

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 258.806 van 13 februari 2024
in de zaak A. 236.182/X-18.121**

In zake : 1. J.O.
 2. G.D.
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaten Dirk Van Heuven en Leandra Decuyper
 kantoor houdend te 8500 Kortrijk
 Beneluxpark 27B
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

 1. de PROVINCIE WEST-VLAANDEREN
 2. het VLAAMSE GEWEST
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaat Bart Staelens
 kantoor houdend te 8000 Brugge
 Gerard Davidstraat 46/1
 bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 19 april 2022, strekt tot de
nietigverklaring van het besluit van de provincieraad van de provincie
West-Vlaanderen van 23 november 2021 houdende de definitieve vaststelling van
het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Omleidingsweg Anzegem’.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partijen hebben 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 partijen en de verzoekende partijen hebben een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 12 januari 2024.

Staatsraad Stephan De Taeye heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Dirk Van Heuven, die verschijnt voor de verzoekende partijen, en advocaat Joost Hoste, die *loco* advocaat Bart Staelens verschijnt voor de verwerende partijen, zijn gehoord.

Eerste auditeur Tom De Waele 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.

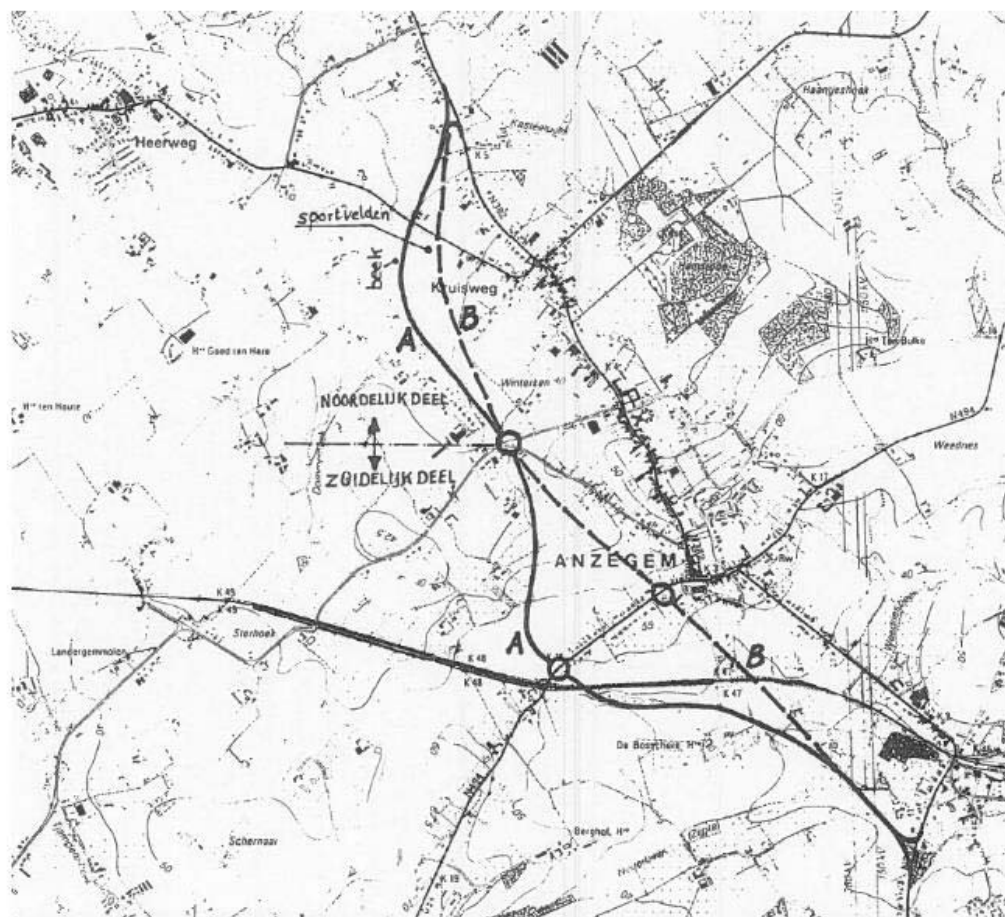
III. Feiten

3.1. De gewestweg N382, die zich uitstrekt van Ingelmunster over Waregem tot in Kaster, een deelgemeente van Anzegem, loopt dwars door het centrum van de gemeente Anzegem.

3.2. Wegens problemen die de doortocht van de gewestweg N382 qua verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kern van Anzegem veroorzaakt, is er al jaren sprake van de nood aan een omleidingsweg rond de gemeente.

In 1996 wordt tussen de gemeente Anzegem en de Vlaamse overheid een mobiliteitsconvenant gesloten, waarbij wordt afgesproken dat de doortocht van de gewestweg wordt geoptimaliseerd en heringericht, en waarbij de noodzaak van een omleidingsscenario op termijn wordt benadrukt.

