

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 229.271 van 21 november 2014
in de zaak A. 210.201/X-15.596.**

In zake :

1. Hendrik LEGRAND
2. Xavier VERMEULEN
3. Ria DECAPMAKER
4. Karel VERPLANCKE
5. Roland SCHOUTETEN
6. Magda METSU
7. Piet SINAEVE
8. Lieve DENYS
9. de BVBA EURO-CARS
10. Marc DEJONCKHEERE
11. Marc VIAENE
12. Georges VANDAMME

bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Ludo Ockier
kantoor houdend te 8500 Kortrijk
Beneluxpark 3
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

het VLAAMSE GEWEST
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Veerle Tollenaere
kantoor houdend te 9000 Gent
Koning Albertlaan 128
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 14 september 2013, strekt tot de nietigverklaring van het besluit van de Vlaamse regering van 21 juni 2013 houdende definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Wegverbinding Ieper-Veurne”.

II. Verloop van de rechtspleging

2. Bij arrest nr. 225.927 van 20 december 2013 is de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing ingewilligd.

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

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

Eerste auditeur Tom De Waele heeft een verslag opgesteld.

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

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 10 oktober 2014.

Staatsraad Stephan De Taeye heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Michaël De Mol, die *loco* advocaat Ludo Ockier verschijnt voor de verzoekende partijen, en advocaten Tom De Sutter, die *loco* advocaat Veerle Tollenaere verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur Tom De Waele heeft een met dit arrest gedeeltelijk 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. Wat de uiteenzetting van de feiten betreft, wordt verwezen naar 's Raads arrest nr. 225.927 van 20 december 2013.

IV. Ontvankelijkheid van het beroep - partiële vernietiging

Standpunt van de partijen

4.1. De verzoekende partijen doen in hun verzoekschrift, wat hun belang betreft, gelden dat zij allen eigenaar en/of exploitant zijn van percelen die door het tracé van de voorziene verbindingsweg worden getroffen, dan wel bewoners die in de onmiddellijke omgeving van het voorziene wegtracé wonen. Uit het plan-MER blijkt dat, alleen al in de Reningsestraat 14 hectare grond zal moeten worden onteigend teneinde het tracé van het weerhouden model 5 te realiseren. Voor wat betreft de eerste, de vierde en de twaalfde verzoekende partij, die actief zijn als landbouwer, heeft deze grondinname tevens tot gevolg dat de door hen uitgeoefende landbouwexploitatie ernstig in het gedrang komt. Voor wat de negende verzoekende partij betreft, die een handelszaak inzake personenwagens uitbaat, heeft het voorziene project tot gevolg dat de zichtlocatie waarop deze op heden is gevestigd, zal teloor gaan. Voor zover de eigendommen/woningen van de verzoekende partijen niet rechtstreeks worden getroffen door het GRUP, zullen zij wel in de onmiddellijke omgeving van het nieuwe tracé van de N8 komen te liggen, hetgeen onvermijdelijk ongunstige effecten, zoals lawaaihinder en zichthinder met zich meebrengt.

4.2. De verwerende partij betwist in haar memorie van antwoord de ontvankelijkheid van het beroep. Meer bepaald werpt zij op dat het GRUP uit verschillende onderdelen bestaat en dat de verzoekende partijen enkel belang hebben bij de vernietiging van het deel van het GRUP “met betrekking tot de omleiding van Woesten zoals opgenomen in het verordenend grafisch plan – kaart 2 en 3”. Indien enkel de omleiding rond Woesten wordt vernietigd, dan zal dit geen impact hebben op de andere onderdelen van het GRUP. Indien de

vermelde omleiding wordt afgesplitst, dan kan niet anders dan worden vastgesteld dat de overheid afgezien van het afgesplitste deel voor het overige dezelfde beslissing zou hebben genomen. In het plan-MER werden trouwens slechts twee haalbare modellen aangenomen : model 3 en model 5. Deze modellen wijken enkel af op het punt van de omleiding rond Woesten – Elverdinge – Brielen. De middelen hebben concreet betrekking op de keuze voor het model 5, of de optimalisering ervan. Aan de algemene economie van het plan wordt niet geraakt door enkel de omleiding rond Woesten – Elverdinge – Brielen te vernietigen. Indien de eventuele vernietiging van het GRUP beperkt wordt tot het voormelde, brengt dit een volledige genoegdoening mee voor de verzoekende partijen die bij de uiteenzetting van hun belang in hun verzoekschrift specifiek verwijzen naar hun hoedanigheid van eigenaar en/of exploitant van percelen die door het tracé worden getroffen of als bewoners die in de onmiddellijke omgeving van het tracé wonen. Zoals uit de bijgebrachte luchtfoto blijkt, betreft het bedoelde tracé enkel het gedeelte van de omleiding rond Woesten.

