

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 27 juni 2017 met nummer RvVb/A/1617/0983
in de zaak met rolnummer RvVb/1415/0761/A/0735

Verzoekende partijen 1. de heer **Paul GEERTS**
 2. mevrouw **Kristien ROGIER**
 3. de heer **Luc OPDEBEECK**
 4. de heer **Rudy MARIËN**
 5. mevrouw **Joyce NAUWELAERTS**

vertegenwoordigd door advocaat Pieter JONGBLOET met
woonplaatskeuze op het kantoor te 1000 Brussel, Jan Jacobsplein 5

Verwerende partij de **GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR** van
het departement **RUIMTE VLAANDEREN**, afdeling Antwerpen

vertegenwoordigd door advocaten Willem SLOSSE en Stijn
BRUSSELMANS met woonplaatskeuze op het kantoor te 2018
Antwerpen, Mechelsesteenweg 64 bus 201

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 17 augustus 2015 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 25 juni 2015.

De verwerende partij heeft aan het agentschap Infrastructuur, afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen een stedenbouwkundige vergunning verleend onder voorwaarden voor het doortrekken van de ring rond Mechelen (R6) gesitueerd op het grondgebied van de gemeenten Sint-Katelijne-Waver, Bonheiden en Putte, van Sint-Katelijne-Waver tot aan de Putsesteenweg op de grens van Putte met Bonheiden.

Het betreft percelen gelegen te Sint-Katelijne-Waver, met kadastrale omschrijving afdeling 2, sectie C, nummers 267/2/G2, 267/2/A2, 268C, 269G, 270/2M, 262P, 266A3, 266B3, 266G3, 350A2, 347F2, 347C2, 274D, 274B, 345B, 344, 319F, 320B, 321A, 340D, 322R, 339T, 339D, 339C, 322B, 328K2, 338A, 337A, 336A, 335E, 334G2, 334K, 331G3, 335D, 410Z2, 333G, 412P, 411F, 359C 359D, 359E, 359F, 343 en afdeling 2, sectie D 454A2, 454C2, 453/2, 451K, 451H en 448C4.

Het betreft eveneens percelen gelegen te Sint-Katelijne-Waver (deelgemeente Onze-Lieve-Vrouw-Waver), met kadastrale omschrijving afdeling 3, sectie D, nummers 53E, 54M, 55A, 55B, 56A, 57A2, 57E2, 60C, 60F, 38F, 35P, 35N, 32A, 32B, 33, 27, 23R, 21D, 24, 19, 18, 21K, 17C, 16, 3K, 3H, 1H, 498K en 498H.

Verder betreft het percelen gelegen te Bonheiden, met kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie A, nummers 58C3, 58W2, 58F3, 58V2, 67A, 69B, 71A, 70, 83, 82, 85B, 86, 78F, 74A en 75.

Tot slot betreft het percelen gelegen te Putte, met kadastrale omschrijving afdeling 3, sectie A, nummers 8C en 8F.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij dient een antwoordnota en het administratief dossier in. De verzoekende partijen dienen een wederantwoordnota in. De verwerende partij dient geen laatste nota in.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 28 maart 2017.

Advocaat Pieter JONGBLOET voert het woord voor de verzoekende partijen. Advocaat Stijn BRUSSELMANS voert het woord voor de verwerende partij.

Het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (DBRC-decreet) en het besluit van de Vlaamse regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (Procedurebesluit) zijn toegepast. De artikelen 37 en 38 DBRC-decreet zijn van toepassing zoals gewijzigd door het decreet van 9 december 2016.

III. FEITEN

1.

De afdeling Wegen en Verkeer, district Antwerpen, dient op 1 juli 2010 bij de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van het departement RWO een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“de doortrekking van de Ring van Mechelen – op het grondgebied van de gemeenten Sint-Katelijne-Waver, Bonheiden en Putte”*.

De werken omvatten de verlenging van de R6, met als bedoeling dat die over zijn gehele lengte zal functioneren als verzamelweg voor het regionaalstedelijk gebied.

Het project bevat de aansluiting op de lokale wegen en de aanleg van ontsluitingen ten gevolge van versnippering door aanleg van de R6:

- De Mechelsesteenweg krijgt een halve aansluiting in de richting van de Heisbroekweg/E19, met oog op een verbeterde werking van de R6 als ringweg voor het verkeer. Ter hoogte van de aansluiting wordt een park voorzien.
- De Berlaarbaan wordt aangesloten met een rotonde en een ongelijkvloerse kruising voor fietsers
- De aanleg van een fiets- en voetgangsonderdoorgang aan het Heiken
- De Putsesteenweg wordt aangesloten met een rotonde.

2.

Het ontworpen tracé ligt binnen het bij koninklijk besluit van 5 augustus 1976 vastgestelde gewestplan ‘Mechelen’.

Alle percelen bevinden zich binnen reservatie- en erfdienstbaarheidsgebied, een ruime reservatiestrook die met het oog op de doortrekking van de R6 binnen het gewestplan is voorzien. Het gewestplan werd door de Vlaamse regering op 6 mei 1997 herzien specifiek in functie van het huidige voorliggende tracé; bij deze wijziging werden de onderliggende kleuren van het oorspronkelijke gewestplan behouden.

Op het grondgebied van de gemeente Sint-Katelijne-Waver situeert de doortrekking van de R6 zich in volgende onderliggende bestemmingsgebieden:

- agrarisch gebied
- woongebied en woongebied met landelijk karakter in functie van de Mechelsesteenweg en de Berlaarbaan

De omleidingswegen ter hoogte van de Mechelsesteenweg bevinden zich voor de noordelijke omleidingsweg in woongebied met landelijk karakter en agrarisch gebied, de zuidelijke omleidingsweg in woongebied, woongebied met landelijk karakter en woonuitbreidingsgebied.

Op het grondgebied van de gemeente Sint-Katelijne-Waver, deelgemeente Onze-Lieve-Vrouwe-Waver, situeert het ontworpen tracé zich in volgende onderliggende bestemmingsgebieden:

- agrarisch gebied
- woongebied met landelijk karakter in functie van de Berlaarbaan
- gebied voor dag- en verblijfsrecreatie.

Op het grondgebied van de gemeenten Bonheiden en Putte situeert het ontworpen tracé zich in agrarisch gebied als onderliggend bestemmingsgebied. De omleidingsweg ter hoogte van de Putsesteenweg –Mechelbaan bevindt zich in agrarisch gebied.

Op gewestelijk niveau bevindt het ontworpen tracé zich binnen het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Afbakening stedelijk gebied Mechelen” zoals definitief vastgesteld door de Vlaamse regering op 18 juli 2008. Het gaat meer bepaald over de kruising Ring-Mechelsesteenweg in Sint-Katelijne-Waver. De werken vallen daar in en tussen deelgebied 3 en 9, met specifieke voorschriften voor ‘reservatiegebied voor lijninfrastructuur’.

De aanvraag is deels gelegen binnen de begrenzing van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Zonevrije woningen’ van de gemeente Sint-Katelijne-Waver, voor zover goedgekeurd bij de deputatie van de provincieraad van Antwerpen op 8 maart 2012. Het RUP legt een overdruk op het gebied, en laat de onderliggende bestemming onverminderd van toepassing.

Een klein deel van de aansluiting van de ringweg op de Putsesteenweg-Mechelbaan en de lokale ontsluitingsweg Mechelbaan- Duivelshoek (plan 16DA O 020295 03), op grondgebied van de gemeente Putte, is gelegen binnen de begrenzing van het bijzonder plan van aanleg nummer 1 ‘Landelijk gebied Peulis’, deelplan 1 Krankhoeflei, vastgesteld bij besluit van 12 maart 1986 en gewijzigd in 2000, vastgesteld bij ministerieel besluit van 14 februari 2000. Artikel 10 van het BPA bestemt de zone als een gebied voor agrarische bestemming, bestemd voor agrarische productiedoeleinden. De Putsesteenweg is ingekleurd als zone voor wegen. Met de herziening werd de rooilijn van de gewestweg geactualiseerd voor het betrokken gedeelte, met een afstand tussen de rooilijnen van 20 meter.

Langsheen de Mechelsesteenweg op grondgebied van de gemeente Sint-Katelijne-Waver zijn volgende goedgekeurde, niet-vervallen verkavelingen gelegen:

- 116/0343 van 9 juni 1980 met betrekking tot twee kavels (een niet-bebouwbare zone werd aangeduid).
- 116/0200 van 15 mei 1974 met betrekking tot zes kavels.

Ter hoogte van de zuidelijke werfweg aan de Mechelsesteenweg bevindt zich een verkaveling 116/0359 van 16 juni 1988 met betrekking tot twee kavels (een niet-bebouwbare zone werd aangeduid)

Ter hoogte van het rond punt op de Berlaanbaan wordt een ventweg voorzien die interfereert met de voortuinstrook van de verkaveling 089/0067 verleend door de gemeente Onze-Lieve-Vrouw-Waver op 31 december 1970 voor twee kavels.

3.

Het openbaar onderzoek wordt in de gemeente Sint-Katelijne-Waver, Bonheiden en Putte georganiseerd.

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek worden in de gemeente Putte geen bezwaarschriften, in de gemeente Bonheiden twee bezwaarschriften, en in de gemeente Sint-Katelijne-Waver 77 bezwaarschriften, waaronder 65 identieke bezwaarschriften door het zogenaamde 'Berlaarbaancomité', en een individueel bezwaarschrift door de vierde verzoekende partij, ingediend.

4.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Sint-Katelijne-Waver adviseert op 27 oktober 2010 voorwaardelijk gunstig.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Bonheiden adviseert op 6 oktober 2010 voorwaardelijk gunstig.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Putte adviseert op 11 oktober 2010 voorwaardelijk gunstig.

Het agentschap Ruimte en Erfgoed, cel Onroerend Erfgoed, adviseert op 4 augustus 2010 voorwaardelijk gunstig.

De gewestelijke erfgoedambtenaar adviseert met betrekking de ligging van de aanvraag nabij het bij koninklijk besluit van 16 november 1981 beschermde monument 'het Hooghuis, Mechelsesteenweg', het bij koninklijk besluit van 26 september 1985 beschermde landschap 'Het Peultenbos' en het bij koninklijk besluit van 14 december 1995 beschermde landschap 'Vallei van de Bruine Beek', op 10 augustus 2010 gunstig.

Het departement Landbouw en Visserij, afdeling Duurzame Landbouwonwikkeling adviseert op 4 augustus 2010 gunstig.

Het departement Landbouw en Visserij, afdeling Duurzame Landbouwonwikkeling adviseert op 4 augustus 2010 gunstig.

De Vlaamse Milieumaatschappij adviseert op 19 augustus 2010 voorwaardelijk gunstig.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken adviseert op 23 juli 2010 gunstig.

De provinciale dienst Waterbeleid adviseert op 18 augustus 2010 voorwaardelijk gunstig.

Het agentschap voor Natuur en Bos adviseert, na een termijnverlenging voor aanpassing van het boscompensatiedossier, op 25 augustus 2010 voorwaardelijk gunstig.

5.

Er werd op 10 september 2001 een MER conform verklaard voor “*de herinrichting en doortrekking van de R6: Ring rond Mechelen*”.

6.

Op 16 december 2010 beslist de verwerende partij de stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden te verlenen.

Tegen deze beslissing stelden verschillende partijen, waaronder de vierde verzoekende partij, een vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging en vernietiging in bij de Raad. Het verzoek tot schorsing en vernietiging van de vierde verzoekende partij werd bij arresten van 25 oktober 2011 (S/2011/0135) (schorsingsprocedure) en 31 januari 2012 (A/2012/0036) in de zaak 1011/0515/SA/2/0619 onontvankelijk verklaard wegens laattijdigheid van de ingestelde vordering.

Ook de verzoeken tot schorsing en vernietiging van andere partijen werden enerzijds omwille het niet betalen van het rolrecht (zaak met als rolnummer 1011/0513/SA/2/0617), ingesteld door onder meer de heer Hugo CASTEELS (zie de samenhangende zaak RvVb/1415/0754/A/0729), en anderzijds wegens het laattijdig instellen van het beroep in de zaak 1011/0514/SA/2/0618 bij arresten van 25 oktober 2011 (nummer S/2011/0134) en 31 januari 2012 (nummer A/2012/0035), onontvankelijk verklaard.

De vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing, uitgaande van de heer Johan OPDEBEECK (zie samenhangende zaak RvVb/1415/0775/A/0741) werd bij arrest van 25 oktober 2011 (nummer S/2011/0133) in de zaak 1011/0510/SA/2/0432 verworpen wegens gebrek aan moeilijk te herstellen ernstig nadeel. Bij arrest van 17 maart 2015 (nummer A/2015/0146) in diezelfde zaak vernietigde de Raad de beslissing van 16 december 2010 van de verwerende partij in hoofdzaak op grond van het tweede middel, gestoeld op de schending van artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, artikel 11, §1 van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingsaanvragen, en de schending van het zorgvuldigheidsbeginsel als beginsel van behoorlijk bestuur. De Raad beval de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over de aanvraag van het agentschap Infrastructuur, afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen, binnen een termijn van drie maanden vanaf de betekening van het arrest.

7.

Na voormeld vernietigingsarrest herneemt de verwerende partij de procedure en beslist op 25 juni 2015 opnieuw de stedenbouwkundige vergunning te verlenen onder voorwaarden. De motieven van de beslissing luiden:

“ ...

Overeenstemming met dit plan

De aanvraag voor de doortrekking van de ring zelf, is in overeenstemming met de geldende voorschriften van de plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen, de weg bevindt zich namelijk binnen de reservatiestrook vastgesteld bij MB van 06/05/1997.

De aanvraag is niet in overeenstemming met de geldende plannen voor twee van de drie omleidingswegen in het dossier:

- *Er bestaat tegenstrijd tussen de voorschriften van het agrarisch gebied van het gewestplan Mechelen wat betreft de aanleg van de lokale ontsluitingsweg 2, Mechelsesteenweg — Baanvelden (plan 16DA 0 020294 03)*
- *Er bestaat tegenstrijd tussen de bepalingen en voorschriften van het bijzonder plan van aanleg nr. 1 Landelijk gebied Peulis deelplan 1 Krankhoeflei, wat betreft de aanleg van*

de lokale ontsluitingsweg 3, Mechelbaan — Duivelhoek naar (plan 16DA 0 020295 03)
de woningen en bedrijf vanop de Putsesteenweg.

Ligging volgens verkaveling (kopie verkavelingsplannen en -voorschriften in bijlage)

Langsheen de Mechelsesteenweg op grondgebied van de gemeente Sint-Katelijne-Waver
zijn volgende verkavelingen gekend:

[...]

De hoger aangehaalde verkavelingen zijn in uitvoering en niet vervallen, ze vormen voor
de beoordeling van de voorliggende aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor
deze delen de grondslag.

Afwijkingen van stedenbouwkundige voorschriften

De beoogde afgewerkte toestand van het project voor de doortrekking van de ring rond
Mechelen zelf blijft volledig binnen de reservatiestrook volgens het vermeld gewestplan
en/of het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De voorschriften van de verordenende
plannen zijn specifiek op de realisatie van de R6 gericht, waarbij uitdrukkelijk het behoud
van de huidige bestemmingen in de grondkleur wordt opgelegd.

De aanpassingen van het onderliggend wegnet, gemeente- en buurtwegen en de
tijdelijke werfwegen situeren zich deels buiten de reservatiestrook en zijn niet opgenomen
op het gewestplan, de bijzondere plannen van aanleg en/of het gewestelijk ruimtelijk
uitvoeringsplan. Deze aanpassingen zijn niet in overeenstemming met deze plannen.

De aanvraag strijdt met de voorschriften van de verkaveling 089/0067(00). Plaatselijk,
specifiek ter hoogte van het rond punt op de Berlaarbaan op grondgebied van de gemeente
Sint-Katelijne-Waver, wijkt de aanvraag af van de verkavelingsvoorschriften. Er wordt een
ventweg voorzien in de voortuinstrook van de verkaveling, dewelke niet voorzien is in de
verkavelingsvergunning.

Alle afwijkingen hebben betrekking op werfwegen, aanpassingen van lokale wegen en/of
de bevordering van de ontsluiting van bestaande woningen en bedrijven.

De Vlaamse Codex ruimtelijke ordening bevat in hoofdstuk IV volgende
afwijkingsbepalingen die relevant zijn voor de beoordeling van de onderhavige aanvraag
tot stedenbouwkundige vergunning.

Onderafdeling 7. Handelingen van algemeen belang (gew. dec. 04/04/2014)

Art. 4.4.7§2.

[...]

Het Besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel
4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.71 , § 2, tweede lid, van de Vlaamse Codex
Ruimtelijke Ordening en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester
stelt het volgende: Artikel 2 Als handelingen van algemeen belang, zoals bedoeld in artikel
4.1.1, 5°, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening worden de werken, handelingen en
wijzigingen beschouwd die betrekking hebben op:

1° de openbare wegen, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals tunnels,
viaducten, bruggen, duikers, langsgrachten, tolinfrastructuur en parkings;

Artikel 3 §1. Als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact
hebben, als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening,
worden de handelingen beschouwd die betrekking hebben op :

1° de aanleg, wijziging of uitbreiding van :

a) openbare fiets-, ruiter- en wandelpaden, en andere paden ten behoeve van de
zwakke weggebruiker;

b) gemeentelijke verkeerswegen met maximaal twee rijstroken;

2° de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuren;

De werken die het voorwerp uitmaken van voorliggende aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zijn werken van algemeen belang en hebben een beperkte ruimtelijke impact. De aanvraag valt principieel binnen het toepassingsgebied van art. 4.4.7. § 2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

De ruimtelijke afweging volgt verder onder de titel "Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening"

[...]

Milieueffectenrapportage

Het dossier gaat vergezeld van een milieueffectenrapport, dit werd conform verklaard dd 10/09/2001 voor " de herinrichting en doortrekking van de R6: Ring rond Mechelen ". Voorliggende aanvraag beperkt zich tot het deelproject doortrekking van de R6. De herinrichting van de bestaande ring is niet het voorwerp van deze aanvraag.

In het MER werden de milieueffecten van het project per discipline beschreven (oppervlakte-water, bodem en grondwater, geluid, lucht, mens, fauna en flora, landschap, erfgoed en archeologie). Dat deze rapportering zou verouderd zijn dient tegengesproken: de goedkeuring door de cel MER is niet aan wettelijk verval onderhevig.

Het ontwerp zelf werd herleid tot een 2 x 1 weg met minimaal betrachte ruimte-inname. Het MER hanteert systematisch modellen met verkeersscenario's minstens geldend tot 2010 (scenario 2010-3); de uitgangspunten als vermeld in 7.1.1.3 van het MER, met name een globaal duurzaam verkeersnetwerk, blijven actueel.

Medio oktober 2010 is tijdens verschillende overlegmomenten met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken de verkeersmodellering voor de ruime omgeving Mechelen aangesneden, op macro- en mesoschaal. In deze Business as Usual (BAU) rapporten is steeds rekening gehouden met de doortrekking van de R6, hetgeen ook werd doorgerekend in het verkeersmodel opgesteld in 2008 (met tellingen op de kruispunten R6 - N1, R6 - N14 en R6 -N105 in 2007). Deze verkeerskundige en ruimtelijke ontwikkelingen werden in 2011 verder verfijnd binnen het overleg rond de verdere flankerende maatregelen.

Wat het fijn stof betreft: het deelaspect lucht is op de gebruikelijke wijze in het MER opgenomen en goedgekeurd. In het MER wordt gesteld dat de luchtkwaliteit vlak langs het tracé lichtjes zal afnemen door toename van de uitstoot van uitlaatgassen. Een daling van het wegverkeer op de lokale wegen die door de aanleg van de R6 worden ontlast, zal dan weer een beperkte verbetering van de luchtkwaliteit met zich meebrengen.

Het MER verklaart zich echter onbevoegd om een juiste inschatting te maken; milderende maatregelen m.b.t. de uitstoot van luchtverontreiniging door het verkeer vallen buiten het project en worden sectoraal gereguleerd via juridische en beleidsmatige initiatieven. Er wordt evenwel een oproep gedaan om dit grondig te analyseren en de juiste maatregelen te nemen.

Hierbij kunnen we verwijzen naar de Europese richtlijn betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (richtlijn 2008/50/EG). Deze richtlijn formuleert een strategie om in Europa:

- de luchtkwaliteit via gemeenschappelijke methoden en criteria te beoordelen,
- de schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens en het milieu te voorkomen, te verhinderen of verminderen,
- correcte informatie te verzamelen en de bevolking hierover in te lichten, onder andere door middel van informatie- en alarmdrempels,
- de goede luchtkwaliteit in stand te houden en die in andere gevallen te verbeteren. De uitlaatemissies van het wegvervoer dalen constant dankzij de Europese regelgeving.

Eindbespreking MER met betrekking tot de doortrekking van de R6

In de eindbespreking van het MER wordt gesteld dat het globaal beoogde doel zich situeert in de ruime verkeerskundige context. Door de vermindering van de autodruk op het

onderliggende wegennet verhoogt de leefbaarheid in de verschillende kernen, maar vooral in het stedelijk gebied Mechelen.

Het verder doortrekken van de R6 tot aan de Putsesteenweg brengt naast een aantal positieve effecten ook een aantal negatieve effecten met zich mee. De aanleg van een nieuw stuk tracé brengt wijzigingen met zich mee in de bodem en de waterhuishouding. De luchtkwaliteit zal vlak langs het nieuw aan te leggen tracé lichtjes afnemen door toename van de uitstoot van uitlaatgassen. Een daling van het wegverkeer op de lokale wegen die door de aanleg van, de R6 worden ontlast zal een beperkte verbetering van de luchtkwaliteit met zich meebrengen. Voor woningen gelegen op korte afstand van de R6 zal het geluidsniveau licht stijgen als gevolg van een toename van het verkeer op de R6. 'De aanleg van het nieuwe tracé brengt biotoopverlies en bijkomende rustverstoring voor mens en dier met zich mee. Zowel voor mens als dier zal het nieuwe tracé een bijkomende barrière in de leefomgeving betekenen. Ook landschappelijk zal het doorzicht op een aantal plaatsen verminderen. Maatregelen voor de landschappelijke inkleding werden evenwel voorgesteld.

