

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 204.827 van 7 juni 2010
in de zaak A. 195.587/X-14.529.**

In zake: Jozef KEUSTERMANS
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Wim Mertens en Marc Boes
kantoor houdend te 3580 BERINGEN
Scheigoorstraat 5
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen:

1. de deputatie van de provincieraad van ANTWERPEN
2. het VLAAMSE GEWEST, vertegenwoordigd door de Vlaamse regering
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Paul Aerts
kantoor houdend te 9000 GENT
Coupure 5
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van de vordering

1. De vordering, ingesteld op 22 februari 2010, strekt tot de schorsing van de tenuitvoerlegging van :
 - a. het besluit van 24 september 2009 van de provincieraad van de provincie Antwerpen waarbij het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan Baarle te Baarle-Hertog en het bijhorend onteigeningsplan definitief worden vastgesteld;
 - b. het besluit van 9 december 2009 van de Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport houdende goedkeuring van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan en bijhorend onteigeningsplan “Rondweg Baarle” te Baarle-Hertog van de provincie Antwerpen, bij uittreksel gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 8 januari 2010.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partijen hebben een nota ingediend.

Auditeur Ann Eylenbosch heeft een verslag opgesteld.

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

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 21 mei 2010.

Staatsraad Stephan De Taeye heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Joris Gebruers, die loco advocaten Wim Mertens en Marc Boes verschijnt voor de verzoeker, en advocaat Paul Aerts, die verschijnt voor de verwerende partijen, zijn gehoord.

Auditeur Ann Eylenbosch heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven.

Er is toepassing gemaakt van de bepalingen op het gebruik der talen, vervat in titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

III. Feiten

3. In de kom van Baarle-Hertog (B) en Baarle-Nassau (NL) zijn er leefbaarheids- en doorstromingsproblemen. De hoge verkeersbelasting wordt met name veroorzaakt door een tweetal provinciale wegen die de kom doorsnijden :

- de provinciale weg N639 (NL) die vanaf Ulvenhout via Chaam naar Baarle-Hertog/Nassau gaat;
- de provinciale weg N260 (NL) die vanaf Gilze via Alphen naar Baarle-Hertog/Nassau gaat. Deze weg loopt vervolgens als gewestweg N119 (B) door naar Turnhout.

In het centrum van Baarle-Hertog en Baarle-Nassau komen de beide voormelde provinciale wegen samen. De leefbaarheid langs de provinciale wegen alsook op andere wegen rond het centrum staat onder druk door de hoge intensiteit in relatie tot de capaciteit en functie van de wegen waar het verkeer wordt

op afgewikkeld. Daarom werd besloten om een omlegging van de N260 rond Baarle te verwezenlijken en zodoende de kern van Baarle te ontlasten.

4. In zitting van 18 oktober 2007 beslist de deputatie van de provincieraad van Antwerpen om een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan “Rondweg Baarle” te Baarle-Hertog (hierna : PRUP) op te maken in functie van de N260 rond de dorpskern. Het PRUP betreft enkel de gedeelten op Belgisch grondgebied.

Voor de gedeelten op het Nederlandse grondgebied maakt de gemeente Baarle-Nassau een bestemmingsplan op.

5. Baarle is een gemeente in het buitengebied volgens het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.

In uitvoering van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen stelt de Vlaamse overheid in 2008 een ruimtelijke visie nota op voor landbouw, natuur en bos voor de regio Noorderkempen.

Voor de landbouwgebieden van Baarle-Hertog beslist de Vlaamse regering op 12 december 2008 tot de beleidsmatige herbevestiging als agrarisch gebied.

6. Volgens het provinciaal ruimtelijk structuurplan Antwerpen (hierna : RSPA), dat door de Vlaamse minister van Ruimtelijke Ordening op 10 juli 2001 is goedgekeurd, behoort Baarle-Hertog tot de Noorderkempen. De gemeente valt onder de deelruimte “Open Kempen” en onder de deelruimte “Rustig Grensgebied”.

In het RSPA is de N119/N260 van de R13 (Turnhout) tot de Nederlandse grens geselecteerd als secundaire weg type II als onderdeel van de grensoverschrijdende verbinding Turnhout - Tilburg.

7. Voorafgaand wordt een milieueffectenrapportage (m.e.r.)-procedure doorlopen conform de Nederlandse Wet Milieubeheer. De Projectnota/MER wordt afgerond in 2004.

Aan het Vlaamse departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) - dienst m.e.r. wordt in het kader van de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan om een advies met betrekking tot de voormelde Projectnota/MER gevraagd.

In een advies van 11 oktober 2007 stelt de dienst m.e.r. dat het project niet onder de Vlaamse m.e.r.-reglementering valt en dat de Nederlandse regelgeving maatgevend is.

8. Op 11 april 2008 vindt de plenaire vergadering plaats. Naar aanleiding daarvan wordt opnieuw om advies gevraagd aan het departement LNE. Behoudens een vraag naar de effectieve realisatie en monitoring van mitigerende maatregelen en een bemerking omtrent de aanleiding tot de opmaak van het PRUP, worden geen opmerkingen gemaakt.

9. In zitting van 19 februari 2009 stelt de provincieraad van Antwerpen het ontwerp van provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan en bijbehorend onteigeningsplan “Rondweg Baarle” te Baarle-Hertog voorlopig vast.

10. Ter gelegenheid van het openbaar onderzoek, georganiseerd van 30 maart 2009 tot en met 28 mei 2009, dient onder meer de verzoeker een bezwaar in.

11. Op 29 mei 2009 geeft de Vlaamse regering advies met betrekking tot het voorlopig vastgestelde ontwerp PRUP.

12. Op 6 juli 2009 brengt de Procoro een advies uit.

13. Bij besluit van 24 september 2009 stelt de provincieraad van Antwerpen het PRUP en bijbehorend onteigeningsplan “Rondweg Baarle” te Baarle-Hertog definitief vast.

Dit is het eerste bestreden besluit.