De verwerende partij vraagt dan ook om de eventuele vernietiging te beperken tot de omleiding rond Woesten, zijnde de nieuwe verbindingsweg tussen de N38 te Ieper en de N8 ten noorden van Woesten (en de gewijzigde aansluiting van de huidige en nieuwe N8 op de N38).

4.3. In haar laatste memorie handhaaft de verwerende partij haar vraag om de eventuele vernietiging te beperken tot de omleiding rond Woesten.

4.4. De verzoekende partijen doen in hun laatste memorie gelden dat de verwerende partij ten onrechte stelt dat zij bij een eventuele vernietiging slechts een keuze zal dienen te maken tussen twee modellen. De gebeurlijke vernietiging zal tot gevolg hebben dat een keuze dient te worden gemaakt tussen alle vijf in het plan-MER onderzochte modellen. Indien de vernietiging beperkt zou worden tot het voorgestelde deelplan, zou dit *de facto* een beleidsbeslissing inhouden, met name de verplichting om te opteren voor model 3 of model 5, waarbij een, weliswaar onwaarschijnlijke, keuze voor de overige modellen onmogelijk wordt gemaakt.

Beoordeling

4.5. De verzoekende partijen betwisten niet het standpunt van de verwerende partij dat een gebeurlijke vernietiging van het GRUP, beperkt tot het voormelde deel, een volledige genoegdoening voor hen meebrengt. Enkel laten de verzoekende partijen in hun laatste memorie gelden dat een beperking van de vernietiging tot het voormelde deel van het GRUP, *de facto* een beleidsbeslissing zou inhouden, met name de verplichting om te opteren voor model 3 of model 5, waarbij een keuze voor de overige modellen onmogelijk wordt gemaakt. De Raad van State stelt evenwel vast dat de verwerende partij als bevoegde beleidsinstantie dit anders ziet. Met deze partij moet worden vastgesteld dat in het plan-MER enkel de modellen 3 en 5 haalbaar worden geacht, en dat de verzoekende partijen in dit verband zelf stellen dat de keuze van de verwerende partij voor de modellen 1, 2 en 4 “onwaarschijnlijk” is. Gelet op het voormelde kan worden ingegaan op de vraag van de verwerende partij om de gebeurlijke nietigverklaring te beperken tot de omleiding rond Woesten, zijnde de nieuwe verbindingsweg tussen de N38 te Ieper en de N8 ten noorden van Woesten, inbegrepen de gewijzigde aansluiting van de huidige en nieuwe N8 op de N38.

De exceptie is gegrond.

V. Onderzoek van het tweede middel

Standpunt van de partijen

5.1. De verzoekende partijen roepen in een tweede middel de schending in van artikel 4.1.7 van het decreet van 5 april 1995 ‘houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid’ (hierna: DABM), de materiële motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur.

Zij zetten uiteen dat in het plan-MER werd besloten dat model 3 “veruit als beste oplossing geëvalueerd” wordt. Meer bepaald is in de

