

Aan:

College van Burgemeester en Schepenen
Stedelijk administratief en technisch centrum, dienst stedenbouw
Industrielaan 2
9900 Eeklo

Datum: dinsdag 12 oktober 2010

Betreft: bezwaarschrift PRUP zuidelijke omleiding R43 in Eeklo

Geachte

Hierbij wenst het comité Eeklotegendering om volgende redenen bezwaar in te dienen tegen de tegen de doortrekking van de zogenaamde Ring om Eeklo in het gebied tussen het Leiken en Het Leen.

1. Andere realisatiealternatieven voor de aanpak van de verkeersveiligheid in het centrum van Eeklo zijn onvoldoende onderzocht

De overheid is slechts in staat een beslissing te nemen inzake de toelaatbaarheid van activiteiten die een impact hebben op de belangen die het milieurecht beoogt te beschermen, indien zij over informatie beschikt over de impact van de voorgestelde activiteiten en alle redelijkerwijze in beschouwing te nemen alternatieven. De aanleg van de beoogde ringweg is uiteraard slechts **één van de mogelijkheden** om de verkeersveiligheidsproblematiek aan te pakken.

In het kader van een milieueffectenrapportage dient dan ook op een objectieve en onafhankelijke manier te worden nagegaan of er geen betere, milieuvriendelijkere alternatieven zijn om eenzelfde beleidsdoelstelling inzake verkeersveiligheid te halen ¹.

Ook het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) lijkt *in casu* een doorgedreven alternatievenafweging te noodzaken. In de selectiecriteria voor secundaire wegen staat immers expliciet vermeld dat enkel in **uitzonderlijke gevallen** nieuwe tracés kunnen worden aangelegd omwille van de verkeersleefbaarheid ². Normaal gesproken moet dus worden geopteerd voor het herinrichten van de doortocht van de betrokken secundaire wegen, wat ook als dusdanig wordt bevestigd in het PRS Oost-Vlaanderen.

Nochtans moet worden vastgesteld dat het voorliggende plan-MER niet overtuigt met betrekking tot de doorgevoerde alternatievenafweging. In het plan-MER gaat men niet in op **valabele realisatiealternatieven** die toelaten om dezelfde doelstelling te bereiken *zonder* dat hiervoor de aanleg van een grootschalige infrastructuur in een kwetsbaar, ecologisch waardevol gebied is vereist.

Eén van de meest voor de hand liggende alternatieven voor de voorliggende problematiek is het afleiden van (zwaar) verkeer naar de zogenaamde '**Meetjeslandse ruit**' (zie figuur 1). Die verbindt Gent via de R4 en de N49 met Eeklo en geeft verder aansluiting op de verbinding met het industrieterrein van Eeklo via de bestaande Ringlaan R43 en op de kust en Aalter via de N44 en E40. Dit alternatief is niet diepgaand onderzocht in het voorliggende plan-MER.

