

Provinciale Commissie voor Ruimtelijke Ordening
Procoro
Gebundelde adviezen 2024

VOORWOORD

De Provinciale commissie voor ruimtelijke ordening (Procoro) werd opgericht bij decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening. De oprichtingsbepaling werd overgenomen in art. 1.3.2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

De Procoro verleent advies in de verschillende fasen van de totstandkoming van een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP): de fase van de startnota (publieke raadpleging), het voorontwerp-PRUP (plenaire vergadering) en het ontwerp-PRUP (openbaar onderzoek). In de fase van het ontwerp-PRUP bundelt en coördineert zij ook de adviezen, opmerkingen en bezwaren die werden uitgebracht tijdens het openbaar onderzoek. Eenzelfde taak heeft zij naar aanleiding van het openbaar onderzoek over aanvragen voor een planologisch attest. Daarnaast kan de Procoro advies geven, opmerkingen maken of voorstellen doen over alle aangelegenheden met betrekking tot de provinciale ruimtelijke ordening, op eigen initiatief of op verzoek van de provincieraad of de deputatie.

In 2024 heeft de Procoro vijf adviezen uitgebracht, nl. over:

1. Startnota provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan Schotelven – De Daries in Arendonk
2. PRUP Regionale ontsluiting Geel bis: advies n.a.v. openbaar onderzoek
3. Voorontwerp-PRUP Bruggenbeemd te Herentals
4. PRUP Kempense Meren II: advies n.a.v. openbaar onderzoek
5. Advies n.a.v. openbaar onderzoek over de aanvraag tot planologisch attest voor Bosmans te Heist-op-den-Berg.

Deze bundel bevat de vijf adviezen die door de Procoro van de provincie Antwerpen werden uitgebracht in 2024 over de bovenvermelde PRUP's.

Februari 2025

de secretaris,



Luc Wellens

de voorzitter,



Kris Vreys

Inhoud

1. Startnota provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan Schotelven – De Daries in Arendonk
2. PRUP Regionale ontsluiting Geel bis: advies n.a.v. openbaar onderzoek
3. Voorontwerp-PRUP Bruggenbeemd te Herentals
4. PRUP Kempense Meren II: advies n.a.v. openbaar onderzoek
5. Advies n.a.v. openbaar onderzoek over de aanvraag tot planologisch attest voor Bosmans te Heist-op-den-Berg.

Provinciale Commissie Ruimtelijke Ordening
Departement Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit

Aan de deputatie van de
provincie Antwerpen
Koningin Elisabethlei 22
2018 Antwerpen

Datum 21 mei 2024
Kenmerk PROCORO-20240506
contactpersoon Luc Wellens | T 240 66 00
procoro@provincieantwerpen.be
Onderwerp Advies startnota provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan Schotelven - De
Daries in Arendonk

Geachte deputatie,

De Provinciale commissie voor ruimtelijke ordening (Procoro) van de provincie Antwerpen heeft de start- en procesnota van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan Schotelven - De Daries in Arendonk besproken in de vergadering van 6 mei 2024.

De Procoro brengt hierover, in functie van de publieke raadpleging (zie art. 2.2.12 VCRO), nog geen eenduidig advies uit, maar geeft de vragen van de leden mee als input voor het verdere planningsproces.

U vindt dit verslag in bijlage.

Hoogachtend,

De secretaris,



Luc Wellens

de voorzitter,



Kris Vreys

PROVINCIALE COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING
PROVINCIE ANTWERPEN

NOTULEN
Vergadering van 6 mei 2024
13.00 u., online d.m.v. MS Teams

Aanwezigheden en verontschuldigungen

Aanwezig: vette tekst		*: Ontslagnemend / te vervangen lid
Verontschuldigd / aanwezigheid andere lid: <i>cursieve tekst</i>		
Leden	Effectief lid	Plaatsvervangend lid
Voorzitter	Kris Vreys	
Werkgeversorganisaties vertegenwoordigd in de SERV	Steven Betz (Voka)	Guy Beyens (Voka)
	Karolien Janssens (UNIZO)	Karolien Huibers (UNIZO)
Werknemersorganisaties vertegenwoordigd in de SERV	Iris Baetens (ABVV)	Peter De Ridder (ABVV)
	Luk Vanden Poel (ACV)	Willy Mariën (ACV)
Landbouworganisaties vertegenwoordigd in de SALV	Koen Lommelen (Boerenbond)	Lore Van Looveren (Boerenbond)
	Peter Van De Vel (ABS)	Ludo Van Loon (ABS)
Organisaties vertegenwoordigd in de Mina-Raad	Koen Grolus (Natuurpunt)	Ria Van Peer (Natuurpunt)
	Jan Claes (BBL)	Joannes De Schutter (BBL)
	Thierry van der Straten (Landelijk Vlaanderen)	Kris Oorts (Hubertus Vereniging Vlaanderen)
Representatieve vzw inzake ruimtelijke ordening	Paul Wullaume (VRP)	Roeland Smits (VRP)
	Patrick Ibens (Vloro)	Sophie D'Hulst (Vloro)
Provinciale diensten voor ruimtelijke ordening	Sigrid Heirman	Tine Van Hoof
	Veerle Van Dooren	Leen Duqué
	Arpad Dorozmai	Inge Rijmenans
	Kate Vanderstraeten	Karine Blauw
Provinciale diensten voor economie	Els Kenis (ondervoorzitter)	Karolien Heirman
Provinciale diensten voor toerisme en recreatie	Kelly De Rybel-Van Campenhout	Gaston Maes
Provinciale diensten voor huisvesting	Clemens de Olde	Mia Philips
Provinciale diensten voor infrastructuur	Stefanie Mahieu	Mathias De Beucker
Provinciale diensten voor landbouw	Hilde Pelgrims	Christel Claes
Provinciale diensten voor leefmilieu	?	<i>Yves Goossens</i>
Provinciale diensten voor onroerend erfgoed	Ignace Bourgeois	Anouk Van der Kelen
Vaste secretaris		
	Luc Wellens (notulist)	
Namens de politieke fracties vertegenwoordigd in de provincieraad		
	Ann Bakelants (Open VLD) Ilse Van Dienderen (Groen) Fons Dierckx (Vooruit) Marleen Van Hautehem (NV-A) Mien Van Olmen (cd&v) Rudy Sohier (PVDA) Bruno Valkeniers (Vlaams Belang)	

Agenda

1. PRUP Schotelven - De Daries in Arendonk: start- en procesnota

Zitting

Dhr. K. Vreys verwelkomt de aanwezige leden van de Procoro en de spreker dhr. Ward Joppen, ruimtelijk planner van de dienst Ruimtelijke Planning, en opent de vergadering.

1. PRUP Schotelven - De Daries in Arendonk: start- en procesnota

VRAGEN

Vraag: toevoeging aan de ruimtelijke analyse: de kern van Arendonk scoort zeer hoog qua hittestress (cf. wooscan Arendonk, provincie Antwerpen) terwijl het aantal hittegolfdagen tussen 2018 en 2050 zal verviervoudigen (en daarna nog meer) (hittegolven). Dit zijn bijkomende argumenten voor een zo groot mogelijke ontharding/vergroening in beide plangebieden.

Vraag: naast de toenemende vraag naar ruimte voor bedrijven is er ook de specifieke toekomstige demografische ontwikkeling van Arendonk: een lichte verwachte stijging van het aantal inwoners, maar een grote verwachte stijging van de bevolkingsgroep 65+ en bijkomende gezinsverdunding. Er staan 250 mensen op de wachtlijst, maar er zijn geen plannen voor extra sociale woningen. De Daries ligt uitstekend voor woonruimte voor senioren en/of minder kapitaalkrachtige inwoners. Is er in Arendonk ander even goed gelegen woongebied om woonruimte te creëren voor deze bevolkingsgroepen?

Vraag: op p. 60 van de startnota worden 3 voorwaarden voor het herbestemmen van open ruimte naar bedrijvigheid opgesomd, maar in het PBRA staan er 4 voorwaarden.

Vraag: op p. 69 van de startnota wordt vermeld dat het RSPA niet meer van toepassing is wegens vervangen door het PBRA, en het PRUP hier bijgevolg niet meer aan getoetst wordt. Waarom wordt dit hier dan nog meegenomen?

Vraag: zijn er WUG-gebieden die door de gemeente moeten worden herbestemd d.m.v. een RUP?

Vraag: is het bestendigen van economisch aanbod in Schotelven voldoende scherp gesteld: nu is er detailhandel naast bedrijven, blijft dit zo, of wordt de detailhandel meer naar de dorpskern verhuisd?

Vraag: in de plan-MER staat dat de bestaande erfgoedwaarden behouden blijven, maar over welke erfgoedwaarden gaat het?

Er zijn geen verdere vragen of opmerkingen.

De voorzitter dankt dhr. Ward Joppen.

De leden zullen de presentatie samen met het verslag ontvangen.

BERAADSLAGING EN ADVIES

De voorzitter wijst op de beslissing die in het verleden werd genomen met betrekking tot de advisering van de Procoro over de startnota in het kader van de geïntegreerde planningsprocedure: de Procoro brengt nog geen eenduidig advies uit, maar geeft de vragen en reacties van de leden mee als input voor het verdere planningsproces.

2. Varia

De volgende vergaderdata zijn voorzien:

- Maandag 10/6/2024, 14-17 u.
- Maandag 17/6/2024, 13-17 u.
- Maandag 24/6/2024, 13-16 u.

De vergaderdata voor het najaar van 2024 worden zo spoedig mogelijk vastgelegd en gecommuniceerd.

De voorzitter dankt de aanwezigen en sluit de vergadering.

Volgende vergadering: maandag 10/6/2024, 14-17 u.

De secretaris,



Luc Wellens

De voorzitter,



K. Vreys

Provinciale Commissie Ruimtelijke Ordening

Departement Ruimte, Erfgoed en
Mobiliteit

Aan de deputatie van de
provincie Antwerpen
Koningin Elisabethlei 22
2018 Antwerpen

Datum 27 juni 2024
Kenmerk Procoro-2024-06-10
Contactpersoon Wellens Luc | T 03 240 66 00
procoro@provincieantwerpen.be
Onderwerp PRUP Regionale ontsluiting Geel bis:
Advies Procoro n.a.v. openbaar onderzoek

Geachte deputatie,

Op 22 juni 2023 heeft de provincieraad het ontwerp provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) Regionale ontsluiting Geel bis voor een eerste keer voorlopig vastgesteld.

Overeenkomstig de bepalingen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) heeft de provincie Antwerpen een openbaar onderzoek georganiseerd gedurende zestig dagen. Dit openbaar onderzoek liep van 18 augustus 2023 tot en met 16 oktober 2023. Tijdens dit openbaar onderzoek werden 840 bezwaarschriften ingediend, waarvan 1 vroegtijdig en 10 laattijdig, en 4 adviezen verleend, waarvan 1 laattijdig. Het overzicht hiervan wordt in tabelvorm als bijlage bij dit schrijven toegevoegd (cf. bijlage 1).

N.a.v. een bezwaarschrift dat werd ontvangen i.k.v. het openbaar onderzoek, werd vastgesteld dat de passende beoordeling en verscherpte natuurtoets niet als bijlage bij het ontwerp-plan-MER werd gevoegd. Om deze materiële vergissing recht te zetten en te komen tot een correct procedureverloop, was een nieuwe voorlopige vaststelling en een nieuw openbaar onderzoek noodzakelijk.

Op 13 december 2023 heeft de provincieraad het ontwerp-PRUP Regionale ontsluiting Geel bis voor een tweede keer voorlopig vastgesteld. Er werd beslist een nieuw openbaar onderzoek te organiseren, van 5 februari 2024 tot en met 4 april 2024. Tijdens dit openbaar onderzoek werden 290 bezwaarschriften ingediend, en 4 adviezen verleend. Het overzicht hiervan wordt in tabelvorm als bijlage bij dit schrijven toegevoegd (cf. bijlage 2).

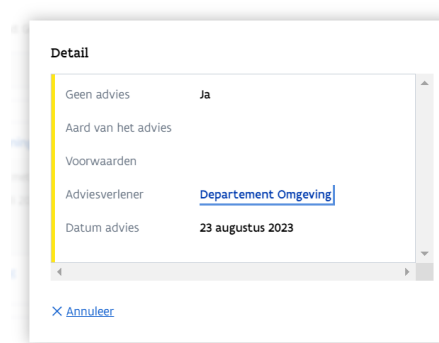
De provincieraad besliste om de ingediende bezwaren en adviezen van bij het eerste openbaar onderzoek (dat liep van 18 augustus 2023 tot en met 16 oktober 2023) integraal te behouden in het verdere procesverloop en in rekening te nemen bij de verwerking van de bezwaren en adviezen door de Provinciale Commissie voor Ruimtelijke Ordening (Procoro).

Conform de VCRO bundelt en coördineert de Procoro alle bezwaren en adviezen, bezorgt ze binnen 90 dagen na het einde van het openbaar onderzoek de gebundelde bezwaren en adviezen aan de deputatie en brengt ze op hetzelfde ogenblik gemotiveerd advies uit bij de provincieraad.

De bezwaren en adviezen werden door de Procoro thematisch behandeld (cf. bijlage 3) tijdens de vergadering op 10 juni 2024. Hierbij werd geen onderscheid gemaakt tussen de bezwaren en adviezen die binnenkwamen tijdens het eerste openbaar onderzoek of het tweede openbaar onderzoek.

De Procoro brengt aan de provincieraad een **gunstig advies onder voorwaarden** uit m.b.t. het ontwerp-PRUP Regionale ontsluiting Geel bis en het bijhorende ontwerp-plan-MER. Inzake de voorwaarden wenst de Procoro te verwijzen naar de behandeling van de ontvangen bezwaren en adviezen, hierbij toegevoegd als bijlage 3 onder de noemer '**20240610_Procoro advies bij ontwerp-PRUP Regionale ontsluiting Geel bis**'.

Conform de VCRO moet dit advies het integrale advies van het Departement Omgeving bevatten. Tijdens het eerste openbaar onderzoek gaf het Departement Omgeving via het uitwisselplatform voor digitale stedenbouwkundige informatie (DSI) aan geen advies uit te brengen (zie ook advies 1A in Tabel 1):



The screenshot shows a 'Detail' window with the following content:

Geen advies	Ja
Aard van het advies	
Voorwaarden	
Adviesverlener	Departement Omgeving
Datum advies	23 augustus 2023

At the bottom left of the window is a button labeled 'X Annuleer'.

Tijdens het tweede openbaar onderzoek kwam er vanuit het Departement Omgeving geen reactie op de adviesvraag.

Namens de Provinciale Commissie voor Ruimtelijke ordening,

Hoogachtend,



Provincie
Antwerpen

Luc Wellens
Secretaris

Kris Vreys
Voorzitter

Bijlagen:

1. Tabel 1: Overzicht ontvangen adviezen en bezwaren openbaar onderzoek 18 augustus 2023 – 16 oktober 2023
2. Tabel 2: Overzicht ontvangen adviezen en bezwaren openbaar onderzoek 5 februari 2024 – 4 april 2024
3. Behandeling adviezen en bezwaren '20240610_Procoro advies bij ontwerp-PRUP Regionale ontsluiting Geel bis'

OVERZICHT BEZWAREN & ADVIEZEN

PRUP Regionale ontsluiting Geel bis

Openbaar onderzoek 18 augustus 2023 – 16 oktober 2023

BEZWAREN

Nr.	Indiener	Hoedanigheid	Datum	Bezwaar
1B			14.08.2023 (via e-mail) (TE VROEG)	Woont sinds 1988 aan de Retieseweg. Bezwaarindiener vindt het naïef te denken dat er geen verkeer meer langs St. Dimpna zal zijden aangezien mensen altijd de kortste weg kiezen en zich niets aantrekken van regels. Op de N18 kan vanuit de stad Geel geen tonnagebeperking opgelegd worden (gewestweg) waardoor het stuk vanaf de nieuwe doortrekking ook geen beperking zal hebben. Mocht dat wel het geval zijn, waarom dan geen beperking vanaf het kruispunt industrieterrein Dessel? Op die manier zal het verkeer verplicht zijn om langs de Ring van Retie via de snelweg de N19g te gebruiken. Er wordt gevraagd belastinggeld alsook de mooie strook groen in Geel te sparen. Deze weg is niet nodig.
2B			19.08.2023 (via e-mail)	Worden er in het plan ook de nodige aanpassingen voorzien om sluipverkeer te vermijden in de straat Kievermont? Op dit moment wordt de straat Kievermont gebruikt als missing link van de ring rond Geel. Zonder aanpassingen in het PRUP dreigt dit zo te blijven met onveilige situaties als gevolg: te veel en te snel en te zwaar verkeer.
3B			24.08.2023 (via e-mail)	De plannen zien er goed uit. Laat de werken snel beginnen.
4B			24.08.2023 (via e-mail)	Waarom nu nog een ontsluiting maken? Dit is geldverspilling. De noord zuid verbinding vangt al veel op. Het kan met één verkeersbord (tonnagebeperking) opgelost worden nu de Retieseweg gesloten is. Waarom dan niet altijd die weg gebruiken via Retie autostrade Kasterlee en Geel?
5B			25.08.2023 (via e-mail)	- Dit traject is maar een halve oplossing: het (vracht)verkeer dat vanuit Limburg via Mol de E313 probeert te bereiken, blijft hiermee onveranderd. Idem in de tegenovergestelde richting.

				- Gemeente Meerhout neemt acties om de passage van een deel van dit verkeer dat een binnenweg via Meerhout probeert te nemen via haar de dorpskom onmogelijk te maken. - Deze twee voorgaande knelpunten resulteren in nog meer zwaar verkeer via de ring van Mol en de veel te smalle Melseweg tussen de ring van Geel en Mol = levensgevaarlijke stukje weg tussen de 2 ringwegen. Er is nooit maar één vorm van veilige oplossing hiervoor gebracht. Dit stuk weg moet hoogdringend omgevormd worden tot een twee banen weg als verlengde van de beide ringwegen - Het actueel voorgestelde beperkte traject moet noodgedwongen enkele honderden meter meer noordwaarts eindigen omdat door de verkaveling aldaar directe aansluiting toen al bewust werd geblokkeerd.
6B			26.08.2023 (via e-mail)	Bezwaarindiener verwijst naar de rust en de stilte bij Schransdijk nr. 1 en vindt het heel moeilijk om deze plek druk te laten maken en hoopt dat het niet nodig is om hier een nieuwe ringweg te realiseren.
7B			27.08.2023 (via e-mail)	Bezwaarindiener tekent protest aan tegen de plannen om een Ringweg aan te leggen in het groene gebied ten noorden van Geel. Dit zal de natuur en de rust van de daar woonachtige mensen verstoren.
8B			28.08.2023 (via e-mail)	Als inwoner van centrum Geel worden de plannen aangemoedigd.
9B			29.08.2023 (via e-mail)	Het PRUP heeft onvoorziene gevolgen voor de leefbaarheid en de essentie van de Schransdijk en haar omgeving en in het bijzonder voor de woning gelegen te Schransdijk nr. 1 met boomgaard en groenvoorzieningen. Deze speciale plek wordt door velen gekoesterd als een serene en spirituele plek om zich te verbinden met de natuur en elkaar. Het is een oase van rust en toevluchtsoord. Het PRUP heeft een verregaande visuele en akoestische verstoring tot gevolg maar ook een verstoring van de gevoelige balans die op deze plek is gecreëerd voor spirituele groei en welzijn. Er wordt gevraagd om alternatieve oplossingen te overwegen die zowel ontwikkeling als behoud in evenwicht brengen en met respect voor de Schransdijk en haar unieke karakter.
10B			31.08.2023 (via e-mail)	Een nieuwe Ringweg is volgens bezwaarindiener niet nodig. Het is belangrijker dat de natuur en de rust blijft bestaan rond Schransdijk alwaar een belangrijke ontmoetingsplaats is gelegen voor mensen om te bezinnen en tot rust te komen. Er wordt gepleit voor het nulalternatief.
11B			01.09.2023 (via e-mail)	Het PRUP berokkent o.m. schade aan de Schransdijk 1, waar een oase van rust en herbronning is gelegen voor een hele gemeenschap van mensen. Plaatsen als deze zijn uiterst zeldzaam en wordt niet zomaar 1-2-3 gecreëerd of vervangen. Het plaatsen van de ringweg zo dicht bij deze bijzondere plek is een steek in het hart van velen. Bezwaarindiener hoopt dat het PRUP kan worden herzien zodat het netwerk aan hartsverbinding vanuit landen uit alle windstreken met dit speciale stukje Geels land niet

				verloren gaat. Dat zou enorme zonde zijn en volledig indruisen tegen de steeds meer ingeburgerde visie dat we onze natuur als heilig moeten beschouwen.
12B			02.09.2023 (via e-mail)	Bezwaarindiener neemt regelmatig deel aan activiteiten in Schransdijk 1. Deze bijzondere plek moet behouden blijven voor het welzijn van velen.
13B			04.09.2023 (via e-mail)	De geplande ringweg bis vernietigt een stuk zo noodzakelijke natuur. Er wordt gevraagd dit niet te doen en respect te hebben voor de Kempische natuur.
14B			05.09.2023 (via e-mail)	Als inwoner van Geel Logen vormt het PRUP een forse verbetering op het vlak van veiligheid en hinder. De route naar het ziekenhuis wordt eveneens veiliger zonder vrachtverkeer.
15B			05.09.2023 (via e-mail)	De huizen in de Zandhoefstraat, Holven, Huttenstraat en Ossemeer gaan extra geluidsoverlast hebben bij een ringdoortrekking. Er worden geluidsbarrières aangeduid voor het verdere traject naast de nieuwe weg maar er zou ook gekeken moeten worden naar extra geluidsbescherming langs het bestaande stuk ring. Er is een plan in opmaak om het zwaar transport in verkeersassen te leiden. Deze weg is niet opgenomen in het PRUP. Hierdoor zal deze weg overbodig worden doordat het zwaar transport niet naar deze as geleid word. Momenteel is de Retieseweg éénrichtingsverkeer waardoor er meer verkeer langs de verbindingsweg richting Kasterlee wordt geleid, hetgeen zorgt voor minder problemen richting het centrum en Sint-Dimpna. Waarom is de optie éénrichtingsverkeer Retieseweg voor zwaar transport niet onderzocht? Er is door stad Geel geen oplossing voor het mobiliteitsplan van Geel wanneer de ring wordt doorgetrokken. Hierdoor wordt een groot deel van de straten amper bereikbaar voor de bewoners. Ook zal er vanuit het centrum amper gebruik gemaakt kunnen worden van de ring doordat zij geen toegang hebben tot de ring. Het huidige traject van de nieuwe weg is gekozen om de mensen van Holven via de ring naar Sint-Dimpna te laten rijden. De verbinding tussen Holven en Sint-Dimpna zal enkel kunnen gebeuren door het centrum van Geel door het gebrek aan toegang tot de nieuwe ring. Er wordt extra wateroverlast verwacht n.a.v. de waterafvoer van de ring naar de huizen en wijken die onmiddellijk naast de ring zullen komen. Er moeten extra maatregelen genomen worden zodat deze woningen niet in een overstromingsgebied komen.
16B			05.09.2023 (afgifte tegen ontvangstbewijs infomarkt)	Gemiste kans dat ring niet volledig doorgetrokken wordt aangezien hierdoor nog veel sluipverkeer zal circuleren op St.-Dimpnaplein = onveilig voor overstekende fietsers/voetgangers.

				De ring doortrekken tot aan Retieseweg lost probleem deels op maar een volledige doortrekking is noodzakelijk om probleem grondig op te lossen. Hoe ga je ervoor zorgen dat het verkeer effectief de nieuwe ring zal gebruiken en niet over het St.-Dimpnaplein rijden?
17B			05.09.2023 (inspraakformulier afgifte tegen ontvangstbewijs infomarkt)	Niet akkoord wegens geluidsoverlast + verlies natuur + waardevermindering woning.
18B			05.09.2023 (afgifte tegen ontvangstbewijs infomarkt)	Niet akkoord met tunnel in Heistraat. Die moet zeker ook dienen voor auto's en niet voor fietsers alleen. De tunnel aan Schransdijk is nutteloos. Hoe ver moet er rondgereden worden om het centrum te bereiken?
19B			05.09.2023 (inspraakformulier afgifte tegen ontvangstbewijs infomarkt)	Door de werken op de Retieseweg is St.-Dimpna ontlast. De noord-zuid verbinding moet beter benut worden. Is het voor het verkeer of ontsluiting van het militair domein als KMO-zone? Is het niet beter om bestaande wegen aan te passen?
20B			05.09.2023 (inspraakformulier afgifte tegen ontvangstbewijs infomarkt)	Het is niet nodig een weg aan te leggen. Het verkeer moet verminderd worden. Zwaar verkeer moet over de noord-zuid verbinding.
21B			05.09.2023 (inspraakformulier afgifte tegen ontvangstbewijs infomarkt)	Op dit moment geldt er een tonnagebeperking (5 ton) op de Retieseweg. Verschillende inwoners op St.-Dimpna zouden het wenselijk vinden dat deze tonnagebeperking definitief wordt. Wordt er met deze wens rekening gehouden of moet er hierover een petitie ingediend worden?
22B			05.09.2023 (inspraakformulier afgifte tegen ontvangstbewijs infomarkt)	Hoe kan bezwaarindiener van Koeksberg 6 naar Meulemakershoef 5?
23B			05.09.2023 (inspraakformulier afgifte tegen ontvangstbewijs infomarkt)	Berzwaarindiener maakt zich zorgen over de drukte van de Dr. Vandeperrestraat. Het verkeer van buiten de ring richting centrum moet over deze weg. Kan hierover nagedacht worden?

24B			05.09.2023 (inspraakformulier afgifte tegen ontvangstbewijs infomarkt)	Heistraat: kan dit niet ook mogelijk gemaakt worden met een doorgang voor auto's? Er wordt gevreesd dat de Dr. Vandeperrestraat veel drukker zal worden o.w.v. verkeer Geel centrum – Ten Aard.
25B			05.09.2023 (inspraakformulier afgifte tegen ontvangstbewijs infomarkt)	Doorgang Heistraat moet toegankelijk zijn voor auto's. Heistraat is een relatief drukke straat met veel passage. Kan dit in overweging genomen worden? Koppeleershoeve fietstunnel?
26B			05.09.2023 (inspraakformulier afgifte tegen ontvangstbewijs infomarkt)	Bezwaarindiener heeft geen zekerheid dat zij haar woning mag behouden. Ofwel komt er een muur naast de woning = waardevermindering woning. De woning heeft voor bezwaarindiener en haar kinderen emotionele waarde. Er wordt gehoopt dat er rekening wordt gehouden met de mensen.
27B			05.09.2023 (inspraakformulier afgifte tegen ontvangstbewijs infomarkt)	De tuin van bezwaarindiener komt tegen de nieuwe weg en hoopt/wenst niet onteigend te worden. Er is ruimte genoeg naar het zuiden toe waar een oude stal staat, wat hopelijk ook niet geklasseerd is.
28B			06.09.2023 (via e- mail)	Tekent bezwaar aan.
29B			06.09.2023 (via e- mail)	Wat gaat de ring doen met de waarde van het huis van bezwaarindiener als deze er effectief ligt? Bezorgdheid rond geluid en trillingen: —> sleuven inslijpen zoals bij de ring van Antwerpen als geluidsdemper; —> correct soort asfalt om geluidshinder te beperken; —> correcte studie omtrent trillingen. Hoe groot is de groene zone naast de ringweg en hoe gaat deze het geluid beperken? Is het inkapselen van de ring misschien een optie? Er wordt gewezen op het belang van geluidsschermen (voldoende hoog), zeker aan de Gagelstraat. Een wandeldoorgang via fittelaarsdijk is er niet —> dit is toch een doorgang naar veel wandel- en fietsgelegenheden in omliggende velden/paadjes/ natuur...?

				Doorgang auto enkel via Schransstraat —> Veel rondrijden om in de Gagelstraat te geraken. Er komt vanaf 18/9 een éénrichtingsweg in de Koppeleershoeven tot aan de badstraat. Als de ring er ligt kan heel de Gagelstraat + omliggende wijken enkel door de badstraat om ergens te geraken. De badstraat leent zich totaal niet om dit verkeer te verwerken.
30B			06.09.2023 (via e-mail)	Het PRUP zou dwars door de tuin van Schransdijk 1 lopen en vlakbij deze woning en praktijkruimte waar creatieve, inspirerende en rustgevende activiteiten plaatsvinden. Het plan is nefast voor het behoud van deze unieke plek die van onschatbare waarde is voor de gemeenschap en toekomstige generaties en zal de huidige natuurlijke omgeving en de landelijke sfeer van Schransdijk verstoren. De geluidshinder en verkeersdrukte zullen een impact hebben op het welzijn en de gezondheid van de bewoners en de bezoekers. De boomgaard en de weilanden en het landschap zullen beschadigd worden. Er wordt gepleit voor de nul-optie omdat er genoeg wegen aangelegd zijn en omdat vertraging en rust belangrijk zijn. Indien het plan toch zou doorgaan, kan er dan gezorgd worden voor minimale geluidshinder en gezichtshinder, bv. met een geluidsmuur of andere afscherming, of door een verhoogde berm?
31B			07.09.2023 (via e-mail)	Er moeten op het traject twee bruggen aangelegd worden. Waarom niet beiden voorzien om met een auto/ alle landbouwvoertuigen (ook de oogstmachines op drie wielen) eronderdoor te rijden? Zodat de buurtbewoners en boeren niet moeten omrijden om thuis te geraken?
32B			07.09.2023 (via e-mail)	Bezwaarindiener is voor het doortrekken van de ring, als het enigszins kan aan Binnenblokken achter waardevolle bomenrij door te gaan (meest noordelijk).
33B			08.09.2023 (via e-mail)	Bezwaarindiener is positief. Volgende vragen worden geformuleerd: - Heistraat enkel doorgang te voorzien voor fietsers: Anders wordt dit een te gevaarlijke sluipteg. Noordkant van het traject, voornamelijk agrarisch gebied, zuidkant woongebied. - Schransdijk doorgang te voorzien voor fietsers en tractoren: Zowel aan de noordkant als zuidkant ligt er veel agrarisch gebied.
34B			08.09.2023 (via e-mail)	De geplande weg loopt aan/door de achtertuin van bezwaarindiener = waardevermindering woning alsook veel geluidsoverlast. Er wordt gevreesd dat het sluiptegverkeer in Molderbeemdendijk zal toenemen om de stoplichten aan het kruispunt te vermijden.

				Ook haar eigendom aan de Fittelaarsdijk wordt getroffen. Bezwaarindiener doet vanuit haar 40-jaar lange ervaring als vrachtwagenchauffeur enkele suggesties om het vrachtverkeer uit het centrum te weren: Op de autobaan E34 aan de afritten Arendonk en Retie borden plaatsen "Doorgang zwaar vervoer in GEEL verboden omleiding via Turnhout centrum". Vanuit Geel Richting Retie en Arendonk ook omleiding via Turnhout. Dit zal de goedkoopste oplossing zijn.
35B			08.09.2023 (via e-mail)	Bezwaar tegen aanleg weg in Holven.
36B			09.09.2023 (via e-mail)	Bezwaarindiener maakt volgende bedenkingen: - De twee tunnels onder de weg zijn fietstunnels waardoor autoverkeer de nieuwe weg niet kan kruisen tussen Dr. Van de Perrestraat en Retieseweg; - De Koppeleershoeven wordt vanaf 18/09 een éénrichtingsstraat/schoolstraat waardoor alle bewoners van Weistraat, Holvenseheide, Gagelstraat en Badstraat via de Badstraat moeten uitrijden naar Dr. Van de Perrestraat. De Badstraat kan deze verkeersstroom niet aan. - Is er voldoende rekening gehouden met de toekomstige verkeersstromen en extra drukte in Holven (rond Katersberg en Badstraat) bij de aanleg van de weg? - De Retieseweg is reeds enkele maanden onderbroken. Waar is dat vrachtverkeer heen? Zou een tonnagebeperking niet volstaan? - In de MER werd niet onderzocht of géén weg aanleggen een optie is. Bv. met perfecte doorstroming van het verkeer op de huidige ring rond Geel d.m.v. ondergrondse & bovengrondse gescheiden verkeersstromen i.p.v. rondpunt OKE-auto + rode lichten Diestseweg & Koning Albert straat (Stelen) - Is er rekening gehouden met de toekomstige ontsluiting vanuit Mol-Donk naar Retieseweg? Is er rekening gehouden met toekomstig extra verkeer als men het Engels Kamp zou veranderen in (deels) industriezone? - Werd er rekening gehouden met bovengrondse elektriciteitspalen in Koppeleershoeven, kruising van Binnenblok met Meulemakershoef en Retieseweg? - Op de plannen staat geen aanpassing van het kruispunt met verkeerslichten van Westelijke ring richting Turnhout (N19g) en Westelijke ring richting Dr. Van De Perre straat(N19). De afslag naar Westelijke ring richting kruispunt Dr. Van de Perre straat is niet zo verkeersvriendelijk. De afslag is kort voor de verkeerslichten waardoor er gemakkelijk een lange rij voertuigen staat, zeker tijdens spitsuren.
37B			10.09.2023 (via e-mail)	Het PRUP heeft onvoorziene gevolgen voor de leefbaarheid en de essentie van de Schransdijk en haar omgeving en in het bijzonder voor de woning gelegen te Schransdijk nr. 1 met boomgaard en groenvoorzieningen. Deze speciale plek wordt door velen gekoesterd als een serene en spirituele plek om zich te verbinden met de

				natuur en elkaar. Het is een oase van rust en toevluchtsoord. Het PRUP heeft een verregaande visuele en akoestische verstoring tot gevolg maar ook een verstoring van de gevoelige balans die op deze plek is gecreëerd voor spirituele groei en welzijn. Er wordt gevraagd om alternatieve oplossingen te overwegen die zowel ontwikkeling als behoud in evenwicht brengen en met respect voor de Schransdijk en haar unieke karakter.
38B			10.09.2023 (via e-mail)	Eerst worden er verkavelingen goedgekeurd en bouwvergunningen afgeleverd om nadien deze mensen te belasten met geluidshinder en gezondheidsrisico's (fijn stof). Het probleem in St. Dimpna moet ter plaatse opgelost worden door het doorgaand zwaar verkeer uit St. Dimpna weg te houden en het probleem niet te verleggen naar bezwaarindiener. Er wordt gevraagd als goede huisvader te handelen en het probleem van 1 kind niet op te lossen ten koste van andere kinderen.
39B			11.09.2023 (via e-mail)	Er wordt gevraagd het project te herzien omwille van de impact op natuur en leefmilieu. De aanleg van de weg is nefast voor de omgeving en het algemeen welbevinden van de mensen. Er moet een oplossing gezocht worden naar hoe kunnen we het vrachtverkeer en ander verkeer verminderen i.p.v. vermeerderen. De natuur is nodig om te overleven.
40B			11.09.2023 (via e-mail)	Het plan heeft een nefaste impact op Schransdijk 1. Deze plek in Geel betekent een grote meerwaarde voor Geel en omstreken. Er is nood aan plaatsen waar mensen kunnen herbronnen in evenwicht met de natuur.
41B			11.09.2023 (via e-mail)	Er worden veel eigendommen getroffen door dit plan. Ofwel worden ze onteigend ofwel ondervinden zij veel geluidshinder en luchtverontreiniging. Ook de natuur wordt veel schade berokkend. De hoop blijft dat er alternatieven en oplossingen mogen komen waarbij : 1) de overlast van het verkeer wel uit het centrum van Geel kan omgeleid worden; 2) er minder invasieve ingrepen komen voor mens en natuur? Veilige fietsinfrastructuur in het centrum van Geel, heraanleg van verkeersrichtingen, ...; 3) de talrijke landbouwgebieden en bossen en hun bijzondere flora en fauna gevrijwaard mogen blijven van onherroepelijke vernietiging; 4) de impact op het welzijn van mens en dier niet te groot moge zijn. Ook de Schransdijk 1 mag niet vergeten worden. deze waardevolle plek moet blijven bestaan. Hoopt dat het PRUP wordt stopgezet.