samenvattende conclusie opgenomen dat dit model op volgende onderzochte aspecten het best scoort: (i) Landbouw (zowel wat betreft grondinname, versnipperingsgraad van percelen, aantal getroffen landbouwers en inkomensverlies); (ii) Natuur; (iii) Landschap; (iv) Erfgoedwaarden; (v) Bodem; (vi) Water; (vii) Leefbaarheidsaspecten en (viii) Kosten-batenverhouding. Het uiteindelijk gekozen tracé, met name het model 5, komt weliswaar als valabel alternatief naar voor, doch hierbij wordt expliciet vermeld dat dit model op verschillende vlakken aanzienlijk slechter scoort dan model 3. Volgens het bestreden besluit werd het model 5 klaarblijkelijk uitgekozen aangezien het (i) de kern van Boezinge ontziet en (ii) op het vlak van lucht (fijn stof) beter scoort dan model 3. In de toelichtingsnota bij het GRUP wordt geen bijkomende toelichting verschaft omtrent de uiteindelijke keuze voor het model 5 boven het model 3. De voormelde handelwijze is manifest strijdig met de bepalingen van artikel 4.1.7 DABM. Immers vloeit uit de voormelde bepaling voort dat de verwerende partij alle onderzochte aspecten dient af te wegen ten einde haar uiteindelijke keuze te motiveren. *In casu* werd echter enkel het aspect “lucht” in aanmerking genomen, daar waar het model 3 op alle andere onderzochte aspecten aanzienlijk beter scoorde dan het uiteindelijk aangenomen model 5. Noch in het bestreden besluit, noch in de voorbereidende administratieve rechtshandelingen, is enige afweging terug te vinden van het voordeel inzake het aspect “lucht” bij het model 5 ten opzichte van alle andere voordelen die het model 3 met zich brengt. Bovendien werd door de verwerende partij evenmin een afweging gemaakt inzake de aanvaardbaarheid van de aanzienlijk grotere nadelen die model 5 met zich brengt. Artikel 4.1.7 DABM bepaalt nochtans expliciet dat de planologische overheid bij haar uiteindelijke beslissing “de aanvaardbaarheid van te verwachten of mogelijke gevolgen voor mens of milieu van het gekozen alternatief” dient te beoordelen. De beoordeling dat de kern van Boezinge wordt gevrijwaard en model 5 een betere score op het vlak van de factor “lucht” heeft, kan onmogelijk als een afdoende beoordeling omtrent de negatieve effecten worden beschouwd.

De voorgaande vaststellingen klemmen des te meer, nu de verwerende partij reeds op 23 maart 2007, met name reeds voordat het plan-MER was opgesteld, heeft besloten om te opteren voor het model 5, weliswaar “onder

voorbehoud van de resultaten van het plan-MER”. Bovendien blijkt uit de stukken van het administratief dossier dat dit laatste model niet voortvloeide uit de bevindingen van voordien uitgevoerde studies, maar louter op basis van politieke besluitvorming tot stand is gekomen. Bijgevolg is de verwerende partij steeds vertrokken vanuit de optiek dat model 5 als uiteindelijke keuze zou worden aangenomen, zonder dat deze keuze werd afgetoetst aan de bevindingen van het plan-MER en in het bijzonder aan de aanzienlijk gunstigere resultaten van het model 3. De verzoekende partijen wijzen ter ondersteuning van hun betoog nog “[t]en overvloede” naar het advies van de SARO en het advies van de dienst Inspectie van Financiën van 13 maart 2007 volgens hetwelk de keuze voor model 5 in tegenstrijd lijkt te zijn met de bevindingen van het plan-MER en er bovendien ernstige vragen rijzen omtrent de meerkost van het aangenomen model.

5.2. De verwerende partij repliceert in haar memorie van antwoord dat het belang van de verkeersleefbaarheid in de dorpen en een veilige en vlotte verkeersafwikkeling reeds op 23 maart 2007 door de Vlaamse regering als beleidsdoelstelling werd vooropgesteld en dat model 5 volgens het plan-MER in ieder geval een valabele oplossing is voor de problematiek. Bij het plan-MER werd reeds de mogelijkheid van een optimalisatie van dit laatste model uitgewerkt. De toelichtingsnota gaat uitgebreid in op de besluitvorming betreffende model 5 (pagina 19-21) en de beslissing van de Vlaamse regering van 23 maart 2007 werd integraal opgenomen in bijlage V bij het GRUP, evenals de mededeling van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur van 7 november 2008 aan de Vlaamse regering. Bij de keuze voor model 5 werd aldus vastgesteld dat dit de kern van Boezinge ontziet en derhalve beter scoort op het vlak van lucht en verkeersleefbaarheid. Er werd uitdrukkelijk beslist de project-MER op te starten, waarbij rekening dient gehouden met het flankerend programma en het tweede overleg zal opgestart worden bij de uitwerking van het flankerend beleid. De plannende overheid heeft reeds in de fase van het ontwerp-GRUP haar keuze voor model 5 in de toelichtingsnota gemotiveerd, zodat de adviesverlenende instanties en de bij het openbaar onderzoek betrokken burgers en verenigingen hun opmerkingen en commentaren