In november 1998 wordt het mobiliteitsplan van de gemeente Anzegem conform verklaard. Daarin wordt op termijn de aanleg van een omleidingsweg vooropgesteld, waaromtrent wordt verklaard dat deze best in westelijke richting wordt voorzien. Uit onderzoek blijkt dat daarvoor een A- en een B-variante bestaat, met een opsplitsing in een zuidelijk en een noordelijk tracé:



Figuur 1: tracé A en tracé B voor een mogelijke omleidingsweg (bron: mobiliteitsplan Anzegem)

3.3. Het bij ministerieel besluit van 6 maart 2002 goedgekeurde provinciaal ruimtelijk structuurplan van de provincie West-Vlaanderen (hierna: het PRS) selecteert de doortocht van de gewestweg N382 in Anzegem als secundaire weg, type II.

3.4. In uitvoering van het PRS keurt de deputatie van de provincieraad van de provincie West-Vlaanderen (hierna: de deputatie) op 15 januari 2004 een beleidskader goed voor bijkomende omleidingswegen op

secundair niveau, met een aantal parameters om de noodzaak te onderzoeken van mogelijke omleidingswegen rond kernen in het buitengebied.

3.5. Op 29 juni 2005 en op 17 mei 2006 vraagt de gemeente Anzegem aan de provincie West-Vlaanderen om de noodzaak van een omleidingsweg rond Anzegem te onderzoeken op basis van het onder randnummer 3.4 vermelde specifieke beleidskader.

3.6. De provincie West-Vlaanderen finaliseert het gevraagde onderzoek in mei 2008. Ongeveer gelijktijdig wordt een technisch tracé-onderzoek gedaan door het agentschap Wegen en Verkeer van de Vlaamse overheid. Uit die onderzoeken komt naar voor dat de verwezenlijking van een omleidingsweg rond Anzegem aangewezen is. Er worden vier mogelijke locatievarianten voorzien: twee ten westen en twee ten oosten van de kern van Anzegem.

3.7.1. In 2009 wordt beslist om een planmilieueffectrapport (plan-MER) voor vier locatievarianten op te maken.

3.7.2. De dienst Milieueffectrapportage van de Vlaamse overheid (hierna: dienst Mer) keurt op 29 juni 2011 het plan-MER goed (hierna: het plan-MER van 2011). Dat spreekt de voorkeur uit voor de bijgestelde locatievariant “West A”:



3.7.3. Wat de “situering studiegebied ten opzichte van beschermde natuurgebieden” betreft wordt in het plan-MER van 2011 gesteld:

“Er is één beschermd natuurgebied dat relevant is voor de (oostelijke) tracés van de omleidingsweg rond Anzegem: Habitatrictlijngebied BE2300007 ‘Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuid-Vlaamse bossen’. Dit groot habitatrictlijngebied (5548 ha) omvat tientallen bosgebieden verspreid over het zuiden van Oost- en West-Vlaanderen, waaronder 29,5 ha net ten noordoosten van de dorpskern van Anzegem. Dit deel van het habitatrictlijngebied omvat het zuidelijk deel van het kasteelpark van kasteel Hemsrode en de gedeeltelijk beboste omgeving van hoeve Goed ten Bulke. De oostelijke wegtracés blijven net buiten de ZW-punt van het habitatrictlijngebied (figuur 5.6.1).

Het habitatrictlijngebied ‘Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen’ omvat volgende waardevolle habitats, die echter zeker niet allemaal voorkomen in het deel op Anzegems grondgebied (tussen haakjes oppervlakte-aandeel in totaal habitatrictlijngebied):

- 2310 Psammofiele heide met Calluna- en Genista-soorten (<1%)
- 3140 Kalkhoudende oligo-mesotrofe wateren met benthische Characeeënvegetatie (<1%)
- 3150 Van nature eutrofe meren met vegetatie van het type Magnopotamium of Hydrocharition (<1%)

- Er zijn geen Vogelrichtlijngebieden in de omgeving van het studiegebied. In tegenstelling tot veel andere delen van habitatrictlijngebied BE2300007, zijn de 29,5 ha nabij Anzegem niet aangeduid als VEN-gebied. Twee VEN-gebieden liggen op iets ruimere afstand van de weg-tracés: ca. 400 m ten zuiden VEN-gebied ‘De Tiegemberg’ (m.b. de vallei van de Zijptebeek) en ca. 1200 m ten oosten VEN-gebied ‘Het Bouvelobos’. Beide vallen net op de rand van of buiten figuur 5.6.1.”

De legende erbij luidt:

Legende

VEN-gebieden

-  Grote eenheid natuur
-  Habitatrichtlijngebieden
-  Biologisch minder waardevol
-  Biologisch waardevol
-  Biologisch zeer waardevol
-  Complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen
-  Complex van biologisch minder waardevolle, waardevolle en zeer waardevolle elementen
-  Complex van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen
-  Complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen

