den}
(…)			
6	Schransdijk 3	53	61

(…)

In het scenario waar men kiest voor tracé 1A zal men een ontsluitingsweg ten noorden van Katersberg realiseren die verbinding maakt tussen de N118 Retieseweg en de N19 Dr. Van de Perrestraat / R14 Westelijke Ring.

(…)

Voor de losstaande woningen binnen de strook waar men het tracé 1A voorziet(,) berekenen we stijging van het geluidsklimaat. Ter hoogte van mpt 3 te Berkven ligt het oorspronkelijk omgevingsgeluid hoger door de N118 en stijgen de niveaus met 8 à 9 dB(A). Voor de punten (5, 6, 8 & 10) die verder tot drukke wegen gelegen zijn(,) ligt dit O.O.G. lager en is de stijging groter, zo berekenen we een stijging van 14 tot 17 dB(A) aan deze woningen. Hierdoor wordt de richtwaarde voor Lnight uit het toetsingskader overschreden (met 1 tot 4 dB(A)), op sommige punten wordt de RW van 60 dB(A) voor de Lden parameter overschreden (met 1 tot 3 dB(A)). In de milderende maatregelen wordt bekeken wat de mogelijkheden zijn om de richtwaarden uit het toetsingskader te respecteren.

(...)

7.5.2. Milderende maatregelen

7.5.2.1. Maatregelen die kunnen doorvertaald worden in het PRUP Regionale Ontsluiting

Op basis van de aannames kunnen we globaal concluderen dat voor de woningen langs het nieuwe traject van het noordelijke tracé 1A of 1B en die zich op minder dan 60 m van de nieuwe ontsluitingsweg bevinden overschrijdingen van de richtwaarden (Lden = 60 dB(A)) te verwachten zijn. Voor het oostelijke tracé dat een iets hogere verkeersintensiteit kent bedraagt deze afstand 80 m.

Voor alle drie de tracés wordt het effect op het omgevingsgeluid t.h.v. de bewoonde vertrekken binnen de strook waar het tracé gepland is(,) beoordeeld als ‘zeer significant negatief’. Aangezien het hier open agrarische gebieden betreft, heeft het specifieke geluidsniveau geproduceerd door deze nieuwe weg een invloed op een groter gebied waar het oorspronkelijk omgevingsgeluid in de huidige situatie als rustig wordt beschouwd. Op basis hiervan is het aangewezen om geluidsschermen of gronddammen te voorzien langs een groot gedeelte van het traject.

Deze maatregelen moeten echter nog afgewogen worden met de andere milieudisciplines. Indien op een aantal punten een geluidsscherm of gronddam niet wenselijk is, moet overgegaan worden op gevelisolatie (bijvoorbeeld het verbeteren van geluidsisolatie van beglazing, extra

geluidsisolatie van daken,…). De dimensionering van dergelijke maatregelen moet uitgewerkt worden in een later stadium wanneer concretere plannen met de exacte locaties beschikbaar zijn.

Voor het meest ongunstige scenario, met name de toekomstige situatie met cumulatieve effecten gecombineerd met de nieuwe ontsluitingsweg, is voor de 3 tracés een gronddam van 3,5 m hoog doorgerekend, wat overeen komt (…) met een absorberend geluidsscherm van 2,5 m en dit op 3 m afstand van het baanvak. We gaan hier uit van de veronderstelling dat de lokale wegen die kruisen met deze nieuwe weg ontsloten worden door middel van een ongelijkgrondse kruising met de ontsluitingsweg.

De ligging van de mogelijke gronddammen voor de verschillende tracéalternatieven zijn weergegeven in Kaart 9. Het effect voor het desbetreffend tracé is weergegeven op basis van geluidscontouren en berekend voor de individuele immissiepunten. De exacte lengte en ligging van de bermen/schermen kan pas gebeuren indien het juiste tracé is gekend. Ook moet nog een verdere afweging gebeuren ten opzichte van de andere disciplines. Hierna wordt het effect van deze gronddam/geluidsscherm weergegeven na het voorzien van milderende maatregel. Er werd nagegaan of een gronddam/geluidsscherm nodig is en dit op basis van enerzijds het 'stand-stillprincipe', met andere woorden 'geen effect' (in de mate van het mogelijke) op het immissiepunt en anderzijds op basis van grenswaarde ter hoogte van woningen en de verstoringsdrempel van 40 dB(A) voor broedvogels.

Tabel 7-13 : berekende waarden na milderende maatregelen voor tracé 1A

Mpt/BP	Tracé 1A + maatregelen		Tracé 1A zonder maatregelen	
	L_{night}	L_{den}	L_{night}	L_{den}
(...)				
6	44,5	53	53	62
(...)				

(…)

We noteren dat het effect van de gronddam van 3,5 m of een geluidsscherm van 2,5 (m) boven het wegoppervlak een reductie levert van 6 tot 9 dB(A) naar de bewoonde vertrekken ten noorden van de Katersberg binnen de strook waar het toekomstige tracé 1A gepland is. Hierdoor worden de richtwaarden voor L_{den} en L_{night} die het toetsingskader voorstelt voor de nieuwe weg nu overal gerespecteerd. Het o.o.g. kan echter nog tot 8 dB(A) toenemen wat wordt beoordeeld als zeer significant negatief, zonder milderende maatregel (gronddam of scherm) kan dit oplopen tot 17 dB(A)!

(...)

We besluiten dat een gronddam van 3,5 m (hoogste punt op 10 m van de weg) of een geluidsscherm van 2,5 (m) boven het wegoppervlak noodzakelijk is wil men de richtwaarden voor L_{den} en L_{night} respecteren thv de dichtst bijgelegen bewoonde vertrekken, zowel voor het noordelijk tracé 1A/1B als voor het oostelijke tracé.

Aangezien het oorspronkelijk omgevingsgeluid in de agrarische gebieden waar men de weg plant zeer laag is(,) kan men een stijging niet vermijden. De milderende maatregel zorgt dat de toename beperkt blijft.

(...)

8. Lucht: bestaande toestand, effectbeoordeling en maatregelen

(...)

8.6. Conclusie, milderende maatregelen en evaluatie

Dit hoofdstuk omvat de conclusie en voorgestelde maatregelen voor de discipline lucht. Een algemene eindbespreking en integratie van de verschillende milderende maatregelen over de verschillende disciplines heen is opgenomen in § 15.

Ten aanzien van voorliggend plan dient gesteld te worden dat de impact op de luchtkwaliteit in het studiegebied zeer sterk (in) functie is van de plaats.

Dit treedt zowel op bij de noordelijke als oostelijke variant, en wordt vastgesteld bij zowel de evaluatie van de impact van het PRUP Regionale Ontsluiting als bij de evaluatie van de cumulatieve effecten en ontwikkelingsscenario's.

Op diverse wegsegmenten wordt een significant tot belangrijke negatieve impact vastgesteld, terwijl op andere wegsegmenten een significant tot belangrijke positieve impact berekend wordt.

Globaal gezien leidt de realisatie van het plan tot:

o Bij de noordelijke variant:

- o Een significante positieve impact op de luchtkwaliteit langsheen de N118 doortocht St-Dimpna, de Katersberg en de N19 Vandeperrestraat
- o Een belangrijke negatieve impact op de luchtkwaliteit langsheen 'de nieuwe weg'

(...)

Louter rekening houdend met de impact op de luchtkwaliteit, ongeacht de al of niet aanwezigheid van bewoning, en rekening houdend met de positieve effecten in het centrum van Geel door aanzienlijke daling van het verkeer, zou dan ook een globale impactscore van 0 kunnen vooropgesteld worden. Dit dient als een ruwe benadering aanzien te worden. Het mee in rekening brengen van de effecten op bewoning wordt in feite voorzien in de deeldiscipline mens.

Gezien er geen overschrijdingen van doelstellingen optreden(,) zou kunnen gesteld worden dat er strikt genomen geen milderende maatregelen noodzakelijk zijn.

Echter, omwille van de belangrijke negatieve impact langsheen een aantal wegsegmenten dienen er cfr. de richtlijnen wel milderende maatregelen onderzocht te worden. Gezien de negatieve gezondheidsimpact van (ultra)fijn stof (zelfs bij voldoen aan luchtkwaliteitsdoelstellingen) zijn er trouwens milderende maatregelen aangewezen.

Dat er langsheen een nieuwe weg waarlangs geacht wordt aanzienlijke hoeveelheden verkeer te rijden, een belangrijke negatieve impact optreedt(,) is wel evident. Mildering langsheen deze weg is nauwelijks realiseerbaar, tenzij door maatregelen die het verkeer aanzienlijk beperken. Wat in feite in tegenspraak is met het doel van het plan.

Ook mildering door (verdere) reductie van de snelheid is geen echte optie. Maatregelen die zorgen voor een goede doorstroming, waarbij zo min mogelijk moet afgeremd en opnieuw opgetrokken worden daarentegen kan wel voor een verlaagde emissie/impact zorgen.

In die zin zou kunnen gesteld worden dat mildering van de effecten zich best situeren ten aanzien van het aspect blootstelling. Dit kan enkel gerealiseerd worden mits de aanleg zo ver mogelijk van woningen te voorzien en/of geen woningen dichtbij de weg toe te laten.

(...)

12. Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie: bestaande toestand, effectbeoordeling en maatregelen.

(...)