Voor de mens en zijn leefomgeving zijn globaal een aantal positieve effecten ontstaan. De aanleg van de R6 resulteert in een verhoging van de verkeersleefbaarheid van het ruimere gebied en een aantal woonkernen in het bijzonder.

Na het onderzoek werden in het MER een aantal milderende maatregelen voorgesteld, om de negatieve effecten deels te verzachten en de positieve effecten te versterken.

Wat de keuze van het alternatief betreft wordt gesteld dat de uitvoering van een hogere brug ter hoogte van de kruising met de Waversesteenweg een licht negatief effect heeft op de verschillende milieucomponenten, met uitzondering van het positief effect op de barrièrewerking ten aanzien van grotere voertuigen (voornamelijk landbouwverkeer).

De bijkomende negatieve effecten zijn meestal verwaarloosbaar in het geheel van de effecten in het project. Indien bij het detailontwerp in de volgende fase van de studie voor de aanleg van de R6 geopteerd wordt om de verhoogde brug toch uit te voeren teneinde ook grotere voertuigen doorgang te geven, dan zijn de bijkomende licht negatieve effecten niet van die aard dat deze uitvoeringswijze in vraag dient gesteld te worden.

Aangezien dit milieueffectrapport werd opgesteld op basis van het stedenbouwkundig ontwerp, dat eigenlijk globaal een soort voorontwerp is, ontbreken nog heel wat gedetailleerde projectgegevens. Deze dienen op het ogenblik van opmaak van dit rapport als een leemte in de kennis beschouwd te worden, die zal worden ingevuld bij de opmaak van het definitief ontwerp, mede op basis van de aanbevelingen uit het milieueffectrapport.

Bespreking van de milderende maatregelen per discipline

Discipline Bodem

- De milderende maatregelen zijn gericht op het vermijden van de effecten van profielverstoring. Specifiek moet het afgraven van de teelaarde in de zones voor natuurtechnische inrichting van de bermen, met een tandenloze bak en na het groeiseizoen (najaar) gebeuren. Tevens dienen maatregelen genomen om de verstoring van de onderliggende lagen tegen te gaan. Menging van teelaarde met minder humushoudende onderlagen moet ten stelligste vermeden worden. Deze milderende maatregel werd bij de uitvoering van de werken nageleefd.
- De nadelige effecten van bodemverdichting kunnen gemilderd worden door voorafgaandelijk de werfzone duidelijk af te bakenen op het terrein en de werfinrichting strikt tot deze zone te beperken. Grondwerken gebeuren achteruitschrijdend vanuit de diepst gelegen delen van het terrein. Op die manier worden beschadiging, spoorvorming en sterke verdichting van de bodem op de plaatsen waar het werk reeds . is uitgevoerd voorkomen.

De werkstroken voor het aan- en afvoeren van grond moeten op nog te vergraven of op de ecologisch minst kwetsbare terreindelen gepland worden.

Deze milderende maatregel werd bij de uitvoering van de werken nageleefd.

- *De uitvoeringstermijn dient opgeschort indien de grondwerken niet uitgevoerd worden in droge omstandigheden. Deze milderende maatregel werd bij de uitvoering van de werken nageleefd.*
- *Er is een milderende maatregel gericht op het opheffen van de effecten van bodemverdichting. Na het opbrengen van de teelaarde dient deze laag tot op een diepte van 0.30 meter losgefreesd te worden. Deze milderende maatregel werd bij de uitvoering van de werken nageleefd.*
- *Voor de bermaanleg wordt de afgegraven teelaarde die relatief voedselarm is best tijdelijk ter plaatse gestockeerd en nadien hergebruikt voor de afdekking van de vernieuwde bermen ter hoogte van de bruggen. Deze milderende maatregel werd bij de uitvoering van de werken nageleefd.*
- *Bij occasionele verliezen van olie en/of brandstoffen dient onmiddellijk een afgraving te gebeuren om contaminatie van bodem en grondwater te voorkomen. Deze milderende maatregel werd bij de uitvoering van de werken nageleefd.*
- *Een laatste milderende maatregel betreft het verhogen van de abiotische diversiteit bij de creatie van poelen. Teneinde meer variatie in de nat-droog gradiënten te krijgen bij de poelen zullen een aantal poelen of delen ervan dieper dan 0.80 meter moeten uitgegraven worden, zodat deze delen ook permanent waterhoudend kunnen zijn. In de aanvraag wordt maximaal ingespeeld op deze milderende maatregel, er worden aan beide zijden van de doorgetrokken R6 poelen of bufferbekkens uitgegraven. Bij de uitvoering van de werken bleek het niet mogelijk te zijn de poel ter hoogte van een glastuinbouwbedrijf aan de noordzijde te realiseren. Deze werd aan de noordzijde van de R6 oostwaarts gecompenseerd. Voor het overige zijn de poelen een onderdeel van het ontwerp en dienen ze uitgevoerd te worden. De uitgravingsdiepte dient minstens 0.30 meter onder het laagste grondwaterpeil te zijn over de helft van het grondvlak van de poel. Deze milderende maatregel wordt als voorwaarde aan de vergunning gehecht.*

Discipline Water

- *De kruisingen van de waterlopen dienen zo natuurvriendelijk mogelijk te worden uitgevoerd, oeverversteving en aantastingen van de beekstructuur dienen zoveel mogelijk vermeden worden. Dit aspect wordt verder behandeld in de discipline fauna en flora.*
- *Bij de aanleg van de weg dient ervoor gezorgd dat de afwatering van de bestaande perceelgrachten verzekerd blijft, zoniet zullen tijdelijk kwantitatieve afvoerproblemen op deze grachten ontstaan. Deze milderende maatregel dient nageleefd, onder de titel watertoets worden de te nemen maatregelen verder uitgediept.*
- *Er worden tevens milderende maatregelen geformuleerd in functie van de waterkwaliteit, zoals het gebruik wijzigen van het materiaal van dicht asfaltbeton (DAB) naar zeer open asfaltbeton (ZOAB) of het voorzien van eenvoudige bezinking via een bezinkbak bij gebruik van DAB.*

De toplaag van de R6 is aangelegd in Steen Mastiek Asfalt of SMA. Dit is een degelijk en relatief geluidsarm asfaltmengsel dat overal op Vlaamse gewest- en autosnelwegen wordt gebruikt. In Vlaanderen is men sinds enkele jaren volledig afgestapt van het gebruik van ZOAB gezien de moeilijkheden bij aanleg en onderhoud, en vooral gezien het onbeheersbare wintergedrag en de daarmee gepaard gaande rechtszaken en veroordelingen.

Om verontreiniging in oppervlakte- en grondwater met koolwaterstoffen te minimaliseren moeten in de kolken koolwaterstofafscidders aangebracht worden. De plaatsing van deze kolken is noodzakelijk om de waterkwaliteit te bevorderen omdat niet gewerkt wordt met een open asfalt, noch werd een bezinkbak voorzien. Derhalve

wordt deze milderende maatregel als voorwaarde aan de stedenbouwkundige vergunning gehecht.

- *De buffering van het hemelwater (run - offwater) gebeurt best via open infiltrerende grachten en verspreid liggende kleine bufferbekkens. Deze milderende maatregel wordt verder verfijnd onder de titel watertoets en wordt als voorwaarde aan de stedenbouwkundige vergunning gehecht.*

Discipline Geluid en Trillingen

- *Er is een set milderende maatregelen naar geluid en trillingen toe geformuleerd die betrekking hebben op de uitvoeringsfase van het project. Aangezien de werken reeds zijn uitgevoerd is het niet nuttig deze maatregelen als voorwaarde op te leggen.*
- *De oordeelkundige inplanting van betoncentrale, werfketen en andere werfvoorzieningen op een minimale afstand van 400.00 meter van woonzones. Bij de organisatie van de werf werd rekening gehouden met deze milderende maatregel. Derhalve dient ze niet als voorwaarde opgenomen te worden.*
- *Het plaatsen van geluidschermen met een minimale hoogte van 3.00 meter ter hoogte van de Liersesteenweg en de spoorweg aan de Ekelenhoek. Deze milderende maatregel heeft betrekking op het bestaande deel van de R6 en niet op de doortrekking. De maatregel valt buiten het projectgebied en wordt derhalve niet weerhouden.*
- *Het plaatsen van geluidschermen met een minimale hoogte van 3.00 meter ter hoogte van de brug aan de Waversesteenweg aan beide zijden van de R6. De uitvoering van deze milderende maatregel op korte termijn wordt als voorwaarde aan de onderhavige stedenbouwkundige vergunning gehecht.*

Discipline Fauna en Flora

- *Het beperken van de werfzones ter hoogte van het bos aan het toponiem Heiken en ter hoogte van de populieraanplantingen. De werfzones zijn op deze plekken beperkt gebleven tijdens de uitvoering. Derhalve dient ze niet als voorwaarde opgenomen te worden.*
- *De uitvoering van de werken buiten het broedseizoen en het werken met geluidsproducerende machines zoveel mogelijk tussen eind juli en half april, in de zone tussen de Berlaarbaan en de Putsesteenweg. Bij de uitvoering van de werken werd rekening gehouden met deze milderende maatregel. Derhalve dient ze niet als voorwaarde opgenomen te worden.*
- *Bemaling zo beperkt mogelijk houden en retourbemaling toepassen ter hoogte van het eikenbos ter hoogte van het Heiken. Bij de uitvoering van de werken werd rekening gehouden met deze milderende maatregel. Derhalve dient ze niet als voorwaarde opgenomen te worden.*
- *Het voorzien van voldoende en kwalitatieve faunadoorgangen is voorzien in het ontwerp en zal als voorwaarde worden gehecht aan de vergunning.*
- *Bij de kruising van de waterlopen Otterbeek, Maanhoevebeek, Begijnebeek en Houtenbrugbeek moet de natuurvriendelijke oeverversteving zo beperkt mogelijk gehouden worden. Deze milderende maatregel is voorzien in het ontwerp en zal als voorwaarde worden gehecht aan de vergunning.*
- *De natuurtechnische inrichting van de bermgrachten in de natuurtechnisch ingerichte zones. Deze milderende maatregel is voorzien in het ontwerp en zal als voorwaarde worden gehecht aan de vergunning.*
- *De inzaai van grazige vegetaties om erosie tegen te gaan op de plaatsen waar erosie kan optreden (hellingen). Deze milderende maatregel is voorzien in het ontwerp en zal als voorwaarde worden gehecht aan de vergunning.*

- *Het aanleggen van kleinwildtunnels en aansluitingen op geleidende structuren ter hoogte van de kruising met de Maenhoevebeek (drie maal). Aangezien de waterstand ter plaatse te hoog is voor de aanleg van een paddelelooppad, kan slechts één kruising met de Maenhoevebeek worden voorzien. Deze maatregel zal deels — voor één kruising - als voorwaarde worden gehecht aan de vergunning.*
- *Het aanleggen van kleinwildtunnels en aansluitingen op geleidende structuren ter hoogte van de kruising met de Begijnebeek. Deze maatregel is voorzien in het ontwerp en zal als voorwaarde worden gehecht aan de vergunning.*
- *Het aanleggen van kleinwildtunnels en aansluitingen op geleidende structuren op de kruising van de Houtenbrugbeek (bij aanleg van de rotonde). De Houtenbrugbeek valt buiten de projectzone en er is geen kruising van deze waterloop met de doorgetrokken R6. Derhalve wordt deze milderende maatregel niet weerhouden.*
- *Het aanleggen van twee kleinwildtunnels en aansluitingen op geleidende structuren voor het bos ter hoogte van het Heiken (met het eventueel voorzien van meerdere stobbenwallen als een waaier naar de passage zodat de dieren in de richting van de passage worden gestuurd). Deze milderende maatregel is voorzien in het ontwerp en zal als voorwaarde worden gehecht aan de vergunning.*
- *Het voorzien van passagemogelijkheden bij overbrugging met de Waversesteenweg, door de bermen langs de onderdoorgaande weg geschikt te maken voor faunapassage. Deze milderende maatregel is voorzien in het ontwerp en zal als voorwaarde worden gehecht aan de vergunning.*
- *Het aanleggen van één of twee kleinwildtunnels en aansluitingen op geleidende structuren voor in het landbouwgebied ten westen van Peultenbos in het verlengde van bestaande kleine landschapselementen. Deze milderende maatregel is voorzien in het ontwerp en zal als voorwaarde worden gehecht aan de vergunning.*
- *Het herstellen van gekruiste lijnelementen. Meer bepaald bevinden er zich waardevolle lijnvormige elementen bij de kruising van de Maenhoevebeek, de Begijnebeek en de Houtenbrugbeek. Het rooien van de zomereiken langs de Waversesteenweg en de Putsesteenweg dient tot een minimum beperkt te worden. Deze milderende maatregel is opgenomen in het ontwerp en wordt als voorwaarde aan de vergunning gehecht.*

Discipline Landschap

- *Het heraanplanten van de restgronden met streekeigen loofhoutsoorten. Deze milderende maatregel is opgenomen in het ontwerp en wordt als voorwaarde aan de vergunning gehecht.*
- *De integratie in het landschap door natuur-, water- en bosbouw in de randstroken van de R6, met een standplaatsgeschikte inrichting en de integratie van de bufferbekkens in de omgeving. Daaraan gekoppeld de uitvoering van een aangepaste aanleg en beplanting van de bermen en de restgronden langs de doorgetrokken R6. Deze milderende maatregel is opgenomen in het ontwerp en wordt als voorwaarde aan de vergunning gehecht.*
- *Het herstel en de uitbreiding van de wandel- en fietsdoorstroming (landschapsbeleving). Deze milderende maatregelen zijn opgenomen in het ontwerp en worden als voorwaarde aan de vergunning gehecht.*
- *Het herstellen en versterken van lijnvormige landschapselementen zoals houtkanten en bomenrijen werd reeds in de discipline fauna en flora behandeld.*

Discipline Mens en Sociaal-organisatorische en ruimtelijk-functionele aspecten

- *Het ontsluiten van afgesneden woningen en bedrijven ter hoogte van de aansluiting op de Putsesteenweg - Mechelbaan (doorsnijding van een ontsluitingsweg van een bedrijf en een tweetal woningen). De nieuwe ontsluitingsweg van deze panden is*

opgenomen in het ontwerp en de realisatie ervan wordt als voorwaarde aan de vergunning gehecht.

- Het optimaliseren van de ontsluiting ter hoogte van de rotonde op de Berlaarbaan. Deze milderende maatregel is voorzien in het ontwerp en zal als voorwaarde worden gehecht aan de vergunning.
- Algemeen wordt aandacht gevraagd voor de ontsluiting en bereikbaarheid van een aantal panden op het tracé. Het plan voorziet een ontsluiting van deze panden. Deze milderende maatregel is voorzien in het ontwerp en zal als voorwaarde worden gehecht aan de vergunning.
- De landschappelijke integratie is cruciaal voor deze discipline, dit komt ook aan bod bij de discipline fauna en flora alsook bij de discipline landschap.
- Binnen deze discipline wordt aandacht gevraagd voor het milderen van visuele en geluidshinder alsook voor de ontsluiting van woningen die zich op zeer korte afstand van de geplande werken bevinden. Het plaatsen van geluidsschermen dient hier evenwel afgewogen worden tegen de individuele hinder. Het voorzien van geluidswerende maatregelen werd behandeld binnen de discipline geluid.

Aanvullende geluidsstudie

De Afdeling Wegenbouwkunde van het Agentschap Wegen en Verkeer heeft een geluidsstudie uitgevoerd en afgerond op 10/12/2012 en een advies geformuleerd.

De studie onderzoekt de toekomstige geluidsblootstelling van de wijken in de omgeving van de nieuwe R6 en onderzoekt de haalbaarheid van enkele geluidsschermen,

Er zijn op voorhand geluidsmetingen gedaan om de bestaande geluidsblootstelling van woningen in de omgeving van de bestaande wegen in kaart te brengen. De studie gaat uit van het verkeer dat in 2020 op de R6 verwacht wordt, uitgaande van de ruimtelijke ontwikkelingen in de buurt van de R6.

De geluidsblootstelling wordt enkel onderzocht voor woningenclusters van 5 woningen of meer, die minder dan 100.00 m van de rand van de as van de R6 liggen. Indien de woningen dichtbij bestaande wegen liggen die ook nu reeds substantiële geluidshinder genereren, wordt geoordeeld dat schermen langs de R6 weinig zin hebben.

Deze studie van Afdeling Wegenbouwkunde is een simulatiestudie, De studie houdt — in tegenstelling tot het MER dat wat betreft de mobiliteit gebaseerd is op het multimodaal model Antwerpen met prognoses tot 2010 — rekening met de geplande ontwikkelingen en de verkeersgeneratie ervan op de R6 met prognoses tot 2020.

Het betreft met name de inplanting van de nieuwe ziekenhuiscampus Sint-Maarten langs de R6, de ontwikkeling van de Veilingzone-zuid en de ontwikkeling van de industriezones Mechelen-noord III en IV zoals bestemd in het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan "Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Mechelen".

Uit het advies van Afdeling Wegenbouwkunde blijkt dat de in het MER voorziene geluidsschermen ter hoogte van de Waversesteenweg —. Heiken mogelijks op termijn niet afdoend zijn om het geluid van het bijkomende verkeer dat deze nieuwe ontwikkelingen met zich mee kunnen brengen te milderen.

Uit het MER volgt aangaande het tracé van de doortrekking van de R6 de milderende maatregel tot het plaatsen van geluidsschermen ter hoogte van de brug over de Waversesteenweg —Bergstraat aan beide zijden van de weg met een lengte van 570.00 meter ten noorden en 590.00 meter ten zuiden van de R6.

Uit de studie van de Afdeling Wegenbouwkunde komen andere bijkomende locaties naar voor waar naar de toekomst toe milderende maatregelen nuttig worden geacht, ten aanzien van geluid naar woningen, waarbij rekening wordt gehouden met de stedenbouwkundig vergunde en toekomstige ontwikkelingen die worden ontsloten op de bestaande R6.

Het betreft meer bepaald de zone tussen de Berlaarbaan en de Mechelsesteenweg waar wordt voorgesteld aan de zuidzijde geluidsschermen te plaatsen met een lengte van 960.00 meter en ter hoogte van het Heiken aan de noordzijde, met een lengte van 529.00 meter.

De geluidsstudie geeft een antwoord op de leemten wat betreft de discipline Geluid in het MER, rekening houdend met prognoses tot 2020.

Het Agentschap Wegen en Verkeer concludeerde uit deze geluidsstudie dat op basis van de toen geldende normen er geen locaties voor geluidsschermen onmiddellijk dienden toegevoegd te worden. Wel blijkt uit de studie dat er een aantal locaties langsheen de R6 zijn die in de toekomst mogelijk in aanmerking zouden kunnen komen voor de plaatsing van geluidsschermen.

De resultaten van deze geluidsstudie en het advies van de Afdeling Wegenbouwkunde werd ruim gecommuniceerd naar de lokale besturen en de omwonenden.

AWV engageerde zich t.o.v. de betrokken gemeentebesturen om periodiek verkeerstellingen en geluidsmetingen uit te voeren langsheen dit deel van de R6. Op basis van deze monitoring kan men dan bepalen wanneer de plaatsing van geluidsschermen volgens de samenwerkingsovereenkomst IX aan de orde is.

Aan de onderhavige stedenbouwkundige vergunning wordt een voorwaarde gehecht die hierop ingaat.

ANDERE PROCEDURES / MACHTIGINGEN

Gemeentewegen

Art. 4.2.25 van de Vlaamse Codex bepaalt dat de gemeenteraad een uitspraak moet doen inzake de zaak der wegen voorafgaand aan het verlenen van de vergunning.

De zaak der wegen heeft betrekking op de tracéwijziging, verbreding, versmalling, maar ook op

de inrichting van het gemeentelijk openbaar domein.

Onderafdeling 5. Zaak van de wegen

Art. 4.2.25. [...]

De gemeenteraad van de gemeente Putte heeft in zitting van 02/09/2010 zijn goedkeuring gehecht aan het dossier, onder voorbehoud van het flankerend beleid inzake mobiliteit. Er zijn in deze beslissing geen opmerkingen gemaakt aangaande het tracé van de betrokken gemeentewegen.

De gelijkgrondse kruising van de doorgetrokken R6 met de gemeenteweg behoort niet tot de bevoegdheid van de gemeenteraad, dit omwille van de zgn. "Interceptietheorie", de gemeenteweg ter hoogte van de gelijkgrondse kruising wordt ingelijfd in het gewestdomein.

Buurtwegen

In het projectgebied bevindt zich de buurtweg Akelei nl buurtweg 19 uit de Atlas der Buurtwegen. Derhalve is de wet van 10/04/1841 op de buurtwegen, gewijzigd door de wetten van 20/05/1863 en 9/05/1948 en gewijzigd bij decreet van 04/04/2014 houdende wijziging van diverse decreten met betrekking tot de ruimtelijke ordening en het grond- en pandendecreet, van toepassing.

De gemeenteraad van Sint-Katelijne-Waver heeft dd 04/04/2011 voorgesteld de buurtweg nr. 19 gedeeltelijk af te schaffen.

vervolg van 8.00/10000/133.1

De deputatie van de Provincie Antwerpen heeft dd 16/06/2011 haar goedkeuring gehecht aan het besluit van de gemeenteraad van Sint-Katelijne-Waver dd 04/04/2011 tot gedeeltelijke afschaffing van de buurtweg nr. 19.

Waterlopen:

Er werd dd 09/12/2010 een machtiging verleend door de deputatie van de provincie Antwerpen in toepassing van de wet op de onbevaarbare waterlopen met kenmerk WAMA-201-0117 voor de volgende werken:

De verlegging van de waterloop nr. A.2.02.2. "Maanhoevebeek" (2de categorie) en de waterloop nr. A.2.02.2. "Maanhoevebeek" (3de categorie) te Sint-Katelijne-Waver

De overwelving (2 X) van de waterloop nr. A.2.02.2. "Maanhoevebeek" (3de categorie) te Sint-Katelijne-Waver.

De aansluiting van de gracht (4 X) op de waterloop nr. A.2.02.2. "Maanhoevebeek" (3de categorie) te Sint-Katelijne-Waver.