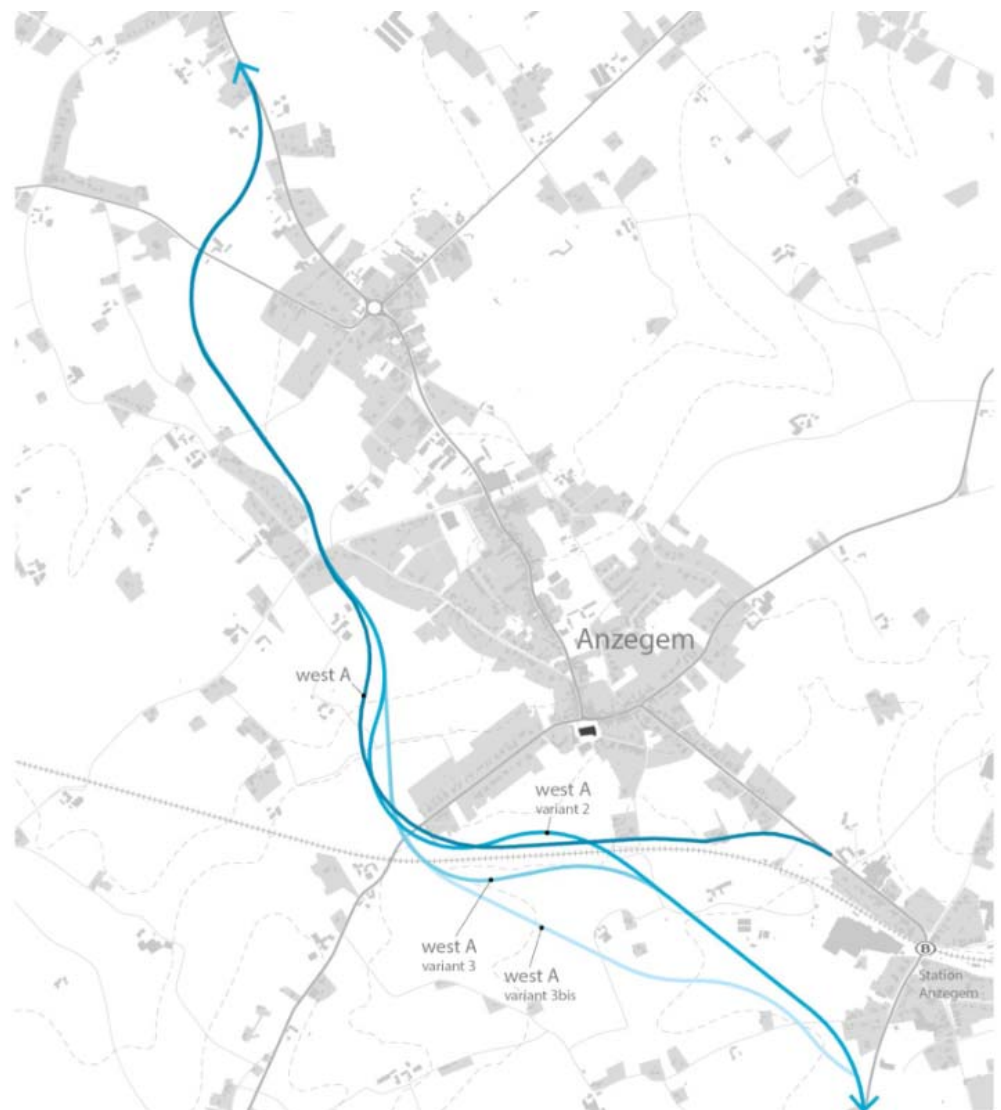
3.7.5. Met betrekking tot de westelijke tracés wordt in het plan-MER van 2011 gesteld:

“De westelijke tracés hebben geen invloed op de SBZ, maar lopen wel op korte afstand van de Dommelbeek en nabij de beekdepressie t.h.v. de Kouterstraat. Geluidsverstorende effecten zijn hier bijgevolg te verwachten, doch de aanwezigheid van verstoringsgevoelige (avi)fauna is in de huidige situatie beperkt. Ook hier blijkt het effect van de tracés West B het kleinst te zullen zijn, omdat dit tracé het dichtst bij de bewoning en het verst van gevoelige natuurwaarden loopt.

Naast geluidsverstoring kan de aanwezigheid van de omleidingsweg met intensief verkeer tevens voor visuele verstoring van fauna zorgen, temeer daar de weg deels op een hoger gelegen talud zal komen te liggen en de omgeving zal domineren. Visuele afscherming d.m.v. houtkanten op het talud kan voor alle tracévarianten het effect milderen.”

3.8. Op 12 april 2012 keurt de deputatie de door de dienst Mobiliteit van de provincie West-Vlaanderen uitgevoerde regionale mobiliteitsstudie goed.

