Bezwaarschrift tegen het PRUP “Regionale ontsluiting Geel bis”

We nam kennis van het ontwerp-PRUP “Regionale ontsluiting Geel bis” en van het voorkeurtracé dat werd weerhouden. We willen hierbij de volgende opmerkingen en bezwaren formuleren.

**1. Er werd geen nulalternatief onderzocht**

De wetenschappelijke literatuur inzake beleidsvorming stelt dat men bij het voorstellen van een nulalternatief wél (nieuw) beleid mag aannemen (‘het doe-minimum beginsel’) en dat het nulalternatief niet als een doemscenario mag worden voorgesteld. Het kan bijvoorbeeld bestaan uit benuttingsmaatregelen of uit investeringen in kleinere projecten die voor een deel soortgelijke prestaties leveren als het project. Dit ontwerp-PRUP houdt hier geen rekening mee en gaat tegen deze logica in. Het plan-MER zegt hierover enkel: *“(Het nulalternatief) betekent dat er voor de verkeersafwikkeling terug wordt gegaan naar de huidige situatie en de mogelijke verkeersgeneratie door ruimtelijke ontwikkelingen volgens de huidige gewestplanbestemmingen.”* Verder lezen we: *“Het nulalternatief komt (echter) overeen met de referentiesituatie (...).”*

* Het is niet duidelijk wat er met de referentiesituatie wordt bedoeld. De ‘huidige situatie’ die het ontwerp-PRUP voor ogen schijnt te hebben, is in elk geval een andere dan de werkelijke situatie van vandaag, nl. degene die tijdens de loop van dit openbaar onderzoek al langer dan een jaar aan de orde is. De huidige situatie is een enkele richting op de N118 op Geels grondgebied + een tonnagebeperking in de dorpskom van Sint-Dimpna. Voor het bekijken van enig nulalternatief moet deze situatie het uitgangspunt zijn. Aangezien het ontwerp-PRUP dit niet doet, moet men concluderen dat er geen nulalternatief werd onderzocht. Wanneer men die referentiesituatie bovendien nog eens baseert op tellingen uit een verkeersstudie van 2010 en zéker van voor de realisatie van de N19g, kan er geen sprake zijn van een correcte actuele inschatting. (In het dossier zijn geen recente tellingen opgenomen.)
* Uit een nota van het Stadsbestuur van Geel aan minister Peeters dd. 12/2022 (in bijlage) blijkt duidelijk dat er naast de (op zijn best in de verre toekomst te verwachten) realisatie van het PRUP nóg een oplossing is voor de situatie op Sint-Dimpna, nl. het bestendigen van de huidige situatie met de tonnagebeperking. “De verbetering van de verkeersleefbaarheid van de kern van Geel, en meer specifiek Sint-Dimpna” is nog de enige doelstelling van het PRUP. De exclusieve doelstelling van het PRUP kan dus op zeer korte termijn gerealiseerd worden zonder dat het PRUP wordt uitgevoerd. Deze nota met de feitelijke vaststellingen en argumenten die hij bevat, vertolken ook de visie van de ondertekenaars van dit bezwaar en maakt integraal deel uit van dit bezwaar.
* Nergens in het dossier is een verwijzing te vinden naar de werkelijke huidige toestand, naar de visie van de Stad Geel op een tonnagebeperking op Sint-Dimpna en naar de positieve effecten daarvan voor de doelstellingen van het projectvoorstel, die al langer dan een jaar ervaren worden én meetbaar zijn. De huidige situatie en de effecten van de tonnagebeperking worden op geen enkele manier geanalyseerd of bestudeerd. Hoewel hier al langer dan een jaar een uitstekende kans wordt geboden om de feitelijke verkeersstromen in kaart te brengen en inzicht te krijgen in de eventuele voor- en nadelen van het nulalternatief, blijft het ontwerp-PRUP hier blind voor.
* Men kan een duur project met een negatieve impact op mens en omgeving niet verantwoorden zonder onomstotelijk aan te tonen dat het goedkoper is en minder impact heeft dan het nulalternatief, zijnde de huidige situatie met de tonnagebeperking, aangevuld met kleinere investeringen in de mobiliteit in Geel, die hetzij de leefbaarheid verhogen of de alternatieve routes voor het vrachtverkeer faciliteren. Er is dan ook een correcte studie van de huidige situatie en een realistisch nulalternatief nodig.

Uit dit alles blijkt dat de noodzaak van het in het PRUP geschetste project helemaal niet is aangetoond. De stelling dat de doelstelling van het project goedkoper, duurzamer en minder schadelijk voor mens en milieu bereikt kan worden, blijft overeind omdat er op geen enkele geloofwaardige wijze een nulalternatief werd overwogen.