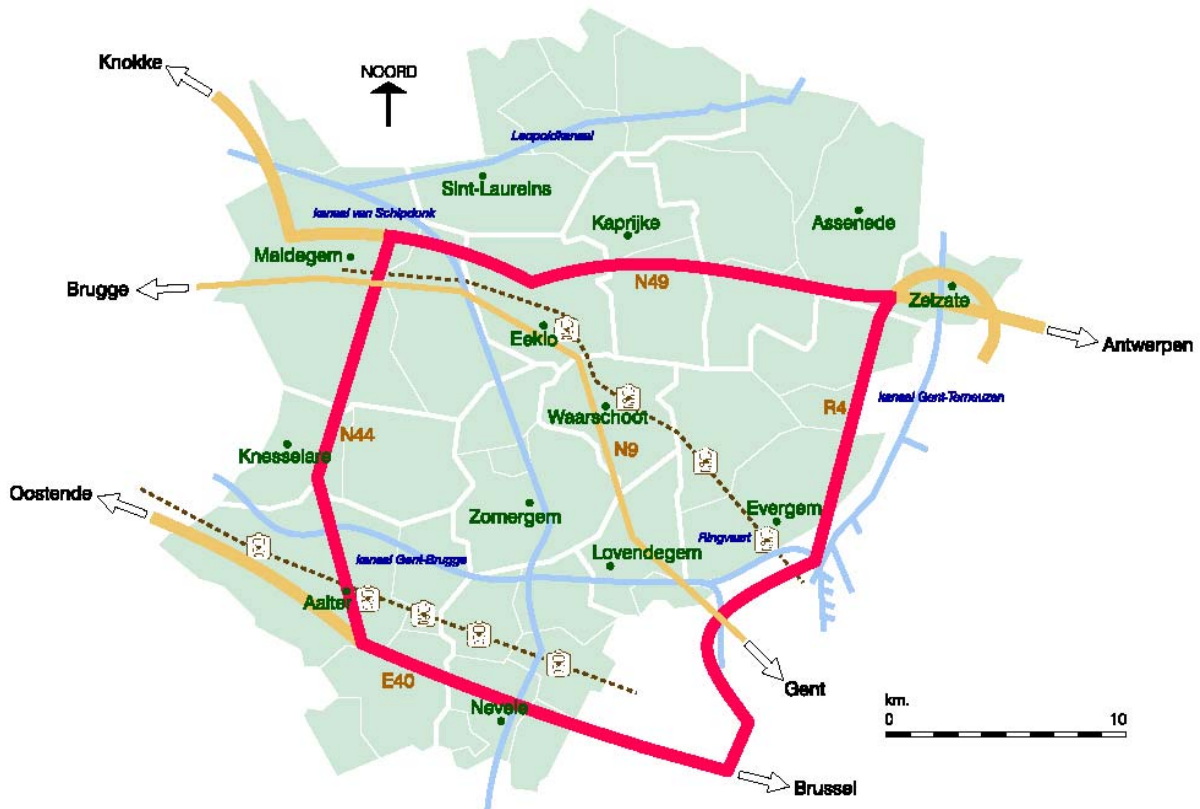
Ook de **loutere herinrichting van de doortocht** van de N9 – hetgeen nochtans zou kunnen worden gecombineerd met het zojuist omschreven afleiden van het zwaar verkeer via de

¹ Zie Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid, 4.2.8., §1, 5°, f) en h)

² Zie Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, p. 493

Meetjeslandse ruit als alternatieve oplossing voor de verkeers- en veiligheidsproblematiek – is nooit aan bod gekomen in het voorliggende plan-MER³. Dit is uitermate verwonderlijk, nu die herinrichting volgens de geldende ruimtelijke structuurplannen de primaire beleids optie is en de thans weerhouden oplossing als een uitzondering geldt.

De doortrekking van de R43 is slechts **één van de mogelijkheden** om de verkeersproblematiek in Eeklo op te lossen. In het voorliggende plan-MER is niet op een onafhankelijke en objectieve manier nagegaan of er geen **betere, milieuvriendelijkere alternatieven** voor handen zijn om deze beleidsdoelstelling te behalen.



Figuur 1: de Meetjeslandse ruit als bestaand alternatief voor het afleiden van (zwaar) verkeer

2. De zuidelijke doortrekking van de Ring om Eeklo zal in elk geval niet toelaten om de vastgestelde verkeersonveiligheid in het centrum van Eeklo aan te pakken

Na het uitgebreide studiewerk omtrent de problematiek inzake verkeersveiligheid in het centrum van Eeklo mocht worden verwacht dat de finaal weerhouden oplossing, de aanleg van een zuidelijke ringweg om Eeklo, uiteindelijk ook een daadwerkelijke oplossing voor deze probleemstelling zou vormen.

Dit is geenszins het geval.

Uit het **herkomst-bestemmingsonderzoek**⁴ blijkt immers dat ongeveer 30% van het verkeer in het centrum van Eeklo doorgaand verkeer is, waarvan 26% voor het personenwagens, 34% lichte vrachtwagens en 45% zware vrachtwagens. Daaruit kan afgeleid worden dat ook na de doortrekking van de Ring nog steeds ongeveer 70% van het verkeer door het centrum van Eeklo

³ Het is veelzeggend dat ook in de voorbije jaren geen pogingen werden ondernomen om de Tieltsessesteenweg of Raverschootstraat te ontlasten door het zwaar vervoer te verplichten de Ringlaan R43 te gebruiken.