14. Bij besluit van de Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport van 9 december 2009 wordt beslist dat het ontwerp van provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan en bijbehorend onteigeningsplan “Rondweg Baarle” te Baarle-Hertog van de provincie Antwerpen in overeenstemming is met het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en wordt dit ontwerp definitief goedgekeurd, wordt beslist dat het algemeen nut de onteigening vordert van de onroerende goederen, aangegeven op het onteigeningsplan, dat aan het Vlaamse Gewest, agentschap Wegen en Verkeer machtiging tot onteigening wordt verleend en dat de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden, inzake

onteigeningen ten algemene nutte, bepaald bij de wet van 26 juli 1962, op deze onteigening kan worden toegepast.

Dit is het tweede bestreden besluit.

IV. Onderzoek van de vordering

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

A. Ernst van de middelen

Eerste middel

Standpunt van de partijen

16. De verzoeker leidt een eerste middel af uit de schending van “artikel 2 e.v. van de wet van 9 juni 1999 houdende instemming met het Verdrag inzake milieueffectrapportage in grensoverschrijdend verband, de schending van artikel 4.2.1. e.v. van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, de schending van het besluit van de Vlaamse regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma’s en de bijhorende omzendbrief van 3 december 2007, de schending van de materiële en formele motiveringsplicht en de schending van het zorgvuldigheidsbeginsel doordat de tweede (lees: eerste) verweerder zelf geen plan-MER heeft opgesteld maar zich volledig baseert op het Nederlandse project-MER en doordat de tweede (lees: eerste) verweerder geen openbaar onderzoek heeft gevoerd over het Nederlandse MER waar men zich op baseert”. In het eerste middelonderdeel wordt meer bepaald het volgende gesteld :

“Het bochtenwerk opgenomen in het Nederlandse MER - en onderschreven door verweerders in de bestreden beslissingen - volstaat niet om al deze dwingende regelgeving terzijde te schuiven.

Verzoekende partij heeft dan ook eerder de indruk dat tweede verweerder zich op een drafje wil ontdoen van de toepasselijke Vlaamse regelgeving omdat het tracé (en het plangebied) wordt omringd door Nederlands grondgebied en geografisch niet in de provincie ligt en omdat er aan Nederlandse zijde al een

MER werd opgesteld. Dit is niet ernstig, temeer omdat ongeveer 10% van het totale tracé over het Belgisch grondgebied loopt.

De toepasselijke regelgeving bevat overigens ook geen enkele bepaling die tweede verweerder ontslaat van haar wettelijke plicht tot het voeren van een plan-MER, louter omdat aan Nederlandse zijde een project-MER werd opgesteld. Meer nog, de omzendbrief van 3 december 2007 is duidelijk en stelt:

Wanneer reeds een project-MER (eigen toevoeging: lees de Nederlandse projectnota/MER) opgesteld werd, kan deze niet gebruikt worden als een plan-MER aangezien de door het D.A.B.M. voorgeschreven plan-MER-procedure niet gevolgd werd. Op inhoudelijk vlak kan het project-MER wel overeenstemmen met het plan-MER maar gezien de voorgeschreven plan-MER-procedure niet gevolgd werd moet er toch een plan-MER worden opgesteld volgens de plan-MER-procedure (...) voorzien in het D.A.B.M., voor zover de plan-MER-procedure onder de vorm van het integratiespoor niet ingeschreven is in de bestaande regelgeving van de beleidsdomeinen zoals voorzien in artikel 4.2.4 van het D.A.B.M.

Wanneer reeds een plan-MER werd opgesteld voordat de huidige plan-MER-wetgeving inwerking is getreden, moet afgetoetst worden of er voldaan is aan de essentiële kenmerken van planmilieueffectrapportage -zowel inhoudelijk als procedureel- volgens de huidige plan-MER-wetgeving. (...)

* Indien Uw Raad de mening zou zijn toegedaan dat tweede verwerende partij geen plan-MER diende opstellen aangezien aan Nederlandse zijde een project-MER werd doorgevoerd en dat tweede verweerder simpelweg kon volstaan door zich hierbij aan te sluiten, wat dus zou betekenen dat Uw Raad de volledige dwingende procedure van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid terzijde zou schuiven, wenst verzoekende partij Uw Raad vooreerst te wijzen op het gegeven dat verwerende partijen zich niet eens de moeite hebben getroost om het Nederlandse project-MER te vergelijken met de Vlaamse plan-MER-plicht alsook op een aantal essentiële verschillen in beide procedure zodat tweede verwerende partij zich onmogelijk op afdoende wijze van haar taak kon kweten door zich volledig te baseren op het Nederlandse project-MER.

- Het Nederlandse project-MER dateert van september 2004. Dit is meer dan 5 jaar voor de definitieve vaststelling van het PRUP Baarle. Wat dit Nederlandse project-MER nog wel actueel? Ook hier geen toetsing.

Verweerders hadden minstens moeten toetsen of het Nederlandse project-MER voldoende overeenkomsten vertoont met de essentiële inhoudelijke kenmerken neergelegd in de Vlaamse plan-MER-plicht. (Indien zij deze toetsing daadwerkelijk zouden hebben doorgevoerd zouden zij overigens hebben gemerkt dat er van een volledige dekking van de Vlaamse MER-plicht geen sprake zou zijn en dat zij wel degelijk een eigen plan-MER dienden op te stellen.)

Zij hebben echter geen enkele inhoudelijke toetsing doorgevoerd. Verwerende partijen hebben zelfs niet getoetst of het Nederlandse project-MER na 5 jaar nog wel actueel was in het licht van de wijzigingen na decreet van 27 april 2007, minstens bevat het PRUP geen afdoende motivering waaruit dit blijkt. Verweerders zijn hiertoe nochtans verplicht op grond van de omzendbrief van 3 december 2007 en het zorgvuldigheidsbeginsel. (...)

Verwerende partijen handelen onzorgvuldig door geen enkele vergelijking door te voeren maar volledig te steunen op een gedateerd project-MER dat werd opgesteld op basis van buitenlandse regelgeving waar verweerders geen enkele inspraak in hebben gehad.