42B			11.09.2023 (via e-mail)	Door dit plan worden niet alleen mensen uit de streek getroffen, ook mensen die naar deze streek afzakken om te genieten van de hier aanwezige natuur. De natuur wordt schade toegebracht door dit plan. Weer meer vrachtwagens en vrachtverkeer die de rust verstoren. Zouden er niet eerder aangepaste fietswegen moeten aangelegd worden? Schransdijk 1 moet behouden blijven. Op deze unieke locatie vinden mensen rust en harmonie. Het weinig resterende groen moet behouden blijven.
43B			11.09.2023 (via e-mail)	- men moet het zware verkeer (+ 3,5 ton) dwingen om niet meer over Retieseweg richting Retie op Geel te laten rijden. Verbodsborden volstaan niet. Er moet een dwingend verbod komen. - de snelheid moet beperkt worden. Max. 70 km/u afdwingen. - aandacht voor geluidshinder. Er mag geen extra lawaai veroorzaakt worden. Patserbakken niet welkom. - er heerst verkeersdruk aan de Ring – Retieseweg. Dit moet hervormd worden. - werken met flitspalen, trajectcontrole, ANPR. Met borden wordt gelachen.
44B			12.09.2023 (via e-mail)	Wijst op het belang van Schransdijk 1 als waardevolle plek. Meer weginfrastructuur nodigt uit om nog meer terug te grijpen naar autoverkeer, snelle verplaatsingen en druk. Vergroening, verstillings leveren de mens veel meer dan economische groei. We zitten op een keerpunt dat vraagt om verder te kijken dan de oppervlakte en winstbejag, om dieper te voelen naar dat wat echt telt. We moeten respect opbrengen voor de natuur.
45B			12.09.2023 (via e-mail)	Er werd te weinig rekening gehouden met het volgende: - Zwaar vrachtverkeer mijden uit de dorpskern van St. Dimpna kan veel goedkoper opgelost worden (verbodsborden voor zwaar vervoer) - Het tracé druist volledig in tegen alle belangrijke maatschappelijke problematieken, terwijl we moeten trachten duurzame oplossingen te vinden: - o Impact op milieu (vermindering van de verharding in België) - o Impact op klimaat (verhoging fijnstof) - o Impact op leefomgeving (gezonde lucht & geluidsoverlast) - o Verlagen van het aantal verkeersdoden (extra kruispunten = extra verkeer = extra ongevallen) - De uitbreiding zal niet voor vlotter verkeer zorgen gezien de belangrijkste knelpunten niet aangepakt worden (aansluiting ring - antwerpseweg)

				Bezwaarindiener is verbaasd hoe dit tracé kan uitgetekend worden naast verkavelde gebieden (weidestraat/lupinestraat/gagelstraat). De impact op leefbaarheid en milieu is niet te onderschatten en werd al meermaals aangetoond door wetenschappers en professoren in het verleden. Het PRUP bevat weinig over de mogelijke impact op extra wateroverlast. Nochtans werd de Gagelstraat al meermaals getroffen door wateroverlast. Zal de extra verharding dit niet nog erger maken? De rust in de dorpskern van Holven zal volledig verstoord worden terwijl het probleem in St. Dimpna anders (goedkoper/duurzamer) kan opgelost worden.
46B			12.09.2023 (via e-mail)	Er wordt niet geluisterd naar de noden en grieven van de mensen die getroffen worden door de regionale ontsluiting aangezien men hetzelfde traject kiest als voorheen. Welke selectienormen werden gehanteerd bij het kiezen van dit tracé? De impact voor de mensen in de omgeving is enorm. Mensen hebben destijds een (dure) bouwgrond gekocht voor de rustige omgeving en ontvingen daarvoor bouwvergunningen. Nu worden deze mensen geconfronteerd met vervuiling (fijn stof) en lawaaihinder en waardevermindering van de woningen. Waar is het gezond verstand van de politici gebleven? Dit traject is geen goed idee.
47B			12.09.2023 (via e-mail)	1. Het probleem kan opgelost worden zonder deze weg aan te leggen. Het nulalternatief werd onvoldoende onderzocht. De 'huidige situatie' waarnaar het ontwerp-PRUP verwijst is een andere dan de werkelijke situatie vandaag. Al sinds langer dan een jaar geldt er een tonnagebeperking in St. Dimpna. Dit wordt door het ontwerp-PRUP genegeerd aangezien deze de situatie vóór de huidige toestand als referentiesituatie aanziet. Het PRUP had een nulalternatief moeten onderzoeken bestaande uit de huidige situatie met tonnagebeperking gecombineerd met kleinere, flankerende investeringen in het hoofdwegennet van Geel. Er ligt volgens bezwaarindiener een andere oplossing voor St. Dimpna, namelijk het bestendigen van de huidige situatie met tonnagebeperking. Deze visie wordt volgens bezwaarindiener onderschreven door de gemeenteraad van Geel. De noodzaak van het PRUP is niet aangetoond. Er wordt niet aangetoond dat het projectvoorstel goedkoper is en minder impact heeft dan de huidige situatie met tonnagebeperking, aangevuld met kleinere mobiliteitsinvesteringen. 2. Effecten op mens en milieu -De nieuwe weg zal extra verkeer aantrekken hetgeen niet strookt met de Europese en Vlaamse milieudoelstellingen. De aangroei van het verkeer wordt in het dossier nergens correct ingeschat.

				-De bijkomende oppervlakteverharding (ca. 7ha) is vandaag niet meer te verantwoorden. De open grachten die het plan-MER als milderende maatregel vooropstelt, zijn onvoldoende om de negatieve impact van deze massale verharding te compenseren. -Het voorkeurtracé paalt aan twee grote verkavelingen in Geel-Holven. De milderende maatregelen zoals buffering en geluidsschermen worden niet gegarandeerd. Er valt nergens op te maken hoe die er concreet zullen uitzien. -Deze inplanting brengt gezondheidsrisico's met zich mee. Hiervoor bestaat er voldoende wetenschappelijk bewijs (prof. Benoit Nemery). De weg zou minstens 500m van de bebouwing aangelegd moeten worden. In het plan-MER worden de mogelijke risico's voor de volksgezondheid onvoldoende onderzocht. - verhoogde concentraties (ultra)fijn stof en NO2 hebben een negatief effect op de gezondheid van hart en longen. Daarnaast is er de wetenschappelijk bewezen schade van overmatige blootstelling aan (nachtelijk) lawaai en zijn er de risico's van mogelijke ongevallen met gevaarlijke transporten bij woonzones. Vanuit gezondheidsstandpunt is dit tracé niet te verantwoorden. - de normen voor fijn stof en stikstof uit het plan-MER zullen niet meer conform zijn met de beperkingen die op het moment van aanleg van de weg gelden (tijdsperiode 15 jaar). Een degelijke toetsing met de stikstof- en fijnstofnormen die te verwachten zijn op het moment dat de weg wordt gerealiseerd, ontbreekt. 3. Het project steunt op een achterhaalde visie op ruimtelijke ordening Het regionaal karakter van het project is verdwenen. De enige doelstelling van het PRUP is nog de verhoging van de leefbaarheid van St. Dimpna. De huidige situatie (sinds 1 augustus 2022) bewijst dat het bedrijventerrein Stenehei ook met een tonnagebeperking op de N118 in Geel beleverd kan worden zonder overlast in andere dorpskernen. Er bestaat geen enkele behoefte meer om op een deel van de gronden van het militair domein Kievermont een KMO-zone op te richten. Dat er in het ontwerp-PRUP niet wordt verwezen naar een behoeftestudie i.v.m. bedrijventerreinen te Kievermont is logisch aangezien die behoefte niet meer bestaat. Conclusie De nieuwe weg is niet nodig en vanuit gezondheidsstandpunt onoordeelkundig. Het probleem op St. Dimpna kan ook zonder deze weg opgelost worden of een tracé uitgetekend worden met minder impact op mens en milieu. Er is geen enkele goede reden om de leefbaarheid van de bewoners van Holven met een nieuwe weg aan te tasten.
48B			12.09.2023 (via e-mail)	Idem 47B
49B			12.09.2023 (via e-mail)	Omrijden om op St. Dimpna te geraken om naar rusthuis.

50B			13.09.2023 (via e-mail)	Het kan niet zijn dat de ring vlak achter de tuin van de bewoners van de Binnenblok komt, en zelfs door de voortuin van de bewoner Retieseweg. Er is plaats genoeg om de verbinding met Retieseweg te maken op die plaats of op een gans andere locatie. Wat met de geluidsoverlast en gezondheid? De tunnels zijn zeker geen overbodige luxe in de straten die de ring moeten kruisen. Hopelijk wordt er met de bewoners rekening gehouden zowel per fiets of auto.
51B			13.09.2023 (via e-mail)	Idem 47B + In een tijd van ontharden, vergroenen, verduurzamen, verblauwen, e.a. is dit PRUP geen verstandige keuze. Dit project steunt op een achterhaalde visie op ruimtelijke ordening en het probleem kan anders aangepakt worden. Een nieuwe ontsluiting is niet nodig.
52B			13.09.2023 (via e-mail)	Bezwaarindiener maakt volgende bedenkingen: - De studies i.v.m. milieu en gezondheid, verkeersdrukte en verkeerssituaties zijn aan een update toe; - De twee tunnels onder de weg zijn fietstunnels waardoor autoverkeer de nieuwe weg niet kan kruisen tussen Dr. Van de Perrestraat en Retieseweg; - De Koppelsehoeven wordt vanaf 18/09 een éénrichtingsstraat/schoolstraat waardoor alle bewoners van Weidestraat, Holvenseheide, Gagelstraat en Badstraat via de Badstraat moeten uitrijden naar Dr. Van de Perrestraat. De Badstraat kan deze verkeersstroom niet aan. De Katersberg met zijn schoolomgeving is ook niet ideaal om met meer verkeer en onveilige situaties te belasten. - Is er voldoende rekening gehouden met de toekomstige verkeersstromen en extra drukte in Holven (rond Katersberg en Badstraat) bij de aanleg van de weg? - De Retieseweg is reeds enkele maanden onderbroken. Waar is dat vrachtverkeer heen? Zou een tonnagebeperking niet volstaan? - In de MER werd niet onderzocht of géén weg aanleggen een optie is. Bv. met perfecte doorstroming van het verkeer op de huidige ring rond Geel d.m.v. ondergrondse & bovengrondse gescheiden verkeersstromen i.p.v. rondpunt OKE-auto + rode lichten Diestseweg & Koning Albert straat (Stelen) - Is er rekening gehouden met de toekomstige ontsluiting vanuit Mol-Donk naar Retieseweg? Is er rekening gehouden met toekomstig extra verkeer als men het Engels Kamp zou veranderen in (deels) industriezone? - Op de plannen staat geen aanpassing van het kruispunt met verkeerslichten van Westelijke ring richting Turnhout (N19g) en Westelijke ring richting Dr. Van De Perre straat(N19). De afslag naar Westelijke ring richting kruispunt Dr. Van de Perre straat is niet zo verkeersvriendelijk. De afslag is kort voor de verkeerslichten waardoor er gemakkelijk een lange rij voertuigen staat, zeker tijdens spitsuren. - Is er een nieuwe studie gemaakt i.v.m. de impact op de luchtkwaliteit van de bewoners/jonge kinderen? Bezwaarindiener verwijst naar een krantenartikel d.d. 11.09.2023 waarin te lezen valt dat de luchtkwaliteit al slecht is in deze streek. Is het

				niet aan te raden dit te herbekijken vooraleer de weg met meer uitstoot van fijn stof gebouwd wordt?
53B			14.09.2023 (via e-mail)	Het probleem van St.Dimpna wordt gewoon verschoven naar de woonwijken van Holven = geen oplossing. De mobiliteitsstudie dateert uit 2007, zijn er cijfers van 2022-2023? Zeker nu de Retiebaan al een jaar onderbroken is en er geen zwaar verkeer meer aanwezig is op St-Dimpna. Er is na 2007 veel veranderd en al extra wegen aangelegd, dus deze studie lijkt voorbij gestreefd. In het PRUP wordt gesteld dat er weinig impact zal zijn op de woningen, nochtans raakt de weg rakelings de woningen in de Heidestraat waardoor er overlast gaat zijn van lawaai, smog, barsten en scheuren in deze woningen en gevaar door verkeersongevallen met gevaarlijk vervoer. De wegen die nu gebruikt worden om naar het werk te rijden of een wandeling te maken via de Koppeleershoeve naar de mooie natuur, worden volledig afgesloten. Welke weg dienen de bewoners van de Weidestraat te gebruiken als alternatief om op de ring te geraken? De Badstraat? = onmogelijk en gevaarlijk voor de spelende kinderen in die zeer smalle en kleine straat. De natuur wordt ons ontnomen, onze ontspanning valt volledig weg, er is aan onze woonwijken geen enkele doorgang voorzien, noch voor wandelaars, noch voor fietsers. Wel in de Heistraat, een straat die door de lokale bewoners nooit gebruikt wordt omwille van de vele wielertoeristen. Waarom wordt deze weg niet verder van de huizen gelegd (vb Speenwaverdreef)? Het aanleggen van een extra weg trekt verkeer aan waardoor het bestaande file probleem op de Antwerpseweg en de ring van Mol naar Geel, ter hoogte rondpunt, catastrofaal wordt. Tonnage beperking op St-Dimpna en verkeer langs de E34, zoals het nu al meer dan een jaar is, lijkt de ideale oplossing. Hopelijk krijgt het gezond boerenverstand hier de overhand.
54B			15.09.2023 (via e-mail)	Het is ongehoord deze weg aan te leggen. Het autoverkeer moet ingeperkt worden. Bovendien zou de weg aangelegd worden in een omgeving met veel schoolgaande jeugd. Het behoud van een uniek natuurlijke omgeving zoals de Schransdijk en het behoud van rust, natuur en landelijke omgeving is van essentieel belang. Het welzijn en deze omgeving verdragen geen bijkomende belasting door druk verkeer.

				Er moeten uitvoeringsalternatieven worden onderzocht en voorgelegd aan de betrokken bewoners. De voorgenenom huidige uitvoering zal een aanzienlijke geluidsimpact hebben voor de omwonenden. De effecten voor de bewoning worden negatief beoordeeld. Daarnaast wordt een negatief effect op de biodiversiteit waargenomen alsook wordt de verstoring door licht en beweging als negatief geanalyseerd. Bijkomende verhardingen worden als negatief geanalyseerd, en moeten worden vermeden in Vlaanderen. Er is geen nood aan verdere aantasting van lokale natuurlijke omgevingen en rust door een bijkomende ontsluiting en verharding met duidelijk nefaste effecten voor de omwonenden.
55B			17.09.2023 (via e-mail)	Bezwaarindiener was aanwezig op de infomarkt. Deze verhuurt een huis gelegen te Dr. Van de Perrestraat 357, kadastrummer F415r hetgeen gebouwd werd in 2007 en gekocht in 2013. Het huis is gelegen net buiten de zone die in aanmerking komt voor onteigening, maar zal niettemin sterk in waarde dalen wegens geluidshinder en verkeersoverlast. Bezwaarindiener wenst – indien de nieuwe ontsluiting er zal komen – in aanmerking te komen voor een onteigening. Hopelijk geeft dit de ruimte om de aansluiting en het nieuw kruispunt op een verkeersveilige en toekomstgerichte wijze uit te tekenen.
56B			17.09.2023 (via e-mail)	Deze weg aanleggen in een gebied waar men tot rust kan komen, waar wandelaars, fietsers, paardrijders de drukte even kunnen ontvluchten en herbronnen, waar de kievit zijn broedplaats heeft, is verre van ideaal. Bezwaarindiener hoopt op een beter plan voor mens en omgeving.
57B			19.09.2023 (via e-mail)	Idem 47B
58B			19.09.2023 (via e-mail)	De Schransdijk is een unieke plek en een veilige haven voor bezwaarindiener. Hier kan tot rust gekomen worden in verbinding met de natuur. Deze plek is voor iedereen belangrijk. Het PRUP is nefast voor de spirituele sfeer op deze locatie. Er worden alternatieve oplossingen gevraagd.
59B			19.09.2023 (via e-mail)	Is geschrokken van de plannen om in de Schransdijk een verbindingsweg aan te leggen en dit vlakbij het huis en tuin van huisnummer 1. Dit is een speciale en unieke woon- en werkplek voor zoveel mensen die met veel liefde en zorg gecreëerd werd. In deze tijd is het nodig om hulp te kunnen bieden aan mensen die vastlopen in zichzelf, eisen van de maatschappij,.... Deze plek helpt de gezondheid van de medemensen preventief te

				vrijwaren en biedt rust, stilte, verbondenheid met de natuur en dieren. Zulke plek is in Vlaanderen schaars geworden. Deze parel wordt door de verbindingsweg van de kaart geveegd. Hoeveel wegen moeten er in Vlaanderen/België nog bijkomen? Dit staat dwars tegenover het beleid van vergroening, tegelwippen, bosaanplanting, natuurbehoud,.... Kan/wil een gemeente kiezen voor haar burgers en wat zij de maatschappij bieden of kiest zij voor economische en financiële belangen? Er wordt gehoopt op een herziening van het tracé en het behoud van de Schransdijk in zijn huidige vorm.
60B			20.09.2023 (via e-mail)	De Schransdijk biedt zoveel mogelijkheden van rust, ontwikkeling, ontstressen en ontspanning. De rust en sfeer zijn van onschatbare waarde. Hoopt dat de verbindingsweg niet wordt aangelegd.
61B			20.09.2023 (via e-mail)	Luchtverontreiniging en fijn stof Er wonen veel jonge gezinnen met jonge kinderen die buiten spelen in de wijk Gagelstraat en omliggende wijken. De verbindingsweg resulteert in meer luchtverontreiniging en meer fijn stof alsook geluidshinder. Is het dan verantwoord om kinderen nog buiten te laten spelen? Bezwaarindieners heeft zelf een (prematuur) zoontje (met mogelijks longproblemen) en dacht in de Gagelstraat een gezonde (opgroei)omgeving te hebben gevonden en hoopt dat dit zo zal blijven. Overstromingsgebied Momenteel is het perceel van bezwaarindieners niet gelegen in overstromingsgebied. Bij de realisatie van de verbindingsweg zal dit waarschijnlijk wel overstromingsgebied worden. Kan er via een officieel verslag bevestigd worden dat het perceel niet in overstromingsgebied komt te liggen bij realisatie weg? Wanneer dit niet aangetoond wordt, zit met bezwaarindieners met volgende problemen: hogere verzekeringskosten; mindere dekking brandverzekering; nieuwe notariële akte. Info infomarkt Op volgende vragen kon tijdens de infomarkt geen info gegeven worden: * vage informatie over de groene zone en hoe deze het geluid zal beperken; * hoe wordt het geluid beperkt? Er werd gezegd dat er misschien geluidsschermen komen een groene zone, maar als hierop doorgevraagd werd, kon er niet meer geantwoord worden. Komt hier rond nog een studie die kan aantonen dat er wel degelijk geluidsbescherming is? * mogelijke trillingen? Geen duidelijke afgelijnde antwoorden. Is er nog mogelijkheid voor bezwaar of ruimte voor aanpassingen? Verkeerslogica voor omwonenden Gagelstraat/Holvenseheide/Weidestraat/Koppeleershoeve/Fittelaarsdijk Momenteel eenrichtingsverkeer van Katersberg tot Badstraat = bemoeilijking verkeer voor gezinnen wonende achter Badstraat. Wanneer de verbindingsweg gerealiseerd

				wordt zal de Badstraat de enige weg zijn om uit deze wijken weg te rijden. Dit creëert onveilige situaties in zowel de Badstraat als het kruispunt Badstraat/Dr. Van de Perrestraat. Een teveel aan verkeer komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Het genieten van de natuur en de wandel-en fietspaden achter de Fittelaarsdijk wordt niet meer mogelijk door de verbindingsweg.
62B			20.09.2023 (via e-mail)	De nieuwe weg zorgt voor hinder (lawaaï, trillingen, fijn stof) voor de woonwijken. Hoe zit het met het regenwater? Bij een stevige regenbui staan de tuinen in het begin van Ossemeer onder water. Het regenwater loopt momenteel via de wei weg, maar op deze plek wordt de weg voorzien. Hoe wordt de geluidsoverlast aangepakt? De auto's uit Retie rijden precies recht de living binnen. Wat met hinder van autoverlichting? Bezwaarindieners zal volledig ingesloten zitten. Waar kan deze nog heen met de fiets? Komt er een tunnel thv Ossemeer/Dr. Van de Perrestraat? Komt er eindelijk riolering die sinds 2007 al werd beloofd? Om zo het rioleringswater beter weg te krijgen? Komt er een mogelijkheid tot keren met de wagen in het begin van Ossemeer nr. 2? Het gaat om een doodlopende straat die te smal is om te keren. Moeten de studies m.b.t. verkeersdrukke niet opnieuw worden gemaakt, daar deze dateren van vóór de Noord-Zuid naar Kasterlee? Hou ook rekening met de extra drukke die gecreëerd wordt thv ring rond Thomas More. Kan er voor de waardedaling van de woning van bezwaarindieners terug gevallen worden op een vergoeding? Wat als er scheuren komen door trillingen van de werken? Moest stad Geel niet ontharden? Waarom kan er dan 7ha grond verhard worden voor een weg die de problemen in St. Dimpna niet gaat wegnemen zonder een volledige ontsluiting van de ring?
63B			21.09.2023 (door de stad Geel ontvangen op 20.09.2023 en doorgestuurd door stad Geel via e-mail)	Idem 62B
64B			21.09.2023 (door de stad Geel ontvangen op 19.09.2023 en doorgestuurd door stad Geel via e-mail)	Idem 38B
65B			21.09.2023 (via e-mail)	De verbindingsweg zal milieuhinder met zich meebrengen, waaronder fijn stof en geluidsoverlast. De stad Geel zet in op verfraaiing en natuurbehoud door o.m. opentuintjes, ontharding, uitbouw fiets- en wandelroutes, ... Dit alles zal verdwijnen

				door de aanleg van de verbindingsweg aangezien deze wegen ingenomen worden door de verbindingsweg. De stad Geel weet hoe zij de overlast op St. Dimpna moet oplossen (zonder nieuwe verbindingsweg), maar krijgt geen medewerking van de provincie. Het verkeer over de huidige ring en Antwerpseweg gaat verdubbelen, wat ook de bedoeling is van de uitbreiding van de ring. Momenteel doet bezwaarindiener er reeds een half uur over om op haar werk te geraken, slechts 8km verder. Deze files zullen alleen maar toenemen. Ten gevolge van een ongeval, kan bezwaarindiener zich niet met de fiets verplaatsen. De handelszaken langs de Antwerpse weg gaan praktisch niet meer bereikbaar zijn. Er wordt gevraagd alle mogelijkheden goed te onderzoeken, een serieuze expertise uit te voeren en aan het welzijn van alle mensen te denken door niet de gemakkelijkste oplossing te zoeken. Het probleem van een kleine bevolkingsgroep mag niet verlegd worden naar de bevolking in een ander gehucht. Er moet een oplossing gezocht worden die voor iedereen goed is en waar niemand ongelukkig van wordt.
66B			21.09.2023 (via e-mail)	1. De plannen i.v.m. de doortrekking van de ring dateren uit 1980. Rond 2010 zijn er nieuwe plannen gemaakt waarvan huidig traject is overgebleven. Mensen die rond dit traject hebben gebouwd, zouden op de hoogte moeten zijn van de mogelijkheid van een ring, maar bezwaarindiener kan er inkomen dat dit verzwegen werd door de stad/makelaar/notaris omwille van financiële belangen. 2. Bezwaarindiener begrijpt niet dat de ring niet doorgetrokken wordt naar de aansluiting Mol zodat alle verkeer dat niet in Geel moet zijn, gebruik kan maken van deze ring. Momenteel wordt al het verkeer (bv. uit Retie) gedwongen door Geel te rijden omdat er geen andere oplossing is. Een volledige ring zal de stad pas echt ontlasten. 3. Mocht het huidige traject toch doorgaan dan lijkt het bezwaarindiener logisch dat men de zwakke weggebruiker en de auto zoveel mogelijk van mekaar gescheiden houdt. Op het kruispunt Dokter van de Perrestraat en de ring zou er een ondergronds fietssysteem moeten komen zodat fietsers en voetgangers zich veilig kunnen verplaatsen (zie kruispunt expresweg en ring, zie kruispunt mol balen). Ook aan de Retiebaan en de ringweg zou zulke doorgang essentieel zijn. Dagelijks verplaatsen zich honderden fietsers zich langs deze invalswegen van en naar de scholen in Geel.

				4. De ring mag geen afsluiting vormen voor fietsers en voetgangers. De bewoners binnen de ring moeten de mogelijkheid krijgen om veilig te voet of fiets naar de landelijke kant van Geel te gaan. Het is dan ook zinvol om aan de Heistraat en Koppeleershoeven een fiets-voetgangers tunnel te voorzien voor de mensen die in de verkavelingen tegen de ring wonen. 5. Om de overlast van deze mensen te beperken kwestie geluid moet er een degelijk geluidsberm komen in de vorm van een verhoogde berm met groenbeplanting. Ten slotte vindt bezwaarindiener dat er nu uiteindelijk een definitief standpunt ingenomen moet worden en dat de mening van de betrokken inwoners niet zo maar kan primeren op het welzijn van een hele stad en de mobiliteit daar buiten.
67B			21.09.2023 (via e-mail)	1. De ring loopt dwars door woongebied - en ons wandelgebied en privé pluktuin. 2. 7 ha beton aanleggen in een landelijke regio is ecologisch niet meer te verantwoorden. 3. Het tracé loopt door een landelijke regio met de lokale fauna en flora. Voor de bijenpopulatie is dit een ware moordaanslag. 4. Door dit tracé zullen lokale wegen worden afgesloten. Dit zorgt voor verlies aan levenskwaliteit voor de lokale bevolking, wandelen en fietsen in de regio wordt onmogelijk. Veilig naar school op de fiets met kinderen wordt een utopie.
68B			21.09.2023 (via e-mail)	• De geplande ring zal dwars door woongebied getrokken worden. • Er komt een verharding van 7 ha beton bij, terwijl burgers verhardingen systematisch moeten afbouwen. • Een niet volledige ronde ring is inefficiënt, vermits aansluiting in beide richtingen kan worden gemaakt; hierdoor zal het vrachtverkeer niet omrijden als de sluiptwegen (recht op recht) nog steeds toegankelijk zijn. • Er wordt aangedrongen om alternatieven te onderzoeken zoals het afsluiten van de afritten 25 en 26 (Oud-Turnhout en Retie) op de E 34 voor zwaar verkeer en de verplichting om afrit 24 Turnhout te nemen en daar de N 19 op te gaan. • Het tracé loopt door een landelijke regio, zonder rekening te houden met de lokale fauna en flora. Het tracé gaat bovendien aanzienlijke wateroverlast creëren in de regio Ossemeer/Molderbeemdendijk. Het wachtbekken dat werd om overstroming in Rosendaal te voorkomen kan niet worden gerespecteerd met als gevolg dat het waterpeil in onze omgeving aanzienlijk gaat stijgen waardoor Holven, Sint Barbarastraat en Badstraat overstromingsgebied zouden worden.
69B			21.09.2023 (via e-mail)	1. Het plan loopt dwars door een woonwijk. De andere tracés uit de onderzoeksfase leken een gewone burger veel minder belastend.

			2. Het tracé gaat aanzienlijke overlast meebrengen wat betreft lawaai, de flankerende maatregelen betreffende vermindering van lawaaihinder zijn niet uitgewerkt. Op deze manier kan de burger dit plan niet aanvaarden. Enkel het plaatsen van geluidschermen is onvoldoende, hierover is wetenschappelijk voldoende bewijs. 3. Als arts is bezwaarindieners uitermate bezorgd over de gezondheidsaspecten van de geluidsvervuiling. De WHO lanceerde al in 2000 richtlijnen voor het verminderen van geluidsvervuiling in stedelijke regio's. Gehoorsvermindering, stress, prikkelbaarheid, aandachtsstoornissen, agressie zijn significant verhoogd in regio's met verhoogde lawaai blootstelling. Cardiovasculair risico is aanzienlijk verhoogd in regio's met meer geluidshinder. (AM J Prev Med 2009 Aug; 37 (2) 167-71. Real noise from the urban environment: how ambient community noise affects health and what can be done about it. Moudon A.V.) 4. Het tracé gaat aanzienlijke overlast tweebrengen betreffende fijnstof belasting. Fijnstof is rechtstreeks gelieerd aan meer astma bij onze kinderen en frequentere doktersbezoeken. Recente studies in verschillende Europese middelgrote steden, bewezen een belangrijk toegenomen mortaliteit door luchtvervuiling. (Enviro Res 2023 Aug 16; Environmental health impacts and inequalities in green space and air pollution in six medium-sized European cities. Barboza E.P. et al) 5. Een ring die niet volledig rond is waarbij aansluiting in beide richtingen kan worden gemaakt is compleet absurd. Het vrachtverkeer gaat niet omrijden als de sluiptwegen recht op recht nog steeds toegankelijk zijn. Alternatieve manieren om de verkeersdruk in Sint-Dimpna te verminderen zijn niet voldoende onderzocht, metingen van verkeersdruk dateren van voor de aanleg van de N 19 (Noord-Zuid verbinding). Sinds de werkzaamheden aan de Retieseweg is de verkeersdruk daar spectaculair afgenomen. Ook het verdwijnen van de Delhaize, heeft de verkeersdruk aanzienlijk doen verminderen. Het opnieuw inrichten van de dorpskernen en het weren van zwaar verkeer kan op zo veel andere manieren. Het afsluiten van de afritten 25 en 26 (Oud-Turnhout en Retie) op de E 34 voor zwaar verkeer en de verplichting om afrit 24 Turnhout te nemen en daar de N 19 op te gaan is een alternatief dat moet worden onderzocht. 6. 7ha beton aanleggen in een landelijke regio is ecologisch niet meer te verantwoorden. 7. Door dit tracé gaat een gedeelte van de bevolking van Geel delen in de klappen terwijl een ander groot deel wordt ontzien. Enkel een volledige ontsluiting waardoor de ring helemaal rond is geeft een eerlijke verdeling van de lasten over alle burgers. 8. Het tracé gaat aanzienlijke wateroverlast creëren in de regio Ossemeer/Molderbeemdendijk. Het wachtbekken dat werd aangelegd om overstroming in Rozendaal te voorkomen kan niet worden gerespecteerd met als gevolg dat het waterpeil in onze omgeving aanzienlijk gaat stijgen waardoor de burgers van Holven hun huizen en tuinen zullen zien overstroomd. Ook Sint - Barbarastraat en Badstraat zouden overstromingsgebied worden.

				9. Lokale fauna en flora is bedreigd, nog meer verkeer en verharding is nefast voor de bijenpopulatie.
70B			21.09.2023 (via e-mail)	Er worden veel mensen onteigend. Eerst worden bouwvergunningen verleend en nu moeten deze huizen verdwijnen. De stad Geel was voor meer groen en minder beton aangezien alle voortuinen onthard moesten worden. De jeugdbeweging van KSA Werkven wordt moeilijk bereikbaar en de rustige omgeving verandert in een asfaltbaan.
71B			21.09.2023 (via e-mail)	- Ziet het nut niet in om een ring te maken die niet rond is. De grootste klachten i.v.m. zwaar verkeer in het centrum is niet vanwege het ontbreken van dit tracé. Welk probleem moet dit oplossen? - Het verkeer van de woonwijk te Holven, van de regio Ossemeer en van de Dr.-Van de Perrestraat (vooral aan de rand van de ring en er net buiten) gaat vooral via de Katersberg richting Mol en het centrum. Een redelijk groot deel van het verkeer omzeilt echter het begin van de Katersberg om de schoolomgeving hier te ontlasten. Met het huidige tracé zal dit stuk véél zwaarder belast worden vanwege het afsluiten van de lokale wegen. Het bevordert dus een sterke verhoging van verkeer langs de kleuterschool en lagere school, omdat de meesten niet naar de Retiesebaan moeten, maar naar Mol of naar het centrum (de omweg wordt gebruikt omdat het centrum zelf geblokkeerd is in de ochtend- of avonddrukte). Indien er een kind slachtoffer wordt in de volgende jaren, zal verwezen worden naar deze halve ontsluiting die er de oorzaak van is. Over deze impact moet nagedacht worden. Het nieuwe tracé zal door deze bestuurders niet gebruikt worden omdat het ze verder weg leidt van de weg naar Mol of naar het centrum. - De verbinding tussen Retiesebaan en de baan naar Mol is de grootste tekortkoming in de huidige infrastructuur. Dit tracé lost het minste van de huidige problemen op en veroorzaakt de grootste impact op de huidige omgeving. Veel verharding met weinig resultaat, veel verstoring van lokale systemen met weinig resultaat. De vraag moet zich opperen, wat wil men hiermee bereiken en wat is de meerwaarde ten opzichte van niets uit te voeren.
72B			22.09.2023 (via e-mail)	De lokale fauna en flora wordt serieus aangetast, waaronder de lokale bijenpopulatie. Er wordt gevraagd geen 7ha beton aan te leggen en hier geen zwaar verkeer door te laten komen. Denk aan het algemene 'groene' belang van de bevolking.
73B			22.09.2023 (via e-mail)	Het plan vernietigt de kostbare natuurlijke omgeving en verstoort de rust en sereniteit. Er wordt gevraagd prioriteit te geven aan het behoud van de rust en natuur omwille van volgende redenen: Milieubehoud: Het plan resulteert in de vernietiging van een aanzienlijk deel van ons lokale ecosysteem, waaronder volwassen bomen, habitats voor dieren in het wild en natuurlijke landschappen. Er moet gestreefd worden naar milieubescherming en het niet onnodig opofferen voor het gemak.

