RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

nr. 212.394 van 4 april 2011
in de zaak A. 193.535/X-14.291.

In zake : de n.v. GEYSEN HANDELSONDERNEMING
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Cies Gysen
kantoor houdend te 2800 MECHELEN
Antwerpsesteenweg 18
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

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

Tussenkomende partij :

de n.v. VIA-INVEST VLAANDEREN
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Els Empereur
kantoor houdend te 2600 BERCHEM
Uitbreidingstraat 2
bij wie woonplaats wordt gekozen
en
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Barteld Schutyser
kantoor houdend te 1050 BRUSSEL
Louizalaan 106

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 27 juli 2009, strekt tot de nietigverklaring van het besluit van 24 april 2009 van de Vlaamse regering houdende definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

“Op- en afrittencomplex A13/E313 – N19 te Geel-West”, bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 27 mei 2009.

II. Verloop van de rechtspleging

2. Bij arrest nr. 198.152 van 24 november 2009 is de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing verworpen.

De verzoekende partij heeft een verzoekschrift tot voortzetting van de rechtspleging ingediend.

De verwerende partij heeft een memorie van antwoord ingediend en de verzoekende partij heeft een memorie van wederantwoord ingediend.

De tussenkomende partij heeft een verzoekschrift tot tussenkomst ingediend. De tussenkomst is toegestaan bij beschikking van 7 april 2010. De tussenkomende partij heeft een memorie ingediend.

Auditeur Tom De Waele heeft een verslag opgesteld.

De verzoekende partij heeft een laatste memorie ingediend. De verwerende partij en de tussenkomende partij hebben een verzoek tot voortzetting van het geding en een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 11 februari 2011.

Staatsraad Jan Clement heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Cies Gysen, die verschijnt voor de verzoekende partij, advocaat Paul Aerts, die verschijnt voor de verwerende partij, en advocaat Els Empereur, die verschijnt voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur Eric Lancksweerdt 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. De Vlaamse overheid wil tot een herinrichting overgaan van de gewestweg N19 Aarschot-Turnhout op het grondgebied van de gemeenten Geel en Westerlo, ter hoogte van de kruising met de E313 autosnelweg (de Boudewijnsnelweg) en het bijbehorende op- en afrittencomplex, de brug over het Albertkanaal, en de ontsluiting van de bedrijvenzones Geel-Punt en Oevel-Westerlo.

Het project behelst onder meer de aanleg aan weerszijden van het op- en afrittencomplex van twee rotondes op de N19, de herinrichting van de brug over de snelweg en de bouw van een nieuwe brug over het Albertkanaal.

4. De verzoekende partij is houder van een opstalrecht op een terrein industriegrond dat deels is gelegen binnen de omschrijving en de omgeving van het bestreden gewestelijk uitvoeringsplan (hierna: GRUP). Het betreft, enerzijds, percelen die zijn gelegen te Westerlo en kadastraal bekend zijn onder sectie F, nr. 169/h en sectie C, nr. 224/g en, anderzijds, een perceel dat is gelegen te Geel en kadastraal bekend is onder sectie M, nr. 1277/a/2.

5. Op 14 februari 2008 wordt een project-milieueffectenrapport (hierna: project-MER) opgemaakt, waarvan in het bestreden besluit wordt gesteld dat het “ook de verantwoording en invulling kan geven aan de milieubeoordeling voor het ruimtelijk uitvoeringsplan”.

6. Met het besluit van 18 juli 2008 van de Vlaamse regering wordt het ontwerp van GRUP “Op- en afrittencomplex A13 / E 313-N19 te Geel-West” voorlopig vastgesteld.

7. Gedurende het openbaar onderzoek, gehouden van 21 augustus 2008 tot en met 19 oktober 2008, worden vier bezwaarschriften ingediend, waarvan een door de verzoekende partij dat op 18 oktober 2008 wordt ingediend.

8. De Vlaamse commissie voor ruimtelijke ordening (hierna : de Vlacoro) verleent op 13 januari 2009 een gunstig advies over het dossier, mits door de Vlaamse regering nog rekening wordt gehouden met een aantal bemerkingen en er nog enige verduidelijkingen op een paar punten worden verstrekt.

9. De afdeling wetgeving van de Raad van State verstrekt op 15 april 2009 advies over het ontwerpplan.

10. Bij het bestreden besluit van 24 april 2009 van de Vlaamse regering wordt het GRUP “Op- en afrittencomplex A 13/E313-N19 te Geel-West” definitief vastgesteld. Dat besluit luidt als volgt:

> “Gelet op het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, inzonderheid op artikel 42, §6, gewijzigd bij de decreten van 26 april 2000 en 10 maart 2006;
>
> Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 1997 houdende definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij het decreet van 17 december 1997, wat de bindende bepalingen betreft, en op het besluit van de Vlaamse Regering van 12 december 2003 houdende definitieve vaststelling van een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij het decreet van 19 maart 2004, wat de bindende bepalingen betreft;
>
> Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 27 juli 2004 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering, gewijzigd bij besluit van 15 oktober 2004, 23 december 2005, 19 mei 2006, 30 juni 2006, 1 september 2006, 15 juni 2007, 28 juni 2007, 10 oktober 2007 en 6 januari 2009;
>
> Gelet op het decreet van 18 juli 2003 betreffende het algemeen waterbeleid inzonderheid op artikel 8;

Gelet op het koninklijk besluit van 28 juli 1978 houdende vaststelling van het gewestplan Herentals-Mol, gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 6 mei 1997;

Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 18 juli 2008 houdende voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Op- en afrittencomplex A13/E313 – N19 te Geel-West';

Gelet op de aankondiging door de Vlaamse regering van het openbaar onderzoek over het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan,

Gelet op het openbaar onderzoek dat plaats vond van 21 augustus 2008 tot 19 oktober 2008;

Gelet op het advies van de Vlaamse Commissie voor Ruimtelijke Ordening, gegeven op 13 januari 2009;

Overwegende dat in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen de A13/E313 van de R1 te Wijnegem naar Luik als hoofdweg, de N19 van aansluiting 23 met de A13/E313 tot de R14 te Geel als primaire weg I en het Albertkanaal als hoofdwaterweg bindend worden geselecteerd; dat wegvakken geselecteerd als hoofdweg of primaire weg I, alsook waterwegen geselecteerd als hoofdwaterwegen worden aangeduid in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen;

Overwegende dat de aanleiding tot de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan de volledige herinrichting is van de N19 tussen het op- en afrittencomplex met de A13/E313 en het woongebied Geel Punt over een afstand van twee kilometer en de kanaalzone te Geel Punt/Oevel; dat door deze herinrichting een oplossing wordt geboden voor het verkeerscongestieprobleem dat zich door de toegenomen verkeersdrukte en de huidige inrichting van het complex en aanliggende kruispunten op deze locatie stelt; dat gekoppeld aan dit wegenisproject tevens wordt voorzien in een nieuwe brug over het Albertkanaal vermits de huidige brug verouderd is, niet beantwoordt aan het nieuwe wegprofiel van de N19 tussen de N313 en de N13 en dient afgestemd te worden op de actuele gabariet-vereisten voor het kanaal; dat de vernieuwing van de brug op zich de opportuniteit biedt om de huidige asymmetrische vernauwing van het kanaal aan te pakken door een beperkte verbreding van de doorvaartbreedte (op rechteroever) en de verdieping van het huidige kanaalprofiel;

Overwegende dat het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Op- en afrittencomplex A13/E313 – N19 te Geel-West' bovengenoemde herinrichtingsprojecten faciliteert; dat het plan de noodzakelijke bestemmingswijzigingen voorziet voor de aanleg van twee rotondes met fietsdoorgangen op maaiveldniveau ter hoogte van de zuidelijke en noordelijke afrit van de A13/E313 te Geel-West, voor een brug voor het doorgaand verkeer op de N19 ter hoogte van de noordelijke afrit van de A13/E313, voor de herinrichting van de bestaande brug over de A13/E313 naar een dwarsprofiel met 2x2 rijstroken, voor de aanleg van een nieuwe brug over het Albertkanaal eveneens met een dwarsprofiel van 2x2 rijstroken, voor de beperkte verbreding van het Albertkanaal (na de bouw van de nieuwe brug over het kanaal) en de afbraak van de bestaande brug over het Albertkanaal; dat het plan tevens de aanleg van een transferium vlakbij de rotonde tussen de A13/E313 en het Albertkanaal en de optimale inpassing en ontsluiting van de voorzieningen in of nabij het plangebied mogelijk maakt;

Overwegende dat Vlacoro een gunstig advies heeft uitgebracht over het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Op- en afrittencomplex A13/E313 – N19 te Geel-West’ mits rekening wordt gehouden met de in het advies vermelde bemerkingen; dat enkele van deze bemerkingen betrekking hebben op het grafisch plan, met name voor de begrenzing ter hoogte van het gebouw Lornoy (slachthuis) en voor enkele bijkomende aanduidingen met name de ongelijkvloers fly-over, de ontsluiting voor het bedrijf Edelbeton en de hoogspanningsleidingen voor zover deze reeds zijn opgenomen in het vigerend gewestplan; dat andere bemerkingen betrekking hebben op de toelichtingsnota;