over die motieven konden formuleren. Op dat ogenblik werd reeds stilgestaan bij de wijze waarop het voorgestelde GRUP invulling geeft aan de bepalingen uit het plan-MER en de daarin beschreven milieueffecten en milderende maatregelen. Enerzijds is er de milieuverklaring in de toelichtingsnota en anderzijds wordt daarin verwezen naar de milieunota van 13 maart 2012, die op haar beurt verwijst naar de nota multicriteria-analyse (MCA) van januari 2012. Deze documenten werden reeds tijdens het openbaar onderzoek ter inzage gelegd. De milderende maatregelen en de verwerking ervan worden door de verzoekende partijen niet betwist. Uit het bestreden besluit en de documenten van het dossier blijkt dat werd geopteerd voor model 5 omdat dit op het vlak van lucht en verkeersleefbaarheid beter scoort dan model 3 en het de kern van Boezinge ontziet. Deze vaststellingen worden door de verzoekende partijen niet betwist. Alle milderende maatregelen, gekoppeld aan het model 5, worden in het GRUP op rechtszekere wijze uitgewerkt (er wordt verwezen naar de milieuverklaring, de milieunota en de MCA), wat door de verzoekende partijen evenmin wordt betwist. Hieruit blijkt dat de plannende overheid bij de definitieve vaststelling van het GRUP haar keuze voor model 5 afdoende heeft gemotiveerd en er de vaststellingen uit het plan-MER afdoende heeft bij betrokken.

5.3. In hun memorie van wederantwoord beklemtonen de verzoekende partijen nog dat nergens wordt geëxpliciteerd waarom de op meerdere punten gunstigere beoordeling van model 3 niet wordt gevolgd.

Beoordeling

6.1. Artikel 4.1.7 DABM bepaalt :

“De overheid houdt bij haar beslissing over de voorgenomen actie, en in voorkomend geval ook bij de uitwerking ervan, rekening met het goedgekeurde rapport of de goedgekeurde rapporten en met de opmerkingen en commentaren die daarover werden uitgebracht.

Zij motiveert elke beslissing over de voorgenomen actie in het bijzonder op volgende punten :

1° de keuze voor de voorgenomen actie, een bepaald alternatief of bepaalde deelalternatieven, behalve dan voor wat het omgevingsveiligheidsrapport betreft;

- 2° de aanvaardbaarheid van te verwachten of mogelijke gevolgen voor mens of milieu van het gekozen alternatief;
- 3° de in het rapport of de rapporten voorgestelde maatregelen.”

De parlementaire voorbereiding van het decreet van 18 december 2002 ‘tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met een titel betreffende de milieueffect- en veiligheidsrapportage’ stelt dat deze bepaling een motiveringsplicht inhoudt die “bedoeld [is] om te verzekeren dat de informatie die door het milieueffect- en veiligheidsrapport wordt aangereikt daadwerkelijk wordt gebruikt bij het nemen van de beslissing omtrent de voorgenomen actie. Daarnaast is zij ook het sluitstuk van de inspraakregeling m.b.t. de actie die mede op grond van het milieueffect- en veiligheidsrapport wordt gevoerd. De motiveringsplicht en de inspraak zijn hefboomen om het milieubelang een volwaardige plaats te verschaffen bij de besluitvorming” (Memorie van Toelichting, *Parl.St.* VI.Parl. 2001-2002, nr. 1312/1, 78).

De voormelde bepaling van het DABM sluit aan bij artikel 4.1.4, § 1, DABM, dat bepaalt :

“De milieueffect[...]rapportage beoogt, in de besluitvorming over acties die aanzienlijke milieueffecten kunnen veroorzaken [...] aan het milieubelang en [...] de gezondheid van de mens een plaats toe te kennen die evenwaardig is aan de sociale, economische en andere maatschappelijke belangen.”

Luidens § 2 van het voormelde artikel heeft de milieueffect- en veiligheidsrapportage ter realisatie van de doelstelling, bedoeld in § 1, als essentiële kenmerken onder meer:

“1° de systematische en wetenschappelijk verantwoorde analyse en evaluatie van de te verwachten, of in het geval van zware ongevallen mogelijke, gevolgen voor mens en milieu, van een voorgenomen actie en van de redelijkerwijze in beschouwing te nemen alternatieven voor de actie of onderdelen ervan, en de beschrijving en evaluatie van de mogelijke maatregelen om de gevolgen van de voorgenomen actie op een samenhangende wijze te vermijden, te beperken, te verhelpen of te compenseren;
[...].”