				Biodiversiteit: Ons gebied is de thuisbasis van een breed scala aan flora en fauna. Door deze natuurlijke habitats te behouden, dragen we bij aan de algehele biodiversiteit van onze regio, die cruciaal is voor de gezondheid van ons ecosysteem en het welzijn van onze gemeenschap op de lange termijn. Lawaai en luchtvervuiling: De bouw en het toegenomen verkeer van de nieuwe weg zullen hogere niveaus van lawaai en luchtvervuiling in onze rustige gemeenschap introduceren. We verlangen naar een vredige en serene leefomgeving. Eigendomswaarden: De vernietiging van de natuurlijke schoonheid en vrede van ons gebied zal onvermijdelijk de eigendomswaarden verlagen. Veel bewoners hebben hier hun spaargeld geïnvesteerd in hun huizen en dit project bedreigt hun financiële zekerheid. Er wordt gevraagd het plan te heroverwegen en alternatieve oplossingen te onderzoeken die prioriteit geven aan het behoud van onze kostbare natuurlijke omgeving.
74B			22.09.2023 (via e-mail)	De idee van de ring rond Geel, daterende uit de vorige eeuw, is achterhaald. Het werd destijds niet uitgevoerd en in de plaats werd er een woonwijk aangelegd op het einde van de ring. De mobiliteitsproblemen rond Geel en Kasterlee zijn opgelost door de noord-zuid verbinding tussen Geel en Turnhout. Deze recent aangelegde verbinding zorgt reeds voor een directe toename van de luchtvervuiling, het fijnstof, metalen en stikstofuitstoot in de Ossemeer, Molderbeemdendijk, Fittelaarsdijk en de regio tot en met de Katerberg. Het aanleggen van een verbinding tussen 'de ring' rond Geel en de Retieseweg zorgt nog steeds niet voor het aanleggen van een 'ring' maar van een verlenging van de halve maan en zal aldus nooit een ring worden. Het verplaatsen van een probleem van de ene regio in Geel naar een andere regio aan de rand van Geel is niet de oplossing van het probleem maar het creëren van een nieuw probleem. De ontsluiting zal nog meer vrachtverkeer aantrekken waardoor er een regio is die na de recent aangelegde Noord-Zuid verbinding een verdere toename zal kennen in de hoeveelheid luchtvervuiling, fijnstof, zware metalen en stofstofuitstoot = een grote impact op de aanpalende woonzones en woonwijken rond de Ossemeer, Molderbeemdendijk, Fittelaarsdijk en Katersberg = meer doktersbezoeken en ziekten. Op dit moment worden de kosten van deze vermijdbare doktersbezoeken door fijnstofvervuiling geschat op ongeveer 43 miljoen euro per jaar. De studie werd uitgevoerd in samenwerking met onder andere UZ Leuven, U Hasselt en en de

				Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (IRCEL) en wordt door bezwaarindiener in bijlage gevoegd. Op de daarin opgenomen overzichtskaart van België is te zien dat de waarde van PM2.5 in de regio Geel nu al verontrustend hoog ligt tussen 12.00 en 14.64 microg/m3. Bezwaarindiener verwijst verder naar een rapport van WHO betreffende luchtverontreiniging en de impact op de mens dat eveneens in bijlage bij het bezwaar opgenomen wordt en waarin duidelijk de correlatie wordt gelegd tussen de aanwezigheid van een weg en gezondheidsproblemen. Er zijn een aantal onderzoeken die hogere niveaus van verontreinigende stoffen aantonen in de nabijheid van wegen. Over het algemeen vertoont PM2,5 niet de scherpe afstandsvervalgradiënt die zichtbaar is voor bijvoorbeeld koolmonoxide, NO2 of ultrafijne deeltjes. Het Health Effects Institute Panel heeft een blootstellingszone binnen een bereik van maximaal 300 tot 500 meter van een hoofdweg geïdentificeerd als het gebied dat het zwaarst wordt getroffen door verkeersemmissies. Metalen die gewoonlijk worden toegeschreven aan rem- en bandenslijtage, waarbij de concentraties aan metalen als koper, ijzer, antimoon, tin, barium en zink hoger zijn in de buurt van wegen, vergeleken met een stedelijke regio (Querol et al., 2007). Deze metalen werden voorheen alleen in geïndustrialiseerde gebieden aangetroffen (Lee, Garland & Fox, 1994). Belangrijk is dat Ostro et al. (2011) een verband vonden tussen PM2,5-wegstof en sterfte. Veel onderzoeken hebben excessieve gezondheidsrisico's aangetoond in de nabijheid van wegen – na correctie voor een reeks mogelijke versturende factoren, waaronder de sociaal-economische status – voor uitkomsten als: cardiovasculaire sterfte (Gehring et al., 2006), sterfte aan de luchtwegen en verkeersintensiteit in een 100 meter buffer (Beelen et al., 2008a), myocardinfarct (Tonne et al., 2007), hart- en vaatziekten (Hoffmann et al., 2006), verkalking van de kransslagader (Hoffmann et al., 2007), hartfunctie-linkerventrikel mass index (van Hee et al., 2009), astma (Morgenstern et al., 2007, 2008; Gauderman et al., 2005; McConnell et al., 2006a; Gordian, Haneuse & Wakefield, 2006; Kim et al., 2008), piepende ademhaling (McConnell et al., 2006a; Ryan et al., 2005; Venn et al., 2005; Gauderman et al., 2005; van Vliet et al., 1997), ziekenhuisopname bij astma (Edwards, Walters & Griffiths 1994; English et al., 1999; Lin et al., 2002; Wilhelm et al., 2008), vermindering van de longfunctie (Sekine et al., 2004; Kan et al., 2007; Gauderman et al., 2007; Schikowski et al., 2007), geboortegewicht (Brauer et al., 2008), kinderkanker (Savitz & Feingold, 1989; Pearson, Wachtel & Ebi, 2000) en longkanker (Beelen et al., 2008b). Daarom kan het waargenomen extra risico in de nabijheid van wegen niet uitsluitend worden verklaard door de sociaal-economische status.

				Ook het effect van NO2 en andere toxische stoffen gerelateerd aan de nabijheid van de weg heeft een grote impact op de gezondheid van de woonwijken in de buurt van de nieuwe weg die het provinciaal ontsluitingsplan voorziet. Binnen een straal van 200 meter van de geplande weg bevinden zich niet alleen woonwijken met veel jonge kinderen maar dat ook scholen. Het is eveneens wetenschappelijk bewezen dat verkeersgerelateerde organische en inorganische luchtverontreiniging een hoger risico geeft op de ontwikkeling van astma op kinderleeftijd. Verder verdwijnen er tienduizenden vierkante meters aan groene zone, er is een afname van de biodiversiteit met invloed op onder andere de passage en verblijf van wilde vogels en eenden, lieveheersbeestjes, de natuurlijke en evoluerende positieve diversiteit op het weiland en de aanwezigheid van landbouwgrond. Ook deze zones ondervinden het effect van het fijn stof, de NO2 en de andere toxische stoffen en metalen. Het is absurd dat historisch waardevolle graslanden in de Ossemeer, Fittelaarsdijk en Molderbeemdendijk moeten wijken voor een achterhaald en overbodig plan. Het is niet omdat er aan de zijanten van de nieuwe weg wat bomen worden aangeplant dat de biodiversiteit behouden blijft. Er is geen enkel wetenschappelijk bewijs dat dit kan staven. Het gaat niet enkel over het aantal vierkante meters groen, het gaat over de continuïteit van een belangrijke en historisch waardevolle groene zone. Ook het aanleggen van geluidsschermen neemt het geluid niet weg maar dempt slechts beperkt het geluid. Ook dit heeft een significante impact op de biodiversiteit en leefbaarheid van de omgeving. Door de asfaltering en verharding over tienduizenden vierkante meters is er eveneens een stijging van de grondwaterstand in een gebied met reeds een zeer hoge waterstand, voornamelijk in de herfst en winterperiode. Ossemeer is geen gestolen naam en is gelegen tussen de historische straten Molderbeemdendijk en Brunosdijk. Historisch gezien is hier een zeer hoge waterstand met stase van water in de tuinen en omringende weilanden en dit zal enkel toenemen na het uitvoeren van de werken. Door de recente werken aan de Retieseweg, het eenrichtingsverkeer en het verdwijnen van de Delhaize op de Retieseweg, heeft het grootste deel van het huidige problematische vrachtverkeer naar het centrum reeds een alternatieve weg gevonden. Dit PRUP is dan ook niet nodig. De beste oplossing is het verbieden van vrachtverkeer vanaf de zone van het Engels kamp tot in het centrum = geen vrachtverkeer meer in het centrum van Geel en de regio Katersberg/Fittelaarsdijk.

75B			22.09.2023 (via e-mail)	1. Het lijkt niet logisch dat men de burger voorwaarden oplegt m.b.t. de aanleg/verharding van hun voortuin maar de provincie zou wel een betonweg van 7ha mogen aanleggen? 2. Wat met de veiligheid van de schoolgaande kinderen? Kinderen die buiten het centrum wonen maar in het centrum school lopen moeten met de fiets de ring oversteken? 3. De weg loopt door een landelijke regio. Wat met de fauna en flora?
76B			22.09.2023 (via e-mail)	- Het tracé loopt dwars door een woongebied; - Alternatieve manieren om de verkeersdrukke in Sint Dimpna te verminderen zijn niet voldoende onderzocht, metingen van verkeersdrukke dateren van voor de aanleg van de N 19 (Noord-Zuid verbinding). Sinds de werkzaamheden aan de Retieseweg is de verkeersdrukke daar spectaculair afgenomen. Ook het verdwijnen van de Delhaize heeft de verkeersdrukke aanzienlijk doen verminderen.
77B			22.09.2023 (via e-mail)	Veel (jonge) gezinnen, waaronder de kinderen en kleinkinderen van bezwaarindieners, in Geel-Ossemere zullen slachtoffer worden van dit PRUP aangezien de geplande weg enerzijds vlakbij hun huis en anderzijds door hun Fibonaccituin (Fittelaarsdijk) lopen = geen verse groenten en fruit meer. De aanleg van de weg die druk (vracht)verkeer met zich mee zal brengen, zal de gezondheid van ouders en kinderen niet ten goede komen en zal veel lawaaihinder en andere negatieve gevolgen teweegbrengen. Wat met de (fiets-)veiligheid van de schoolgaande jeugd van Ossemere richting centrum? De idee alleen al dat in de huidige situatie met al die milieu- en klimaatproblematiek, iemand eraan zou durven denken om dwars doorheen een woonwijk met zoveel jonge gezinnen, een nieuw stuk ring rond een stad te voorzien, is beneden alle peil. Er wordt gevraagd het gezond verstand te laten zegevieren en alternatieve oplossingen uit te werken die véél minder impact zullen hebben op mens en natuur.
78B			22.09.2023 (via e-mail)	De geplande weg zal een bijzondere duurzame plek, namelijk Schransdijk 1, doorkruisen. Deze bijzondere (herbronnings)plek is zeldzaam en kan niet zomaar opnieuw opgebouwd of vervangen worden. Het is niet te begrijpen dat de leefbaarheid, rust en schoonheid van die plek wordt opgeofferd ten voordele van het verkeer. Ook volgende argumenten worden aangevoerd tegen de weg: Milieubehoud: De geplande weg resulteert in de vernietiging van een aanzienlijk deel van ons lokale ecosysteem, waaronder volwassen bomen, habitats voor dieren in het wild en natuurlijke landschappen. Er moet gestreefd worden naar milieubescherming en dit mag niet onnodig opgeofferd worden voor het gemak.

				Biodiversiteit: Het gebied is de thuisbasis van een breed scala aan flora en fauna. Door deze natuurlijke habitats te behouden, dragen we bij aan de algehele biodiversiteit van onze regio, die cruciaal is voor de gezondheid van ons ecosysteem en het welzijn van onze gemeenschap op de lange termijn. Lawaai en luchtvervuiling: de geplande weg resulteert in hogere niveaus van lawaai en luchtvervuiling in onze rustige gemeenschap. Dit is direct in tegenspraak met ons verlangen naar een vredige en serene leefomgeving. Eigendomswaarden: De vernietiging van de natuurlijke schoonheid en vrede van ons gebied zal onvermijdelijk de eigendomswaarden verlagen. Veel bewoners hebben hier hun spaargeld geïnvesteerd in hun huizen en dit project bedreigt hun financiële zekerheid. Onvervangbare natuurlijke schoonheid: De omgeving is gezegend met unieke en onvervangbare natuurlijke schoonheid die onze kwaliteit van leven verbetert. Het vernietigen ervan voor een weg ondermijnt het gevoel van plaats en verbondenheid. Wildlife Habitats: Het gebied herbergt diverse habitats voor dieren in het wild, die moeten worden behouden. Het wegenproject brengt deze habitats en de soorten die ervan afhankelijk zijn om te overleven in gevaar. Waterkwaliteit: Wegenbouw kan leiden tot afspoeling die lokale waterbronnen vervuult, waardoor de kwaliteit en veiligheid van ons drinkwater in gevaar komt. Recreatieve mogelijkheden: Zowel omwonenden als bezoekers profiteren van de recreatieve mogelijkheden die onze natuurlijke omgeving biedt. De geplande weg bedreigt deze kansen.
79B			22.09.2023 (via e-mail)	1. Dit tracé lost het probleem van verkeersdrukke in Sint-Dimpna niet op, gezien de ring nog steeds niet volledig rond zal gemaakt worden tot aan de aansluiting op de Molseweg. Daarom zal dit het drukke verkeer gewoon verleggen van de ene naar een andere regio, namelijk van naar Holven/Retieseweg. Een ring die niet volledig rond is waarbij aansluiting in beide richtingen kan worden gemaakt is absurd. Het vrachtverkeer gaat niet omrijden als de sluiptwegen recht op recht nog steeds toegankelijk zijn. 2. Het tracé gaat aanzienlijke overlast meebrengen wat betreft lawaai, trillingen en fijnstof, dit te midden in een bestaande woonwijk. Er zijn ook nog geen maatregelen betreffende de bescherming van de bewoners uitgewerkt. 3. Door dit tracé zullen lokale wegen bruusk worden afgesloten, hierdoor wordt voor de zwakke weggebruiker op een veilige manier naar het centrum verplaatsen

				onmogelijk. Gezien de meeste scholen zich binnen de ring bevinden, wordt dit een nachtmerrie voor de fietsende jeugd.
80B			22.09.2023 (via e-mail)	Het PRUP is onaanvaardbaar en zal Geel onleefbaar maken. Het traject loopt dwars door verschillende woonwijken met jonge kinderen. Wat met verkeersveiligheid van schoolgaande kinderen? Wat met de gezondheid door de gevolgen van fijn stof, lawaai en vervuiling? Het PRUP houdt geen rekening met het overstromingsrisico voor lager gelegen regio's (Ossemeer, Molderbeemdendijk, Badstraat en Sint-Barbarastraat). De lokale biodiversiteit zal hier enorm onder lijden. Het verdwijnen van groene zones ten voordele van nog meer beton, is een achterhaald idee uit de jaren 1960. Het efficiënt organiseren van bestaande infrastructuur is de enige aanvaardbare optie. Het argument dat de Provincie Sint-Dimpna wil ontlasten qua zwaar verkeer kan enkel een drogreden genoemd worden (of kan men nu wel metingen voorleggen van na de aanleg van de N19?).
81B			23.09.2023 (via e-mail)	Sinds de werkzaamheden aan de Retieseweg is er geen doorgaand verkeer in Sint-Dimpna. Herinrichting van de bestaande infrastructuur kan bijgevolg een oplossing zijn voor dit probleem van zwaar verkeer. Tonnagebeperking en deviatie kan al heel veel oplossen. De bestaande infrastructuur optimaliseren en verkeersstromen herbekijken nu de N19 aangelegd is, dient absoluut eerst te gebeuren. De verkeersstudies die geleid hebben tot dit tracé zijn niet recent. Het doet vermoeden dat deze aangehaalde reden niet de echte beweegreden is. Gaat het om de KMO zone Engels Kamp? Is er druk vanuit de KMO zone Stenehei om vlot naar de E 314 te kunnen? Wat speelt er achter de schermen? Het PRUP is ondoordacht. De weg loopt dwars door woongebied, waar jonge gezinnen wonen. Er is geen plan voor de flankerende maatregelen. Het is voldoende geweten dat geluidsschermen niets doen voor de overlast. Wat met het fijn stof van de banden van al deze vrachtwagens? Zelfs elektrische voertuigen maken fijn stof. Wat met de wateroverlast die dit gaat veroorzaken in een overstromingsgevoelige regio? Er moet een toekomstgerichte nieuwe oplossing gezocht worden.
82B			23.09.2023 (via e-mail)	1. Het probleem kan opgelost worden zonder deze weg aan te leggen.

				Het nulalternatief werd onvoldoende onderzocht. De 'huidige situatie' waarnaar het ontwerp-PRUP verwijst is een andere dan de werkelijke situatie vandaag. Al sinds langer dan een jaar geldt er een tonnagebeperking in St. Dimpna. Dit wordt door het ontwerp-PRUP genegeerd aangezien deze de situatie vóór de huidige toestand als referentiesituatie aanziet. Het PRUP had een nulalternatief moeten onderzoeken bestaande uit de huidige situatie met tonnagebeperking gecombineerd met kleinere, flankerende investeringen in het hoofdwegennet van Geel. Er ligt volgens bezwaarindiener een andere oplossing voor St. Dimpna, namelijk het bestendigen van de huidige situatie met tonnagebeperking. Deze visie wordt volgens bezwaarindiener onderschreven door de gemeenteraad van Geel. De noodzaak van het PRUP is niet aangetoond. Er wordt niet aangetoond dat het projectvoorstel goedkoper is en minder impact heeft dan de huidige situatie met tonnagebeperking, aangevuld met kleinere mobiliteitsinvesteringen.
83B			23.09.2023 (via e-mail)	Effecten op mens en milieu: de nieuwe weg zal extra verkeer aantrekken, zoals kon worden vastgesteld na de aanleg van de expresweg N19g. Dit strookt niet met de Europese en Vlaamse milieudoelstellingen. De aangroei van het verkeer wordt nergens in het dossier correct ingeschat.
84B			23.09.2023 (via e-mail)	De aanleg zou betekenen dat er ca. 7 ha oppervlakte zou worden verhard. Ook dat is vandaag niet meer te verantwoorden. Het plan-MER wijst zelf op een substantiële verharding in infiltratiegevoelig gebied. De open grachten die het plan-MER als milderende maatregel vooropstelt, zijn onvoldoende om de negatieve impact van deze massale verharding te compenseren.
85B			23.09.2023 (via e-mail)	Idem 82B
86B			23.09.2023 (via e-mail)	Effecten op mens en milieu: het voorkeurtracé paalt vlak aan twee grote verkavelingen in het woongebied van Geel-Holven. Honderden mensen en hun kinderen krijgen de weg vlak bij hun woning. Er wordt wel van milderende maatregelen zoals buffering en geluidsschermen gesproken, maar die worden niet gegarandeerd. Ook valt nergens uit op te maken hoe die er concreet zullen uitzien.
87B			23.09.2023 (via e-mail)	Idem 84B
88B			23.09.2023 (via e-mail)	- Er is voldoende wetenschappelijk bewijs voor de gezondheidsrisico's van deze implanting. Volgens professor Benoit Nemery, een erkende autoriteit inzake milieu en gezondheid, is de aanleg van een weg volgens het voorkeurtracé zelfs totaal onverantwoord. Om geen negatieve impact te hebben op de bevolking zou een dergelijke weg minstens 500 meter van de bebouwing aangelegd moeten worden. In het plan-MER worden de mogelijke risico's voor de volksgezondheid onvoldoende in beeld gebracht. - Verhoogde concentraties (ultra)fijs stof en NO2 hebben een negatief effect op de gezondheid van hart en longen. Ze kunnen de neurologische ontwikkeling van kinderen

				negatief beïnvloeden en zorgen mogelijk ook voor een versnelde neurologische aftakeling bij volwassenen. Daarnaast is er de wetenschappelijk bewezen schade van overmatige blootstelling aan (nachtelijk) lawaai en zijn er de risico's van mogelijke ongevallen met gevaarlijke transporten nabij woonzones. Vanuit gezondheidsstandpunt is dit voorkeustracé dan ook totaal niet te verantwoorden.
89B			23.09.2023 (via e-mail)	Idem 88B
90B			23.09.2023 (via e-mail)	Het ontwerp-PRUP toont helemaal niet aan dat het projectvoorstel goedkoper is en minder impact heeft dan de huidige situatie met de tonnenmaatbeperking, aangevuld met kleinere investeringen in de mobiliteit in Geel. Een correcte studie van de huidige situatie en een realistisch nulalternatief ontbreken. Daardoor is de noodzaak van het PRUP niet aangetoond.
91B			23.09.2023 (via e-mail)	Idem 88B
92B			23.09.2023 (via e-mail)	2. Effecten op mens en milieu: De normen voor stikstof en fijnstof evolueren voortdurend onder invloed van de wetenschappelijke bevindingen. Die evolutie komt op een voortdurende verstrenging neer. De huidige normen voor fijnstof zullen op korte termijn met meer dan de helft verminderen, en op langere termijn nog sterker. Omdat de aanleg van de weg nog minstens 15 jaar op zich zou laten wachten, zijn de normen waar het plan-MER van uit gaat zeker niet meer conform de beperkingen die op dat moment zullen gelden. Dit project goedkeuren op basis van normen die zelfs vandaag al achterhaald zijn, is onverantwoord. Een degelijke toetsing met de stikstof- en fijnstofnormen die te verwachten zijn op het moment dat de weg wordt gerealiseerd, ontbreekt.
93B			23.09.2023 (via e-mail)	Het project steunt op een achterhaalde visie op de ruimtelijke ordening. Omdat het regionaal karakter van het project verdwenen is uit de scopingnota, bestaat de enige doelstelling van het PRUP enkel nog in de verhoging van de leefbaarheid van Sint-Dimpna. De in het oorspronkelijke (2011) PRUP voorziene regionale ontsluiting is in het ontwerp-PRUP dus niet meer aan de orde. De huidige situatie, die al sinds 1 augustus 2022 aan de orde is, bewijst inderdaad dat het bedrijventerrein Stenehei ook met een tonnenmaatbeperking op de N118 in Geel perfect beleverd kan worden zonder overlast in andere dorpskernen. Er bestaat geen enkele behoefte meer om op een deel van de gronden van het militair domein Kievermont een KMO-zone op te richten. Vijftien jaar geleden was die er wel (zonevreemde KMO's herhuisvesten), maar de tijden zijn veranderd. De 'geplande' KMO-zone op Kievermont is momenteel een achterhaald onderdeel van een achterhaald PRUP (uit 2011). Dat er in het ontwerp-PRUP niet wordt verwezen naar een behoeftestudie i.v.m. bedrijventerreinen op het domein Kievermont, is een kwestie van logica, omdat die behoefte niet meer bestaat.
94B			23.09.2023 (via e-mail)	Mijn conclusie is dat de nieuwe ontsluitingsweg onnodig is. De inplanting van het voorkeustracé is bovendien vanuit gezondheidsstandpunt zeer onoordeelkundig gedaan. Men kan het probleem op Sint-Dimpna ook zonder deze weg oplossen of een

				tracé uittekenen met minder impact op mens en milieu. Er is geen enkele goede reden om de leefbaarheid van de bewoners van Holven met een nieuwe weg aan te tasten.
95B			23.09.2023 (via e-mail)	Bezwaar i.v.m. verwacht geluidshinder : In de “Niet technische samenvatting Plan – MER” schrijven jullie in “hfst 3. Milieueffectbeoordeling – hfst 3.5. Discipline geluid en trillingen” (zie ook “PRUP Regionale ontsluiting Geel bis te Geel – Toelichtingsnota – ontwerp, vooral hfst 6.3. vertaling milderende maatregelen” en zie ook “PRUP Regionale ontsluiting Geel bis te Geel – Plan – MER, vooral hfst 11. Discipline geluid en trillingen”): • Lden: algemene definitie hiervoor: “Lden staat voor Level day, evening, night, ofwel het tijdgewogen jaargemiddelde geluidniveau in de dag, de avond en de nachtperiode.” ◦ De huidige situatie voor Gagelstraat en Holvenseheide wordt hier al omschreven als zijnde “geel: 45-50dB”. • Lnicht: algemene definitie hiervoor: “nachtelijk geluid” ◦ De huidige situatie voor Gagelstraat en Holvenseheide wordt hier al omschreven als zijnde “geel: 0-40 dB”. Bezwaren: • Het daggemiddelde is een gemiddelde van de ganse dag, een maximum voor het geluid overdag en een maximum voor het piekgeluid overdag dient bepaald te worden en door de mitigerende acties mag er geen geluidsdruk voor de naburige bewoners (en ook niet in specifieke frequenties) bijkomen versus de huidige metingen. • Extra aandacht dient er te gaan naar het laagfrequent geluid (LFg). • Maximale mitigerende acties dienen genomen te worden zodanig dat de huidige geluidsdruk voor de naburige bewoners niet stijgt. a. Belangrijk is dat de milderende maatregelen en aanbevelingen, beschreven in hfst 3.5.3 ook effectief worden ingeschreven en maximaal worden toegepast, met belangrijkste bezwaren voor: i. Effectief volledig (en over het ganse traject van de PRUP) en maximale (maximaal geluidsbeperkend) geluidsarme wegverharding te gebruiken ii. Grondnam: als hiervoor gekozen wordt dient deze zo dicht mogelijk bij de rijweg te liggen en voldoende hoog (minimum 6 meter) te zijn zodanig dat de geluidsdruk voor de naburige bewoners niet toeneemt. iii. Akoestische isolatie van gebouwen kan een extra mitigerende oplossing zijn, met volgende bedenkingen: 1. Indien deze akoestische isolatie nodig blijkt dienen deze kosten volledige ten laste zijn van de “PRUP regionale ontsluiting Geel bis” en niet van de individuele burgers.

				2. Akoestische isolatie van gebouwen dient steeds gepaard te gaan met geluidschermen en/of een grond dam aangezien anders het geluid in de tuinen toeneemt, wat niet aanvaardbaar is. iv. Geluidschermen: 1. Deze dienen zo dicht mogelijk tegen de effectieve weg te liggen. 2. Hoogte van de geluidschermen dienen voldoende hoog te zijn (minstens 4 meter) zodanig dat het geluid niet over de schermen gedragen wordt. 3. Kwaliteit van de geluidschermen dienen maximaal geluidsabsorberend te zijn. 4. Best worden er geluidschermen gekozen en geplaatst voorzien van een luifel waarmee het geluid minder snel achter het scherm belandt, vaak toegepast in Duitsland (zie foto in bezwaarschrift) 5. Zoals beschreven in "Hfst 3.5.3.2 Alternatief G1 primair" zie je in figuur 3.5 dat er in "G1-wit" en "G1 gag" geluidmitigerende maatregelen nodig zijn. De over lengte van deze geluidsschermen en/of een grond dam dienen minstens 150 meter te zijn (aldus 150m verder dan de dichte bebouwing/woonwijken) om aldus geen zijdelings geluid binnen te krijgen voor de naburige bewoners in de Koppeleershoeve, Witbos, Weidestraat, Gagelstraat, Holvenseheide, ... Aldus dient er minstens een zuidelijk geluidsschermen en/of een grond dam aanéénsluitend voorzien te worden vanaf de Dr. Vandeperrestraat tot nog 150 meter meer oostelijk voorbij de Heistraat.
96B			23.09.2023 (via e-mail)	In het "PRUP Regionale ontsluiting Geel bis te Geel – Toelichtingsnota – ontwerp, vooral hfst 6.3. vertaling milderende maatregelen" wordt er in "hfst 6.3.2. vertaling in het grafisch plan" in punt "B. Fiets- en landbouwverbindingen" beschreven (zie ook figuur 39) dat er een ongelijkvloerse fietsoversteek aan de Heistraat voorzien wordt en er ook een ongelijkvloerse fiets- en tractorkruising voorzien wordt aan de Schransdijk. Zie ook "PRUP Regionale ontsluiting Geel bis te Geel – Plan – MER", vooral "hfst 7. Discipline mens - mobiliteit" Bezwaren: • Deze fiets- en landbouwverbindingen dienen voorzien te worden zodanig dat ook de voetgangers hier een veilige doorsteek kunnen nemen. • In "PRUP Regionale ontsluiting Geel bis te Geel – Plan – MER, vooral hfst 7. Discipline mens – mobiliteit, specifiek hfst 7.3 beschrijving van de

				referentiesituatie – hfst 7.3.1 wandelnetwerk” wordt er een zeer korte onderzoek/beschrijving gemaakt van het officiële wandelnetwerk. Er is geen onderzoeken/metingen gedaan i.v.m. het dagdagelijks recreatief gebruik van de wegen en wandelpaden rondom de PRUP dewelke gebruikt worden door: ○ Recreatieve sportievelingen, vooral lopers, wandelaars maar ook mountainbikers ○ Wandelingen t.b.v. het uitlaten van de honden Uitgebreider onderzoeken/metingen zijn nodig i.v.m. het dagdagelijks recreatief gebruik van deze wegenissen rondom het PRUP en dan specifiek over hun ontsluiting, aanvaardbare alternatieve wegenissen of extra wegenissen (of wandelpaden) dewelke aangelegd dienen te worden om deze zone te ontsluiten voor deze dagdagelijkse recreatieve gebruiker. Bedenk daarbij in de kwantitatieve analyse dat het aantal bewoners in de buurt van Koppeleershoeve, Witbos, Weidestraat, Gagelstraat, Holvenseheide, ... meer dan 250 woningen betreft, met aldus snel een 700-tal bewoners, waarvan er een aanzienlijk gedeelte ondertussen hondeneigenaar van geworden zijn. Het gebied ten noorden van de Fittelaarsdijk is hierbij het gewenste gebied voor kleine of grotere wandelingen (met of zonder hond) en looptoeren.
97B			23.09.2023 (via e-mail)	Idem 82B + 90B
98B			23.09.2023 (via e-mail)	Idem 83B + 84B
99B			23.09.2023 (via e-mail)	Idem 86B + Er is voldoende wetenschappelijk bewijs voor de gezondheidsrisico's van deze inplanting. Volgens professor Benoit Nemery, een erkende autoriteit inzake milieu en gezondheid, is de aanleg van een weg volgens het voorkeurtracé zelfs totaal onverantwoord. Om geen negatieve impact te hebben op de bevolking zou een dergelijke weg minstens 500 meter van de bebouwing aangelegd moeten worden. In het plan-MER worden de mogelijke risico's voor de volksgezondheid onvoldoende in beeld gebracht.
100B			23.09.2023 (via e-mail)	Idem 92B + Verhoogde concentraties (ultra)fijn stof en NO2 hebben een negatief effect op de gezondheid van hart en longen. Ze kunnen de neurologische ontwikkeling van kinderen negatief beïnvloeden en zorgen mogelijk ook voor een versnelde neurologische aftakeling bij volwassenen. Daarnaast is er de wetenschappelijk bewezen schade van overmatige blootstelling aan (nachtelijk) lawaai en zijn er de risico's van mogelijke ongevallen met gevaarlijke transporten nabij woonzones. Vanuit gezondheidsstandpunt is dit voorkeurtracé dan ook totaal niet te verantwoorden.
101B			23.09.2023 (via e-mail)	Idem 93B + 94B

102B			23.09.2023 (via e-mail)	Idem 101B
103B			23.09.2023 (via e-mail)	Idem 100B
104B			23.09.2023 (via e-mail)	Bezwaarindiener vindt dat de weg zeker 500m van de woning moet worden ingepland. Dit om gezondheid van onze burgers te vrijwaren. + Idem 99B
105B			23.09.2023 (via e-mail)	Het verkeer zal enkel maar toenemen in Geel. - De nieuwe weg zal extra verkeer aantrekken, zoals kon worden vastgesteld na de aanleg van de expresweg N19g. Dit strookt niet met de Europese en Vlaamse milieudoelstellingen. De aangroei van het verkeer wordt nergens in het dossier correct ingeschat. De aanleg zou betekenen dat er ca. 7 ha oppervlakte zou worden verhard. Ook dat is vandaag niet meer te verantwoorden. Het plan-MER wijst zelf op een substantiële verharding in infiltratiegevoelig gebied. De open grachten die het plan-MER als milderende maatregel vooropstelt, zijn onvoldoende om de negatieve impact van deze massale verharding te compenseren.
106B			23.09.2023 (via e-mail)	Waarom geld uitgeven terwijl de staatschuld naar ongekende hoogtes stijgt en terwijl oplossing (zonder hoge kosten) voor de hand ligt? + Idem 97B
107B			23.09.2023 (via e-mail)	Waar moeten de burgers die in Holven wonen nog gaan wandelen? + Idem 96B
108B			23.09.2023 (via e-mail)	Gaan we nog wel kunnen slapen in Holven? + Idem 95B
109B			23.09.2023 (via e-mail)	Idem 95B
110B			23.09.2023 (via e-mail)	Bezwaarindiener vreest voor zijn wekelijkse wandelingen. + 96B
111B			23.09.2023 (via e-mail)	Waarom geld uitgeven aan een weg, terwijl begrotingstekort momenteel 20 miljard euro bedraagt? + Idem 97B

112B			23.09.2023 (via e-mail)	Waarom ontharden we niet meer in vlaanderen? beton, beton en nog eens beton + Idem 105B
113B			23.09.2023 (via e-mail)	Holven gaat het nieuwe st Dimpna worden + Idem 99B
114B			23.09.2023 (via e-mail)	We houden de economie tegen door vergunning van Ineos te Antwerpen af te schaffen. Maar hier extra uitstoot van stikstof is blijkbaar geen probleem. Het is maar in Geel, dus geen probleem. + Idem 100B
115B			23.09.2023 (via e-mail)	Een nutteloze investering volgens bezwaarindiener. + Idem 93B en 94B
116B			23.09.2023 (via e-mail)	Idem 93B en 94B
117B			23.09.2023 (via e-mail)	Gaan we nog kunnen ademen? Wat met de gezondheid van bezwaarindiener? + Idem 100B
118B			23.09.2023 (via e-mail)	Gaan wij niet teveel lawaai ondervinden ? + Idem 99B
119B			23.09.2023 (via e-mail)	Is het niet de bedoeling om meer groen te hebben in Geel ? + Idem 105B
120B			23.09.2023 (via e-mail)	Is er wel voldoende budget in België om deze nutteloze weg aan te leggen ? + Idem 82B en 90B
121B			23.09.2023 (via e-mail)	Zal bezwaarindiener nog kunnen fietsen naar vrienden? + Idem 96B
122B			23.09.2023 (via e-mail)	Zal bezwaarindiener nog kunnen slapen? + Idem 95B
123B			23.09.2023 (via e-mail)	De metingen waarop de evaluatie van de verkeersdrukke in St-Dimpna is gebaseerd, zijn verouderd. Ze dateren van voor de aanleg van de N19 en het verdwijnen van Delhaize uit het centrum. Alternatieve oplossingen zijn bijkomend onvoldoende

				onderzocht. Vb eenrichtingsverkeer van de Retieseweg heeft de verkeersdrukte aanzienlijk verminderd. Het tracé zou het probleem van de verkeersdrukte in Sint-Dimpna niet oplossen, maar verleggen naar een andere regio, Holven. Een bijkomende verharding van 7ha moet vermeden worden. Tegenstrijdig met het politieke statement dat Geel inneemt in kader van vergroening t.a.v. de burger. Bijkomend zou de aanleg juist bijkomende verkeersdrukte creëren, ten koste van de levenskwaliteit van alle Gelenaren. We hopen dat het gezond verstand en het algemeen belang prevaleert op mogelijke persoonlijke belangen van beslissing nemers.
124B			23.09.2023 (via e-mail)	Bezwaarindiener heeft een landbouwbedrijf gelegen aan de Kastermanstraat 5, 2440 Geel waarbij volgende percelen behoren: sectie An1297/H, AN² 1297/D-2 en 1297/i. De woning en de stallen zijn gelegen ten noorden van tracé G1. De landbouwpercelen aan de zuidzijde van de woning en bedrijfsgebouw worden door tracé G1 doormidden gesneden = ernstige persoonlijke hinder. De open ruimte en het open landbouwgebied worden doorsneden waardoor ook het open ruimte beleid van Geel, provincie en landbouwbeleid VI. Overheid wordt geraakt. De impact op landbouw en open ruimte is zeer nadelig. Deze locatie is net nog een locatie waar aan landbouw kan gedaan worden en er geen problemen rijzen qua stikstof- en andere problematiek in concurrentie met natuurwaarden. In ondergeschikte orde worden milderende maatregelen gevraagd en het voorzien van een groenbuffer en geluidsdempende buffer ten noorden van de geplande weg zodat de ringweg "ingekapseld" is als bezwaarindiener vanuit zijn woning/bedrijf richting het zuiden kijkt. Eveneens wordt een voldoende toegankelijkheid en bereikbaarheid van de woning, bedrijf en landbouwpercelen langs de Kastermanstraat gezien.
125B			23.09.2023 (via e-mail)	Het voorgestelde tracé lost het probleem van verkeersdrukte in Sint Dimpna niet op, zoals oorspronkelijk beoogd. In plaats daarvan lijkt het slechts het verplaatsen van dit probleem naar een andere regio, met name Holven. Het voorgestelde tracé zal resulteren in de afsluiting van lokale wegen, wat aanzienlijke gevolgen zal hebben voor de levenskwaliteit van de lokale bevolking. Het zal wandelen en fietsen in de regio praktisch onmogelijk maken en het veilig naar school fietsen met kinderen tot een utopie maken.