HET OPENBAAR ONDERZOEK

[...]

Bezwaren m.b.t. het MER-rapport

8. In het MER werden de milieueffecten van het project per discipline beschreven (oppervlaktewater, bodem en grondwater, geluid, lucht, mens, fauna en flora, landschap, erfgoed en archeologie). Het MER is op geargumenteerde wettelijke wijze conform verklaard dd. 10/09/2001. Dat deze rapportering zou verouderd zijn dient tegengesproken; de goedkeuring door de cel MER is niet aan wettelijk verval onderhevig. De planologische en ruimtelijke randvoorwaarden zijn niet gewijzigd. Het ontwerp zelf werd tevens herleid tot een 2 x 1 weg met minimaal betrachte ruimte-inname.

Het MER hanteert systematisch modellen met verkeersscenario's minstens geldend tot 2010 '(scenario 2010-3); de uitgangspunten als vermeld in 7.1.1.3 van het MER, met name een globaal duurzaam verkeersnetwerk, blijven actueel.

Medio oktober 2010 is door het departement Mobiliteit en Openbare Werken de verkeersmodellering voor de ruime omgeving Mechelen geanalyseerd, op macro- en mesoschaal. In deze Business as Usual (BAU) rapporten is steeds rekening gehouden met de doortrekking van de R6, hetgeen ook werd doorgerekend in het verkeersmodel opgesteld in 2008 (met tellingen op de kruispunten R6 - N1, R6 - N14 en R6 - N105 in 2007). Deze verkeerskundige en ruimtelijke ontwikkelingen werden verder verfijnd binnen het overleg rond de verdere flankerende maatregelen.

Betreffende het geluid wordt verwezen naar het luik 'milieueffectenrapportage' in de beslissing, en meer specifiek naar de bespreking van de milderende maatregelen voor de discipline 'geluid en trillingen' en de aanvullende geluidsstudie van de Afdeling Wegenbouwkunde. Aan de onderhavige stedenbouwkundige vergunning zal een voorwaarde gehecht worden die hier specifiek op ingaat.

Betreffende het fijn stof wordt eveneens verwezen naar het luik 'milieueffectenrapportage' in de beslissing. In het MER wordt gesteld dat de luchtkwaliteit vlak langs het tracé lichtjes zal afnemen door toename van de uitstoot van uitlaatgassen. Een daling van het wegverkeer op de lokale wegen die door de aanleg van de R6 worden ontlast, zal dan weer een beperkte verbetering van de luchtkwaliteit met zich meebrengen. Het MER verklaart zich echter onbevoegd om een juiste inschatting te maken; milderende maatregelen m.b.t. de uitstoot van luchtverontreiniging door het verkeer vallen buiten het project en worden sectoraal gereguleerd via juridische en beleidsmatige initiatieven. Er wordt evenwel een oproep gedaan om dit grondig te analyseren en de juiste maatregelen te nemen. Hierbij kunnen we verwijzen naar de Europese richtlijn betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (richtlijn 2008/50/EG). Deze richtlijn formuleert een strategie om in Europa:

de luchtkwaliteit via gemeenschappelijke methoden en criteria te beoordelen, de schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens en het milieu te voorkomen, te verhinderen of verminderen, correcte informatie te verzamelen en de bevolking hierover in

te lichten, onder andere door middel van informatie- en alarmdrempels, de goede luchtkwaliteit in stand te houden en die in andere gevallen te verbeteren.

De uitlaatemissies van het wegvervoer dalen constant dankzij de Europese regelgeving.

9. Wat de inhoudelijke opmerkingen over het MER-rapport betreft, wordt verwezen naar het luik 'milieueffectenrapportage' in de beslissing.

[...]

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

Deze beoordeling — als uitvoering van art. 1.1.4 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling en met oog voor de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen - houdt rekening met de volgende criteria als uitvoering van art. 4.3.1. van de codex:

- functionele inpasbaarheid en mobiliteitsimpact

De R6- Ring rond Mechelen vormt eveneens een tangentiële verbinding tussen de A1 / E19, de N1, de N14, de N105 en de Mechelsesteenweg — en kan op die manier het verkeer dat zich op deze wegen begeeft richting A1 / E19 opvangen. In die optiek heeft de R6 een duidelijk structurerende functie ten aanzien van het gebied ten noorden en noordoosten van de R6 enerzijds en ten aanzien van de stad Mechelen anderzijds.

Momenteel (toestand voor de uitvoering van de werken) echter stopt de ring R6 ter hoogte van de Mechelsesteenweg en dit middels een haakse aansluiting. Het verkeer vanuit het gebied ten oosten van Mechelen (Putte en Bonheiden) wordt in de bestaande toestand met de R6 niet opgevangen, zodat de N15 en de Berlaarbaan druk bereden wegen zijn in de richting van de stad Mechelen (kleine ring).

De doortrekking van de R6 maakt onderdeel uit van het groter geheel van R6 waarin ook herinrichting van het bestaande gedeelte is opgenomen. Het globale project bestaat dus uit 2 delen:

- * enerzijds de doortrekking van de R6 tussen de Mechelsesteenweg en de Putsesteenweg (N15), waarvoor deze aanvraag opgemaakt werd
- * anderzijds de aanpassing van het bestaande stuk van de R6 (herinrichting kruispunten R6 - N1, R6 - N14 en R6 - N105 tussen de E19 en de Mechelsesteenweg) in het kader van het programma voor het wegwerken van de gevaarlijke kruispunten en wegvakken in Vlaanderen (TV3V). De aanpassing van het kruispunt R6-N105 is vanaf april 2009 in uitvoering. Voor de kruispunten R6 - N1 en R6 - N14 is de studie lopende. Deze projecten maken echter geen deel uit van deze aanvraag, maar worden ter volledigheid vermeld.

Het hoofddoel van de voorziene aanpassingen (doortrekking R6 + aanpassing kruispunten), welke een belangrijke investering betekenen voor het Vlaams Gewest, nl. een investering die evenwel tegemoet komt aan de functie van de weg (primaire 11) alsmede aan de .beleidsopties in allerlei beleidsplannen en aan de gewenste mate van verkeersdoorstroming en —veiligheid zijn als volgt samen te vatten:

* Verbetering van de bereikbaarheid van Mechelen en van de veiling te. Sint-Katelijne-Waver

* Tegengaan sluipverkeer

- Schaal

De doortrekking van de ring van de Mechelse- tot de Putsesteenweg, door een landbouwgebied, is van een andere schaal dan het omgevende landschap, het betreft een grootschalige infrastructuur, die deels verheven in het landschap wordt geplaatst.

Het dossier bevat een beplantingsplan over het volledige traject, dat maximaal inspeelt op het omgevende landschap, rekening houdt met de kenmerken ervan (zie verder onder de titel landschappelijke en architecturale inpassing).

- ruimtegebruik en bouwdichtheid en visueel-vormelijke elementen

Ecologie:

In het verleden werden er onteigeningen uitgevoerd ten behoeve van een 2 x 2 rijweg. Het huidige concept van de weg is 2 x 1 rijstrook. Hierdoor ontstaan aanzienlijke grondoverschotten. Deze overschotten worden maximaal natuurtechnisch ingevuld door het aanleggen van poelen en streekeigen aanplantingen. De verschillende poelen, boom- en plantsoorten worden onderzocht door een landschapsarchitect.

In ieder geval worden de duikers die voorzien worden voor het kruisen van de waterlopen voorzien van een droge passage voor het wild. Op oordeelkundige wijze zullen er verspreid over het tracé nog een bijkomend aantal (droge) ecotunnels voorzien worden.

Landschappelijke en architecturale inpassing:

Het traject van de verlening van de ring R6 situeert zich in de Zuiderkernpen, in de overgang tussen de traditionele landschappen " Serreland van Sint-Katelijne-Waver" en het " Land van Keerbergen". Mechelen ligt omzeggens volledig in het Kerngebied Brabant, in het landschap van de vallei van de Beneden-Dijle (Antrop, 1989).

Deze eenheden zijn hier vermengd en vertonen een sterk versnipperd karakter. Het betreft afwisselend een coulisselandschap en vooral een compartimentenlandschap gevormd door de vegetatie en het reliëf.

Het landgebruik bestaat hoofdzakelijk uit weilanden, tuinbouw en populierenaanplanten gemengd met akkerland en loofbossen.

Het gebied is historisch een kleinschalig agrarisch landschap dat van een met heggen en houtkanten omgeven perceelsstructuur evolueerde naar een meer open landschapsstructuur. Met de schaalvergroting verdwenen talrijke lijnvormige elementen. De beekvalleien evolueerden, daarentegen van een relatief open naar een halfopen tot gesloten structuur door de aanwezigheid van bos- en/of blokbegroeiingen. Door de verstedelijking vond eveneens een verdichting van het wegennet plaats en groeide de bebouwingsstructuur steeds verder dicht (lintbebouwing, verkavelingen). Dit fenomeen vertaalt zich hier eveneens in de uitbreiding van het serrelandschap rond de tuinbouwveiling.

De beekvalleien komen globaal voor als weilanden met relatief veel bosfragmenten en lijnvormige houtige perceelsgrenzen. Toch wordt het beeld van de valleilandschappen aangetast door 'de toename van akkerbouw en de schaalvergroting van de percelen, waardoor het aantal begroeiingen langs de perceelsgrenzen afneemt.

De kruising van de R6 met de Mechelsesteenweg vormde bij de aanvraag van de voorliggende stedenbouwkundige vergunning het einde van de ringweg, met een gelijkvloerse aansluiting. De omgeving wordt gekenmerkt door akkerbouw en tuinbouw enerzijds en door lintbebouwing en verspreide woon- en tuinbouwclusters. Noordwaarts bevonden er zich nog weidse zichten.

Vanaf de Mechelsesteenweg zal de ring in oostelijke richting worden doorgetrokken. Onmiddellijk ten zuiden gaat de ringweg onder de bestaande hoogspanningslijn door. Het tracé vervolgt zijn weg ten noorden van de hoogspanningslijn langs de Lozenhoek, door het landbouwgebied. In de ruime omgeving van het tracé komt overwegend glastuinbouw voor.

Het tracé kruist vervolgens de Lombaardenveldloop en de Maanhoevebeek. Noordwaarts bevindt zich een bosgebied met inbegrip van ruderales vegetaties.

Met uitzondering van de bossen heeft het landschap een half-open karakter door de hoge graad aan versnippering en lijnvormige elementen op de perceelsgrenzen.

Het tracé kruist verder de Berlaarbaan ter hoogte van Baanvelden en verloopt noordwaarts langs de Maanhoevebeek. De Berlaarbaan is er een doorlopend woonlint. De vallei van de beek met weilanden en braakliggende gronden is het laatste open gedeelte binnen het woonlint.

De zone tussen de Berlaarbaan en de Putsesteenweg wordt gekenmerkt door een gevarieerd landschap met akkers, bos, ruderales vegetaties, graslanden en weilanden. Het bodemgebruik is hier nadrukkelijker waardevol en beeldbepalend, mede door de aanwezigheid van lijnvormige kleine landschapselementen. Hierdoor heeft deze zone een half-open karakter en ze wordt begrensd door grotere boscomplexen.

De vallei van de Begijnenbeek wordt gevrijwaard tot aan de Waversesteenweg waarna het traject de Groot-Heikeloop kruist. Hiervoor wordt centraal in het deelgebied een bosgebied noordelijk doorsneden.

Het voorgestelde tracé overbrugt zowel het Heiken als de verderop gelegen Waversesteenweg, waar bewoning in de omgeving van de kruisingen eerder beperkt zijn. Vanaf de Waversesteenweg maakt het tracé een bocht doorheen het weilandencomplex rond de Grote Krankhoeve om aan te sluiten op de Putsesteenweg middels een rond punt. Het tracé situeert zich hier in het overgangsgebied tussen het Serreland van Sint-Katelijne-Waver (noordelijk open gebied) en het Land van Keerbergen (zuidelijk bosrijk gebied). Kenmerkend zijn de boscomplexen, afwisselend met open akker- en weilanden. Waardevolle bossen zijn het Peultenbos, Diedonken en Zellaar. Het project interfereert enkel met het Peultenbos. Aangezien het Heiken doorsneden wordt door de R6 aan de zijde van het serreland, blijft een belangrijk deel van dit overgangsgebied gevrijwaard.

Bij de landschappelijke invulling zal ernaar gestreefd worden deze versnipperde structuur te blijven volgen. Dit zal gebeuren door, bij het doorkruisen van een eerder gesloten gebied, dit gesloten karakter in de beplanting voort te zetten (aanplant van bomen of struikgewas). In eerder open gebieden (vb akkers) zal de aanplant beperkt blijven tot ruig gras en een aantal alleenstaande bomen.

De R6 kruist een aantal wegen bovenlangs. De taluds zien eruit als een vervlechting van cultuur (stad) en natuur (landschap), oftewel stenig materiaal en plantaardig materiaal. Het harde, stenige materiaal en het zachte, plantaardige materiaal grijpen als vingers in elkaar. Het stenige materiaal bestaat uit schanskorven gevuld met stenen. Vanaf de R6 neemt men vooral het plantaardige materiaal van boven waar, zodat men het idee heeft dat het landschap doorloopt. Vanaf de kruisende weg ziet men voornamelijk het stenige materiaal, waarmee de link naar de stad en de forten gelegd wordt.

Er is een duidelijke impact op de verschillende onderdelen van het landschap, die echter in de meeste gevallen gemilderd kunnen worden door bijkomende maatregelen die het gesloten tot halfopen karakter van de gebieden accentueren maar tevens een landschappelijke meerwaarde betekenen (ecologisch, structureel, ...).

Er is visuele hinder door de barrièrewerking van de R6 die grotendeels in de hoogte wordt aangelegd. Door het feit dat het tracé afwisselend door een coulisselandschap en vooral een compartimentenlandschap gaat, en dat er langs het tracé ook verschillende glastuinbouw-bedrijven voorkomen, wordt de landschappelijke inpassing gerealiseerd door

de uitvoering van het bijgevoegde beplantingsplan en de in het MER voorziene milderende maatregelen.

Bij het uitvoeren van deze beplantingen dient voldoende afstand gehouden van de glastuinbouwbedrijven langs het tracé en met de erfdienstbare stroken langs de waterlopen. De beplantingen die op deze plekken niet kunnen gerealiseerd worden dienen kwantitatief gecompenseerd worden op een andere locatie langs het tracé.

- *cultuurhistorische aspecten*

Deze zijn voor een deel reeds besproken onder het vorige punt "Landschappelijke en architecturale inpassing".

Langs het traject bevinden zich twee beschermde landschappen, met nam "het Peultenbos" en "de Vallei van de Bruine Beek".

Het advies aangaande de beschermde landschappen van het Agentschap Onroerend Erfgoed dd 10/08/2010 is gunstig. (zie onder de titel externe adviezen)

Inzake de archeologische kenmerken is het advies dd 04/08/2010 voorwaardelijk gunstig (zie onder de titel externe adviezen), deze voorwaarden worden aan de onderhavige stedenbouwkundige vergunning gehecht. •

- *het bodemreliëf*

Het plateau van Sint-Katelijne-Waver wordt gevormd door de oostelijke Boomse cuesta. Het wordt gekenmerkt door verspreide bebouwing en bestaat voornamelijk uit plaggenbodems en lemige zandbodems. Het plateau loopt op vanaf 10.00 tot 20.00 meter te Putte.

Donk- en broektoponiemen komen hier voor zoals Diedonken en Heisbroek. Gemiddeld is het gebied gesitueerd op 5.00 meter.

De stuifzandrug van Bonheiden — Keerbergen laat een duidelijke bewoningsas zien. Hij bestaat voornamelijk uit plaggenbodems. De stuifzandrug culmineert bij 7.50 meter tot 10.00 meter en meer dan 10.00 meter voor de toppen. De vallei van de Dijle heeft hier een gemiddelde hoogte van 5.00 meter.

De R6 wordt grotendeels verhoogd in het landschap aangelegd. Deze optie werd gekozen omwille van de verschillende ongelijkvloerse kruisingen, omwille van de hoge waterstanden in de betrokken zone (invloed in de tunnels) en door de minimale nodige dekking bij kruisingen van duikers én ecotunnels.

Ter hoogte van het kruispunt van de Mechelsesteenweg heeft de brugconstructie een maximale hoogte van + 14.59 meter waar het bestaande maaiveld zich op circa + 7.11 meter bevond. De onderdoorgaande Mechelsesteenweg bevindt zich op + 6.50 meter.

Het niveau van de doorgetrokken ring daalt dan zeer geleidelijk in oostelijke richting naar + 6.78 meter om dan vervolgens op te lopen naar de kruising met de Berlaarbaan toe. Het rond punt ter hoogte van de Berlaarbaan ligt verhoogd in het landschap op een hoogte van + 9.68 meter. Het oorspronkelijke maaiveldniveau was hier + 6.92 meter.

Vervolgens daalt de doorgetrokken ringweg verder in oostelijke richting tot + 7.43 meter om dan op te lopen naar de kruising met het Heiken tot + 10.79 meter, waar de weg wordt gekruist door een fietstunnel. Het oorspronkelijke maaiveldniveau was hier + 8.26 meter.

Vervolgens daalt het tracé tot 8.97 meter om opnieuw op te lopen naar een hoogte van + 14,16 meter ter hoogte van de kruising met de Bergstraat. Op deze plaats wordt een tunnel onder de doorgetrokken R6 voorzien. Het oorspronkelijke maaiveldniveau was hier + 8.23 meter.

Na de kruising met de Bergstraat daalt het tracé opnieuw tot + 8.76 meter om dan vervolgens op te lopen naar + 10.00 meter ter hoogte van de aansluiting met de Putsesteenweg — Mechelbaan. Het oorspronkelijke maaiveldniveau was hier + 8.25 meter.

- hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen

Geluidshinder

De geluidimpact wordt uitvoerig onderzocht in het project-MER en de aanvullende geluidsstudie van het Agentschap Wegenbouwkunde. (zie onder de titel Milieueffectenrapportage, aanvullende geluidsstudie).

Voor het gedeelte "Doortrekking R6" worden er in het oorspronkelijke aanvraagdossier geen extra maatregelen voorgesteld t.b.v. geluidshinder m.a.w. er worden geen geluidsschermen voorzien.

Men stelt in de oorspronkelijke aanvraag dat men hier voornamelijk voor kiest omdat de meeste woningen langsheen het tracé voldoende ver verwijderd zijn van de nieuwe R6, mede door de brede reservatiestrook, die slechts deels in beslag genomen wordt door de nieuwe 2 x 1 rijbaan. Ook stelt men in de verklarende nota dat de geluidshinder in de naburige gemeentewegen en woonstraten eerder positief zal evolueren (verminderen), gezien ook het (sluip)verkeer hier zal verminderen.

Eenzijds volgt uit het MER de milderende maatregel tot het plaatsen van geluidsschermen ter hoogte van de brug over Waversesteenweg — Bergstraat aan beide zijden van de weg met een lengte van 570.00 meter ten noorden en 590.00 meter ten zuiden van de R6.

Anderzijds volgt uit de bijkomende geluidsstudie van het Agentschap Wegenbouwkunde dat een aantal locaties langsheen de R6 in de toekomst mogelijk in aanmerking zouden kunnen komen voor de plaatsing van geluidsschermen.

AWV engageerde zich t.o.v. de betrokken gemeentebesturen om periodiek verkeerstellingen en geluidsmetingen uit te voeren langsheen dit deel van de R6. Op basis van deze monitoring kan men dan bepalen wanneer de plaatsing van geluidsschermen volgens de samenwerkingsovereenkomst IX aan de orde is.

Er worden voorwaarden aan de onderhavige stedenbouwkundige vergunning gehecht in functie van de mildering van het geluid.

Lichthinder

Vanaf de Heisbroekweg tot Putsesteenweg zal er nagenoeg geen wegverlichting langsheen de R6 geplaatst worden (de weg zal geaccentueerd worden met een extra witte markering). Enkel in het deel ter hoogte van het aansluitingscomplex aan de Mechelsesteenweg en het oostelijke deel naar de Putsesteenweg toe, worden om veiligheidsredenen verlicht.

De bijkomende lichtverstoring is niet significant.

WATERTOETS

Overeenkomstig artikel 8 van het decreet van 18/07/2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid dient de aanvraag onderworpen te worden aan de watertoets. Het Besluit van de Vlaamse Regering van 20/07/2006 (BS 31/10/2006) en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets. De aanvraag werd getoetst aan het watersysteem, aan de doelstellingen van artikel 5 van het decreet integraal waterbeleid, en aan de bindende bepalingen van het bekkenbeheerplan.

Het projectgebied bevindt zich in het Dijle- Zennebekken, meer bepaald in subhydrografische zone "Vrouwvliet van monding Krekelbeek (excl) tot monding Dijle". Het project kruist een aantal waterlopen van tweede categorie (de Lombaardveldenloop en Bergstraatloop zijn op 01/07/2014 gehercategoriseerd van derde naar tweede categorie) en is deels gelegen in effectief en deels in mogelijk overstromingsgevoelig gebied. Er werd advies gevraagd aan de Dienst Waterbeleid van de provincie Antwerpen als waterloopbeheerder (ten tijde van de oorspronkelijk aanvraag waren ook Sint-Katelijne-Waver en Bonheiden waterloopbeheerder) en aan de VMM als grondwaterbeheerder (de adviezen werden besproken onder de titel "externe adviezen").

Oppervlaktewater — vertraagde afvoer

De aanleg van de R6 in een volledig nieuwe bedding kan een effect hebben op de waterhuishouding in het gebied. Door de aanzienlijke uitbreiding van de verharde oppervlakte zal minder regenwater kunnen infiltreren en zal er een groter debiet naar de grachten afgevoerd worden. Om deze mogelijk negatieve effecten te compenseren werd langs de R6 over de gehele lengte in het ontwerp een baangracht aan een of beide zijden voorzien welke het regenwater van het weggedeelte opvangt.

De waterlopen die in het studiegebied liggen zijn van 2^e categorie. De voorwaarden voor lozing en buffering, werden gesteld door de Provincie Antwerpen en voor de Bisschophoefloop (ten tijde van de vergunning waterloop 3de categorie) door de gemeente Sint-Katelijne-Waver. De gemeente stelde dezelfde voorwaarden als de Provincie Antwerpen, deze voorwaarden werden later ook opgenomen in de diverse machtigingen voor werken aan de waterlopen die werden afgeleverd door de deputatie (9/12/2010 en 16/12/2010).