Overwegende dat Vlacoro vraagt om het plangebied ter hoogte van het gebouw Lornoy (voormalig slachthuis) verder te onderzoeken, vermits uit het openbaar onderzoek blijkt dat de projectzone voor de infrastructuur-ingreep niet voorlangs maar doorheen het bestaande gebouw om een lokale wegverbinding tussen de Molenberg en de Doornboomstraat mogelijk te maken, (loopt); dat dergelijke ingreep stedenbouwkundig vergunbaar is op basis van de vigerende bestemmingsplannen en een uitbreiding van het plangebied bijgevolg niet noodzakelijk is; dat dergelijke uitbreiding van het plangebied in deze fase van de goedkeuringsprocedure bovendien strijdig is met artikel 42 §6 van het decreet op de ruimtelijke ordening; dat deze vraag bijgevolg geen aanleiding geeft tot een aanpassing van het verordenend grafisch plan;

Overwegende dat de andere bemerkingen van Vlacoro geen aanleiding (geven) tot een aanpassing van het verordenend gedeelte van dit ruimtelijk uitvoeringsplan op basis van volgende argumentatie:

-er wordt niet geopteerd voor een aparte aanduiding van de ongelijkvloerse fly-over op het grafisch plan vermits de voorgestelde bestemming deze aanleg ondervangt en het niet wenselijk is de exacte ligging van deze fly-over verordenend vast te leggen. Hoewel de principiële keuze voor deze fly-over ten volle wordt ondersteund en voldoende is vastgelegd in het kader van de lopende project-procedures zoals de projectnota en MER, dient er vanuit strategisch oogpunt voldoende ruimtelijke marge ingecalculeerd te worden voor een eventuele lichte verschuiving van deze fly-over;

-voor wat betreft de ontsluitingsproblematiek van het bedrijf Edelbeton voorzag het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan reeds in een afdoende opname zoals verduidelijkt in de toelichtingsnota;

-alle (…) bestaande leidingen opgenomen in de vigerende bestemmingsplannen waren allen reeds in het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan aangeduid;

Overwegende dat naar aanleiding van de overige bemerkingen van Vlacoro aanvullende verduidelijkingen werden voorzien in de toelichtingsnota van dit ruimtelijk uitvoeringsplan;

Overwegende dat de nieuwe ontsluitingsstructuur voor dit gebied onderworpen is aan een project-MER; dat het rapport op 14 februari 2008 is goedgekeurd door de dienst MER; dat in de richtlijnen en het verslag van de dienst MER vermeld wordt dat de project-MER ook de verantwoording en invulling kan geven aan de milieubeoordeling voor het ruimtelijk uitvoeringsplan indien de plenaire vergadering van dit ruimtelijk uitvoeringsplan plaatsvindt vóór 1 juni 2008; dat aan deze voorwaarde is

voldaan vermits de plenaire vergadering heeft plaatsgevonden op 14 mei 2008; dat bijgevolg de bepalingen onder artikel 4.2.4, §1 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en onder artikel 49 van het decreet van 25 mei 2007 houdende diverse bepalingen inzake leefmilieu, energie en openbare werken bijgevolg van toepassing zijn; dat volgens het advies van de dienst MER naar aanleiding van deze plenaire vergadering de vertaling van de milderende maatregelen in voldoende mate ruimtelijk zijn vertaald in voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan en het Vlaams gewest bij het opstellen van het ruimtelijk uitvoeringsplan voldoende rekening heeft gehouden met de goedgekeurde milieubeoordeling;

Overwegende dat het plangebied gedeeltelijk is gesitueerd in mogelijk overstromingsgevoelig gebied; dat het plangebied wordt doorkruist door het Albertkanaal, de Puntloop (tweede categorie) en de Poeyelveldloop (derde categorie); dat in het kader van de bovenvermelde MER-studie onderzoek is gevoerd naar de effecten van het project op het grond- en oppervlaktewater; dat de conclusies van deze watertoets in de toelichtingsnota zijn aangegeven, alsook de wijze waarop de milderende maatregelen worden vertaald in het grafisch plan en/of de stedenbouwkundige voorschriften, voor zover deze ruimtelijk van aard zijn en essentieel op planniveau; dat het oorspronkelijk maaiveld door het project deels opgehoogd wordt, waardoor er mogelijks een invloed is op het overstromingspotentieel van de Puntloop; dat tevens bijkomende verharde oppervlakte wordt gecreëerd, waardoor – zonder maatregelen – minder water zal infiltreren en een versnelde afvoer van meer oppervlaktewater zou plaatsvinden; dat het project voorziet in de nodige voorzieningen om het afstromend water op te vangen, met name de inschakeling van afwachteringsgrachten, van het Albertkanaal en de Puntloop en een bufferbekken centraal in de rotonde ten noorden van de A13/E313;

Gelet op het advies 46.272/1 van de Raad van State, gegeven op 15 april 2009, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1° en § 3, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op voorstel van de viceminister-president van de Vlaamse regering en Vlaamse minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

Artikel 1. Het bij dit besluit gevoegde gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Op- en afrittencomplex A13/E313 – N19 te Geel-West’ wordt definitief vastgesteld.

De normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn gevoegd bij dit besluit als bijlagen I en II:

1°Bijlage I bevat het grafisch plan;

2°Bijlage II bevat de stedenbouwkundige voorschriften bij het grafisch plan.

De niet-normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn gevoegd bij dit besluit als onderdeel van bijlage III, de Toelichtingsnota. Het gaat om:

1°een weergave van de feitelijke en juridische toestand, meer bepaald de tekstuele toelichting en de kaarten;

2°de relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;

3°een lijst van de voorschriften die strijdig zijn met het voormelde ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en die worden opgeheven.

Art. 2. De Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, is belast met de uitvoering van dit besluit".

11. Bij het arrest nr. 211.995 van 14 maart 2011 heeft de Raad van State inmiddels besloten tot de verwerping van de, onder andere, door de verzoekende partij ingestelde vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van het besluit van 11 maart 2010 van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken betreffende onteigeningen ten algemenen nutte waarbij wordt bepaald dat voor de herinrichting van de N19 de onroerende goederen op het grondgebied van de gemeente Westerlo die geel zijn ingekleurd op het bijgaande plan in bezit worden genomen en dat deze goederen worden onteigend overeenkomstig de bepalingen van de wet van 26 juli 1962 betreffende de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake de onteigeningen ten algemenen nutte.

IV. Onderzoek van de middelen

Tweede middel

Standpunt van de partijen

12. In een tweede middel roept de verzoekende partij de schending in van de artikelen 38, § 1, 3° en 42, § 5 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening (hierna: DRO), de materiële motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel.

Zij betoogt dat op het grafisch plan en in de toelichtingsnota van het bestreden GRUP op geen enkele wijze de bestaande toestand op haar terreinen wordt weergegeven.

Zo wordt op het grafische plan nergens melding gemaakt van de uitbreiding van de activiteiten en de tewerkstelling van de verzoekende partij door de bouw van een nieuwe industriehal van 17,70 m op 76,90 m, waarvoor op

18 februari 2002 door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Westerlo een stedenbouwkundige vergunning is verleend en die ondertussen in gebruik is genomen. Dit heeft verstrekkende gevolgen omdat de afstand tussen de recente uitbreiding van de gebouwen en de zate van de ontsluitingsweg voor DAF Trucks veel te klein zal worden nu er nog amper een strook van vijf meter breedte voorhanden is, terwijl de voorwaarden van de voormelde vergunning van 18 februari 2002 het aanbrengen van een groenscherm van drie meter breed oplegt alsook een voldoende brede weg van vier meter voor de brandweer. Omdat aan deze stedenbouwkundige vergunning ook de milieuvergunning klasse 2 met nr. 020 van 17 november 1999 is gekoppeld, zal de verzoekende partij haar exploitatie moeten staken omdat zij niet meer in staat is om aan de voorwaarden te voldoen.

De verzoekende partij stelt dat de voormelde gegevens bijzonder essentieel zijn gelet op de doelstellingen van het bestreden GRUP. Zij zijn onontbeerlijk om de overheid in staat te stellen om een correct inzicht te krijgen, een juist oordeel te vormen en een juiste belangenafweging te maken. Aangezien het GRUP geen rekening houdt met de bestaande feitelijke toestand is de beoordelingsbevoegdheid van de vaststellende overheid, adviserende overheden en instanties dan ook dermate aangetast dat zij zich niet met kennis van zaken over de te geven bestemmingen en voorschriften hebben kunnen uitspreken. Gelet op de nadelige gevolgen voor de verzoekende partij wordt hierdoor ook het zorgvuldigheidsbeginsel geschonden. Er kan ter zake ook worden gewezen op het MER dat voor een onderzoek naar de impact van het inrichtingsvoorstel gestoeld is op onjuiste want achterhaalde gegevens.