				Een ander ernstig punt van zorg is het potentiële risico van wateroverlast in de regio Ossemeer/Molderbeemdendijk. Het bestaande wachtbekken, dat oorspronkelijk was ontworpen om overstromingen in Rosendaal te voorkomen, kan niet worden gerespecteerd met het voorgestelde tracé. Hierdoor zal het waterpeil in deze omgeving aanzienlijk stijgen, met als gevolg dat de inwoners van Holven hun huizen en tuinen zullen zien overstromen. Daarnaast zouden straten zoals Sint Barbarastraat en Badstraat veranderen in overstromingsgebieden, wat aanzienlijke schade en ongemak met zich mee zou brengen. Er wordt een heroverweging van het voorgestelde tracé gevraagd en alternatieve oplossingen die de belangen van de lokale gemeenschap beschermen en de verkeersdrukte effectief verminderen zonder de nadelige gevolgen die dit tracé met zich meebrengt.
126B			23.09.2023 (via e-mail)	Het plan loopt dwars doorheen verschillende woonwijken. Zwaar vrachtverkeer doorheen woongebied? Wat met de gezondheid van de burgers die hier wonen? Het is voldoende bekend dat vervuiling van verkeer leidt tot toegenomen luchtwegaandoeningen, astma, dat lawaai leidt tot stress, angst, slapeloosheid en depressie? Moet de economie zegevieren over gezondheid, leefbaarheid en een mooie toekomst voor onze kinderen? De verkeersdrukte in Sint-Dimpna oplossen kan op zo veel andere manieren, maar werd volgens ons nooit ernstig overwogen. Wat zijn de beweegredenen van dit PRUP? Welke alternatieven werden onderzocht? Waarom mag de provincie 7ha verharderen, maar wordt de gewone burger gevraagd te ontharden? Waar zijn de plannen om de wateroverlast in lagergelegen regio's zoals de Ossemeer en de Molderbeemdendijk te voorkomen? Wat met lawaai? Schermen lossen niets op.
127B			24.09.2023 (via e-mail)	Het nut van deze verbinding is achterhaald sinds de aanleg van N19. Dit plan dient niet het algemene belang van alle Gelenaars. Voor een deel Gelenaars betekent dit mogelijks een verbetering van hun belasting van vrachtverkeer (St. Dimpna) maar voor een ander deel betekent dit een enorme vergroting van de belasting (regio Holven). De extra 7ha verharding moet vermeden worden aangezien dit in schril contrast staat met de betonstop en vergroening van het Geelse college. Het overstromingsrisico voor de regio rond de nieuwe weg vergroot. Het plan resulteert in negatieve gezondheidseffecten. Dergelijke verbindingswegen moeten op minimaal 500m van de woonzone worden opgericht.
128B			24.09.2023 (via e-mail)	1/ Het doel van het PRUP regionale ontsluiting Geel bis is in hoofdzaak het zwaar verkeer en de verkeersdrukte thv Sint Dimpna te verminderen. Dit zou minstens dienen gestaafd te worden aan de hand van gedegen mobiliteitsstudies, die in dit plan ontbreken of althans niet als dusdanig zijn gecommuniceerd door de overheid.

				Onder andere zou hierbij moeten worden nagegaan en onderzocht of een verplichting voor zwaar verkeer van de E34 om alleen afrit 24 Turnhout te gebruiken, met vermijding of verbod van afritten 25 en 26 Oud-Turnhout en Retie voor datzelfde zware verkeer (enkel nog te gebruiken voor plaatselijke levering) en welke invloed dit heeft op de verkeersstroom op het traject Retie - Geel. 2/ Een ring is maar een ring als hij volledig rond is. Nergens blijkt uit de voorgelegde plannen dat ook het laatste tracé om de ring volledig rond te maken ooit zal gerealiseerd worden en dan is dit PRUP eigenlijk een volledige slag in het water, die enkel de lokale bevolking in hoge mate gaat hinderen en geen oplossing vormt voor een goede verkeersafwikkeling. 3/ De hinder van dit nieuwe tracé is uitermate groot te noemen en een aanslag op milieu en leefomgeving in een landelijk gebied : - Uitgesproken lawaaihinder : in het PRUP zijn geen flankerende maatregelen voor vermindering van lawaai opgenomen of voorgesteld - Fijnstofbelasting door toename van verkeer en zwaar verkeer - Trillingen door snel en overvloedig verkeer - Verstoring van fauna en flora in een zeer landelijk gebied o.a. de bijenpopulatie zal hierdoor verdwijnen - Afsluiting van lokale wegen met verlies van leefbaarheid voor de plaatselijke bevolking: kinderen met de fiets naar school of naar het centrum : hoe moet dat in de toekomst ? - 7ha verharding (zonder afwateringsplan) in een landelijke regio is ecologisch niet te verantwoorden. Men vraagt de burger zijn verhardingen op oprit en in tuin te verwijderen, regenwater voldoende insijpelingsmogelijkheden te geven op het eigen perceel, maar door dit project gaat door de overheid ongeveer 7 ha bijkomende verharding gecreëerd worden. - Ernstige vrees voor wateroverlast in de regio Ossemeer / Molderbeemddijk gezien lager gelegen en in een overstromingsgevoelig gebied.
129B			24.09.2023 (via e-mail)	Is het vandaag nog verantwoord om natuur op te offeren voor nieuwe wegen? Zijn snellere wegen een garantie voor meer veiligheid van kinderen en mensen?

				Een ringweg is rond, en de cirkel afmaken is logisch. Maar louter voor deze logica ongerepte natuur (oeroude venen en heide, struiken, grassen en bomen met hun eigen habitat) opofferen heeft grote gevolgen.
130B			24.09.2023 (via e-mail)	Idem 11B
131B			24.09.2023 (via e-mail)	- Is de nieuwe weg noodzakelijk? De Retieseweg is al meerdere maanden onderbroken en dit lijkt te gaan zonder al te grote impact op het vrachtvervoer. - Een nieuwe weg trekt sowieso extra verkeer aan. Dit gaat de verkeerschaos op de Antwerpseweg (en verschillende andere plaatsen op de ring) enkel nog verergeren, waar dit nu al gedurende een groot deel van de dag dramatisch is. - Een tonnagebeperking zou de impact op st-Dimpna significant kunnen verbeteren - Hoe nodig zou deze nieuwe weg zijn indien de mogelijk nieuwe route vanuit Mol-Donk naar de Retieseweg er komt? - Het ontwerp-PRUP toont helemaal niet aan dat het projectvoorstel goedkoper is en minder impact heeft dan de huidige situatie met de tonnenmaatbeperking, aangevuld met kleinere investeringen in de mobiliteit in Geel. Een correcte studie van de huidige situatie en een realistisch nulalternatief ontbreken. Daardoor is de noodzaak van het PRUP niet aangetoond. - Het is zeer positief dat er aan de wijken gedacht wordt voor geluidsmilderende maatregelen. Echter lijken de maatregelen te stoppen waar de wijken eindigen, waarbij er vermoedelijk onder een hoek nog heel wat lawaai zal komen (zie pijl op tekening in het bezwaarschrift - tekening is figuur 39 uit de toelichtingsnota). Ook het feit dat de geluidsmilderende maatregelen nog nergens gegarandeerd zijn baart zorgen. - Vanaf 18 september 2023 is de Koppeleershoeven eenrichtingsverkeer geworden. Bij afsluiting van Koppeleershoeven ter hoogte van de nieuwe verbinding zal dit vermoedelijk tot significante files leiden in de Badstraat. Zelfs als deze maatregel wordt teruggedraaid zal de Badstraat het verkeer moeilijk aankunnen (veel verkeersvertragende maatregelen en moeilijk passeren in de straat). - Het is belangrijk om de verkeersdoorstroming aan de kruising tussen de nieuwe verbindingsweg en de dr van de Perrestraat goed te plannen daar hier anders vermoedelijk een verkeersinfarct gaat ontstaan in de spitsmomenten - De grote hoeveelheid fietsers (e.g. schoolgaande jeugd vanuit Ten-Aard en Kasterlee) rechtvaardigen fietserstunnels. - Mogelijkheden om zonder het verkeerslicht te passeren rechts te kunnen afslaan zouden de verkeersdoorstroming significant helpen.

				• Bij de huidige afslag van de R14 waar de N19g start is er een kleine afslagstrook om de verkeerslichten te ontwijken. Echter nu al (wanneer er slechts een lagere hoeveelheid verkeer de rest van de R14 richting Holven/Ten Aard is) wordt dit verkeer vaak gehinderd door het gestopte verkeer richting Kasterlee (dat voor het rode licht staat). Hierbij zou een aanpassing van de rijstroken (rechtse rijstrook enkel voor nieuwe verbinding) al een grote hulp zijn. • De nieuwe weg zal extra verkeer aantrekken, zoals kon worden vastgesteld na de aanleg van de expresweg N19g. Dit strookt niet met de Europese en Vlaamse milieudoelstellingen. De aangroei van het verkeer wordt nergens in het dossier correct ingeschat. • De aanleg zou betekenen dat er ca. 7 ha oppervlakte zou worden verhard. Ook dat is vandaag niet meer te verantwoorden. Het plan-MER wijst zelf op een substantiële verharding in infiltratiegevoelig gebied. De open grachten die het plan-MER als milderende maatregel vooropstelt, zijn onvoldoende om de negatieve impact van deze massale verharding te compenseren. • Er is voldoende wetenschappelijk bewijs voor de gezondheidsrisico's van deze inplanting. Volgens professor Benoit Nemery, een erkende autoriteit inzake milieu en gezondheid, is de aanleg van een weg volgens het voorkeurtracé zelfs totaal onverantwoord. Om geen negatieve impact te hebben op de bevolking zou een dergelijke weg minstens 500 meter van de bebouwing aangelegd moeten worden. In het plan-MER worden de mogelijke risico's voor de volksgezondheid onvoldoende in beeld gebracht. • Verhoogde concentraties (ultra)fijn stof en NO2 hebben een negatief effect op de gezondheid van hart en longen. Ze kunnen de neurologische ontwikkeling van kinderen negatief beïnvloeden en zorgen mogelijk ook voor een versnelde neurologische aftakeling bij volwassenen. Daarnaast is er de wetenschappelijk bewezen schade van overmatige blootstelling aan (nachtelijk) lawaai en zijn er de risico's van mogelijke ongevallen met gevaarlijke transporten nabij woonzones. Vanuit gezondheidsstandpunt is dit voorkeurtracé dan ook totaal niet te verantwoorden. De nieuwe ontsluitingsweg is onnodig. De inplanting van het voorkeurtracé is bovendien vanuit gezondheidsstandpunt zeer onoordeelkundig gedaan. Men kan het probleem op Sint-Dimpna ook zonder deze weg oplossen of een tracé uittekenen met minder impact op mens en milieu. Er is geen enkele goede reden om de leefbaarheid van de bewoners van Holven met een nieuwe weg aan te tasten.
132B			24.09.2023 (via e-mail)	Idem 131B

133B			24.09.2023 (via e-mail)	Niet alleen wordt een woongebied en een landelijk gebied dwars doorgesneden, bovendien wordt een aanzienlijke overlast aan lawaai en fijnstof gecreëerd, en wordt de lokale natuur, inclusief de lokale bijenpopulatie, zwaar geïmpacteerd. Daarnaast dreigt ook het risico tot regelmatige overstroming in/van bepaalde lokale straten te verhogen. Het PRUP houdt weinig rekening met de belangen van de lokale bevolking.
134B			24.09.2023 (via e-mail)	1. De ring loopt dwars door woongebied. 2. Dit tracé lost het probleem van de mogelijke verkeersdrukte in Sint Dimpna niet op. Het creëert gewoon het verleggen van een probleem naar een andere regio, namelijk Holven. 3. Een ring die niet volledig rond is, waarbij dus geen aansluitingen in beide richtingen kunnen worden gemaakt, is niet functioneel. Het vrachtverkeer gaat niet omrijden als de sluiptwegen recht op recht nog steeds toegankelijk zijn. 4. Alternatieve manieren om de verkeersdrukte in Sint Dimpna te verminderen zijn niet voldoende onderzocht, metingen van verkeersdrukte dateren van voor de aanleg van de N 19 (Noord-Zuid verbinding). Sinds de werkzaamheden aan de Retieseweg is de verkeersdrukte daar spectaculair afgenomen. Ook het verdwijnen van de Delhaize heeft de verkeersdrukte aanzienlijk doen verminderen. Een nieuw tracé is dus overbodig. 5. Het afsluiten van de afritten 25 en 26 (Oud-Turnhout en Retie) op de E34 voor zwaar verkeer en de verplichting om afrit 24 Turnhout te nemen en daar de N19 op te gaan is een alternatief dat moet worden onderzocht. 6. 7 ha beton aanleggen in een landelijke regio is ecologisch niet meer te verantwoorden. De burger wordt wel gevraagd om zijn verharding te minimaliseren voor een maximale infiltratie van regenwater in de ondergrond, wat een contrasten. De betonstop is dus blijkbaar een regel die voor iedereen op een andere manier van toepassing is? 7. Het tracé gaat aanzienlijke overlast meebrengen wat betreft lawaai. Dit is een minwaarde voor al de omliggende bewoners.

				8. Het tracé gaat aanzienlijke overlast teweeg brengen betreffende fijnstof belasting. Fijnstof is rechtstreeks gelieerd aan meer astma bij kinderen en frequentere doktersbezoeken. 9. Het tracé gaat een ontzettende overlast veroorzaken in hoeveelheid trillingen. De bedoeling is om vooral het zware verkeer langs hier af te leiden waardoor de burgers van het Noorden van Geel zullen liggen daveren in hun bed. 10. Het tracé loopt door een landelijke regio, er wordt geen rekening gehouden met de lokale fauna en flora. Voor de bijenpopulatie is dit een ware moordaanslag. Andere dieren zullen ook op de vlucht moeten slaan. Dit is een verarming van de aanwezige natuurelementen. 11. Al deze overlast zal zorgen voor een minwaarde van al de aanpalende eengezinswoningen en appartementen. Dit moet financieel gecompenseerd worden. 12. Door dit tracé gaat een gedeelte van de bevolking van Geel delen in de klappen terwijl een ander groot deel wordt ontzien. Enkel een volledige ontsluiting waardoor de ring helemaal rond is geeft een eerlijke verdeling van de lasten over alle burgers. 13. Door dit tracé zullen lokale wegen worden afgesloten. Dit zorgt voor verlies aan levenskwaliteit voor de lokale bevolking, wandelen en fietsen in de regio wordt onmogelijk. Veilig naar school op de fiets met kinderen wordt onmogelijk. 14. Het tracé gaat aanzienlijke wateroverlast creëren in de regio Ossemeer/Molderbeemdendijk.
135B			25.09.2023 (via e-mail)	Idem 131B
136B			25.09.2023 (via e-mail)	Idem 131B
137B			25.09.2023 (via e-mail)	De ring loopt dwars door woongebied. Dit tracé lost het probleem van verkeersdrukke in Sint Dimpna niet op maar verlegt een probleem naar het centrum naar de regio Holven. Alternatieve manieren om de verkeersdrukke in Sint Dimpna te verminderen, zijn niet voldoende onderzocht. Er is gebruik gemaakt van oude metingen van de verkeersdrukke daterend van voor de aanleg van de N 19 (Noord-Zuid verbinding).

				Sinds de werkzaamheden aan de Retieseweg is de verkeersdruk in het centrum duidelijk afgenomen. Ook het verdwijnen van de Delhaize heeft de verkeersdruk aanzienlijk doen verminderen. Bezwaarindiener maakt zich zorgen over de wateroverlast voor de regio waar in vele tuinen en landbouwgebied reeds water blijft staan tijdens de natte maanden van het jaar. Dit probleem gaat door de geplande weg alleen maar toenemen.
138B			25.09.2023 (via e-mail)	De overheid gaat een enorme grote zone in groengebied verhard en dit ook nog eens naast 2 woonwijken, terwijl van gewone burgers wordt gevraagd te ontharden. De uitgebreide nadelen naar belasting onder de vorm van lawaai, fijnstof, waterstand enz wegen niet op tegen de beperkte voordelen.
139B			26.09.2023 (via e-mail)	Meer wegen leiden tot landschapsversnippering en meer geluidshinder. Rust, ruimte en stilte verdwijnen en dat is net hetgeen te vinden is op de unieke plek te Schransdijk 1 alwaar bezwaarindiener meermaals heeft mogen genieten van rust, heling en herbronning. De geplande weg zal naast de hier gelegen praktijkruimte lopen. Er wordt gevraagd om het plan te wijzigen. + Idem 78B
140B			'Advies' d.d. 11.09.2023, ontvangen op 26.09.2023 (via DSI)	Door de aanleg van de nieuwe weg worden geen mobiliteitsverschuivingen of verkeersaantrek voor Westerlo verwacht. Het college wenst bijgevolg geen opmerkingen te maken op het PRUP aangezien het geen impact heeft op haar mobiliteit.
141B			26.09.2023 (via e-mail)	Idem 128B
142B			27.09.2023 (via e-mail)	• Wat met de beschermde vogels die in de Fittelaarsdijk huisvesten in de bomen, wat met de overstekende kikkers en de beschermde mieren die er nu zitten? Wordt er geen rekening gehouden met deze diersoorten en met al het groen dat moet wijken voor de nieuwe ring? • In de Fittelaarsdijk zitten asbestplaten in de grond. Opgraving = gevaar voor gezondheid en veiligheid. • Zoals gemerkt wordt bij de aanleg van het nieuwe stuk ring richting Kasterlee (met sluiproute via de Dr. Van de Perrestraat), zal er ook met deze ring sluipverkeer zijn. Dit gebeurt nu al richting Retie omwille van de werken, via Fittelaarsdijk - Heistraat. Dit zal niet beteren, want heel veel huizen worden afgesloten en zoeken een gemakkelijke en korte weg tussendoor en deze is Fittelaarsdijk / Heistraat. Dus extra verkeer vlak voor de deur van bezwaarindiener en weg met de rust.

				• Waardedaling woning en grond. Mensen die onteigend worden, krijgen hun geld (wat al niet naar waarde zal zijn) wat met de mensen die waarde-verlies lijden van grond en woning? Die krijgen niks alleen maar overlast. • Waar zit de menselijkheid om een ring vlak naast de tuinen van mensen te leggen, is er nagedacht en een studie gebeurd over de gezondheidsimpact naar de omwonende gezinnen? Al eens gedacht aan de verhoogde uitstoot van al dat extra verkeer, wat met al dat fijn stof? Is het niet zo dat er een grote impact is op de gezondheid indien er zo een drukke weg wordt gelegd binnen de 500 meter van de wonende mensen? • Er wordt geen deftig voorstel gedaan naar lawaaihinder toe. Enkel wat bomen zal de lawaaihinder echt niet tegenhouden. • Waar watert de weg af? Zal bezwaarindiener wateroverlast ondervinden? • Er zal een overlast zijn aan auto's die van en naar de hondenschool in de Fittelaarsdijk willen gaan. Het smalle weggetje zal al deze auto's niet kunnen blijven dragen. Op dit moment is het al regelmatig moeilijk, omdat het weggetje te smal is om 2 auto's te laten passeren en ze dit wel willen doen. Auto's rijden dan maar in de tuin van bezwaarindiener. • De mensheid is hier ver te zoeken, er wordt geuit dat de ring niet naast het kanaal gelegd kan worden, omwille van het 'groen', maar nu worden veel gezinnen gehinderd. • Alle vrachtwagens rijden nu ook al niet meer door het centrum van St. Dimpna en hebben al andere routes gevonden, mede door de tonnage-beperking. Dus wat is de meerwaarde nog van een nieuwe ring als de oplossing er al is?
143B			27.09.2023 (via e-mail)	Het PRUP heeft aanzienlijke negatieve gevolgen voor het milieu en de leefbaarheid van de omgeving. De voorgestelde plannen omvatten een onnodig grote hoeveelheid verharding = aanzienlijke ecologische schade en negatieve gevolgen voor de lokale ecosystemen en het milieu. Het feit dat de geplande ring niet volledig rond loopt, kan problemen veroorzaken met verkeerstromen. Het kan verkeersproblemen elders in de regio verergeren en heeft mogelijk negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid. Het PRUP houdt onvoldoende rekening met de mogelijke geluidsoverlast voor de omwonenden. Er moeten maatregelen genomen worden om de geluidhinder te minimaliseren en de levenskwaliteit van de inwoners te waarborgen.

				Het PRUP is schadelijk voor de lokale fauna en flora. De aantasting van leefgebieden en migratieroutes kan leiden tot verlies van biodiversiteit.
144B			27.09.2023 (via e-mail)	Het betonneren van 7 hectaren natuurgebied is ecologisch niet te verantwoorden en tegenstrijdig met het aan de burger opgelegde beleid m.b.t. ontharding. Wat is het plan betreffende wateroverlast? Er mist hier een langetermijnvisie. Wat met de lawaaihinder? Het is wetenschappelijk voldoende bewezen dat chronische lawaai blootstelling leidt tot hogere stressniveaus, hoofdpijn, angst en slapeloosheid. De fijnstofconcentratie in deze regio is al aanzienlijk toegenomen door de N19. Door de aanleg van de nieuwe weg zal dit alleen maar meer toenemen = aanzienlijke toename in astma en luchtwegaandoeningen bij onze kinderen. Is deze nieuwe weg zinvol? Het argument dat dit het zware verkeer weghoudt uit Sint-Dimpna is een zeer zwak argument. Waar zijn de recente metingen van het zwaar verkeer nu de Retieweg eenrichtingsverkeer is?
145B			27.09.2023 (via e-mail)	Het project houdt geen rekening met de natuur en de essentie van de Schransdijk en haar omgeving. De Schransdijk is groen en moet groen blijven. Bovendien is Schransdijk 1 een speciale plek om te verbinden met de natuur en elkaar. De nieuwe weg zou de boomgaard van Schransdijk 1 doorkruisen en zal de harmonie hier verstoren. Het geplande project zou niet alleen resulteren in een verregaande visuele en akoestische verstoring, maar ook in een verstoring van de hier gecreëerde balans voor spirituele groei en welzijn. Het tracé is nefast voor het behoud van de unieke plek die voor onschatbare waarde is voor de gemeenschap en voor toekomstige generaties. Er wordt gevraagd om andere mogelijkheden te bekijken.
146B			27.09.2023 (via e-mail)	Dit project heeft vele negatieve gevolgen voor de leefbaarheid en de essentie van de Schransdijk en haar omgeving. Schransdijk 1 is met diens boomgaard en groepsruimte een speciale plek waar er kan verbonden worden met de natuur en met elkaar. De kwaliteit van leven die de Schransdijk biedt, is van onschatbare waarde voor zowel individuen als de bredere gemeenschap. Het geplande project zou niet alleen resulteren in een verregaande visuele en akoestische verstoring, maar ook in een verstoring van de gevoelige balans die hier is gecreëerd voor spirituele groei en welzijn. Er wordt verzocht om alternatieve oplossingen te overwegen met respect voor de Schransdijk en haar unieke karakter. De bescherming van waardevolle natuurlijke en

				spirituele bronnen mag niet lichtvaardig worden opgeofferd in het belang van ontwikkeling. Daarom wordt er verzocht om de volgende overwegingen in acht te nemen: 1. De verstoring van de huidige serene omgeving en spirituele sfeer van de Schransdijk. 2. De impact van geluidshinder en verkeersdrukte op het welzijn van de bewoners en bezoekers. 3. De schade aan de boomgaard en de weilanden die essentieel zijn voor het karakter van de Schransdijk. 4. De noodzaak om alternatieve oplossingen te verkennen die zowel ontwikkeling als behoud in evenwicht brengen. Bezwaarindiener pleit voor GEEN ringweg, de nul-optie. Vertraging, rust en natuur moeten op de voorgrond komen om Vlaanderen leefbaar te houden, nu en voor de toekomstige generaties.
147B			28.09.2023 (via e-mail)	Goed nieuws. Bezwaarindiener vindt het positief dat de ring rond Geel wordt doorgetrokken. Dit had 20 jaar geleden al moeten gebeuren. Er wordt gevraagd om Retieseweg en Molsebaan in de nabije toekomst in te plannen.
148B			29.09.2023 (via e-mail)	1. Het verkeersprobleem wordt gewoon verplaatst naar Holven. Dat is toch geen oplossing? 2. Werd er goed genoeg nagedacht? De gegevens over verkeersdrukte dateren van vóór de aanleg van de N19. En sinds ze aan de Retieseweg hebben gewerkt en de Delhaize weg is, is het daar veel rustiger. 3. Wat met de natuur? 7ha betonverharding terwijl de gewone burger moet ontharden? Wat met de bijtjes en andere dieren? 4. Wateroverlast en problemen voor inwoners in Ossemeer/Molderbeemdendijk. Vrees voor wateroverlast in Holven, de Sint Barbarastraat en de Badstraat. Waar moeten we dan wandelen of fietsen wanneer de wegen worden afgesloten? De kinderen moeten veilig naar school kunnen fietsen.
149B			29.09.2023 (via e-mail)	Idem 128B
150B			29.09.2023 (via e-mail)	De geplande ringweg zal Schransdijk 1 minder ontspannend maken. Deze plek is – in een wereld van burnouts – zeer belangrijk.

151B			29.09.2023 (via e-mail)	Idem 146B
152B			29.09.2023 (via e-mail)	1. Het geplande tracé loopt dwars door woongebied. Tijdens de studiefase voorafgaand aan het weerhouden van dit tracé, zijn er verschillende opties van tafel geveegd. Waarom wordt een drukke weg doorheen een woonwijk verkozen wanneer alternatieven bijvoorbeeld langs het Kempisch kanaal en door landbouwgebied veel minder impact gaan hebben op leefomstandigheden van bewoners? 2. Zwaar verkeer door een woonwijk = nefaste impact op veel gezondheidsaspecten. Lawaai leidt tot slapeloosheid, stress, hoofdpijn ed. Fijnstofconcentraties zullen aanzienlijk stijgen hetgeen de Holvense kinderen zal opzadelen met een verhoogd risico op een bovenste luchtwegaandoeningen zoals astma. 3. De reden die wordt aangehaald voor het plannen van het tracé is de verkeershinder in Sint-Dimpna. Nu de Retieweg al maanden eenrichtingsverkeer is voor werkzaamheden is de verkeershinder in Sint-Dimpna ook opgelost. Waarom wordt het lokaal herorganiseren van de dorpskern van Sint-Dimpna niet als een volwaardig alternatief uitgewerkt? 4. De burger wordt gevraagd om zijn terrassen en opritten op te breken teneinde de verhardingsgraad aan te pakken, maar de provincie mag 7ha beton in een landelijke regio aanleggen?
153B			29.09.2023 (via e-mail)	Onbegrijpelijk dat valabele argumenten van de GECORO niet geleid hebben tot meer voorzichtige aanpak van het stadsbestuur van de stad Geel. Enerzijds is plan gebaseerd op metingen die dateren uit het verleden. Het is in essentie hetzelfde ontwerp als dat in 2014 dat door de RvS werd verworpen. De metingen waar men zich op beroept in Sint-Dimpna, dateren van VOOR de aanleg van N19. Een recente verkeersanalyse met bekijken van een ruimere alternatieven en oplossingen is van primordiaal belang. Sinds de wegenwerken op de Retieseweg is de belasting van Sint-Dimpna gedecimeerd... Problematiek op andere manier aanpakken. Ruimer circulatieplan voor de stad Geel waarbij doorgaand verkeer wordt gemedend, moet absoluut als alternatief worden uitgewerkt. Optimaliseren van huidige infrastructuur moet voorkeur krijgen, is het niet om financiële overwegingen dan wel om de ecologische. Een tonnagebeperving voor de invalswegen moet mogelijk zijn, krachtaardige aanpak van het stadsbestuur is toch niet te veel gevraagd? Meer globale aanpak van de problematiek voor de hele regio met betrekken van alle omliggende gemeente moet worden geëvalueerd alvorens men zeer kort door de bocht deze autostrade door onze woonwijken gaat trekken. Pleidooi voor meer innovatief denken anno 2023.

				Er is geen enkele rekening gehouden met het gevaar van wateroverlast voor de lager gelegen regio's. Welke flankerende maatregelen zal men implementeren? Het is wetenschappelijk bewezen dat geluidsschermen onvoldoende effect hebben en dat lawaaiervuiling nefast is voor de gezondheid van de omwonenden. Wat met het verlies aan groene ruimten in onze landelijke regio? Wat met 7 hectaren beton door onze tuinen, velden en weiden? Geconfronteerd met klimaatsverandering en secundaire gevolgen is PRUP compleet achterhaald Vraag af te zien van plannen. We mogen van Provinciebestuur toch verwachten dat er pientere geesten zorgen voor een goede toekomst voor ons allen door een beter plan te bedenken dan deze achterhaalde ideeën?
154B			29.09.2023 (via e-mail)	1. Alternatieve oplossing overwegen Onderzoek naar nulalternatief is onvoldoende uitgevoerd. Het ontwerp-MER geeft aan dat het nulalternatief betekent dat we terugkeren naar de huidige situatie en de mogelijke verkeersimpact van bestaande ruimtelijke ontwikkelingen volgens de huidige gewestplanbestemmingen. Het ontwerp-PRUP verwijst echter naar een andere 'huidige situatie' dan de daadwerkelijke situatie van vandaag. Er geldt al meer dan een jaar een tonnenmaatbeperking in de dorpskern van Geel (Sint-Dimpna), die niet wordt erkend in het ontwerp-PRUP. Er had een nulalternatief moeten worden onderzocht dat de huidige situatie (met tonnenmaatbeperking) combineert met beperkte investeringen in het hoofdwegennet van Geel. Het is duidelijk dat er naast dit PRUP een andere oplossing bestaat voor Sint-Dimpna, namelijk het behoud van de huidige situatie met de tonnenmaatbeperking. Deze visie wordt ondersteund door gemeenteraad van Geel. Eerste metingen tonen aan dat het verkeer significant is afgenomen, wat niet wordt weerspiegeld in het dossier. De huidige situatie en de positieve effecten ervan op het projectdoel worden niet geanalyseerd of bestudeerd. Noodzaak PRUP niet aangetoond. 2. Effecten op Mens en Milieu - Nieuwe weg zal waarschijnlijk extra verkeer aantrekken, vergelijkbaar met wat gebeurde na de aanleg van de N19g, wat in strijd is met Europese en Vlaamse milieudoelstellingen. Het toekomstige verkeer wordt niet adequaat geëvalueerd in het dossier. - De aanleg van de weg zou leiden tot de verharding van ongeveer 7 hectare grond, wat niet langer te rechtvaardigen is. Het plan-MER wijst op aanzienlijke verharding in een gebied dat gevoelig is voor infiltratie. De voorgestelde open grachten als verzachtende maatregel zijn ontoereikend om de negatieve impact van deze grootschalige verharding te compenseren.

			• Het voorkeustracé loopt dicht langs twee grote woonwijken in Geel-Holven, wat honderden mensen en hun kinderen blootstelt aan de weg in de directe omgeving van hun woningen. Er wordt gesproken over verzachtende maatregelen zoals buffering en geluidsschermen, maar deze zijn niet gegarandeerd, en er wordt geen concrete beschrijving gegeven van hoe ze eruit zullen zien. • Er is wetenschappelijk bewijs voor gezondheidsrisico's van deze locatie. Volgens professor Benoit Nemery, een deskundige op het gebied van milieu en gezondheid, is de aanleg van een weg op het voorkeustracé zelfs volstrekt onverantwoord vanuit een gezondheidsperspectief. Om de negatieve impact op de bevolking te minimaliseren, zou een dergelijke weg ten minste 500 meter van bebouwing moeten worden aangelegd. Het plan-MER brengt de mogelijke risico's voor de volksgezondheid onvoldoende in kaart. • Verhoogde concentraties van (ultra)fijn stof en NO2 hebben een negatieve invloed op de gezondheid van hart en longen, kunnen de neurologische ontwikkeling van kinderen negatief beïnvloeden en mogelijk leiden tot versnelde neurologische achteruitgang bij volwassenen. Daarnaast zijn er bewezen gezondheidsproblemen door overmatige blootstelling aan lawaai, vooral 's nachts, en bestaan er risico's van ongevallen met gevaarlijke transporten in de buurt van woonwijken. Vanuit een gezondheidsperspectief is het voorkeustracé onverdedigbaar. • De normen voor stikstof en fijnstof evolueren voortdurend op basis van wetenschappelijke bevindingen en worden steeds strenger. De huidige normen voor fijnstof zullen op korte termijn met meer dan de helft worden verminderd en op lange termijn nog verder. Aangezien de weg pas over minstens 15 jaar wordt gerealiseerd, zijn de normen in het plan-MER niet in overeenstemming met de beperkingen die tegen die tijd van kracht zullen zijn. Het goedkeuren van dit project op basis van verouderde normen is onverantwoord. Een grondige beoordeling met de te verwachten stikstof- en fijnstofnormen op het moment van de wegrealisatie ontbreekt. 3.Achterhaalde visie op Ruimtelijke ordening Oorspronkelijke regionale karakter van project is verdwenen uit de scopingnota, waardoor de enige doelstelling van het PRUP gericht is op verbeteren van de leefbaarheid van Sint-Dimpna. De oorspronkelijk geplande regionale ontsluiting, zoals vastgelegd in het PRUP van 2011, is niet langer relevant in het ontwerp-PRUP. De huidige situatie sinds 1 augustus 2022 toont aan dat het bedrijventerrein Stenehei ook goed kan worden bediend met tonnenmaatbeperking op de N118 in Geel, zonder overlast in andere dorpskernen. Er is geen behoefte meer om een KMO-zone op te richten op een deel van het militair domein Kievermont. Vijftien jaar geleden was dit wellicht relevant om zonevreemde KMO's te verplaatsen, maar de omstandigheden zijn veranderd. De geplande KMO-zone op Kievermont is momenteel een achterhaald onderdeel van een verouderd PRUP uit 2011. Het ontwerp-PRUP vermeldt geen behoefteonderzoek met betrekking tot bedrijventerreinen op het domein Kievermont, wat logisch is gezien de huidige overbodigheid ervan.

				Concluderend is nieuwe ontsluitingsweg onnodig, en locatiekeuze is ondoordacht vanuit gezondheidsoverwegingen. Er zijn alternatieve oplossingen mogelijk zonder deze weg, met minder impact op mens en milieu. Er is geen valide reden om de leefbaarheid van bewoners van Holven te schaden met een nieuwe weg.
155B			29.09.2023 (via e-mail)	Idem 154B Graag wil ik aangeven dat ik specifieke hinder verwacht te ondervinden als het gekozen voorkeurstracé wordt aangelegd, zoals bijvoorbeeld de nabijheid van onze woning en tuin, geluidsoverlast, mogelijke gezondheidsrisico's, problemen met de waterhuishouding, onbereikbaarheid als gevolg van wegafsluitingen, enzovoort.
156B			30.09.2023 (via e-mail)	Idem 95B
157B			30.09.2023 (via e-mail)	Idem 96B
158B			30.09.2023 (via e-mail)	Idem 82B
159B			30.09.2023 (via e-mail)	Idem 83B + 84B
160B			30.09.2023 (via e-mail)	Idem 99B
161B			30.09.2023 (via e-mail)	Idem 100B
162B			30.09.2023 (via e-mail)	Idem 93B + 94B
163B			30.09.2023 (via e-mail)	De Holvenseheideloop (beschermde waterloop) ligt veel te dicht bij de plaats waar de verbindingsweg komt! Deze waterloop speelt een belangrijke rol in de afwatering in onze buurt. Momenteel heeft de buurt reeds te kampen met wateroverlast door een te klein gedimensioneerde duiker onder de Korte Elzenstraat. Daarbij komt nog dat er enkele waterlopen en Aquafin rioleringstracés dienen doorsneden te worden. Men kan zich dus terecht zorgen maken over heel wat wateroverlast rondom dit kruispunt.
164B			30.09.2023 (via e-mail)	Op het plan dat nu voorligt, is enkel een mogelijke tunnel voorzien bij de Heistraat en de Schransdijk. De Schransdijk is een rustige, landelijke weg waar bijna geen verkeer komt. Wat met Koppelseershoeven? Hoe gebeurt de verbinding naar de school (SBS Katersberg) en woonzone? Alle verkeer via de Badstraat omleiden, wordt een chaotische toestand.
165B			30.09.2023 (via e-mail)	Er wordt niet veel gesproken over de meer noordwaarts gelegen alternatieve tracés die we hadden voorgesteld in het inspraakdocument voor MER: tracé Speenwaverdreef, Korte Elzenstraat, Fransebaan (minder onteigeningen en hinder voor de bewoners). Welke studies zijn er hiervoor uitgevoerd om te besluiten dat ze niet in aanmerking komen?