Het enige dat verweerders op hun conto kunnen schrijven is een louter formele deelname aan een 'Stappenschema - grensoverschrijdende

milieu-effectrapportage Vlaanderen - Zuid-Nederland' dat geen enkel inhoudelijk resultaat heeft opgeleverd.

Deze procedure, gebaseerd op het Verdrag inzake milieu-effectrapportage in grensoverschrijdend verband, doet natuurlijk de eigen Vlaamse plan-MER-plicht niet verdwijnen.

Het Nederlandse project-MER stelt verder:

'Deze projectnota/MER is in nauwe samenwerking met een speciaal voor dit project samengestelde projectgroep opgesteld. In deze projectgroep waren vertegenwoordigers aanwezig van:

- De provincie Noord-Brabant: initiatiefnemer van de wegomlegging
 - De gemeenten Baarle-Nassau (bevoegd gezag) en Baarle-Hertog
 - ARCADIS: adviseur en belast met het maken van producten'.
- (...)

Waarom zetelde tweede verweerder niet in deze projectgroep?

Feit is dat verweerders zich van in den beginne niets hebben aangetrokken van het project-MER dat aan Nederlandse zijde werd gevoerd.

Naast het gebrek aan inhoudelijke toets hebben verweerders ook geen enkele processuele toets gevoerd en nagelaten de controleren of de essentiële voorschriften uit de Vlaamse regelgeving wel werden gerespecteerd bij het opstellen van het Nederlandse MER.

- Op grond van artikel 4.2.5. van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en artikel 3 van het besluit van 12.10.2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's diende tweede verweerder het college van burgemeester en schepenen van de gemeente of de colleges van burgemeester en schepenen van de gemeenten, waarop het voorgenomen plan of programma milieueffecten kan hebben en een aantal betrokken instanties.

De bijlage bij het besluit van 12 oktober 2007 en de bijhorende omzendbrief van 3 december 2007 verduidelijken de verschillende instanties die tweede verweerder in uitvoering van hoger vermeld artikel 3, §1 punt 3/ 3 van het besluit van 12.10.2007 had moeten contacteren met betrekking hun respectievelijk werkgebied ratio materiae:

1/ op de gezondheid en de veiligheid van de mens:

(...)

- als het voorgenomen plan of programma als doelstelling heeft de realisatie of wijziging van verkeersinfrastructuren zal de afdeling Toezicht Volksgezondheid van het Agentschap Zorg en Gezondheid (WVG) of de provinciale afdelingen ervan geraadpleegd worden;

(...)

2/ inzake ruimtelijke ordening:

(...)

- als het voorgenomen plan of programma het kader kan vormen voor vergunningen voor verkeersinfrastructuren, zullen Team Vlaamse bouwmeester (BZ) én de dienst Gebiedsgericht Beleid van de afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid (LNE) geraadpleegd worden;

(...)

8/ inzake het geluid en het licht:

(...)

- als het voorgenomen plan of programma een verkeersgenererende werking van pieken van 1000 of meer personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur kan veroorzaken zullen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) én de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn geraadpleegd worden;

(...)

Verweerders hebben deze instanties niet gecontacteerd.

Deze adviesorganen zijn door verweerders niet in de gelegenheid gesteld om hun advies te verlenen over het PRUP Baarle. Opnieuw dient verzoekende partij te constateren dat verweerders onzorgvuldig hebben gehandeld.

Deze adviesorganen zijn er juist op gericht een bijkomende bescherming en waarborg te bieden aan de belanghebbende burger - zoals o.m. verzoekende partij - bij het nemen van dergelijke overheidsinitiatieven.

Uit artikel 4.2.8.,5/ van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid blijkt dat het plan-MER ten minste een aantal gegevens moet bevatten. Volgens artikel 7.10 van de Nederlandse Wet Milieubeheer dient een plan-MER ook een aantal gegevens te bevatten.

Verwerende partijen toetsen geenszins op afdoende wijze of de inhoud van artikel 7.10 van de Nederlandse Wet Milieubeheer wel afdoende tegemoet komt aan de vereisten geformuleerd in artikel 4.2.8.,5/ van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid.

Het PRUP vermeldt in de memorie van toelichting enkel dat de Commissie voor de Milieueffectrapportage ‘een toetsingsadvies’ heeft uitgebracht over de Nederlandse project-MER en dat naar haar mening het Nederlandse project-MER voldoende informatie zou bevatten.

Opnieuw wordt er geen enkele effectieve vergelijking gevoerd tussen respectievelijke procedures aan Nederlandse- en Vlaamse kant, of gemotiveerd waaruit dit zou moeten blijken.

De Commissie adviseert wel om de kwantitatieve gegevens voor de luchtkwaliteit te vermelden en in te gaan op alle mogelijke maatregelen om overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen te verminderen.

De Commissie stelt ook vast dat de luchtkwaliteit door het tracé langs wegen aan de rand van het centrum en in het buitengebied verslechtert maar dat er toch voldaan is aan de eisen die gesteld worden in het Nederlandse Besluit Luchtkwaliteit van 2005 (...)

Het is niet de taak van verzoekende partij om in de plaats van verweerders een vergelijking tussen de Vlaamse- en Nederlandse regelgeving door te voeren maar verzoekende partij stelt zich wel vragen waarom verweerders bijvoorbeeld op dit punt niet toetsten aan het Vlaams Fijnstof-plan van 2005?”.

17. De verwerende partijen repliceren in hun nota wat volgt :

“1. Eerste middel

1. Verzoekende partij roept de schending in van artikel 2 e.v. van de wet van 9 juni 1999 houdende de instemming met het Verdrag inzake Milieueffectenrapportage in grensoverschrijdend verband, van artikel 4.2.1 e.v. van het decreet van 5 april 1995 houdende de algemene bepalingen inzake milieubeleid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectenrapportage over plannen en programma's en de bijhorende omzendbrief van 3 december 2007, van de materiële en formele motiveringsplicht, van het zorgvuldigheidsbeginsel.