Door de verzoekende partij wordt er op gewezen dat zij in het bezwaarschrift dat zij tijdens het openbaar onderzoek heeft ingediend, heeft gewezen op de gebrekkige weergave van de bestaande toestand. De wettelijke verplichting om het voorlopig vastgestelde ontwerp van GRUP aan een openbaar onderzoek te onderwerpen en de resultaten ervan aan de Vlacoro voor advies voor te leggen artikel 42, § 5 DRO, brengt met zich mee dat de Vlacoro in de eerste plaats, zoniet alleszins de Vlaamse regering, kennis moet nemen van de tijdens het openbaar onderzoek op regelmatige wijze geformuleerde bezwaren en opmerkingen en ze moet onderzoeken en beoordelen. De verzoekende partij kan

echter in de toelichtende nota, het advies van de Vlacoro en het definitief vaststellingsbesluit geen antwoord lezen op haar bezwaar. Immers, in het advies van de Vlacoro wordt haar bezwaar niet pertinent besproken, in het bestreden besluit wordt dienaangaande enkel overwogen dat “naar aanleiding van de overige bemerkingen van de Vlacoro aanvullende verduidelijkingen werden voorzien in de toelichtingsnota van dit ruimtelijk uitvoeringsplan” en in de toelichtingsnota is evenmin enig antwoord op haar bezwaar te lezen.

13. In haar memorie van antwoord stelt de verwerende partij dat het grafische plan is opgesteld volgens de standaardwerkwijze voor de GRUP’s. Als achtergrond van het bestemmingsplan werd gebruik gemaakt van de meest recent beschikbare kadasterkaarten, namelijk “KADVEC, plangetrouwe vectorisering van de KADSCAN-bestanden – kadastrale toestand 01.01.2005 (Bron: KADVEC (AGIV-AAPD)”. Aangezien de kadasterplannen evenwel niet altijd actueel zijn en geen geografisch correcte weergave omvatten van de bestaande toestand, wordt de afbakening van het plangebied en bestemmingszones altijd gerelateerd aan weloverwogen en traceerbare punten op de locatie, zoals perceelsgrenzen, opmetingsplannen en herkenbare structuren die het mogelijk maken om de afbakening op een terrein te lokaliseren. Hierbij citeert de verwerende partij wat is vermeld onder de hoofding “technische aandachtspunten” op bladzijde 34 van de toelichtingsnota bij het GRUP om daarna te poneren dat bij de opmaak van het GRUP aldus rekening werd gehouden met de onteigeningsplannen die zijn opgemaakt door het agentschap Wegen en Verkeer en die zijn gebaseerd op eigen opmetingsplannen van dat agentschap. De onteigeningsplannen zijn opgemaakt rekening houdend met de effectieve reële toestand, dus met het uitgebreide gebouw van de verzoekende partij. Het grafisch plan vormt dan ook een juiste weergave van de feitelijke en juridische toestand, en de elementen die de verzoekende partij aanhaalt als gevolg van de zogenaamde onzorgvuldige weergave van de bestaande toestand zijn bijgevolg zonder voorwerp.

Voorts betoogt de verwerende partij dat het door de verzoekende partij overgemaakte plan in bijlage bij haar bezwaarschrift niet de bestaande toestand omvat voor wat betreft de onderdelen van de links aangeduide situatie, aangezien het college van burgemeester en schepenen van de gemeente

Westerlo bij besluit van 16 juli 2008 de aanvraag van de verzoekende partij voor het aanleggen van 18 parkeerplaatsen naast haar bedrijfsgebouw op de percelen nrs. 169/h en 224/g heeft geweigerd. De verzoekende partij zal voor het betrokken project enkel vooraan worden onteigend en het ganse te onteigenen stuk aan de zijkant van de verzoekende partij is integraal eigendom van Daf Trucks. Overigens valt het plangebied, vastgesteld in het GRUP, niet samen met het onteigeningsplan zelf. De verzoekende partij lijkt bijgevolg zelf een verkeerde invulling te geven aan het begrip feitelijke en juridische toestand. Het middel mist dan ook feitelijke grondslag.

14. De tussenkomende partij stelt in haar verzoekschrift tot tussenkomst dat geen inventarisatie moet worden gegeven van de vergunningstoestand van alle constructies en gebouwen wanneer een ruimtelijk uitvoeringsplan, zoals in casu, voor een grote oppervlakte bestemmingen vastlegt. Uit het overzicht van de bestaande juridische toestand blijkt wel dat het gewestplan, BPA en de verkavelingsvergunningen zijn aangegeven.

Naar de mening van de tussenkomende partij kan de bewering dat de feitelijke en juridische toestand onjuist is weergegeven enkel gevolgen hebben als de verwerende partij hierdoor zou zijn misleid bij het nemen van haar beslissing en deze beslissing zou kunnen hebben beïnvloed. Dit is in casu geenszins het geval aangezien de verzoekende partij in haar bezwaarschrift haar opmerkingen heeft doen gelden en de verwerende partij hiermee bijgevolg dan ook volledig geïnformeerd was.

Tot slot betoogt de tussenkomende partij dat de verzoekende partij nalaat aan te geven waarom het MER zou zijn gebaseerd op onjuiste en achterhaalde gegevens.

15. In haar memorie van wederantwoord dupliceert de verzoekende partij dat de uiteenzetting van de verwerende partij aangaande de geweigerde parking irrelevant is aangezien zij in het inleidend verzoekschrift duidelijk heeft aangegeven dat haar belangen zijn geschaad omdat de afstand tussen de recente uitbreiding van de gebouwen en de zate van de ontsluitingsweg voor Daf Trucks veel te klein zal worden waardoor de voorwaarden van voormelde

stedenbouwkundige vergunning en de aan deze stedenbouwkundige vergunning gekoppelde milieuvergunning niet meer kunnen worden gerespecteerd.

Voor zover de verwerende partij er op wijst dat de verzoekende partij alleen vooraan zal worden onteigend, wijst de verzoekende partij er op dat het GRUP een deel van haar terrein herbestemt en dus wel degelijk rechtsgevolgen sorteert en dat niet kan worden gesteld dat enkel het – dan nog onbekend gebleven – onteigeningsplan in oogmerk moet worden genomen.

Inzake de rest van het betoog van de verwerende partij poneert de verzoekende partij dat er sprake is van een ontoelaatbare post factum motivering en dat het GRUP niet vergezeld is van een onteigeningsplan.

16. In haar laatste memorie doet de verwerende partij nog gelden dat er helemaal geen sprake is van een motivering post factum en dat bovendien op geen enkele concrete wijze wordt aangegeven op grond waarvan zij zou zijn misleid.

17.1. In haar laatste memorie voert de tussenkomende partij nog aan dat de stedenbouwkundige vergunning van 18 februari 2002 vervallen is en dat de verzoekende partij geen rechtmatig belang heeft bij het tweede middel.

Op 13 februari 2004 heeft de verzoekende partij, aldus de tussenkomende partij, louter pro forma melding gemaakt van de aanvang van de werken in uitvoering van de stedenbouwkundige vergunning van 18 februari 2002, omdat de vergunning overeenkomstig het toentertijd geldende artikel 128 DRO (thans: artikel 4.6.2 VCRO) anders enkele dagen later, namelijk op 18 februari 2004, van rechtswege zou vervallen. De verzoekende partij levert echter niet het concrete bewijs, bijvoorbeeld door middel van facturen, dat vóór 18 februari 2004 (voldoende substantiële) werken hebben plaatsgevonden om te kunnen spreken van een daadwerkelijke aanvang van de uitvoering van de vergunning. Integendeel, er blijkt zelfs uit een luchtfoto van Eurosense van 10 juni 2006 alsook uit een luchtfoto van Google Earth van 30 april 2007 dat er op het terrein van de verzoekende partij nog geen aanvang van de werken is te zien. Dit betekent dat er dus zelfs meer dan drie jaar na de gemelde aanvang van de werken nog geen sprake was van de nieuwe industriehal, terwijl

overeenkomstig het toentertijd geldende artikel 128 DRO (thans: artikel 4.6.2 VCRO) een stedenbouwkundige vergunning vervalt wanneer het gebouw niet winddicht is binnen drie jaar na de aanvang van de werken of wanneer de werken meer dan twee jaar zouden zijn onderbroken.

Bovendien zou de voltooiing van de werken pas op 11 februari 2008 aan de gemeente zijn gemeld, zodat het bouwen van de industriehal dus bijna vier jaar in beslag zou hebben genomen, wat volstrekt ongeloofwaardig is.

Ook geeft de verzoekende partij zelf aan dat zij tot op heden bepaalde voorwaarden van de vergunning, zoals de aanleg van een brandweg en het plaatsen van een groenscherm nog niet heeft uitgevoerd, wat op zich een strafbaar feit is. Zoals blijkt uit foto's van 1 september 2009 is er enkel aan de zijde van Daf Trucks Vlaanderen sprake van het bestaande fietspad van ongeveer 1,60 meter breed en van grasland.

Gelet op het vervallen zijn van de stedenbouwkundige vergunning van 18 februari 2002, is ook, overeenkomstig artikel 5 van het milieuvergunningsdecreet, de eraan gekoppelde milieuvergunning klasse 2 van 17 november 1999 vervallen, zodat het bedrijf aan de Snelwegestraat 1A, zeker de nieuwe industriehal aan de zijde van Daf Trucks Vlaanderen, onrechtmatig wordt geëxploiteerd.