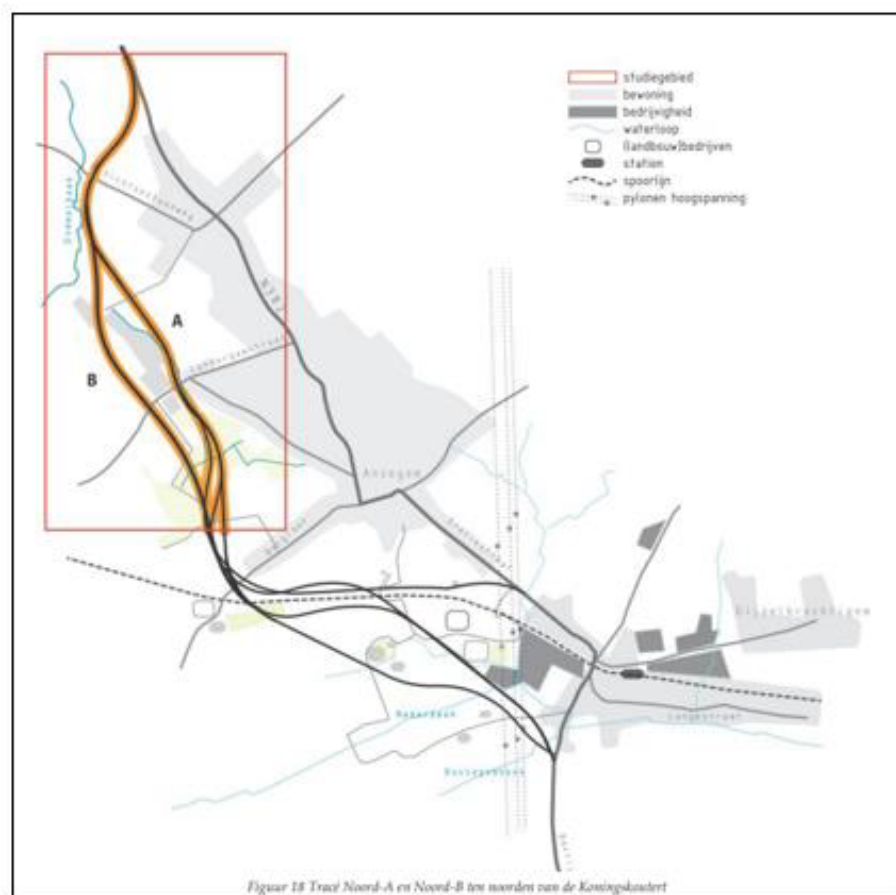
3.9. De provincie West-Vlaanderen beslist vervolgens om een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) op te maken teneinde de reservatiestrook voor de realisatie van de beoogde omleidingsweg vast te stellen. Omdat Infrabel het aangewezen acht om een aantal bestaande overgangen op de spoorlijn Kortrijk-Oudenaarde te supprimeren, wordt beslist om de volgende vier varianten van de gekozen optie “West A” uit te werken en deze in een tweede plan-MER te onderzoeken:



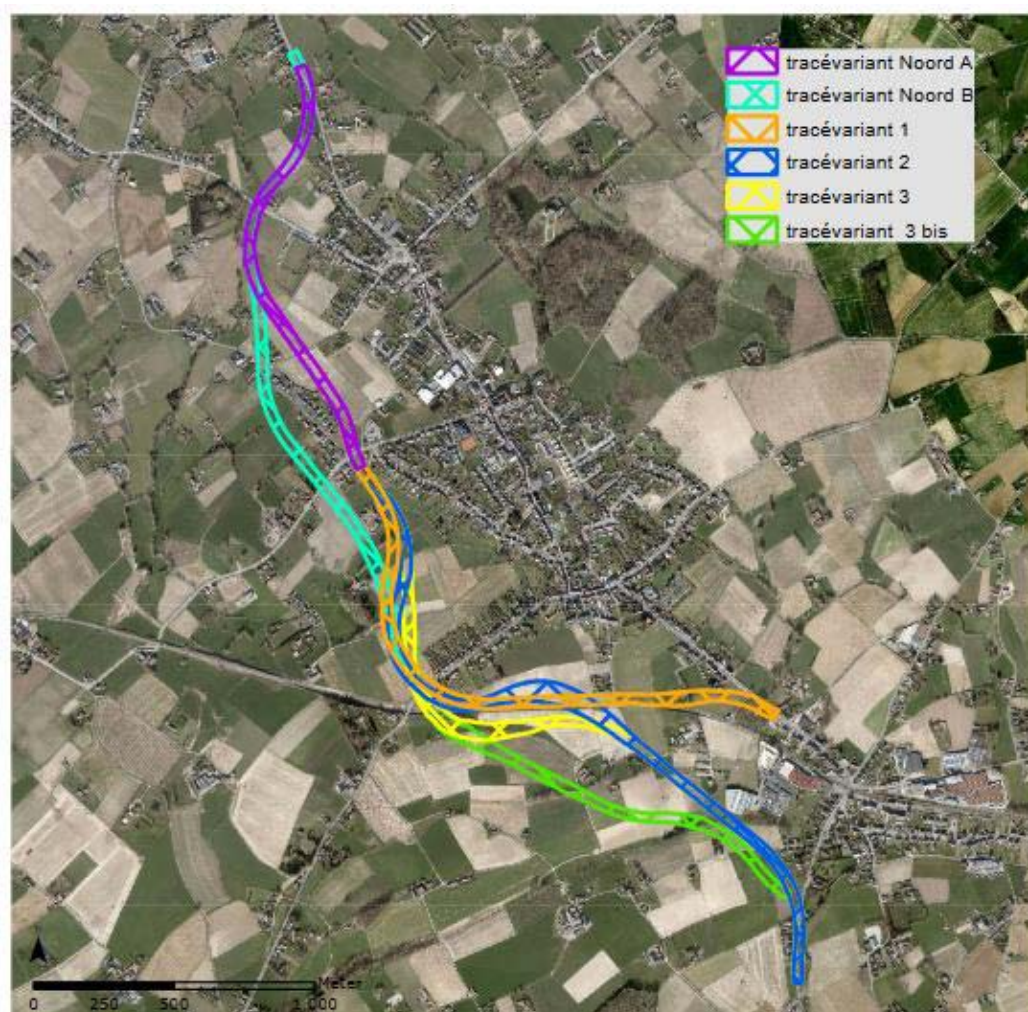
Figuur 2: Vier redelijke tracévariante vanuit het technisch ruimtelijk vooronderzoek