166B			1.10.2023 (via e-mail)	Donderdag 28/09/23 is in gemeenteraad van Geel een positief advies gegeven voor de regionale ontsluiting Geel bis met 17 stemmen voor van de 31 stemmen. Blijkbaar stonden zij met hun rug tegen de muur, geen andere keuze van de provincie uit blijkbaar ? Nu wordt er in Holven een hele woongemeenschap met vele jonge gezinnen en kinderen met hun rug tegen de RING gezet. De ontsluiting moet er komen, zolang het maar niet achter mijn tuin is denken de instanties die deze beslissingen nemen. Dit is de beste plaats voor de ring in Holven, dat wordt door onze strot geduwd. Op 50/70 m van de van de woningen, welzijn en gezondheid van de mensen is hier niet aan de orde of gewoon vergeten. De ontsluiting is er nodig voor de industrie en zwaar wegvervoer van Retie, Mol, Dessel via onze achtertuinen van Holven een vlotte doorgang te kunnen geven naar onze overvolle provinciewegen en autostrade aansluiting in Geel. Ik stel mij eigenlijk de vraag of deze mail wel gelezen wordt door iemand, ik hoop van wel.
167B			1.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B 1. Het voorgestelde tracé ligt te dicht (~75m) tegen de bestaande woning van mijn zus, haar man en hun drie kinderen aan, alsook vlak naast (0-10m) de in herbouw zijnde woning (reeds vergund voor de voorstelling van dit PRUP) van mijn broer, zijn vrouw en hun 2 kinderen. De negatieve gevolgen voor de gezondheid van mijn dierbaren, met in het bijzonder die van mijn zeer jonge neefjes en nichtjes, zijn niet te ontkennen (zie punt 2, algemene bezwaren). Dit baart mij zorgen. 2. Geboren en getogen in Geel, speelt mijn leven zich voor een groot stuk af tussen de huizen van mijn broer, zus en ouders, allen gelegen in de buurt van dit tracé. De mobiliteit tussen deze huizen wordt sterk bemoeilijkt, gezien deze gescheiden worden door deze nieuwe weg en het gebrek aan kruisingen voor lokaal verkeer. Dat deze enkel voor fietsen en tractoren opengesteld zouden worden, is erg jammer. 3. De aanleg van deze nieuwe weg zou wederom een stuk prachtige open ruimte innemen. Open ruimte die in Vlaanderen een zeldzaamheid begint te worden. Het gaat hier om een van de laatste stukken open ruimte die op het centrum van de stad aansluit, waarin ik graag wandel en fiets. Laat dit niet verloren gaan.
168B			1.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B 1. Aangezien wij in de buurt van het militair domein Engels kamp wonen willen wij graag dat dit een natuur- en recreatiegebied wordt. Met de aanleg van deze ring vrezen wij dat dit als reden zal gebruikt worden om hier toch gedeeltelijk een industriegebied/KMO-zone van te maken en dat dit sowieso meer en zwaarder verkeer met zich zal meebrengen.

				2. Een heel groot stuk landbouwgebied zal verdwijnen en aangezien de landbouwers het nu reeds moeilijk hebben met de gevolgen van de hele stikstofproblematiek, zal dit hun bestaanszekerheid nog verder in het gedrang brengen. 3. Door de aanleg van dit stuk ring worden bestaande wegen hier en daar onderbroken waardoor de rust wordt verstoord en waardoor er wandel- en fietswegen moeilijk bereikbaar zullen zijn. Tot nu toe is dit voor ons en voor onze kinderen en kleinkinderen een aangename omgeving om veilig te wandelen en fietsen. 4. Ik ben opgegroeid in de Doornboomstraat en heb de Zegelaan van zoveel jaren geleden zien omvormen tot een enorme drukke Antwerpseweg waar je als fietser al niet meer in de buurt durft komen. En ik heb ook gezien wat een nefaste invloed dit heeft op mens en omgeving. 5. Als inwoners van stad Geel vinden wij dat we het ons niet kunnen permitteren om een grote open ruimte zo maar te laten verdwijnen. 6. Wij zijn ervan overtuigd zoals onderaan nog uitgebreider wordt aangegeven dat er voor het probleem van Sint Dimpna andere haalbare oplossingen mogelijk zijn die minder ingrijpend zijn en die minder financiële middelen vragen van de gemeenschap. 7. En dan een laatste maar erg belangrijke reden is dat twee van onze kinderen (en kleinkinderen) in de buurt van deze uitbreiding wonen. Wij vrezen dat dit zeker niet ten goede zal komen aan hun gezondheid en hun leefkwaliteit in het algemeen.
169B			1.10.2023 (via e-mail)	Idem 168B
170B			1.10.2023 (via e-mail)	GEEEEEEEEEN RINGWEG ROND GEEEEEEEEEL IN DE STILLE KEMPEN!
171B			2.10.2023 (via e-mail)	Mijn bezwaren tegen het PRUP zijn de volgende: - 7ha beton = onnodige bijkomende verharding; - grote kost en grote tijdsinvestering; - milieuvervuilende onderneming; - negatief effect op de gezondheid; - er is geen meting meer geweest die de noodzaak van de verbindingsweg aantoont sinds de Noord-Zuidverbinding er ligt; - nu de tonnagebeperking op de Retieseweg geldt, wordt de Noord-Zuidverbinding gebruikt waarvoor die bedoeld is (nl. voor het zwaar verkeer tussen E34 en E313).
172B			2.10.2023 (via e-mail)	Ik ben niet akkoord met de uitbreiding van de ring in Geel. Er kan niet enerzijds gevraagd worden om iedereen te motiveren om minder te maaien, groen gebied uit te breiden, in te zetten op biodiversiteit en ontharding en anderzijds vanuit de provincie 7 hectaren verharding zoals beton en asfalt te storten.

				Het is dan ook niet te verantwoorden een nieuw tracé in groengebied aan te leggen en dit nog eens vlak naast 2 woonwijken.
173B			2.10.2023 (via e-mail)	Het probleem van St-Dimpna (dat nu al een jaar geen probleem meer is) gaat gewoon verschoven worden naar de woonwijken van Holven, het probleem gaat niet opgelost zijn. De Retiebaan is al meer dan een jaar onderbroken wegens her aanleg van de fietspaden. Op St-Dimpna mag door tonnage beperking geen zwaar verkeer meer passeren. Door deze ingrepen verloopt het verkeer op St. Dimpna vlot en veilig, zonder problemen. Ook gaat door de aanleg van de verbindingsweg de grotere verkeerslast op de nu al drukke Retieseweg, enorm toenemen. Dit gaat de veiligheid in onze straat zeker niet ten goede komen. Zeker wanneer het zware verkeer omgeleid wordt langs de Retieseweg. De mobiliteit studie is in 2007 gedaan, we zijn nu 2023, ik denk niet dat die studie nog van toepassing kan zijn. Er is na 2007 veel veranderd, er is de N19 aangelegd en daar komt nu veel verkeer over. Die studie lijkt mij voorbij gestreefd. Alsook praten jullie over weinig impact op de woningen? De nieuwe weg gaat rakelings (30 meter) langs onze woningen komen waardoor er veel overlast zal zijn van lawaai, smog, barsten en scheuren in onze woningen en gevaar door verkeersongevallen met gevaarlijk vervoer. De wegen die nu gebruikt worden om naar ons werk te rijden, naar de winkel te gaan Of gelijk wat dan ook worden volledig afgesloten. Al het verkeer van de 3 woonwijken, dit zijn honderden huizen en gezinnen moet allemaal door de Badstraat.. Dat lijkt mij onmogelijk en gevaarlijk voor de vele kinderen die langs hier van en naar de school moeten fietsen want ook in Holven zijn scholen he. Ik begrijp niet waarom enorm veel huizen een betonnen achtertuin krijgen, terwijl als deze weg er spijtig genoeg dan toch zou moet komen, deze niet verder van de woonwijken wordt gelegd (vb Speenwaverdreef of langs het kanaal) Een extra weg aanleggen trekt extra verkeer aan waardoor het file probleem op de Antwerpseweg en de ring van Mol naar Geel, ter hoogte rondpunt, ronduit een catastrofe gaat worden, hier situeert zich nu al een groot probleem wat gewoon nog een stuk erger zal worden. Tonnage beperking op St-Dimpna en geen extra weg zoals het nu al meer dan een jaar is, lijkt mij de ideale oplossing. Ik ben van mening dat bv de helft van de kost van deze weg beter gebruikt word om St. Dimpna nog veiliger en groener te maken.

174B			2.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + Indien de weg langs het voorkeurtracé wordt aangelegd komt deze weg op nauwelijks 50m van mijn tuin, met de nodige stof- en lawaaihinder. Wij hebben bij de aankoop van deze woning speciaal uit het centrum gaan wonen om rust te hebben. Ik begrijp de rust die men in het centrum wil hebben maar dan eenvoudigweg de lawaai en stofhinder verhuizen naar onze wijk kan eenvoudigweg niet. Daarnaast zijn wij dan afgesloten qua wandel- en fietswegen richting kanaal. Daarboven zien we dat met het afsluiten van de Retieseweg in éénrichting vanwege de wegenwerken aldaar er nergens geen extra files ontstaan. Dus moet omleiden via de nieuwe expressweg N19 mogelijk zijn = geen bijkomende investeringen buiten de hieronder veel besproken tonnemaatbeperking in het centrum. Bijkomend gaan we met velen van de wijk Holven maar ook van de katersberg zelf wandelen in de zone van Berkven en Koppeleershoeven dit zal door dit nieuwe tracé allemaal vervallen.
175B			2.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + Het voorkeurtracé voor de verlenging van de Geelse ring is een aanslag op de leefbaarheid van de woonkernen die vlak bij het tracé gelegen zijn. De nieuwe weg passeert rakelings, op goed 30 meter van sommige woningen en op minder dan 100 meter van een hele reeks woningen. Honderden mensen, waaronder veel jonge gezinnen met kinderen zien hun leefomgeving veranderen van een rustige woonwijk naar een te mijden plek, die lijdt onder de overlast van het lawaai en de luchtverontreiniging die de voorbijrazende auto's op de ring veroorzaken. De voorgestelde milderende maatregelen, zoals buffering en geluidschermen zijn voorlopig alleen maar beloofd. Er is geen enkele garantie dat die er komen, er is geen enkele indicatie dat de getroffen bewoners inspraak krijgen en het zullen alleen maar "milderende" maatregelen zijn, die lawaai en luchtverontreiniging niet wegnemen. Wie gaat er trouwens bepalen of de genomen maatregelen voldoende milderend zijn? Of moeten de getroffen bewoners zich tevredenstellen met een doekje voor het bloeden? De nieuwe weg sluit bovendien een aantal bestaande wegen geheel of gedeeltelijk af. Het plaatselijke verkeer wordt daardoor anders georiënteerd en vooral door de Badstraat gestuurd: een smalle weg, die door zijn inrichting niet geschikt is om al die verplaatsingen te slikken. En wat als grote vrachtwagens, al dan niet gewild in die verkeersstroom terechtkomen? Voor de vele fietsers die dagelijks over de bestaande wegen passeren -men vergeet blijkbaar dat er een grote basisschool in Holven gelegen is- wordt de nieuwe verkeerssituatie ronduit gevaarlijk. Het voorkeurtracé is de slechtste keuze die men kan maken. Begrijp wie kan! Als de weg er toch moet komen, waarom kiest men dan niet voor een van de alternatieven, die verder weg liggen van de bestaande woonkernen? En de vraag is vooral: moet die weg

				er komen? In de Algemene bezwaren, die in dit bezwaarschrift volgen, wordt duidelijk dat het probleem kan opgelost worden zonder de weg aan te leggen, dat het project steunt op een achterhaalde visie op ruimtelijke ordening en dat het gekozen tracé voor een reeks schadelijke effecten op mens en milieu zorgt. Ik onderschrijf de eindconclusie van de algemene bezwaren: er is geen enkele goede reden om de leefbaarheid van de bewoners van Holven met een nieuwe weg aan te tasten!
176B			2.10.2023 (via e-mail)	Voor de lokale Natuurpunt afdeling Geel-Meerhout is het finale traject voor de regionale ontsluiting Geel zoals nu voorligt, het enige aanvaardbare. Echter, wij stellen ons nog steeds vragen bij de noodzakelijkheid van deze noordelijke ring van Geel: - Prioritair is het wegwerken van de huidige knelpunten op Antwerpseweg, de westelijke ring van Geel en het op- en afrittencomplex N19g <-> E34 te Turnhout - De oorspronkelijke verkeerstudie die leidde tot dit plan tot ontsluiting werd gemaakt VOORALEER de N19g er lag. Er zou eerst een nieuwe versie moeten gemaakt worden, waarna er terug geëvalueerd kan worden.. - Meer wegen leiden tot meer verkeer: er moet werk gemaakt worden van alternatieve transportwijzen vooral voor particulier vervoer. - Industriegebieden in Dessel en Retie moeten een lokale ontsluiting krijgen naar E34 i.p.v. via Geel naar E313. - De N118 doorsnijdt diverse gebieden met waardevolle natuur: meer verkeer zou betekenen dat er eco-verbindingen moeten komen t.h.v. de trekgracht Kattesteertvijver, Breyloop, Dalemansloop en Graafloop. Fauna-verkeerslachtoffers tonen aan dat een buis onder de weg voor het water NIET VOLSTAAT. We hopen dat deze argumenten worden meegenomen in het verder overleg.
177B			2.10.2023 (via e-mail)	Idem 175B
178B			(inspraakformulier bezorgd via mail 2.10.2023)	1. Discussie is dat er te veel zwaar verkeer door de dorpskern van Sint Dimpna komt. Dit is eenvoudig op te lossen door borden te plaatsen met de vermelding “verboden voor doorgaand verkeer met zware tonnage.” 2. Dit verkeer gaat nu richting E34 via het verlengde van de ring richting Kasterlee – Turnhout. Deze N19 is ingericht voor zwaar verkeer dat veeleer doorgaand is. 3. Bij ontsluiting van de ring richting Retieseweg gaat veel doorgaand verkeer richting Nederland de kortere weg richting Retie – Arendonk nemen richting E314 ipv de route over de N19 die zij nu nemen. Het verkeer gaat dus van een geschikte N19 opgeleid worden naar een minder geschikte route over de Retieseweg. Reden van ongeschiktheid van de Retieseweg voor zwaar verkeer : -dit is een éénvaksbaan (N19 is over een groot stuk tweebaans) -de Retieseweg heeft veel op- en afritten van bewoning + zijstraten; dit probleem heeft de N19 niet; bovenstaande in combinatie met het profiel van de Retieseweg (lange

				rechte baan) resulteert veel in overdreven snelheid met in het verleden tot gevolg dat er zware ongevallen gebeurd zijn -het zware doorgaand verkeer gaat zich dan verder richting Retie vastrijden in bebouwd gebied wat gewoon een verschuiving is van het probleem.
179B			2.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + Te kort bij de bebouwde kom. Er zijn ander alternatieven. Tonnagebeperking / inplanting van weg waar minder of geen huizen staan. Mens gaat voor op dier en natuur!
180B			2.10.2023 (via e-mail)	Idem 175B
181B			2.10.2023 (via e-mail)	Mijn bezwaren tegen het PRUP zijn de volgende: - 7ha beton = onnodige bijkomende verharding; - grote kost en grote tijdsinvestering; - milieuvervuilende onderneming; - negatief effect op de gezondheid; - er is geen meting meer geweest die de noodzaak van de verbindingsweg aantoont sinds de Noord-Zuidverbinding er ligt; - nu de tonnagebeperking op de Retieseweg geldt, wordt de Noord-Zuidverbinding gebruikt waarvoor die bedoeld is (nl. voor het zwaar verkeer tussen E34 en E313).
182B			2.10.2023 (via e-mail)	Bezwaar wordt ingediend omdat er weer zoveel ha groen moeten verdwijnen, de uitstoot van fijn stof... dat niet onderzocht werd. De KSA jeugd moet een hele omweg maken om aan haar lokalen te geraken, en de geplande KMO zone zal weer hinder voor St Dimpna teweeg brengen. De tonnagebeperking momenteel voor St Dimpna kan toch blijvend zijn!
183B			2.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B Het voorkeurtracé van de nieuwe weg ligt zo dicht bij mijn woning (ik schat tussen 50 à 100 m) dat onze levenskwaliteit qua rust, geluidsoverlast en gezonde lucht zodanig geschaad zal worden dat zij onder het normaal leefbare zal komen. Door het geplande afsluiting van de bestaande wegen (Fittelaarsdijk, Heistraat) zullen de huizen van onze buurt als het ware geprangd worden tegen de nieuwe weg. Het is tevens een economische realiteit dat de (verkoop)waarde van mijn huis door al deze maatregelen een flinke daling zal kennen. Het pijnlijke van deze optie is dat, enkele honderd meter verder, een open landbouwgebied ligt waarop omzeggens geen huizen staan.
184B			3.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + Deze weg zou onmiddellijk achter mijn tuin komen te liggen. Wanneer mijn kleinkinderen met de bal spelen, evenals op het openbaar speelplein naast mijn deur

				dagelijks kinderen komen voetballen en spelen, en de bal vliegt over mijn haag dan valt hij op de ring. In deze tijd van milieubeperkingen begrijp ik niet dat ze deze weg vlak achter de bestaande huizen willen leggen. De milieu-regels gaan waarschijnlijk nog verstrengen zodat tegen dat de ring er zou zijn dit niet meer conform is. Evenals stel ik mij de vraag: is dit nodig? Er zijn andere manieren om het verkeer uit St Dimpna te houden. St dimpna is een druk gebied omdat er verschillende scholen zijn en een ziekenhuis, Je gaat dit verkeer daarom niet weg krijgen. Het zal daar tijd druk blijven. Er kan voor de vrachtwagens een tonnagebeperking komen zodat zij over een andere route rijden. Deze route is de vrachtwagens reeds gekend omwille van wegenwerken op de Retieseweg al meer dan een jaar.
185B			3.10.2023 (via e-mail)	Bezwaarindiener is erg ontgoocheld dat het negatieve advies van de Gecoro niet is gevolgd. De argumenten, die de Gecoro aanhaalt, zijn immers zeer valide. Bekommernis van heel wat Gelenaren dat er geen langetermijn visie spreekt uit dit plan wordt gedeeld. Enerzijds zijn recente metingen van de positieve effecten van de N19 realisatie afwezig. Het plan gaat voort op achterhaalde gegevens. Anderzijds is de opmaak van een circulatieplan voor het stadscentrum een zeer belangrijke stap voorwaarts waardoor de vraagstelling rijst naar de noodzaak van de aanleg van de geplande weg. Een permanente tonnagebeperking voor de Gasthuisstraat en Retieseweg kan ook veel problemen oplossen. In andere gemeenten zoals Meerhout is dit ook geïmplementeerd. Doorgaand verkeer naar Retie, Dessel en Arendonk zou gespreid moeten worden over alle belendende gemeenten. Bezwaarindiener is bezorgd over de negatieve gezondheidseffecten. Een ringweg door een woonwijk zorgt voor permanente geluidsoverlast en kan niet worden gecompenseerd door het zetten van enkele geluidschermen. Ook de wetenschappelijk aangetoonde oorzakelijke relatie tussen inademing van fijn stof en het ontstaan van astma bij jonge kinderen baart zorgen gezien de fijnstofconcentraties sinds de aanleg van de N19 duidelijk gestegen is de regio. Hoop dat rekening zal worden gehouden met de bezwaarschriften van de Gelenaren. Hoop op een correcte behandeling van dit bezorgde bezwaarschrift.
186B			3.10.2023 (via e-mail)	Bezwaar tegen de nieuwe ringweg die het landelijke karakter en de zo noodzakelijke groene ruimte van de schransdijk volledig zal vernietigen.
187B			3.10.2023 (via e-mail)	Idem 177B
188B			3.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + -grenzend aan tuinen brengt geluidsoverlast;

				-gevaar voor dementie; -fijnstof verhoogt risico op hart- en vaatziekten; -volksgezondheid in gevaar;
189B			3.10.2023 (via e-mail)	- Als eerste moet worden opgemerkt dat de weg dwars door woongebied loopt - Er wordt door het project een aanzienlijke verharding aangelegd (om en bij de 7ha beton) hetgeen in een landelijke regio ecologisch totaal niet te verantwoorden is. Dit staat trouwens in schril contrast met het feit dat aan de gewone burger wordt gevraagd zijn verharding te beperken of zelfs te verwijderen. - Het tracé gaat aanzienlijke geluidsoverlast meebrengen voor de omwonenden. Het louter aanbrengen van geluidswerende schermen is absoluut niet afdoende (hieromtrent bestaan meer dan voldoende wetenschappelijke studies). Daarnaast zal er omwille van het zware verkeer sprake zijn van manifest trillingsoverlast, hetgeen een nefaste invloed zal hebben op de levenskwaliteit van de omwonenden. Beide zaken zullen tevens een belangrijke impact hebben om de waarde van de woningen van de omliggenden. - Omwille van het aanleggen van deze weg gaat een relatief klein gedeelte van de bevolking van Geel delen in de klappen en hinder ondervinden terwijl een ander groot deel wordt hierdoor ontzien. Enkel een volledige ontsluiting waardoor de ring helemaal rond is geeft een eerlijke verdeling van de lasten over alle burgers. - Door de weg op deze locatie te leggen zullen bepaalde lokale wegen worden afgesloten, hetgeen zorgt voor verlies aan levenskwaliteit voor de lokale bevolking. Wandelen en fietsen in de regio wordt quasi onmogelijk en veilig naar school gaan op de fiets met kinderen wordt een utopie. Verzoek om met deze opmerkingen / bezwaren (er zullen er in werkelijkheid nog wel veel meer zijn) rekening te willen houden en dus het PRUP niet goed te keuren.
190B			4.10.2023 (via e-mail)	Bewust van moeilijke evenwichtsoefening waar alle belangen en de noodzakelijkheid goed moeten afgewogen worden. Natuur, landbouw, mobiliteit en milieu zijn belangrijke punten. Toch gevoel dat de lokale belangen van de mens niet echt mee in rekening zijn gebracht. Gezondheid van de omwonende wordt volledig genegeerd. Familie woont in Geel op de Retieseweg, 70 ter hoogte van de geplande aansluiting op de Retieseweg. Het nieuwe tracé loopt zowel voor, naast als achter de woning en geeft hierdoor veel hinder en ongemak. Vóór aankoop van woning geïnformeerd naar plannen voor ringweg in regio maar gemeenteadministratie zei dat die er niet waren. Enkele jaren later werd gesproken over mogelijk ontsluiting van de regio naar de E313 toe. Deze plannen zijn ondertussen meer dan 20 jaar oud. De eerste plannen hadden een bovenlokaal belang en waren bedoeld om vrachtverkeer van de industrieterreinen van Retie en vooral Dessel (Stenehei) ten goede te komen. 20 jaar later is de noodzaak van deze ontsluiting echter niet meer aan de orde. Door de aanleg van de ringweg in Retie en de expresweg (N19g) van Geel naar Turnhout kan

				het vrachtverkeer zijn weg naar de autostrade vinden via bestaande wegen. Desalniettemin kwam noodzaak van ontsluiting regelmatig terug op de agenda. In tussen tijd werd het militair domein in Geel vrijgegeven en had de Stad plannen om hier een KMO-zone te bouwen om zo enkele lokale bedrijven die zonnevreemd gevestigd waren te kunnen huisvesten. Deze plannen konden echter alleen als er een ontsluiting voorzien was voor het vrachtverkeer. Ook deze plannen werden na juridische stappen terug opgeborgen. Ook hier trek ik de noodzaak in twijfel aangezien deze bedrijven ondertussen zelf reeds een andere locatie zochten zodat ook hier de ontsluiting niet meer noodzakelijk was. In de huidige plannen is het Geels stadsbestuur geen vragende partij meer voor een KMO-zone op het ondertussen aangekochte ex-militair terrein. Steeds wordt er ook gehamerd op het feit dat er te veel vrachtverkeer door het centrum van Geel rijdt, een terechte opmerking, maar hier is het belang van structurele maatregelen belangrijker. Tijdens de huidige werken op de Retieseweg is het vrachtverkeer opmerkelijk gedaald en zoeken transporteurs naar de juiste routes om naar de autostrade te gaan. Zeggen dat deze nieuwe weg DE oplossing is voor het drukke verkeer door het centrum van Geel is niet de juiste zienswijze. Structurele aanpassingen zouden al een goede stap zijn in de juiste richting. Ook hier wachten de inwoners van Geel al meer dan 20 jaar op. Verkeersminister Lydia Peeters lijkt het eens te zijn met deze zienswijze, maar legt de beslissing bij de lokale politici. Het doorsnijden van de huidige groene zone in Geel op het verloop van het nieuwe traject heeft verstrekende gevolgen voor de omwonende bevolking langs het traject, de natuur, mobiliteit en de recreatie en vragen een bijsturing, ongeacht of de weg noodzakelijk is of niet. In de voorbije 20 jaar waren er meermaals uitgewerkte plannen van een mogelijke ontsluiting van de Retieseweg. Steeds was er ter hoogte van de inplanting op de Retieseweg een evenwichtiger plan dan het huidige. Groot was onze verbazing dat het traject G1 werd verlegd van het traject van de vorige plannen naar het nieuwe traject G1plus. Plots loopt het traject tot tegen onze perceelgrens naast onze woning, ondanks de ruime vrije plaats tussen onze eigendom en een bos. Ook start het opritcomplex naar de nieuwe ring toe zéér dicht tegen tot over onze perceelgrens voor de woning en maakt de toegang schijnbaar deel uit van dit oprittencomplex. Het nieuwe traject loopt schuin door de groene zone en volgt onze schuine perceelgrens zodat ook achter de woning de nieuwe weg dominant aanwezig zal zijn. In de vorige plannen was er plaats voorzien voor natuurlijke omkadering, buffering en aandacht voor de mobiliteit van de fietsers. In de huidige plannen vinden wij hier weinig van terug. De verschuiving omwille van de waardevolle landbouwgrond is weinig waarschijnlijk omdat het departement landbouw de weide naast ons huis omschrijft als landbouwgrond van minder(waardig) belang.

				Momenteel worden er nieuwe bredere fietspaden aangelegd naast de Retieseweg. Tijdens schooljaar maken enorm veel studenten van Retie en omgeving gebruik van deze fietspaden. Op de huidige plannen staat geen of weinig informatie hoe deze studenten veilig in Geel gaan geraken. Tijdens de infovergadering werd reeds vermeld dat de stad aandrang op een fietstunnel. Om deze deftig aan te leggen moet er sowieso al meer plaats voorzien worden tussen onze huidige perceelgrens en het nieuwe traject. Inbuffering is zeer wenselijk. Betere fietsmobiliteit is een noodzaak. Ter hoogte van het weiland naast woning is de wilddoorgang van de reeën van het militair domein naar het gebied richting de kanaalzone, allemaal open gebied. Ook met deze passage is geen rekening gehouden. Passage is vooral 's avonds en 's nachts tot in de zeer vroege morgen. In de tuin verblijven verschillende dieren, vooral vogels. We denken hier vooral aan kleine (zang)vogels, vinken, mezen, mussen, roodborstjes, kwikstaartjes,.... Ook grotere vogels verblijven in de tuin omwille van de groenaanplanting en beschutting. We denken dan aan bosduiven, merels, vlaamse gaai, spechten, uilen,... Zelfs vleermuizen vliegen 's avonds en 's nachts rond in onze tuin. Roofvogels vliegen hoog in de lucht over de weide langs ons op zoek naar de juiste prooi. Ook de rode eekhoorn komt langs om de hazelnoten te stelen. De natuurlijk aanwezige dierlijke bewoners zullen omwille van lawaaihinder andere oorden moeten opzoeken. Vrees groot waardeverlies door de nieuwe inplanting. Veel lawaaihinder, luchtverontreiniging, lichtvervuiling en landschapsverstrooiing. Nachtrust wordt ernstig bedreigd. Op de huidige plannen is er ook geen noemenswaardige buffering opgenomen in de planfase. Er is een kleine groenzone voorzien met een open waterafvoerkanaal. Nieuwe bomen en heesters moeten er lang groeien voor ze een noemenswaardige (geluids)afscherming bieden. Een open waterafvoerkanaal trekt niet alleen watervogels, maar vooral ratten aan. Deze hebben we in ons achterliggend gebied al genoeg, je moet ze niet extra aantrekken naar woongebied. Slaapkamers liggen op eerste verdieping met raam aan de noordzijde, dus langs de schuine zijde van het grondstuk. Ook op de tweede verdieping is er een logeerkamer aan de achterzijde van de woning. Nu heb je een weids uitzicht over de velden vanuit alle slaapkamer. In de toekomst zullen alle kamers alleen uitkijken op de dominant aanwezige ringweg. Woning staat op 6 meter van perceelgrens, dus indien er een weg komt tot tegen de perceelgrens hebben alle auto's en vrachtwagens vrij zicht op slaapkamers en badkamer. Bijhorende geluidshinder gaat nachtrust zeer erg bemoeilijken. Dit gaat een sterke invloed hebben op gezondheid en welbevinden. Buiten nachtlawaai, gaat er ook tijdens de daguren geluidsoverlast zijn. Waar nu enkel aan de voorzijde van de woning geconfronteerd wordt met geluidsoverlast gaat dit in de toekomst zowel voor, naast als achter het huis zijn. Een rustig moment in de tuin en op het tuinterras zal niet meer mogelijk zijn.

				Uit onderzoek blijkt dat een goede geluidafscherming alleen kan bekomen worden door een goede betonnen geluidsmuur. De groenbuffering die er voorzien is zal pas ver in de toekomst voor de nodige rust kunnen zorgen. Het aanleggen van een ringweg naast een woongebied is niet wenselijk in het kader van luchtverontreiniging. De blootstelling aan verhoogde concentraties fijn stof en stikstof (NO2) heeft een negatief effect op de gezondheid. Slapen met raam open om te genieten van de goede luchtkwaliteit en de natuurlijk verkoeling is in de toekomst niet meer mogelijk zijn. Door de opbouw van de nieuwe ringweg is er ter hoogte van ons grondstuk een bocht voorzien in de weg, maar ook het opritten en afritten complex gaat voor de nodige lichthinder zorgen. Alle wagens vooral SUV en vrachtwagens trekken een lichtstreep tegen de gevel ter hoogte van slaapkamers en badkamer. Steeds gaat er een lichtvervuiling zijn in slaapkamers. Door de invoering van een op- en afritten complex zeer dicht tegen voordeur, waarbij zelfs inrit van onze eigendom betrokken is, gaat er veel lawaai zijn door vertrekkende en stoppende auto's en vrachtwagens. Huidige plannen zijn een groot gevaar en risico voor onze gezondheid, maar ook voor alle andere omwonenden naast dit wegenbouwproject. Wij kijken uit naar de bijstellingen in het nieuwe definitieve plan en hopen dat er rekening gehouden wordt met de bezwaren. Eventueel wordt verder actie ondernomen. Vraag dat lokale en Vlaamse overheid nog eens goed na denkt over de noodzakelijkheid van de nieuwe weg die toch wel 7 ha agrarisch- en natuurgebied opoffert. Er zijn andere oplossingen om Geel centrum te ontlasten. De huidige tijdelijke verkeerssituatie bewijst dit. Wat houdt provincie tegen om deze te bestendigen ? Nieuwe weg aanleggen op het huidige geplande tracé zonder GARANTIE op milderende maatregelen is een ernstige aanslag op gezondheid, niet alleen voor ons maar voor alle bewoners naast het traject.
191B			4.10.2023 (via e-mail)	Ernstige zorgen mbt voorgenomen plan (als bezorgde ouder en dochter) op gebied van fijn stof, lawaaihinder en de gezondheid van zoontje en ouders die in directe nabijheid wonen. 1. Fijn stof: De doortrekking van de ringweg zal onvermijdelijk leiden tot een toename van fijn stof in onze omgeving. Dit heeft ernstige gevolgen voor de luchtkwaliteit en de gezondheid van de bewoners. Fijn stofdeeltjes kunnen leiden tot ademhalingsproblemen, waaronder astma, en andere luchtwegaandoeningen. Dit vormt een ernstige bedreiging voor de gezondheid van mijn zoontje, die al gevoelig is voor ademhalingsproblemen en regelmatig bij mijn ouders verblijft. 2. Lawaaihinder: De verwachte toename van verkeer als gevolg van de doortrekking zal gepaard gaan met aanzienlijke lawaaihinder. Lawaaihinder kan leiden tot stress, slaapstoornissen en andere gezondheidsproblemen. Mijn ouders, die in de directe

				nabijheid van de geplande doortrekking wonen, zullen naar verwachting ernstige hinder ondervinden van het toenemende verkeerslawaaï. 3. Gezondheidsrisico's: De gecombineerde effecten van fijn stof en lawaaihinder kunnen ernstige gezondheidsproblemen veroorzaken, zoals lawaai stress en longziekten. Zoals aangegeven zijn deze risico's met name zorgwekkend voor mijn zoontje. Verzoek om bezwaar in overweging te nemen. Er zijn alternatieve oplossingen die leefbaarheid niet in gevaar brengen en tegelijkertijd mobiliteitsproblemen kunnen aanpakken. Verzoek om bezwaar officieel te registreren en op de hoogte te houden van verdere ontwikkelingen met betrekking tot dit project. Vertrouw erop dat provincie de bezorgdheid serieus neemt en juiste stappen onderneemt om gezondheid en welzijn van gemeenschap te beschermen.
192B			4.10.2023 (via e-mail)	Deel omleidingsweg grenst aan eigendom van ouders op Witbolstraat 16. Idem 191B Dringend verzoek om grondige evaluatie van de mogelijke gezondheids- en milieueffecten van dit project te maken en om passende maatregelen te nemen om de impact op de omwonenden te minimaliseren. Er moeten alternatieve oplossingen worden onderzocht die zowel de infrastructuurbehoeften als de gezondheid en het welzijn van de gemeenschap beschermen. Verzoek om bezwaren serieus te overwegen en alle noodzakelijke stappen te ondernemen om de belangen van de bewoners te waarborgen. Bereid om verdere informatie en samenwerking te bieden om tot een oplossing te komen die gunstig is voor alle betrokkenen. Kijk uit naar reactie en verdere communicatie over deze kwestie.
193B			4.10.2023 (via e-mail)	Ontspanning van zoveel wandelaars wordt afgenomen. Wandel er dagelijks om eventjes uit te blazen in de natuur na zware werkdag. Enig momentje van ontspanning. Dagelijks veel wandelaars die ook aan het genieten zijn van hun wandeling. Dit alles gaat dan verdwijnen voor de aanleg van de ring? Uitlaatsgassen a volonté, veel lawaai, ... Buurtbewoners moeten hier vrede mee nemen ? Hier ben ik het absoluut niet mee akkoord!
194B			4.10.2023 (via e-mail)	Voorkeurtracé loopt vlak naast recente verkaveling (Gagelstraat). 10 jaar geleden bewust voor deze locatie gekozen oww unieke ligging: vlakbij de natuur & centrum Gagelstraat, weidestraat, Holvenseheide, St-Barbarastraat, Badstraat, ... worden door de nieuwe verbindingsweg van 'onze' natuur afgesneden.