In een eerste onderdeel klaagt verzoekende partij aan dat de provincie Antwerpen zelf geen plan-MER heeft opgesteld maar zich volledig baseert op het Nederlands project-MER. Nochtans gaat het volgens verzoekende partij wel degelijk om de notie autoweg/autosnelweg, zodat een Vlaamse MER-rapport volgens verzoekende partij noodzakelijk is. De kwalificatie van secundaire weg II doet volgens verzoekende partij hieraan geen afbreuk.

In een tweede onderdeel wordt voorgehouden dat de provincie Antwerpen geen openbaar onderzoek heeft gevoerd over het Nederlandse MER waar men zich op heeft gebaseerd.

2. Eerste onderdeel

Het PRUP Rondweg Baarle is tot stand gekomen omwille van de leefbaarheids- en doorstromingsproblemen in de kom van Baarle - Hertog (België) en Baarle - Nassau (Nederland).

In het centrum van Baarle - Hertog en van Baarle - Nassau komen de provinciale weg N639 (Nederland), die vanaf Ulvenhout via Chaam naar Baarle - Hertog/Nassau gaat, en de provinciale weg N260 (België) die vanaf Gilze via Alphen en Baarle - Hertog/Nassau naar Turnhout voert, samen.

In het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen is de N119/N260 van de R13 (Turnhout) tot de Nederlandse grens geselecteerd als secundaire weg type II, als onderdeel van de grensoverschrijdende verbinding Turnhout/Tilburg. De hoofdfunctie van de weg is verzamelen naar het hoofdwegennet op bovenlokaal niveau. Dit type heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie.

De voorziene omleiding omwille van de verkeersleefbaarheid is grotendeels gelegen op Nederlands grondgebied. Voor het gedeelte, gelegen op Belgisch grondgebied, werd het bestreden PRUP 'Rondweg Baarle' opgesteld.

Naar aanleiding van het Nederlands dossier werd een projectnota/MER opgesteld conform de Nederlandse MER-regelgeving.

Bij schrijven van 11 oktober 2007 van de Dienst MER van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie, werd aangegeven dat het Nederlandse project-MER de nodige elementen bevat om het milieubelang volwaardig te kunnen behandelen bij de opmaak van het Ruimtelijk Uitvoeringsplan de latere besluitvorming en dat derhalve geen Vlaams plan-MER noodzakelijk is.

'In de aanloop naar de opmaak van een PRUP voor intekening van de omlegging van de provinciale weg Baarle, waarvoor als onderbouwing een project-MER is opgemaakt, afgerond in september 2004, wordt het advies van LNE, dienst Mer gevraagd over deze project-MER.

De dienst Mer is van oordeel dat er voldoende essentiële informatie in het MER met de aanvulling, o.a. inzake luchtkwaliteit, aanwezig is. Het MER bevat de nodige elementen om het milieubelang volwaardig te kunnen behandelen bij de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan en de latere besluitvorming.

De beoogde omlegging loopt immers ook grotendeels via Nederlands grondgebied. Langs Vlaamse zijde betreft het een secundaire weg type II, die het grondgebied treft op een viertal kleine locaties. Het project valt dan ook niet onder de Vlaamse Mer-regelgeving. De Nederlandse Mer-regelgeving is maatgevend en de informatie uitwisseling is afgesproken naar aanleiding van de startnotitie.

De project-MER is afgerond in september 2004, wat inhoudt dat in de toelichtingsnota bij het PRUP, waar dan verwijzingen naar het MER gebeuren, moet rekening gehouden worden met de actualisatie van de regelgeving, o.a. het Vlareem-besluit inzake omgevingsgeluid (juli 2005). Voor luchtkwaliteit gelden de regels via Europa die ook in Nederland van toepassing zijn.

Het MER bevat de verantwoording en doelstelling voor dit project en de bestemmingsplanwijziging.

Bij deze beoordeling wordt specifiek aandacht besteed aan die locaties waar het Vlaamse deel onderdeel is van het tracé.

Een opmerking is dat de betreffende kaart het grondgebied Baarle - Hertog met aanduiding van de Vlaamse locaties, moeilijk zichtbaar is via de aanduiding met de grijsschakering.

Qua vormvereiste geldt de opmerking dat wel verwezen wordt naar het gewestplan o.a. dat er geen beschermde groengebieden staan aangeduid, maar er is niet vermeld welke bestemmingen dan wel aan de orde zijn nl. landbouwgebied.

De ligging van de tracévarianten wordt voornamelijk bepaald door de bebouwingslinten langs de Oordeelstraat en de Kapelstraat/Nijhoven via een krappe boog, omdat anders de omlegging veel te groot wordt en voor doorgaand verkeer onaantrekkelijk.

De aansluitingspunten, bv. Dit aan de Turnhoutseweg en kruisingen zijn niet op Belgisch grondgebied gelegen.

De effectbeschrijving geeft de verantwoording voor de keuze voor de wenselijke tracé duidelijk aan. Hierbij speelt voor grondgebied Baarle - Hertog voornamelijk de doorsnijding van agrarisch gebied op een viertal kleine locaties, nl. de reeds genoemde locaties in de buurt van de bebouwingslinten en dan meer ten zuiden van de Gierlestraat.

De keuze voor tracévariant 1-1/2 wordt onderbouwd.

Inzake luchtkwaliteit zijn ze de varianten niet onderscheidend. Voor de omlegging wordt de rijsnelheid voorzien die gunstig is voor een minimale uitstoot van fijn stof. De jaargemiddelde achtergrondconcentratie is nu al zeer hoog en ook bij autonome ontwikkeling tot 2015. De bijdrage van de omlegging op zich is daarbij relatief gering. De overschrijding dalen ter hoogte van de bebouwing zeker in de bebouwde kom. Het aantal overschrijdingen in de buurt van de omlegging kan toenemen met tweemaal per jaar. Een monitoringprogramma wordt aangegeven.

De aantasting van landschap in het buitengebied wordt negatief beoordeeld. Voor de doorsneden landbouwkavels en ter hoogte van de omlegging worden alternatieve landbouwroutes voorzien o.a. aan de Gierlestraat.