3.10. In het kader van de opmaak van een tweede plan-MER wordt een kennisgevingsdossier opgesteld. De kennisgevingsnota wordt ter inzage gelegd van 26 september 2016 tot en met 25 oktober 2016.

3.11. Uit het milieueffectonderzoek komt naar voor dat een verschuiving van het tracé tussen de Vichtsesteenweg en de Koningskouter zich als een mogelijke milderende maatregel aandient (tracé “Noord B”):



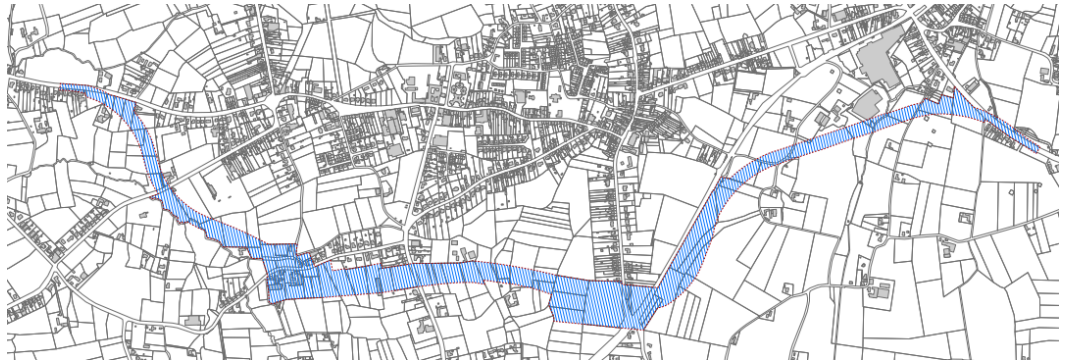
Zodoende worden vier extra varianten van het voorkeurstracé “West-A” toegevoegd, thans gecombineerd met het tracé “Noord B”. Beslist wordt om een nieuwe kennisgeving met de volgende acht varianten te organiseren: tracé 1 in combinatie met “Noord-A”, tracé 1 in combinatie met “Noord-B”, tracé 2 in combinatie met “Noord-A”, tracé 2 in combinatie met “Noord-B”, tracé 3 in combinatie met “Noord-A”, tracé 3 in combinatie met “Noord-B”, tracé 3bis in combinatie met “Noord-A” en tracé 3bis in combinatie met “Noord-B”:



3.12. Op 10 december 2018 vindt over het voorontwerp van het PRUP een plenaire vergadering plaats.

3.13. Op 1 maart 2019 keurt de dienst Mer het tweede plan-MER goed (hierna: het plan-MER van 2019).

3.14. Op 17 december 2020 stelt de provincieraad van de provincie West-Vlaanderen het ontwerp van het PRUP, op basis van tracé 3 in combinatie met de optie “Noord-B” (het tracé “Noord-B3”), voorlopig vast. Het grafisch plan is het volgende:



3.15. Gedurende het openbaar onderzoek, dat van 1 februari tot en met 2 april 2021 over het ontwerp-PRUP wordt gehouden, worden 1.064 bezwaren en een petitielijst met 4.042 handtekeningen ingediend. Ook verzoekers dienen een bezwaarschrift in.

3.16. Op 9 maart 2021 brengt de gemeenteraad van de gemeente Anzegem een ongunstig advies uit over het ontwerp-PRUP.

3.17. De provinciale commissie voor ruimtelijke ordening van de provincie West-Vlaanderen vergadert op 3 en 24 juni 2021 over het ontwerp-PRUP en brengt er een gunstig advies over uit.

3.18. Op 23 november 2021 stelt de provincieraad van de provincie West-Vlaanderen het PRUP – met het tracé “Noord-B3” – definitief vast.

Dit is het bestreden besluit.

IV. Onderzoek van het eerste middel

Standpunt van de partijen

4.1. Verzoekers voeren in een eerste middel de schending aan van onder andere “artikel 6, 2de en 3de lid van de richtlijn 92/43/EEG van 21 mei 1992 van de Raad inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna [hierna: de habitatrichtlijn]”, “artikel 36ter, §§2-4 van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu [hierna: het

decreet natuurbehoud]” en van het zorgvuldigheidsbeginsel als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur.