⁴ R43 - Doortrekking Ring om Eeklo. Tracéstudie, MER en rup. Nota Herkomst-bestemmingsonderzoek, p.28 (Grontmij Vlaanderen, Gent, 15/10/2007)

moet en dat een **herinrichting van de doortocht** noodzakelijker en dringender is dan de aanleg van een zuidelijke ringweg ⁵.

M.a.w. zonder doortochtherinrichting neemt de zuidelijke doortrekking van de R43 de bovenlokale doorgaande verkeersfunctie van de N9 niet over. De doortrekking van de Ring voldoet dan ook duidelijk niet aan de doelstelling die men er aan geeft, namelijk een verkeersveilig centrum realiseren.

De auditor van de Provinciale Auditcommissie vindt daarbij dat de doortrekking er enkel kan komen als het doorgaand verkeer onmogelijk wordt gemaakt. Hij stelt letterlijk *“dat de N9 een **relatief aantrekkelijk alternatief** blijft voor verplaatsingen tussen Gent en Brugge, waarvoor hij overigens niet bedoeld is”* en dat *“elke doorgangsfunctie van de bestaande doortocht N9 (...) de facto onmogelijk (moet) worden gemaakt”*⁶.

Die vaststelling wordt ook teruggevonden in het ontworpen PRUP. In het voorliggende ontwerp-PRUP kan overigens **geen enkele garantie worden teruggevonden dat de herinrichting van de N9 ook daadwerkelijk zal plaatsvinden**. De herinrichting van de doortocht wordt enkel als mogelijkheid gezien en er worden slechts ‘exemplarische’ (lees: vrijblijvende) inrichtingsconcepten vooropgesteld na realisatie van de R43.

Waar die doortochtherinrichting essentieel is voor het bereiken van de doelstelling die wordt beoogd met de doortrekking van de R43, vereist het **zorgvuldigheidsbeginsel en de rechtszekerheid** dat die herinrichting ook daadwerkelijk wordt gegarandeerd in het plan en **niet naar de toekomst wordt doorgeschoven**⁷. Dit gebeurt dus niet. De loutere motivering die daartoe wordt gegeven in de toelichtende nota ⁸, namelijk dat dit moet worden geregeld in het flankerend beleid en op inrichtingsniveau, volstaat alvast niet.

De doortrekking van de R43 tot de N9 zal **niet meer dan andere alternatieven of maatregelen**, leiden tot een betere verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid in het centrum van Eeklo.

3. De zuidelijke doortrekking van de Ring om Eeklo en het daartoe gebruikte voorwaardenkader vindt geen steun binnen de beleidsopties uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen

De uitvoering van een grootschalig infrastructuurproject dient niet alleen te zijn gebaseerd op een grondig voorafgaand milieueffectenonderzoek. Het dient ook te steunen op de **beleidsopties** uit het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (PRS) en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Beide structuurplannen bevatten immers de **krijtlijnen van de toekomstige ruimtelijke politiek** voor het betrokken gebied.

De overheid kan bij het ontwikkelen van ruimtelijke uitvoeringsplannen niet afwijken van het richtinggevende gedeelte van een ruimtelijk structuurplan, tenzij omwille van onvoorziene ontwikkelingen of dringende sociale, economische of budgettaire redenen, en in die gevallen, mits uitgebreide motivering ⁹.