6.2. De bevoegde overheid beschikt over een ruime discretionaire bevoegdheid bij het vaststellen van het plan, doch moet wel ingevolge artikel 4.1.7 DABM rekening houden met de in het plan-MER gedetecteerde en onderzochte milieubelangen, en haar beslissing onder meer motiveren in het licht van die milieubeoordeling.

Artikel 4.1.7 DABM bevat, enerzijds, een materiële motiveringsplicht, neergelegd in het eerste lid, met name de plicht om “rekening [te houden] met het goedgekeurde rapport [...] en met de opmerkingen en commentaren die daarover werden uitgebracht”, en, anderzijds, de in het tweede lid bedoelde formele motiveringsverplichting. De overheid motiveert luidens het tweede lid van het voormelde artikel elke beslissing over de voorgenomen actie in het bijzonder op onder meer het volgende punt:

“1° de keuze voor de voorgenomen actie, een bepaald alternatief of bepaalde deelalternatieven, behalve dan voor wat het omgevingsveiligheidsrapport betreft.”

6.3. Uit het dossier blijkt dat aanvankelijk vier alternatieven het voorwerp uitmaakten van de studie naar een rechtstreekse verbinding tussen de N38 en de N8 en dat de Vlaamse regering naderhand een ander, bijkomend “model 5” als haar voorstel heeft naar voor geschoven, weliswaar “onder voorbehoud van de resultaten van de MER-procedure”. De vijf modellen werden vervolgens op hun milieueffecten onderzocht, en uit de conclusies van het plan-MER (niet-technische samenvatting) blijkt dat de modellen 3 en 5 het best scoren, doch niet in dezelfde mate :

“Er zijn echter wel belangrijke impactverschillen waardoor duidelijk model 3 als beste keuze naar voor komt. De realisatie van model 5 betekent een belangrijke ruimte-inname, aangezien blijkt dat het hergebruik van de Reningsestraat beperkt is tot het gebruik als ventweg. Dit verhoogt ook sterk de kostprijs. Daarnaast is het effect op landbouw, natuur, landschap en erfgoedwaarden groot door het sterk versnipperend karakter van de open ruimte van dit model. Model 3 heeft als voordeel dat het open ruimtegebied tussen de N369 en de N8 als een verkeersluw, ruimtelijk geheel kan behouden en ingericht worden en dat bestaande goed uitgeruste infrastructuur (N369) optimaal kan benut worden waardoor ook de kostprijs merkbaar daalt. Wanneer tevens bijkomende maatregelen worden genomen

voor een vlotte doorstroming (tunnel Langemarkseweg, geen gelijkvloerse kruisingen, geen verknopingen) dan kan ook de reistijdwinst en veiligheid nog sterk verbeterd worden.”

Specifiek wat model 3 betreft, wordt onder meer gesteld :

“[...] De effecten op de verkeersleefbaarheid zijn dan ook behoorlijk positief. Wel is er een toename van het verkeer in Boezinge, al situeert dit verkeer zich op de bestaande omleidingsweg van Boezinge en niet in het centrum waardoor de impact gering is. Op vlak van landbouw scoort dit model het best, zowel voor wat betreft grondinname, versnipperingsgraad van de percelen, het aantal getroffen landbouwers als het verlies aan inkomsten. Ook met betrekking tot natuur, landschap, erfgoedwaarden, bodem, water en leefbaarheidsaspecten scoort model 3 het best. De kruising met de Kemmelbeekvallei dient op een landschappelijk verantwoorde wijze te gebeuren. Model 3 is na model 4 ook de minst dure oplossing (aanklegkost € 42 miljoen) en scoort na model 4 het best in de kosten-batenanalyse. Conclusie: Model 3 is de beste oplossing.”