				Iedereen (incl de vele kinderen) zal gedwongen worden om het drukke verkeer te trotseren (richting Fittelaarsdijk): nl via Dr Vandeperrestraat of via de Katersberg (oversteken). =>Hier moet op zijn minst een extra verbindingspunt voorzien worden: een fiets- en voetgangerstunnel (Koppeleershoeve) of terug openzetten van de trage weg tussen Gagelstraat en Heistraat Vraag of de alternatieven wel voldoende zijn onderzocht. Is deze nieuwe weg wel nodig ? Kan men de bestaande infrastructuur niet optimaliseren ? Eventueel met bijkomende aanpassingen en/of beperkingen (tonnage) =>Wordt het 'verkeersprobleem' van St Dimpna op deze manier niet gewoon verschoven naar Holven ? Ook in Holven zijn er reeds problemen (verkeersdrukte) ter hoogte van de basisschool 'De regenboog' : zie enkelrichting van de Koppeleershoeve richting Fittelaarsdijk Al het uitgaande verkeer (van Gagelstraat, Weidestraat, Holvenseheide, St-Barbarastraat) moet passeren via de Badstraat, waardoor ook hier een 'verkeersprobleem' zal ontstaan Verder zal de nieuwe weg ook ongetwijfeld extra verkeer aantrekken met de nodige geluidshinder en gezondheidsrisico's als gevolg. =>Is hier voldoende onderzoek naar gedaan ? Is dit correct ingeschat ? =>Er worden suggesties voorgesteld ivm maatregelen om de geluidshinder te beperken (oa geluidschermen, gronddammen), maar nergens wordt vermeld waar welke maatregelen genomen zullen worden en of er gebruik gemaakt zal worden van 'geluidsarme' wegverharding Zal deze nieuwe verbindingsweg überhaupt het probleem op St Dimpna oplossen zoals voorgesteld ? Conclusie is dat de nieuwe ontsluitingsweg onnodig is of dat er op zijn minst bijkomend onderzoek dient gedaan te worden. Men kan het probleem op Sint-Dimpna ook zonder deze weg oplossen of een tracé uittekenen met minder impact op mens en milieu. Bovendien is de inplanting van het voorkeurtracé vanuit gezondheidsstandpunt zeer onoordeelkundig gedaan. Er is geen enkele goede reden om de leefbaarheid van de bewoners van Holven met een nieuwe weg aan te tasten.
195B			4.10.2023 (via e-mail)	Idem 194B
196B			4.10.2023 (via e-mail)	Vragen betreft het inzetten op verdere uitsluiting van een regio die al volledig ontsloten is en juist nood heeft aan een zorg voor de gebieden die nog niet ontsloten zijn.

				Nu het ultieme moment om de focus van kwantiteit naar kwaliteit te verschuiven uit eerbied voor al het leven wat er is en dat gerespecteerd wil worden: minder vrachtwagens dus! Hierin heeft de voorbije corona-crisis de mens een enorme les geleerd, nl dat onze huidige natuur een plaats is waar we herstellen en tot rust komen. Vlaanderen haar niet ontsloten natuur is op dit moment bijzonder schaars en staat onder blijvende bedreiging van industriële plannen die op een hiërarchische manier worden ontwikkeld en daarbij heel waardevolle lokale stemmen negeren. De gebieden die worden aangesproken zijn zeer waardevol in hun natuurlijke ontwikkeling van de afgelopen decennia. De gevolgen voor de fauna en flora die herstellende is, zijn door het voorgestelde plan desastreus. Laat ons inzetten op : Milieubehoud omdat: de voorgestelde wegenbouw zal resulteren in de vernietiging van een aanzienlijk deel van ons lokale ecosysteem, waaronder volwassen bomen, habitats voor dieren in het wild en natuurlijke landschappen. We moeten ernaar streven ons milieu te beschermen en het niet onnodig opofferen voor het gemak. Biodiversiteit omdat: Het gebied de thuisbasis is van een breed scala aan flora en fauna. Door deze natuurlijke habitats te behouden, dragen we bij aan de algehele biodiversiteit van onze regio, die cruciaal is voor de gezondheid van ons ecosysteem en het welzijn van onze gemeenschap op de lange termijn. Onvervangbare natuurlijke schoonheid omdat: de omgeving gezegend is met unieke en onvervangbare natuurlijke schoonheid die onze kwaliteit van leven verbetert. Het vernietigen ervan voor een weg ondermijnt het gevoel van plaats en verbondenheid. Wildlife Habitats omdat het gebied diverse habitats voor dieren in het wild herbergt, die moeten worden behouden. Het wegenproject brengt deze habitats en de soorten die ervan afhankelijk zijn om te overleven in gevaar. Waterkwaliteit omdat wegenbouw kan leiden tot afspoeling die lokale waterbronnen vervuult, waardoor de kwaliteit en veiligheid van ons drinkwater in gevaar komt. Recreatieve mogelijkheden: Zowel omwonenden als bezoekers profiteren van de recreatieve mogelijkheden die onze natuurlijke omgeving biedt. Het wegenproject bedreigt deze kansen. Vraag om in eigen hart te kijken en voor te stellen wat met de toekomst van onze natuur te willen doen voor eigen nageslacht. Je hebt altijd een keuze.
197B			5.10.2023 (via e-mail)	Niet akkoord met de verdere uitbreiding van de ring in Geel. Gezien een volledige sluiting van de ring van Geel onmogelijk is, lijkt een vergroting ten koste van 7 hectare grond met onteigeningen - op kap van de belastingbetaler- totaal zinloos en bovendien nog schadelijk voor de gezinnen die nu in hun achtertuin groen moeten omruilen voor lawaai, fijn stof en beton. Vraag af te zien van deze beslissing.

198B			5.10.2023 (via e-mail)	Betrokken partij als bewoner van Binnenblok 10 te Geel. Is er een noodzaak aan deze verbindingsweg? Momenteel is de Retiebaan al anderhalf jaar afgesloten voor het verkeer, en nergens in Geel ondervinden ze daar hinder van. In een tijd dat elke burger zo veel mogelijk dient te ontharden gaan ze nu een nutteloze weg aanleggen die 7 hectare waardevolle landbouwgrond gaat verhard. Lokale mensen moeten km's omrijden omdat de kruisende straten worden afgesloten. Wandelaars en fietsers in onze bossen staan voor een onoversteekbare barrière. Mooie stukjes natuur die moeten wijken. Laat staan, wat gaat dat weer kosten ? Vrees dat als de nieuwe weg er komt alle verkeer van Retie/Dessel/Mol naar hier zal geleid worden, met serieuze problemen op de verdere Geelse ring en aansluitende Antwerpseweg. Verschuiving van probleem St.Dimpna naar Retieseweg / Holven met héél veel extra fijn stof en geluidshinder voor de omwonenden ! Er zijn andere manieren om St Dimpna en scholen te ontzien van vrachtverkeer, nl een tonnagebeperking / APNR camera's. Momenteel gaat dit verkeer langs de Noord-Zuid verbinding via Kasterlee naar Turnhout (vb DAF vrachtwagens) = geen problemen ! Indien de weg er toch komt, zou ik volgende willen vragen : Op bijgevoegde plannen (zie bezwaarschrift) raakt de nieuwe weg onze tuin rakelings (foto 1), nochtans is er plaats genoeg in de achterliggende weide (foto 2 zelfde eigenaar/ kavel : Vanbergen Fons, Retieseweg 120, Geel) In de plannen is er sprake dat mensen zo veel mogelijk dienen gespaard te worden, waarom de weg dan niet enkele honderden meters noordelijker in de weide aanleggen tegen het bos. (dat zal de mensen van de hele Binnenblok ten goede komen) Dan kan men nog voldoende buffers aanleggen. (wij slapen achteraan op 1e verdiep) Wanneer deze weg de straat Berkven kruist draait deze eerst naar onze tuin om dan met extra bochten aan te sluiten op de Retiebaan. (zie foto 3) Waarom niet gewoon recht maken ? Ook door het kruispunt nieuwe baan/Retieseweg zo dicht tegen onze tuin te leggen wordt zelfs een stuk tuin van onze buurman aangesneden (Retieseweg 70) (zie foto 1) Waarom ? Er is duidelijk nog veel tekenwerk en denkwerk nodig.
199B			5.10.2023 (via e-mail)	Wij beschikken over een goed onderhouden landbouwgrond aan de Fittelaardijk nl de percelen F421a en F420. Tevens loopt er via deze grond een rioleringsverbinding tussen de Fittelaardijk en de aanpalende woonwijk.

				Ons bezwaar is, dat na aanleg van de ontsluiting weer landbouwgrond verloren gaat en wat overblijft is te smal om te bewerken en absoluut geen waarde meer heeft voor verkoop.
200B			06.10.2023 (via e-mail)	1. Impact op mobiliteit in centrum Geel Sinds augustus 2022 zijn er werken aan de gang (rioleringswerken + aanleg fietspaden) langs de Retieseweg. Vóór die periode gold er reeds een jaar eenrichtingsverkeer richting Geel alsook een tonnagebeperking voor niet-lokaal verkeer. Hierdoor is op dit moment het centrum van St-Dimpna minder zwaar belast door gemotoriseerd verkeer. Het is daarom veel goedkoper en simpeler om de huidige tonnagebeperking definitief te maken voor niet-lokaal verkeer in het centrum van Geel (Logen, St.-Dimpnaplein, Gasthuisstraat, Diestseweg). De huidige situatie uit het plan-MER/PRUP is een andere dan de werkelijke situatie van vandaag. Het ontwerp-PRUP negeert dit gegeven en aanziet de situatie vóór de huidige toestand als referentiesituatie. In feite had het PRUP een nulalternatief moeten onderzoeken bestaande uit de huidige situatie (tonnagebeperking) gecombineerd met flankerende investeringen in het hoofdwegenet van Geel. Naast de realisatie van dit PRUP bestaat er duidelijk nog een andere oplossing voor St.-Dimpna, namelijk het bestendigen van de huidige situatie m.b.t. de tonnagebeperking op de Retieseweg en Logen voor doorgaand verkeer. De huidige situatie en de effecten van de tonnagebeperking worden op geen enkele manier geanalyseerd of bestudeerd. Bovendien bewijst de huidige tonnagebeperking dat het bedrijventerrein Stenehei in Dessel ook met die tonnagebeperking beleverd kan worden zonder overlast in andere dorpskernen. Een correcte studie van de huidige situatie en een realistisch nulalternatief ontbreken. De noodzaak van dit PRUP is niet aangetoond. Sinds eind februari 2014 verbindt de Noord-Zuidlaan (N19g) de autosnelwegen E34 en E313 zonder dat voertuigen een dorpskern moeten passeren. 2. Impact op mobiliteit in de Kempen De aanleg van de nieuwe weg heeft niet enkel tot gevolg dat verkeer weggeleid zou worden uit het centrum van St.-Dimpna, maar ook een aanzuigefect van verkeer van elders = latente vraag. Er is te verwachten dat er meer verkeer aangezogen zal worden op zowel de Retieseweg tussen de nieuw aan te leggen weg en Retie, alsook op de Westelijke Ring. Op dit moment is de kruising van de R14 met de Antwerpseweg (N19) al volledig verzadigd en er heerst een groot onveiligheidsgevoel, vooral bij zwakke weggebruikers. Er wordt voorgesteld om de Antwerpseweg herin te richten zoals voorzien bij het PRUP Antwerpseweg met een rijstrook in iedere richting voor doorgaand verkeer en ventwegen voor lokaal bestemmingsverkeer. Dit PRUP werd in 2012 goedgekeurd, maar sindsdien werd hier niets mee gedaan. Samen met de herinrichting van de Antwerpseweg wordt best de kruising van deze weg met de Westelijke Ring volledig opnieuw aangelegd zodat het traag verkeer volledig gescheiden is van het gemotoriseerd verkeer en ook het gemotoriseerd verkeer

			conflictvrij dit kruispunt passeert. Door die heraanleg, samen met de tonnagebeperking in centrum Geel, is te verwachten dat er minder verkeer zal passeren door St.-Dimpna. 3.Impact woonomgeving Holven De aanleg van de weg gaat ten koste van de woonkwaliteit voor de bewoners van Holven en Retieseweg ten noorden van de geplande weg. Er zullen negatieve gevolgen zijn op het vlak van geluidshinder, lichthinder, fijn stof en NOx-verbindingen. Er wordt wel van milderende maatregelen zoals buffering en geluidsschermen gesproken, maar die worden niet gegarandeerd. Er valt nergens op te maken hoe die er concreet zullen uitzien. Er is voldoende wetenschappelijk bewijs voor de gezondheidsrisico's van deze inplanting (prof. Benoit Nemery). De aanleg van een weg volgens het voorkeurtracé is totaal onverantwoord. Om geen negatieve impact te hebben op de bevolking zou zo'n weg minstens 500m van de bebouwing aangelegd moeten worden. 4.Impact voor de jeugd. De nieuwe weg wordt ingepland op minder dan 250m van de gebouwen van KSA Berkven = achteruitgang van kwaliteit voor de toekomstige jeugd + blootstelling aan negatieve gevolgen. 5.Verdeling Geelse bevolking Het huidig openbaar onderzoek verdeelt de Geelse bevolking in twee kampen terwijl er juist meer verbinding moet zijn tussen alle inwoners. De invoering van een tonnagebeperking in Geel centrum bleek al veel effectiever en verdeelt de bevolking niet. 6.Impact op lokale, trage wegen Geel centrum zal worden afgesneden van het landelijke deel van Geel. Slechts twee verbindingswegen zouden een ongelijkgrondse kruising krijgen met de nieuw aan te leggen weg = onaanvaardbaar. Er zullen veel minder mogelijkheden zijn voor een functionele als recreatieve verplaatsing tussen centrum Geel en het landelijk gebied richting Ten Aard. Iedere gemeenteweg moet ten minste voor trage weggebruikers toegankelijk blijven door een ongelijkgrondse kruising. Vandaag maken zowel fietsers als wandelaars gebruik van deze verbindingswegen (zie daarvoor heatmaps Strava). Bovendien zou een aanleg van een nieuwe gewestweg tussen de Westelijke Ring en de Retieseweg er toe leiden dat de rust verdwijnt, het 'trage-weg-gevoeg' verdwijnt op alle dwarsende wegen. 7.Impact op Engels Kamp

			Hoewel het PRUP geen uitspraak doet over het PRUP Kievermont hopen nog steeds veel mensen dat dit gebied nog ontwikkeld zou worden als KMO-zone. Deze ontwikkeling is enkel mogelijk na aanleg van de verbindingsweg. De stad Geel koopt het Engels Kamp gefaseerd aan van Defensie en Belgische Staat. De schepen RO verklaarde dat de bestemming als KMO-zone in het PRUP Kievermont achterhaald is en dat een stadsrandbos de enige bedoeling en gewenste ontwikkeling is als gevolg van de aankoop. Een stadsrandbos waarlangs meer doorgaand verkeer verwacht mag worden na aanleg van de nieuwe verbindingsweg zorgt ervoor dat het doel van een rustig stadsrandbos niet bereikt zal worden. Aangezien de aanleg van de KMO-zone niet meer noodzakelijk is, vervalt ook de noodzaak van de aanleg van deze nieuwe verbindingsweg tussen Retieseweg en Westelijke Ring. 8.Impact waterhuishouding Een deel van het plangebied ligt in overstromingsgevoelig gebied, bv. gebied van de Westelijke Ring tot Koppeleershoeven. Door de aanleg van de nieuwe verbindingsweg zal de waterhuishouding veranderen = negatieve impact voor zowel de nabij gelegen landbouwgronden als naburige bewoners. 9.Impact op bossen Er zullen bossen moeten sneuvelen. Stad Geel plant de aanleg van één boom per inwoner tegen 2030 i.k.v. Lokaal Energie en Klimaat Pact (= LEKP). De bomenkap zal lokaal gecompenseerd moeten worden en mag niet bij het doel van het LEKP geteld worden. Er zijn 7 bosgebieden die (deels) in het plangebied liggen. 1,4ha bos wordt bedreigd door het PRUP. 10.Impact op biologisch waardevol gebied In het landelijke gebied tussen Geel-centrum en Ten Aard zijn veel biologisch waardevolle gebieden die een directe impact zullen ondervinden bij de aanleg van de weg. Onrechtstreeks zullen nabijgelegen gebieden ook impact krijgen door extra stikstofdepositie. Nabij KSA Berkven is een zeer waardevolle bosrand. De nieuwe weg wordt hier pal door gepland en zal dus sneuvelen. Nabij de hondenschool Fittelaarsdijk zal de nieuwe weg nabij biologisch zeer waardevol gebied komen. De fauna en flora in dit bos zal aangetast worden. Ook een aantal biologisch waardevolle gebieden nabij Koppeleershoeven zal doorsneden worden. Nabij de Westelijke Ring is biologisch waardevol gebied. Dit zal verdwijnen door de nieuwe weg. 11.Impact op verharding Er wordt 7ha verharding voorzien terwijl de gewone burger moet ontharden. Dit is tegenstrijdig. Het is niet wenselijk zoveel verharding aan te leggen in het landelijke Geel.

				Er wordt gehoopt dat het PRUP wordt stopgezet.
201B			06.10.2023 (via e-mail)	De weg zal een stuk zo noodzakelijke natuur vernietigen. Er wordt opgeroepen dit niet te doen. We hebben bomen vandaag hard nodig om de lucht te zuiveren en het klimaat te regelen. Oudere bomen kan je niet zomaar vervangen door een paar nieuwe jongere bomen. Er wordt vertrouwd op gezond verstand en respect voor de Kempische natuur.
202B			06.10.2023 (via e-mail)	- De aanleg zou betekenen dat er ca. 7 ha oppervlakte zou worden verhard = niet te verantwoorden. Het plan-MER wijst zelf op een substantiële verharding in infiltratiegevoelig gebied. - Het voorkeurtracé paalt vlak aan twee grote verkavelingen in het woongebied van Geel-Holven. Honderden mensen en hun kinderen krijgen de weg vlak bij hun woning. Er wordt wel van milderende maatregelen zoals buffering en geluidsschermen gesproken, maar die worden niet gegarandeerd. Ook valt nergens uit op te maken hoe die er concreet zullen uitzien. Ik vind dat de beslissing moet zijn: verder zoeken naar alternatieven zodat de bewoners rustig kunnen wonen en het een aangename omgeving blijft voor zowel volwassenen als kinderen.
203B			06.10.2023 (via e-mail)	-de ringweg is geen 'volledige' ringweg. Sluipwegen zullen onvermijdelijk gebruikt worden. Daarenboven zal slechts een deel van de bewoners van Geel de nadelen ondervinden. Waarom niet evenredig verdelen? -de ringweg loopt dwars door een bestaand woongebied: onverantwoord in kader van geluidshinder voor de bewoners, uitlaatgassen die verspreid worden. Dit allemaal ten koste van de gezondheid. -op ecologisch vlak is dit helemaal niet te verantwoorden: bestaande fauna en flora moeten wijken voor beton. -mogelijke alternatieven moeten grondiger onderzocht worden (op basis van betrouwbare metingen).
204B			06.10.2023 (via e-mail)	Het bezwaar omvat het volgende: - De Nul-optie is onvoldoende onderzocht. Waarom moet deze weg er komen? Dat kan ik nergens lezen in deze PRUP. Wat is de waarheid van deze weg? - Deze weg zal wellicht meer verkeer en zwaar verkeer aantrekken uit de omgevende gemeenten Mol/Dessel/Retie en daarbuiten, naar een deel van Geel waar het momenteel nog rustig wonen, wandelen en recreëren is voor de mensen van Geel. Met meer verkeer op de Antwerpse steenweg en Geel Punt tot gevolg. Dat is onvoldoende onderzocht en in rekening gebracht.

				- Dit zwaar verkeer zal ook over de Retiese weg gaan, die de toegangsweg is voor de parochie St-Dymphna en de school St-Dympna en dus de veiligheid van onze kinderen in gevaar brengt. In de PRUP is geen rekening gehouden met het fietsverkeer op de Retiese weg, en ook onvoldoende voor de toegangsweg naar de Dr Vandeperre straat. - Andere oplossingen voor het probleem van de St-Dymphna-scholieren en het centrum, zoals tonnagebeperving voor vrachtverkeer en andere infrastructuurwerken, zijn niet voldoende onderzocht of overwogen. Door de werken aan de Retieseweg die nu al meer dan een half jaar bezig zijn, komt er momenteel geen vrachtverkeer in St.Dymphna. - We vernemen dat de gemeente Geel een KMO zone heeft gepland in het oude militaire domein op de Retieseweg, en deze er alleen kan komen als de ringweg is aangelegd. Dat is de omgekeerde en foutieve manier van plannen. - Blijkbaar moet het nucleair kernafval over deze weg getransporteerd worden, omdat dit niet over de nieuwe noord-zuid verbindingsweg naar Kasterlee kan gaan omwille van de tunnel/ecoduct. Het traject van de Noord-Zuid verbinding was oorspronkelijk meer oostelijk gepland, zonder tunnel en niet door waardevol natuurgebied, maar dat is niet doorgegaan omwille van persoonlijke belangen van één persoon met politieke macht. Ook daar is de waarheid niet van aan het licht gekomen, wat uiteraard corrupt en onwenselijk beleid inhoudt. - De gevolgen van deze nieuwe weg (Noord-zuid verbinding) zijn niet voldoende onderzocht en in kaart gebracht. De laatste metingen hiervan zijn in 2017 gedaan, dat is kort na de aanleg en ook de gevolgen van de 'Corona-tijd' zijn niet in kaart gebracht. - De bewoners van Geel zijn noch door de provincie Antwerpen, noch door de gemeente Geel tot op heden op de hoogte gebracht van de ware toedracht van deze weg en de redenen waarom die er moet komen. Bovengenoemde redenen staan niet te lezen in de PRUP. Op de informmarkt wordt als reden aangegeven: het vrachtverkeer uit het centrum van Geel halen en de verkeersleefbaarheid en de leefkwaliteit in de Geelse kern verbeteren. Dat de weg er moet komen als oplossing voor een ruimer probleem waarbij Dessel, Mol en Retie betrokken zijn, het nucleair centrum en de KMO zones die nog niet bestaan of willen uitbreiden, wordt niet gecommuniceerd aan de burgers van Geel. Zij weten daardoor niet dat er meer verkeer naar Geel aangetrokken wordt, en dat dat voor elke Gelenaar gevolgen zal hebben. Zij weten dus niet waarvoor ze hun stem uitbrengen. - Bovenstaande noemt Sluipend Beleid, wat niet wettelijk is. - Onze burens, Schransdijk 3, hebben van de gemeente Geel toestemming gekregen om te bouwen, een week nadat de PRUP van deze weg bekend

				gemaakt is. Zij zijn vandaag aan het bouwen, OP het aangeduide traject. De naam van dat soort beleid ken ik niet, maar het lijkt me niet zuiver en ook niet volgens de wet. Mijn woon en werkplek wordt bedreigd door het voorgestelde traject. Op Schransdijk 1 in Geel heb ik sinds 2006 een spiritueel-therapeutische praktijk, 'praktijk voor transformatie en gezondheid', gebaseerd op meditatie en stilte, waar mensen individueel en in groep komen om te herbronnen en zich laten begeleiden in hun genezingsproces, diepe verbinding met zichzelf en met de aarde/natuur hervinden. Wij hebben deze oase van rust en herbronning niet louter voor onszelf uitgebouwd, maar een hele gemeenschap van mensen ver buiten de grenzen van de stad Geel vinden hier een veilige rustige bedding, gebracht door ons en de dieren van dit domein. Het vraagt een jarenlange dagelijkse toewijding om een verbinding met de natuur van dergelijke hoge kwaliteit, zichtbaar en onzichtbaar, te creëren en in stand te houden. Vele mensen plukken hiervan de vruchten. De rust en de stilte van deze plek gaan verloren met een ringweg naast de deur, en betekenen voor mij broodroof. De volgende gevolgen van dit plan zijn niet voldoende onderzocht en in rekening gebracht: - De fysieke, mentale, emotionele en spirituele gezondheid van mezelf en mijn huisgenoten, de dieren en de planten en de mensen die hier logeren en komen herbronnen, en alle mensen die langs het traject wonen uiteraard. - stress door geluidshinder overdag en verstoring van de nachtrust. Welk effect heeft dat op het zenuwstelsel en op hart-en bloedvaten? - luchtvervuiling: er is niet voldoende onderzoek gedaan naar het effect van fijnstof wanneer men in de nabijheid van dit traject woont. - eigendoms waarde: de waarde van onze woonst zal aanzienlijk verminderen. We hebben daar heel ons leven in geïnvesteerd en het is ons nalatenschap voor de toekomstige generaties. Hiervoor is geen compensatie voorzien. Dat is uiteraard niet te verteren - milieubehoud en biodiversiteit: de vernietiging van de boomgaard, paardenweide en stalling, volwassen bomen en habitat voor wilde dieren als konijnen, hazen, ree, egels etc. komen hiermee in gevaar. - onvervangbare schoonheid: dit deel van Geel is nu nog rustig en gezegend met natuurlijke schoonheid. Wij leven hier met de burens in vrede. Deze weg scheidt ons letterlijk van elkaar en zorgt voor verdeeldheid in plaats van verbinding. - stabiliteit van de ondergrond, met gevaar voor verzakking van onze gebouwen, ten gevolge van de bouw van de fietstunnel op de Schransdijk en de bouw van de weg, zijn onvoldoende onderzocht. - waterkwaliteit: wegenbouw kan leiden tot afspoeling die lokale waterbronnen vervuult, waardoor de kwaliteit en veiligheid van ons drinkwater in gevaar komt.

				- Het effect dat Afscheiding heeft op de psychisch-emotionele en mentale gezondheid, in een tijd waarin behoefte aan Verbinding zeer groot is. Wij worden abrupt van onze burens afgescheiden, sommigen daarvan moeten “verdwijnen”. Nabuurschap is in deze tijd waarin iedereen stabiliteit zoekt, zeer belangrijk. Mensen leren verbinding te maken op een diep niveau, met zichzelf, met de medemens en met de natuur, moeder aarde, is precies wat ik doe in mijn praktijk. Het is onbegrijpelijk en niet te rechtvaardigen dat er gekozen zou worden voor nog meer verkeer, snelheid, lawaai en consumptie, ten nadele van de algehele gezondheid, de rust en de stilte van de natuur in een woongemeenschap. Een periode van 60 dagen om een PRUP van 600 blz te lezen en waarin de meeste mensen met verlof zijn (augustus) en aan het begin van het schooljaar (september) is onrechtvaardig. Als betrokkene met onteigening werd ik ook graag persoonlijk op de hoogte gebracht (en niet met een algemene mail gericht aan alle bewoners van Geel die niet eens in mijn prioriteiten box terecht kwam). Er wordt gepleit voor meer menselijkheid, directe communicatie en wederzijds respect in dit dossier. Samen voor een betere toekomst.
205B			06.10.2023 (via e-mail)	- Het is door verkeerskundigen bewezen dat nieuwe wegen, nieuw verkeer aantrekken. De aanleg van een nieuw 'sluitstuk van de Ring zorgt bovendien voor de verharding van zo'n 7ha landbouwgrond. Er is geen behoefte aan verharding. - Een deel van het 'Engels kamp' werd ingekleurd als KMO-zone. Er is geen nood aan extra KMO-zone in Geel. De daartoe voorziene ruimte volstaat nu al ruimschoots. Bovendien zou het 'Engels kamp' in zijn geheel een groene long moeten blijven: geen nieuwe wegen erdoorheen, geen kmo-zone - Het industrieterrein Stenehei in Dessel zou via de ontsluiting bereikbaar worden zonder dat het zwaar verkeer door dorpskernen moet baggeren. Wie heeft ooit de beslissing genomen om een industrieterrein te plannen dat enkel via dorpskernen bereikbaar is? Het is nooit te laat om op domme beslissingen terug te komen. Bedrijven die tot overdreven verkeersoverlast leiden, moeten op termijn kunnen verhuizen naar aangepaste kmo-terreinen.
206B			06.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B
207B			06.10.2023 (via e-mail)	De door provincie naar voor geschoven “oplossing” om het doorgaand verkeer uit de kern van Geel te halen is te kort door de bocht. Het is duidelijk dat doorrijdend (vracht)verkeer uit de Geelse kern moet geweerd worden, maar een regionale ontsluiting is hiervoor niet de oplossing. Idem 205B +

				Ondertussen staan we met z'n allen collectief stil op de Antwerpseweg en op het knooppunt met de Ring (N118). Vrachtverkeer naar Retie zal daar – ook na de Regionale ontsluiting – net zo stil staan als vandaag. Belangrijker dan de ontsluiting is dan ook éérs werk te maken van een goede doorstroming op die as. -De ontsluiting is een werk van lange adem. Het zal minstens 10 tot 15 jaar duren vooraleer het zover is. Wij vinden dat het zwaar verkeer door de dorpskernen VANDAAG moet worden aangepakt en niet over 20 jaar. - Het is duidelijk dat het vertrekpunt altijd een ontsluiting is geweest. Er werden geen andere opties onderzocht. Er wordt enkel gesproken over het nultracé en over locatie alternatieven. Het is nochtans duidelijk dat er ook andere mogelijkheden zijn om doorgaand verkeer te weren uit de kern van Geel. - Op korte termijn kan er een onmiddellijke tonnagebeperking voor doorrijdend vrachtverkeer via St. Dimpna komen. Vandaag is dat al zo wegens werken, dat moet definitief worden. -Ook kan er een zone 30 in de Gasthuisstraat ingevoerd worden. Dan zal de GPS de route door St. Dimpna niet langer aanduiden als de snelste. - Op lange termijn kan een herbestemming van de industriezone Stenehei in Dessel een oplossing zijn. - De budgetten voor de Regionale ontsluiting en onteigeningen kunnen gebruikt worden voor een vlotte doorstroming van het verkeer op de Antwerpseweg/ Ring N118 Na uitvoering van deze maatregelen kan onderzocht worden of een Regionale ontsluiting nog wenselijk is.
208B			07.10.2023 (via e-mail)	Idem 175B
209B			07.10.2023 (via e-mail)	1. Het bestaande lokale verkeer (fietsers, joggers, voetgangers, auto's) zal sterk bemoeilijkt en in de war gestuurd worden door het afsnijden van wegen. Men dient rekening te houden met bestaande verplaatsingsmogelijkheden voor de bewoners in de directe omgeving door maximaal alle kleinere wegen zoals Koppelsehoeven, Heistraat, Kastemansstraat, Schransdijk, Meulemakershoeve open te laten voor alle verkeer. Bestaande wegen moeten open gehouden worden. De aanleg van een nieuwe verbindingsweg is een grote infrastructurele kost op Vlaams niveau. Het voorzien van de noodzakelijke ongelijkgrondse kruisingen met het lokale wegennetwerk is een kost die hier noodzakelijkerwijs bij hoort om de binding tussen het stadscentrum en het noordelijk aanpalend gebied optimaal te behouden.

				2. Het doorknippen van de Heistraat heeft een impact op het verkeer in de smalle Fittelaarsdijk. Deze laatste is een summier verharde landbouwweg zonder zijstroken en fietspad, maar toch wordt hier snel en veel gereden. Er is geen enkele vorm van snelheidsbeperking of snelheidscontrole. Indien de Heistraat aan de Noordelijke zijde van de Fittelaarsdijk wordt verbonden dan gaat een massa verkeer vanuit het noorden en Noord-Oosten zijn weg zoeken via de Fittelaarsdijk naar de Dr. Van de Perrestraat. Eenmaal daar aangekomen is er een groot risico op verkeerscongestie in de spits aangezien dit een uitrit betreft op 100m van het nieuwe kruispunt met lichten. Dit is gevaarlijk voor bewoners, fietsers. 3. Het doorknippen van de Koppeleershoeven heeft een grote impact op alle recreatief en traag verkeer, vnl. maar niet alleen wandelen en joggen vanuit Koppeleershoeven en vanuit de wijk Gagelstraat, Weide, Witbol, Lupinestraat, Badstraat en verderop Katersberg. Tegelijk wordt in de andere richting alle verkeer naar de stad vanuit Fittelaarsdijk geblokkeerd voor vele gezinnen. Iedereen moet om langs Heistraat. Te voet of met de fiets is Dr. Van de Perrestraat geen eerste keuze omwille van drukte en gevaar. Er moet gedacht worden aan de oudere weggebruikers. 4. De bewoners van de stad Geel worden ter hoogte van de Koppeleershoeven afgesloten van de "buiten". Mensen die een hondje uitlaten/joggen gaan geen omweg van 500m maken via Katersberg om na de doortocht door de Heistraat eindelijk aan een stuk "buiten" te komen. 5. Als er toch onomkeerbaar voor het tracé G1plus wordt gekozen en er niet tegemoet gekomen wordt aan de vraag om overal ongelijkgrondse verbindingen te maken van Noord naar Zuid, geeft bezwaarindieners volgende suggestie: de Heistraat is in het plan afgebakend door een fietstunnel die vermoedelijk om technische redenen heel bochtig aangelegd wordt hetgeen tot gevaarlijke situaties zou leiden wanneer sneller fietsverkeer de tunnel deelt met trage gebruikers. De doorgang van de Heistraat als enige doorgang ter plaatse is niet optimaal voor de aanpalende bewoners. Om een betere spreiding van de ongelijkgrondse verbindingen te bekomen is het beter om Koppeleershoeven en Kastermansstraat te "openen". Ter hoogte van Kastermansstraat is er alle ruimte om een veilige fiets- en voetgangerstunnel te maken. Als de kiezelstrook +/- 150m van de Fittelaarsdijk tussen Heistraat en Kastermansstraat goed zou onderhouden worden of van een duurzamere verharding wordt voorzien is dit alles samen bij het aanleggen van de G1plus een verkleining van de minwaarde en de extra last voor de buurt. 6. Uit de toelichtingsnota, noch de stedenbouwkundige voorschriften is op te maken hoe precies de afwegingen gemaakt zijn om tot dit tracé te komen. Moeten bewoners daarvoor nog grotere, deels onleesbare of onbegrijpelijke bestanden doorworstelen? Is dit een bewuste strategie om verdere discussie te vermijden? We kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat de verschillende wegingsfactoren ongedifferentieerd behandeld worden. Bv. kan men lezen hoeveel minpuntjes een toename van geluid oplevert tgv een drukke weg vlak bij bv Gagelstraat, en voor landbouwtechnische aspecten,

				waterhuishouding of kwetsbaar gebied scoort men ook met één, twee of drie minnetjes. Waar zijn fijn stof, stress en gezondheidsgerelateerde effecten meegenomen? Hoeveel punten worden daaraan gegeven in de afweging per tracé? De verschillende nadelige effecten moeten samen een afgewogen gemiddelde opleveren in de optelling en daar hebben we vragen bij of en hoe dit gebeurt. Voor ons is het duidelijk dat aan de sociale, de “human” factor, de gezondheid, de luchtkwaliteit minder waarde gehecht wordt of in het beste geval slechts even veel waarde gehecht wordt als aan effecten die een economische- of milieuwaarde hebben. Was onze stelling niet juist en zou een evenwichtige en mens-georiënteerde weging van diverse negatieve effecten zijn gebeurd, dan kunnen we niet begrijpen waarom tracé G3 of de meer noordelijke variant van tracé G1plus (G5) minder goed scoren dan G1plus. Ze zouden beide beter moeten scoren dan het huidige voorgestelde tracé G1plus. Mogen we begrijpen dat het een naar onze mening te grote zorg is van de overheid om de stadskern niet verder te laten uitdeinen dan nu het geval is als het gaat over de noordelijke variant? Wel, met dwingend opgelegde wetten en maatregelen moet het mogelijk zijn om percelen die plots binnen de ring komen te liggen uit te sluiten van een kans om naar bebouwd gebied te worden “opgewaardeerd”. 7. Maatregelen ter beperking van negatieve effecten: vele maatregelen worden in de marge genoemd, met af en toe een “if ... than” toevoeging. Voorbeeld: geluid: waar heeft een betrokken bewoner een garantie op een goede, liefst zo hoogst mogelijke geluidsreductie? Wanneer men een weg op minder dan 100m afstand legt van een woonwijk gelden voor de nieuwe geluidssituatie niet de langdurig gemiddelden van dag en nacht, maar is het de piekbelasting van telkens 1 luidruchtige vrachtwagen die ons uit onze (nacht)rust haalt. Deze overweging over geluid is echter nergens terug te vinden. Men gaat uit van een “acceptabele toename van de gemiddelde dB waarde”. Dit is een foute benadering. De algemene maatregelen i.v.m. geluidsbestrijding zijn vaag en het is maar de vraag of de overheid zich aan de geldende wetgeving van geluidsbeperking zal kunnen houden. Er wordt aangedrongen op voldoende nulmetingen langs het tracé vooraleer definitief wordt besloten om deze weg te bouwen. Het komt bezwaarindiener over dat de officiële instanties bewust veel vaag gehouden hebben om nog alle kanten uit te kunnen zonder garantie dat voor de buurtbewoners tot het uiterste wordt gegaan om overlast binnen het wetgevend kader te houden. Bezwaarindiener verwijst eveneens naar een opiniestuk uit De Standaard d.d. 6 oktober i.v.m. een mentaliteitswijziging bij bevolking en overheid over het omspringen met vrije ruimte, verharding en ontharding. Een grondige herinrichting van de brede omgeving van de Gasthuisstraat zou de noodzaak van een nieuwe weg verminderen of teniet doen.
210B			07.10.2023 (via e-mail)	Het tracé doorkruist woonwijken = ernstige aantasting van de leefbaarheid en veiligheid van bewoners.