In het RSV werd het kader voor de selecties van de wegverbindingen vastgelegd, alsook de taakverdeling voor de verdere uitwerking hiervan door het gewest, de provincie of gemeente. Het RSV voorziet enkel – onder strikte voorwaarden – de mogelijke aanleg van plaatselijke omwegen, wanneer het gaat over *“nieuwe trajecten (...) opgenomen in een provinciaal ruimtelijk*

⁵ Zie ook verslag van de auditvergadering (bemerkingen en advies van de auditor), p. 3/5

⁶ Provinciale Adviescommissie Oost-Vlaanderen, Advies van de Projectauditor, 15 oktober 2007, p.4

⁷ Zie o.a. RvS 4 november 2009, nr. 197.616, Peleman

⁸ p. 105/117

⁹ Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 2.1.2. §3

structuurplan". Verder bepaalt het richtinggevend gedeelte van het RSV dat dit enkel kan omwille van specifieke redenen (o.a. het beste alternatief om de verkeersleefbaarheid te verbeteren) ¹⁰.

De N9 is in het PRS geselecteerd als secundaire weg. Nochtans wordt de zuidelijke doortrekking van de R43 niet geselecteerd als secundaire weg in het PRS. Pas in het afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied Eeklo groeit hieromtrent een consensus, hetgeen echter **niet resulteert in een wijziging van het PRS**.

Bijgevolg moet samen met RWO Ruimtelijke Planning ¹¹ worden vastgesteld dat het voorliggende ontwerp-PRUP – waarin de zuidelijke omleiding voorzien wordt tussen de N499 en N9 – **niet steunt op een selectie uit het PRS**. RWO Ruimtelijke Planning suggereert om toepassing te maken van de in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) voorziene mogelijkheid om aan de hand van een RUP het structuurplan te herzien, maar stelt vast dat deze mogelijkheid momenteel niet kan worden gebruikt aangezien de toepassingsvoorwaarden ervoor niet zijn vervuld.

In het voorlopige vaststellingsbesluit probeert men dit knelpunt toe te dekken door te stellen dat de selectie in het PRS van de secundaire wegen niet exhaustief ("minimaal") zou zijn én door erop te wijzen dat het PRUP aan een aanvullend beleidskader is afgetoetst.

Op de eerste plaats moet worden beklemtoond dat de argumentatie dat in de bindende bepalingen van het PRS Oost-Vlaanderen sprake is van de bewoordingen "minimaal", zodat naderhand ook niet in het PRS geselecteerde secundaire (omleidings)wegen kunnen worden weerhouden bij het opstellen van een PRUP, niet opgaat. Elkeen kan inzien dat een dergelijke bepaling aanleiding geeft tot **fundamentele rechtsonzekerheid**, nu op basis van dat enkele woordje "minimaal" **de inplanting van eender welke omleidingsweg kan worden goedgepraat**. Elke selectie in een later RUP laat zich immers verantwoorden op basis van die vage bepaling in het PRS. Het laat zich dan ook nu al begrijpen dat die bepaling geen stand houdt indien deze (in een latere) fase wordt beoordeeld door een rechter. De ingeroepen bepaling uit het bindend gedeelte kan dan ook niet als basis dienen om de hier betrokken (niet in het PRS Oost-Vlaanderen geselecteerde) omleidingsweg te verantwoorden. Wat omwille van de rechtszekerheid en op grond van de zorgvuldigheid is vereist, is een herziening van het PRS Oost-Vlaanderen, zoals terecht wordt vooropgesteld door RWO Ruimtelijke Planning.

De thans aangehouden werkwijze vormt meteen ook een manifeste **aanfluiting van de ratio legis van het (gelaagde) ruimtelijke planningskader**. Met de gehanteerde aanpak plaatst men zich zonder meer buiten de door de decreetgever beoogde planlogica. Het gaat inderdaad niet op om de aanleg van een ringweg – dewelke sowieso de uitzondering moet zijn volgens het RSV – voorop te stellen zonder dat hiervoor steun wordt gevonden in de voorliggende structuurplannen. Een zorgvuldig handelende overheid is er immers toe gehouden eerst het betrokken structuurplan te herzien, alvorens een nieuwe ruimtelijke beleids optie te concretiseren in een RUP. Een ruimtelijk uitvoeringsplan dient immers ter uitvoering van de beleidskeuzes die gemaakt zijn in een ruimtelijk structuurplan.