Wat model 5 betreft, wordt gesteld :

“[...] De negatieve impact op landbouw, natuur, landschap, archeologie, bodem en water is voor beide varianten gelijkaardig. Omdat de Reningsestraat hoogstens als één van de ventwegen kan worden gebruikt en er daarnaast een volledig nieuwe weg moet worden gebouwd, is de impact op al deze deelaspecten gevoelig groter dan in model 3 (iets minder groot dan in model 2). Ook met betrekking tot de aanklegkost en de kosten-baten situeert model 5 zich tussen model 3 en 2. Met betrekking tot luchtkwaliteit scoort model 5.2 verzamelende variant het best voor de doorgangen door de dorpskernen. De verschillen tussen de diverse modellen zijn echter gering en de nauwkeurigheid van het CAR-model heeft tevens zijn onzekerheden. Conclusie: Model 5 is een valabele oplossing maar scoort op vrijwel alle aspecten, behalve voor lucht, slechter dan model 3.”

De dienst Mer bevestigt vervolgens met haar goedkeuringsbeslissing van 20 oktober 2008 de vaststelling in het plan-MER dat model 3 “veruit” als beste oplossing wordt geëvalueerd.

6.4. Op 7 november 2008 richt de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur een mededeling aan de Vlaamse regering, waarin gesteld wordt dat uit het plan-MER blijkt dat model 5 “een valabele oplossing” is en waarbij, met verwijzing naar en “in uitvoering van” wat genoemd wordt “het protocolakkoord van 12 augustus 2005 tussen de West-Vlaamse meerderheidspartijen” en de principiële beslissing van de Vlaamse

regering van 23 maart 2007, wordt voorgesteld om verder te gaan met model 5, dat “de kern van Boezinge ontziet en dus beter scoort op het vlak van lucht (fijn stof) en verkeersleefbaarheid”.

Niettegenstaande de SARO in zijn op 28 maart 2012 over het voorontwerp van GRUP verstrekte advies er bij de Vlaamse regering op aandringt om de keuze voor model 5 beter te onderbouwen en te motiveren en de dienst Mer, in een schrijven van 16 mei 2012 onder meer meldt dat “het niet haar taak is om de onderbouwing van een beleidskeuze te verantwoorden” en “[h]et [...] aan het beleid [is] om op basis van de informatie van het milieueffectenrapport en op basis van andere onderzoeken en/of criteria de keuze voor een alternatief te maken”, waarbij “[i]n de mate dat deze keuze eventueel afwijkt van de resultaten van de plan-MER [...] voldoende [dient] gemotiveerd te worden welke argumenten hiervoor werden gebruikt”, wordt in de toelichtingsnota bij het GRUP en het bestreden besluit weinig meer gedaan dan bevestigd dat de Vlaamse regering in de genoemde eerdere beleidsbeslissingen principieel heeft geopteerd voor model 5, omdat op die manier de kern van Boezinge wordt “ontzie[n]” en omdat model 5 beter zou scoren “op vlak van lucht en verkeersleefbaarheid”.

Waarom aan de beide voormelde aspecten de voorkeur wordt gegeven en de gunstigere beoordeling van model 3 voor de aspecten landbouw, grondinname, versnipperingsgraad van de percelen, natuur, landschap, erfgoedwaarden, archeologie, bodem, water, leefbaarheid, en kostprijs, alsook de globaal gunstigere beoordeling (“veruit”) voor model 3 worden terzijde geschoven, mag nergens uit blijken.

Het bestreden besluit schendt dan ook de in het middel aangevoerde rechtsregels.

Het middel is gegrond.

BESLISSING

1. De Raad van State vernietigt het besluit van de Vlaamse regering van 21 juni 2013 houdende definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Wegverbinding Ieper-Veurne”, in zoverre dit de omleiding rond Woesten, zijnde de nieuwe verbindingsweg tussen de N38 te Ieper en de N8 ten noorden van Woesten, inbegrepen de gewijzigde aansluiting van de huidige en nieuwe N8 op de N38, betreft.

De Raad van State verwerpt het beroep voor het overige.

2. De bij arrest nr. 225.927 van 20 december 2013 bevolen schorsing wordt opgeheven.

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

4. De verwerende partij wordt verwezen in de kosten van de vordering tot schorsing en het beroep tot nietigverklaring, begroot op 4200 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van eenentwintig november 2014, door de Raad van State, Xe kamer, samengesteld uit:

Johan Lust,	kamervoorzitter,
Pierre Lefranc,	staatsraad,
Stephan De Taeye,	staatsraad,
bijgestaan door	
Greta Scheveneels,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Greta Scheveneels

Johan Lust