Deze voorwaarden zijn:

- beperkt doorvoerdebiet 51/s ha
- buffering: 350m³/ ha verharde oppervlakte

Voor de afwatering en buffering kan het project opgedeeld worden in 3 delen:

- zone tussen Mechelsesteenweg en Berlaarbaan:
Lengte 1,42 km met verharde oppervlakten van 1,65 ha en afstroom naar Maanhoevebeek.
 - zone tussen Berlaarbaan en Bergstraat/Waversesteenweg
Lengte 1,54 km met verharde oppervlakten van 1,78 ha en afstroom naar Bisschophoefloop.
 - zone tussen Bergstraat/Waversesteenweg en Putsesteenweg
Lengte van 0,94 km met verharde oppervlakten van 1,09 ha en een beperkte doorvoer naar de Begijnebeek.
- [...]

Deze grachten werden ruim voldoende gedimensioneerd om te voldoen aan de eisen voor buffering. Aan de uitstroom in de waterlopen worden knijpconstructies voorzien (buizen diameter 400 mm) om de afvoer te beperken en aldus te voldoen aan de beperking van het doorvoerdebiet. Hieruit blijkt dat er in het voorliggend project ruim voldoende buffering wordt voorzien voor de opvang en vertraagde afvoer van het hemelwater afkomstig van de verharde oppervlaktes.

Oppervlaktewater — verzekering afstroom

Door de aanleg van de wegen in ophoging wordt de natuurlijke afstroom van de noordelijke gebieden gewijzigd.

De Bisschophoefloop wordt deels verlegd om het tracé van de R6 te volgen en eveneens rondom het rondpunt van de Berlaarbaan te passeren. In het project worden er ook duikers voorzien voor de kruising van waterlopen: Maanhoevebeek, Bisschophoefloop, Baanvelden-loop, Begijnenbeek en Bruinbeek.

De dimensionering van deze aanpassingen aan de waterlopen werd bepaald op basis van de waarden uit de beschrijvende tabellen van de atlas der onbevaarbare waterlopen. Hierdoor wordt de doorstroming van deze waterlopen gegarandeerd. Nieuwe overwelvingen moeten wel aangelegd worden als ecoduikers.

In het MER wordt ook aangegeven dat de afwatering van de bestaande perceelgrachten verzekerd moet blijven. Deze afwatering wordt hier in detail besproken:

- * In zone 1 wordt het afstromend water opgevangen in de noordelijke langsgracht en deels rechtstreeks in de langs de R6 verlegde Bisschophoefloop.

- * *Zone 2 watert volledig af van oost naar west naar de Bisschophoefloop. De afwatering van het gebied tussen Waversesteenweg en Heiken moet gerealiseerd worden door het voorzien van een verbinding tussen de langsgrachten onder Heiken. Op basis van de afmetingen van de gracht ten oosten van Heiken (doorstroomprofiel 1,85 m²) wordt hier een duiker van minimaal 800mm wenselijk geacht.*
- * *In zone 3 watert het westelijk deel af via een baangracht die via een duiker de R6 kruist en uitmondt in de Begijnenbeek. In de zone ten oosten van de Begijnenbeek is geen baangracht voorzien. Om de afwatering van de perceelsgrachten te garanderen dient hier nog een bijkomende baangracht voorzien te worden die in het oosten aansluit op de Begijnenbeek en in het westen op de gracht voorzien aan het rondpunt met de Putsesteenweg en die dan in de Bruinbeek uitmondt. Aldus wordt ook in deze zone een afdoende afwatering gegarandeerd.*

Aangezien de noordelijke baangrachten de afwatering van perceelsgrachten deels moeten combineren met de bufferfunctie voor verharde oppervlaktes, moeten de doorvoerdebieten hieraan aangepast worden om ongewenste opstuwing te vermijden. Het is dan ook vereist om de voorziene knippen te verruimen in functie van de oppervlakte en type van landgebruik.

Voor deze aanpassingen dient een nieuwe machtiging bekomen te worden van de Dienst Integraal Waterbeleid, waarbij deze getoetst kan worden om bijkomende wateroverlast te voorkomen.

Mits aan de hierboven gestelde voorwaarden wordt voldaan, wordt de oorspronkelijke afwatering van de gronden ten noorden van de R6 met voorliggend project niet in het gedrang gebracht.

Grondwater

Het gebied heeft een ondiepe grondwatertafel (<2.00 meter), in sommige delen zelfs op minder dan 1,25 meter. De toename in verharde oppervlakte zal een vermindering van de directe infiltratiemogelijkheden voor neerslagwater met zich meebrengen. Infiltratie van het run-offwater naar het grondwater wordt bevorderd door het voorzien van de open buffergrachten met een vertraagde afvoer naar de waterlopen.

Tijdens de aanlegwerken was er een tijdelijke impact op het grondwater mogelijk door het gebruik van bemalingen. Hierbij werd voldaan aan de geldende VLAREM regelgeving. Er is geen permanent te verwachten invloed van de ondergrondse constructies, aangezien deze waterdicht moesten voorzien worden om permanente bemaling te vermijden.

Door het voorzien van deze buffergrachten zal infiltratie in de mate van het mogelijke behouden blijven en wordt geen significante impact op het grondwater verwacht.

Waterkwaliteit

In het MER worden mitigerende maatregelen voor waterkwaliteit opgenomen aangezien er vanop de wegenis vervuilende stoffen kunnen afstromen naar de buffergrachten. Om verontreiniging in oppervlakte- en grondwater met koolwaterstoffen te minimaliseren moeten in de kolken koolwaterstofafscidders aangebracht kunnen worden. Deze KWS-afscidders dienen ook conform de regels van de kunst onderhouden worden, zodat ze ten allen tijden optimaal blijven functioneren en geen bijkomende belasting leggen op het watersysteem.

Conclusie watertoets:

De realisatie van dit project kan een nadelig effect hebben op de waterhuishouding In het studiegebied. Deze mogelijke gevolgen werden zowel in het MER als door de bevoegde waterbeheerders onderzocht. Om de negatieve effecten van de aanleg van de weg in ophoging en de bijkomende verharding te compenseren zijn er in het project een aantal maatregelen getroffen en worden in deze vergunning enkele bijkomende voorwaarden opgelegd.

- * De afwatering van het gebied tussen Waversesteenweg en Heiken moet gerealiseerd worden door het voorzien van een verbinding tussen de langsgrachten langs weerszijden van Heiken. Op basis van de afmetingen van de gracht ten oosten van Heiken (doorstroomprofiel 1,85 m²) dient onder Heiken een duiker van minimaal 800mm voorzien te worden.
- * In de zone ten oosten van de Begijnenbeek is geen baangracht voorzien. Om de afwatering van de perceelsgrachten te garanderen dient hier een bijkomende baangracht voorzien te worden die in het oosten aansluit op de Begijnenbeek en in het westen op de gracht voorzien aan het rondpunt met de Putsesteenweg en die dan in de Bruinbeek uitmondt. Deze gracht werd reeds als dusdanig uitgevoerd en wordt dan ook met deze voorwaarde expliciet opgenomen in deze vergunning.
- * De knippen tussen de langsgrachten en de waterlopen moeten verruimd worden in functie van de oppervlakte en type van landgebruik. Voor deze aanpassingen dient een nieuwe machtiging bekomen te worden van de Dienst Integraal Waterbeleid, waarbij de aanpassingen getoetst kunnen worden om bijkomende wateroverlast te voorkomen.
- * In de kolken dienen koolwaterstofafscheiders aangebracht te worden om het afstromend hemelwater te zuiveren vooraleer het in de buffergrachten stroomt.

Bij uitvoering van het project met de bijkomende voorwaarden wordt dan ook geen significant negatieve impact verwacht op het watersysteem. De aanvraag blijft hiermee in overeenstemming met de doelstellingen en beginselen van het decreet Integraal Waterbeleid.

ALGEMENE CONCLUSIE

De aanvraag is mits het naleven van voorwaarden die voortkomen uit sectorale adviezen en voorwaarden met betrekking tot de reductie van het geluid, de waterhuishouding, de landschappelijke inkleding en het flankerend beleid inzake mobiliteit vatbaar voor stedenbouwkundige vergunning.

BIJGEVOLG WORDT OP 25 JUNI 2015 HET VOLGENDE BESLIST:

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar geeft de vergunning af aan de aanvrager, die ertoe verplicht is

[...]

2° de volgende voorwaarden na te leven:

1. Volgende milderende maatregelen voortvloeiend uit het milieueffectenrapport dienen uitgevoerd te worden:

a. Discipline Bodem

[...]

b. Discipline Water

[...]

c. Discipline Geluid en Trillingen

- Er dienen geluidschermen met een minimale hoogte van 3.00 meter ter hoogte van de brug aan de Waversesteenweg — Bergstraat aan beide zijden van de R6 geplaatst te worden. De minimale lengte van het scherm aan de noordzijde bedraagt 590.00 meter, de minimale lengte aan de zuidzijde bedraagt 570.00 meter.

De werken dienen gestart te worden binnen een termijn van 12 maanden na de afgifte van de stedenbouwkundige vergunning.

d. Discipline Fauna en Flora

[...]

2. Volgende maatregelen volgend uit de geluidsstudie van het Agentschap Wegen en Verkeer, afdeling Wegenbouwkunde d.d. 10/12/2012:

a. Er dienen periodiek verkeerstellingen en geluidsmetingen uitgevoerd te worden langsheen het wegvak van de doortrekking van de R6. Een monitoringsplan (inclusief de locaties van de metingen) dient binnen de 3 maanden na afgifte van de stedenbouwkundige vergunning aan de betrokken gemeenten te worden overgemaakt.

b. Indien deze metingen uitwijzen dat de geluidsniveaus (LAeq, dag) de drempel van 65 dB(A) zoals vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst IX volgens het Besluit van de Vlaamse Regering van 25/01/2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid overschrijdt, zal het Agentschap Wegen en Verkeer de procedure voor de plaatsing van de geluidsschermen volgens de samenwerkingsovereenkomst IX opstarten.

[...]

3. Volgende maatregelen volgend uit de watertoets:

[...]

4. Er dient binnen een termijn van 6 maanden een protocol over de actualisatie en uitwerking van het flankerend beleid tussen het Agentschap Wegen en Verkeer, de provincie Antwerpen en de betrokken gemeenten ter ondertekening voorgelegd te worden.

[...]

...

Dit is de bestreden beslissing.

8.

De bestreden beslissing wordt met een vernietigingsberoep ook bestreden door:

- de gemeente SINT-KATELIJNE-WAVER en het college van burgemeester en schepenen van de gemeente SINT-KATELIJNE-WAVER (rolnummer RvVb/1415/0743/A/0721);
- de heer Hugo Alois CASTEELS (rolnummer RvVb/1415/0754/A/0729);
- de heer Johan OPDEBEECK (rolnummer RvVb/1415/0775/A/0741).

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

A. Ontvankelijkheid wat betreft de tijdigheid van het beroep

Standpunt van de partijen

1.

De verwerende partij betwist de tijdigheid van het ingestelde beroep. Zij argumenteert dat de laatste dag om beroep aan te tekenen bij de Raad 17 augustus 2015 was, maar dat dit pas door de Raad op 19 augustus 2015 ontvangen werd, hetgeen betekent dat het verzoekschrift pas op 18 augustus 2015 werd afgegeven bij de postdiensten.

2.

De verzoekende partijen voegen bij het wederantwoordnota het bewijs van aangetekende verzending op 17 augustus 2015.

Beoordeling door de Raad

De partijen bevestigen dat een bekendmaking van de bestreden beslissing werd aangeplakt op 3 juli 2015. De verzoekende partijen voegen aan hun verzoekschrift een ‘model aanvraag attest van aanplakking’ met een verklaring van de aanvrager dat de bekendmaking van de vergunning op 3 juli 2015 op een vanaf het openbaar domein goed zichtbare plaats en leesbaar uitgehangen is (stuk 2 verzoekende partijen).

Artikel 4.8.11, §2, eerste lid VCRO bepaalt:

“De beroepen worden ingesteld binnen een vervaltermijn van vijfenveertig dagen, die ingaat als volgt :

1° wat betreft vergunningsbeslissingen :

a) hetzij de dag na de betekening, wanneer een dergelijke betekening vereist is;

b) hetzij de dag na de startdatum van de aanplakking, in alle andere gevallen”

Uitgaande van de vaststelling dat de aanplakking gebeurde op 3 juli 2015, begint de vijfenveertigdagentermijn te lopen vanaf 4 juli 2015, om te verstrijken op 17 augustus 2015.

Artikel 5 DBRC-decreet bepaalt dat de dag van de gebeurtenis die de termijn doet ingaan, niet in de termijn wordt begrepen, en de vervaldag in de termijn wordt begrepen, die gebeurlijk verlengd wordt naar de eerstvolgende werkdag als die vervaldag een zaterdag, zondag of wettelijke feestdag is.

Artikel 6 DBRC-decreet bepaalt dat in geval van betekening met een aangetekende brief als in kwestie, de datum van de poststempel bewijskracht heeft, zowel voor de verzending als voor de ontvangst. De Raad dient vast te stellen dat het verzoekschrift aan de Raad werd betekend met een aangetekende brief die ‘17 augustus 2015’ als poststempel draagt, en de verzoekende partijen ten overvloede tevens het bewijs van aangetekende zending met poststempel 17 augustus 2015 bijbrengen.

De exceptie van laattijdigheid wordt verworpen.

B. Ontvankelijkheid wat betreft het belang van de verzoekende partijen

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen voegen een luchtfoto toe met daarop de ligging van hun woning ten opzichte van de inmiddels gerealiseerde ringweg rond Mechelen.

De eerste verzoekende partij stelt op 30 meter van de R6 te wonen, en stelt geluids- en stofhinder te ondervinden van het voorbijrijdende verkeer, temeer aangezien de weg verhoogd ligt ten opzichte van het maaiveld, hellend naar de brug over de Bergstraat in oostelijke richting. Zij brengt een foto bij van de ‘visuele hinder’ die het voorbijrijdende verkeer teweegbrengt.

De tweede verzoekende partij stelt op 130 meter ten noorden van de gerealiseerde R6 te wonen, en visuele hinder te ondervinden, temeer er geen visuele buffer ligt tussen het perceel en de R6. Zij brengt foto’s van het uitzicht vóór en na de realisatie bij. De tweede verzoekende partij stelt tevens geluidshinder en hinder door fijn stof, versterkt door gebeurlijke zuidwestenwind, alsook wateroverlast te ondervinden.

De derde verzoekende partij stelt op 30 meter van de R6 te wonen en te kampen te hebben met geluidshinder en stofhinder. Zij brengt foto's bij van na de aanleg van de R6.

De vierde verzoekende partij stelt op 50 meter van de R6 te wonen, en eveneens visuele hinder, geluids- en stofhinder te ondervinden. De rotonde veroorzaakt tijdens de avondspits bovendien bijkomende geluids- en stofhinder. Zij brengt tevens foto's bij van de visuele hinder na de aanleg van de R6.

De vijfde verzoekende partij stelt op ongeveer 50 meter van de zuidkant van de R6 te wonen. Aangezien de R6 voortloopt vanaf de brug aan de Mechelsesteenweg en enkele meters hoger loopt dan haar perceel, heeft zij last van geluidshinder, overmatige stofhinder en visuele hinder. Ook zou zij als gevolg van de aanleg wateroverlast ondervinden. Zij brengt foto's bij van de visuele hinder voor en na aanleg van de R6.

Alle verzoekende partijen wijzen ook op de nadelige gezondheidseffecten ten gevolge van langdurige blootstelling aan geluid, fijn stof en bestanddelen van uitlaatgassen. Gezien de aard van de weg in de regio gekenmerkt werd door tuinbouw én de aard van het verkeer (vrachtvervoer van en naar de veiling), manifesteert de geluidshinder zich vanaf de vroege ochtenduren (4.30u), hetgeen een dramatische impact heeft op de nachtrust van de verzoekende partijen. De verzoekende partijen stellen reeds hoofdpijn, vermoeidheid, rusteloosheid en concentratiestoornis te ervaren.

2.

De verwerende partij roept een exceptie van gebrek aan belang in, en stelt meer bepaald dat de verzoekende partijen geen geoorloofd belang hebben. Zij argumenteert dat tegen een stedenbouwkundige vergunning die binnen de bijzondere procedure werd verleend binnen een termijn van 45 dagen beroep kan worden aangetekend bij de Raad, de hinder en nadelen in dat verzoekschrift worden omschreven en daarmee de grenzen van het debat worden getrokken. Wie geen of op niet-ontvankelijke wijze een beroep aantekent binnen deze termijn kan als belanghebbende, volgens de verwerende partij, niet langer de nietigheid van de rechtshandeling vorderen en de wettigheid niet meer betwisten. De verwerende partij verwijst naar het feit dat wie in de reguliere procedure op ontvankelijke wijze een beroep bij de Raad wil instellen, eerst elk georganiseerd administratief beroep dient uit te putten, en ziet daarin de verplichting voor elke burger om ter vrijwaring van zijn rechten alle mogelijkheden uit te putten teneinde zijn belang bij latere procedures niet te verliezen.

De verwerende partij stelt dat het voorwerp van de op 16 december 2010 vernietigde stedenbouwkundige vergunning identiek is aan het voorwerp van de op 25 juni 2015 verleende vergunning, terwijl de verzoekende partijen nalieten om op ontvankelijke wijze beroep aan te tekenen bij de Raad. Bij de uiteenzetting van het belang blijkt duidelijk dat de hinder en nadelen die de verzoekende partijen menen te ondervinden dezelfde zijn als diegene die ze ondervonden zouden hebben ten gevolge van de stedenbouwkundige vergunning van 16 december 2010. Minstens is er sprake van rechtsverwerking nu de verzoekende partijen, aldus de verwerende partij, een houding hebben aangenomen die objectief onverenigbaar is met een bepaalde uitoefening van het recht om nu tegen hetzelfde infrastructuurproject wel beroep aan te tekenen. Het uitputten van alle proceduremogelijkheden raakt volgens de verwerende partij de openbare orde, minstens is dit van dwingend recht.

3.

De verzoekende partijen argumenteren in hun wederantwoordnota dat de redenering van de verwerende partij 1) geen grondslag heeft bij gebreke aan enige bepaling die het belang van de verzoekende partijen zou koppelen aan de verplichting tot het instellen van een beroep, laat staan

een ontvankelijk beroep, tegen de vergunning van 16 december 2010 en 2) juridisch-logisch fout is nu de vergunning van 16 december 2010 geen rechtsgevolgen meer kan hebben.

Artikel 4.8.11, §1, 3° VCRO noch enige andere bepaling schrijft voor dat de verzoekende partijen de mogelijkheid tot het instellen van een beroep tegen een vergunningsbeslissing zouden verliezen wegens het niet aanvechten van een eerdere (vernietigde) vergunningsbeslissingen. Die bepaling zou erg beperkend zijn ten aanzien van belanghebbende derden, in het bijzonder in het kader van grootschalige infrastructuurprojecten die decennialang aanslepen, aangezien de personen die hinder of nadelen kunnen ondervinden kunnen wijzigen. Dat geldt des te meer aangezien tegen een stedenbouwkundige vergunning binnen de bijzondere procedure geen georganiseerd administratief beroep openstaat. De vernietiging van de eerdere vergunningsbeslissing heeft tot gevolg dat deze beslissing retroactief uit de rechtsorde wordt verwijderd en geacht wordt nooit te hebben bestaan. De verzoekende partijen stellen dat uit het niet aanvechten van een besluit evenmin het 'ongeoorloofd' karakter van het belang afgeleid worden. De verwerende partij maakt niet eens aannemelijk dat de verzoekende partijen tegen de stedenbouwkundige vergunning van 16 december 2010 een ontvankelijk beroep konden instellen, nog minder dat deze hinder of nadelen dezelfde zijn als deze die zij zouden hebben ondervonden ingevolge de bestreden beslissing die allerhande voorwaarden oplegt uit studies die dateren van na de vernietigde beslissing. De vierde verzoekende partij heeft bovendien bijvoorbeeld reeds bij de opmaak van het structuurplan bezwaar ingediend en de vergunning ook aangevochten bij de Raad (die weliswaar laattijdig werd verklaard gelet op de toenmalig gewijzigde regelgeving voor de aanvang van de beroepstermijn na aanplakking). Zij heeft tevens een milieustakingsvordering ingesteld tegen de uitvoering van de stedenbouwkundige vergunning (vonnis gewezen door de Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel in kort geding op 14 maart 2012). De stelling dat verzoekende partijen nagelaten hebben hun rechten te vrijwaren is, volgens de verzoekende partijen, feitelijk onjuist.

Beoordeling door de Raad

1.

Krachtens het op het ogenblik van het instellen van de vordering geldende artikel 4.8.11, § 1, eerste lid, 3°, VCRO kan onder meer elke natuurlijke persoon die rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kan ondervinden als gevolg van de vergunningsbeslissing, beroep instellen bij de Raad.

Deze bepaling vereist niet dat een verzoekende partij hinder of nadelen die het gevolg zijn van de bestreden vergunningsbeslissing 'moet' ondervinden.

Het volstaat dat zij redelijkerwijze aannemelijk maakt dat er een risico op het ondergaan van de aangevoerde hinder of nadelen van de bestreden vergunningsbeslissing bestaat.

Deze bepaling vereist niet dat deze hinder of nadelen of het risico op het ondergaan van deze hinder of nadelen, die het gevolg moeten zijn van de beroepen vergunningsbeslissing, uitsluitend rechtstreeks door een verzoekende partij – kan of kunnen – worden ondervonden. Het volstaat dat een verzoekende partij de aangevoerde hinder of nadelen of het risico daarop onrechtstreeks ondervindt of kan ondervinden.

2.

De verwerende partij betwist op zich niet dat de verzoekende partijen de door hen geschetste hinderaspecten als geluidshinder en de ermee gepaarde gaande gezondheidseffecten, fijn stof en de ermee gepaard gaande gezondheidseffecten, visuele hinder en voor de tweede en vijfde verzoekende partij wateroverlast, als rechtstreeks of onrechtstreeks gevolg van de bestreden beslissing, kunnen ondervinden.