Een dergelijke handelswijze frustreert bovendien de **participatierechten**. In de fase van een RUP wordt het immers moeilijker voor het betrokken publiek om een ruimtelijke beleidskeuze in vraag te stellen, net doordat reeds sprake is van een verregaande mate van concretisering. Het betrokken publiek heeft pas reële inspraakmogelijkheden omtrent ruimtelijke beleids opties, wanneer men deze vertaalt in de respectievelijke ruimtelijke structuurplannen. Die laatste zienswijze wordt trouwens ook verwoord in het Decreet Mobiliteitsbeleid ¹², waarbij wordt gesteld dat de burgers tijdig dienen betrokken te worden bij het uittekenen van het mobiliteitsbeleid. Nu aan het mobiliteitsbeleid evenzeer vorm wordt gegeven via de ruimtelijke planning, geldt het participatiebeginsel evenzeer in het domein van de ruimtelijke ordening.

¹⁰ RSV, p. 493-494

¹¹ Advies van 26 februari 2010

¹² Decreet Mobiliteitsbeleid, artikel 4, tweede lid, 2°

Bovendien wordt toegegeven dat de **voorwaarden voor omleidingswegen** niet werden opgenomen in het PRS. Om aan die leemte tegemoet te komen, wordt een ad hoc-kader uitgetekend in de toelichtingsnota van het PRUP. In dergelijk **'ad hoc' uitgeschreven toetsingskader** in de toelichtingsnota bij het ontwerp-PRUP strookt al evenmin met de in de ruimtelijke ordening geldend (gelaagde) planlogica. Bovendien wordt opnieuw afbreuk gedaan aan het zorgvuldigheidsbeginsel, het rechtszekerheidsbeginsel en het participatiebeginsel.

Het spreekt immers voor zich dat de opmaak van een 'ad hoc'-toetsingskader niet in de plaats kan komen van een (noodzakelijke) herziening van het PRS. Het enige toetsingskader dat kan spelen, zijn de hoger aangehaalde criteria uit het RSV. De hoger aangehaalde beginselen van behoorlijk bestuur – en al zeker het **rechtszekerheidsbeginsel** – verzetten zich uiteraard tegen de creatie van dergelijke ad hoc-kaders. Een burger moet er immers op kunnen rekenen dat de provinciale planopmakende overheid zich – behoudens uitzonderlijke omstandigheden – houdt aan de beleidsopties die voorzien zijn in het PRS (ten aanzien waarvan hij zijn inspraakrechten heeft kunnen doen gelden) én **niet bepaalde leemtes pas opvult in de fase van de ruimtelijke uitvoeringsplannen**.

Bovendien lijken de gehanteerde voorwaarden een **mildering** in te houden van de vereisten uit het RSV. Er wordt in dat voorwaardenkader immers vereist dat het aantal aansluitingspunten op het nieuwe tracé moet worden beperkt, terwijl in het RSV wordt gesteld dat nieuwe tracés in beginsel dienen te worden uitgevoerd als autowegen of wegen met gescheiden verkeersafwikkeling, **zonder uitritten**.

Tot slot worden de voorgestelde criteria niet eens gerespecteerd door het voorliggende PRUP, nu hoger al duidelijk is gebleken dat de ringweg hoe dan ook geen significante verhoging van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid tot gevolg heeft.

De doortrekking van de R43 vindt géén steun binnen de **beleidsopties** uit het RSV en het PRS Oost-Vlaanderen. Een **voorafgaande wijziging** van het PRS is noodzakelijk vooraleer over te gaan tot de goedkeuring van voorliggend PRUP.

4. De zuidelijke doortrekking van de Ring om Eeklo is niet inpasbaar binnen de ontwikkelingsperspectieven voor de structuurbepalende functies landbouw, natuur en bos en de aanleg veroorzaakt een bijkomende dynamiek die in het gebied niet gewenst is

Het RSV stelt dat nieuwe trajecten die opgenomen zijn in een PRS (*quod non*, zie hoger) in elk geval ruimtelijk moeten worden ingepast, rekening houdende met de ontwikkelingsperspectieven voor de **structuurbepalende functies landbouw, natuur en bos** en de aanleg geen bijkomende dynamiek veroorzaakt die in het gebied niet gewenst is.