				Bezorgdheid over de toename van trillingen die veroorzaakt worden door zwaar verkeer = aanzienlijke overlast voor bewoners in noorden van Geel + mogelijke schade aan gebouwen en infrastructuur in de omgeving = verdere kosten en veiligheidszorgen. Er moet rekening gehouden worden met de ecologische gevolgen van het doorkruisen van een landelijke omgeving. Dit kan leiden tot habitatvernietiging en verstoring van lokale fauna en flora. Bovendien kan het tracé aanzienlijke geluidsoverlast en fijnstofbelasting genereren = schadelijk voor gezondheid. Langdurige blootstelling aan geluidshinder en luchtvervuiling is in verband gebracht met gezondheidsproblemen zoals stress, slaapstoornissen en ademhalingsproblemen. Er wordt verzocht om met deze bezwaren rekening te houden en een grondige analyse uit te voeren alvorens verdere stappen te ondernemen in deze procedure.
211B			07.10.2023 (via e-mail)	De aangeboden oplossing is de verkeerde voor zowel de mensen (kinderen) in de omgeving van Holven, alsook voor natuur. Dit tracé lost het verkeersprobleem in Sint-Dimphna niet op, omdat het simpelweg het probleem verhuist naar een andere regio, specifiek de Holven regio. Het doel om het vrachtverkeer uit Sint-Dimphna te krijgen gaat hiermee niet opgelost geraken en gaat ergens anders een drukte infarct creeëren. Er worden alternatieve oplossingen gevraagd en niet terug te grijpen naar oplossingen die 10 jaar geleden aangeboden werden en toen duidelijk afgekeurd werden als niet de juiste oplossing. Feit dat men zoveel jaren later met dezelfde oplossing komt, doet duidelijk de wenkbrauwen fronsen en zelfs de vraag stellen of dit door politieke invloed doorgedruwd wenst te worden.
212B			08.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B
213B			08.10.2023 (via e-mail)	Overlast en geluidshinder voor de burens. + Idem 47B
214B			08.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + Idem 95B + Idem 96B + Vanaf 18 september 2023 is de Koppeleershoeven eenrichtingsverkeer geworden. Bij afsluiting van Koppeleershoeven ter hoogte van de nieuwe verbinding zal dit vermoedelijk tot overbodige files leiden in de Badstraat. Zelfs als deze maatregel wordt teruggedraaid zal de Badstraat het verkeer moeilijk aankunnen (veel verkeersvertragende maatregelen en moeilijk passeren in de straat).

215B			08.10.2023 (via e-mail)	1.Dit geplande traject zal het probleem van verkeersdrukke in Sint-Dimpna niet structureel spreiden. De belasting wordt gewoon verplaatst naar een andere zone, Holven. 2.Er werd onvoldoende gezocht naar alternatieve manieren om de verkeersdrukke in Sint-Dimpna te reduceren; de metingen van verkeersdrukke dateren van voor de aanleg van de N19 (Noord-Zuid verbinding). Sinds de werkzaamheden aan de Retieseweg, en het door het verdwijnen van de Delhaize, is de verkeersdrukke daar sterk afgenomen. Het afsluiten van de afritten 25 en 26 (Oud-Turnhout en Retie) op de E34 voor zwaar verkeer en de verplichting om afrit 24 Turnhout te nemen (daar de N 19 op te gaan) is een alternatief dat moet worden onderzocht. 3.In landelijke gebieden een dergelijke betonnen constructie aanbrengen is ecologisch onverantwoord. De burger wordt gevraagd om zijn verharding te beperken of verwijderen terwijl de provincie 7 hectare nieuwe verharding wil aanbrengen. 4.Het tracé gaat aanzienlijke overlast meebrengen qua geluidsoverlast. Eventuele maatregelen betreffende vermindering van lawaaihinder zijn niet uitgewerkt. Op deze manier kan de burger dit plan niet aanvaarden. Enkel het plaatsen van geluidschermen is onvoldoende, dit is overvloedig gedocumenteerd. 5.Dit geplande tracé gaat forse overlast teweegbrengen betreffende fijnstofbelasting. Fijnstof leidt tot meer astma bij onze kinderen en meer frequente medische consultatie. 6.De nieuwe verbinding gaat een ontzettende overlast veroorzaken in hoeveelheid trillingen. De bedoeling is om vooral het zware verkeer langs hier af te leiden waardoor de burgers van het Noorden van Geel zullen liggen daveren van vroeg tot laat. 7.Door dit traject zullen lokale wegen worden afgesloten. Dit zorgt voor een daling van de levenskwaliteit voor de lokale bevolking, wandelen en fietsen in de regio wordt onmogelijk. Veilig naar school op de fiets met kinderen wordt een utopie.
216B			08.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + Geen rekening gehouden met het reewild dat op het engels kamp zit en iedere avond/nacht in de weide gaat grazen waar de ring gaat komen, trekt extra verkeer aan en sint dimpna kan ook ontlast worden door tonnage beperking. De vlaamse regering kondigt een beton stop af en jullie leggen nog 100 duizenden vierkante meters beton dat kan ook de bedoeling niet zijn. De beslissing rust op oude informatie en is tegen dat de weg er ooit komt niet meer van toepassing. Er mag geen groen verloren gaan voor beton.

217B			08.10.2023 (via e-mail)	Door de voortdurende en ongeremde urbanisatie van ons leefgebied in Vlaanderen is ieder stukje natuur waar rust en recreatie mogelijk is een zeldzame deugd. Het is belangrijk dat die weinige oases die er nog zijn zoveel mogelijk geborgd worden. Het leggen van zware infrastructuur dwars door zo'n gebied kan niet gerechtvaardigd worden gegeven dat alternatieve oplossingen niet of onvoldoende verkend werden.
218B			08.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B
219B			08.10.2023 (via e-mail)	1. Het plan is gestoeld op gegevens van VOOR de aanleg van N19. Er zijn geen recente verkeersstudies gebeurd, die de noodzaak van deze aanleg ondersteunen. Het uitwerken van alternatieve oplossingen is onvoldoende gebeurd. 2. De verbindingsweg zou dwars door 2 woonwijken lopen. In deze wijken wonen honderden gezinnen met kinderen. Hun levenskwaliteit zal spectaculair achteruitgaan. De gevolgen voor de gezondheid zijn niet te overzien. Richtlijnen van de WHO zijn al veel langer bekend. Het vermijden van zwaar verkeer in woonomgevingen moet ten allen tijde prioriteit blijven. Het feit dat het plan, ondanks vernietiging in 2014, zonder revisie opnieuw op tafel wordt gelegd is compleet kortzichtig. 3. Er is niet nagedacht over de ecologische impact. Er is geen plan voor wateroverlast. Er zijn geen flankerende maatregelen uitgewerkt tegen geluidsoverlast, overlast door trillingen, door fijnstof, door luchtvervuiling...
220B			09.10.2023 (via e-mail)	Algemeen: Er worden grote vragen gesteld bij het onderzoek dat vooraf gebeurd is omtrent de noodzakelijkheid van een deze weg. De mobiliteitsstudie gebeurt op cijfers uit 2017, voor de corona en voor de energiecrisis. 2017 als basisjaar gebruiken, terwijl we weten dat mensen nu meer thuiswerken, er zijn meer pakjes met kleinere vrachtwagens, er wordt meer naar het werk gefietst etc. en dus dat er ander gebruik is van de wegeninfrastructuur. Het verkeersmodel van 2017 is gedateerd. De Noord-Zuidverbinding (NZ verbinding R14,Kasterlee) is vrij recent en het verkeer heeft zich in 2017 niet kunnen zetten. Het effect van die NZ verbinding is niet ten volle meegenomen. De nuloptie is maw niet onderzocht met correcte cijfers. De nuloptie is ook niet onderzocht met het in rekening brengen van eventuele aanpassingen van de bestaande wegeninfrastructuur. Optimalisatie van de Noord-Zuid verbinding, gecombineerd met een tonnagebeperking aan St. Dimpna en nog enkele bijkomende maatregelen zou toch moeten onderzocht worden. Dat dit kan werken, zijn we momenteel getuige van door de actuele situatie, door de werken van Aquafin op de Retieseweg, met tonnagebeperking aan het Geels centrum van St Dimpna, waar momenteel geen zwaar verkeer door rijdt. De alternatieven die er zijn met de bestaande wegeninfrastructuur moet beter en correcter onderzocht worden. Bij "verschillende infomomenten" werd ons erop gewezen dat het verkeer van Stenehei(Dessel) en een eventuele ontwikkeling van een KMO zone thv de gewezen

			militaire basis op Kievermont, mee aan de doelstelling liggen van deze weg. Ook de lokale politiek komt hier af en toe mee op de proppen (Bart Julliams, schepen NVA Geel, mondelinge mededeling) Dit is onvoldoende uitgewerkt in de studie. Er is helemaal niet uitgewerkt welk effect deze verkeersstromen opnieuw zullen teweeg brengen. Bij de infomomenten wordt er telkens gegoocheld met de onveilige situatie thv St Dimpna, hier wordt dan weer niets vermeld van eventuele doelstellingen van nog aan te leggen KMO zone, of ontsluiting van Mol en Dessel. Dit “sluipend beleid” is niet legaal en hoort thuis in andere regimes dan een democratisch bestel. Wij stellen eveneens vast dat er veel manoeuvres zijn uitgevoerd, zagezegde heel omvattende studies zijn uitgevoerd van verschillende tracés, waarbij er toch terug een tracé wordt gekozen dat in 2013 voor de Raad van Sta bij arrest (nr. 227.422 van 16 mei 2014) vernietigd werd. Wij verdenken dat de procedures/onderzoeken op die manier gevoerd zijn dat het resultaat op voorhand vast lag. Dat het opnieuw hetzelfde tracé moest worden. Een tracé, dat nota bene, toen ook al was vooraf vastgelegd door de verschillende gemeentelijke besturen. We geloven niet in toeval in deze. De argumenten die toen golden, gelden nog steeds. De geluidshinder, fijn stof zijn van die aard, dat er een belangrijke negatieve impact zal zijn op de luchtkwaliteit langs de nieuwe weg en dat er enkel milderende maatregelen kunnen worden genomen ten aanzien van het aspect blootstelling (geen woningen vlak naast nieuwe ringweg). Desondanks loopt het tracé vlak naast de woningen zodat een significant en niet te milderen negatief effect ontstaat. Integendeel in vergelijking met het tracé van ongeveer 12j geleden, is de weg nog meer opgeschoven naar de woningen op bepaalde plaatsen. Je kan milderen bij bestaande wegen, maar je legt geen nieuwe wegen vlak naast bestaande woningen. In dit geval moet de weg dus op een andere plaats gelegd worden om het effect te milderen en niet andersom. Of zoals we al in een eerste puntje aangaven, geen weg, maar tonnagebeperkingen ed. Ook hier worden verschillende milderende maatregelen ten eerste onvoldoende verzekerd. Er worden hier en daar verschillende maatregelen voorgesteld, doch er is geen enkele zekerheid dat die maatregelen zullen worden voorzien, terwijl de wet stelt dat in het plan zelf de nodige maatregelen moeten worden voorzien ten einde de nadelige impact op het milieu te remediëren en deze maatregelen niet mogen worden vooruitgeschoven naar het latere vergunningsniveau. Toen is het tracé afgekeurd om duidelijke redenen van te hinderend voor de bewoners die woningen hebben naast het tracé. Wat eigenaardig dat die argumenten nu niet meer van tel zijn en dat deze weg pal naast de woningen wordt gelegd. Opnieuw: dan kan je nu niet met een boompje hier en een grachtje daar afkomen, als “milderende” maatregel. In 2013 vonden alle

			betrokkenen het al eigenaardig dat de weg zo dicht naast de bestaande woningen werd getekend. En nu dus opnieuw, het is voor ons hier allemaal, onbegrijpelijk! Het doel van de weg wil ik het nog even over hebben. Dat is zogezegd fietserijtjes meer veiligheid bieden thv St Dimpna. Een nobel doel, waar iedereen zich zal kunnen achter scharen. Te meer daar veel van die fietserijtjes nadien ook de weg zullen vinden naar Holven of naar andere wijken. Er komen elke ochtend fietsers-bussen (maw tien of meer fietsers die samen naar Geel rijden en 'savonds weer terug naar huis) vanuit de vier windstreken richting Geel centrum. Die fietsen ook op de Retieseweg, die fietsen ook op de Dr. Vandeperrestraat, die fietsers (vooral die van de Retieseweg) komen nu op een weg terecht die geupgrade is naar een halve autoweg, met zwaar verkeer dat vanoveral een beetje geleid wordt naar die weg. Die daar aan 70 km per uur voorbij denderen. Ik hou mijn hart vast voor die overstekende scholieren/pubers met hun niet-goed-risico-inschattend puberbrein. Het effect of aanpassingen die zullen moeten gebeuren op al die opritten van die huizen op de Retiesebaan. De hele Europawijk moet langs die weg gaan fietsen. Dat zijn dan allemaal gelijkgrondse kruisingen. Nul onderzoek op gebeurd. Deze landelijke zone, gelegen op een 2,5km van het centrum van Geel is nu nog ruimtelijk aangenaam wandelgebied en fietsgebied. Daar waar onze maatschappij nood aan heeft, wordt vernietigd voor koning auto. De Retiebaan gaat superdruk worden en heel Geel is slachtoffer van toenemend verkeer. Het studiebereik is té beperkt en de scoop is té klein. Persoonlijke argumenten: Als er al twijfel over bestond, wij maken ons héél grote zorgen over de levenskwaliteit die er nog overblijft nadat zo een weg over ons perceel wordt gelegd. Dermate dat de geluidshinder, en het geproduceerde fijnstof, Nox etc., het gedaver van die weg zo kort bij onze woning, maakt dat we vinden dat de weg veel te dicht is getekend tegen onze woning. Op deze manier kan er geen sprake zijn van een gedeeltelijke onteigening, dit lijkt ons nu niet-realistisch. Onder voorbehoud, en met behoud van de vrije keuze als het toch zo ver zou komen, verwachten we dan dat jullie ons gehele domein onteigenen, zodanig dat mijn vrouw en ikzelf ons leven en onze levensopdracht (praktijk voor transformatie en gezondheid) kunnen verder zetten op een andere plek. Zoals de weg nu is getekend zal de waardedepreciatie dermate groot zijn dat ons levenswerk op deze manier vernietigd wordt. Wat mij persoonlijk betreft, de weilanden waar de weg zal aangelegd worden, dienen momenteel om af en toe een plasma paard of patiënt te laten op herstellen of om hooi op te winnen voor die paarden. Dat zal dan niet meer kunnen en zal moeten gecompenseerd worden. Alsook infrastructuurwerken (schuilstal,

				omheining,post and rail) en de vele aanplantingen die ik gedaan heb sinds 2003, en die nu mooie volwassen bomen geven. Ook het afsnijden van de Schransdijk, maakt dat ik telkens zal moeten omrijden als ik een klant zou moeten bvb bedienen ten noorden van de nieuwe weg. Deze nieuwe weg, zo dwars door onze leefomgeving, isoleert ons van onze burens, waar we fijne relaties mee hebben opgebouwd. Het vernietigt wat mij betreft het gehele domein en de omgeving waar we voor gekozen hebben om te gaan wonen in 2003 en ook een goedkeuring voor hebben gekregen. Een eilandje in deze hectische maatschappij.
221B			09.10.2023 (via e-mail)	Idem 220B
222B			09.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + Door het aanleggen van de nieuwe weg zou een groene regio, die door ons gezin vaak gebruikt wordt om te fietsen (bv richting Kasterlee, richting Dekshoevevijver,...) en te wandelen, volledig doorkruist worden door druk verkeer. We hebben bij het aankopen van ons huis bewust gekozen voor een regio met een groene zone vlakbij. We hechten veel belang aan de toegang tot natuur, rust en stilte, wat ons met deze plannen ontnomen zou worden. We tekenen bezwaar omdat de argumenten voor de nieuwe weg niet valabel zijn aangezien ook andere (makkelijker en goedkopere opties) kunnen zorgen voor de nodige verkeersveiligheid in de omgeving van St-Dimpna.
223B			09.10.2023 (via e-mail)	De kleuter- en lagere school in de Katersberg zoekt al een hele tijd een oplossing voor een veiliger verkeer rondom de school. Er zijn weinig mogelijkheden voor de kinderen die met de auto's worden afgezet om dit op een veilige manier te doen, gezien er zeer weinig parkeermogelijkheden zijn. De oplossing nu: Koppeleershoeven tussen Katersberg en Velodroomstraat is schoolstraat, dus geen autoverkeer bij begin en einde van de schooltijden. Koppeleershoeven tussen Katersberg en Badstraat is eenrichtingverkeer (vanuit Katersberg tot kruispunt Badstraat, in dezelfde richting). Er zijn verschillende woonwijken (meer dan 200 huizen en een nog uitbreidbare verkaveling, Holvenseheide + Dopheidestraat) gelegen in deze buurt die allen hierdoor door de Badstraat of Fittelaarsdijk moeten wegrijden, bovenop de bezoekers, leveranciers (van pakjes dienst, ...) én de ouders die hun kinderen met de auto op school afzetten, omdat er geen ander mogelijkheid is. Het verder doortrekken van de ring op de voorgestelde plaats gaat dit nog verergeren, omdat de Koppeleershoeven volledig afgesloten wordt en hierdoor enkel de Badstraat de ENIGE mogelijkheid is voor heel de buurt. (zie Tekening in bijlage bij bezwaarschrift, alles binnen de rode lijnen kan enkel via Badstraat wegrijden in de richting van de gele pijl). De Badstraat gaat super druk worden en super gevaarlijk. Het is maar een smalle, zigzag straat (afwisselend parkeren links, parkeren rechts) met, ondanks autoverkeer, ook veel fietsverkeer, veel fietsende kinderen. De Badstraat gaat dit niet kunnen

			verwerken. Van de Badstraat, de Dokter van de perrestraat oprijden is nu al een gevaarlijk kruispunt, zowel met auto als met de fiets. Er komen op dat tijdstip (einde school) heel veel fietsers (lager - en middelbare schoolleeftijd) en auto's op de Dr van de perrestraat rijdend van centrum richting Geel Ten Aard en Kasterlee. Dat er gekozen is voor dit traject (G1) als beste traject en niet traject G5, stel ik me toch vragen. Waarom is er niet gekozen voor een tunnel die begint voor Dokter van de perrestraat en eindigend achter Heistraat? Hierdoor kan de natuur/weilanden behouden worden, lokaal verkeer is veiliger en kan beter doorstromen. Aan het milieu moet gedacht worden, maar niet ten koste van het gevaar voor mensen en in het bijzonder kinderen. Moeten woonwijken en gevaar opnieuw boeten voor het kostenplaatje? Keuze tussen verkeersslachtoffers of natuur? Iedereen wil toch voor zichzelf en zijn kinderen een veilig verkeersbeleid en meest propere lucht. Het probleem van Geel St Dimpna (drukke verkeer) wordt naar mijn mening verlegd naar Geel Holven. Ik lees eveneens in jullie onderzoeken, dat de grondwaterkwetsbaarheid, overstromingsgebied gaat van kleine kans naar grote kans gaat. De huizen zijn er niet op voorzien. Het grondwater is nu al hoog. St Barbarastraat, Badstraat was vroeger al een moerassig gebied. Ik lees eveneens dat het nog verergerd wanneer aan het gebied Kievermont de KMO zone met bedrijventerrein komt (is toegelaten bij de aanleg van dit nieuw traject). Wij worden dus nog eens meer de dupe bij de verzekering, hoger categorie voor hoger risico overstromingsgebied. Tracé G5 dat verder van de woonkern ligt, gaat deze kans op wateroverlast eveneens verminderen. Zijn er al studies/ tellingen geweest die het effect van Noord Zuid verbinding N19g als mede oplossing bieden voor het zwaar verkeer uit Geel centrum te houden? Is deze nieuwe ontsluiting Geel bis nog wel nodig? Blijft de provincie met tunnelvisie zitten voor de oplossing, de plannen van toen die er nog steeds moeten komen? Bedrijf van DAF spoort hun chauffeurs aan om N19g te gebruiken sinds die er ligt om zo de Retieseweg N118 te vermijden (wat voordien wel hun route was). Een permanente rijverbod voor vrachtwagens heeft, zoals nu, om wille van de wegenwerken Retieseweg N118, al bewezen dat het werkt, ZONDER de nieuwe aanleg regionale ontsluiting Geel bis. Er is geen doorgaand vrachtverkeer in het centrum, de vrachtwagens geraken nu al, zolang de wegomlegging er ligt, ook op hun bestemming en het lokaal verkeer in Holven heeft er geen hinder van. De oplossing permanente tonnagebeperking is veel simpeler, goedkoper, sneller opgelost voor HEEL Geel (inclusief Holven) en niet enkel voor St Dimpna. Laat ons

			eerlijk zijn, de gevolgen/ neveneffecten van de vooropgestelde tracé G1 wordt een lokaal probleem, wordt verschoven van St Dimpna naar Holven. Het is onnodig om het lokaal verkeer in Holven in de war te sturen (door de Badstraat). Het stadsbestuur van Geel is met de rug tegen de muur gezet door het kabinet van Lydia Peeters "geen toelating om permanent tonnageverbod op St Dimpna" tot de nieuwe tracé er ligt. Staat zwart op wit op papier. Dit zijn pure politieke spelletjes die onze stad, onze wijk afstraft. Wij, Gelenaars, zien en voelen het effect van tijdelijke tonnageverbod op St Dimpna owv de wegomlegging Retieseweg en niet iemand die op een bureau zit in Brussel, Antwerpen of gelijk waar dan ook. Er is een tunnelvisie dat dit nieuwe tracé DE oplossing is. Elke politiek termijn zoekt de politiek naar geld, omdat er tekorten zijn. Men kan volgens mij veel geld besparen in plaats van verkwisten aan de regionale ontsluiting Geel bis. Deze besparing kunnen ze aan andere,betere doeleinden spenderen. Stad Geel wil van Geel een fietsstad maken, het milieu beschermen/ het groen zicht behouden, zuivere lucht, ... Deze tracé gaat onnodig massa's beton op onze weilanden storten, vlak bij verkavelingen, huizen. Het gaat het fijnstofgehalte voor die woonwijken enorm verhogen, met alle gevolgen van dien (ziektes, depressies, kankers, ... dit is wetenschappelijk bewezen). Is deze luchtverontreiniging in het (voor zover nog) 'landelijke, mooie, groene '(?) nog nodig? Ik wil liever fietsen en wonen in properdere lucht, wat tegenstrijdig is met het geplande tracé zo dicht bij de verkavelingen. Het bewijs dat jullie ontwerp na jaren nog steeds geen grondige studie heeft gekregen, bewijst in enkele opmerkingen die ik erbij hebproco: Het kruispunt R14 met N19g (Noord Zuid verbinding) heeft momenteel een kleine afslag (afslag richting vervolg R14 en Dr vandeperrestraat) voor de verkeerslichten. Als er 2 auto's voor het rode verkeerslicht staan, houden deze het verkeer eveneens tegen die naar het mogelijk nieuwe traject willen rijden. (ZIE TEKENING in bijlage bij bezwaarschrift). De afslag is te dicht bij de verkeerslichten. Een oplossing zou zelfs nu al kunnen zijn om het verkeer richting N19g op het linkse vak voorsorteren om na de verkeerslichten in te voegen. Net hetzelfde als komende van R14 (Dr Vandeperrestraat) en wil richting N19g, auto's moeten stoppen/voorrang verlenen ipv doorrijden en invoegen. Zeer gevaarlijk, veel ongevallen. Op jullie plannen zie ik hiervoor ook geen enkele sortering zoals hierboven beschreven, niet naar nieuw traject, niet naar N19g. De regionale ontsluiting Geel bis gaat eveneens meer verkeer aantrekken, die waarschijnlijk langs Antwerpseweg Geel komt. Bij spitsmomenten staat het verkeer op Antwerpseweg meer dan 1 kilometer aan te schuiven richting Turnhout/Kasterlee voor

				de rotonde Antwerpseweg die R14 verbind. Het verkeer sorteert zich voor op het voorziene vak (middelste rijvak om 3e afslag richting Turnhout) en op het linkse rijvak staat er bijna geen verkeer. Is naar mijn mening en ervaring een foutieve voorsortering (vrachtwagens kunnen de rotonde WEL nemen als ze op het linkse voorsorteervak zouden staan om richting Turnhout te rijden). De verkeersborden die ernaar verwijzen kunnen ook beter. De Antwerpseweg gaat nog meer file krijgen. Ik lees ook nergens in de projectplannen hoe het kruispunt nieuwe tracé/Dr vandeperrestraat eruitziet voor fietsers. Conflictvrij voor auto's, maar fietsers? Er zijn veel fietsers, lagere- en middelbare schoolkinderen van Geel Ten Aard en Kasterlee, Dr vandeperrestraat, Molderbeemdendijk, Ossemeer, Korte Elsenstraat, ... die nu gebruik maken van het kruispunt R14/Dr vandeperrestraat. Hoe moeten zij naar het centrum/school fietsen? Langs de dichtstbijzijnde doorgang in Heistraat? Is een grote omweg. Kan er een ondergronds fietsdoorgang op Dr Vandeperrestraat, evt langs de (nieuwe) groene zone die er komt op einde R14 die weggaat? Een geluidsbuffer met enkel bomen langs de woonwijken is ook niet voldoende voor de herfst/winter, de bladeren zijn van de bomen en dempen het geluid niet meer zoals de zomer/lente. Dan kan er eerder geopteerd worden voor bomen/groen op hoge taluds. Als besluit wil ik dus mededelen dat er eerst meer studie moet komen naar het effect van N19g. De N19g en permanente tonnagebeperking St Dimpna is DE oplossing. De regionale ontsluiting Geel bis is niet DE oplossing.
224B			09.10.2023 (via e-mail)	Idem 146B
225B			09.10.2023 (via e-mail)	Idem 207B
226B			09.10.2023 (via e-mail)	Idem 207B
227B			09.10.2023 (via e-mail)	Het aanleggen van een verbindingsweg voor zwaar verkeer dicht bij een woonzone is totaal onverantwoord. 1. Bij ontsluiting van de ring richting Retieseweg gaat veel doorgaand verkeer richting Nederland "de kortste weg" richting Retie-Arendonk nemen, richting E34 i.p.v. de route N19/richting Kasterlee-Turnhout die ze nu nemen. Hierdoor gaat er nog meer verkeer met "zware tonnage" dit traject volgen en nieuwe wegen zullen ook nog meer zwaar verkeer aantrekken. Bezwaarindiener verwijst naar een plan in bijlage bij haar bezwaarschrift. 2. Alle fietsers, ook schoolgaande kinderen vanuit Dessel, Mol en Retie zullen langs deze Retieseweg moeten passeren om naar alle scholen in en rond St.-Dimpna te kunnen geraken. Gevolg: nog meer (zware) verkeersongevallen. Denk daarbij aan alle

				op- en afritten van woningen en zijstraten. Vervolgens is dit een eenvaksbaan en het verkeer gaat zich dan verder richting Retie vastrijden in bebouwd gebied. 3. Ook heeft zwaar verkeer dichtbij woonzones een grote invloed op de omgeving. Het zorgt voor meer fijn stof, geluidsoverlast, trillingen. Deze brengen grote schade toe aan onze gezondheid. Dit is wetenschappelijk bewezen. 4. Een nieuwe weg leidt tot nog meer verharding van groen. De ontlasting om het verkeer uit de kern in St.-Dimpna te halen en de ring gedeeltelijk door te trekken tot aan de Retieseweg zal gewoonweg een verlegging van het probleem zijn. De nieuwe weg hoeft er niet te komen.
228B			09.10.2023 (via e-mail)	Idem 146B
229B			09.10.2023 (via e-mail)	Idem 207B
230B			09.10.2023 (via e-mail)	Idem 146B
231B			10.10.2023 (via e-mail)	1. Lawaaihinder 2. Trillingen door zwaar vervoer. 3. Gezondheid voor onze kinderen: ziekten, astma,... 4. We gaan volledig ingesloten zitten. Waar kunnen we nog weg met de fiets? Komt er een tunnel thv Ossemeer/ Dr. Van de Perrestraat? 5. Oplossingen voor het regenwater! Telkens het nu een stevige bui doet, staat onze tuin en kelder onderwater en de WC komt omhoog. Nu kan het regenwater naar de wei, waar de weg zou komen. 6. Hoe gaan ze de geluidsoverlast aanpakken? De auto's komende van Retie gaan precies recht onze living binnenrijden. Hou rekening met de hinder van autoverlichting. 7. In 2007, wanneer we begonnen zijn met de bouw van ons huis, is er beloofd dat er riolering zou komen. Komt deze er nu? Om zo ook het rioleringswater beter weg te krijgen? 8. Komt er een mogelijkheid tot keren met de wagen in het begin van Ossemeer, het loopt hier dood? 9. Moeten de studies van de verkeersdrukte niet opnieuw gemaakt worden, gezien deze dateren van voor de Noord-zuid naar Kasterlee? 10. Hou ook rekening met de extra drukte die je gaat creëren thv de ring rond Thomas More 11. Waarde vermindering van ons huis 12. Scheuren door de trillingen van de werken. Wie gaat dit vergoeden? 13. De burger moet ontharden en jullie gaan 7 hectare verharderen. Logica? 14. Dit gaat de problematiek in Sint Dimpna niet oplossen.

232B			10.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + Er moet rekening gehouden worden met de gezondheid van de mens. De ring wordt veel te kort ingepland bij woongebieden. Onbegrijpelijk. Indien deze weg toch een noodzaak is, kan deze ingepland worden via een traject verwijderd van het woongebied. Deze mogelijkheid bestaat. Een traject waar enkel landbouwgronden liggen.
233B			10.10.2023 (via e-mail)	Idem 232B
234B			10.10.2023 (via e-mail)	Idem 207B
235B			10.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + bezwaarindieners worden zeer kort naast het tracé = enorme geluidshinder in de tuin + verstoring nachtrust. Een slechte nachtrust kan lichamelijke en mentale kwalen veroorzaken. Bezwaarindiener is ongerust over mogelijke wateroverlast problemen. Overtollig water dat niet meer weg kan langs weilanden en grachten, zal voor overlast zorgen in eigen tuin.
236B			10.10.2023 (via e-mail)	Idem 207B
237B			10.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B
238B			10.10.2023 (via e-mail)	Neen tegen beton in ons wandelgebied. Bezwaarindiener heeft gekozen om in een rustige buurt te wonen op de grens van de stad en de groene natuur. De ontsluiting met het afsluiten van bestaande wegen ontnemt hen de vrijheid om te wandelen in de buurt. Eerst een omweg maken van 1.5 km en uitlaatgassen inademen van auto's of eerst de fiets of auto nemen alvorens aan jouw wandeling te beginnen = pure waanzin. Is er gedacht aan de bewoners die even een frisse neus willen halen met of zonder hond i.p.v. fijn stof te vergaren in hun longen? St Dimpna ontlasten? Hoe zit het dan met de Badstraat die overbelast wordt als alle bewoners van drie verkavelingen langs deze straat hun uitweg moeten nemen? De ring is niet nodig, zeker niet in tuinen en langs kinderspeelpleinen.
239B			11.10.2023 (via e-mail)	1. De noodzaak van deze weg is niet aangetoond. Het nulalternatief is niet degelijk onderzocht. Sinds de ingebruikname van de N19g is er geen grondige meting gebeurd die de behoefte aan een nieuwe verbindingsweg duidelijk maakt. Dit is een ernstige nalatigheid in het PRUP. Wegens de wegwerkzaamheden op de Retieseweg N18 geldt momenteel een tonnagebeperking. Het zwaar verkeer maakt eindelijk gebruik van de N19g, een weg die bedoeld was om het zwaar verkeer en het verkeer tussen E34 en

			E313 weg te houden uit de kernen van Kasterlee, Ten Aard en St. Dimpna. De Noord-Zuidverbinding werkt dus, dankzij de tonnagebeperking. 2. Overschrijden geluidsnormen Met de adviezen van het WHO wordt in dit PRUP geen rekening gehouden. Nochtans is op basis van metingen door de buurtbewoners duidelijk dat de toegelaten normen zullen worden overschreden door de nieuwe verbindingsweg. De verhoging van geluisoverlast zowel overdag als 's nachts heeft een aantoonbare schadelijke invloed op de bewoners in de omgeving van de nieuwe weg. Hart- en vaatziekten zullen minimaal met 8% toenemen! Stress en depressie treffen nu reeds een aantal omwonenden. 3. Verhoging uitstoot fijn stof Door de verhoging van de uitstof van fijn stof komt de gezondheid van omwonenden nogmaals in het gedrang. Invloed op hart- en vaatziekte, Alzheimer, Parkinson, astma, ... De levenskwaliteit daalt aantoonbaar door deze weg. Het kostenplaatje hiervan voor de maatschappij is aanzienlijk. 4. Verhoging uitstoot stikstof en bescherming milieu Natuurgebieden in de omgeving van de verbindingsweg zullen te lijden hebben door de verhoogde stikstofuitstoot. De aanleg van deze weg legt extra druk op de omgeving. Natuurgebieden zoals Dekshoevevijver, Gooreind en Zegge worden hierdoor bedreigd. 7 hectare landbouwgrond verhardten voor een weg waarvan de noodzaak niet is aangetoond is ondenkbaar in een tijd waarin wij zorg moeten dragen voor het milieu. Verhoging van stikstofuitstoot zal het onvermijdelijke gevolg zijn. 5. Ontlasting St. Dimpna St. Dimpna moet worden ontlast van zwaar verkeer, maar daarvoor is geen nieuwe verbindingsweg nodig. St. Dimpna heeft nood aan een tonnagebeperking (reeds anderhalf jaar werkt deze goed), een snelheidsbeperking, een herinrichting van de Gasthuisstraat en het St.Dimnaplein, promoten van fietsroute via Fien Geerinckxstraat en Verbeuckenstraat. Dit zijn maatregelen die op korte termijn en met een relatief gering kostenplaatje kunnen worden gerealiseerd. De bevolking een valse voorstelling geven alsof de verbindingsweg een oplossing kan bieden voor St. Dimpna is ronduit een uiting van slecht bestuur, die transparantie absoluut niet hoog in het vaandel draagt. De realisatie van de nieuwe weg zou bovendien nog vele jaren op zich laten wachten. Ondertussen de situatie laten voortwoekeren getuigt van het ontlopen van zijn verantwoordelijkheid en slecht beleid. Waarom maakt AWV geen werk van een definitieve tonnagebeperking? Deze vraag wil ik ook voorleggen aan Minister Lydia Peeters.