In het planalternatief en ook het Meest Milieuvriendelijk Alternatief worden geluidswallen voorzien ter hoogte van de bewoning aan de Gierlestraat.

Specifiek naar de milieumilderende maatregelen die voorzien worden met repercussie voor het PRUP zijn de geluidswallen ter hoogte van de bewoning aan de Gierlestraat, waarvoor naar verluidt ter voorbereiding al gedetailleerde plannen zijn opgemaakt.

Voor het overige, eigenlijk onafhankelijk van de omlegging op zich, neemt het verkeer ook bij autonome ontwikkeling en het nul(+)-alternatief toe in en rond Baarle en in verhouding de grootste toename op de Turnhoutseweg. Veel heeft blijkbaar ook te maken met de stijgende aantrekkingskracht van het winkelcentrum, dat ook 's zondags open is. Er is ook een voornaam deel vrachtverkeer.

Dit heeft dus zijn gevolgen voor luchtkwaliteit, met ook vandaag al de vastgestelde overschrijdingen. Naast het voorgestelde monitorprogramma zijn er geen voorstellen gedaan om te kunnen inspelen op de vervoersstromen, op te onderzoeken modusverschuivingen. Er wordt bijvoorbeeld ten onrechte geen aandacht besteed aan openbaar vervoer.

Indien nodig is verder overleg ifv. de opmaak van het PRUP mogelijk.'

De rondweg kan overeenkomstig de stedenbouwkundige voorschriften, behorend bij het PRUP Rondweg Baarle, niet meer dan 2 x 1 rijstroken bevatten.

Overeenkomstig de bijlagen bij het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende de vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectenrapportage dient voor dergelijke wegen geen MER-rapport te worden opgemaakt en nog minder, in tegenstelling met hetgeen verzoekende partij tracht aan te geven, een ontheffing te worden gevraagd.

In functie van de opmaak van het PRUP Rondweg Baarle werd door de Dienst-Mer wel gevraagd om bij verwijzingen naar de projectnota/MER rekening te houden met de actualisatie en van de regelgeving en met name het VLAREM-besluit inzake omgevingsgeluid.

Het PRUP 'Rondweg Baarle' steunt niet alleen op het Nederlands projectnota/MER, maar heeft eveneens de milieueffecten opgenomen in de toelichtingsnota bij het PRUP (...). Er werd ook rekening gehouden met de toepasselijke VLAREM II-normen.

Rekening houdend met de in het Nederlandse projectnota/MER voorgelegde gecompenseerde en mitigerende maatregelen, in zoverre van toepassing op het plangebied van het PRUP Rondweg Baarle, kan worden gesteld dat het plan

geen aanzienlijke milieueffecten tot gevolg kan hebben voor wat het Vlaamse grondgebied betreft.

Bij de opmaak van het PRUP Rondweg Baarle is dan ook terecht rekening gehouden met het advies van de Dienst MER van 11 oktober 2007.

Het eerste onderdeel is dan ook niet ernstig”.

Beoordeling

18. Artikel 4.2.1 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (hierna : DABM), luidt met ingang van 1 december 2007 als volgt :

“Dit hoofdstuk is van toepassing op ieder plan of programma dat het kader vormt voor de toekenning van een vergunning voor een project.

Dit hoofdstuk is eveneens van toepassing op ieder plan of programma, waarvoor, gelet op het mogelijke effect op gebieden, een passende beoordeling vereist is uit hoofde van artikel 36ter, § 3, eerste lid, van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbewoud en het natuurlijk milieu”.

Artikel 4.2.3 van hetzelfde decreet luidt als volgt:

“§ 1. Het plan of programma, dat overeenkomstig artikel 4.2.1, onder het toepassingsgebied van dit hoofdstuk valt, wordt, alvorens het kan worden goedgekeurd, aan een milieu-effectrapportage onderworpen in de gevallen bepaald in dit hoofdstuk.

§ 2. Voor een plan of programma, dat overeenkomstig artikel 4.2.1, eerste lid, onder het toepassingsgebied van dit hoofdstuk valt, en dat niet het gebruik bepaalt van een klein gebied op lokaal niveau, noch een kleine wijziging inhoudt, moet een plan-MER worden opgemaakt, wanneer :

1°/het plan of programma betrekking heeft op landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme, ruimtelijke ordening of grondgebruik, en het kader vormt voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlagen I en II van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van categorieën van projecten onderworpen aan milieu-effectrapportage; (...)”.

Bijlage I van het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage vermeldt onder punt 9 wat volgt :

“Aanleg van autosnelwegen en autowegen, met inbegrip van de hoofdwegen. Onder ‘autowegen’ is te verstaan de wegen die beantwoorden aan de definities van ‘de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen’ van 15 november 1975”.

Onder punt II.3 van bijlage II van de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen van 15 november 1975 wordt het begrip “autoweg” omschreven als volgt :

“Een voor motorvoertuigen bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het verboden is te stoppen of te parkeren”.

19. In het RSPA is de N119/N260 van de R13 (Turnhout) tot de Nederlandse grens geselecteerd als secundaire weg type II, als onderdeel van de grensoverschrijdende verbinding Turnhout-Tilburg. Nog in het RSPA is opgenomen dat “indien in de toekomst blijkt dat de leefbaarheid van een kern op een secundaire weg in de verdrukking komt en door een herinrichting van de weg zelf niet kan worden gegarandeerd, dan moet de aanleg van omleidingen mogelijk blijven. De omleiding neemt dan de taak en de functie van de secundaire weg doorheen de kern over”.

Het RSV stelt in zijn richtinggevend gedeelte, met betrekking tot de ontwikkelingsperspectieven voor secundaire wegen, onder meer dat “diverse voormalige ‘steenwegen’ (b.v. N70, N43, N8, N9, N6,...) moeten worden omgebouwd om genoemde belangen recht te doen. In uitzonderlijke gevallen kunnen er omwille van de leefbaarheid nieuwe tracés worden aangelegd. Deze zullen in het algemeen uitgevoerd worden als autowegen of wegen met gescheiden verkeersafwikkeling zonder uitritten. (...)”.