Zij bekritiseren dat voor het bestreden PRUP geen passende boordeling werd opgemaakt. Het plan-MER van 2011 was bij de opmaak van het nieuwe plan-MER in 2019 al acht jaar oud en bevat enkel een zogenaamde voortoets. Die voortoets geeft voor het gekozen tracé evenwel geen uitsluitel over de te verwachten stikstofuitstoot die een betekenisvol effect zal hebben op de nabijgelegen speciale beschermingszone van het habitatrichtlijngebied ‘Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen’ (hierna: de SBZ-H). De SBZ-H ligt op slechts 600 meter van het vastgelegde tracé. Dat is des te meer problematisch, nu de kritische depositiewaarde voor stikstof in de SBZ-H reeds bereikt blijkt te zijn. Uit berekeningen blijkt dat de stikstofuitstoot geografisch zeer ver kan dragen. Daarbij komt nog dat de omleidingsweg hoger zal liggen dan de SBZ-H en dat de overheersende westenwind de verwachte uitstoot precies in de richting van de SBZ-H zal blazen.

4.2. De verwerende partijen betogen in hun memorie van antwoord dat de SBZ-H op een afstand van wel 600 meter van het kwestieuze tracé gelegen is, en dat de loutere nabijheid van een SBZ-H nog niet betekent dat er een betekenisvolle aantasting zal zijn van de natuurlijke kenmerken van dat gebied waardoor een passende beoordeling zich zou opdringen. Zij wijzen erop dat in het plan-MER van 2011 het meest westelijk gesitueerde tracé “West A” de voorkeur kreeg. Daarbij werd vastgesteld dat dit tracé geen negatief effect zal hebben op de SBZ-H. In het plan-MER van 2019 werden vervolgens een aantal “variante tracés op dit voorkeurstracé” onderzocht. Dat het eerste plan-MER reeds van 2011 dateert, betekent nog niet dat dit rapport niet langer relevant zou zijn. Verzoekers tonen dit in ieder geval niet aan. De verwerende partijen menen dat in een planprocedure wel degelijk met een voortoets kan worden gewerkt. Verzoekers tonen verder niet aan dat het PRUP een depositieverhoging tot gevolg zal hebben die een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de SBZ-H kan veroorzaken en die de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen (ISD’s) van de SBZ-H in het gedrang zou brengen. Verzoekers voldoen op dit punt niet aan hun stelplicht. In de beide plan-MER’s wordt de stikstofuitstoot onderzocht binnen de

ECLI:BE:RVSCE:2024:ARR.258.806 X-18.121-12/19

discipline lucht, en wordt vastgesteld dat de verkeersemisseries van het centrum van de gemeente Anzegem gedeeltelijk zullen verschuiven naar de omleidingsweg. Met andere woorden zullen de verkeersemisseries verder uitgestoten worden van de SBZ-H ten gevolge van het PRUP. Verzoekers maken van dit alles abstractie en gaan eraan voorbij dat zonder de omleidingsweg het verkeer in de kern van de gemeente Anzegem zal blijven toenemen, dichterbij de SBZ-H. Zowel in het plan-MER van 2011 als in het plan-MER van 2019 wordt duidelijk uiteengezet dat dankzij de omleidingsweg de concentraties langs de doortocht van Anzegem sterk zullen dalen, en dat er dus voor dit dichterbij de SBZ-H gelegen gebiedsdeel positieve effecten zullen optreden voor wat de immissieconcentraties betreft. In die omstandigheden hoefde er geen passende beoordeling te worden opgemaakt.

4.3. Verzoekers stellen in hun memorie van wederantwoord dat de verwerende partijen er ten onrechte van uitgaan dat voor eender welk westelijk tracé geen passende beoordeling noodzakelijk is. Voor het finaal gekozen tracé is nooit een voortoets gebeurd. In de periode van acht jaar tussen het eerste en het tweede plan-MER hebben zich diverse ruimtelijke ontwikkelingen voorgedaan die het resultaat van de voortoets kunnen beïnvloeden, zoals de realisatie van het industrieterrein Ruien dat inzake mobiliteit zeker een impact heeft op de gemeente Anzegem. Verzoekers betogen dat er andere cijfergegevens inzake de prognoses van de verkeersintensiteiten voorhanden zijn, en dat het niet uit te sluiten valt dat de natuurwaarden in de SBZ-H er in tussentijd op achteruitgegaan zijn. De resultaten van de voortoets in het plan-MER van 2011 zijn niet representatief voor het aangenomen tracé.

Verzoekers betogen dat de verwerende partijen dienen aan te tonen dat het bestreden PRUP met zekerheid de natuurlijke kenmerken van het nabijgelegen SBZ-H niet zal aantasten opdat geen passende beoordeling vereist zou zijn. De aanleg van een nieuwe omleidingsweg heeft onvermijdelijk een impact en er mag niet zomaar, zonder enig onderzoek, van het tegendeel worden uitgegaan. Dat de stikstofuitstoot in het centrum van Anzegem ingevolge de aanleg van de omleidingsweg mogelijk lager zal liggen, zegt nog niets over de concrete impact van de gekozen omleidingsweg op de SBZ-H. De verschuiving van het verkeer van het centrum van Anzegem naar de omleidingsweg zal sowieso gepaard

gaan met een globale verkeerstoename. Het tracé door de kern van de gemeente Anzegem verdwijnt niet, zodat er gecumuleerde effecten zullen ontstaan. Het verkeer op de omleidingsweg zal ook minder gebufferd worden, nu er weinig tot geen bebouwing is langsheen de gekozen omleidingsweg.