Uit de vaststellingen van het **plan-MER**¹³ blijkt in elk geval duidelijk dat aan deze voorwaarden niet voldaan is.

Zo blijkt dat in het gebied tussen het Leiken en Het Leen sprake zal zijn van **ernstige effecten** op vlak van geluid, aantasting van historische graslandschappen, verdroging en verstoring van het openruimtelandschap. Maatregelen die getroffen zouden kunnen worden om de effecten te minimaliseren, zullen volgens hogergenoemd document niet worden uitgevoerd en/of de beslissing erover zal **verschoven worden naar de projectfase**. Hierdoor is grote onzekerheid over milderende maatregelen en de effecten voor de bewoners van o.a. Kloosterakker en het woonuitbreidingsgebied rond de Gulden Sporenstraat. Er is ook grote onduidelijkheid over de kansen voor bosuitbreiding en landbouw in het gebied.

¹³ R43 - Doortrekking Ring om Eeklo. Plan-MER (Grontmij Vlaanderen, Gent, oktober 2009)

Een groot deel van het gebied waarin de Ring moet komen, is volgens het Gewestplan '**landschappelijk waardevol gebied**'. De kleinschalige wegen worden dagelijks gebruikt door ondermeer recreanten en scholieren en door bezoekers van Het Leen. Het is één van de meest intacte open ruimtes in Eeklo en sluit naadloos aan bij Het Leen. De stad voorziet in haar Gemeentelijk Structuurplan trouwens wel een zogenaamde 'groene lob'¹⁴ en 'open ruimte corridor'¹⁵ als verbinding tussen de **open ruimte** langs Het Leen en de stad.

Door de aanleg van de Ring wordt deze verbinding totaal onmogelijk. Er worden wel nieuwe problemen van leefbaarheid en veiligheid gecreëerd. De leefbaarheid in het gebied voor de mens, de fauna en flora wordt drastisch gewijzigd. De toename van fijn stof in de directe buurt van een scholencampus, verspreid door het zwaar verkeer, vormt een reële bedreiging. Het beoogde tracé doorsnijdt de verbinding tussen de stad en het groengebied en zal leiden tot een (verdere) **versnippering**, waardoor nieuwe restgebieden ontstaan. Gevolg van dit alles is dat de aanpalende wijken niet alleen hun woonkwaliteit verliezen, maar ook dat de landschapsbeleving en de recreatiewaarde van het (nabijgelegen) gebied danig moeten inboeten.

De doortrekking van de R43 in het gebied langs Het Leiken gaat manifest in tegen de ontwikkelingsperspectieven voor de **structuurbepalende functies landbouw, natuur en bos** voor dit gebied en zal een bijkomende dynamiek veroorzaken die in het gebied niet gewenst is.

5. De zuidelijke doortrekking van de Ring om Eeklo biedt geen enkele garantie ter voorkoming van een aanzienlijke aantasting van de speciale beschermingszone 'Bossen en heiden zandig Vlaanderen oostelijk deel' én de erin aanwezige beschermde soorten uit bijlage III en IV bij het Decreet Natuurbehoud

Het voorgestelde tracé biedt **geen enkele garantie** ter voorkoming van mogelijke negatieve effecten t.a.v. de aanwezige **speciale beschermingszone**, '*Bossen en heiden zandig Vlaanderen oostelijk deel*' én de erin aanwezige beschermde soorten uit bijlage III en IV bij het Decreet Natuurbehoud. Dit blijkt ook het geval ten aanzien van de natuurwaarden uit het VEN-gebied (Vlaams Ecologisch Netwerk) en de (zeer) waardevolle percelen zoals aangeduid op de Biologische Waarderingskaart. De voorgestelde passende beoordeling én de verscherpte natuurtoets bieden immers geen enkele zekerheid dat schade aan de natuurlijke kenmerken in bovengenoemde beschermingszones uitgesloten is, hetgeen nochtans vereist is conform artikel 36ter, §§3-4 Decreet Natuurbehoud.