Gelet op het voormelde, kan de verzoekende partij zich dan ook niet rechtmatig beroepen op een vermeend belang inzake de realisatie van de stedenbouwkundige vergunning en evenmin op de vermeende onmogelijkheid om de vergunningsvoorwaarden uit te voeren.

Hierbij kan nog worden opgemerkt dat hoe dan ook niet van ontwerpers en planoverheden mag worden verwacht, enerzijds, dat zij er rekening mee houden dat vervallen vergunningen alsnog zouden kunnen worden uitgevoerd, en anderzijds, dat planprocessen zouden moeten worden bijgestuurd omdat de verzoekende partij zonder vergunning een industriehal optrekt. Het kan de verwerende partij dan ook niet worden verweten dat ze geen rekening houdt met een onvergunde situatie. De vervallen vergunningen kunnen niet dienstig worden aangevoerd om de onwettigheid van het bestreden besluit op te gronden.

Het tweede middel, dat volledig is gebaseerd op de vermeende vergunning van 18 februari 2002, is bijgevolg onontvankelijk of minstens ongegrond.

17.2. Volgens de tussenkomende partij bevatte het GRUP dus wel degelijk de juiste feitelijke en juridische toestand, conform artikel 38, § 1, 3° DRO, minstens kunnen hierdoor aan een vermeende onjuiste weergave geen gevolgen worden geknoopt, aangezien de verzoekende partij geen recht kan putten uit een onrechtmatige situatie en het verzoekschrift er in dat opzicht enkel toe zou strekken een onrechtmatige toestand te bestendigen. Een dergelijke illegale constructie kan bezwaarlijk een essentieel gegeven zijn dat tot de nietigheid van het GRUP zou kunnen leiden, laat staan dat de ontwerpers en de verwerende partij hierdoor misleid zouden kunnen zijn.

In hoofde van de administratieve overheid bestaat er geen verplichting om bij het vaststellen van een RUP de bestaande toestand te handhaven of om de inhoud van het plan te laten conditioneren door eerder verleende vergunningen, a fortiori tijdelijke vergunningen, laat staan vervallen vergunningen of illegale constructies.

Het is niet voorgeschreven op welke wijze de bestaande toestand moet worden weergegeven. Ook is het aan de verzoekende partij om aan te tonen dat een bepaald plan de bestaande toestand niet aangeeft en dat een verkeerde voorstelling van de bestaande toestand zou zijn gegeven die beslissend is geweest voor de inhoud van het plan.

De verzoekende partij toont absoluut niet aan dat het GRUP de bestaande toestand niet aangeeft, en toont evenmin aan dat een verkeerde voorstelling van de bestaande toestand zou zijn gegeven die beslissend zou zijn geweest voor de inhoud van het plan. Ook dit laatste is niet aannemelijk, aangezien bezwaarlijk van een overheid kan worden verwacht om rekening te houden met een illegale constructie, die op een ongekend ogenblik – in elk geval na 30 april 2007 – zou zijn gebouwd in uitvoering van een vervallen stedenbouwkundige vergunning, waarvan de exploitatie – gelet op het verval van de milieuvergunning ten gevolge van het koppelingsmechanisme – ook illegaal is. Bovendien bevindt de betrokken industriehal zich niet binnen de perimeter die

door het GRUP wordt (her)bestemd en wordt de industriehal op geen enkele wijze in haar bestaan of gebruik benadeeld door het GRUP, zodat het belang van de verzoekende partij bij het middel ook wordt betwist.

Als rekening zou moeten worden gehouden met elke onvergunde constructie, die door burgers wordt gebouwd lopende de project- en planningsprocessen voor grootschalige infrastructuurprojecten, waarvan de startnota in casu dateert van 2004, de projectnota van 2007-2008, vervolgens een MER werd opgemaakt, alsook vervolgens de GRUP-procedure werd gevoerd, dan zou elk project kunnen worden geblokkeerd, louter omdat iemand zonder enige vergunning bouwwerken bouwt, waarmee een overheid vervolgens – in deze onjuiste redenering – rekening zou moeten houden en haar plannen plots wijzigen.

Het project-MER werd opgesteld met een kennisgeving die ter inzage lag bij de gemeentebesturen van Geel en Westerlo van 9 maart tot en met 9 april 2007, op een ogenblik dat er dus duidelijk op het terrein nog geen sprake was van een industriehal. De verzoekende partij had toen alle kansen om zijn intentie om alsnog de industriehal te bouwen ter kennis te brengen, maar heeft dit, wellicht gelet op het vervallen karakter van de vergunning, niet gedaan. Het kan moeilijk worden verwacht dat wanneer na de terinzagelegging van het MER en bij gebrek aan enige opmerking (onvergunde) gebouwen worden gebouwd, hiermee alsnog in decisieve mate rekening zou moeten worden gehouden en een nieuw MER, een nieuw ruimtelijk uitvoeringsplan, zou moeten worden opgesteld, waardoor het jarenlange studiewerk dat resulteerde in het GRUP van nul zou moeten herbeginnen. Een dergelijke visie maakt elk groot infrastructuurwerk onmogelijk. Dit zou temeer onverantwoord en disproportioneel zijn in het licht van de ernst van de situatie, waaruit blijkt dat de onhoudbare situatie een hoogdringende oplossing vereist, zoals dit is weergegeven op bladzijde 7 van de projectnota.

17.3. Waar de Vlacoro in haar advies stelt dat het bezwaar van de verzoekende partij inzake de vermeende onjuiste weergave van het plangebied onder de aandacht van de ontwerper moet worden gebracht aangezien het grafische plan en de toelichtingsnota de juiste feitelijke toestand moeten

weergeven, betreft dit, aldus de tussenkomende partij, een louter algemene opmerking van de Vlacoro waaruit niet kan worden afgeleid dat de Vlacoro van mening zou zijn dat een onjuiste toestand zou zijn weergegeven of er op heeft aangedrongen dat het plan moest uitgaan van de juiste feitelijke toestand.

Ook bestaat er voor de Vlacoro geen wettelijke verplichting om in haar advies elk individueel bezwaar op individuele wijze te beantwoorden. Het advies van de Vlacoro vormt een geheel en moet als dusdanig worden gelezen.

17.4. Voorts poneert de tussenkomende partij dat de situatie van de verzoekende partij de verwerende partij zeer goed bekend was en vice-versa. Daartoe stelt zij dat doorheen de gehele procedure tal van besprekingen hebben plaatsgevonden, waaronder een afspraak op 18 december 2007 bij de verzoekende partij, samen met de gemeente Westerlo, om het onteigeningsplan en het ontwerp uit te leggen en te bespreken. Daarbij werden de aan te leggen wegenis en de nieuwe rooilijn toegelicht en een uittreksel van het referentieplan overhandigd.

De verzoekende partij heeft nagelaten om zich in het kader van het openbaar onderzoek voor het MER in 2007 te informeren over de plannen en de impact ervan voor haar bedrijf. Hierop is reeds gewezen in het ongunstig advies van de dienst Wegen en Verkeer inzake de aanvraag van 28 januari 2008 van de verzoekende partij voor het aanleggen van 18 parkeerplaatsen naast het bedrijfsgebouw, waarbij op de bijgevoegde plannen wel de industriehal stond opgetekend. Die dienst adviseerde ongunstig omwille van de geplande aanleg van de aftakkingsweg.

De verwerende partij en de MER-deskundigen waren dan ook ten allen tijde zeer bewust van de bestaande situatie.

Beoordeling

18. Het artikel 42, § 5, eerste en laatste lid DRO bepaalt wat volgt:

> "De Vlaamse commissie voor ruimtelijke ordening bundelt en coördineert alle adviezen, opmerkingen en bezwaren en brengt binnen 90 dagen na het einde van het openbaar onderzoek gemotiveerd advies uit

bij de Vlaamse regering. Samen met dat advies bezorgt ze de Vlaamse regering de gebundelde adviezen, opmerkingen en bezwaren.

(…)

Wanneer de Vlaamse commissie voor ruimtelijke ordening geen advies heeft verleend binnen de gestelde termijn, mag aan de adviesvereiste worden voorbijgegaan. In dat geval bezorgt ze onmiddellijk de gebundelde adviezen, opmerkingen en bezwaren aan de Vlaamse regering".

De door het artikel 42 DRO aan de Vlaamse regering opgelegde verplichting om het ontwerp van GRUP aan een openbaar onderzoek te onderwerpen en de resultaten ervan aan de Vlacoro voor advies voor te leggen, brengt met zich mee dat de Vlacoro in de eerste plaats, zoniet alleszins de Vlaamse regering, kennis moet nemen van de tijdens het openbaar onderzoek op regelmatige wijze geformuleerde bezwaren en opmerkingen die verband houden met de ruimtelijke ordening, en deze moet onderzoeken en beoordelen.

Er bestaat evenwel voor de Vlacoro geen wettelijke verplichting om in haar advies elk individueel bezwaar op individuele wijze te beantwoorden. Het advies van de Vlacoro vormt een geheel en moet als dusdanig worden gelezen. Adviezen over concrete voorstellen gedaan door particulieren moeten worden gelezen in samenhang met de overige delen van het advies.