12.5.2. Milderende maatregelen

12.5.2.1. Maatregelen die kunnen doorvertaald worden in het PRUP Regionale Ontsluiting

Alle tracévarianten hebben in meer of mindere mate een negatieve impact op het landschap en de visuele beleving voornamelijk t.g.v. de doorsnijding van het huidige landschap door de nieuwe weg. Een landschappelijke inpassing van de nieuwe weg is dus in alle gevallen gewenst.

De visuele impact van de verschillende tracévarianten dient gebufferd te worden door opgaande beplanting te voorzien langs de weg. Voor de noordelijke tracévarianten (en dan voornamelijk tracévariant 1a) is het echter van belang het meer open karakter van het oostelijke deel vanaf de Kastermanstraat zo veel mogelijk te behouden. Inzake perceptieve kenmerken is het van belang om de weg t.h.v. de receptoren (woningen) te bufferen. Hierdoor zal een afwisseling van begroeiing en meer open landschap ontstaan langs de nieuwe weg. Een groene opgaande buffer wordt dan ook voorgesteld t.h.v. Ossemeer, de woonwijk aan de Weidestraat, de nieuwe verkavelingen tussen Koppeleershoeven en de Heistraat, t.h.v. de woning aan de Schransdijk en de woningen (aan) het Binnenblok. Afhankelijk van waar de nieuwe weg precies komt te liggen, kunnen nieuwe buffers worden aangelegd of kunnen de bestaande bomenrijen in deze buffers geïntegreerd worden. Voor tracévariant 1a dienen de bestaande bosjes ten noorden van Binnenblok, aan de Meulemakershoef en t.h.v. de Fittelaarsdijk zo veel mogelijk behouden te blijven.

(...)

15. Synthese, conclusies en aanbevelingen

(...)

De noordelijke en oostelijke tracévarianten hebben elk zo hun voor- en nadelen. De noordelijke tracévarianten zijn langer, terwijl de oostelijke tracévariant zwaardere infrastructurele maatregelen vergt.

(...)

Voor de woningen langsheen de nieuwe ontsluitingsweg wordt voor alle tracévarianten vanzelfsprekend een negatief effect verwacht. De nieuwe ontsluitingsweg komt immers in een gebied te liggen waar momenteel enkel lokaal verkeer en bestemmingsverkeer aanwezig is. Omdat de noordelijke tracévariant meer ‘rustig’ gebied doorkruist, is het negatief effect voor deze variant het grootst. Dit wordt eveneens bevestigd bij de

discipline mens, gezien langs de noordelijke tracévarianten ongeveer dubbel zo veel woningen aanwezig zijn als langs de oostelijke tracévariant. Gezien het grote aantal woningen en de verwachte verbetering in het centrum van Geel wordt globaal echter een verbetering van de situatie m.b.t. geluidshinder verwacht. Desalniettemin dienen bij de inrichting van de nieuwe ontsluitingsweg een aantal maatregelen genomen te worden om de geluidshinder voor de omwonenden hier te beperken. Het plaatsen van een gronddam of een geluidsscherm tussen de noordelijke tracévarianten en de woningen ten noorden van de Katersberg heeft een belangrijke reductie van het geluidsniveau tot gevolg. Voor deze woningen zal de situatie na het uitvoeren van de milderende maatregel echter nog steeds significant verslechteren, maar worden de richtwaarden uit het gebruikte toetsingskader wel overal gerespecteerd.

(...)

Vanuit de discipline lucht geldt tevens dat mildering van de negatieve impact enkel mogelijk is door de nieuwe ontsluitingsweg zo ver mogelijk van woningen te voorzien. Bij de oostelijke tracévariant worden ongeveer de helft minder woningen gehinderd dan bij de noordelijke tracévarianten.

(...)

Impact op het landschap wordt verwacht t.g.v. de doorsnijding van de huidige landschapsstructuur. Deze impact zal voornamelijk negatief zijn bij de noordelijke tracévarianten en dan vooral bij tracévariant 1a. Niet alleen doorsnijden deze tracévarianten (voornamelijk ten oosten van de Kastermanstraat) een nog vrij open landbouwgebied, maar ook een historisch ontsluitingspatroon eigen aan de heideontginningen in dit gebied.

(...)

Bij alle tracévarianten dient er bijgevolg aandacht te zijn voor de landschappelijke inpassing van de weg. De visuele impact van de weg dient gebufferd te worden door het voorzien van opgaande beplanting langs de weg en dit voornamelijk t.h.v. de receptoren, t.t.z. de woningen naast de nieuwe weg. Deze beplanting kan gecombineerd word(en) met een geluidswering, waardoor deze ook meteen ingepast wordt naar de woningen toe. Voor de noordelijke tracévarianten (en dan vooral tracévariant 1a) is het echter van belang het meer open karakter van het oostelijke deel vanaf de Kastermanstraat te behouden door eerder een afwisseling van begroeiing en meer open landschap te voorzien.

(…)".

6. Op 24 augustus 2010 keurt de dienst Milieueffectrapportage van het Vlaamse Gewest het plan-MER goed.

7. De plenaire vergadering over het voorgenomen provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan voor de regionale ontsluiting te Geel vindt plaats op 22 december 2010.

8. In zitting van 24 maart 2011 stelt de provincieraad van Antwerpen het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Regionale ontsluiting" te Geel voorlopig vast. Daarin wordt geopteerd voor het tracé 1a. Binnen de grenzen van het plangebied zijn volgens het gewestplan Herentals-Mol, vastgesteld bij koninklijk besluit van 28 juli 1978, de bestemmingen agrarisch gebied, woongebied en bufferzone aanwezig. Het perceel van de tweede verzoeker ligt in het agrarisch gebied.

Op het voorlopig vastgestelde provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan loopt de "reservatiestrook voor weginfrastructuur" over de noordelijke zijde van het woonperceel van de tweede verzoeker.

9. Ter gelegenheid van het openbaar onderzoek, georganiseerd van 9 mei 2011 tot en met 7 juli 2011, ontvangt de provinciale commissie voor de ruimtelijke ordening (hierna: PROCORO) 5 ontvankelijke adviezen en 63 ontvankelijke bezwaren.

In zijn bezwaarschrift stelt de tweede verzoeker onder meer het volgende:

> "A. Er is geen vervolmaking van de ring nodig, of zoals het (...) geponeerd wordt: (...). Het Nulalternatief.
> (...)
> Dit nulalternatief heeft te weinig aandacht gekregen, is onvoldoende onderzocht.
> (...)
> B. Indien er al een weg zou moeten komen. Het Oosttracé (...).
> Het oosttracé scoort op vele gebieden (geluid, mensen, bodeminname, minder barrière werking, minder negatieve effecten op onteigeningen, het gaat zo maar door etc.) veel beter dan het noordtracé.
> (...)
> C. Indien toch geopteerd wordt voor het noordtracé:
> (...)
> D. Het noordtracé 1A:
> (...)
> * Het is eigenlijk onbegrijpelijk dat dit tracé voor maximale verstoring zorgt voor de mensen die er wonen (Berkven, Binnenblok, Pand, en de gehele wijk aan de Dr. Van de Perrestraat). Telkens scheert het tracé vlak naast bestaande woningen. Wie bedenkt zoiets? Ik citeer even uit de publicatie Mobiliteitsplan Vlaanderen p.19: 'Problemen voorkomen(.) De overheid kan ook maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat mensen niet gaan bouwen in de buurt van drukke wegen, spoorwegen en luchthavens'. De wereld op zijn kop(,) m.a.w. de overheid legt drukke wegen aan vlakbij

een woonkern. Dan moet de overheid ook maximale afscherming gebeuren (sic) naast alle bestaande woningen.

* Ook hier dient meer ruimte, over het gehele tracé (besteed) te worden aan geluidsafscherming. (schermen en gronddammen)

* Geen parallelwegen voor koning auto, wel een fietspad langsheen het traject.

Conclusie: Gezien dit minst wenselijke tracé een maximale impact heeft op mens en sociaal weefsel, dient men bij keuze hiervoor ook maximaal de leefbaarheid te garanderen met extra inspanningen".

10. Op 4 juli 2011 brengt de Vlaamse regering advies uit over het ontwerp-plan. In dit advies wordt onder meer het volgende overwogen:

"Overwegende dat het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Regionale ontsluiting' voorziet in een herbestemming (reservatiegebied) in functie van de aanleg van een noordelijk gelegen secundaire verbinding tussen de R14 en de N118; dat in de herziening van het RSPA een verbinding tussen de N118 en het primaire wegennet wordt geselecteerd als secundaire weg type II; dat het hier gaat om een oostelijke of noordelijke verbinding; dat door middel van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Regionale ontsluiting' wordt gekozen voor de noordelijke verbinding; dat in het verleden reeds verschillende keren gevraagd werd naar een degelijke ruimtelijke onderbouwing voor deze keuze; dat deze momenteel nog steeds ontbreekt in het plan; dat enkel een motivering wordt gegeven vanuit verkeersplanologisch en verkeerstechnisch oogpunt, zekerheid m.b.t. uitvoering, uitvoering en kostprijs en potentiële hinder in aanlegfase;

Overwegende dat een nieuwe rondweg, conform de principes van het RSV, enkel kan worden aangelegd in functie van de leefbaarheid van de kern; dat voor het oostelijke tracé dit aspect in zowel de mobiliteitsstudie voor N 118 als in het plan-MER als gunstig werd geëvalueerd; dat na aanleg van het oostelijke tracé een duidelijke verbetering merkbaar is van de leefbaarheid in de kern van St.-Dimpna; dat voor het noordelijke tracé deze verbetering enkel merkbaar is na het nemen van milderende maatregelen; dat bovendien het oostelijke tracé beter aansluit bij de kern van Geel, waardoor de versnippering van de ruimte minder groot is; dat het noordelijk tracé een substantieel deel afsnijdt van het agrarisch gebied dat geïsoleerd komt te liggen; dat vanuit de principes van het RSV het oostelijke tracé dan ook ruimtelijk beter te verantwoorden is;

(...)