De **twee belangrijkste onzekerheden** doen zich voor met betrekking tot de impact van de **bemaling** en de toenemende **geluidsemissies** op de verdrogingsgevoelige habitats en verstoringsgevoelige soorten die aanwezig zijn in het betrokken gebied.

Bemaling

De **impact van de noodzakelijke bemaling** (van welke aard ook) in de onmiddellijke omgeving van Het Leen zal ontegensprekelijk leiden tot significante en onherstelbare schade aan de **aanwezige habitats**. Zowel in het Habitatrichtlijngebied als in het buitengebied dat erop aansluit zijn immers veenlagen aanwezig op geringe tot zeer geringe diepte (vanaf een diepte van 0,5 m tot 5 m). Sinds meerdere jaren wordt een verdroging in het Habitatrichtlijngebied vastgesteld als gevolg van bemaling op de Burggravenstroom¹⁶. Hierdoor bevinden zowel de matig voedselrijke elzenbroekbossen als de Atlantische zuurminnende beukenbossen in Het Leen zich in een *ongunstige staat van instandhouding*. Elke druppel water die als het ware aan het gebied

¹⁴ Gemeentelijk structuurplan Eeklo, kaart 3: Gewenste ruimtelijke structuur met betrekking tot landschap (buro 4D, januari 2008)

¹⁵ Gemeentelijk structuurplan Eeklo, kaart 43: Potenties & problemen

¹⁶ Passende beoordeling, p. 16

onttrokken wordt, kan leiden tot significante en onherstelbare schade aan de beschermde habitattypen.

Men concludeert in de passende beoordeling dat door “*een gebrek aan uitvoeringsgegevens*” (sic) de impact van de bemaling moet ingeschat worden¹⁷. Men weet klaarblijkelijk niet hoe diep bemaald moet worden voor de aanleg van de nieuwe weg en de ondertunneling van de fietsverbinding. Evenmin is bekend hoe groot de invloedzone van de bemaling zal zijn op de waterhuishouding in de omgeving.

Men komt wel tot de conclusie dat in geval van een ingrijpende bemaling bij elk tracéalternatief sprake kan zijn van een **significant tot zeer significant negatief effect**¹⁸. Er wordt daarom ook een verdere monitoring voorgesteld. **Het is echter geenszins duidelijk hoe dergelijke monitoring deze effecten zal kunnen verhinderen.** Gelet op de aanwezige onzekerheden in voorliggend dossier kan bezwaarlijk gesteld worden dat er met zekerheid geen significante negatieve effecten zullen zijn op de verdrogingsgevoelige habitattypes in de betrokken speciale beschermingszone. **De gevoerde onderzoeken beantwoorden dan ook niet aan de doelstellingen van een passende beoordeling die volgens artikel 36ter van het Decreet Natuurbehoud nochtans noodzakelijk is.**

Geluidsemisies

Ook met betrekking tot de **impact van de geluidsemisies** op de verstoringsgevoelige soorten uit bijlage III en IV van het Decreet Natuurbehoud is sprake van een **(te) grote onzekerheid** in het licht van artikel 36ter, §§3-4 Decreet Natuurbehoud. In de passende beoordeling concludeert men immers zelf dat er sprake is van een significant negatief effect, hetgeen zou noodzaken tot het nemen van de nodige milderende maatregelen. De doeltreffendheid van de mogelijke milderende maatregelen – het voorzien van een gronddam of geluidsscherm vanaf de N9 – dient volgens de passende beoordeling nog verder te worden onderzocht op projectniveau¹⁹. Nochtans moet worden vastgesteld dat in de toelichtingsnota bij het PRUP wordt gesteld dat – ondanks de aanwezige onzekerheden – ten aanzien van Het Leen **géén specifieke geluidsmilderende maatregelen** worden opgenomen in het voorliggende ontwerp PRUP²⁰.