Uit het advies van de Vlacoro of uit het besluit van de Vlaamse regering houdende definitieve vaststelling van het GRUP moet voor de bezwaarindiener wel op begrijpelijke wijze blijken waarom zijn met de ruimtelijke ordening verband houdende bezwaar niet gegrond werd bevonden, waarbij de bezwaarindiener in de tekst zelf van het advies van de Vlacoro -of van het besluit van de Vlaamse regering- een afdoend antwoord op zijn bezwaarschrift moet kunnen vinden, hetzij in een individuele stellingname, hetzij in een algemene richtlijn van de Vlacoro die op zijn bezwaar begrijpelijk toepasselijk is, hetzij in het antwoord op een bezwaar of opmerking van een andere particulier, of op een advies van een overheidsinstantie.

19. Met de verzoekende partij moet worden vastgesteld dat de plannen van de bestaande toestand die zich in het plandossier bevinden, geen weergave bevatten van de westelijke uitbreiding van het bedrijfsgebouw van de verzoekende partij met een nieuwe industriehal.

In haar bezwaarschrift van 18 oktober 2008 dat de verzoekende partij tijdens het openbaar onderzoek over het ontwerp van GRUP heeft ingediend, heeft de verzoekende partij er in een tweede bezwaar uitdrukkelijk op gewezen dat (het grafisch plan en de toelichtingsnota van) het GRUP geen juiste weergave bevat van haar terreinen, zoals dit is vereist door artikel 38, § 1, 3° DRO, aangezien erin haar uitbreiding met een nieuw gebouw van "17.70 x 76.90m" ("bouwvergunning Ref. AROHM : 391.256 (1). Ref. Gemeente: 2001/199") nergens is weergegeven.

De Vlacoro heeft in haar advies van 13 januari 2009 specifiek inzake het voormelde tweede bezwaar van de verzoekende partij bemerkt dat dit "onder de aandacht van de ontwerper (dient) te worden gebracht aangezien het grafisch plan en de toelichtingsnota de juiste feitelijke toestand moeten weergeven".

Ondanks de voormelde bemerking van de Vlacoro, die de tussenkomende partij in haar laatste memorie overigens omschrijft als "een louter algemene opmerking", is dienaangaande in het bestreden besluit enkel overwogen dat "aanvullende verduidelijkingen werden voorzien in de toelichtingsnota van dit ruimtelijk uitvoeringsplan". In die toelichtingsnota bij het GRUP kunnen evenwel geen verduidelijkingen worden teruggevonden die kunnen worden betrokken op het tweede bezwaar van de verzoekende partij.

Bijgevolg is er geen sprake van een afdoende antwoord op het voormelde bezwaar van de verzoekende partij, zodat het artikel 42 van het DRO is geschonden.

Dat, zoals de tussenkomende partij het in haar laatste memorie opmerkt, het advies van de Vlacoro in zijn geheel moet worden gelezen is niet van aard om afbreuk te doen aan de voormelde vaststelling. Dezelfde opmerking geldt inzake het nergens in het plandossier opgenomen gegeven dat de nieuwe industriehal zou zijn opgericht in uitvoering van een vervallen stedenbouwkundige vergunning.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

Derde middel

Standpunt van de partijen

20. In een derde middel roept de verzoekende partij de schending in van artikel 4 van het DRO, de materiële motiveringsplicht, het evenredigheidsbeginsel, het gelijkheidsbeginsel zoals vervat in de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, en het zorgvuldigheidsbeginsel.

Zij betoogt dat het bestreden GRUP aan de zuidelijke rotonde deels over haar terreinen een aftakking voorziet voor Daf Trucks Vlaanderen zonder dat hiervoor in redelijkheid aanvaardbare motieven voorhanden zijn. Die aftakking alsook de keuze van de inplanting is onredelijk gelet op de gevolgen voor de verzoekende partij. Haar exploitatie wordt immers onmogelijk door acuut plaatsgebrek voor onder meer parkeren, een onmogelijkheid om toekomstige uitbreidingen te voorzien, en de onmogelijkheid om de voorwaarden van de recent nog verleende stedenbouwkundige vergunning en de daaraan gekoppelde milieuvergunning te respecteren.

De verzoekende partij stelt dat zij “meermaals de AWV in hoofde van de projectleider, de heer Ing. Cox”, het gemotiveerd voorstel heeft gedaan om toch minstens de aftakking enkele meters op te schuiven in de westelijke richting naar de terreinen van Daf Trucks Vlaanderen om zo haar terreinen toch enigszins minder te belasten, maar dat dit voorstel nooit werd onderzocht. Nochtans zijn de terreinen van Daf Trucks Vlaanderen daar braakliggend voor een zone met een breedte van ongeveer 100 meter tot de productiehal. Dat al de lasten van de aftakking die enkel dienstig is als bijkomende ontsluiting voor Daf Trucks worden gelegd bij de verzoekende partij, is dan ook kennelijk onredelijk en een schending van het gelijkheidsbeginsel. Dienaangaande heeft de verzoekende partij een bezwaar ingediend.

Gelet op artikel 42, § 5 DRO moet de Vlacoro, zoniet alleszins de Vlaamse regering, kennis nemen van de tijdens het openbaar onderzoek op regelmatige wijze geformuleerde bezwaren en opmerkingen en deze onderzoeken en beoordelen. Aangezien de bezwaren en opmerkingen van technische aard zijn, moet de Vlacoro de opgeworpen bezwaarschriften in hun technische onderdelen

ontleden en formeel de technische redenen in haar advies vermelden wanneer ze meent dat de technische bezwaren moeten worden verworpen. In de toelichtende nota, het advies van de Vlacoro en het bestreden definitief vaststellingsbesluit leest de verzoekende partij echter geen antwoord op haar bezwaar en evenmin een bespreking van haar alternatief voor haar veel minder belastend tracé. Ook blijkt nergens dat de door de verzoekende partij in haar bezwaarschrift voorgestelde wijzigingen werden getoetst aan enige opvatting van de eisen die de goede aanleg van de plaats en een degelijke ruimtelijke ordening in het gebied stellen. Nietszeggende stijlformules zijn ontoelaatbaar. Ook algemene beschouwingen die dermate abstract zijn dat niet kan worden uitgemaakt in hoeverre zij dienstig zijn ter verantwoording van de beoogde bestemmingswijziging, voldoen in beginsel niet.

21. In haar memorie van antwoord repliceert de verwerende partij dat de verzoekende partij ten onrechte stelt dat er voor de aftakking aan de zuidelijke rotonde, die overigens niet alleen Daf Trucks maar ook de overige bedrijven van het bedrijventerrein Geel-Punt ten goede komt, geen redelijke motieven voorhanden zijn. Ze verwijst daarvoor naar bladzijde 30 van de toelichtingsnota bij het GRUP. Daar wordt er op gewezen dat de bedrijven tussen de N19 en de Van Doornelaan enkel nog toegankelijk zullen zijn vanaf de zuidelijke rotonde en dat hiervoor een nieuwe ontsluitingsweg tussen die rotonde en de Van Doornelaan wordt voorzien. De ontsluitingsweg is nodig omdat het bestaande kruispunt van de Van Doornelaan en de N19 (Grote Steenweg) onvoldoende capaciteit biedt voor de vervoersbewegingen die door het bedrijventerrein worden gegenereerd.

Voorts merkt de verwerende partij op dat de herbestemming van delen van de percelen nrs. 169/h en 224/g niet gelijk staat met de onteigening, aangezien het plangebied van het GRUP niet samenvalt met het onteigeningsplan. De gedeeltelijke onteigening van de voormelde percelen is voorzien in functie van de afbuiging van de ontsluitingsweg naar de zuidelijke rotonde van de fly-over. Die afbuiging kan verkeerstechnisch niet worden verplaatst omdat de aantakking aan de rotonde niet kan worden gewijzigd. Een opschuiven van de ontsluitingsweg meer in de richting van Daf Trucks lost dan

ook het door de verzoekende partij ingeroepen probleem niet op. Het rechte aantakkingsgedeelte van de ontsluitingsweg bevindt zich volledig op het grondgebied van Daf Trucks.

Het voorstel van de verzoekende partij kwam, aldus de verwerende partij, neer op het opschuiven van de aansluitingsweg met een tiental meter. Deze opschuiving zou voor de verzoekende partij geen gevolgen hebben voor de parking vooraan aangezien deze quasi volledig zal verdwijnen omdat hier de bocht van de nieuwe weg komt die niet kan worden verschoven.

De door het GRUP herbestemde spie van het perceel nr. 169/h naar gebied voor wegeninfrastructuur, zou volgens het onteigeningsplan van het agentschap Wegen en Verkeer niet worden onteigend en mogelijks niet noodzakelijk zijn voor de ontsluitingsweg. Deze gedeeltelijke herbestemming moet worden gezien in het licht van de optie om toch een zekere ruimtelijke marge te bieden voor de inpassing van de weg in de omgeving voor mocht dit nodig zijn. Op grond van artikel 1.4 van de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP kan de verzoekende partij evenwel nog altijd gebruik maken van dit deel voor de eventuele aanleg van parking, buffering, brandweg of andere werken die verantwoord zijn vanuit de huidige naastliggende bestemming van het perceel nr. 169/h.