Enig artikel. De ontwerpen van provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (...) en 'Regionale ontsluiting' te Geel van de provincie Antwerpen worden gunstig geadviseerd op voorwaarde dat een degelijke ruimtelijke motivering wordt toegevoegd bij de keuze voor het noordelijke tracé in functie van de regionale ontsluiting van Geel".

11.1. Op 29 september 2011 behandelt de PROCORO de ingediende bezwaren en adviezen en brengt zij advies uit. Wat betreft het bezwaarschrift van de tweede verzoeker wordt het volgende gesteld:

> "Korte weergave bezwaren
> (...)
> O14 aanleg groenscherm thv Schransdijk 1 is noodzakelijk. Kempen staat bekend om lintvormige KLE, dus hier doortrekken. Een open (verlichte) weg is verminking van landschap
> (...)
> Behandeling bezwaarschriften
> (...)
> O14 Voor behandeling van dit bezwaarschrift wordt verwezen naar adviesbehandeling aa6 en bezwarenbehandeling H18.
> (...)
> (aa6)
> Binnen de reservatiestrook (artikel 1) wordt een groene ruimte i.f.v. buffering gegarandeerd (waarbij waterbuffering verplichtend wordt opgelegd). Dit neemt niet weg dat aanvullend bij de globale inrichting van de zone van artikel 4 een groenzone kan voorzien worden. De stedenbouwkundige voorschriften sluiten dat niet uit. Het lijkt echter aangewezen dat in art. 1 de aanleg van visuele buffering binnen de daarvoor voorziene ruimte explicieter opgelegd wordt t.o.v. deze woonzone (maar ook de andere woonzones). De redenering m.b.t. het voorzien van de groenbuffers in de zone van artikel 2 wordt eveneens behandeld onder de bezwaarbehandeling bij punt R1 tot en met R9.
> → Aanpassen: binnen de strook van artikel 1 wordt (in voorschriften en op grafisch plan) aangeduid dat verplicht een buffer voorzien moet worden ten opzichte van de zone van artikel 4.
> (...)
> H18
> Bij de dimensionering van de reservatiestrook is de aanleg van groenschermen - naast andere begeleidende infrastructuur - mogelijk (…). Het lijkt aangewezen op de aanleg van groene elementen in functie van een optimale integratie in het landschap verplicht te maken. Optimale integratie in het landschap betekent echter niet automatisch een volledige buffering over de gehele lengte. Andere groenvoorzieningen zoals verspreid voorzien van bossages, solitaire bomen e.a. zijn ook mogelijk.
> → in voorschriften aanpassen: aanleg van groene elementen in functie van optimale integratie in het open landschap en de bebouwde omgeving. Toelichtend verduidelijken wat hiermee bedoeld wordt".

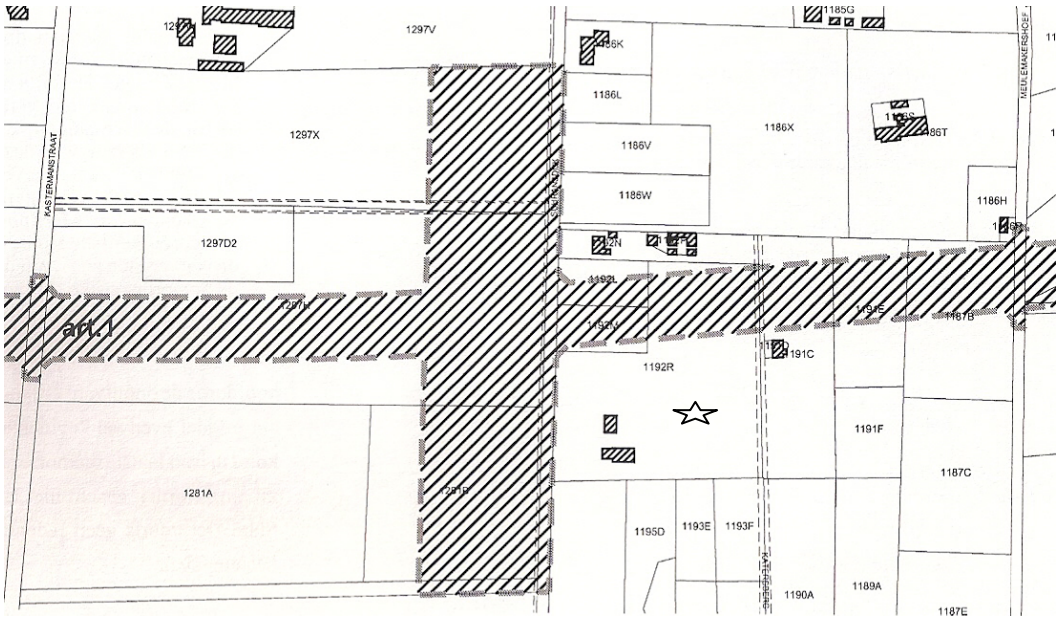
11.2. De PROCORO adviseert onder meer volgende aanpassingen door te voeren:

"- binnen de reservatiestrook (art. 1) wordt er op het grafisch plan aangeduid ten opzichte van welke woonconcentraties er verplicht een groenbuffer moet worden aangelegd. Dit wordt ook verder doorvertaald naar de stedenbouwkundige voorschriften;

- binnen de reservatiestrook (art.1) moet er op het grafisch plan aangeduid worden ten opzichte van welke woonconcentraties er verplicht een geluidsbuffer moet worden aangelegd. Dit wordt ook verder doorvertaald naar de stedenbouwkundige voorschriften".

12.1. Op 14 december 2011 stelt de provincieraad van Antwerpen het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Regionale ontsluiting" te Geel definitief vast. Dit is het bestreden besluit, waarvan het bestaan wordt bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 3 augustus 2012.

In het definitieve plan worden ten opzichte van het ontwerp-plan op de "reservatiestrook voor weginfrastructuur" ten westen van de Heistraat en ten oosten van de straat Meulemakershoef overdrukken "verplichte inplanting geluidswerende voorzieningen en verplichte inplanting visuele groenbuffer" (art. 1.1) en "verplichte inplanting visuele groenbuffer" (art. 1.2) aangebracht. In het middelste gedeelte tussen de Heistraat en Meulemakershoef worden geen overdrukken aangebracht en blijft de "reservatiestrook voor weginfrastructuur" ten opzichte van het ontwerp-plan ongewijzigd. Het woonperceel van de tweede verzoeker bevindt zich in het voornoemde middelste gedeelte. Ter verduidelijking volgt hierna een uittreksel uit het definitief vastgestelde plan.



☆ = woonperceel van de tweede verzoeker

12.2. In de toelichtingsnota bij het bestreden uitvoeringsplan wordt onder meer het volgende gesteld:

> "5 Afwegingselementen en randvoorwaarden
> Het merendeel van de afwegingselementen en randvoorwaarden wordt aangereikt vanuit de conclusies van de planMER. In deze conclusies van de screening worden, indien relevant, mitigerende maatregelen vermeld, waarbij een onderscheid gemaakt wordt tussen 'maatregelen', die als essentieel worden beschouwd, en 'aanbevelingen'.
> (...)
> 5.1 Conclusie planMER
> (...)
> 5.1.2 Maatregelen en aanbevelingen m.b.t. tracé 1a
> Teneinde de vastgestelde negatieve effecten teniet te doen, te milderen of te compenseren, werden per discipline ook specifieke milderende maatregelen voorgesteld.
> Er zijn geen significante effecten te verwachten op het milieu bij tracé 1A, mits in acht name van de volgende maatregelen:
> Mens-mobiliteit
> Wegwerken van de significant negatieve barrièrewerking:
> – in het PRUP minimaal de verplichting opleggen om een kruising voor alle verkeer te voorzien van de regionale ontsluitingsweg met de Schransdijk; een ongelijkgrondse kruising geniet hierbij de voorkeur om zodoende de doorstroming optimaal te houden.
> – in het PRUP de mogelijkheid opnemen tot de realisatie van (onverharde) ventwegen langsheen het tracé, zodoende alle aanpalende landbouwpercelen bereikbaar te houden.
> Geluid
> Geluidsschermen of gronddammen langsheen het traject van de nieuwe ontsluitingsweg: door plaatsing van geluidsschermen of gronddammen kan een belangrijke vermindering van de geluidsimpact ter hoogte van de dichtstbijzijnde woningen bekomen worden. Ten opzichte van het oorspronkelijke omgevingsgeluid zal echter nog steeds een negatieve impact blijven bestaan voor een aantal woningen langs de nieuwe weg. Enkel bij het voorzien van geluidsschermen ter hoogte van de woningen nabij de aansluiting van de noordelijke tracévarianten op de R14 kan een positief effect ten opzichte van de huidige situatie ontstaan, gezien de geluidsimpact van de R14 mee gebufferd wordt.
> Lucht
> Gezien er geen overschrijdingen van doelstellingen optreden(,) zou kunnen gesteld worden dat er strikt genomen geen milderende maatregelen noodzakelijk zijn. Echter, omwille van de belangrijke negatieve impact langsheen een aantal wegsegmenten dienen er wel milderende maatregelen onderzocht te worden. Gezien de negatieve gezondheidsimpact van (ultra)fijn stof (zelfs bij voldoen aan luchtkwaliteitsdoelstellingen) zijn er trouwens milderende maatregelen aangewezen.