De verwerende partij is evenwel van mening dat de verzoekende partijen hebben ‘verzaakt’ aan hun recht om zich tot de Raad te wenden door het niet of niet op ontvankelijke wijze aanvechten van de reeds vernietigde beslissing van 16 december 2010, met een identiek infrastructuurproject als voorwerp.

3.

De vernietiging van de eerdere vergunningsbeslissing van de verwerende partij van 16 december 2010 heeft tot gevolg dat deze beslissing retroactief uit de rechtsorde is verwijderd en geacht wordt nooit te hebben bestaan.

Anders dan de verwerende partij voorhoudt is het niet of niet op ontvankelijke wijze aanvechten door de verzoekende partijen van deze beslissing, die, zoals vastgesteld, geacht wordt nooit te hebben bestaan, niet te vergelijken met het niet aanvechten van een nadelige vergunningsbeslissing door middel van een daartoe openstaand georganiseerd administratief beroep.

Artikel 4.8.11, §1, laatste lid VCRO is duidelijk: de belanghebbende aan wie kan worden verweten dat hij een voor hem nadelige vergunningsbeslissing niet heeft bestreden door middel van het daartoe openstaande georganiseerd administratief beroep bij de deputatie, wordt geacht te hebben verzaakt aan zijn recht om zich tot de Raad te wenden. Deze bepaling heeft betrekking op het administratief beroep bij de deputatie en niet op het jurisdictioneel beroep bij de Raad.

Met het nemen van de bestreden beslissing is bijgevolg opnieuw een mogelijkheid ontstaan voor de in artikel 4.8.11, §1, eerste lid VCRO bedoelde personen om beroep bij de Raad in te stellen mits inachtneming van de daartoe bepaalde vereisten, ongeacht de mogelijkheid die deze personen hebben gehad om tegen de inmiddels vernietigde beslissing een schorsings- en/of vernietigingsverzoek in te stellen.

De verzoekende partijen maken voldoende aannemelijk dat zij de door hun geschetste nadelen als gevolg van de bestreden beslissing kunnen ondervinden.

De exceptie wordt verworpen.

V. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN

A. Eerste middel

Standpunt van de verzoekende partijen

1.

De verzoekende partijen roept in het eerste middel de schending in van artikelen 4.1 en 8bis, lid 6 van de richtlijn 2011/92/EUR van 13 december 2011 betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (hierna: MER-richtlijn), van de artikelen 4.3.1, 4.3.2, §1 en 4.3.7, §§1 en 2 van het decreet algemene bepalingen inzake milieubeleid van 5 april 1995 (hierna: DABM), van artikel 2, §1 van het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectenrapportage (hierna: MER-besluit), van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna: Motiveringswet) en van het zorgvuldigheidsbeginsel.

De verzoekende partijen betogen dat het vergunde project voorkomt in bijlage I bij de MER-richtlijn en in het MER-besluit van 10 december 2004 (9. *Aanleg van autosnelwegen en autowegen, met inbegrip van de hoofdwegen*) zodat een project-MER diende te worden opgesteld, maar het opgestelde project-MER dat dateert van juli 2001 niet de gegevens bevat als opgesomd in artikel 4.3.7, §§1 en 2 DABM. Het project dat voorwerp is van het MER beoogt de *“herinrichting en doortrekking van de R6: Ring rond Mechelen”*, dat betrekking heeft op een stedenbouwkundig ontwerp dat volgens het MER een globaal ruimtelijk voorontwerp is waarbij nog *“heel wat gedetailleerde projectgegevens”* ontbreken. Het MER stelt zelf uitdrukkelijk dat er nog 10 bijkomende detailstudies vereist zijn, waarmee in het MER geen rekening kon worden gehouden. Het MER kan aldus niet als een project-MER voor het vergunde project worden beschouwd.

Gelet op de ouderdom van het MER bevat dit de conform artikel 4.3.7, §1, f) DABM vereiste verwijzingen naar de vanuit het oogpunt van het milieubeleid relevante wettelijke, decretale en reglementaire voorschriften niet, zoals de verplichte integratie van de passende beoordeling uit artikel 36ter,§3, vierde lid van het Natuurdecreet dat “pas” in 2002 werd ingevoegd. Het 14 jaar oude MER is volgens de verzoekende partijen bovendien inhoudelijk allerm minst nog actueel. Artikel 8bis, lid 6 van de MER-richtlijn bepaalt dat de bevoegde instantie ervan moet worden overtuigd dat de gemotiveerde conclusie omtrent de aanzienlijke milieueffecten nog steeds actueel is. De omstandigheid dat er door de Vlaamse regelgever voor wat betreft de geldigheidsduur van de goedkeuring door de cel MER geen termijn is bepaald, doet geen afbreuk aan de in artikel 8bis, lid 6 van Richtlijn 2011/92/EUR bepaalde conclusie.

De verzoekende partijen leiden het achterhaald zijn van het MER af uit het volgende:

- De beschrijving van de plaatselijke verkeerssituatie is uitgevoerd aan de hand van tellingen in 1994;
- De effecten op de mens zijn deels gebaseerd op een verkeersstudie van 1999;
- Bij inschatting van tewerkstelling wordt ervan uitgegaan dat de uitvoering van het project gebeurt in 2002-2005;
- De geluidsmetingen uitgevoerd in de referentiesituatie zijn hoger zijn dan de werkelijke, nu het wegdek van de Berlaarbaan vervangen werd door fluisterasfalt;
- Er werden geen metingen uitgevoerd, noch een inschatting gemaakt van de impact van de toename van fijn stof.

Het MER gaat volgens de verzoekende partijen uit van modellen en prognoses die geldig zijn tot 2010. Zowel de beschrijving van de referentiesituatie als de beschrijving van de door het project veroorzaakte milieueffecten is volkomen achterhaald. De bestreden beslissing oordeelt zelf dat het MER leemten bevat aangezien de aanvullende geluidstudie wél rekening houdt met prognoses tot 2020 en rekening houdt met de inplanting van de nieuwe ziekenhuiscampus Sint-Maarten langs de R6, de ontwikkeling van de Veilingzone-zuid en de ontwikkeling van de industriezones Mechelen-noord III en IV zoals bestemd in het GRUP “Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen” en besluit dat *“de geluidsstudie [...] een antwoord [geeft] op de leemten wat betreft de discipline Geluid in het MER, rekening houdend met prognoses tot 2020.”* Het is de verzoekende partijen onduidelijk in welke mate de nieuwe ziekenhuiscampus, woonzone, de ontwikkeling van de veiling en de industriezones niet zouden betrokken moeten worden bij de overige disciplines van het verouderde MER. De bestreden beslissing blaast volgens de verzoekende partijen ‘koud en warm’ nu ze enerzijds oordeelt dat het MER nog actueel zou zijn en anderzijds het noodzakelijk acht om nieuwe aanvullende studies te betrekken in haar oordeel omtrent de door het project gegenereerde milieueffecten.

2.

De verwerende partij stelt dat het eerste middel onontvankelijk is bij gebrek aan geoorloofd belang, aangezien de verzoekende partijen tegen de stedenbouwkundige vergunning van 16 december

2010 binnen een termijn van 30 dagen beroep konden aantekenen bij de Raad, en dit middel reeds in het kader van die procedure kon worden opgeworpen. De middelen kunnen volgens de verwerende partij ondergeschikt slechts betrekking hebben op die punten waarop de bestreden beslissing afwijkt van de op 16 december 2010 verleende vergunning.

Ten gronde stelt de verwerende partij dat er op het ogenblik dat de aanvraag op 1 juli 2010 werd ingediend geen enkele verplichting bestond om een nieuw MER op te maken, en geen enkele wettelijke bepaling stelt dat een goedgekeurd MER vervalt alvorens een vergunning wordt verleend. In rekening moet worden gebracht dat voor het infrastructuurproject reeds op 16 december 2010 een vergunning werd verleend. In de bestreden beslissing wordt op gemotiveerde wijze uiteengezet dat het MER niet aan actualiteit heeft ingeboet. Bovendien werd er een aanvullende geluidstudie uitgevoerd waarin de toekomstige geluidshinder werd bestudeerd, met prognoses tot 2020. De verwerende partij kan dan ook niet verweten worden een beslissing te hebben genomen op basis van verouderde of niet-actuele gegevens. Het feit dat een aanvullende geluidstudie werd uitgevoerd betekent geenszins dat het MER verouderd zou zijn, maar komt louter tegemoet aan de bezorgdheden van bepaalde omwonenden. De Voorzitter van de Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel, zetelend als milieustakingsrechter zoals in kort geding, verwierp in zijn van beschikking van 14 maart 2012 de milieustakingsvordering omdat er om de loutere reden dat het vorige MER 9 jaar oud was geen kennelijke overtreding van de toepasselijke decretale bepalingen is.

3.

De verzoekende partijen argumenteren dat de theorie omtrent het gebrek aan belang bij het middel kant noch wal raakt, en er toe zou leiden dat op basis van een verzoekschrift met een enig middel niet langer op ontvankelijke wijze een middel zou kunnen worden geformuleerd tegen het besluit na vernietiging.

De verzoekende partijen stellen verder dat het eerste middelonderdeel door de verwerende partij gemakshalve volkomen genegeerd wordt, en de verwerende partij op pagina 6 van de antwoordnota erkent dat het MER niet voldoet aan de vereisten gesteld in de door het middel aangehaalde bepalingen. Wat de actualiteit van het MER betreft, gaat de verwerende partij eraan voorbij dat deze bepalingen zich niet enkel richten tot de opmaak van een MER na invoering van de in het middel aangehaalde bepalingen, meer bepaald artikel 8bis, lid 6 van de MER-richtlijn maar tevens ten aanzien van de vergunningverlenende overheid die er over moet waken dat de gemotiveerde conclusie omtrent de aanzienlijke milieueffecten nog steeds actueel moet zijn. Waar de verwerende partij stelt dat het MER niet aan actualiteit zou hebben ingeboet omdat de *“planologische en ruimtelijke voorwaarden sindsdien niet meer gewijzigd zijn”*, spreekt de verwerende partij zichzelf tegen nu zij zich enkele paragrafen voorheen verschuilt achter de wijziging/invoering van de relevante bepalingen na de goedkeuring van het MER. De verwerende partij bewaart het grootste stilzwijgen omtrent de concrete inhoudelijke gegevens die de verzoekende partijen opsommen en het gegeven dat de ruimtelijke omstandigheden wel degelijk gewijzigd zijn. Evenmin wordt geantwoord op de vaststelling dat het MER zelf uitdrukkelijk stelt dat gedetailleerde projectgegevens ontbreken en nog talrijke studies vereist zijn. Er ligt dan ook geen project-MER voor, nog minder een actuele gemotiveerde conclusie omtrent de mogelijk aanzienlijke milieueffecten.

Beoordeling door de Raad

1.

1.1

De verwerende partij roept een exceptie van gebrek aan belang bij het middel in omdat de verzoekende partijen de eerder verleende vergunning van 16 december 2010 niet voor de Raad

hebben bestreden, waarin het middel tevens aan bod had kunnen komen vermits het voorwerp van de aanvraag niet gewijzigd is.

1.2

Daargelaten de vaststelling dat aan de inmiddels vernietigde vergunning van 16 december 2010 geen rechtsgevolgen meer kunnen worden gehecht en alle partijen in de positie worden geplaatst alsof die beslissing nooit zou zijn genomen, stelt de Raad vast dat het als uitgangspunt hanteren van het project-MER in de eerder verleende en vernietigde vergunning de vergunningverlenende overheid bij het nemen van een nieuwe beslissing er geenszins toe verplicht haar eerder standpunt omtrent de actualiteit van het project-MER te behouden.

Het blijkt bovendien dat de aanvrager een aanvullende geluidstudie liet opmaken in 2012 die voor nuancering van het MER kan zorgen en de vergunningverlenende overheid tot andere inzichten omtrent de actualiteit van het MER had kunnen nopen.

De verzoekende partijen hebben een actueel en geoorloofd belang bij het middel.

2.

De partijen betwisten op zich niet dat voor de aanvraag een project-MER diende te worden opgesteld, dat er door de verwerende partij geen ontheffing van de project-MER-plicht gevraagd werd, noch dat de verwerende partij haar beslissing van 25 juni 2015 omtrent de aanzienlijke effecten voor het milieu steunt op het in 2001 door de cel MER conform verklaarde MER.

De verzoekende partijen betwisten op zich de intrinsieke degelijkheid van het project-MER zoals dit door de cel MER werd goedgekeurd niet, wel betwisten zij de actualiteit van het project-MER in het licht van het gewijzigde voorwerp van het project en de gewijzigde wettelijke en ruimtelijke omstandigheden.

3.

De MER-richtlijn (2011/92/EU), voor zover van toepassing op het ogenblik van de bestreden beslissing, bevat geen artikel 8bis, lid 6 zoals de verzoekende partijen pogen te stellen.

Richtlijn 2014/52/EU van 16 april 2014 tot wijziging van richtlijn 2011/92/EU betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie van 24 april 2014, bevat wel de bedoelde paragraaf in artikel 8bis, lid 6:

“De bevoegde instantie moet er van worden overtuigd dat de in artikel 1, lid 2, onder g), iv), bedoelde gemotiveerde conclusie, of een van de in lid 3 van dit artikel bedoelde besluiten, nog steeds actueel is bij het nemen van een besluit over het verlenen van een vergunning. Hiertoe kunnen de lidstaten termijnen vaststellen voor de geldigheid van de in artikel 1, lid 2, onder g), iv), bedoelde gemotiveerde conclusie of een van de in lid 3 van dit artikel bedoelde besluiten.”

Artikel 2 van Richtlijn 2014/52/EU bepaalt dat onverminderd artikel 3 de lidstaten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking doen treden om uiterlijk op 16 mei 2017 aan deze richtlijn te voldoen. Artikel 3 van Richtlijn 2014/52/EUR bepaalt dat *“projecten waarvoor het in artikel 4, lid 2, van Richtlijn 2011/92/EU bedoelde besluit is ingeleid vóór 16 mei 2017 vallen onder de verplichtingen van artikel 4 van Richtlijn 2011/92/EU zoals die vóór hun wijziging bij deze richtlijn golden.”*

Op het ogenblik van de bestreden beslissing was er voor lidstaten geen verplichting om de gewijzigde richtlijn reeds te hebben omgezet in het nationale recht, laat staan dat er aan artikel 8bis, lid 6 van richtlijn 2014/52/EU tot wijziging van richtlijn 2011/92/EU rechtstreekse werking kan worden ontleend.

Het middel dient, in zoverre genomen uit de schending van artikel 8bis, lid 6 van 'Richtlijn 2011/92/EU', te worden verworpen.

4.

Het voorgaande neemt evenwel niet weg dat een vergunningverlenende overheid moet oordelen of een voorgebracht project-MER wel overeenstemt met het voorwerp van de aanvraag en moet onderzoeken welke relevantie mogelijke wettelijke, planologische en ruimtelijke wijzigingen hebben op de bruikbaarheid van een bepaald project-MER in het kader van de totstandkoming van haar beslissing, ook wat de ontvankelijkheid betreft.

Artikel 4.7.26/1, § 2 VCRO, zoals van toepassing op het ogenblik van het nemen van de bestreden beslissing, bepaalt:

“§ 2. Er hoeft geen milieueffectrapport over het project te worden opgesteld als het vergunningverlenende bestuursorgaan of zijn gemachtigde oordeelt dat : 1) een toetsing aan de criteria van bijlage II van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, uitwijst dat het voorgenomen project geen aanzienlijke gevolgen kan hebben voor het milieu en een project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten ; of 2) vroeger al een plan-MER werd goedgekeurd betreffende een plan of programma waarin een project met vergelijkbare effecten beoordeeld werd of een project-MER werd goedgekeurd betreffende een project waarvan het voorgenomen initiatief een herhaling, voortzetting of alternatief is, en een nieuw project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten.

§ 3. De beslissing dat een milieueffectrapport over het project moet worden opgesteld, heeft van rechtswege de onvolledigheid van de vergunningsaanvraag tot gevolg. De aanvrager kan in dat geval een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de rapportageverplichting indienen bij de afdeling, bevoegd voor milieueffectrapportage overeenkomstig de procedure, vermeld in artikel 4.3.3, § 3 tot en met § 9, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid. De beslissing van de afdeling, bevoegd voor milieueffectrapportage, vermeld in artikel 4.3.3, § 6, van hetzelfde decreet, betreft een bindende beslissing voor de overheid, vermeld in paragraaf 1.”

(eigen onderlijning)

Ook uit voormelde bepaling moet worden afgeleid dat de verwerende partij moet onderzoeken of een project te beschouwen is als een herhaling, voortzetting of alternatief van een eerder project, en moet beoordelen of een project-MER redelijkerwijze nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten.

De omstandigheid dat de bepalingen van de DABM niet van toepassing waren op het ogenblik dat het project-MER conform werd verklaard, verhindert niet dat ze wel van toepassing waren op het ogenblik van het nemen van de bestreden beslissing en in acht dienden te worden genomen.

Artikel 4.3.1 DABM, zoals van toepassing op het ogenblik van de bestreden beslissing, bepaalt:

“Voorgenomen projecten worden, alvorens een vergunning kan worden verleend voor de vergunningsplichtige activiteit die het voorwerp uitmaakt van het project, aan een milieueffectrapportage onderworpen in de gevallen bepaald in dit hoofdstuk.”

Artikel 4.3.2, §§1 en 2 DABM bepaalt:

“§ 1.

De Vlaamse Regering wijst, aan de hand van de criteria die worden omschreven in de bij dit decreet gevoegde bijlage II, de categorieën van projecten aan waarvoor overeenkomstig dit hoofdstuk een project-MER moet worden opgesteld.

De verplichting tot het uitvoeren van een project-m.e.r. geldt niet voor de loutere hernieuwing van de omgevingsvergunning en de omzetting, vermeld in artikel 70 respectievelijk 390 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, tenzij de loutere hernieuwing van de vergunning of de omzetting betrekking heeft op activiteiten die fysieke ingrepen in het leefmilieu tot gevolg hebben.

§ 2.

De Vlaamse Regering wijst, aan de hand van de criteria die worden omschreven in de bij dit decreet gevoegde bijlage II, de andere dan in paragraaf 1 vermelde categorieën van projecten aan waarvoor overeenkomstig dit hoofdstuk een project-MER of een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de rapportageverplichting moet worden opgesteld.”

Bijlage I bij het MER-besluit bepaalt de categorieën van projecten die overeenkomstig artikel 4.3.2, §1 van het decreet aan de milieueffectrapportage worden onderworpen en waarvoor een project-MER moet worden opgesteld. Categorie 9 bevat de ‘aanleg van autosnelwegen en autowegen, met inbegrip van hoofdwegen’. Ook bijlage I, 7b) van de MER- richtlijn 2011/92/EU duidt de ‘aanleg van autosnelwegen en autowegen’ aan als project-MER-plichtige projecten.

Het leidt dan ook geen twijfel dat voor de aanvraag een project-MER diende te worden opgesteld, en dat dit project-MER moet voldoen aan de in titel IV, hoofdstuk III DABM pertinente bepalingen. De vergunningverlenende overheid is, met toepassing van artikel 4.7.16/1, §2 VCRO, artikel 4.3.1 en volgende DABM en de motiveringsplicht, genoodzaakt te onderzoeken of het project-MER voldoende aansluit bij het voorwerp van de aanvraag en of er in redelijkheid geen nieuwe of bijkomende gegevens zijn die doen besluiten dat een nieuw project-MER moet worden opgemaakt.

Artikel 4.3.7, §§1 en 2 DABM bepaalt:

“Tenzij anders bepaald in het advies, vermeld in artikel 4.3.4, §4, tweede lid, bestaat het project-MER uit ten minste volgende onderdelen :

1° een algemeen deel dat de volgende informatie bevat :

a) een beschrijving van de doelstellingen van het voorgenomen project;

b) een overzicht van de motieven voor het voorgenomen project;

c) een beschrijving van de krachtlijnen van het voorgenomen project waarbij in voorkomend geval het begrip milieutechnische eenheid het uitgangspunt vormt en met in het bijzonder:

1) een beschrijving van de fysieke kenmerken van het hele project en de vereisten met betrekking tot het gebruik van grond en terrein tijdens de constructie en bedrijfsfasen alsook de aard en hoeveelheden van de gebruikte materialen;

- 2) in voorkomend geval een beschrijving van de voornaamste kenmerken van de constructie- en/of productieprocessen met betrekking tot de aanwending van energie en grondstoffen;
- 3) een beschrijving van de wijze waarop bij het uitwerken van het voorgenomen project rekening werd gehouden met de te verwachten betekenisvolle milieueffecten en een prognose van de aard en hoeveelheid van de verwachte residuen en emissies ten gevolge van het functioneren en in voorkomend geval stopzetten en ontmantelen van het project;
- d) een schets van de beschikbare alternatieven voor het project of onderdelen ervan; onder meer inzake doelstellingen, locaties en wijze van uitvoering of inzake de bescherming van het milieu;
- e) een vergelijking tussen het voorgenomen project en de beschikbare alternatieven die de redelijkerwijze onderzocht kunnen worden, alsmede de redenen voor de selectie van de te onderzoeken alternatieven;
- f) een verwijzing naar de wettelijke, decretale en reglementaire voorschriften die vanuit het oogpunt van het milieubeleid relevant zijn bij de uitvoering van het voorgenomen project of voor de onderzochte alternatieven, en een onderzoek naar de mate waarin het voorgenomen project of de alternatieven ermee verenigbaar zijn;
- g) een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu (met inbegrip van de milieukekenmerken van gebieden waarvoor de gevolgen aanzienlijk kunnen zijn en van alle bestaande milieuproblemen), voorzover de tenuitvoerlegging van het project of van één van de onderzochte alternatieven daarvoor gevolgen kan hebben, en een beschrijving van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu indien noch het project noch één van de alternatieven wordt uitgevoerd;

2° een deel betreffende de milieueffecten dat de volgende informatie bevat :

- a) een beschrijving van de methodieken die werden gebruikt voor de bepaling en de beoordeling van de milieueffecten;
- b) een beschrijving en onderbouwde beoordeling van de waarschijnlijk aanzienlijke milieueffecten van het voorgenomen project en van de onderzochte alternatieven op of inzake, in voorkomend geval, de gezondheid en veiligheid van de mens, de ruimtelijke ontwikkeling, de biodiversiteit, de fauna en flora, de energie- en grondstoffenvoorraden, de bodem, het water, de atmosfeer, de klimatologische factoren, het geluid, het licht, de stoffelijke goederen, het cultureel erfgoed met inbegrip van het architectonisch en archeologisch erfgoed, het landschap, de mobiliteit en de samenhang tussen de genoemde factoren; deze beschrijving van de milieueffecten omvat de directe, en in voorkomend geval de indirecte, secundaire, cumulatieve en synergetische effecten, permanent en tijdelijk, positief en negatief, op korte, middellange en lange termijn van het project; De beoordeling van de aanzienlijke milieueffecten gebeurt onder meer in het licht van de overeenkomstig Hoofdstuk II van Titel II van dit decreet vastgestelde milieukwaliteitsnormen;
- c) een beschrijving en evaluatie van de mogelijke maatregelen om de aanzienlijke nadelige milieueffecten van het voorgenomen project op een samenhangende wijze te vermijden, te beperken, te verhelpen of te compenseren;
- d) een beschrijving van de voorzieningen die redelijkerwijze kunnen worden getroffen voor een behoorlijke monitoring en evaluatie van de effecten van het voorgenomen project;
- e) een globale evaluatie van het voorgenomen project en de onderzochte alternatieven.