Aangezien een verplaatsing van de ontsluitingsweg geen oplossing biedt omdat de aantakking aan de zuidelijke rotonde van de fly-over verkeerstechnisch vastligt en het rechte deel van de ontsluitingsweg volgens het onteigeningsplan niet op het perceel van de verzoekende partij is gesitueerd, mist het bezwaar van de verzoekende partij dan ook feitelijke grondslag. Dat bezwaar is, aldus de verwerende partij, ook niet relevant vanuit het oogpunt van het GRUP, omdat het plangebied ervan niet hetzelfde is als het onteigeningsplan.

22. Net zoals de verwerende partij poneert de tussenkomende partij, in haar verzoekschrift tot tussenkomst, dat gelet op hetgeen is vermeld op bladzijde 30 van de toelichtingsnota bij het GRUP, de verzoekende partij ten onrechte stelt dat er voor de aftakking aan de zuidelijke rotonde, die niet alleen Daf Trucks maar ook de overige bedrijven van het bedrijventerrein ten goede komt, geen redelijke motieven voorhanden zijn.

Voorts voert de tussenkomende partij nog aan dat de in het GRUP voorziene herbestemming de exploitatie van de verzoekende partij niet bemoeilijkt of onmogelijk maakt, dat het bestreden besluit geen onteigeningsplan bevat, dat conform artikel 146, eerste lid, 2° DRO een eventuele strijdigheid met het GRUP de uitvoering van een vergunning niet in de weg kan staan, en "ten overvloede" dat artikel 1.4 van de stedenbouwkundige voorschriften van het bestreden besluit in de mogelijkheid voorziet om – na aanleg van de infrastructuur – voor het gedeelte van de zone dat voorlopig niet werd benut de voorschriften van de naastliggende bestemming toe te passen waardoor de aanleg van bijkomende parking, buffering, brandweg en dergelijke mogelijk wordt gemaakt.

Met betrekking tot de beweringen dat de in het GRUP voorziene bestemming de exploitatie van de verzoekende partij zou bemoeilijken of onmogelijk maken, wijst de tussenkomende partij voorts, in haar memorie, op de bevindingen in het auditoraatsverslag van 24 september 2009 in het kader van de schorsingsprocedure, waarin er op wordt gewezen dat het bestreden besluit het voortbestaan of de leefbaarheid van de verzoekende partij niet in het gedrang brengt en dat de door de verzoekende partij opgeworpen vermeende nadelen niet ernstig, noch moeilijk te herstellen zijn.

23. In haar memorie van wederantwoord dupliceert de verzoekende partij dat de verwerende partij post factum motiveert en dat die motivering overigens nog altijd niet afdoende technische redenen vermeldt waarom het alternatief niet kan worden gerealiseerd. De verwerende partij vergenoegt zich met de algemene beschouwing dat de afbuiging verkeerstechnisch niet kan worden verplaatst omdat de aftakking aan de rotonde niet kan worden gewijzigd. Er kan niet worden ingezien waarom een aantakking aan de rotonde niet kan worden gewijzigd en de verwerende partij licht ter zake niets toe.

Tot slot voert de verwerende partij aan dat de hernieuwde verwijzing naar het onteigeningsplan tergend is aangezien hierdoor terug blijkt dat de door het GRUP voorziene herbestemming van minstens een deel van de terreinen van de verzoekende partij niet noodzakelijk was om de planopties te realiseren.

24. In haar laatste memorie wijst de verwerende partij er op dat in het bestreden GRUP geen exact wegtracé wordt vastgelegd maar enkel de bestemmingszone waarbinnen het kan worden ingeplant. Het precieze wegtracé alsook de exacte ligging van de fly-over en de rotondes, maken deel uit van het bouwplan en moeten bijgevolg uitgewerkt worden in het kader van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag. Het GRUP mag dus niet worden opgevat als een letterlijke overname van het technische bouwplan. De ingetekende gebieden voor wegeninfrastructuur en/of waterinfrastructuur zijn zo afgebakend dat een realistisch ontwerp voor de verkeersinfrastructuur steeds binnen deze zone inpasbaar is. Het uiteindelijke tracé moet binnen de in het GRUP ingetekende zones worden ingepast. Gerichte aanpassingen van de betreffende infrastructuur moeten mogelijk blijven zonder een herziening van het GRUP. Het niet weerhouden van de suggestie van de verzoekende partij is hierop gesteund alsook op het feit dat de herbestemming van het GRUP niet gelijk staat met de onteigening.

Minstens in het definitief vaststellingsbesluit wordt, aldus de verwerende partij, een duidelijk antwoord gegeven op het bezwaar van de verzoekende partij. Ze citeert daartoe de volgende overweging uit dat besluit:

> "Overwegende dat de andere bemerkingen van Vlacoro geen aanleiding tot een aanpassing van het verordenend gedeelte van dit ruimtelijk uitvoeringsplan op basis van volgende argumentatie:
> -er wordt niet geopteerd voor een aparte aanduiding van de ongelijkvloerse fly-over op het grafisch plan vermits de voorgestelde bestemming deze aanleg ondervangt en het niet wenselijk is de exacte ligging van deze fly-over verordenend vast te leggen. Hoewel de principiële keuze voor deze fly-over ten volle wordt ondersteund en voldoende is vastgelegd in het kader van de lopende project-procedures zoals de projectnota en MER, dient er vanuit strategisch oogpunt voldoende ruimtelijke marge ingecalculeerd te worden voor een eventuele lichte verschuiving van deze fly-over".

De verwerende partij stelt voorts dat voor het overige ook in het besluit wordt benadrukt dat "naar aanleiding van de overige bemerkingen van de Vlacoro aanvullende verduidelijkingen werden voorzien in de toelichtingsnota van dit ruimtelijk uitvoeringsplan".

Door te benadrukken dat de exacte ligging van de ontsluitingsweg naar de zuidelijke rotonde van de fly-over nog niet exact vastligt in het GRUP en er werd geopteerd om een zekere ruimtelijke marge te bieden voor de inpassing van deze weg in de omgeving, werd, aldus de verwerende partij, wel degelijk ingegaan op het bezwaar van de verzoekende partij. Een gedetailleerde technische benadering is vanuit het oogpunt van het GRUP niet relevant.

25.1. In haar laatste memorie voert de tussenkomende partij nog aan dat er voor de Vlacoro geen wettelijke verplichting bestaat om in haar advies elk individueel bezwaar op individuele wijze te beantwoorden. Het advies van de Vlacoro vormt een geheel en moet als dusdanig worden gelezen. Adviezen over concrete voorstellen gedaan door particulieren moeten worden gelezen in samenhang met de overige delen van het advies. In het advies van de Vlacoro (bladzijde 2) en de toelichtingsnota van het GRUP (bladzijde 30) wordt uitdrukkelijk gewezen op de nieuwe ontsluiting van de industriezone. Bovendien wordt erin de specifieke keuze voor het gekozen bestemmingsgebied -bij uitsluiting van het voorstel van de verzoekende partij om het gebied te verschuiven- nogmaals uitdrukkelijk verwoord. Er wordt op gewezen dat de rotonde zoveel mogelijk in westelijke richting wordt aangelegd omdat de afrit om verkeerstechnische redenen een voldoende lengte moet hebben en de oprit schuiner moet aantakken op de hoofdweg, wat uiteraard impliceert dat de rotonde niet zomaar enkele meters oostwaarts zou kunnen worden verplaatst zonder ernstige verkeerstechnische problemen, hetgeen uiteraard ook geldt voor de aantakking naar de Van Doornelaan. Ook wordt er op gewezen dat het referentieontwerp zodanig is opgesteld dat het aantal onteigeningen van bedrijven beperkt kan blijven, zodat ook blijkt dat het voorziene tracé evenwichtig is wat betreft de belasting ervan op de omliggende bedrijven zoals Daf Trucks en de verzoekende partij. Het is dus zeer duidelijk voor de verzoekende partij waarom haar voorstel niet kon worden weerhouden. In het bestreden besluit wordt dan ook terecht gesteld dat de toelichtingsnota voldoende verduidelijking bevat.

25.2. De tussenkomende partij wijst er ook nog op dat in de toelichting bij artikel 1.4 van de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP onder meer wordt vermeld dat "(i)n de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning (…) duidelijk (wordt) aangegeven welke oppervlakte voor de infrastructuur ingenomen wordt en waar de toepassing van het voorschrift van de naastliggende bestemming begint". Bijgevolg vloeit uit het GRUP zelf voort dat -afhankelijk van de concrete ligging van de aftakking zoals te voorzien in de stedenbouwkundige vergunning- mogelijks ruimten aan de buitenzijde niet worden ingenomen voor wegeninfrastructuur, waar de voorschriften van de naastliggende bestemming worden toegepast. In de toelichtingsnota wordt onder voetnoot 16 op bladzijde 28 dan ook uitdrukkelijk gesteld dat het referentieontwerp dient als mogelijk inrichtingsvoorstel voor het project en dus niet als definitief plan mag worden beschouwd. De kritiek van de verzoekende partij is dan ook niet gericht tegen het GRUP, maar kan enkel relevant zijn in het kader van de onteigeningsprocedure en de stedenbouwkundige vergunningsprocedure.