Dat er langsheen een nieuwe weg waarlangs geacht wordt aanzienlijke hoeveelheden verkeer te rijden, een belangrijke negatieve impact optreedt, is wel evident. Mildering langsheen deze weg is nauwelijks realiseerbaar, tenzij door maatregelen die het verkeer aanzienlijk beperken. Wat in feite in tegenspraak is met het doel van het plan.

Ook mildering door (verdere) reductie van de snelheid is geen echte optie. Maatregelen die zorgen voor een goede doorstroming, waarbij zo min mogelijk moet afgeremd en opnieuw opgetrokken worden daarentegen kan wel voor een verlaagde emissie/impact zorgen.

(...)

Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Er is in meer of mindere mate een negatieve impact op het landschap en de visuele beleving voornamelijk t.g.v. de doorsnijding van het huidige landschap door de nieuwe weg. Een landschappelijke inpassing van de nieuwe weg is dus in alle gevallen gewenst. De visuele impact kan gebufferd worden door opgaande beplanting te voorzien langs de weg. Voor tracé 1a is het echter van belang het meer open karakter van het oostelijke deel vanaf de Kastermanstraat zo veel mogelijk te behouden. Inzake perceptieve kenmerken is het van belang om de weg t.h.v. de receptoren (woningen) te bufferen. Hierdoor zal een afwisseling van begroeiing en meer open landschap ontstaan langs de nieuwe weg. Een groene opgaande buffer wordt dan ook voorgesteld t.h.v. Ossemeer, de woonwijk aan de Weidestraat, de nieuwe verkavelingen tussen Koppeleershoeven en de Heistraat, t.h.v. de woning aan de Schransdijk en de woningen het Binnenblok. Afhankelijk van waar de nieuwe weg precies komt te liggen, kunnen nieuwe buffers worden aangelegd of kunnen de bestaande bomenrijen in deze buffers geïntegreerd worden. De bestaande bosjes ten noorden van Binnenblok, aan de Meulemakershoef en t.h.v. de Fittelaarsdijk dienen zo veel mogelijk te (worden) behouden.

(...)

5.3 Afwegingselementen en randvoorwaarden - focus per thema

(...)

5.3.5 Landbouw

(…)

Vermits het tracé het landbouwgebied doorsnijdt, heeft dit een impact op de bereikbaarheid voor landbouwverkeer van gronden ten noorden en ten zuiden van het tracé. In functie hiervan wordt op Schransdijk (en eventueel op Heistraat) een tunnel onder het tracé voorzien. Naast de nieuwe weg worden ventwegen voorzien om de aanliggende landbouwpercelen bereikbaar te houden.

(…)

5.3.6 Wonen

(...)

Volgende woningen of onbebouwde bouwgronden liggen binnen de reservatiestrook van de nieuwe wegenis:

– 4 percelen waarbij de reservatiestrook door de woning gaat (Dr. van de Perrestraat nr. 347, 351, 353 en 355)

– delen van bebouwde percelen, waarbij de reservatiestrook niet over de woning gaat:

(...)

– Schransdijk 1

(...)

Alle percelen of delen van percelen die binnen de reservatiestrook vallen kunnen potentieel onteigend worden.

Visuele impact

De visuele impact van de ontsluitingsweg zelf zal, gezien het vlakke reliëf in het studiegebied enkel significant zijn voor directe omwonenden. Zichten richting open gebied worden door de weg zelf immers niet verstoord. Voor het tracé word(t) dan ook voornamelijk een visuele impact verwacht t.h.v. de woonwijken aan de Zandhoefstraat/Ossemeer, N19, Weidestraat, Holvenseheide, Fittelaarsdijk in het westen en voor de woningen aan Binnenblok nabij de N118.

Geluidshinder

In het planMER werd de impact van het geluid op de omgeving uitgebreid onderzocht.

Hieronder worden de voornaamste conclusie geformuleerd:

– De impact van geluidshinder zal het meest significant zijn voor de bewoners in de omgeving van de nieuwe ontsluitingsweg en t.h.v. de wegvakken waar de verkeersintensiteit zodanig wijzigt dat een significante impact op het geluidsklimaat te verwachten is. De aanleg van de nieuwe weg en het daardoor omleiden van de verkeersstroom zal echter ook een positieve impact hebben voor de bewoners langs een aantal wegen die in de huidige situatie het verkeer moeten verwerken.

(...)

– Zones waar het geluid toeneemt ten gevolge van de nieuwe weg, zonder dat maatregelen worden genomen:

(...)

– Voor woningen langs het nieuwe traject, en die zich op minder dan 60 m van de nieuwe ontsluitingsweg bevinden zijn overschrijdingen van de richtwaarden (Lden = 60 dB(A)) te verwachten.

– Aangezien (…) een groot deel van het tracé door een open agrarisch gebied gaat, heeft het specifieke geluidsniveau geproduceerd door deze nieuwe weg een invloed op een groter gebied waar het oorspronkelijk omgevingsgeluid in de huidige situatie als rustig wordt beschouwd.

– Maatregelen:

– Aangezien het oorspronkelijk omgevingsgeluid in de agrarische gebieden waar men de weg plant zeer laag is(,) kan men een stijging niet vermijden. De milderende maatregel zorgt dat de toename beperkt blijft.

– Het is aangewezen om geluidsschermen of gronddammen te voorzien langs een groot gedeelte van het traject, zeker ter hoogte van de aanwezige woongebieden.

– Voor het meest ongunstig berekende scenario in het planMER (met name een toekomstige situatie met cumulatieve effecten gecombineerd met de nieuwe ontsluitingsweg) is een gronddam van 3,5 m hoog doorgerekend, wat overeen komt (…) met een absorberend geluidsscherm van 2,5 m en dit op 3 m afstand van het baanvak. We gaan hier uit van de veronderstelling dat de lokale wegen die kruisen met deze nieuwe weg ontsloten worden door middel van een ongelijkgrondse (weg). Het effect van de gronddam van 3,5 m of een geluidsscherm van 2,5 boven het wegoppervlak levert een reductie van 6 tot 9 dB(A) naar de bewoning ten noorden van de Katersberg

in de buurt van het nieuwe tracé. Hierdoor worden de richtwaarden voor Lden en Lnight die het toetsingskader voorstelt voor de nieuwe weg overal gerespecteerd. Voor de woningen rondom het gedeelte van het tracé ten westen van de N19 Dr. Van de Perrestraat noteren we een reductie van 3 tot 5 dB(A). Ook hier blijven de richtwaarden gerespecteerd.

Een gronddam van 3,5 m (hoogste punt op 10 m van de weg) of een geluidsscherm van 2,5 (m) boven het wegoppervlak is dus noodzakelijk als men de richtwaarden voor Lden en Lnight wil respecteren thv de dichtst bijgelegen woningen.

(...)

Luchtkwaliteit

In het planMER werd de impact op de luchtkwaliteit op de omgeving uitgebreid onderzocht.

Hieronder worden de voornaamste conclusies geformuleerd:

De aanleg van de weg zal een wijziging van de luchtkwaliteit met zich meebrengen:

Globaal gezien leidt de realisatie van de weg tot:

– Een positieve impact op de luchtkwaliteit langsheen de N118 doortocht St-Dimpna, de Katersberg en de N19 Vandeperrestraat

– Een negatieve impact op de luchtkwaliteit langs de nieuwe weg.

(...)

6 Visie en ontwerp

(...)

6.2.2 Ruimtelijke krachtlijnen

Relatief ruim dwarsprofiel

Binnen de reservatiestrook van de weg wordt voldoende ruimte voorzien om de weg, buffers, geluidsbuffers, infrastructuur in functie van waterafvoer en ventwegen (in het open gebied) te voorzien. Uit ontwerpend onderzoek blijkt dat hiervoor een reservatiestrook van 42 m nodig is. De weg zelf heeft een ruimte van ongeveer 7,5 m nodig(.) Dit wil zeggen dat langs weerszijden van de weg nog een ruimte van ongeveer 17,25 m overblijft voor de vermelde aanhorige voorzieningen.

(...)

Voorzien van groenbuffers en geluidswerende voorzieningen ten opzichte van woonconcentraties

Binnen de reservatiestrook van artikel 1 is ruimte voorzien voor het inplanten van geluidswerende voorzieningen en van visuele groenbuffers (...). Ten opzichte van een aantal woonconcentraties moeten deze al zeker verplicht voorzien worden.

(...)".