3° een gedetailleerde opgave van de directe en indirecte, tijdelijke en permanente tewerkstellingseffecten van het voorgenomen project en een overzicht van de totale geplande investering met inbegrip van (te) ontvangen subsidies en andere steunmaatregelen, alsook een overzicht van de aard, hoeveelheid en herkomst van de

gebruikte materialen en de aard, hoeveelheid en bestemming van de te produceren goederen;

4° een opgave van de moeilijkheden, technische leemten of ontbrekende kennis die de initiatiefnemer en/of het team van erkende deskundigen eventueel hebben ondervonden bij het verzamelen en verwerken van de vereiste informatie en de gevolgen daarvan voor de wetenschappelijkheid van het rapport;

5° een niet-technische samenvatting van de verstrekte informatie, zoals omschreven in 1° tot en met 4°.

§2. Het project-MER moet de in §1 genoemde informatie slechts bevatten :

1° voorzover ze relevant is voor het stadium van het vergunningsproces waarin de milieueffectrapportage wordt uitgevoerd en voor zover ze relevant is in het licht van de specifieke kenmerken van een bepaald project of de categorie van projecten waartoe de onderzochte actie behoort en de milieuaspecten die door het voorgenomen project kunnen worden beïnvloed;

2° voorzover de bestaande kennis en de bestaande effectanalyse- en beoordelingsmethodes redelijkerwijze toelaten om deze informatie te verzamelen en te verwerken.”

(eigen onderlijning)

De bestreden beslissing bevat omtrent de bruikbaarheid en actualiteit van het project-MER, naast een uiteenzetting van de eindbespreking van het MER en een bespreking van de milderende maatregelen per discipline, volgende overwegingen:

“Milieueffectenrapportage

Het dossier gaat vergezeld van een milieueffectenrapport, dit werd conform verklaard dd 10/09/2001 voor " de herinrichting en doortrekking van de R6: Ring rond Mechelen ". Voorliggende aanvraag beperkt zich tot het deelproject doortrekking van de R6. De herinrichting van de bestaande ring is niet het voorwerp van deze aanvraag.

In het MER werden de milieueffecten van het project per discipline beschreven (oppervlakte-water, bodem en grondwater, geluid, lucht, mens, fauna en flora, landschap, erfgoed en archeologie). Dat deze rapportering zou verouderd zijn dient tegengesproken: de goedkeuring door de cel MER is niet aan wettelijk verval onderhevig.

Het ontwerp zelf werd herleid tot een 2 x 1 weg met minimaal betrachte ruimte-inname. Het MER hanteert systematisch modellen met verkeersscenario's minstens geldend tot 2010 (scenario 2010-3); de uitgangspunten als vermeld in 7.1.1.3 van het MER, met name een globaal duurzaam verkeersnetwerk, blijven actueel.

Medio oktober 2010 is tijdens verschillende overlegmomenten met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken de verkeersmodellering voor de ruime omgeving Mechelen aangesneden, op macro- en mesoschaal. In deze Business as Usual (BAU) rapporten is steeds rekening gehouden met de doortrekking van de R6, hetgeen ook werd doorgerekend in het verkeersmodel opgesteld in 2008 (met tellingen op de kruispunten R6 - N1, R6 - N14 en R6 -N105 in 2007). Deze verkeerskundige en ruimtelijke ontwikkelingen werden in 2011 verder verfijnd binnen het overleg rond de verdere flankerende maatregelen.

Wat het fijn stof betreft: het deelaspect lucht is op de gebruikelijke wijze in het MER opgenomen en goedgekeurd. In het MER wordt gesteld dat de luchtkwaliteit vlak langs het tracé lichtjes zal afnemen door toename van de uitstoot van uitlaatgassen. Een daling van

het wegverkeer op de lokale wegen die door de aanleg van de R6 worden ontlast, zal dan weer een beperkte verbetering van de luchtkwaliteit met zich meebrengen.

Het MER verklaart zich echter onbevoegd om een juiste inschatting te maken; milderende maatregelen m.b.t. de uitstoot van luchtverontreiniging door het verkeer vallen buiten het project en worden sectoraal gereguleerd via juridische en beleidsmatige initiatieven. Er wordt evenwel een oproep gedaan om dit grondig te analyseren en de juiste maatregelen te nemen.

Hierbij kunnen we verwijzen naar de Europese richtlijn betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (richtlijn 2008/50/EG). Deze richtlijn formuleert een strategie om in Europa:

- de luchtkwaliteit via gemeenschappelijke methoden en criteria te beoordelen,*
- de schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens en het milieu te voorkomen, te verhinderen of verminderen,*
- correcte informatie te verzamelen en de bevolking hierover in te lichten, onder andere door middel van informatie- en alarmdrempels,*
- de goede luchtkwaliteit in stand te houden en die in andere gevallen te verbeteren. De uitlaatemissies van het wegvervoer dalen constant dankzij de Europese regelgeving.”*

Met betrekking tot de eindbespreking van het MER neemt zij akte van volgende vaststelling van de opstellers van het MER:

“Aangezien dit milieueffectrapport werd opgesteld op basis van het stedenbouwkundig ontwerp, dat eigenlijk globaal een soort voorontwerp is, ontbreken nog heel wat gedetailleerde projectgegevens. Deze dienen op het ogenblik van opmaak van dit rapport als een leemte in de kennis beschouwd te worden, die zal worden ingevuld bij de opmaak van het definitief ontwerp, mede op basis van de aanbevelingen uit het milieueffectrapport.”

Op basis van de discipline ‘geluid en trillingen’ neemt de verwerende partij er akte van dat slechts geluidschermen dienen te worden geplaatst:

“Het plaatsen van geluidschermen met een minimale hoogte van 3.00 meter ter hoogte van de brug aan de Waversesteenweg aan beide zijden van de R6. De uitvoering van deze milderende maatregel op korte termijn wordt als voorwaarde aan de onderhavige stedenbouwkundige vergunning gehecht.”

Eveneens onder de hoofding “milieueffectenrapportage” blijkt echter dat de verwerende partij op basis van een aanvullende geluidstudie van oordeel is dat de milderende maatregelen zoals voorgesteld in het project-MER niet kunnen volstaan en het MER daaromtrent dus leemten vertoont, en anderzijds dat de ouderdom van het MER belet dat met nieuwe ontwikkelingen rekening kan worden gehouden:

“Aanvullende geluidstudie

De Afdeling Wegenbouwkunde van het Agentschap Wegen en Verkeer heeft een geluidsstudie uitgevoerd en afgerond op 10/12/2012 en een advies geformuleerd.

De studie onderzoekt de toekomstige geluidsblootstelling van de wijken in de omgeving van de nieuwe R6 en onderzoekt de haalbaarheid van enkele geluidsschermen,

Er zijn op voorhand geluidsmetingen gedaan om de bestaande geluidsblootstelling van woningen in de omgeving van de bestaande wegen in kaart te brengen. De studie gaat uit van het verkeer dat in 2020 op de R6 verwacht wordt, uitgaande van de ruimtelijke ontwikkelingen in de buurt van de R6.

De geluidsblootstelling wordt enkel onderzocht voor woningenclusters van 5 woningen of meer, die minder dan 100.00 m van de rand van de as van de R6 liggen. Indien de

woningen dichtbij bestaande wegen liggen die ook nu reeds substantiële geluidshinder genereren, wordt geoordeeld dat schermen langs de R6 weinig zin hebben.

Deze studie van Afdeling Wegenbouwkunde is een simulatiestudie, De studie houdt — in tegenstelling tot het MER dat wat betreft de mobiliteit gebaseerd is op het multimodaal model Antwerpen met prognoses tot 2010 — **rekening met de geplande ontwikkelingen en de verkeersgeneratie ervan op de R6 met prognoses tot 2020.**

Het betreft met name de inplanting van de nieuwe ziekenhuiscampus Sint-Maarten langs de R6, de ontwikkeling van de Veilingzone-zuid en de ontwikkeling van de industriezones Mechelen-noord III en IV zoals bestemd in het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan "Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Mechelen".

Uit het advies van Afdeling Wegenbouwkunde blijkt dat de in het MER voorziene geluidsschermen ter hoogte van de Waversesteenweg —. Heiken mogelijks op termijn niet afdoend zijn om het geluid van het bijkomende verkeer dat deze nieuwe ontwikkelingen met zich mee kunnen brengen te milderen.

Uit het MER volgt aangaande het tracé van de doortrekking van de R6 de milderende maatregel tot het plaatsen van geluidsschermen ter hoogte van de brug over de Waversesteenweg —Bergstraat aan beide zijden van de weg met een lengte van 570.00 meter ten noorden en 590.00 meter ten zuiden van de R6.

Uit de studie van de Afdeling Wegenbouwkunde komen andere bijkomende locaties naar voor waar naar de toekomst toe milderende maatregelen nuttig worden geacht, ten aanzien van geluid naar woningen, waarbij rekening wordt gehouden met de stedenbouwkundig vergunde en toekomstige ontwikkelingen die worden ontsloten op de bestaande R6.

Het betreft meer bepaald de zone tussen de Berlaarbaan en de Mechelsesteenweg waar wordt voorgesteld aan de zuidzijde geluidsschermen te plaatsen met een lengte van 960.00 meter en ter hoogte van het Heiken aan de noordzijde, met een lengte van 529.00 meter.

De geluidsstudie geeft een antwoord op de leemten wat betreft de discipline Geluid in het MER, rekening houdend met prognoses tot 2020.

Het Agentschap Wegen en Verkeer concludeerde uit deze geluidsstudie dat op basis van de toen geldende normen er geen locaties voor geluidsschermen onmiddellijk dienden toegevoegd te worden. Wel blijkt uit de studie dat er een aantal locaties langsheen de R6 zijn die in de toekomst mogelijk in aanmerking zouden kunnen komen voor de plaatsing van geluidsschermen.

De resultaten van deze geluidsstudie en het advies van de Afdeling Wegenbouwkunde werd ruim gecommuniceerd naar de lokale besturen en de omwonenden.

AWV engageerde zich t.o.v. de betrokken gemeentebesturen om periodiek verkeerstellingen en geluidsmetingen uit te voeren langsheen dit deel van de R6. Op basis van deze monitoring kan men dan bepalen wanneer de plaatsing van geluidsschermen volgens de samenwerkings-overeenkomst IX aan de orde is.

Aan de onderhavige stedenbouwkundige vergunning wordt een voorwaarde gehecht die hierop ingaat."

(eigen onderlijning).

De Raad kan niet anders dan vaststellen dat volgens onder meer de "eindbespreking" in het project-MER (p. 267), het project-MER niet slechts het doortrekken van de R6, maar ook de herinrichting van het bestaande gedeelte van de R6 tot voorwerp heeft. In diezelfde eindbespreking besluiten de opstellers van het project-MER zelf dat het hen voorgelegde stedenbouwkundige ontwerp op grond waarvan een milieueffectrapport werd opgesteld "eigenlijk globaal een soort voorontwerp is, ontbreken nog heel wat gedetailleerde projectgegevens. Deze dienen op het ogenblik van dit rapport als een leemte in kennis beschouwd te worden, die zal worden ingevuld

bij opmaak van het definitief ontwerp, mede op basis van de aanbevelingen uit dit milieueffectrapport.”

Deel 8 van het project-MER bepaalt omtrent “LEEMTEN IN KENNIS” (p. 263):

“Aangezien dit milieueffectrapport werd opgesteld op basis van het stedenbouwkundig ontwerp, dat eigenlijk een soort globaal ruimtelijk voorontwerp is, ontbreken nog heel wat gedetailleerde projectgegevens. Dit dient dus als een nog op te vullen leemte in de kennis te worden vooropgesteld.

Het stedenbouwkundig ontwerp vermeldt als invulling van deze leemten nog volgende uit te voeren detailstudies voor omvorming van het ontwerp naar uitvoering:

- opmaak van een faserings- en projectplan*
- oprichting van een samenwerkingsverband voor studie van de ontsluiting van de Veilingzone*
- opmaken van een digitaal opmetingsplan van het gehele tracé inclusief omgeving*
- definitief onteigeningsplan*
- hydrologische studie op streekniveau*
- ontwerpplan voor de natuurtechnisch beheerde zones, zo mogelijk gekoppeld aan beheersplannen van de beekvalleien en bosrelicten en kleine landschapselementen (initiatiefnemer Aminal)*
- voorontwerpplannen van infrastructuur*
- definitief ontwerp*
- opmaak dossier bouwvergunning*
- opmaak uitvoeringsdossier (bestekken en uitvoeringsplannen)*

In dit milieueffectrapport werd op basis van de beschikbare gegevens voor zover als mogelijk reeds een aantal suggesties gegeven voor de invulling van een aantal nog te ontwerpen projectonderdelen.”

Uit de bespreking van de aanvullende geluidsstudie van 2012 in de bestreden beslissing blijkt dat ook de ruimtelijke voorwaarden gewijzigd zijn en het project-MER geen rekening kon houden met de dan nog niet geplande en zich tussen de opmaak van het MER en de bestreden beslissing voltrokken of te voltrekken ontwikkelingen (*“Het betreft met name de inplanting van de nieuwe ziekenhuiscampus Sint-Maarten langs de R6, de ontwikkeling van de Veilingzone-zuid en de ontwikkeling van de industriezones Mechelen-noord III en IV zoals bestemd in het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan “Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Mechelen”*). Uit het project-MER blijkt zelf echter dat op vlak van “geluid” “geen leemten in kennis worden vooropgesteld” (p. 264).

Wat het aspect “fijn stof” betreft, stelt de verwerende partij in de bestreden beslissing vast dat het deelaspect op gebruikelijke wijze in het MER werd opgenomen en goedgekeurd, maar dat het MER zich onbevoegd verklaart om daaromtrent een juiste inschatting te maken. De verwerende partij verbindt aan die vaststelling echter geen enkele gevolgtrekking.

Zoals de verzoekende partijen niet ten onrechte opmerken, bevat het project-MER verder geen actuele verwijzing naar de wettelijke, decretale en reglementaire voorschriften die vanuit het oogpunt van het milieubeleid relevant zijn bij de uitvoering van het voorgenomen project of voor de onderzochte alternatieven, en een onderzoek naar de mate waarin het voorgenomen project of de alternatieven ermee verenigbaar zijn.

Evenmin bevat het project-MER een actuele beschrijving van de planologische toestand. Op gewestelijk niveau bevindt het ontworpen tracé zich binnen het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Afbakening stedelijk gebied Mechelen” zoals definitief vastgesteld door de

Vlaamse regering op 18 juli 2008, dat in het project-MER dat voorheen opgesteld werd, om evidente redenen niet werd betrokken. Uit de vergelijking van de bestreden beslissing met de intussen vernietigde beslissing van 16 december 2010 blijkt dat ook de planologische situatie intussen gewijzigd is vermits het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Maenhoevevelden' niet meer bestaat, en de aanvraag deels gelegen is binnen de begrenzing van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Zonevreemde woningen' van de gemeente Sint-Katelijne-Waver, voor zover goedgekeurd bij de deputatie van de provincieraad van Antwerpen op 8 maart 2012.

De bestreden beslissing bevat evenmin enige vergelijking tussen het stedenbouwkundig ontwerp dat het voorwerp vormt van het project-MER en het voorwerp van de aanvraag, in het bijzonder wat onder meer de impact van de *“grotendeels verhoogd in het landschap”* aangelegde R6 (p. 35 bestreden beslissing).

De loutere overweging in de bestreden beslissing dat de rapportering “niet verouderd” zou zijn omdat de goedkeuring door de cel MER niet aan verval onderhevig is en bepaalde uitgangspunten als met betrekking tot het globaal duurzaam verkeersnetwerk actueel blijven, kan in voorkomend geval, in het bijzonder gelet op het voorwerp van het project-MER dat ruimer is dan de huidige aanvraag en volgens de opstellers van het MER niet volledig op punt stond, niet volstaan om te besluiten dat het MER van 2001 nog actueel zou zijn, en strijdt met de eigen vaststellingen in de bestreden beslissing zelf. De Raad dient bovendien vast te stellen dat de verwerende partij niet tot de vaststelling komt dat het project niet van die aard is aanzienlijke milieueffecten te kunnen veroorzaken en/of dat die effecten afdoende aan de hand van de opgelegde milderende maatregelen kunnen worden opgevangen.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

B. Derde middel en zesde middel

1.

1.1

De verzoekende partijen roepen in het derde middel de schending in van de artikelen 4.3.1, §1, 1°, 1°, b), artikel 4.3.1, §2 VCRO, en van de artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet, het motiveringsbeginsel, het redelijkheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel.

De verzoekende partijen voeren in een eerste onderdeel aan dat de bestreden beslissing het vergunde project verleent zonder na te gaan of het project geluidshinder teweegbrengt voor de omwonenden wiens woning niet gelegen is in een woningencluster van 5 woningen of meer, laat staan na te gaan of deze hinder ten aanzien van de omwonenden aanvaardbaar of beperkt zou zijn. Zij wijzen erop dat de bestreden beslissing daarover slechts overweegt dat de aanvullende geluidstudie van 2012 enkel de geluidsblootstelling onderzoekt voor woningenclusters van vijf woningen of meer, die minder dan 100 m van de rand van de as van de R6 liggen, en verder oordeelt dat *“indien de woningen dichtbij bestaande wegen liggen die nu reeds substantiële geluidshinder genereren”*, schermen langs de R6 weinig zin hebben. De verzoekende partijen betogen dat de kosten-batenanalyse die in de aanvullende geluidstudie gemaakt wordt om al dan niet geluidschermen te plaatsen, geen afbreuk doet aan de verplichting van de vergunningverlenende overheid om hinderaspecten ten aanzien van de omwonenden te betrekken in haar beoordeling. Ter beoordeling van de hinderaspecten, visueel-vormelijke elementen, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen worden de nabijgelegen woningen niet eens beschreven in de beslissing, volgens de verzoekende partijen. Uit de aanvullende geluidstudie blijkt zonder meer dat het geluidsniveau voor tientallen woningen overschreden wordt, wat zelfs in het verouderde MER overwogen wordt. Het MER beschrijft reeds dat het serrebedrijf van de eerste verzoekende partij zonder twijfel hinder zal ondervinden, alsook de woning van de

derde verzoekende partij geluids- en trillingshinder zal ondervinden. In een tweede onderdeel stellen de verzoekende partijen dat uit metingen van het agentschap Wegen en Verkeer van juni 2015, blijkt dat de geluidstudie van 2012 een volstrekt verkeerde prognose geeft van de werkelijke geluidshinder, uitgaande van een foutief ingeschatte verkeersintensiteit. De verzoekende partijen voegen de data van metingen uitgevoerd door het agentschap Wegen en Verkeer bij, waaruit blijkt dat de geluidsbelasting veel hoger is dan in de prognoses, nu het aantal vervoersbewegingen in het MER en de aanvullende geluidstudie schromelijk onderschat wordt en het gros van de voertuigen de snelheidslimiet overschrijden. De concrete resultaten werden opgevraagd en zullen worden gevoegd van zodra bekend. In een derde onderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat, wat de bezwaren omtrent geluids- en stofhinder betreft, gemakshalve verwezen wordt naar de milderende maatregelen uit het MER, die gebaseerd zijn op totaal onderschatte geluidswaarden. Het MER verklaart zich “onbevoegd” om dienaangaande een juiste inschatting te maken, er wordt louter verwezen naar een Europese richtlijn en naar het feit dat *“een oproep gedaan wordt om dit grondig te analyseren en de juiste maatregelen te nemen”*.

1.2

De verwerende partij antwoordt dat het de Raad niet toekomt om zelf een beoordeling te maken van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening en stelt, onder verwijzing naar de betreffende onderdelen, dat de bestreden beslissing hierover een zeer uitvoerige motivering bevat, in het bijzonder wat de hinderaspecten voor omwonenden betreft. Wanneer het voorwerp van de aanvraag een infrastructuurproject betreft dat zich uitstrekt over meerdere kilometers, moet volgens de verwerende partij, bij de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening nagegaan worden hoe dit project zich verhoudt tot de goede ruimtelijke ordening van het projectgebied in zijn geheel. Er kan uit artikel 4.3.1, §2 VCRO niet worden afgeleid dat de vergunningverlenende overheid verplicht is de verenigbaarheid van het infrastructuurproject met elk perceel te bespreken dat gelegen is langs dit tracé. Als de verzoekende partijen menen schade te ondervinden, kunnen zij zich richten tot de burgerlijke rechter. Het loutere feit dat men het niet eens is met de beoordeling omtrent de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening of het feit dat men hinder stelt te ondervinden ingevolge het infrastructuurproject betekent niet dat de aanvraag ook effectief niet verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening. Het middel is volgens de verwerende partij onontvankelijk, minstens ongegrond.