4.4. De verwerende partijen doen in hun laatste memorie gelden dat wat de discipline aspect lucht betreft, de hele omgeving van Anzegem is onderzocht geworden. Verder valt logischerwijze niet in te zien hoe een omleidingsweg die op een grotere afstand ligt van de SBZ-H tot een slechtere luchtkwaliteit met betrekking tot deze zone zou kunnen leiden. De MER-deskundigen hebben expliciet gesteld dat er geen negatief effect op de SBZ-H is. Zowel in het plan-MER van 2011 als in het plan-MER van 2019 werd de stikstofuitstoot binnen de discipline lucht onderzocht. Het ligt zonder meer vast dat het PRUP voordelig is voor de ISD's van de SBZ-H.

4.5. Verzoekers stellen in hun laatste memorie dat de stikstofimpact van het PRUP op (de ISD's van) de SBZ-H nooit werd onderzocht, en dat deze vaststelling volstaat om het middel gegrond te bevinden. Bovendien was de voortoets in het plan-MER van 2011 bij het nemen van het bestreden besluit 10 jaar oud en is deze niet langer relevant. Het *post factum*-argument van de verwerende partijen dat het PRUP een positieve impact zal hebben op de SBZ-H omdat de omleidingsweg verder weg van deze SBZ-H zal gerealiseerd worden, vindt geen wetenschappelijke onderbouwing in het plan-MER. Verzoekers wijzen op de cumulatieve effecten van de omleidingsweg en het bestaande tracé en menen dat de omleidingsweg bijkomend (vracht)verkeer zal aantrekken.

Beoordeling

5.1. De verwerende partijen doen in hun laatste memorie afstand van hun belangenexcepie. Ze behoeft dan ook geen onderzoek.

5.2. Artikel 6, derde lid, van de habitatrichtlijn luidt:

“Voor elk plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van het gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor zo'n gebied, wordt een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor het gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied. Gelet op de conclusies van de beoordeling van de gevolgen voor het gebied en onder voorbehoud van het bepaalde in lid 4, geven de bevoegde nationale instanties slechts toestemming voor dat plan of project nadat zij de zekerheid hebben verkregen dat het de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet zal aantasten en nadat zij in voorkomend geval inspraakmogelijkheden hebben geboden”.

5.3. Artikel 6, derde lid, van de habitatrichtlijn is omgezet in het interne recht in artikel 36ter, §§ 3 en 4, van het decreet natuurbehoud, dat als volgt luidt:

“§ 3. Een vergunningsplichtige activiteit die, of een plan of programma dat, afzonderlijk of in combinatie met één of meerdere bestaande of voorgestelde activiteiten, plannen of programma's, een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan veroorzaken, dient onderworpen te worden aan een passende beoordeling wat betreft de betekenisvolle effecten voor de speciale beschermingszone.

[...]

De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het opstellen van de passende beoordeling.

[...]

§ 4. De overheid die over een vergunningsaanvraag, een plan of programma moet beslissen, mag de vergunning slechts toestaan of het plan of programma slechts goedkeuren indien het plan of programma of de uitvoering van de activiteit geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken speciale beschermingszone kan veroorzaken. De bevoegde overheid draagt er steeds zorg voor dat door het opleggen van voorwaarden er geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan ontstaan”.

Artikel 2, 30°, van het decreet natuurbehoud definieert een “betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone” als: “een aantasting die meetbare en aantoonbare gevolgen heeft voor de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone, in de mate er meetbare en aantoonbare gevolgen zijn voor de staat van instandhouding van de soort(en) of de habitat(s) waarvoor de betreffende speciale

ECLI:BE:RVSCE:2024:ARR.258.806 X-18.121-15/19

beschermingszone is aangewezen of voor de staat van instandhouding van de soort(en) vermeld in bijlage III van dit decreet voor zover voorkomend in de betreffende speciale beschermingszone”.

5.4. Uit voormelde bepalingen volgt dat een plan dat een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een SBZ kan veroorzaken, onderworpen dient te worden aan een “passende beoordeling wat betreft de betekenisvolle effecten voor de speciale beschermingszone”. Die passende beoordeling dient te gebeuren in het licht van de voor de SBZ vastgestelde ISD’s.

5.5. Opdat een passende beoordeling dient te worden opgemaakt, volstaat het, volgens het Hof van Justitie van de Europese Unie, dat de “waarschijnlijkheid of het risico bestaat dat dit plan [...] significante gevolgen heeft voor het gebied”. In het bijzonder “bestaat dit risico wanneer op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat het plan of project significante gevolgen heeft voor het gebied” (H.v.J, 7 september 2004, C-127/02).