20. Het bestreden plan betreft een plan voor een rondweg om de kern van Baarle te ontlasten. Teneinde de toepasselijkheid van de Vlaamse MER-reglementering te beoordelen, is op het eerste gezicht, niet zozeer de categorisering van de weg bepalend, als wel de inrichting ervan.

Volgens het Nederlandse project-MER moet een omlegging zoals de omlegging Baarle worden gezien als een “autoweg”: “Vooralsnog is voor de omlegging Baarle uitgegaan van de aanleg van een weg, buiten de kom van Baarle bestaande uit één rijbaan met 2 gescheiden rijstroken, bestemd voor autoverkeer (maximumsnelheid 80 km/uur). Deze weg is gesloten voor langzaam verkeer zoals fietsers en bromfietzers. Voorts is het verboden op de weg te stoppen of te parkeren. De betreffende omlegging kent geen perceelsontsluitingen en is alleen toegankelijk via rotondes. (...). Bij de omlegging Baarle wordt (waarschijnlijk) niet gewerkt met ongelijkvloerse aansluitingen of met VRI's, maar met rotondes. Hierdoor lijkt de omlegging buiten de wettelijke definitie te vallen. Immers het begrip ‘rotondes’ komt in het Besluit Milieu-effectrapportage niet voor. Volgens de letter van de wet

kan derhalve het standpunt worden verdedigd dat er geen sprake is van een m.e.r.-plichtige activiteit omdat een rotonde qua vorm niet hetzelfde is als een (in beginsel ongelijkvloers) knooppunt of als een door VRI geregeld kruispunt. Daar staat tegenover, dat er, geredeneerd vanuit de milieueffecten, geen wezenlijk verschil bestaat tussen een door een VRI geregeld kruispunt en een rotonde. Een rotonde geldt in de verkeerskundige wereld over het algemeen als een equivalent van een door VRI geregeld kruispunt”.

Op het eerste gezicht beantwoordt de inrichting van de aan te leggen omlegging aan de “definities van ‘de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen’ van 15 november 1975”. Dit sluit overigens aan bij de ontwikkelingsperspectieven voor secundaire wegen volgens het RSV (zie randnummer 19). De omstandigheid dat de rondweg, overeenkomstig de stedenbouwkundige voorschriften, niet meer dan 2 x 1 rijstroken kan bevatten, doet hieraan geen afbreuk.

De omstandigheid dat de beoogde omlegging het grondgebied treft op een viertal kleine locaties, staft op het eerste gezicht evenmin de conclusie dat de Vlaamse m.e.r.-reglementering niet van toepassing is. De omzetting moet gemeenschapsconform worden uitgelegd. De doelstelling van de MER-richtlijn mag niet worden omzeild door het project op te splitsen en de omlegging, voor zover die loopt over Nederlands grondgebied, buiten beschouwing te laten.

21. Uit wat voorafgaat, volgt op het eerste gezicht dat het PRUP van rechtswege m.e.r.-plichtig is, en dit ongeacht de concrete milieueffecten, in tegenstelling tot wat de verwerende partijen lijken voor te houden.

De verwijzing in de memorie van toelichting naar de datum van de plenaire vergadering voorafgaand aan 1 juni 2008 om te oordelen “dat geen (afzonderlijk) plan-MER nodig is”, kan niet worden begrepen en doet op het eerste gezicht niet anders besluiten. Hetzelfde geldt voor de inwerkingtreding van het besluit van de Vlaamse regering van 18 april 2008 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan. Dit besluit bepaalt op welke wijze het plan-MER in de opmaakprocedure van het plan wordt geïntegreerd, na vaststelling van de plan-MER-plicht en kan op het eerste gezicht niet worden aangegrepen om de plan-MER-plicht ter zijde te schuiven.

Het eerste onderdeel van het eerste middel is ernstig.

B. Moeilijk te herstellen ernstig nadeel

Het aangevoerde moeilijk te herstellen ernstig nadeel

22. De verzoeker voert het volgende moeilijk te herstellen ernstig nadeel aan :

“IV. HET MOEILIK TE HERSTELLEN ERNSTIG NADEEL

* Conform art. 17 §2 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State kan de schorsing worden bevolen indien de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen.

De impact van de bestreden beslissingen en het tracé op de omgeving situeert zich op verschillende gebieden.

- Ten eerste zal verzoekende partij geconfronteerd worden met een enorm bouwwerk dat pal door een open-, en groene omgeving loopt. Dit levert visuele hinder op voor verzoekende partij.

Dit komt ontegensprekelijk tot uiting in de bijgebrachte fotoreeks. (...)

Stuk 23 bevat twee luchtfoto's waarbij het perceel van verzoekende partij is aangegeven ten aanzien van de strook waar het tracé zal worden gelokaliseerd. Hieruit valt op te maken dat het perceel van verzoekende partij op dit moment is omgeven door een groene omgeving.

Uw Raad kan vaststellen dat op dit ogenblik verzoekende partij uitzielt op een open uitgestrekte landelijke omgeving met open velden. (...)

Dit visueel rijke zicht zal volledig worden tenietgedaan door de aanleg van het tracé.

Uit het bestemmingsplan en de bijgebrachte luchtfoto's kan men afleiden wat een impact het tracé zal hebben in het agrarisch gebied en dat het groene karakter van de omgeving onherroepelijk zal worden aangetast. (...)

Bovendien is het zo dat verzoekende partij extra hard wordt getroffen door het tracé aangezien hij niet alleen moet uitzien op het tracé (dit vormt overigens op zich al een voldoende moeilijk te herstellen ernstig nadeel) maar op de koop toe een enorme brug voor zijn deur krijgt gepresenteerd!

Verzoeker brengt een tweede fotoreeks bij waaruit het zicht vanuit het woongedeelte bijkomend wordt weergegeven. De eerste foto van de tweede fotoreeks is getrokken vanuit de woonkamer van verzoekende partij op het gelijkvloers, de tweede foto is genomen vanuit de badkamer op de eerste verdieping en de derde foto vanuit zijn slaapkamer op de eerste verdieping. (...)