1.3

De verzoekende partijen voegen in hun wederantwoord nog toe dat er drie middelonderdelen en geen twee zijn, zoals de verwerende partij schijnt aan te nemen, en dat het middel evenmin kan samengevat worden als een kritiek dat er geen goede en correcte beoordeling werd gemaakt van de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening. Door de verwerende partij wordt niets geantwoord omtrent de in het tweede middelonderdeel aangehaalde verkeerde prognoses van het MER, en bij uitbreiding de geluidstudie van 2012. De verwerende partij hult zich eveneens in stilzwijgen omtrent het derde middelonderdeel, waarin de pertinente bezwaren van de verzoekende partijen omtrent geluids- en stofhinder totaal onbeantwoord worden gelaten. Het is uiteraard niet omdat de beslissing een zeer uitvoerige motivering bevat omtrent de goede ruimtelijke ordening in het algemeen, dat het bestaan van de omwonenden en de hinderaspecten ten aanzien van de omwonenden beschreven en/of onderzocht worden. Integendeel blijkt volgens de verzoekende partijen zeer duidelijk dat de bestreden beslissing zich beperkt tot de paragrafen ‘geluidshinder’ en ‘lichthinder’. Zelfs indien de VCRO en de daarin vervatte beginselen niet zouden vereisen dat de vergunningverlenende overheid verplicht is bij de beoordeling van de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening elk perceel te bespreken, doet dat geen afbreuk aan de vaststelling dat voor het geheel aan ‘verspreide woningen’, die het grootste aandeel vormen langs het tracé, de hinderaspecten totaal niet onderzocht worden, noch enige beoordeling gemaakt werd omdat het volgens de aanvullende geluidstudie kosten-baten ‘oninteressant’ zou zijn om geluidschermen te plaatsen. Het gaat dan ook niet om een detail in het licht van de omvang van het project, of een

vergetelheid ten aanzien van een welbepaald perceel, maar wel een systematische negatie van de hindereffecten ten aanzien van 'verspreide woningen' die geen deel uitmaken van 'woningencusters van 5 woningen of meer'. Tot op heden werd overigens nog steeds geen 24-uurs-geluidsmeting uitgevoerd, maar enkel een zeer selectieve geluidsmeting tijdens de daluren (tussen 10 en 15u) (bijkomend stuk 2). In de bespreking van deze geluidsmeting wordt omtrent de op een onbepaald tijdstip uit te voeren 24-uursmeting eveneens gesteld dat deze meting enkel zal uitgevoerd worden op locaties gelegen in de 'woonclusters'.

2.

2.1

De verzoekende partijen roepen in het zesde middel eveneens de schending in van de artikelen 4.3.1, §1, 1°, b) en 4.3.1, §2 VCRO, van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, en van de artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet, het gelijkheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel.

Zij argumenteren meer bepaald dat een aanvullende geluidstudie werd opgesteld om de 'leemten' in het MER op te vangen, maar dat de bestreden beslissing geen rekening houdt met de daarin vooropgestelde richtwaarden noch met enige andere richtwaarden voor het opleggen van bindende voorwaarden teneinde de hinder voor omwonenden tot een aanvaardbaar niveau te beperken. Volgens de verzoekende partijen zijn er geen grenswaarden vastgelegd voor omgevingslawaaï bij gebrek aan duidelijk regelgevend kader in Vlaanderen. Er wordt voor verschillende grote infrastructuurprojecten gebruik gemaakt van diverse richtwaarden. De verzoekende partijen verwijzen naar het jaarverslag van de Vlaamse Ombudsdienst van 2014 (waaruit blijkt dat voor de R6 de ontwerptekst wegverkeersgeluid 1997, voor de N19g het ontwerp KB 1991 maximale waarden en voor de A11 LAeq nacht < 52dB(A) Lden <62 dB(A) als uitgangspunt werden genomen). Volgens de verzoekende partijen doet het ontbreken van een wetgevend richtkader absoluut geen afbreuk aan de verplichting van de vergunningverlenende overheid om de hinderaspecten ten aanzien van de omwonenden te onderzoeken, te beoordelen en te motiveren waarom zij die beperkt, minstens aanvaardbaar acht. De vergunningverlenende overheid kan dan ook niet volstaan met te verwijzen naar het MER, waaruit zelfs niet blijkt welke richtwaarden in aanmerking zouden zijn genomen voor het bepalen van de milderende maatregelen (wat overigens ook onderkend wordt in de aanvullende geluidstudie van 2012, p. 4). De bestreden beslissing motiveert totaal niet waarom het plaatsen van geluidschermen pas als voorwaarde wordt opgelegd na het uitvoeren van metingen en dient te geschieden via een niet-afdwingbare overeenkomst. In de bestreden beslissing wordt evenmin aangegeven op basis van welke richtwaarden de vergunningverlenende overheid haar oordeel steunt dat het project geen overmatige hinder voor de omwonenden teweegbrengt. Het betreft volgens de verzoekende partijen een manifest willekeurige, en voor de verzoekende partijen nadelige, beoordeling van de impact van het wegverkeerslawaaï ten opzichte van andere gelijkaardige projecten. Een verschil in behandeling wat de loutere beoordeling (*in abstracto*) van hinder veroorzaakt door wegverkeerslawaaï betreft, is strijdig met het gelijkheidsbeginsel, nu deze beoordeling geen uitstaans heeft met specifieke projectkenmerken.

2.2

De verwerende partij zet uiteen dat de bestreden beslissing een zeer uitvoerige motivering bevat omtrent de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening, in het licht van de hinderaspecten voor omwonenden. De verzoekende partijen gaan volgens de verwerende partij voorbij aan het feit dat het niet de verwerende partij is die het MER en de aanvullende geluidstudie heeft uitgevoerd, en geen enkele inspraak heeft in de totstandkoming van deze documenten of de daarin gehanteerde normen. De verwerende partij stelde als een normaal zorgvuldige overheid vast dat er in het MER als milderende maatregel werd voorgesteld dat er ter hoogte van de brug over de Waversesteenweg-Bergstraat geluidschermen moeten voorzien worden en dat ook uit de bijkomende studie van het agentschap blijkt dat er in de toekomst mogelijk nog andere locaties in

aanmerking zouden komen. De verwerende partij heeft correct gevolg gegeven aan deze bevindingen en de nodige voorwaarden opgenomen in de bestreden beslissing. De kritiek van de verzoekende partijen dat er in Vlaanderen nog geen eenduidig normenkader is voor verkeersgeluid kan niet aan de verwerende partij verweten worden.

2.3

De verzoekende partijen voegen aan hun betoog toe dat de verwerende partij in essentie niet antwoordt op het middel en evenmin ontkent dat in het kader van de beoordeling van de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening er totaal geen geheel van richtwaarden wordt aangehouden bij de beoordeling van hinderaspecten. Het is niet aan de opstellers van het MER of die van de aanvullende geluidstudie om de maatstaven ter beoordeling van de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening, meer specifiek de hinderaspecten ten aanzien van omwonenden, vast te leggen in een MER of enige andere studie. Die afweging behoort tot de bevoegdheid van de vergunningverlenende overheid, die nog niet louter vermag te verwijzen naar de voorliggende studies zonder ter zake haar beslissing te motiveren, des te meer nu blijkt dat er geen richtwaarden bestaan voor de beoordeling van het wegverkeerslawaai.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partijen betogen in het derde middel in essentie dat de bestreden beslissing de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening niet afdoende onderzoekt en motiveert, omdat volgens de bestreden beslissing, in lijn met een aanvullende geluidstudie voor het plaatsen van geluidsschermen, enkel omwonenden in aanmerking komen wiens woning gelegen is in een woningencluster van vijf woningen of meer, en voor de overige omwonenden, los van een concrete beoordeling van de geluidshinder, geoordeeld wordt dat het plaatsen van geluidsschermen kosten – baten oninteressant is.

In hun zesde middel stellen de verzoekende partijen dat de bestreden beslissing geen rekening houdt met de in de aanvullende studie gestelde richtwaarden of andere richtwaarden voor het opleggen van bindende voorwaarden om de hinder voor omwonenden tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Het ontbreken van een wetgevend richtkader doet absoluut geen afbreuk aan de verplichting van de vergunningverlenende overheid om de hinderaspecten ten aanzien van de omwonenden te onderzoeken, te beoordelen en te motiveren waarom zij die minstens aanvaardbaar acht. De bestreden beslissing motiveert totaal niet waarom het plaatsen van geluidsschermen pas als voorwaarde wordt opgelegd na het uitvoeren van metingen en dient te geschieden via een niet-afdwingbare overeenkomst. In de bestreden beslissing wordt evenmin aangegeven op basis van welke richtwaarden de vergunningverlenende overheid haar oordeel steunt dat het project geen overmatige hinder voor de omwonenden teweegbrengt. Een verschil in behandeling voor wat de loutere beoordeling (*in abstracto*) van hinder veroorzaakt door wegverkeerslawaai betreft, is strijdig met het gelijkheidsbeginsel, nu deze beoordeling geen uitstaans heeft met specifieke projectkenmerken.

2.

Uit artikel 4.3.1, §1, eerste lid, 1°, b VCRO volgt dat een vergunning moet worden geweigerd als de aanvraag onverenigbaar is met een goede ruimtelijke ordening. Bij de beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening beschikt de verwerende partij over een discretionaire bevoegdheid. De verwerende partij moet de overeenstemming van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening *in concreto* toetsen aan de relevante decretale aandachtspunten en aan de criteria uit artikel 4.3.1, §2, eerste lid VCRO. Zij moet daarbij de in de omgeving bestaande toestand in haar beoordeling betrekken en rekening houden met de ingediende bezwaren en adviezen.

Het vergunningverlenende bestuursorgaan moet bij de beoordeling van het aangevraagde in het licht van de goede ruimtelijke ordening in de eerste plaats rekening met de in de omgeving bestaande toestand.

Het komt de Raad niet toe zijn beoordeling van de eisen van een goede ruimtelijke ordening in de plaats te stellen van die van de vergunningverlenende overheid. De Raad heeft wel als taak om aan de hand van de concrete gegevens van de zaak na te gaan of de verwerende partij de feiten waarop haar beoordeling steunt, correct en zorgvuldig heeft vastgesteld en of zij op grond daarvan in redelijkheid heeft geoordeeld.

Om te voldoen aan de formele en materiële motiveringsplicht moet de verwerende partij de met de ruimtelijke ordening verband houdende redenen vermelden waarop zij haar beslissing steunt, zodat een belanghebbende met kennis van zaken de beslissing kan aanvechten. De in de bestreden beslissing opgegeven motieven moeten bovendien afdoende zijn.

Deze motiveringsverplichting houdt in dat er voor de genomen administratieve beslissing in rechte en in feite aanvaardbare motieven moeten bestaan. Dit betekent onder meer dat die motieven moeten steunen op werkelijk bestaande en concrete feiten die relevant zijn en met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld en dat de motieven pertinent moeten zijn en de beslissing naar recht moeten kunnen verantwoorden. Deze motieven moeten in de bestreden beslissing uitdrukkelijk vermeld worden.

2.

De verwerende partij motiveert de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening wat het aspect 'geluid' betreft als volgt:

“ ...

Geluidshinder

De geluidimpact wordt uitvoerig onderzocht in het project-MER en de aanvullende geluidsstudie van het Agentschap Wegenbouwkunde.(zie onder de titel Milieueffectenrapportage, aanvullende geluidsstudie).

Voor het gedeelte "Doortrekking R6" worden er in het oorspronkelijke aanvraagdossier geen extra maatregelen voorgesteld t.b.v. geluidshinder m.a.w. er worden geen geluidsschermen voorzien.

Men stelt in de oorspronkelijke aanvraag dat men hier voornamelijk voor kiest omdat de meeste woningen langsheen het tracé voldoende ver verwijderd zijn van de nieuwe R6, mede door de brede reservatiestrook, die slechts deels in beslag genomen wordt door de nieuwe 2 x 1 rijbaan. Ook stelt men in de verklarende nota dat de geluidshinder in de naburige gemeentewegen en woonstraten eerder positief zal evolueren (verminderen), gezien ook het (sluip)verkeer hier zal verminderen.

Eerzijds volgt uit het MER de milderende maatregel tot het plaatsen van geluidsschermen ter hoogte van de brug over Waversesteenweg — Bergstraat aan beide zijden van de weg met een lengte van 570.00 meter ten noorden en 590.00 meter ten zuiden van de R6.

Anderzijds volgt uit de bijkomende geluidsstudie van het Agentschap Wegenbouwkunde dat een aantal locaties langsheen de R6 in de toekomst mogelijk in aanmerking zouden kunnen komen voor de plaatsing van geluidsschermen.

...”

De ‘aanvullende geluidstudie’ wordt als volgt in de bestreden beslissing besproken:

“ ...

Aanvullende geluidsstudie

De Afdeling Wegenbouwkunde van het. Agentschap Wegen en Verkeer heeft een geluidsstudie uitgevoerd en afgerond op 10/12/2012 en een advies geformuleerd.

De studie onderzoekt de toekomstige geluidsblootstelling van de wijken in de omgeving van de nieuwe R6 en onderzoekt de haalbaarheid van enkele geluidsschermen,

Er zijn op voorhand geluidsmetingen gedaan om de bestaande geluidsblootstelling van woningen in de omgeving van de bestaande wegen in kaart te brengen. De studie gaat uit van het verkeer dat in 2020 op de R6 verwacht wordt, uitgaande van de ruimtelijke ontwikkelingen in de buurt van de R6.

De geluidsblootstelling wordt enkel onderzocht voor woningenclusters van 5 woningen of meer, die minder dan 100.00 m van de rand van de as van de R6 liggen. Indien de woningen dichtbij bestaande wegen liggen die ook nu reeds substantiële geluidshinder genereren, wordt geoordeeld dat schermen langs de R6 weinig zin hebben.

Uit de studie van de Afdeling Wegenbouwkunde komen andere bijkomende locaties naar voor waar naar de toekomst toe milderende maatregelen nuttig worden geacht, ten aanzien van geluid naar woningen, waarbij rekening wordt gehouden met de stedenbouwkundig vergunde en toekomstige ontwikkelingen die worden ontsloten op de bestaande R6.

Het betreft meer bepaald de zone tussen de Berlaarbaan en de Mechelsesteenweg waar wordt voorgesteld aan de zuidzijde geluidsschermen te plaatsen met een lengte van 960.00 meter en ter hoogte van het Heiken aan de noordzijde, met een lengte van 529.00 meter.

De geluidsstudie geeft een antwoord op de leemten wat betreft de discipline Geluid in het MER, rekening houdend met prognoses tot 2020.

Het Agentschap Wegen en Verkeer concludeerde uit deze geluidsstudie dat op basis van de toen geldende normen er geen locaties voor geluidsschermen onmiddellijk dienden toegevoegd te worden.

De resultaten van deze geluidsstudie en het advies van de Afdeling Wegenbouwkunde werd ruim gecommuniceerd naar de lokale besturen en de omwonenden.

AWV engageerde zich t.o.v. de betrokken gemeentebesturen om periodiek verkeerstellingen en geluidsmetingen uit te voeren langsheen dit deel van de R6. Op basis van deze monitoring kan men dan bepalen wanneer de plaatsing van geluidsschermen volgens de samenwerkings-overeenkomst IX aan de orde is.”

Aan de onderhavige stedenbouwkundige vergunning wordt een voorwaarde gehecht die hierop ingaat.

...”

(eigen onderlijning).

De aanvullende geluidstudie van 2012 heeft als opzet te onderzoeken “of geluidsmilderende maatregelen nodig zijn ter bescherming van de woningen langs de toekomstige R6 te Mechelen, Bonheiden en Sint-Katelijne-Waver tegen wegverkeerslawaaï van de doorgetrokken ringweg.”

De studie stelt: “er bestaan verschillende ontwerp teksten, maar in het MER staat niet eenduidig vermeld welke eis van toepassing is op de betrokken woonzones. Bovendien is er (nog) geen uniforme regelgeving voor MER's met betrekking tot omgevingslawaaï.”

Op p. 9 blijkt dat volgende woningen in het kader van een kosten-batenanalyse niet in aanmerking komen voor de plaatsing van geluidsschermen:

“ ...

5.5.1 Invloed van plaatselijk verkeer [...]

“Naast het aspect van het lokale verkeer is het ook technisch en praktisch moeilijk te realiseren geluidsschermen te plaatsen ter hoogte van de Mechelsesteenweg en de

Berlaarbaan (o.a. door de aanwezigheid van fietspaden en fietstunnels, toegankelijkheid woonerven, de zichtbaarheid voor de weggebruikers, ...). Bovendien blijven akoestische lekken aanwezig doordat de toegang tot de kruisende wegen gewaarborgd moet blijven. Bijgevolg kan worden aangeraden de woningen langs de Mechelsesteenweg en de Berlaarbaan niet op te nemen voor het plaatsen van geluidsschermen.” [...]

5.5.2. Verspreide woningen

Langsheen het tracé zijn een groot aandeel verspreide woningen gelegen. Het construeren van geluidsschermen voor een beperkt aantal woningen in kosten-baten oninteressant. Om op een objectieve manier te bepalen welke woningen in aanmerking komen voor het plaatsen van geluidsschermen of voor welke woningen aan andere maatregel de voorkeur verdiend, zullen woonclusters worden gedefinieerd.

Het creëren van een wooncluster is gebaseerd op een principe dat gebruikt werd in een recente akoestische studie van de A11. Een wooncluster is een groep woningen die maximaal 30 m uit elkaar liggen en waarbij een overschrijding van de geluidseisen wordt berekend. Meerdere woonclusters kunnen gegroepeerd worden indien de woningen onderling maximaal 70 m van elkaar verwijderd zijn. Indien één wooncluster 5 of meer woningen bevat wordt deze weerhouden voor het plaatsen van geluidswerende constructies. Op die manier blijven er 4 woonclusters over.

...

De studie besluit als volgt:

“ ...

De schermen ten noorden en ten zuiden van de R6 ter hoogte van de Bergstraat/ Waversesteenweg hebben een lengte van respectievelijk ca. 590 m en ca. 565 m. Deze schermen zijn reeds voorzien in het MER (zie akoestische studie van 3 september 2012, ref. GGP091-WK2012-4149). De totale lengte bedraagt ca. 1155 m.

Het bijkomend scherm ter hoogte van de Akelei en Lozenhoek (ten zuiden van de R6) heeft een lengte van ca. 1060 m. Het scherm ter hoogte van de woonzone Heiken (ten noorden van de R6) is ca. 580 m lang. In totaal zullen ca. 1640 m extra schermen van 3 m hoogte moeten geplaatst worden om de woonzones ter hoogte van de Akelei, Lozenhoek en Heiken voldoende akoestisch af te schermen.

Ter hoogte van alle andere woningen waarbij een overschrijding van de akoestische eisen werd berekend, is het plaatsen van geluidsschermen kosten – baten oninteressant.

...”

De verwerende partij hecht volgende voorwaarden aan de bestreden beslissing:

“ ...

2a. Er dienen periodiek verkeerstellingen en geluidsmetingen uitgevoerd te worden langsheen het wegvak van de doortrekking van de R6. Een monitoringsplan (inclusief de locaties van de metingen) dient binnen de 3 maanden na afgifte van de stedenbouwkundige vergunning aan de betrokken gemeenten te worden overgemaakt.

b. Indien deze metingen uitwijzen dat de geluidsniveaus (LAeq, dag) de drempel van 65 dB(A) zoals vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst IX volgens het Besluit van de Vlaamse Regering van 25/01/2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid overschrijdt, zal het Agentschap Wegen en Verkeer de procedure voor de plaatsing van de geluidsschermen volgens de samenwerkingsovereenkomst IX opstarten.

...”

Uit voorwaarde 2.a blijkt niet precies waar, op welk tijdstip en met welke frequentie langs de R6 geluidsmetingen uitgevoerd zullen worden. De *“verplichting tot het opstarten van de samenwerkingsovereenkomst van AWW”* lijkt weinig tegemoet te komen aan de vaststelling in de bestreden beslissing (p. 23) dat *“wel blijkt uit deze studie dat er een aantal locaties langsheen de R6 zijn die in de toekomst mogelijk in aanmerking zouden kunnen komen voor de plaatsing van geluidsschermen”*. Een loutere “opstart” van de procedure bepaald in de samenwerkingsovereenkomst waarin onder meer de betrokken gemeente moet participeren (mogelijk ook in de kosten, zie artikel 9) met het oog op het plaatsen van geluidsschermen aan de hand van de na het verlenen van de vergunning uit te voeren metingen, komt niet tegemoet aan de verplichting van de verwerende partij om een aanvraag in de eerste plaats rekening houdend met de in de omgeving bestaande toestand te beoordelen, en indien zij vaststelt dat de aanvraag mogelijk niet overeenstemt met de goede ruimtelijke ordening op grond van bepaalde hinderaspecten, voorwaarden op te leggen die van die aard zijn aan die relevante aspecten te kunnen remediëren, en niet louter er ‘mogelijks’ aan te kunnen remediëren.

Wat de ‘verspreide woningen’ betreft kan de Raad niet anders dan vaststellen dat de verwerende partij zich ertoe beperkt te verwijzen naar de aanvullende geluidstudie van AWW van 2012 waarin gesteld wordt dat de plaatsing van geluidsschermen voor die woningen ‘kosten-baten’ genomen niet aan de orde zijn, en niet onderzoekt in welke mate die verspreide woningen geluidshinder ingevolge de bestreden beslissing ondervinden en of de geluidshinder die het project ten aanzien van deze woningen zal veroorzaken, met de goede ruimtelijke ordening, in de eerste plaats de in de omgeving bestaande toestand, te verenigen is.

De middelen drie en zes zijn in de aangegeven mate gegrond.

C. Vierde middel

1.

De verzoekende partijen roepen in het vierde middel de schending in van artikel 4.3.1, §1, 1°, a) VCRO, de artikelen 4.4.7, §2 en 4.2.25 VCRO, van artikel 3, §1 van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, §2 en artikel 4.7.1, §2, tweede lid VCRO (hierna: Besluit Handelingen van Algemeen Belang) en van de artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet.