12.3. De door het bestreden besluit vastgestelde voorschriften luiden onder meer als volgt:

"

Toelichting bij de verordenende voorschriften	Verordenende voorschriften
	Art. 1 Reservatiestrook voor weginfrastructuur

Bestemming -Met kunstwerken en constructies wordt bedoeld: op- en afritten, kruisingen, aansluitingen, bruggen, viaducten, fietspaden, bermen, taluds, verlichting, verkeersregelinstallaties, bewegwijzering, ... -Met voorzieningen i.f.v. de waterhuishouding wordt bedoeld: grachten, waterbufferbekkens, infiltratievoorzieningen, duikers, bermen, bermsloten, taluds, … -Bij de dimensionering van de reservatiestrook is de aanleg van groenvoorzieningen – naast andere begeleidende infrastructuur – mogelijk in functie van een optimale integratie in het landschap. Optimale integratie in het landschap betekent echter niet automatisch een volledige buffering over de gehele lengte. Andere groenvoorzieningen zoals verspreid voorzien van bossages, solitaire bomen e.a. zijn ook mogelijk. -Met voorzieningen in functie van landschappelijke inpassing en ecologische infrastructuur wordt bedoeld: verbindingszones, infrastructuur in functie van faunapassages (ecotunnel, -raster, duiker). Een basisprincipe is het lichtarm inrichten van de weg.	categorie van gebiedsaanduiding: 'lijninfrastructuur' De zone van artikel 1 is een reservatiestrook, bestemd voor de inrichting van openbare wegen, en de met deze wegen verband houdende voorzieningen, zijnde: -Kunstwerken en constructies -Voorzieningen in functie van waterhuishouding -(Groen)voorzieningen i.f.v. de landschappelijke inpassing van de weg. - Ecologische infrastructuur i.f.v. de barrièrewerking van de weg. -Geluidswerende voorzieningen De bestemming van de grondkleur is van toepassing voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van de weginfrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht.
Inrichting en beheer Voorzieningen en activiteiten moeten beoordeeld worden op hun goede nabuurschap en verenigbaarheid met hun omgeving wat schaal en ruimtelijke impact betreft. Het is van belang aan te tonen hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in de te beschouwen omgeving en welke rol het wil vervullen. De te beschouwen omgeving is afhankelijk van de omvang van de voorgestelde ingreep. De beoordeling door de vergunningverlener van de verenigbaarheid zal in de praktijk sterk verschillen afhankelijk van de schaal van de ingreep en de veroorzaakte dynamiek. Wegvakken mogen niet meer dan 2x1 rijstroken bevatten, tenzij ter hoogte van kruispunten of kruisingen in functie van afslagbewegingen. Er wordt een begroeide bufferstrook van 2 m tot 5 m breed tussen de weg en de baangracht voorzien in functie van de behandeling van de run-off van potentieel verontreinigd regenwater, zodat de verontreinigingen (verontreiniging van bodem, grond- en oppervlaktewater door run-offwater) zo veel mogelijk in het wegdek zelf	Alle werken en handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze wat schaal en ruimtelijke impact betreft verenigbaar zijn met de draagkracht van de omgeving en voor zover voldaan is aan onderstaande voorwaarden. 1 Inrichting, inplanting en dimensionering van de reservatiestrook M.b.t. het dwarsprofiel geldt het volgende: - Wegvakken mogen niet meer dan 2x1 rijstroken bevatten, tenzij ter hoogte van kruispunten of kruisingen in functie van afslagbewegingen. - Tussen weg en baangracht wordt een begroeide bufferstrook van minimum 2 m breed voorzien. De doorstroming op de weg moet gegarandeerd worden, d.w.z.: − De aansluiting op de N118

gebufferd worden. In deze bufferzone is de aanleg van bermfilterzones, zijdelings van de weg gelegen longitudinale grasstroken, waarover het run-offwater oppervlakkig afstroomt, (…) en voorzien van een vlakke zijdelingse helling met een dichte vegetatie om uniforme vlakke afstroming mogelijk te maken, eveneens mogelijk. De weg wordt voorzien voor een snelheid van 70 km/u. De weg wordt zodanig gedimensioneerd (bochtstralen, verkanting, …) dat de doorstroming aan deze snelheid gegarandeerd kan worden, en waarbij zo min mogelijk moet afgeremd en opgetrokken worden. De nieuwe weg sluit via een (vlotte) bocht aan op de N118, zodat verkeer op de N118 (komende van het noorden) automatisch naar de nieuwe weg geleid wordt. Het deel van de N118 dat verder in zuidelijke richting naar Geel St-Dimpna loopt wordt ondergeschikt gemaakt aan de nieuwe weg. (Ter info: De aansluiting op het knooppunt van de R14 en de N19g maakt deel uit van de aanleg van de N19g (noord-zuidverbinding kempen). Beslissingen omtrent de aanleg van de N19g en van het knooppunt N19g/R14 werden al genomen, de aanleg wordt gepland op relatief korte termijn. De eventuele overbreedte van de huidige weginfrastructuur (de R14 is momenteel een 2x2-weg met middenberm) moet weggewerkt worden door een landschappelijke inpassing bij herinrichtingswerken (2 x 1 rijstroken bij de nieuwe te voorziene weg)). De heraanleg van het kruispunt N19/Dr. van de Perrestraat maakt deel uit van de studie omtrent de noord-zuidverbinding Kempen. De doorstroming blijft eveneens gegarandeerd indien kruisingen met lokale wegen ongelijkvloers worden voorzien. Conform het planMER wordt voorzien dat Schransdijk de nieuwe weg ongelijkgronds (…) kruist (tunnel). Dergelijke kruising mag eveneens voorzien worden ter hoogte van Heistraat. Indien fietsers en auto's samen via een tunnel moeten passeren dan moet, ook al betreft het een ondertunneling in functie van lokaal verkeer, voldoende aandacht gaan naar de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruiker. De aan het tracé palende (landbouw)percelen moet bereikbaar blijven door het voorzien van ventwegen.	is een bochtaansluiting − De kruising met de bestaande N19/Dr. van de Perrestraat mag gelijkvloers uitgevoerd worden. Kruisingen met overige lokale wegen worden ongelijkvloers uitgevoerd: ter hoogte van Schransdijk wordt een verplichte ongelijkvloerse kruising (tunnel) voorzien, ter hoogte van de Heistraat wordt de mogelijkheid van een ongelijkvloerse kruising (tunnel) voorzien. Voor het lokaal bestemmingsverkeer worden ventwegen voorzien. De dimensionering van de weg gaat uit van de ontwerpsnelheid conform de wegencategorisering. 2 Landschappelijke inpassing In functie van de landschappelijke inpassing zijn toegelaten: − Reliëfwijzigingen (ophoging of in sleuf mogelijk) zijn toegelaten. − de ongelijkvloerse kruisingen (ter hoogte van Schransdijk en Heistraat) worden als tunnel uitgevoerd − flankerende groenvoorziening, landschappelijk geïntegreerde geluidswering en/of beeldende kunst − om lichtvervuiling te vermijden wordt geopteerd voor puntgerichte lichtbronnen, en een neerwaartse lichtverdeling. (...)

De nieuwe weg is een secundaire weg cf. de wegencategorisering zoals voorzien in het RSV en RSP-A. M.b.t. de dimensionering worden volgende richtgetallen gegeven: - Rijstroken op de doorgaande weg bedragen nominaal 3,25m. - Voor ontwerpsnelheid 80km/h, maximale snelheid 70 km/h => minimale bochtstraal 420 m (d.i waarden bij normale dwarshelling (-0.025)) - Onder een positieve verkanting (+0.025) kan de bochtstraal ter hoogte van de aansluiting met de N118 worden teruggebracht tot 300m (max snelheid 70 km/h) - In de tunnels, waar de weg de lokale wegen kruis(t), geldt een vrije hoogte van 4.65m. De hellingen bedragen 4%. Een verhoogde of verlaagde aanleg van (delen van) de weg t.o.v. het maaiveld is toegestaan. Uit nader onderzoek moet blijken of een reliëfwijziging aangewezen is vanuit het oogpunt van waterbeheersing, geluid, en/of landschappelijk. Rekening houdend met het planMER kan volgende suggestie (worden) gedaan m.b.t. de landschappelijke inpassing: 'Het is van belang het meer open karakter van het oostelijke deel vanaf de Kastermanstraat zo veel mogelijk te behouden. Inzake perceptieve kenmerken is het van belang om de weg t.h.v. de receptoren (woningen) te bufferen. Hierdoor zal een afwisseling van begroeiing en meer open landschap ontstaan langs de nieuwe weg. Een groene opgaande buffer wordt dan ook voorgesteld t.h.v. Ossemeer, de woonwijk aan de Weidestraat, de nieuwe verkavelingen tussen Koppeleershoeven en de Heistraat, t.h.v. de woning aan de Schransdijk en de woningen (aan) het Binnenblok. Afhankelijk van waar de nieuwe weg precies komt te liggen, kunnen nieuwe buffers worden aangelegd of kunnen de bestaande bomenrijen in deze buffers geïntegreerd worden'. Minimaal ter hoogte van de aanwezige woningen van het woongebied worden geluidsschermen of gronddammen voorzien. Puntgerichte lichtbronnen worden verkozen boven diffuse verlichting om hinder voor de fauna zoveel mogelijk te beperken. Dit kan door de plaatsing van de verlichting oordeelkundig te benaderen en lampen te gebruiken die de uitstraling van licht naar de omgeving en daardoor tevens de verstoring	