**2. Het project is niet te verantwoorden in het kader van de klimaatverandering en de biodiversiteitscrisis**

Omdat er geen invloed op een VEN-gebied zou zijn, werd er geen Verscherpte Natuurtoets uitgevoerd. De passende beoordeling geeft dan weer aan aan: *“Als besluit van de passende beoordeling kan gesteld worden dat de realisatie van het alternatief uit het voorliggende plan geen betekenisvolle aantasting kan betekenen van de natuurlijke kenmerken en de instandhoudingsdoelstellingen voor de ‘SBZ-H - Bovenloop van de Grote Nete met Zammelsbroek, Langdonken en Goor’ (BE2500040) deelgebieden 3 en 4. Er wordt geen betekenisvolle impact verwacht op aangemelde en tot doel gestelde habitats en soorten ten gevolge van direct ecotoop/biotoopverlies, grondwaterwijzigingen, barrièrewerking, rustverstoring of verzurende en vermestende deposities.”* (Toelichtingsnota ontwerp PRUP p. 43.)

Wij wensen hierover volgende tegenargumenten in te brengen:

- Stikstofdepositie: uit arresten van de Raad voor Vergunningsbetwistingen blijkt dat het stikstofbad vol zit. Iedere aanrijking van stikstof zal zorgen voor een achteruitgang van de biodiversiteit. Louter verwijzen naar de drempelwaarden van de PAS volstaat volgens de Raad niet om een plan of project uit te sluiten van een concrete beoordeling van de betekenisvolle effecten op de nabijgelegen natuur (artikel 36ter Natuurdecreet). Een passende beoordeling die zich baseert op de zopas vernietigde ministeriële instructie is daarom onwettig. Om die reden kan niet geconcludeerd worden dat dit PRUP geen betekenisvolle impact heeft op het nabijgelegen SBZ-H BE2500040.

Uit het MER kunnen we t.a.v. NO2 concluderen: *“Volgende effecten worden verwacht voor NO2:*

*- Verwaarloosbare tot beperkt negatieve effecten (score 0 tot -1) langs open wegen;*

*- Beperkt negatieve tot negatieve effecten (score -1 en -2) in de Dr. Van de Perrestraat rond het aansluitpunt met de nieuwe weg;*

*- Een beperkt positieve effect (score +1) voor de Katersberg en de N118 in het centrum (Logen en Pas).”* (P. 69 niet technische samenvatting.)

- Het SBZ-H BE2100026 Valleigebied van de Kleine Nete met brongebieden, moerassen en heiden is gelegen op 2 km van de Dokter Van de Perrestraat. Zelfs op 2 km van een NOx bron vindt er nog een stikstofdepositie plaats. Zo lezen we op <https://www.rivm.nl/stikstof/vragen-en-antwoorden-over-stikstof-en-ammoniak> “hoe ver komen ammoniak- en stikstofoxiden van een bron?” dat er op 2 km van een NOx-bron nog 0,11mol/ha/jaar NOx valt. Dus de nieuwe weg leidt wel degelijk tot een stikstofaanrijking in het SBZ-H van de Kleine Nete.

In de huidige juridische context kan dus niet geconcludeerd worden dat er geen probleem is met dit PRUP t.a.v. stikstof en de impact ervan op de nabijgelegen SBZ-H’s. En gezien het stikstofbad al vol is, moet iedere aanrijking aan stikstof verboden worden.

- De nieuwe weg zal doen wat elke nieuwe weg doet: verkeer genereren. Dat valt niet te rijmen met de Europese en Vlaamse doelstellingen en evenmin met het mobiliteitsplan van de vervoersregio. De te verwachten verkeersgeneratie werd nergens in het dossier correct ingeschat. Men zou op zijn minst een vergelijking met het aangroei-effect na de aanleg van de N19g in het plan-MER mogen verwachten.

- In totaal zou het gaan om ca. 7 ha bijkomende verharding. Volgens het plan-MER heeft het PRUP nochtans “geen schadelijk effect op de waterhuishouding”. Toch wijst het plan-MER op een substantiële verharding in infiltratiegevoelig gebied. Als infiltratievoorzieningen worden open grachten voorzien, waaraan het plan-MER een milderend effect toeschrijft. Dit spreekt mekaar tegen: als er geen schadelijk effect is, wat valt er dan te milderen?

- Het project pleegt een aanslag op biologisch waardevol gebied. We denken dan bijvoorbeeld aan de waardevolle bosrand ter hoogte van KSA Berkven, maar er zijn ook andere biologisch waardevolle landschapselementen, waaronder twee kavels historisch permanent grasland. Er zou door het PRUP 1,5 ha bos verdwijnen. In totaal is 10% van de door het project ingenomen oppervlakte biologisch waardevol. Dat is een te hoge prijs voor een dergelijk project.