De verzoekende partijen voeren aan dat met de bestreden beslissing wordt afgeweken van de voorschriften van het agrarisch gebied van het gewestplan Mechelen voor wat betreft de aanleg van de lokale ontsluitingsweg 2, Mechelsesteenweg-Baanvelden, en dit op grond van artikel 3, §1 van het Besluit Handelingen van Algemeen Belang, in samenlezing met artikel 4.4.7, §2 VCRO, dat echter niet van toepassing zou zijn. In de bestreden beslissing wordt overwogen dat voor twee van de drie omleidingswegen de aanvraag niet in overeenstemming is met de geldende plannen. De verzoekende partijen stellen dat de gemeenteraad overeenkomstig artikel 4.2.25 VCRO een beslissing over de zaak van de gemeentewegen dient te nemen alvorens het vergunningverlenende bestuursorgaan een beslissing over de vergunningsaanvraag kan nemen. In de bestreden beslissing wordt slechts overwogen dat de gemeenteraad van de gemeente Putte zijn goedkeuring heeft gehecht aan het dossier. Uit het ontbreken van enige overweging voor wat betreft de gemeentewegen uitgaande van de gemeenteraad van de gemeente Sint-Katelijne-Waver kan niets anders worden besloten dan dat de omleidingsweg Mechelsesteenweg-Baanvelden geen gemeenteweg is, zoniet ligt een schending van artikel 4.2.25 VCRO voor. Voor wat de omleidingsweg Mechelsesteenweg-Baanvelden betreft kan onmogelijk toepassing worden gemaakt van het in artikel 3, §1 van het Besluit Handelingen van Algemeen Belang bepaalde, aangezien het geen gemeenteweg betreft. De vergunningverlenende overheid heeft haar beslissing gebaseerd op artikel 3, §1 van voormeld besluit en heeft dan ook een verkeerde

wettelijke basis als uitgangspunt genomen om een met de stedenbouwkundige voorschriften strijdige weg te vergunnen. Er zou slechts toepassing kunnen worden gemaakt van artikel 3, §2 of 3, §3 van het Besluit Handelingen van Algemeen Belang, mits aan de toepassingsvoorwaarden zou zijn voldaan.

2.

De verwerende partij stelt dat de aanvraag inderdaad afwijkt van de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestplan Mechelen voor wat ontsluitingsweg 2 betreft. Zij verwijst naar de betreffende beoordeling in de bestreden beslissing waaruit echter blijkt dat zij toepassing heeft gemaakt van artikel 4.4.7, §2 VCRO dat bepaalt dat voor werken van algemeen belang kan afgeweken worden van de geldende algemene voorschriften. Zij argumenteert verder dat artikel 2 van het Besluit Handelingen van Algemeen Belang zeer duidelijk wordt gesteld dat de openbare wegen, met inbegrip van hun bijhorende infrastructuur, moeten worden aanzien als werken van algemeen belang. De verzoekende partijen gaan er volgens de verwerende partij ten onrechte van uit dat er toepassing werd gemaakt van artikel 3 van voormeld besluit in zoverre er melding wordt gemaakt van de gemeentelijke verkeerswegen met maximaal twee rijstroken. Uit artikel 2 van het Besluit Handelingen van Algemeen Belang blijkt zeer duidelijk dat niet alleen de openbare wegen maar ook de bijhorende infrastructuur bij de openbare wegen als werken van algemeen belang worden aanzien. In artikel 3 van dit besluit wordt bepaald dat onder meer de bijhorende infrastructuur uit artikel 2 van het besluit wordt bedoeld. Een ontsluitingsweg dient als bijhorende infrastructuur bij een openbare weg te worden aanzien en dus als een aanhorigheid bij lijninfrastructuur. Geheel terecht kon volgens de verwerende partij de ontsluitingsweg dan ook aanzien worden als een werk van algemeen belang met een beperkte ruimtelijke impact. Bovendien merkt de verwerende partij op dat de verzoekende partijen niet betwisten dat de ontsluitingsweg op zich een werk van algemeen belang is met een beperkte ruimtelijke impact, zodat hun belang bij dit onderdeel in vraag kan gesteld worden.

3.

De verzoekende partijen voegen in hun wederantwoordnota omtrent de 'onontvankelijkheid' van het middel nog toe dat het gebrek aan een wettelijke vereiste rechtsgrond de openbare orde raakt en zelfs door de Raad ambtshalve kan worden gesanctioneerd, zodat de verzoekende partijen hun belang niet dienen aan te tonen. Ten overvloede gaan de verzoekende partijen ervan uit dat aan de toepassingsvoorwaarden van artikel 3, §2 en 3, §3 van het Besluit Handelingen van Algemeen Belang niet voldaan is en zij weldegelijk een belang bij het middel hebben. Volgens de verzoekende partijen is het niet juist dat de omleidingsweg "Mechelsesteenweg-Baanvelden" zou vallen onder "de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuren". Er wordt immers een aparte bepaling voorzien: één voor gemeentewegen en één voor gewestwegen. Het valt ook niet in te zien waarom een weg zou vallen onder "aanhorigheden..." nu dit niet blijkt uit de tekst van die bepaling en geen steun vindt in de bepalingen van artikel 3 van voormeld besluit. Bovendien is een weg een lijninfrastructuur en kan dan ook niet beschouwd worden als een aanhorigheid van een lijninfrastructuur. Tevens kan een omleidingsweg volgens de verzoekende partijen bezwaarlijk beschouwd worden als een kunstwerk. Aangezien het gaat om een uitzonderingsregeling, mag die niet ruim worden geïnterpreteerd. Indien het wél om een gemeenteweg zou gaan, verwijzen de verzoekende partijen naar hetgeen zij daaromtrent uiteenzetten in het middel.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partijen betogen in essentie dat het afwijken van stedenbouwkundige voorschriften (gewestplanvoorschrift "agrarisch gebied") in functie van de aanleg van de lokale ontsluitingsweg 2 op grond van artikel 4.4.7, §2 VCRO samen gelezen met het Besluit Handelingen van Algemeen Belang, betrekking heeft op 'gemeentewegen' en zodoende overeenkomstig artikel

4.2.25 VCRO een voorafgaande beslissing van de gemeenteraad van Sint-Katelijne-Waver vereist die niet voorhanden is. Voor zover de lokale ontsluitingsweg 2 niet als gemeenteweg kan worden beschouwd, kan er volgens de verzoekende partijen niet op grond van het vermelde artikel 3, §1 van het Besluit Handelingen van Algemeen Belang worden afgeweken.

2.

Met artikel 44 van het decreet van 4 april 2014 houdende wijziging van diverse decreten met betrekking tot de ruimtelijke ordening en het grond- en pandenbeleid, is een artikel 4.2.25 VCRO ingevoegd, dat bepaalt:

“Als de vergunningsaanvraag wegeniswerken omvat waarover de gemeenteraad beslissingsbevoegdheid heeft, en het vergunningverlenende bestuursorgaan oordeelt dat de vergunning kan worden verleend, neemt de gemeenteraad een beslissing over de zaak van de wegen, alvorens het vergunningverlenende bestuursorgaan een beslissing neemt over de vergunningsaanvraag.

Uit de memorie van toelichting blijkt dat het de bedoeling van de decreetgever is om de bevoegdheid van de gemeenteraad te bevestigen wat betreft de aanleg, wijziging en uitrusting van gemeentelijke wegen, en dit ook toe te passen op aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen (Parl. St. VI. Parl., 2013-2014, 2371/1, 30-31).

De vergunningsaanvraag werd bij de verzoekende partij ingediend op 1 juli 2010, en de bestreden beslissing dateert van 25 juni 2015, zodat artikel 4.2.25, eerste lid VCRO zoals ingevoegd bij decreet van 4 april 2014, van toepassing was op het ogenblik dat de bestreden beslissing genomen werd, althans voor zover de gemeenteraad over de wegeniswerken beslissingsbevoegdheid heeft.

De bevoegdheid van de gemeenteraad om te oordelen over de zaak van de wegen waarover zij beslissingsbevoegdheid heeft vloeit voort uit de volheid van bevoegdheid die de gemeenteraad heeft inzake de aanleg van nieuwe verkeerswegen, de uitrusting, tracéwijziging en de verbreding of opheffing ervan, die blijkt uit de artikelen 2 en 42 van het gemeentedecreet.

Een vergunningsbeslissing voor een project dat de aanleg van nieuwe gemeentelijke openbare verkeerswegen omvat, of de grondige heraanleg van dergelijke wegenis, kan dan ook niet worden verleend zonder een voorafgaande beslissing van de gemeenteraad omtrent die wegenis. Bedoelde voorafgaande beslissing van de gemeenteraad omtrent de wegenis dient niet enkel de weg en zijn aanhorigheden te omvatten, maar ook de uitrusting ervan.

Artikel 4.4.7, §2 VCRO bepaalt:

“In een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften. Handelingen van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuren of voorzieningen tot gevolg hebben.

De Vlaamse Regering bepaalt welke handelingen van algemeen belang onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen. Ze kan ook de regels bepalen op basis waarvan kan worden beslist dat niet door haar opgesomde handelingen toch onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen.”

Artikel 4.1.1, 5° VCRO definieert “handelingen van algemeen belang” als “door de Vlaamse Regering aangewezen handelingen die betrekking hebben op openbare infrastructuur of openbare

wegen, nutsvoorzieningen, infrastructuur op het grondgebied van meerdere gemeenten of infrastructuur ten behoeve of ten bate van de uitoefening van een openbare dienst.”

Het Besluit Handelingen van Algemeen Belang bepaalt in artikel 2:

“Als handelingen van algemeen belang, zoals bedoeld in artikel 4.1.1, 5°, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening worden de werken, handelingen en wijzigingen beschouwd die betrekking hebben op:

1° de openbare wegen, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals tunnels, viaducten, bruggen, duikers, langsgrachten, tolinfrastructuur en parkings;”

Artikel 3, §1 van datzelfde besluit, zoals van toepassing op het ogenblik van de bestreden beslissing, bepaalt:

“Als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, worden de handelingen beschouwd die betrekking hebben op :

1° de aanleg, wijziging of uitbreiding van :

a) openbare fiets-, ruiters- en wandelpaden, en andere paden ten behoeve van de zwakke weggebruiker;

b) gemeentelijke verkeerswegen met maximaal twee rijstroken;

2° de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuren.”

3.

De bestreden beslissing overweegt wat de “gemeentewegen” betreft:

“ ...

Gemeentewegen

Art. 4.2.25 van de Vlaamse Codex bepaalt dat de gemeenteraad een uitspraak moet doen inzake de zaak der wegen voorafgaand aan het verlenen van de vergunning.

De zaak der wegen heeft betrekking op de tracéwijziging, verbreding, versmalling, maar ook op de inrichting van het gemeentelijk openbaar domein.

Onderafdeling 5. Zaak van de wegen

Art. 4.2.25. [...]

De gemeenteraad van de gemeente Putte heeft in zitting van 02/09/2010 zijn goedkeuring gehecht aan het dossier, onder voorbehoud van het flankerend beleid inzake mobiliteit. Er zijn in deze beslissing geen opmerkingen gemaakt aangaande het tracé van de betrokken gemeentewegen.

De gelijkgrondse kruising van de doorgetrokken R6 met de gemeenteweg behoort niet tot de bevoegdheid van de gemeenteraad, dit omwille van de zgn. "Interceptietheorie", de gemeenteweg ter hoogte van de gelijkgrondse kruising wordt ingelijfd in het gewestdomein.

...”

De bestreden beslissing motiveert de “afwijking van de stedenbouwkundige voorschriften” als volgt:

“ ...

Afwijkingen van stedenbouwkundige voorschriften

De beoogde afgewerkte toestand van het project voor de doortrekking van de ring rond Mechelen zelf blijft volledig binnen de reservatiestrook volgens het vermeld gewestplan en/of het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De voorschriften van de verordenende plannen zijn specifiek op de realisatie van de R6 gericht, waarbij uitdrukkelijk het behoud van de huidige bestemmingen in de grondkleur wordt opgelegd.

De aanpassingen van het onderliggend wegennet, gemeente- en buurtwegen en de tijdelijke werfwegen situeren zich deels buiten de reservatiestrook en zijn niet opgenomen op het gewestplan, de bijzondere plannen van aanleg en/of het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Deze aanpassingen zijn niet in overeenstemming met deze plannen.

De aanvraag strijdt met de voorschriften van de verkaveling 089/0067(00). Plaatselijk, specifiek ter hoogte van het rond punt op de Berlaarbaan op grondgebied van de gemeente Sint-Katelijne-Waver, wijkt de aanvraag af van de verkavelingsvoorschriften. Er wordt een ventweg voorzien in de voortuinstrook van de verkaveling, dewelke niet voorzien is in de verkavelingsvergunning.

Alle afwijkingen hebben betrekking op werfwegen, aanpassingen van lokale wegen en/of de bevordering van de ontsluiting van bestaande woningen en bedrijven.

De Vlaamse Codex ruimtelijke ordening bevat in hoofdstuk IV volgende afwijkingsbepalingen die relevant zijn voor de beoordeling van de onderhavige aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning.

Onderafdeling 7. Handelingen van algemeen belang (gew. dec. 04/04/2014)

Art. 4.4.7§2. In een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften. Handelingen van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuren of voorzieningen tot gevolg hebben.

De Vlaamse Regering bepaalt welke handelingen van algemeen belang onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen. Ze kan ook de regels bepalen op basis waarvan kan worden beslist dat niet door haar opgesomde handelingen toch onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen. (gew. dec. 11/05/2012. Trad in werking op 01/09/2012).

Deze paragraaf verleent nimmer vrijstelling van de toepassing van de bepalingen inzake de milieueffectrapportage over projecten, opgenomen in hoofdstuk III van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid.

Het Besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.71, § 2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester stelt het volgende: Artikel 2 Als handelingen van algemeen belang, zoals bedoeld in artikel 4.1.1, 5°, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening worden de werken, handelingen en wijzigingen beschouwd die betrekking hebben op:

1° de openbare wegen, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals tunnels, viaducten, bruggen, duikers, langsgrachten, tolinfrastructuur en parkings;

Artikel 3 § 1. Als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, worden de handelingen beschouwd die betrekking hebben op :

1° de aanleg, wijziging of uitbreiding van :

a) openbare fiets-, ruiter- en wandelpaden, en andere paden ten behoeve van de zwakke weggebruiker;

b) gemeentelijke verkeerswegen met maximaal twee rijstroken;

2° de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuren;

De werken die het voorwerp uitmaken van voorliggende aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zijn werken van algemeen belang en hebben een beperkte ruimtelijke impact. De aanvraag valt principieel binnen het toepassingsgebied van art. 4.4.7. § 2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

De ruimtelijke afweging volgt verder onder de titel "Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening"

..."

4.

De partijen betwisten op zich niet dat voor de aanleg van de lokale ontsluitingsweg 2 wordt afgeweken van de stedenbouwkundige voorschriften.

De bestreden beslissing overweegt daaromtrent:

“De aanvraag is niet in overeenstemming met de geldende plannen voor twee van de drie omleidingswegen in het dossier:

- Er bestaat tegenstrijd tussen de voorschriften van het agrarisch gebied van het gewestplan Mechelen wat betreft de aanleg van de lokale ontsluitingsweg 2, Mechelsesteenweg — Baanvelden (plan 16DA 0 020294 03)*
- Er bestaat tegenstrijd tussen de bepalingen en voorschriften van het bijzonder plan van aanleg nr. 1 Landelijk gebied Peulis deelplan 1 Krankhoeftlei, wat betreft de aanleg van de lokale ontsluitingsweg 3, Mechelbaan — Duivelhoek naar (plan 16DA 0 020295 03) de woningen en bedrijf vanop de Putsesteenweg.”*

De verwerende partij erkent in de bestreden beslissing uitdrukkelijk dat zij meende van de voorschriften af te kunnen wijken omdat *“alle afwijkingen betrekking hebben op werfwegen, aanpassingen van lokale wegen en/of de bevordering van de ontsluiting van bestaande woningen en bedrijven” [...]*De werken die het voorwerp uitmaken van voorliggende aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zijn werken van algemeen belang en hebben een beperkt ruimtelijke impact”. Daarbij verwijst de verwerende partij in de bestreden beslissing uitdrukkelijk naar artikel 3, §1, 1° en 2° van het Besluit Handelingen van Algemeen Belang zoals van toepassing was op het ogenblik van de aanvraag.

De verwerende partij kan niet worden gevolgd in zoverre zij in haar antwoordnota poogt uiteen te zetten dat een omleidingsweg moet worden ondergebracht onder *“artikel 3, §1, 2° ‘de aanhorigheden en kunstwerken bij de lijninfrastructuren”*.

Het verslag van de Vlaamse regering bij het Besluit Handelingen van Algemeen Belang verduidelijkt:

“..."

Deze paragraaf bevat de handelingen waarvan automatisch wordt uitgegaan dat ze een ruimtelijk beperkte impact hebben in de zin van artikel 4.4.7, § 2 VCRO.

[...]

4° de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuren;

Het kan bijvoorbeeld gaan om de omvorming van een bestaande kruising of kruispunt met het oog op een verbeterde verkeerssituatie met inbegrip van de realisatie van niet-gelijkgrondse kruisingen met mogelijkheid tot uitwisseling van het verkeer tussen de wegen, de vervanging van een gelijkvloerse spoorwegovergang door een brug, het plaatsen van verlichting en signalisatie bij een infrastructuur, het aanleggen van stationeer- en parkeerstroken of invoeg- en afslagstroken, het aanleggen van bovenleidingen, kabelwerken en seininrichtingen bij sporen, het aanleggen van halte infrastructuur, het bouwen van stuwen op waterwegen en waterlopen, het plaatsen van meet- en pompinstallaties, het plaatsen van onderhouds- en veiligheidsuitrusting, het bouwen van kaaimuren, het aanleggen van toegangswegen, het oprichten van geluidsschermen, enz. Worden niet bedoeld : het volledig in een tunnel brengen van een bovenlokale weg die momenteel op maaiveldniveau is gelegen, een gasontspanningsstation bij een aardgasleiding, enz.

Onder lijninfrastructuren worden verstaan onder meer verkeerswegen, spoorwegen, waterwegen en waterlopen, pijpleidingen, elektriciteitsleidingen, ...

=> Dit zijn handelingen die vanwege hun aard en omvang een beperkte impact hebben. Voor de lijninfrastructuren zelf is (al naargelang waar het over gaat) al dan niet een planinitiatief nodig.

Maar de aanhorigheden en kunstwerken erbij (zoals bruggen, tunnels, geluidsmuren, bufferstroken, signalisatie, en dergelijke) hebben een ruimtelijk beperkte impact. Het vereisen van de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan heeft geen meerwaarde omwille van deze ruimtelijk beperkte impact.

...

Daargelaten de vaststelling dat uit de bestreden beslissing niet valt af te leiden dat de verwerende partij meent dat een omleidingsweg onder artikel 3, §1, 2° van het Besluit Handelingen Algemeen Belang moet worden ondergebracht, moet worden vastgesteld dat een “weg”, zoals de verzoekende partijen terecht stellen, zelf te beschouwen is als een lijninfrastructuur en dus geenszins bij een “aanhorigheid” of “kunstwerk” bij een lijninfrastructuur kan worden ondergebracht.

Uit de bestreden beslissing kan voor iedere afwijking niet als dusdanig worden afgeleid onder welke “handeling van algemeen belang met beperkt ruimtelijke impact” ze vallen, zodat de bestreden beslissing reeds op dat vlak artikel 4.4.7, §2 VCRO en artikel 3, §1 van het Besluit Handelingen Algemeen Belang schendt.

Met de verzoekende partijen moet worden vastgesteld dat, voor zover de verwerende partij van oordeel zou zijn dat de omleidingsweg in kwestie een “gemeentelijke verkeersweg” als bedoeld in artikel 3, §1, 1°, b) van het Besluit Handelingen Algemeen Belang betreft, uit de bestreden beslissing niet kan worden afgeleid waarom in voorkomend geval geen beslissing van de respectievelijke gemeenteraden in de zin van artikel 4.2.25 VCRO moet voorliggen.

Het middel is gegrond.

D. Tweede en vijfde middel

Het tweede en vijfde middel worden niet onderzocht aangezien het onderzoek ervan niet tot een ruimere vernietiging kan leiden.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 25 juni 2015, waarbij de verwerende partij aan het agentschap Infrastructuur, afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen een stedenbouwkundige vergunning heeft verleend onder voorwaarden voor het doortrekken van de ring rond Mechelen (R6) gesitueerd op het grondgebied van de gemeenten Sint-Katelijne-Waver, Bonheiden en Putte, van Sint-Katelijne-Waver tot aan de Putsesteenweg op de grens van Putte met Bonheiden.

Het betreft percelen gelegen te Sint-Katelijne-Waver en met kadastrale omschrijving afdeling 2, sectie C, nummers 267/2/G2, 267/2/A2, 268C, 269G, 270/2M, 262P, 266A3, 266B3, 266G3, 350A2, 347F2, 347C2, 274D, 274B, 345B, 344, 319F, 320B, 321A, 340D, 322R, 339T, 339D, 339C, 322B, 328K2, 338A, 337A, 336A, 335E, 334G2, 334K, 331G3, 335D, 410Z2, 333G, 412P, 411F, 359C 359D, 359E, 359F, 343 en afdeling D 454A2, 454C2, 453/2, 451K, 451H en 448C4.

Het betreft eveneens percelen gelegen te Sint-Katelijne-Waver (deelgemeente Onze-Lieve-Vrouw-Waver), met kadastrale omschrijving afdeling 3, sectie D, nummers 53E, 54M, 55A, 55B, 56A, 57A2, 57E2, 60C, 60F, 38F, 35P, 35N, 32A, 32B, 33, 27, 23R, 21D, 24, 19, 18, 21K, 17C, 16, 3K, 3H, 1H, 498K en 498H.

Verder betreft het percelen gelegen te Bonheiden, met kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie A, nummers 58C3, 58W2, 58F3, 58V2, 67A, 69B, 71A, 70, 83, 82, 85B, 86, 78F, 74A en 75.

2. De Raad beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over de aanvraag en dit binnen een termijn van 4 maanden te rekenen vanaf de dag na de dag van de betekening van dit arrest.
3. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 875 euro, ten laste van de verwerende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 27 juni 2017 door de tweede kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de tweede kamer,

Bart VOETS

Hilde LIEVENS