5.6. Het zorgvuldigheidsbeginsel houdt in dat het bestuur zijn beslissing op zorgvuldige wijze moet voorbereiden. Dit impliceert dat de beslissing dient te steunen op werkelijk bestaande en concrete feiten die met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld. De zorgvuldigheid verplicht de overheid er onder meer toe om zorgvuldig te werk te gaan bij de voorbereiding van de beslissing en ervoor te zorgen dat de feitelijke en juridische aspecten van het dossier deugdelijk onderzocht worden, zodat de overheid met kennis van zaken kan beslissen.

5.7. De verwerende partijen werpen in hun memorie van antwoord op dat er geen kans op een betekenisvolle aantasting van de SBZ-H bestaat en dat er zodoende geen passende beoordeling diende gemaakt te worden. Zij wijzen er in dit verband op dat de door het PRUP voorziene omleidingsweg op 600 meter van de SBZ-H is gelegen, en dat uit het plan-MER blijkt dat bij de aanleg van een nieuwe omleidingsweg ten westen van de kern van Anzegem de luchtkwaliteit in

het centrum van de gemeente – dat dichterbij de SBZ-H is gelegen dan de omleidingsweg – in ieder geval zal verbeteren.

Verzoekers plaatsen daar tegenover dat er wel degelijk een kans op significante gevolgen voor de SBZ-H bestaat, nu de stikstofuitstoot die wordt gegenereerd door autoverkeer en zwaar verkeer behoorlijk ver kan dragen, de stikstofuitstoot zich vanaf de omleidingsweg vrijer in de omgeving zal kunnen verspreiden daar de huidige doortocht doorheen het centrum nog gebufferd wordt door de aanwezige bebouwing, er een cumulatief effect zal zijn van de verkeerstromen in het centrum en op de nieuwe omleidingsweg, de omleidingsweg bijkomend (vracht)verkeer zal aantrekken, en de voorziene omleidingsweg hoger gelegen is dan de SBZ-H zodat de overheersende (zuid)westenwind de verwachte uitstoot in de richting van de SBZ-H zal blazen.

5.8. In het plan-MER van 2011 wordt weliswaar een “voortoets passende beoordeling” uitgevoerd, maar daarbij wordt de vraag naar het nut van een passende beoordeling “enkel relevant” geacht “indien gekozen wordt voor één van de oostelijke omleidingswegtracés”. In het plan-MER van 2019 wordt er met betrekking tot de “westelijke tracés” evenzeer van uitgegaan dat zij geen negatief effect hebben op de SBZ-H ‘Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen’. Van een concreet onderzoek naar de mogelijke impact van het kwestieuze tracé “Noord-B3” op de natuur in de SBZ-H is evenwel geen sprake.

5.9. De plannende overheid heeft de op haar rustende plicht miskend om *in concreto*, op grond van objectieve gegevens, te onderzoeken of het kwestieuze tracé “Noord-B3” significante gevolgen kan hebben voor de natuur in de SBZ-H, inzonderheid voor wat de stikstofuitstoot van de geplande infrastructuuringrepen betreft. Dat het PRUP volgens het plan-MER van 2019 “geen significante verhoging van de klimaatmissies tot gevolg [zal] hebben” omdat het aantal voertuigen in het verkeer “over het algemeen” niet sterk zal wijzigen en de verkeersemmissies van het centrum van Anzegem “gedeeltelijk” naar de omleidingsweg zullen verschuiven, kan hoe dan ook niet overtuigen aangezien niet blijkt dat ook maar enigszins rekening is gehouden met de betrokken SBZ-H

en de daarin aanwezige habitattypes. Een en ander klemte te dezen nog meer, nu verzoekers er – blijkbaar zonder enige tegenspraak van de verwerende partijen – op wijzen dat de kritische depositowaarde, zijnde de grens waarboven het risico bestaat dat de kwaliteit van een habitat significant wordt aangetast door de invloed van stikstofdepositie, voor de SBZ-H ‘Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen’ reeds is bereikt. De enkele omstandigheid dat de kwestieuze omleidingsweg op 600 meter van de SBZ-H is gelegen, volstaat ten slotte evenmin om aan te nemen dat de door het PRUP voorziene infrastructuuringrepen geen significante gevolgen kan hebben voor de natuur in de SBZ-H.

5.10. Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

BESLISSING

- 1. De Raad van State vernietigt het besluit van de provincieraad van de provincie West-Vlaanderen van 23 november 2021 houdende de definitieve vaststelling van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Omleidingsweg Anzegem’.**
- 2. Dit arrest dient bij uittreksel te worden bekendgemaakt op dezelfde wijze als het vernietigde besluit.**
- 3. De verwerende partijen worden, elk voor de helft, verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op een rolrecht van 400 euro, een bijdrage van 22 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 770 euro, die verschuldigd is aan de verzoekende partijen gezamenlijk.**

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, op dertien februari tweeduizend vierentwintig, door de Raad van State, Xe kamer, samengesteld uit:

Johan Lust,	kamervoorzitter,
Jan Clement,	staatsraad,
Stephan De Taeye,	staatsraad,
bijgestaan door	
Frank Bontinck,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Frank Bontinck

Johan Lust