**3. Het project is niet te verantwoorden vanuit gezondheidsstandpunt**

* Na de aansluiting met de N19 scheert het voorkeurtracé vlak naast de bebouwing van enkele verkavelingen in het woongebied van Geel-Holven. Zowel bedrijfsarts en preventie-adviseur dr. Veronique Stuyck als prof. em. Benoit Nemery (toxicoloog en longarts) wijzen op de wetenschappelijk bewezen gezondheidsrisico’s van deze inplanting. Laatstgenoemde noemt de aanleg van een dergelijke weg op minder dan 500 meter van de bebouwing totaal onverantwoord. Het plan-MER laat de mogelijke risico’s voor de volksgezondheid evenwel buiten beschouwing.
* De blootstelling aan verhoogde concentraties (ultra)fijn stof en NO2 heeft een negatief effect op de gezondheid van hart en longen, kan de neurologische ontwikkeling van kinderen negatief beïnvloeden en zorgt mogelijk ook voor een versnelde neurologische aftakeling bij volwassenen (Alzheimer). Daarnaast is er de wetenschappelijk bewezen schade van overmatige blootstelling aan (nachtelijk) lawaai en zijn er de risico’s van mogelijke ongevallen met gevaarlijke trasporten nabij woonzones.
* De WHO verlaagde onlangs de veilige norm voor fijnstof PM 2,5 tot 5 microgram per kubieke meter. Europa is voorlopig nog wat soepeler, maar er kan van uitgegaan worden dat de Europese normen dezelfde dalende trend zullen volgen. De door het project veroorzaakte fijnstofwaarden liggen boven de huidige WHO-norm en ook boven de normen die de komende jaren in Europa te verwachten zijn. Zowel de normen voor stikstof als voor fijnstof (PM2,5) staan vandaag ter discussie. De Europese Commissie wil de norm voor fijnstof op korte termijn met meer dan de helft verminderen (op langere termijn nog sterker) en inzake stikstof leidden al enkele arresten van de Raad van State tot de conclusie dat het ontwerp-PRUP niet meer te rijmen zal vallen met de beperkingen die op korte termijn zullen worden opgelegd – en zelfs al niet meer met de normen van vandaag. Omdat de realisatie van het project volgens alle betrokkenen nog ca. 15 jaar op zich zal laten wachten, kan het als een misdadig opzet aanzien worden dit project goed te keuren op basis van normen die vandaag al achterhaald zijn. Een degelijke toetsing met de stikstof- en fijnstofnormen die te verwachten zijn op het moment dat de weg wordt gerealiseerd, ontbreekt volkomen.
* De foute keuze voor het voorkeurtracé is evenwel een kwestie van ondergeschikte orde. Voor de ondertekenaars van dit bezwaar is de aanleg van de nieuwe weg in zijn geheel overbodig, waar hij ook aangelegd zou worden.

**4. Het project gaat uit van een totaal achterhaalde kijk op de ruimtelijke ordening van het betrokken gebied**

We stellen vast dat het regionaal karakter van het project volledig verdwenen is uit de scopingnota. De unieke doelstelling van het PRUP ligt nu enkel nog in de verhoging van de leefbaarheid van Sint-Dimpna. Van regionaal ontwikkelen en ontsluiten is in het ontwerp-PRUP geen sprake meer. Dat is terecht, want:

* De huidige situatie, die al sinds 1 augustus 2022 aan de orde is, bewijst dat het bedrijventerrein Stenehei ook met een tonnagebeperking op de N118 in Geel perfect beleverd kan worden zonder overlast in andere dorpskernen
* Bij haar principiële aankoopbeslissing van het vroegere militair domein Kievermont bevestigde de stad Geel voor de zoveelste keer dat er geen enkele behoefte meer bestaat om op een deel van de gronden aldaar een KMO-zone op te richten. Twintig jaar geleden was die er wel, met name om zonevreemde KMO’s te herhuisvesten, wat uiteindelijk op een andere manier werd gerealiseerd. De tijden zijn veranderd. De KMO-zone op Kievermont bestaat derhalve nog louter theoretisch, als een achterhaald onderdeel van een al even achterhaald PRUP (uit 2011). Het was ook in 2011 al duidelijk dat dit PRUP het toenmalige PRUP voor de regionale ontsluiting moest ondersteunen. Immers, de KMO-zone kon pas gerealiseerd worden als de nieuwe weg gerealiseerd was. Voor zover dit toen al een geldig argument was, is het dat vandaag niet meer. Van een stadsmagazijn is er geen sprake meer en er komt ook geen KMO-zone op het domein Kievermont. Dat zou ruimtelijk een foute beslissing zijn en economisch nergens op slaan. Een behoeftestudie aan extra bedrijventerrein op het domein Kievermont ware welkom in dit ontwerp-PRUP, maar ze ontbreekt, allicht omdat die behoefte niet meer bestaat.

Het project is in tegenstrijd met het Beleidsplan Ruimte van de Stad Geel. O.a. de massale bijkomende verharding van voornamelijk landbouw- en bosgrond die het met zich brengt en de aantasting van de open ruimte gaan volledig in tegen de geest van het plan.

Het plan heeft een fatale inpact op een groot aantal trage wegen, wandel- en fietsroutes die vandaag zeer druk worden gebruikt. De mogelijkheden voor functionele én recreatieve verplaatsingen worden er onverantwoord sterk door aangetast.

Om deze redenen tekenen wij bezwaar aan bij dit ontwerp-PRUP. Het project kan o.i. niet op een wettelijke wijze worden uitgevoerd.