sterk beperken. In die zin dient de openbare verlichting langs de nieuwe weg een neerwaartse lichtverdeling te hebben. (...) Geluidswering wordt via Art. 1.1 en Art. 1.2 verplichtend opgelegd voor de tracéonderdelen met cf planMER risico op geluidshinder in woonomgeving. Ecologische duikers zorgen ervoor dat er geen vismigratieknelpunten ontstaan.	5 Geluidsbuffering In functie van de buffering van het geluid worden geluidsbuffers voorzien. Minimaal ter hoogte van de aanwezige woningen van het woongebied ter hoogte van de N118 en ter hoogte van de R14 en de N19-Dr. Van de Perrestraat word(en) geluidsschermen of gronddammen voorzien. 6 Vegetatie en ecologie Voor aanplantingen wordt gebruik gemaakt van streekeigen, aan de lokale bodemcondities aangepaste beplanting Bermen en afwateringsgrachten worden ter versterking van het natuurlijk karakter van omgeving ecologisch ingericht Voor de kruisingen van waterlopen wordt gebruik gemaakt van ecologische duikers. 7 Voetwegen Bestaande voetwegen (voet- en buurtwegen uit de atlas der buurtwegen en andere openbare erfdienstbaarheden) moeten maximaal behouden worden en geïntegreerd in het ontwerp indien financieel en technisch haalbaar.
	Art. 1.1 verplichte inplanting geluidswerende voorzieningen en verplichte inplanting visuele groenbuffer (overdruk)
Bestemming De zone van Art. 1.1 wordt in overdruk aangeduid op Art. 1. Het op effectieve wijze milderen van geluidshinder betekent het reduceren van het geluidniveau naar richtwaarden in functie van een best practice (zie ook verder) en dit zowel voor het benedenverdiep als de eerste verdieping (slaapkamerniveau) van de aanliggende woningen. De aard van de geluidswering (geluidsscherm met diverse	categorie van gebiedsaanduiding: 'lijninfrastructuur' Ter hoogte van de in dit artikel voorziene overdruk dienen volgende voorzieningen te worden aangelegd langs het in Art. 1 voorziene wegtracé: − Geluidswerende voorzieningen, om de geluidshinder afkomstig van het

mogelijke materialen, aarden wal,…) is vrij op voorwaarde dat de gewenste geluidsreductie effectief behaald wordt. De overdruk is in de eerste plaats gekoppeld aan de (visueel en geluidstechnisch) te beschermen aanliggende woningen. Met aanliggende woningen wordt bedoeld: de aan de overdruk grenzende woningen, zowel parallel aan het wegtracé, als dwars erop aan de randzones (...).	wegtracé op effectieve wijze te milderen t.o.v. de aanliggende woningen. − Een visuele buffering met streekeigen beplanting met het oog creëren van een visueel scherm t.o.v. de aanliggende woningen. Alle werken en handelingen die nodig zijn om de bestemming te realiseren(,) zijn toegelaten voor zover de bufferende functie (visueel of geluid) behouden blijft.
Inrichting en beheer Omdat geluidsgolven aan de uiteinden van een geluidswerende voorziening (bijv. geluidsscherm) te maken hebben met diffractie en verstrooiing, moet erop toegezien worden dat het scherm voldoende lang is (overlengte) zodat het omloopgeluid langs de zijkanten niet hoger ligt dan het geluid over het scherm. De exacte ligging (ten opzichte van de weg binnen de zone van Art. 1), dimensionering (hoogte, lengte, breedte) en het (technisch) ontwerp ervan moet gebeuren wanneer alle details van inrichting gekend zijn (bij aanvraag stedenbouwkundige vergunning) rekening houdend met de specifieke situatie. Met de specifieke situatie wordt bedoeld dat de reductie van het geluidsniveau achter de geluidswerende voorziening afhankelijk is van: - de plaats waar men zich bevindt (positie) - de akoestische eigenschappen van de geluidswerende voorziening - de afmetingen van de geluidswerende voorziening - de positie van de bron, de geluidswerende voorziening en ontvanger (rekening houdend met slaapkamerhoogte) - de verkeersintensiteit op de weg - de wegverharding - het snelheidsregime van de voertuigen - de aard van het terrein tussen de weg en de woningen - de meteo-omstandigheden M.b.t. de richtwaarden in functie van een best practice wordt (…) verwezen naar het voorbeeld in het planMER. Het planMER stelt: ‘Momenteel zijn er echter nog geen normen voor Lden en Lnight vastgelegd door de Vlaamse Gemeenschap. In het kader van het Plan MER Masterplan Antwerpen werd	Specificaties m.b.t. de geluidswerende voorzieningen: − Waar nodig in functie van het behalen van de gewenste geluidsreductie t.o.v. aanliggende woningen moet ‘overlengte’ worden voorzien. − Onderbrekingen in de geluidswering zijn enkel mogelijk waar dit om technische redenen noodzakelijk is, zoals ter hoogte van de gelijkgrondse kruising van een weg. − De dimensionering, het technisch ontwerp, de materiaalkeuze en de inplanting van de geluidswerende voorzieningen moeten garanderen dat een geluidsreductie gerealiseerd wordt zodat er geen overschrijding van de richtwaarden (best practice) is voor de specifieke situatie.

een toetsingskader voor Lden wegverkeer voorgesteld. Dit voorstel steunt op het ontwerp KB 1991 en wordt in afwachting van een officieel toetsingskader gehanteerd: Bewoond gebouw langs weg: - Richtwaarde Lden : 60 dB(A) en Maximale waarde Lden : 70 dB(A) - Richtwaarde LAeq,nacht : 50 dB(A) en Maximale waarde LAeq,nacht : 60 dB(A)'. Deze richtwaarden gelden op 60m van de bron van het geluid	
De verschillende delen van het groenscherm (perceelsdelen) worden op een gelijkwaardige wijze beheerd. Dit beheer moet uitgevoerd worden volgens de principes van duurzaam ecologisch beheer. Breedte van de beplanting, de plantkeuze en de beheervorm (snoeivorm, kapbeheer) kunnen in functie van de locatie en de beschikbare ruimte variëren, voor zover de effectiviteit van de visuele schermwerking gegarandeerd wordt. De visuele groenbuffer wordt dus ook voorzien ten opzichte van het onbeschermd bouwkundig erfgoed 'Villa Zonneschijn' welke behouden wordt omwille van de architecturale waarde. Een opgaande groene buffer langs de weg wordt voorzien binnen de zone van Art. 1, zodat het verlies van de context rond dit erfgoed zo veel mogelijk gemilderd wordt	Specificaties m.b.t. de visuele groenbuffer De buffer bestaat voor 100 % uit streekeigen(…) aan de lokale bodem aangepaste beplanting. Inplanting, de aard van de beplanting en de aard van het beheer zijn gericht op het realiseren van een effectieve visuele afscherming van de wegenis en aanhorigheden ten opzichte van aanliggende (woon)functies. Onderbrekingen in de buffering zijn enkel mogelijk waar dit om technische redenen noodzakelijk is, zoals ter hoogte gelijkgrondse kruising van een weg.
	Art. 1.2 Verplichte inplanting visuele groenbuffer (overdruk)
(…) Bestemming De overdruk is in de eerste plaats gekoppeld aan de (visueel) te beschermen aanliggende woningen. Met aanliggende woningen wordt bedoeld: de aan de overdruk grenzende woningen, (…).	categorie van gebiedsaanduiding: 'lijninfrastructuur' Langs het in Art. 1 voorziene wegtracé dient een visuele buffering te worden voorzien t.o.v. de aanliggende woningen (ter hoogte van de in dit artikel voorziene overdruk) met het oog op het milderen van visuele hinder t.o.v. deze woningen. Alle werken en handelingen die nodig zijn om de bestemming te realiseren(,) zijn toegelaten voor zover de bufferende functie (visueel of geluid) behouden blijft.
Inrichting en beheer De verschillende delen van het groenscherm (perceelsdelen) worden op een gelijkwaardige wijze beheerd. Dit beheer moet	De buffer bestaat voor 100 % uit streekeigen(…) aan de lokale bodem aangepaste beplanting met het oog op het bufferen van

uitgevoerd worden volgens de principes van duurzaam ecologisch beheer. De verschillende delen van het groenscherm (perceelsdelen) worden op een gelijkwaardige wijze beheerd. Dit beheer moet uitgevoerd worden volgens de principes van duurzaam ecologisch beheer.	de wegenis ten opzichte van aanliggende (woon)functies. Onderbrekingen in de buffering zijn enkel mogelijk waar dit om technische redenen noodzakelijk is, zoals ter hoogte gelijkgrondse kruising van een weg. Inplanting, de aard van de beplanting en de aard van het beheer zijn gericht op het realiseren van een effectieve visuele afscherming van de wegenis en aanhorigheden ten opzichte van aanliggende (woon)functies. Onderbrekingen in de buffering zijn enkel mogelijk waar dit om technische redenen noodzakelijk is, zoals ter hoogte gelijkgrondse kruising van een weg.

”.

13. Wegens het uitblijven van een beslissing van de bevoegde minister, verstuurt de verwerende partij een aangetekende rappelbrief op 12 maart 2012.