Wanneer uit de passende beoordeling blijkt dat op verschillende punten wetenschappelijk gezien **geen zekerheid** bestaat over het zich al dan niet voordoen van schadelijke effecten, kan in beginsel geen goedkeuring aan het betrokken plan worden gegeven²¹, tenzij de voorliggende milderende maatregelen direct ingrijpen op de negatief geëvalueerde effecten. Dit is een toepassing van het **voorzorgsbeginsel**, waarop streng wordt toegezien door de rechtspraak.

Het feit dat een systematische monitoring wordt opgelegd om op die manier te kunnen vaststellen of er al dan niet sprake is van betekenisvolle effecten en, in voorkomend geval, niet nader omschreven maatregelen te nemen in de projectfase, kan niet alsnog tot de goedkeuring van het plan leiden²².

Indien men het PRUP zuidelijke omleiding R43 in Eeklo alsnog zou willen goedkeuren, dan diende toepassing te worden gemaakt van de afwijkingsprocedure uit artikel 36ter van het Decreet Natuurbehoud (dwingende redenen groot openbaar belang, alternatievenafweging, compenserende maatregelen). In elk geval is duidelijk dat in voorliggende constellatie **géén afdoende alternatievenafweging** voorligt en met het plan **geen groot maatschappelijk belang** is gemoeid. Het dossier biedt immers geen garantie voor een veiligere binnenstad eens de Ring is aangelegd.

¹⁷ Passende beoordeling, p. 26

¹⁸ Passende beoordeling, p. 26 en tabel 7, p. 32

¹⁹ Passende beoordeling, p. 32 en tabel 8, p. 33

²⁰ Zie toelichtingsnota, p. 111

²¹ Decreet Natuurbehoud, artikel 36ter, §4

²² RvS, 13 augustus 2010, nr. 206.911, Gemeente Borsbeek

Het voorliggende ontwerp PRUP biedt **geen enkele garantie** ter voorkoming van een aanzienlijke aantasting van de speciale beschermingszone '*Bossen en heiden zandig Vlaanderen oostelijk deel*' én de erin aanwezige beschermde soorten uit bijlage III en IV bij het Decreet Natuurbehoud. **De gevoerde onderzoeken beantwoorden dan ook niet aan de doelstellingen van een passende beoordeling, die volgens artikel 36ter van het Decreet Natuurbehoud nochtans noodzakelijk is.**

6. Conclusie

Op basis van voorgaande elementen kan eenduidig worden vastgesteld dat het voorliggende ontwerp-PRUP – dat de zuidelijke doortrekking van de Ring om Eeklo voorziet – niet kan worden goedgekeurd nu:

1. andere **realisatiealternatieven** voor de aanpak van de verkeersveiligheid in het centrum van Eeklo onvoldoende zijn onderzocht;
2. het in elk geval niet zal toelaten om de vastgestelde **verkeersonveiligheid** in het centrum van Eeklo aan te pakken;
3. het géén steun vindt binnen de **beleidsopties** uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen;
4. het niet inpasbaar is binnen de **ontwikkelingsperspectieven** voor de structuurbepalende functies landbouw, natuur, bos en de aanleg een bijkomende dynamiek veroorzaakt die in het gebied niet gewenst is;
5. het **geen enkele garantie** biedt ter voorkoming van een aanzienlijke aantasting van de speciale beschermingszone '*Bossen en heiden zandig Vlaanderen oostelijk deel*' én de erin aanwezige beschermde soorten uit bijlage III en IV bij het Decreet Natuurbehoud.

Om deze redenen wenst het comité Eeklotegendering bezwaar aan te tekenen tegen de doortrekking van de R43. Ik ben ervan overtuigd dat er andere mogelijkheden zijn om de leefbaarheid en de veiligheid in het centrum van Eeklo te bevorderen.

Wij roepen de bewindslieden van Eeklo en de provincie Oost-Vlaanderen op de doortrekking van de R43 te schrappen uit de politieke agenda's en (met de vele mogelijke alternatieven) prioritair werk te maken van de herinrichting van de doortocht N9 door het centrum van Eeklo tot een veilige, aangename en gezellige stad.

In naam van het comité Eeklotegendering,