Deze zichten - die heden een prachtig open landschap bestrijken - zullen spoedig worden bezoedeld door de komst van een enorme brug.

Deze brug zal een totale lengte bevatten van 200m- volgens het Nederlandse bestemmingsplan. De hoogte zal vermoedelijk 6-7m bedragen.

De brug zal ook zeer dicht bij het perceel van verzoekende partij worden ingeplant. Wanneer de brug haar hoogste punt bereikt (de brug zal in hoogte beginnen toe te nemen ter hoogte van de oprit van verzoeker), zal de brug slechts op 70m van de woning van verzoeker gelegen zijn en op een 10 tallen meters van het perceel van verzoeker.

De woongedeelten van cliënt zullen uitzicht hebben op deze constructie. (...)

Dit enorm bouwwerk betekent onmiskenbaar een flagrante inbreuk en verstoring op het huidige zicht waar verzoekende partij heden van geniet

In het arrest nr.187.898 oordeelde Uw Raad:

‘Voorts maken minstens de eerste vier verzoekende partijen concreet aannemelijk een ernstig nadeel inzake uitzicht te zullen lijden. In de

bestaande toestand is de locatie van de gevangenis ingenomen door akkers en weiden. Deze was bestemd, deels tot landschappelijk waardevol agrarisch gebied', en deels tot 'woonuitbreidingsgebied'. Het bestreden PRUP voorziet in een gevangenis met bijbehorende infrastructuur.' (...)

Huidig bestreden PRUP voorziet eveneens in een infrastructuurwerk met grote impact op het gebied van zichten dat een enorm visueel nadeel oplevert, en dan nog in het bijzonder voor verzoekende partij..

Op 17 december 2009 werd reeds de eerste stedenbouwkundige aanvraag bij gemeente Baarle-Hertog ingediend tot het realiseren van het tracé! (...)

Uit deze aanvraag blijkt dat de gemeente Baarle-Hertog zelfs reeds de nodige kapvergunningen ter realisatie van het tracé heeft afgeleverd aan aanvrager.

Verzoekende partij dient vast te stellen dat de bestreden beslissingen dus reeds hun uitvoering hebben verkregen in verschillende werkzaamheden (kapvergunningen en binnenkort stedenbouwkundige vergunningen, zie infra).

Uit een publicatie van de website van gemeente Baarle-Hertog blijkt dat 'als alles meezit, kan men eind 2009 de schop in de grond zetten'. (...)

Uit publicaties uit de geschreven pers komt naar voren dat 'Baarle-Nassau kan beginnen met weg' en dat volgens de wethouder van Baarle-Nassau de 'Aanleg rotondes omlegging Baarle start begin 2010' en dat 'De Nederlandse Provincie Noord-Brabant begin volgend jaar wil starten met de aanleg van een nieuwe rotonde'. Begin 2010 zal men aan Nederlandse zijde starten met de werkzaamheden voor de aanleg van de rotondes en men verwacht dat midden 2010 het tracé volledig klaar zal zijn en opengesteld voor gebruik. (...)

Dit toont nog maar eens aan dat de desbetreffende overheden op elk moment de werken kunnen aanvangen tot de effectieve aanleg van het tracé en dat de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissingen zeer noodzakelijk is.

Uit het eerste bijgebrachte artikel blijkt ook dat men enkel de procedure aan Nederlandse zijde werd afgewacht en zodra deze een definitieve uitspraak van de Nederlandse Raad van State werd bekomen, men onmiddellijk zal starten met de werkzaamheden. Men schijnt dus geen enkele rekening te houden met de schorsings- en vernietigingsbevoegdheid van Uw Raad. (...)

Eens het tracé in aanleg is, zelfs al is het maar op Nederlands grondgebied, zal het zeer moeilijk zijn de weg niet aan te leggen op Belgisch grondgebied.

Bovendien zal verzoekende partij van de werken op Nederlands grondgebied hinder ondervinden dewelke er niet zou zijn als de provincie Noord Brabant er niet op rekent dat ook het Belgische deel zal worden aangelegd.

Als men aan Nederlandse zijde geen zekerheid zou hebben omtrent de wil aan Vlaamse zijde om het tracé te realiseren op Belgisch grondgebied, zouden ze allicht ook niet aan het Nederlandse deel beginnen, en zou de hinder daarvan aan cliënt en zijn gezin bespaard blijven.

- Verzoekende partij zal ook te kampen hebben met geluidshinder, trillingshinder, hinder van fijnstof en geurhinder.

Verzoekers perceel is gelegen in agrarisch gebied. Vlare II Bijlage 2.2.1. Milieukwaliteitsnormen voor geluid in open lucht hanteert hier een grens van 40 dB(A) ('s avonds) en 35 dB(A)('s nachts).

Het in 2008 gevoerde akoestisch onderzoek geeft in de Oordeelsestraat een toekomstig(geluidsbelasting (...) aan van 41 dB(A).

Dit betekent dat zowel 's avonds als 's nachts de normen zullen worden overschreden.

Het gaat hier ook om geluidshinder die dag en nacht doorgaat, ook in de weekends, en het tracé ligt pal tegen het perceel van verzoekende partij waardoor de hinder geredelijk als een ernstig nadeel kan worden beschouwd.

Ook zal verzoekende partij de nodige trillingshinder ondervinden van het tracé daar zijn perceel pal tegen het tracé is gelokaliseerd.

Het staat buiten kijf dat de omweg ook de nodige geurhinder en hinder van fijnstof met zich meebrengt. Dit wordt ook zo erkend in de memorie van toelichting bij het PRUP.