14. Het PRUP “Regionale ontsluiting” te Geel wordt op 10 april 2012 van goedkeuring onthouden door de minister bevoegd voor de ruimtelijke ordening. In dit besluit wordt onder meer het volgende gesteld:

> “Overwegende dat de provincie hiermee onder meer tegemoet tracht te komen aan de vraag in het advies van 4 juli 2011 van de Vlaams Minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport waarin uitdrukkelijk werd gesteld dat dit ruimtelijk uitvoeringsplan gunstig wordt geadviseerd op voorwaarde dat een degelijke ruimtelijke motivering wordt toegevoegd bij de keuze voor het noordelijke tracé;
>
> Overwegende dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen de afbakening van de stedelijke gebieden als een elementaire beleidsmaatregel vooropstelt om de stedelijke leegloop en lintontwikkeling te stoppen, een aanbodbeleid inzake bijkomende woningen te voeren, ruimte voor economische activiteiten te kunnen realiseren en het buitengebied te vrijwaren voor stedelijke ontwikkeling; dat het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Regionale ontsluiting’ voorziet in een belangrijke infrastructurele maatregel om de leefbaarheidsproblemen van verschillende kernen op te lossen en de geplande ontwikkelingen in de omgeving van het kleinstedelijk gebied mogelijk te maken; dat het belang van een regionale ontsluiting via een noordelijk of oostelijk tracé wordt erkend; dat de

verduidelijking van de keuze van het noordelijk tracé naar aanleiding van het advies van de PROCORO echter onvoldoende garandeert dat de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gerespecteerd worden;

Overwegende dat volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een nieuwe rondweg enkel kan aangelegd worden in functie van de leefbaarheid van de kern; dat uit de mobiliteitsstudie voor N118 en het plan-MER blijkt dat de leefbaarheid voor de kern van St.Dimpna duidelijk verbetert na aanleg van een oostelijk tracé; dat voor het noordelijk tracé deze verbetering enkel merkbaar is na het nemen van milderende maatregelen; dat het oostelijke tracé beter aansluit bij de kern van Geel, waardoor de versnippering van de ruimte wordt beperkt; dat het noordelijk tracé een sterke barrièrewerking heeft en een substantieel deel van het herbevestigde agrarische gebied afsnijdt dat geïsoleerd komt te liggen; dat hierdoor de agrarische hoofdstructuur wordt aangetast;

Overwegende dat de mobiliteitsproblematiek die aan de basis ligt van dit provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan vereist dat de provincie werk maakt van een alternatief voor het niet-weerhouden tracé".

15. Het laatstgenoemde ministerieel besluit wordt ingetrokken door het besluit van 6 juli 2012 van de minister bevoegd voor de ruimtelijke ordening.

IV. Ontvankelijkheid

16. De verwerende partij voert aan dat de verzoekende partijen geen belang hebben bij hun vordering omdat zij verzuimd hebben om het ministerieel besluit van 6 juli 2012 (randnr. 15) voor de Raad van State aan te vechten.

17. Artikel 2.2.11, §3, tweede lid van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (hierna: VCRO) luidt als volgt:

"Indien de Vlaamse Regering geen beslissing heeft verstuurd binnen vijfendertig dagen met ingang van de dag waarop de rappelbrief is verstuurd, wordt het door de provincieraad definitief vastgestelde provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan geacht te zijn goedgekeurd".

Art. 2.2.12, tweede lid VCRO luidt als volgt:

"Bij ontstentenis van een beslissing van de Vlaamse Regering, in de zin van in artikel 2.2.11, §3, tweede lid, treedt het plan in werking veertien

dagen na de bekendmaking bij uittreksel in het Belgisch Staatsblad van de provincieraadsbeslissing houdende definitieve vaststelling van het plan".

Uit het voorgaande blijkt dat het provinciaal vaststellingsbesluit rechtsgevolgen ressorteert en een akte is in de zin van artikel 14, §1 van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973. De omstandigheid dat een verzoekende partij het ministerieel besluit tot intrekking van de beslissing tot onthouding van goedkeuring niet aanvecht ontneemt haar niet het belang bij het aanvechten van een uitvoerbaar uitvoeringsplan.

De exceptie wordt verworpen.

V. Onderzoek van de vordering

18. Overeenkomstig artikel 17, § 2 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State kan slechts tot de schorsing van de tenuitvoerlegging worden besloten onder de dubbele voorwaarde dat ernstige middelen worden aangevoerd die de vernietiging van de aangevochten beslissing kunnen verantwoorden en dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de beslissing een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen.

A. Vierde middel

Standpunt van de partijen

19. In het vierde middel wordt de schending aangevoerd van het zorgvuldigheidsbeginsel en de materiële motiveringsplicht.

20. De verzoekende partijen zetten onder meer uiteen dat in het plan-MER wordt gesteld dat er een belangrijke negatieve impact zal zijn op de luchtkwaliteit langsheen de nieuwe weg en dat er enkel milderende maatregelen kunnen worden genomen ten aanzien van het aspect blootstelling (geen woningen vlak naast nieuwe ringweg). Desondanks loopt het noordelijk tracé vlak naast hun woningen zodat een significant en niet te milderen negatief effect ontstaat.

De verzoekende partijen noemen het onzorgvuldig dat de reservatiestrook vlak naast hun woningen zal lopen. Er worden geen milderende maatregelen voorzien zodat deze woningen als het ware onbewoonbaar zullen worden. Uit de rechtspraak van de Raad van State blijkt dat indien de provincieraad vaststelt dat een uitvoeringsplan ernstige problemen veroorzaakt met betrekking tot de impact van de voorziene bestemming op het leefmilieu, in het betrokken plan zelf de nodige voorschriften dienen te worden opgenomen om deze impact binnen aanvaardbare grenzen te houden. In casu moet worden vastgesteld dat geen enkele maatregel wordt genomen voor de bescherming van de woningen van de verzoekende partijen. Volgens de verzoekende partijen is de voornoemde rechtspraak duidelijk waar deze stelt dat in het plan zelf de nodige maatregelen moeten worden voorzien ten einde te remediëren aan de nadelige impact op het milieu en deze maatregelen niet mogen worden vooruitgeschoven naar het latere vergunningsniveau.

De verzoekende partijen besluiten dat aangezien het bestreden uitvoeringsplan geen afdoende milderende maatregelen voorziet, er sprake is van een schending van de zorgvuldigheidsplicht, evenals van het materieel motiveringsbeginsel.

21.1. Ten aanzien van het in het vorige randnummer weergegeven middelonderdeel werpt de verwerende partij in haar nota vooreerst op dat uit het plan-MER blijkt dat het nulalternatief geen optie is. Volgens de verwerende partij dient vastgesteld dat plaatsen waar woningen niet aan wegen voorkomen, in Vlaanderen nog eerder beperkt zijn, en doorgaans niet wordt aangenomen dat die woningen door hun ligging “aan” een weg onbewoonbaar geworden zijn. De verwerende partij noemt de stelling van de verzoekende partijen dermate ongenuanceerd dat ze niet tot de schorsing dan wel vernietiging van het bestreden uitvoeringsplan kan leiden.

De verwerende partij benadrukt dat de onderzoeksstrook die in het plan-MER werd onderzocht een breedte van nagenoeg 200 m had, terwijl de breedte van de op het bestreden uitvoeringsplan ingetekende reservatiestrook 42 m bedraagt. In het uitvoeringsplan werd binnen de onderzoeksstrook die in het plan-MER is onderzocht, gekeken hoe het traject zo noordelijk mogelijk kon

komen te liggen. Hierdoor is nog een groenzone (artikel 2 van de stedenbouwkundige voorschriften) voorzien, zodat een toekomstige weg verder van de woningen zal komen te liggen. Bovendien is er rekening gehouden met vlotte bochtstralen en ongelijkvloerse kruisingen die ook een positief effect hebben op luchtkwaliteit.

21.2. Volgens de verwerende partij laten de verzoekende partijen na de exacte ligging van hun respectievelijke woningen ten opzicht van de ingetekende reservatiestrook en de groenzones en zones voor verplichte visuele groenbuffer van het uitvoeringsplan weer te geven.

21.3. De verwerende partij wijst erop dat naar luid van artikel 1 "Reservatiestrook voor weginfrastructuur" van de verordenende stedenbouwkundige voorschriften inzake bestemming in de bedoelde strook volgende handelingen kunnen worden verricht:

> "De zone van artikel 1 is een reservatiestrook, bestemd voor de inrichting van openbare wegen, en de met deze wegen verband houdende voorzieningen, zijnde:
> (...)
> - (Groen)voorzieningen i.f.v. de landschappelijke inpassing van de weg
> - Ecologische infrastructuur i.f.v. de barrièrewerking van de weg Geluidswerende voorzieningen.
> De bestemming van de grondkleur is van toepassing voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van de weginfrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht".

De inrichtings - en beheersvoorschriften verduidelijken onder meer dat wegvakken niet meer dan 2x1 rijstroken mogen bevatten, en tussen de weg en baangracht een begroeide bufferstrook van minimum 2 m breed wordt voorzien, alsook dat in functie van landschappelijke inpassing onder meer reliëfwijzigingen (ophoging of in sleuf) zijn toegelaten, ongelijke kruisingen (ter hoogte van Schransstraat en Heistraat) als een tunnel kunnen worden uitgevoerd, flankerende groenvoorziening, landschappelijk geïntegreerde geluidswering en/of beeldende kunst zijn toegelaten en om lichtvervuiling te vermijden wordt geopteerd voor puntgerichte lichtbronnen en een neerwaartse lichtverdeling. Onder punt 5 van de inrichtings- en beheersvoorschriften wordt bovendien

opgelegd dat in functie van het geluid, geluidsbuffers worden voorzien, en minimaal ter hoogte van de aanwezige woningen in het woongebied ter hoogte van de N118 en ter hoogte van de R14 en de N19 Dr. Van de Perrestraat, geluidsschermen of gronddammen dienen te worden voorzien.