25.3. Tot slot betoogt de tussenkomende partij dat uit het administratief dossier, waarnaar in het bestreden besluit en het advies van de Vlacoro wordt verwezen, blijkt dat de alternatieven zeer grondig zijn onderzocht en dat de voorziene bestemming niet op een andere plaats kan worden voorzien.

Hiertoe wordt vooreerst gewezen op de vier startnota's die tussen 2001 en 2004 werden ingediend bij de Provinciale Auditcommissie (hierna: de PAC), het conform verklaren van de vierde startnota op 17 december 2004, de voorwaardelijke goedkeuring van de projectnota "Realisatie van de Kempense Noord-Zuidverbinding: aanpassen van het complex 23 'Geel West' op de E313" op de PAC van 22 november 2007, het definitief goedkeuren van die projectnota op de PAC van 28 april 2008, tal van besprekingen, de voorlopige vaststelling van het GRUP op 18 juli 2008, de definitieve vaststelling op 24 april 2009, en een project-MER dat op 14 februari 2008 is goedgekeurd door de dienst MER en is geïntegreerd in de toelichtingsnota bij het GRUP.

Voorts betoogt de tussenkomende partij dat zowel uit de projectnota (p. 9 e.v.), waarin 14 concepten werden onderzocht, het GRUP, als uit

het geïntegreerde MER blijkt dat een alternatievenonderzoek is verricht. Wat de inrichtingsalternatieven betreft onderzocht het MER, net zoals de projectnota, 14 concepten (zie blz. 73-105 MER en blz. 16-17 GRUP).

Geheel onterecht beweert de verzoekende partij dat de zuidelijke rotonde niet zou zijn onderzocht. Het project moet immers in zijn globaliteit worden onderzocht. De onderzochte alternatieven voor het globale project werden op hun milieueffecten onderzocht. Ook de dienst MER kwam in haar goedkeuringsbesluit van 14 februari 2008 tot de bevinding dat voldoende inrichtingsalternatieven werden onderzocht en dat concept 14, waarop het definitief ontwerp is gebaseerd, het meest milieuvriendelijke is. Ook in het advies van de Vlacoro werd hierop gewezen bij de weerlegging van het eerste bezwaar van de verzoekende partij.

Zoals het is bepaald in artikel 4.3.7 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, is het project-MER het document bij uitstek waar mogelijke alternatieven, rekening houdende met alle milieueffecten die de alternatieven tot gevolg hebben, worden onderzocht en het voorgenomen project globaal wordt geëvalueerd.

De alternatieven en alle mogelijke tracés werden in jarenlang onderzoek met kennis van zaken afgewogen en beoordeeld, rekening houdend met onder meer de impact op de mens, onteigeningen e.d. Het GRUP moet uiteraard worden samen gelezen met alle elementen van het administratief dossier, waarvan het MER, zoals ook aangehaald in de toelichtingsnota, alsook de projectnota deel uitmaken. Alle alternatieven werden afdoende onderzocht in het MER, waarnaar in het bestreden besluit wordt verwezen en waaruit blijkt waarom het betrokken tracé werd gekozen en bij uitsluiting niet voor het voorstel van de verzoekende partij.

Beoordeling

26. In haar bezwaarschrift van 18 oktober 2008 heeft de verzoekende partij in een derde bezwaar aangedrongen om te onderzoeken of een alternatieve aantakking van de voorziene nieuwe ontsluitingsweg, met een verschuiving over enkele meters in de richting van de naastliggende gronden in

eigendom van Daf Trucks, mogelijk zou zijn. Ook heeft ze bij dat bezwaarschrift plannetjes gevoegd met een visualisering van de voorgestelde alternatieve ontsluiting.

De Vlacoro heeft in haar advies van 13 januari 2009 specifiek inzake dat bezwaar verwezen naar "de toelichtingsnota en meer bepaald naar paragraaf 6.1" daarvan en naar "de toelichting bij de stedenbouwkundige voorschriften". De commissie adviseert hierbij "om dit nog te verduidelijken, gelet op de uitdrukkelijke motiveringsplicht".

Echter blijkt niet dat in de verdere planprocedure de door de Vlacoro gevraagde verduidelijking er is gekomen.

De overwegingen van de toelichtingsnota bij het GRUP met betrekking tot de aanleg en de inrichtingsmodaliteiten van de zuidelijke rotonde, bieden geen antwoord op de gestelde specifieke, technische vraag waarom het door de verzoekende partij aangebrachte alternatief niet mogelijk of niet wenselijk zou zijn.

Zo kan in "paragraaf 6.1" van de toelichtingsnota, waarnaar de Vlacoro verwijst en die de "algemene principes" aangeeft inzake de "vertaling naar het grafisch plan", geen antwoord op het bezwaar van de verzoekende partij worden gevonden. Die "paragraaf" luidt als volgt:

> "Afbakening zones voor weg- en waterweginfrastructuur
>
> Het grafisch plan wordt opgesteld op basis van de projectgrenzen voor de herinrichting van het op- en afrittencomplex A13/E313 – N19, met inbegrip van de verbreding van het kanaal en de aanleg van een nieuwe brug over het kanaal en de aanleg van een carpoolparking.
>
> De gebieden voor weg- en waterweginfrastructuur moeten geïnterpreteerd worden als gebieden waarin alle werken mogelijk zijn noodzakelijk voor de (her)inrichting van de wegen en het kanaal. Voor het kanaal betekent dit dat ook alle aanliggende en parallelle voorzieningen binnen dit gebied kunnen aangelegd worden, voor zover noodzakelijk zijn vanuit de waterweg. Ook de plaatselijke verlegging van bestaande infrastructuren, zoals jaagpaden, leidingen, het werkspoor en de nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijf Edelbeton, is mogelijk in dit gebied.
>
> Het gebied voor weginfrastructuur omvat de ruimtes die worden ingenomen voor wegeninfrastructuur en de ruimtes binnen de lussen. De ruimtes die in het gebied voor weginfrastructuur zijn gesitueerd, maar omwille van het ontwerp niet benut dienen te worden voor de weginfrastructuur zelf, kunnen desgevallend aangewend worden conform de naastliggende bestemming. Concreet betekent dit dat de voorschriften van de aanliggende bestemming van toepassing kunnen zijn voor specifieke

ingrepen, voor zover deze het functioneren van de weginfrastructuur zelf niet hinderen (het gaat bijgevolg niet om een nabestemming). Er wordt uitdrukkelijk niet geopteerd voor een aparte aanduiding van de ongelijkvloerse fly-over op het grafisch plan, vermits de aanleg van deze fly-over mogelijk is binnen de zone voor weginfrastructuur en de exacte ligging van deze fly-over best niet verordenend wordt vastgelegd. De principiële keuze voor deze fly-over is voldoende vastgelegd via de eigen procedures van de initiatiefnemer (DBFM-bestek, projectnota, MER). Bovendien is het wenselijk dat vanuit het grafisch plan nog enige ruimtelijke marge kan geboden worden voor de precieze ligging van deze fly-over (vb. opschuiving in oostelijke of westelijke richting), wat onmogelijk zou worden bij een exacte aanduiding op het plan.

Het gebied voor overstap (carpoolparking) is afgebakend op basis van een inrichtingsplan dat door het Agentschap Wegen en Verkeer is opgesteld. Bij dit inrichtingsvoorstel werd rekening gehouden met het vooropgestelde aantal parkeerplaatsen en de benodigde ruimte voor de stalling van vrachtwagens tijdens de nacht.

De aan te leggen (lokale) ontsluitingsweg voor het bedrijf Edelbeton wordt niet afzonderlijk aangeduid op het verordenend plan. Het traject-deel parallel aan het Albertkanaal is immers gelegen binnen het gebied voor waterweginfrastructuur en op die wijze vergunbaar. Het traject-deel dat afbuigt richting interne wegenis van het bedrijventerrein Geel-De Heze behoeft geen bestemmingswijziging vermits dit vergunbaar is op basis van het gewestplan.

Binnen de zone voor weginfrastructuur worden tevens de bestaande leidingen aangeduid, voor zover deze zijn opgenomen in het bestaande gewestplan. Het gaat in dit geval om die leidingen die onder de vorm van een aparte (symbolische) lijn zijn opgenomen op het gewestplan. Andere (bestaande) leidingen die op het gewestplan te zien zijn omdat ze deel uitmaken van de topografische kaart (die de ondergrond vormt), worden niet overgenomen in dit ruimtelijk uitvoeringsplan.

Technische aandachtspunten

Het verordenend grafisch gedeelte van dit ruimtelijk uitvoeringsplan werd opgemaakt op basis van gevectoriseerde kadasterplannen en volgt de begrenzing van het effectieve projectgebied zoals voorzien vanuit het technisch ontwerp. Dit kan tot gevolg hebben dat het plangebied op sommige plekken niet de kadastrale perceelsgrenzen of bestaande rooilijnen volgt.