Dergelijke voortdurende verstoring van het woonklimaat is duidelijk achteraf niet meer herstelbaar. Uw Raad oordeelde recentelijk:

‘Uit de gegevens van de zaak blijkt dat, daar waar het betrokken industrieterrein thans via twee wegen wordt ontsloten, het bestreden GRUP voorziet in een ontsluiting van de bedrijvenszone via één enkele weg die paalt aan de eigendom van de verzoekers, op 5 m van het dichtstbijzijnde deel van hun woning. De verzoekers stellen, hierin niet tegengesproken door de verwerende partijen, dat deze ontsluitingsweg circa 100 vrachtwagenbewegingen per dag, vanaf 6 uur ’s ochtends, zal dienen te verwerken. In de gegeven omstandigheden is aannemelijk dat, ook al wordt een 2,5 m hoge buffermuur voorzien, het woon- en leefklimaat van de verzoekers ingevolge geluids-, geur en rookhinder veroorzaakt door dit vrachtverkeer, in ernstige mate dreigt te worden aangetast.’(...)

Ook deze rechtspraak kan als voorbeeld dienen voor huidige vordering. Verzoekende partij zal eveneens te kampen hebben met een toename van geluids-, geur- en rookhinder veroorzaakt door het toenemende verkeer.

- De bestreden beslissingen zullen bovendien als grondslag dienen voor het afleveren van stedenbouwkundige en milieuvergunningen voor het tracé wat op zich een moeilijk te herstellen ernstig nadeel vormt voor verzoekende partij.

Uit de stukken van het dossier blijkt dat dit de bedoeling is van verweerders en van de Nederlandse provincie Noord-Brabant.

Bij gebreke aan schorsing van de bestreden beslissingen zal verzoekende partij verplicht worden om al de individueel afgeleverde individuele vergunningen ook nog eens afzonderlijk aan te vechten bij Uw Raad én bij de Nederlandse Raad van State.

Het gegeven dat verzoekende partij ook zal moeten ageren voor de Nederlandse Raad van State vormt op zich al een ernstig nadeel.

Zodra eventuele vergunningen zouden worden afgeleverd ter realisatie van het tracé is verzoekende partij verplicht deze allen afzonderlijk in rechte te bestrijden, daar zij allen hun juridische grondslag vinden in een onwettig PRUP.

Vanzelfsprekend zal het bestreden PRUP mede van determinerende oorzaak zijn op de uitspraak over het administratief beroep tegen de toegekende vergunningen.

Uw Raad oordeelde nog zeer recent dat een PRUP de noodzakelijke rechtsgrond vormt voor later af te leveren vergunningen ter realisatie van de bestemmingen. En dat mede om die reden het nadeel zijn rechtstreekse oorzaak vindt in een bestreden RUP. (...)

Op grond van de vaste rechtspraak van Uw Raad wordt het nadeel van een reeds uitgevoerde stedenbouwkundige vergunning als manifest moeilijk te herstellen beschouwd. In zijn hoedanigheid van particulier is verzoekende partij immers geen titularis van een herstellvordering om de plaats in de oorspronkelijke toestand te vorderen. De afbraak van een onwettige rondweg bekomen is dan ook bijzonder moeilijk voor verzoekende partij.

- Verzoekende partij lijdt ook een moreel nadeel, te weten dat de druk van het bestaan van het PRUP een einde maakt aan het ongestoorde uitzicht en de rust die verzoeker thans geniet.

Het PRUP hangt als dreigend onheil dagelijks boven zijn gemoedsrust en tevredenheid, en bij uitbreiding die van zijn gezin.

Verzoekende partij hechten veel belang aan dit prachtig zicht en de rust die er van uit gaat.

Dit zal spoedig allemaal verdwijnen door de komst van het tracé met inbegrip van de brug pal in het zicht van verzoekende partij.

Het moeilijk te herstellen ernstig nadeel staat vast”.

Beoordeling

23. Uit de door de verzoeker bijgebrachte stukken blijkt dat zijn perceel is gelegen in de directe nabijheid van het tracé van de omlegging. Aan de hand van fotoreeksen maakt de verzoeker voorts voldoende concreet aannemelijk dat zijn woonomgeving er momenteel één is, gekenmerkt door openheid en groen. Het doorsnijden van dergelijke omgeving door een rondweg levert, zelfs na landschappelijke inpassing, ongetwijfeld visuele hinder op, bovendien versterkt door hinderaspecten eigen aan de onmiddellijke nabijheid van verkeer, zoals geluidshinder en geurhinder.

De omstandigheid dat de VLAREM II-normen voor geluid in open lucht zouden zijn nageleefd, neemt niet weg dat in deze specifieke omstandigheden de herbestemming van agrarisch gebied naar zone voor weginfrastructuur, de verzoeker nadelen kan opleveren die voor hem ernstig en moeilijk te herstellen te noemen zijn.

Nu het bestreden PRUP de rechtsgrond zal vormen voor latere stedenbouwkundige vergunningen en de verwerende partijen weliswaar voorhouden, doch niet aantonen, dat de genoemde nadelen mogelijks hun oorzaak vinden in het Nederlandse bestemmingsplan, is het vereiste oorzakelijk verband tussen de ingeroepen nadelen en de bestreden besluitvorming eveneens aanwezig.

Aan de tweede door artikel 17, § 2 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State gestelde voorwaarde, is derhalve eveneens voldaan.

BESLISSING

1. De Raad van State beveelt de schorsing van de tenuitvoerlegging van:

- a. het besluit van 24 september 2009 van de provincieraad van de provincie Antwerpen waarbij het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan Baarle te Baarle-Hertog en het bijhorend onteigeningsplan definitief worden vastgesteld;**
- b. het besluit van 9 december 2009 van de Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport houdende goedkeuring van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan en bijhorend**

onteigeningsplan “Rondweg Baarle” te Baarle-Hertog van de provincie Antwerpen, bij uittreksel gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 8 januari 2010.

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

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van zeven juni 2010, door de Raad van State, Xe kamer, samengesteld uit:

Roger Stevens,	kamervoorzitter,
Pierre Lefranc,	staatsraad,
Stephan De Taeye,	staatsraad,
bijgestaan door	
Silvan De Clercq,	griffier

De griffier

De voorzitter

Silvan De Clercq

Roger Stevens