21.4. De verwerende partij wijst erop dat de percelen van de eerste, de derde en de vijfde verzoekende partijen palen aan een groenzone zoals bedoeld in artikel 2 van de stedenbouwkundige voorschriften, te weten een 26 m brede groenstrook voorzien voor "een volledig beplante zone, met een gelaagde opbouw van ondergroen, struiken en bomen, gericht op een optimale visuele afscherming ten opzichte van de omgeving". Ook ter hoogte van de woning van de zesde verzoekster staat een ruime groenzone (artikel 3 stedenbouwkundige voorschriften) ingetekend, alsook een zone voor "verplichte inplanting visuele buffer". De zonevreemde woning van de vierde verzoekende partij is gelegen op een afstand van nagenoeg 100 m van de reservatiestrook - tevens voorzien voor groenbuffer.

De verwerende partij besluit dat het verwijt dat geen milderende maatregelen werden voorzien "niet meer dan een flagrante leugen" betreft.

Beoordeling

22. De verwerende partij gaat er aan voorbij dat in het verzoekschrift een luchtfoto van het woonperceel van de tweede verzoeker is afgedrukt waarop de in het bestreden uitvoeringsplan vervatte reservatiestrook geprojecteerd is. Het door de verwerende partij geuite verwijt (randnr. 21.2) dat de groenzones en zones voor verplichte visuele groenbuffer niet werden aangeduid, mist hoe dan ook pertinentie, daar uit de gegevens van de zaak blijkt dat het bestreden uitvoeringsplan ter hoogte van het laatstgenoemde woonperceel niet in dergelijke zones voorziet (randnr. 12.1).

23. Van een zorgvuldig handelende plannende overheid kan worden verwacht dat zij een rechtszekere oplossing biedt voor een door haar erkend probleem. Het kan niet worden aanvaard dat de plannende overheid een aspect

dat ze zelf als een belangrijk aandachtspunt heeft erkend, onttrekt aan het besluitvormingsproces dat door de decreetgever voor een ruimtelijk uitvoeringsplan is geconcipieerd en verschuift naar een later, onbepaald tijdstip.

24. Het wordt niet betwist dat de verwerende partij bij het opmaken van het bestreden uitvoeringsplan, in navolging van het plan-MER, de noodzaak van afdoende milderende maatregelen voor de woonpercelen die door het tracé van de nieuwe rondweg worden doorsneden als een belangrijk aandachtspunt heeft erkend.

25. De verwerende partij argumenteert vooreerst dat in functie van landschappelijke inpassing reliëfwijzigingen (ophoging of in sleuf), ongelijke kruisingen door middel van een tunnel, flankerende groenvoorziening, landschappelijk geïntegreerde geluidswering en/of beeldende kunst zijn toegelaten in de reservatiestrook.

Het argument komt erop neer dat het om te remediëren aan een door de plannende overheid, in navolging van het plan-MER, erkend probleem zou volstaan dat het bestreden uitvoeringsplan het nemen van een milderende maatregel toelaat. Op het eerste gezicht impliceert het feit dat milderende voorzieningen worden toegelaten of met andere woorden niet onmogelijk worden gemaakt evenwel niet dat het uitvoeringsplan een rechtszekere oplossing biedt voor het probleem. De argumentatie van de verwerende partij kan niet worden aangenomen daar ze de plannende overheid toelaat de oplossing van het door haar erkend probleem door te schuiven naar de vergunningverlenende overheid.

26. De verwerende partij wijst verder op de volgende inrichtings- en beheersvoorschriften met betrekking tot de reservatiestrook:

> "- Wegvakken mogen niet meer dan 2x1 rijstroken bevatten, tenzij ter hoogte van kruispunten of kruisingen in functie van afslagbewegingen;
> - Tussen weg en baangracht wordt een begroeide bufferstrook van minimum 2 m breed voorzien".

Op het eerste gezicht kunnen de geciteerde voorschriften niet worden aanzien als afdoende milderende maatregelen ten aanzien van het

woonperceel van de tweede verzoeker, temeer daar er ter plaatse wordt voorzien in een kruising van de nieuwe weg en de eventuele aanleg van ventwegen naast deze weg.

27. Op het eerste gezicht moet, zoals in het middel wordt aangevoerd, worden vastgesteld dat het bestreden uitvoeringsplan ten aanzien van het woonperceel van de tweede verzoeker geen afdoende milderende maatregelen voorziet.

28. Het middel is in de aangegeven mate ernstig.

B. Moeilijk te herstellen ernstig nadeel

Standpunt van de partijen

29. Wat betreft het moeilijk te herstellen ernstig nadeel, voeren de verzoekende partijen in hun verzoekschrift aan dat de in het bestreden uitvoeringsplan voorziene rondweg een belangrijke negatieve impact zal hebben op hun woonpercelen. Het plan-MER stelde zeer duidelijk dat er ernstige negatieve effecten te verwachten zijn voor de onmiddellijke omwonenden wat betreft geluid en lucht. Het hoeft volgens de verzoekende partijen geen breedvoerige beschouwingen dat er ook wat betreft zicht en licht enorme hinder zal zijn voor hen. Het open en ongeschonden karakter van het landbouwgebied zal teloor gaan.

De verzoekende partijen wijzen erop dat een uitvoeringsplan de rechtsgrond vormt om vergunningen te verlenen voor bouwwerken die op grond van de voordien geldende regeling niet konden worden toegestaan. Een verzoekende partij dient diligent op te treden en als zij later de vergunningen met een schorsingsberoep wil bestrijden, moet zij eerst de schorsing van het uitvoeringsplan vorderen.

In het verzoekschrift worden de aangevoerde nadelen geconcretiseerd door de opname van foto's en plannen.

30. De verwerende partij stelt in haar nota dat een rechtstreeks verband tussen het bestreden uitvoeringsplan en de ingeroepen nadelen ontbreekt en alleszins niet voldoende concreet werd omschreven.

De stedenbouwkundige voorschriften van het bestreden uitvoeringsplan werden opgevat om ernstige nadelen van omwonenden weg te werken. De verwerende partij herhaalt de elementen die zij heeft aangevoerd om de ernst van het vierde middel te ontkrachten (randnrs. 21.1, 21.3 en 21.4).

Volgens de verwerende partij zullen de verzoekende partijen pas naar aanleiding van een concrete aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning effectief kunnen opmaken of de eventuele nadelen die zij opsommen, een ernstig karakter vertonen. In het kader van een latere procedure tegen een vergunningsbeslissing op basis van het bestreden uitvoeringsplan kunnen de verzoekende partijen dan nog steeds de schorsing vorderen indien de vereisten daartoe verenigd zijn.

In ondergeschikte orde voert de verwerende partij nog aan dat het agrarisch gebied niet als een gebied met landschappelijke waarde werd gecategoriseerd. Bijgevolg hebben de verzoekende partij geen recht op uitzicht op een ongeschonden landschap, en volgt de mogelijkheid van bebouwing louter uit de gewestplanbestemming van agrarisch gebied.

Beoordeling

31. Het bestreden uitvoeringsplan strekt ertoe de aanleg van de nieuwe rondweg over het woonperceel van de tweede verzoeker mogelijk te maken. In het plan-MER wordt het effect op het omgevingsgeluid voor woningen die, zoals de woning van de tweede verzoeker, gelegen zijn binnen de in dit rapport onderzochte strook, beoordeeld als ‘zeer significant negatief’.

32. Het bestreden plan vormt de noodzakelijke rechtsgrond voor individuele stedenbouwkundige vergunningen die de door de verzoekende partijen aangehaalde nadelen meebrengen.

De aangevoerde hinder inzake geluid, lucht, zicht en licht vloeit, anders dan de verwerende partij dit ziet, geenszins voort uit de bestaande

gewestplanbestemming maar wel uit het bestreden uitvoeringsplan, zodat er tussen het uitvoeringsplan en de hinder een rechtstreeks causaal verband bestaat.

33. Anders dan de verwerende partij beweert, volgt uit de omstandigheid dat de voorschriften van het uitvoeringsplan de omvang van de aangevoerde nadelen zouden inperken, niet dat deze nadelen niet ernstig of niet moeilijk te herstellen zouden zijn.

34. De conclusie is dat er in hoofde van de tweede verzoeker wordt voldaan aan de voorwaarde van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel. Gelet op deze conclusie is het overbodig om te onderzoeken of er ook in hoofde van de andere verzoekende partijen aan die voorwaarde wordt voldaan.

BESLISSING

1. De Raad van State beveelt de schorsing van de tenuitvoerlegging van het besluit van 14 december 2011 van de provincieraad van Antwerpen houdende definitieve vaststelling van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Regionale ontsluiting" te Geel.

2. Dit arrest dient te worden bekendgemaakt op dezelfde wijze als het geschorste besluit.

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

Pierre Lefranc,	wnd. kamervoorzitter, staatsraad,
Jan Clement,	staatsraad,
Stephan De Taeye,	staatsraad,

bijgestaan door

Astrid Truyens,	griffier.

De griffier	**De voorzitter**
Astrid Truyens	**Pierre Lefranc**