Het technisch ontwerp werd opgemaakt aan de hand van opmetingsplannen van de initiatiefnemer, die geografisch correcter zijn maar minder informatieve aanknopingspunten bevatten in functie van de stedenbouwkundige vergunningsverlening. In relatie tot het vergunningenbeleid is het immers noodzakelijk dat de afbakeningen van de bestemmingszones in dit ruimtelijk uitvoeringsplan traceerbaar zijn op de locatie, aan de hand van weloverwogen en traceerbare punten op de locatie, zoals perceelsgrenzen, opmetingsplannen, herkenbare structuren… Daarom werd voor dit ruimtelijk uitvoeringsplan een ‘vertaling’ doorgevoerd naar het kadasterplan. Dit betekent dat bij de vergunningsverlening het plangebied zal geïnterpreteerd worden op basis van de hierboven genoemde traceerbare punten.

> Voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan wordt niet vergezeld van een onteigeningsplan, vermits de initiatiefnemers van het project (het Agentschap Wegen en Verkeer en De Scheepvaart nv) over eigen onteigeningsbevoegdheden beschikken in functie van concrete projecten".

Ook in de toelichting bij de stedenbouwkundige voorschriften waarnaar de Vlacoro verwijst, kan geen antwoord op het bezwaar van de verzoekende partij worden teruggevonden.

Dezelfde opmerking geldt inzake de overwegingen op bladzijde 30 van de toelichtingsnota waarnaar de verwerende partij en de tussenkomende partij verwijzen en die hierna onder randnummer 28.3 zijn geciteerd. De overweging dat de zuidelijke rotonde zoveel mogelijk in westelijke richting moet worden aangelegd omdat de afrit om verkeerstechnische redenen een voldoende lengte dient te hebben en de oprit schuiner moet aantakken op de hoofdweg, geeft niet aan waarom de betrokken ontsluitingsweg naar de Van Doornelaan niet enkele meters zou kunnen worden verplaatst.

Voorts heeft de overweging van het bestreden besluit die de verwerende partij in haar laatste memorie citeert, geen betrekking op de nieuwe ontsluitingsweg tussen de N19 en de Van Doornelaan, maar wel op de ligging van de fly-over.

In zoverre de tussenkomende partij wijst op het MER moet worden opgemerkt dat ook daaruit en evenmin uit de verwijzing ernaar in het bestreden besluit blijkt dat is ingegaan op het betrokken bezwaar van de verzoekende partij.

Het gebrek aan afdoende beantwoording van het bezwaar van de verzoekende partij in het plandossier, en meer specifiek in het bestreden besluit, kan niet worden goedgemaakt door de door de verwerende partij aangevoerde motivering in haar memorie van antwoord en laatste memorie.

Het blijkt niet dat de verwerende partij het bezwaar van de verzoekende partij zorgvuldig heeft beoordeeld.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

V. Omvang van de vernietiging

27. In haar laatste memorie werpt de tussenkomende partij op dat het belang van de verzoekende partij bij het beroep tot nietigverklaring "hoogstens" slaat op de voormelde percelen nrs. 169/h en 224/g. De verzoekende partij heeft immers zelf in haar verzoekschrift haar belang beperkt tot de percelen waarop zij een opstalrecht heeft en het perceel nr. 1277/a/2 bevindt zich niet binnen de perimeter van het bestreden GRUP. Overigens is slechts een gedeelte van de percelen nrs. 169/h en 224/g gelegen binnen de perimeter van het bestreden besluit, namelijk ongeveer 1020ca van 2602ca voor wat betreft het perceel nr. 224/g en ongeveer 38ca van 4152ca voor wat betreft het perceel nr. 169/h.

Voorts poneert de tussenkomende partij dat een eventuele gedeeltelijke vernietiging van het GRUP, beperkt tot de percelen nrs. 169/h en 224/g van de verzoekende partij, geen afbreuk zou doen aan de algemene economie van dat plan. Daartoe stelt ze vooreerst dat een vervanging van de bestemmingen die het aangevochten GRUP aan de percelen nrs. 169/h en 224/g geeft, mogelijk is zonder die economie te schaden. Ook betoogt ze dienaangaande dat het tweede en het derde middel enkel betrekking heeft op de specifieke situatie van de verzoekende partij en dat een eventuele nietigverklaring op grond daarvan geen enkele weerslag heeft op de wettigheid van het GRUP voor de herbestemming van de andere percelen die binnen de perimeter van het GRUP zijn gelegen. Vervolgens betoogt de tussenkomende partij desbetreffend dat de bezwaren van de verzoekende partij enkel betrekking hebben op de vermeende aftakking van de zuidelijke rotonde, waarvoor een grijze strook op het grafisch plan deels op haar percelen is voorzien. Tot slot merkt ze daarvoor op dat de concrete ligging van de aftakking moet worden aangegeven in de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning en dat de restruimte volgens artikel 1.4 van de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP de naastliggende bestemming krijgt.

28.1. Een GRUP is in beginsel één en ondeelbaar. Een gedeeltelijke vernietiging is bijgevolg enkel mogelijk indien vaststaat dat het betreffende

gebiedsdeel afgesplitst kan worden van de rest van het plan en dat de overheid ook afgezien van het afgesplitste gedeelte voor het overige dezelfde beslissing zou hebben genomen. Er anders over oordelen zou tot gevolg hebben dat de Raad van State zich op het domein van de beleidsuitoefening van de betrokken overheid zou begeven en zou overgaan tot hervorming, en niet tot vernietiging, van de beslissing waarvan het betreffende gebiedsdeel een onlosmakelijk onderdeel is, vermits het plan voor het overige hoe dan ook zou blijven bestaan.

28.2. Uit het bestreden besluit en de toelichtingsnota blijkt dat het GRUP de volledige herinrichting beoogt van de N19 tussen het op- en afrittencomplex met de A13/E313 en het woongebied Geel Punt over een afstand van twee kilometer en de kanaalzone te Geel Punt/Oevel, om zo een oplossing te bieden voor het verkeerscongestieprobleem dat zich door de toegenomen verkeersdrukte en de huidige inrichting van het complex en aanliggende kruispunten op deze locatie stelt.

28.3. Op bladzijde 30 van de toelichtingsnota bij het GRUP is inzake de “omgeving zuidelijke rotonde” onder meer vermeld wat volgt:

> “De zuidelijke rotonde voorziet een veilige verknoping tussen op- en afrit van de A13/E313 richting Hasselt en de primaire weg I N19. Momenteel is de op- en afrit zeer kort en sluit deze haaks aan op de hoofdweg, wat tot onveilige situaties leidt. Omdat de afrit om verkeerstechnische redenen een voldoende lengte dient te hebben en de oprit schuiner moet aantakken op de hoofdweg, wordt de rotonde zoveel mogelijk in westelijke richting aangelegd. De toeritten naar de rotonde hebben twee rijstroken, terwijl de afritten één rijstrook hebben. Naar de E313 krijgt het verkeer komende van Westerlo een by-pass langs de rotonde. Ook de afrit van de A13/E313 richting N19 Geel wordt afgeleid via een by-pass.
>
> Vermits dit complex in het bedrijventerrein Geel-Punt is gesitueerd, vraagt de ontsluiting van de bestaande bedrijven in de onmiddellijke omgeving specifieke aandacht. Tevens werd het referentieontwerp zodanig opgesteld dat het aantal onteigeningen van bedrijven beperkt kan blijven. De bedrijven tussen de N19 en de Van Doornelaan zijn in de toekomst enkel toegankelijk vanaf zuidelijke rotonde. Hiervoor voorziet het ontwerp een nieuwe ontsluitingsweg tussen de rotonde en de Van Doornelaan, vermits het bestaande kruispunt van de Van Doornelaan en de N19 (Grote Steenweg) onvoldoende capaciteit biedt voor de vervoersbewegingen gegenereerd door het bedrijventerrein. Het is wenselijk om dit kruispunt zodanig in te richten dat kruisende (linksaf) bewegingen niet meer mogelijk

zijn. Enkel rechts-in-rechts-uit-bewegingen zijn hier nog mogelijk. In het kader van het streefbeeld voor de primaire weg I N19 zal de exacte configuratie van beide kruispunten zodanig uitgewerkt dienen te worden dat zij samen fungeren als één knooppunt".

Hieruit volgt dat de beoogde nieuwe ontsluitingsweg tussen de zuidelijke rotonde en de Van Doornelaan niet los kan worden gezien van de herinrichting die het GRUP tot doel heeft. De door de tussenkomende partij voorgestelde gedeeltelijke vernietiging is dan ook niet mogelijk zonder afbreuk te doen aan de algemene economie van het GRUP.

Het bestreden besluit dient bijgevolg in zijn geheel te worden vernietigd.

BESLISSING

1. De Raad van State vernietigt het besluit van 24 april 2009 van de Vlaamse regering houdende definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Op- en afrittencomplex A13/E 313 – N19 te Geel-West", bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 27 mei 2009.

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

3. De verwerende partij wordt verwezen in de kosten van de vordering tot schorsing en het beroep tot nietigverklaring, begroot op 350 euro.

De tussenkomende partij wordt verwezen in de kosten van de tussenkomst, begroot op 125 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van vier april 2011, door de Raad van State, Xe kamer, samengesteld uit:

Roger Stevens,	kamervoorzitter,
Johan Bovin,	staatsraad,
Jan Clement,	staatsraad,

bijgestaan door

Silvan De Clercq,	griffier.

De griffier	**De voorzitter**
Silvan De Clercq	**Roger Stevens**