				6. KMO-zone op militair domein vormt een bedreiging voor St. Dimpna. De realisatie van de verbindingsweg vormt een voorwaarde voor de toekomstige aanleg van de KMO-zone op het militair domein aan de Retieseweg N18. Indien deze KMO-zone zou worden gerealiseerd trekt dit veel verkeer aan. Een groot deel van dit bestemmingsverkeer zal over St. Dimpna rijden. St. Dimpna wordt daardoor veel meer belast dan nu het geval is. Een KMO-zone op het militair domein zou dus exact voor het tegengesteld effect zorgen. 7. KMO-zone Stenehei. De aanleg van de verbindingsweg is een voorwaarde voor de uitbreiding van het Stenehei. De inplanting van de KMO-zone Stenehei in Dessel is een historische blunder. Het is niet aangewezen deze zone uit te breiden, maar eerder te streven naar een uitdoofscenario. Moet Geel opdraaien voor blunders die in het verleden zijn gemaakt? 8. Rust en wandelgebied ontnemen aan buurtbewoners. Het gebied waarin het tracé wordt voorzien wordt dagelijks gebruikt door honderden mensen om te wandelen, te fietsen, de hond uit te laten. Ook ik maak dagelijks gebruik van deze omgeving om de noodzakelijke rust en ontspanning te vinden. Dit gebied is nu groen en vrij rustig. Indien we worden afgesneden van deze ruimte en de natuur zou dit mijn levenskwaliteit grondig verstoren. Ook het mooie uitzicht op het groen vanuit mijn woning en werkruimte zal wegvallen. Ik geniet hiervan elke dag en dit wordt mij ontnomen door de nieuwe verbindingsweg. 7. Bereikbaarheid van KSA via Meulemakershoef. Indien de verbindingsweg zou worden aangelegd kunnen de jongeren van KSA niet meer naar hun terreinen via de Meulemakershoef. Wij kunnen zelf niet meer naar ons bos aan de Meulemakershoef. Daarom vragen wij een fietsverbinding ter hoogte van Meulemakershoef. 8. Milderende maatregelen van Schransdijk tot Retieseweg. Voor de bewoners van Meulemakershoef, Binnenblok en Retieseweg zijn geen afdoende maatregelen voorzien voor de visuele impact, de beperking van geluid en fijn stof. Indien de verbindingsweg zou worden gerealiseerd is een degelijke buffer voor geluid en uitstoot noodzakelijk. Wij vragen dat dit in de plannen wordt opgenomen.
240B			11.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B

241B			11.10.2023 (via e-mail)	De weg is voor niets nodig, naast woonwijken en de uitstoot fijn stof. De vrachtwagens rijden nu ook om en komen er ook. De problemen zullen worden verlegd van St dimpna naar Gagelstraat.
242B			06.10.2023 (door de stad Geel ontvangen op 06.10.2023 en doorgestuurd door stad Geel via e-mail d.d. 11.10.2023)	- nu weg voor mijn deur en achter geen rust meer. - waarom alleen bomen i.p.v. geluidscherm? Dit toont weinig respect. - bezwaarindiener wenst mee te werken als men alles neemt en neemt geen genoeg met geld. Over een grondruil valt te praten. - op tracé is grond verkocht: 60a aan 95.000€ en 70a aan 75.000€. Dit jaar: 14,5€/m² vlak naast tracé. - tussen Dr. Van De Perrestraat en Heistraat zitten asbest en olie in de grond = vervuild. - uit de grond haalt bezwaarindiener zijn inkomsten. - ter hoogte van Heistraat tunnel houden elk jaar 2 buizerds. - ook zitten er verschillende nesten rode bosmier (Braken). - bij het overlijden van de vader heeft bezwaarindiener een deel van de urne uitgestrooid in het bosje op het tracé waar hij graag tot rust kwam. Deze plek heeft voor bezwaarindiener een zware emotionele waarde. - is het niet mogelijk om één van de tunnels toegankelijk te maken voor auto's? - de vader van bezwaarindiener heeft bij diens geboorte een boom geplant. Ook dit heeft emotionele waarde. - tussen Kastermanstraat en Koppelaershoeve zijn er veel padden en kikkers. - onderzoek eerst verkeersafwikkeling N19g
243B			10.10.2023 (door de stad Geel ontvangen op 10.10.2023 en doorgestuurd door stad Geel via e-mail d.d. 11.10.2023)	Bezwaarindiener is tegen de weg. Er is al genoeg geknoeid met de natuur. De nieuwe weg 2km verschuiven naar Holven lost het verkeersprobleem niet op. De redenen waarom de weg weg moet van St. Dimpna gelden ook voor Holven. De weg is achter de tuin van bezwaarindiener gepland = schadelijk voor gezondheid: nooit meer stil, luchtverontreiniging, lichtverontreiniging. Er zal veel geluidshinder zijn. Komt er een schutting? Waar dan? Is hier plaats voor? Wat is er voorzien ter voorkoming van wateroverlast? Er is geen plaats voor een wachtbekken. Is er nog sprake van bio groenten en fruit in eigen tuin? Er wordt gevraagd een 4-vaksbaan te maken van de N19bis en de weg conflictvrij te maken waar mogelijk. Indien er gekozen wordt voor de nieuwe weg, dan graag een overkapping en dan blijft de groene omgeving.
244B			12.10.2023 (via e-mail)	De uitbreiding van de ringweg zal hoogstwaarschijnlijk leiden tot een toename van verkeer, wat op zijn beurt zal resulteren in een verhoogde uitstoot van fijn stof. Dit heeft ernstige gevolgen voor de luchtkwaliteit in onze stad en kan schadelijk zijn voor de gezondheid van onze inwoners. Meer verkeer betekent meer lawaai. De geluidshinder die gepaard gaat met de uitbreiding van de ringweg zal een negatieve invloed hebben op de levenskwaliteit van

				de mensen die in de buurt wonen. Het kan leiden tot slaapproblemen en stress, wat op zijn beurt weer gezondheidsproblemen kan veroorzaken. De toename van luchtvervuiling en geluidshinder kan leiden tot ernstige gezondheidsproblemen bij de inwoners van Geel. Astma, longziekten en lawaai stress zijn slechts enkele van de mogelijke gevolgen die we moeten vermijden. Ik dring er bij u op aan om deze bezwaren serieus te overwegen en alternatieve oplossingen te onderzoeken die de levenskwaliteit van onze stad kunnen behouden en verbeteren zonder deze negatieve effecten. Het welzijn van onze inwoners moet altijd voorop staan bij dergelijke beslissingen.
245B			12.09.2023 (door de stad Geel doorgestuurd via e-mail d.d. 11.10.2023)	Negatief advies. 1. De nieuwe ontsluitingsweg moet kaderen in een totaalplan voor de lange termijn. Er moet een juiste volgorde gehanteerd worden, namelijk eerst de meer prioritaire maatregelen, vervolgens daar de effecten van evalueren en tot slot bekijken of de nieuwe ontsluitingsweg een noodzaak blijft. Volgende acties worden prioritair beschouwd: a. evaluatie van de positieve effecten van de N19g sinds realisatie; b. opmaak en implementatie van een circulatieplan voor het stadscentrum met een lussensysteem dat doorgaand verkeer onmogelijk maakt en afleidt naar de R14; c. heraanleg van de Gasthuisstraat met vrij liggende fietspaden en een snelheidsbeperking van 30km/u; d. permanente tonnagebeperking op Gasthuisstraat en Retieseweg zodat zwaar verkeer wordt afgeleid naar de R14 en N19g; e. het voorzien van ongelijkvloerse kruisingen met de R14 zodat de huidige oververzadiging van de R14 vermindert en de efficiëntie van de ring en veiligheid voor fietsers maximaal is; -> verdere visievorming en onderzoek inzake bovenstaande aspecten worden als randvoorwaarde ingeroepen alvorens over te gaan tot realisatie van de nieuwe weg. 2. Voor het bestemmingsverkeer naar de bedrijvzones is een evenwichtige spreiding van de lasten tussen de betrokken gemeentes nodig. Wanneer de evaluatie van de acties onder punt 1 uitwijst dat een oplossing voor het bestemmingsverkeer naar de bedrijvzones in Retie/Dessel/Arendonk noodzakelijk blijft, kan deze niet alleen aan de stad Geel worden toegeschreven. De nieuwe ontsluitingsweg kan als een deel van de oplossing gezien worden. Ook de verbinding vanuit het noorden (E34/Turnhout/Retie) moet verbeterd worden. hierbij kan gedacht worden aan: - verhogen capaciteit van de ring rond Retie en de andere noordelijke aanvoerwegen; - tolvrij maken stuk E34; - verbeteren op- en afrittencomplex E34 in Zevendonk.

				-> onderzoek naar spreiding van de lasten tussen de betrokken gemeenten wordt ingeroepen alvorens over te gaan tot realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg. 3. Er zijn hardere compensaties te voorzien voor het verlies aan zachte waarden. De realisatie van dit tracé betekent een groot verlies aan woonkwaliteit, open ruimte en fietsverbindingen. - de ligging van de weg op zeer korte afstand van woningen is nefast voor de woonkwaliteit en gezondheid. De 'overdruk' is voor een aantal betrokkenen geen geschenk. Kan de keuzemogelijkheid vrij gelaten worden tussen volledige en gedeeltelijke onteigening? - het beleidsplan Geel stelt als ambitie dat er geen bijkomende open ruimte wordt aangesneden. Wordt er elders compensatie in nieuwe open ruimte met zachte bestemming voorzien? - de voorziene kruisingen voor langzaam verkeer moeten ongelijkvloers gerealiseerd worden i.f.v. maximale veiligheid. -> er wordt geadviseerd om sterkere compensatie voor de verloren zachte waarden te eisen bij de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg. De vraag wordt gesteld om over dit dossier in overleg te gaan met de procoro. Kan hiervoor een digitaal overleg georganiseerd worden met een delegatie van de procoro en een delegatie van de gecoro?
246B			11.10.2023 (via e-mail)	Dit project is nefast voor de gezondheid van mijn schoonouders. Het doortrekken van de ringweg zal leiden tot verhoogde uitstoot van fijnstofdeeltjes in de omgeving. Dit heeft ernstige gevolgen voor hun gezondheid en de luchtkwaliteit in de buurt. Ik vrees dat hun levenskwaliteit hierdoor aanzienlijk zal afnemen. Het project zal onvermijdelijk leiden tot aanzienlijke lawaaihinder in de directe omgeving. Dit zal onze nachtrust verstoren en de algehele levenskwaliteit van onze gemeenschap verminderen. Mijn schoonouders zullen hiervan rechtstreeks last ondervinden, maar ook mijn kinderen die regelmatig bij mijn schoonouders logeren. Aangezien ikzelf lijdt aan astma weet ik dat de toename van fijnstof en lawaai onze gezondheid verder zal schaden en kan zelfs leiden tot nieuwe gezondheidsproblemen, waaronder lawaai stress. Ik verzoek u dringend om mijn bezwaar serieus te overwegen en te onderzoeken of er alternatieven zijn die deze problemen kunnen verlichten. Wij zijn allen bereid om samen te werken en constructieve oplossingen te vinden om de negatieve gevolgen van dit project te minimaliseren.
247B			11.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + Door het aanleggen van de nieuwe weg zou een groene regio, die door ons gezin vaak gebruikt wordt om te fietsen (bv richting Kasterlee, richting Dekshoevevijver,...) en te wandelen, volledig doorkruist worden door druk verkeer. We hebben bij het aankopen

				van ons huis bewust gekozen voor een regio met een groene zone vlakbij. We hechten veel belang aan de toegang tot natuur, rust en stilte, wat ons met deze plannen ontnomen zou worden. We tekenen bezwaar omdat de argumenten voor de nieuwe weg niet valabel zijn aangezien ook andere (makkelijkere en goedkopere opties) kunnen zorgen voor de nodige verkeersveiligheid in de omgeving van St- Dimpna.
248B			11.10.2023 (via e-mail)	Idem 214B
249B			11.10.2023 (via e-mail)	Geluidsoverlast: Het toenemende verkeer zal onvermijdelijk leiden tot meer geluidsoverlast in de buurt. Dit kan leiden tot slapeloosheid en stress bij bewoners. Fijn stof: Het doortrekken van de ringweg zal hoogstwaarschijnlijk leiden tot verhoogde verkeersstromen en dus tot meer luchtvervuiling. Dit heeft ernstige gevolgen voor de luchtkwaliteit in de regio en kan leiden tot gezondheidsproblemen bij de inwoners. Gezondheidsproblemen: De gevolgen van fijn stof en lawaaihinder zijn niet te onderschatten. Mensen met astma en andere longziekten zullen mogelijk nog meer lijden door de verslechtering van de luchtkwaliteit, terwijl de algemene stress en gezondheidsproblemen kunnen toenemen als gevolg van de lawaaihinder. Er wordt gevraagd om alternatieve oplossingen te onderzoeken die de leefbaarheid en gezondheid van de inwoners van Geel kunnen waarborgen. Het is van groot belang dat de belangen van de gemeenschap in overweging worden genomen bij dergelijke projecten.
250B			11.10.2023 (via e-mail)	• Deze ontsluitingsweg is niet nodig. Een tonnagebeperking in St-Dimpna werkt ook. Sinds de werken op de Retieseweg zijn de vrachtwagens zo goed als verdwenen in St-Dimpna. Er is te weinig onderzoek gedaan naar alternatieven en het feit of deze wel nodig is. • Het verkeersprobleem gaat zich gewoon verschuiven van St-Dimpna naar Holven. • Er gaat weeral een mooi stuk natuur verdwijnen. • Deze nieuwe weg gaat extra verkeer aantrekken in plaats van de beoogde pogingen om minder verkeer op de baan te krijgen. • Deze nieuwe weg brengt een serieus kostenplaatje met zich mee. Dit geld kan beter aan iets zinvol besteed worden aangezien deze weg niet nodig is. • De mobiliteitsstudie is onvoldoende uitgevoerd en/of meegedeeld met de bewoners. • Deze weg komt vlakbij twee verkavelingen met jonge gezinnen. Deze hebben allemaal nog een bouwvergunning gekregen. Dit had nooit mogen gebeuren. • De waarden van fijn stof gaan voortdurend overschreden worden en dit in de buurt van kleine kinderen. Mensen die bewust kiezen om niet te roken krijgen nu een hoeveelheid fijn stof binnen alsof ze wel zouden roken.

				• Zelfs met geluidsschermen gaat men nog ver over de maximale grens van geluidsoverlast zitten. Dit brengt heel wat gezondheidsproblemen met zich mee. De mensen in de buurt zijn hierdoor ook heel vatbaar voor slaapstoornissen. • Heel wat wegen in Holven worden gewoon afgesloten. In Holven kan je mooie natuurwandelingen maken. Maar dit gaat nu niet meer, of je moet heel ver omgaan en langs drukke wegen. • Overall wordt er gestimuleerd om minder verharding aan te leggen. En hier gaan ze minstens 7ha extra verharding aanleggen. • Het grondwater staat al hoog in Holven en nu gaat er zeker wateroverlast komen. • Om weg te geraken gaan de bewoners van de Gagelstraat, de Weidestraat, de Koppelseershoeven, de St-Barbarastraat en de Badstraat allemaal langs de Badstraat moeten en deze straat is hier niet geschikt voor. • Onze gronden/huizen werden aangekocht met het oog op rustig wonen en toch niet zo ver van de stadskern. Wij hebben hier ook een prijs voor betaald. Door deze weg gaan onze huizen veel minder waard zijn en wonen we totaal niet meer rustig wat veel stress met zich mee gaat brengen. Wie gaat er deze compensatie betalen? • Door de trillingen van de aanleg van deze weg en het verkeer dat hierover gaat rijden, gaan deze huizen veel barsten vertonen. Wie gaat er deze herstellingswerken betalen?
251B			11.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + In 2022 eerste woning aangekocht in Molderbeemdendijk. Een huis met achteraan een tuin met uitzicht op een weide. Het was heel belangrijk een rustig gelegen woning te vinden met een zo landelijk mogelijke omgeving. Op het ogenblik van de aankoop van de woning was er geen weet van een mogelijk nieuwe ring. Indien iemand bezwaarindieners hierover tijdig had geïnformeerd, was er niet overgegaan tot aankoop van de woning. De ring zou vlak achter de tuin komen te liggen = slapeloze nachten en gepieker, geluidsoverlast, weg groen uitzicht, gezondheids hinder. Het plaatsen van deze ring is een slag in het gezicht voor alle bewoners en landbouwers. Het verkeersprobleem in St. Dimpna is reeds opgelost door de invoering van de tonnagebeperking. Er wordt gehoopt dat dit plan wordt stopgezet. + Verkeersproblematiek in Geel: de Antwerpseweg en zijn omgeving zijn gekend om zijn drukte en fileproblemen tijdens de spitsuren. Middelen hierin investeren zijn, in tegenstelling tot de nieuwe ringweg, wel noodzakelijk en nuttig.
252B			11.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B +

				Door de nieuwe ringweg zal er veel meer zwaar vervoer/verkeer passeren in onze buurt waardoor het hier veel drukker wordt. De nieuwe ring heeft voor veel bewoners een enorme impact omdat het vlak achter huizen en tuinen komt te liggen met zelfs onteigeningen. Holven is een rustige buurt met veel groen. Een nieuwe ring zou een doodsteek zijn voor de charme van dit gebied en voor de gezondheid van de bewoners. Gelet op de huidige tonnagebeperking in St. Dimpna is er geen enkele reden die het aanleggen van deze nieuwe ring rechtvaardigt. + Verkeersproblematiek in Geel: de Antwerpseweg en zijn omgeving zijn gekend om zijn drukte en fileproblemen tijdens de spitsuren. Middelen hierin investeren zijn, in tegenstelling tot de nieuwe ringweg, wel noodzakelijk en nuttig.
253B			11.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + De realisatie van de ringweg hypothekeert in grote mate het recreatief gebruik van de open ruimte ten Noorden van de Fittelaarsdijk. Zeer vele buurtbewoners joggen en wandelen (veelal met de hond) over het kruispunt Fittelaarsdijk – Koppeleirshoeve waar geen doorgang Zuid-Noord meer is voorzien. De aanleg van de verkeersader doet sowieso in grote mate afbreuk aan het onthaastende kader dat deze tot nog toe open ruimte voor vele Gelenaars betekent. Schaarse financiële middelen worden bovendien preferentieel ingezet in maatregelen die een vlottere, beoogde verkeersdoorstroom door onze Stad zouden induceren. We denken hierbij aan het meer conflict-vrij maken van de hoofdverkeersas Kempense Noord-Zuid door het reduceren van het aantal kruisingen met de Westelijke Ring (annex verdere uitbouw van de verkeersas Baanveld naar Geel-Centrum), de suppressie van 'hét' rond-punt thv IOK (eventueel met ongelijkvloerse kruisingen), de uitbouw van ventwegen langs de Antwerpseweg, de aanleg van bijkomende rotonde bij de aansluiting van de Herentalse Steenweg. Een vlottere verkeersafwikkeling kan zeer waarschijnlijk aldus beter gerealiseerd worden en dit dan zonder aantasting van de ook in Geel immer schaarser wordende open ruimte.
254B			11.10.2023 (via e-mail)	Betreft huis Dr. Van de Perrestraat 268 / ring 2440 Geel Dit huis staat te koop maar in de huidige situatie mag enkel renovatie plaatsvinden wat een enorme beperking op de verkoop legt. Als volgens voorgesteld plan het gedeelte ring naast het huis afgesloten wordt, zijn er dan meer mogelijkheden en vervalt de groene bufferzone ?
255B			11.10.2023 (via e-mail)	Ten eerste, de aanleg van de verbindingsweg zal leiden tot een aanzienlijke toename van de uitstoot van stikstofdioxide (NOx) en koolmonoxide (CO). Deze luchtvervuiling heeft aantoonbaar negatieve gevolgen voor de bewoners van de betrokken woonwijken en het milieu. Het is van groot belang dat de impact van NOx en CO op de omgeving en de gezondheid van de bewoners grondig wordt geëvalueerd en dat maatregelen

				worden genomen om deze overlast te minimaliseren. In de huidige plannen zijn er geen duidelijk maatregelen vastgelegd, en daardoor ook geen voldoende maatregelen. Ten tweede suggereert het MER het gebruik van geluidsschermen of grondwallen om de geluidsoverlast te verminderen. Dit is echter ontoereikend om voldoende bescherming te bieden aan een hele zone zoals een woonwijk, vooral bij hoge verkeersvolumes. Bovendien is reeds aangetoond dat geluidshinder ernstige gezondheidseffecten kan hebben, waaronder stress en slaapverstoring. Ten derde, waarom is er een verkeersknip op de Boeretang, ter hoogte van het SCK in Mol? Dit is jarenlang wel een mogelijke route geweest en het opheffen van deze verkeersknip kan voor spreiding van de overlast door vrachtwagens zorgen. Ten laatste, leidt de voorgestelde nieuwe weg tot het verdwijnen van het groene karakter van dit deel van Geel, wat van grote waarde is voor de leefomgeving en het welzijn van de bewoners. Meer nog, het zal waarschijnlijk een katalysator zijn om de KMO-zone Het Engels kamp (Retieseweg, Binnenblok) daadwerkelijk te ontwikkelen tot KMO-zone en niet tot groen gebied of recreatiegebied zoals wel eens in de communicatie van de stad Geel wordt gesteld.
256B			11.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + -De ring brengt geen oplossing voor het zwaar verkeer in Sint Dimpna; -De ring gaat nog meer verkeer brengen in Geel, de Antwerpseweg is nu al een verkeersknooppunt, met extra verkeer wordt dit een verkeersinfarct. -Extra verkeer gaat nog meer vertraging geven op de ring van Geel. Daardoor gaan nog meer vrachtwagens door het centrum rijden. -Meer wegen brengen nog meer verkeer; -Mijn kinderen wonen in de Witbolstraat. Deze wijk zal onleefbaar worden. Meer verkeer, meer lawaai, meer fijn stof, meer stikstof, m.a.w. onleefbaar. -Grotere kans op hartinfarct en herseninfarct volgens WHO.
257B			11.10.2023 (via e-mail)	- Fijnstof (PM2,5 en PM10) is een schadelijke luchtverontreiniging afkomstig van verkeer (ook elektrisch verkeer). Het MER vermeldt normen voor fijnstof die aanzienlijk minder streng zijn dan de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Waarom is dit zo? Deze minder strenge normen kunnen de volksgezondheid in gevaar brengen. Bovendien tonen de in het MER gerapporteerde metingen aan dat de gemeten waarden van fijnstof duidelijk boven de WHO-normen liggen. Is dit zomaar wat maatwerk om het project goedgekeurd te krijgen? - De locatie van slaapkamers op de eerste verdieping maakt bewoners in de naburige woonwijken bijzonder kwetsbaar voor geluidsoverlast, vooral wanneer de nieuwe weg

				dichtbij is gepland. In deze woonwijken zijn er veel gezinnen die in deze situatie verkeren. Geluidsschermen zijn niet hoog genoeg en helpen dus niet. Het vooruitzicht van geluidshinder, met name 's nachts, kan een ernstige impact hebben op de bewoners hun levenskwaliteit en gezondheid. - De grote financiële bedragen om dit project te verwezenlijken, kunnen veel efficiënter worden ingezet om de mobiliteit in en rond Geel te verbeteren en veiliger te maken. En zeker om de situatie in Sint-Dimpna, waar het allemaal om draait, te verbeteren. De eigen MER-resultaten tonen aan dat de verbindingsweg een heel beperkte impact heeft op de verkeersintensiteit op deze locatie. Daarom vind ik het een vorm van slecht bestuur en een verspilling van geldelijke middelen. - Er zijn onvoldoende fietsdoorgangen voorzien, met name bij de straat Koppelseershoeve, om de wijk Gagelstraat te ontsluiten. Dit beperkt de mogelijkheden voor duurzame mobiliteit zoals fietsen en verhoogt de afhankelijkheid van autoverkeer. Ook de toegang tot de groene zone die aan de andere zijde van de verbindingsweg ligt, wordt veel minder toegankelijk.
258B			11.10.2023 (via e-mail)	Idem 250B Heel wat jaren geleden bouwgrond gekocht vlakbij natuur en wonen er al jaren heerlijk rustig. Nu dreigt men vlakbij een nieuwe ringweg aan te leggen. Deze is niet nodig. Er zijn betere en zelfs veel goedkopere alternatieven. + Deze weg komt vlakbij vier verkavelingen met jonge gezinnen. Deze hebben allemaal nog een bouwvergunning gekregen. Dit had nooit mogen gebeuren.
259B			11.10.2023 (via e-mail)	1) Alle wegen worden afgesloten. We gaan niet meer kunnen wandelen in de laatste stukjes natuur van Geel. 2) Nieuwe wegen trekken extra verkeer aan. Geel wordt nog veel drukker. De omliggende gemeenten weren het zwaar verkeer in hun gemeente. In Geel leggen ze deze door nieuwe woonwijken. Hoe kan dit? 3) De negatieve gezondheidseffecten van deze nieuwe straat zullen enorm zijn: geluidsoverlast, stress, extra stikstof en fijnstofvervuiling. De richtlijnen van de WHO zouden zeker niet behaald worden. 4) Sint-Dimpna zal hierdoor niet minder druk worden. Momenteel is de Retieseweg gesloten en is er ook geen zwaar verkeer. Plaatselijk verkeer zal blijven door scholen, ziekenhuis, rusthuizen, ...
260B			11.10.2023 (via e-mail)	Naar aanleiding van een vergadering van onze actiegroep wil ik nog een aanvulling toevoegen. Tijdens die vergadering was er ook een arbeidsgeneesheer gespecialiseerd

				in milieuproblematiek aanwezig. Zij heeft aan de hand van richtlijnen van het WHO over fijnstof en geluidshinder laten zien dat de aanbevolen waarde inzake fijnstof en geluidshinder zonder meer hoger gaan liggen en een aanzienlijk gezondheidsprobleem vormen voor de bewoners van de getroffen woonwijken. Aangezien mijn 2 dochters reeds immuunziektes hebben die gerelateerd zijn door te hoge uitstoot van fijnstof van de N19 en de R14 is het toelaten van het huidige gekozen traject gewoon misdadig. Het is ons ook ter ore gekomen dat de andere trajecten de prullenmand ingegaan zijn door tussenkomst van één persoon. Wie? Dat zal later meegedeeld worden. Blijkbaar is democratie in België ook een lege doos.
261B			11.10.2023 (via e-mail)	Idem 256B + -Meer verharding moet juist minder verharding zijn; -Geel is al de 4^{de} grootste industriestad van Vlaanderen, geen plaats meer voor bewoners; -Geel moet geen transferweg worden voor het verkeer naar Dessel; -Meer plaats voor natuur en groen ipv weg en industrie.
262B			11.10.2023 (via e-mail)	Idem 261B + -Meer plaats voor natuur en mens ipv verkeer en industrie; -Geen ringweg door woonwijken; -Dessel verdient al genoeg met zand van Sibelco en Belgoproces waarom nog meer industriegebied; -Dat Kris Van Dijk door zijn grondgebied maar een ring legt, de Gelenaar moet hier niet voor opdraaien. -Dat Dessel maar een stuk van zijn natuur afgeeft ipv de Gelenaar
263B			11.10.2023 (via e-mail)	1. De ringweg zal de toegangsweg voor wijken Gagelstraat, Holvenseheide en weidestraat via Fittelaarsdijk afsnijden. De toegangsweg via Koppeleershoeve is een eenrichtingsweg. Dit betekent dat al het verkeer voor deze wijken alsook de wijk langs de badstraat, door de badstraat moet lopen. Verder zal deze straat ook verkeer aantrekken voor de basisschool Katersberg. Het lijkt me niet realistisch dat de badstraat met zigzag verkeer dit kan slikken. Verder zie ik een groot risico voor de veiligheid van de schoolgaande kinderen.

				2. Het grondwater in de wijk Gagelstraat komt soms erg hoog. Ik maak mij zorgen over de extra voorziene verharding en afwatersystemen die de ring met zich mee zal brengen. 3. Een grote troef van wonen in Holven is de nabijheid van de groene omgeving, het kanaal, het weidelandschap. De nieuwe wijken zullen hiervan afgesloten worden door de ring. Bestaande wandelwegen worden moeilijk bereikbaar of verdwijnen. 4. De ring komt veel te dicht langs bestaande wijken. Dit zal voor fijn stof zorgen en de gezondheidstoestand van de bewoners schaden. Er moeten ook maatregelen komen om het verkeer over deze ring te beperken of maatregelen komen die verhinderen dat de vervuilde lucht de wijken kan binnendringen, bv. een overkapping met luchtzuivering. + Idem 47B
264B			11.10.2023 (via e-mail)	Maakt zich ernstige zorgen over de gevolgen van dit project voor mijn gezin, met name voor de gezondheid en leefbaarheid van mijn kind. Het doortrekken van de ringweg zal leiden tot een verhoogde blootstelling aan fijn stof en luchtverontreiniging, wat schadelijk kan zijn voor de gezondheid van kinderen en gezinnen als geheel. Het extra verkeer dat dit project met zich meebrengt, zal onvermijdelijk leiden tot aanzienlijke geluidsoverlast in de omgeving. Dit kan leiden tot slaapproblemen en stress, wat weer negatieve effecten kan hebben op de gezondheid en het welzijn van kinderen. Een toename van het verkeer kan de verkeersveiligheid in de buurt in gevaar brengen, en ik maak me ernstig zorgen over de veiligheid van kinderen wanneer ze in de buurt van de nieuwe ringweg moeten zijn. Er wordt gevraagd het doortrekken van de ringweg Geel opnieuw te evalueren, met extra aandacht voor de gezondheid en veiligheid van de inwoners, met name de kinderen.
265B			11.10.2023 (via e-mail)	- N.a.v. de werken op de Retieseweg werd een 'proefopstelling' tonnagebeperking ingevoerd op St Dimpna. Het probleem zwaar doorgaand verkeer blijkt daarmee opgelost te zijn; de vrachtwagens kiezen andere wegen. Als het met een paar eenvoudige verkeersborden kan opgelost zijn, waarom er dan een miljoenenproject van maken? Dit budget is broodnodig op een aantal andere plaatsen in het Geelse verkeer, o.a. Antwerpseweg en de aansluiting op de R14. Bovendien zien we dat in Meerhout wel perfect een tonnage- en snelheidsbeperking kan worden ingevoerd. Waarom kan dit in Geel niet? - Als het probleem St Dimpna opgelost moet worden, is dit niet de juiste tracékeuze. Wat nu gaat gebeuren is een loutere verplaatsing van het probleem naar Holven! - Wat is nu de échte reden die schuilt achter de druk op de aanleg van DIT tracé? KMO zone aan het militair domein, het industrieterrein Stenehei? Voor ons is het duidelijk niet St Dimpna, maar na veel herhaling is dat wat de mensen gaan geloven. Bij gebrek aan transparantie en onderbouwing in de besluitvorming voor dit tracé, kunnen we concluderen dat het op basis van willekeur of 'invloed/vooringenomenheid' is gemaakt.

			• Zijn er simulaties gemaakt van hoe het verkeer zich zal gaan bewegen in bvb. Badstraat, de aansluiting van Badstraat op de R14, Koppeleershoeven,....hier gaat enorm veel verkeer samen komen en tot grote drukte en gevaarlijke situaties leiden! Recent zijn er bovendien gewijzigde verkeersregels ingevoerd voor de schoolomgeving bij SBS Katersberg. Hierdoor zal alle verkeer in 1 richting worden geduwd. • Het wordt niet goed ingeschat hoe dicht deze weg komt te liggen bij bestaande jonge woonwijken. Dit met alle hinder en gezondheidsrisico's van dien. Er wordt in onze plaats beslist over onze gezondheid en enige vorm van advies hierrond ontbreekt. Er is onvoldoende rekening gehouden met de impact naar Gagelstraat en omgeving, dit vooral wat betreft : -geluidsoverlast; -luchtvervuiling en -visuele hinder • Men zou in Geel dit soort projecten beter zien als 'deel van een groter geheel'...lees 'los bvb eerst de prioritaire punten op zoals Antwerpseweg en ga dan opnieuw verkeersstromen simuleren en evalueren'. • De school van St Dimpna en de drukte daarrond is een terecht pijnpunt. Nochtans wordt SBS Katersberg momenteel uitgebreid naar een school van eveneens behoorlijke omvang, waar veel kinderen uit de omgeving school lopen en zullen lopen. Nogmaals, verleggen van het probleem! • Het heeft er alle schijn van dat hier snel en goedkoop een baan moet worden aangelegd. Wij wensen graag een duidelijke motivering waarom het precies dit tracé moet worden. Speelt de kostprijs hierbij een rol of toch niet? • We worden als bewoners van Holven afgesloten van zowel centrum als van groene recreatieve zone. • Pagina 31 ontwerp plan MER staat vermeld : '<i>Beperken van ontwikkeling van gevoelige activiteiten in geluidsbelaste zones (geen nieuwe woongebieden binnen 100m langs de ringweg)</i>' Moet dit dan ook niet in omgekeerde richting gelden? Geen nieuwe ringweg binnen de 100m van nieuwe woongebieden?! • Er wordt verwezen naar een uittreksel van de WHO waarin gesteld wordt dat de afname van geluid in 1 gebied niet ten koste mag gaan van een stijging elders. Bestaande grotere rustige gebieden moeten behouden blijven. • We ontbreken in de studie informatie over hoe dicht een weg mag aangelegd worden bij een woonwijk zoals Gagelstraat. De tuinen en vele slaapkamers bevinden zich tegen het tracé. Slapen met een open raam zoals ons allen gezondheids-technisch wordt aanbevolen zal niet langer een optie zijn. Om nog maar te zwijgen over de fijnstof-vervuiling met op langere termijn schade voor de gezondheid van onze kinderen en onszelf. • Voor ons blijft de hamvraag : 'Is die weg wel nodig,?' En is dit 'nul-alternatief' wel goed afgewogen? Het is geweten dat nieuwe wegen nieuw verkeer aantrekken en de huidige verkeersinfrastructuur in Geel kan geen extra verkeer meer aan.

				Bezwaarindieners neemt in haar bezwaar een uittreksel op van geluidsmetingen 10/10/23 welke een goede simulatie geven voor wat G1 plus gaat betekenen. Hieruit blijken waardes die medisch en deontologisch niet te verantwoorden zijn! Toelichting bij de bijlage : Baan Kasterlee->Turnhout is representatief voor G1 bis: 70 km per uur, wegdek gekozen voor weinig geluid (soort fluisterasfalt). Het feit dat het 2x2 wegstroken zijn geeft eerder nog een voordelige meting, want verkeer van de verst afgelegene wegstrook telt minder hard mee dan in het geval van 1plus 1 rijstroken, die dicht op elkaar liggen. Door de aftrek van plus/minus 10 of 11 dB voor geluidsschermen (daarvoor dienden de metingen aan de N19g waar geluidsschermen kunnen gemeten worden), bekomt men een goede simulatie voor wat G1plus gaat betekenen. (zie doc. geluidsmetingen 10okto2023 in bijlage bij bezwaar)
266B			11.10.2023 (via e-mail)	- De aanleg van een nieuwe verkeersweg zal leiden tot een aanzienlijke toename van stikstofdioxide, koolmonoxide en fijn stof in een omgeving met verschillende woonwijken. Dit is onaanvaardbaar. Het heeft negatieve gevolgen voor de volksgezondheid en het milieu = hogere kosten voor de gezondheidszorg. Vooraleer een weg aan te leggen, lijkt het me dus van uiterst belang om na te gaan hoe je de overlast kan minimaliseren. - Er werd niet vastgesteld waar het vrachtverkeer dat door Sint-Dimpna rijdt, vandaan komt. Is dit inderdaad van Stenehei in Dessel zoals gezegd wordt? Is dit industriegebied dan wel een plaats waar bedrijven die zwaar vrachtverkeer nodig hebben, zich moeten vestigen? Is het niet eenvoudiger en goedkoper om deze fabrieken elders onder te brengen vlakbij een autostrade of waterweg bijvoorbeeld? - De voorgestelde nieuwe weg zorgt ervoor dat dit deel van Geel (Holven) verandert van 'groen' in drukte, grijze beton en uitlaatgassen. Iedereen die nood heeft aan tot rust komen door te wandelen of fietsen in deze omgeving, wordt hierdoor getroffen. - Op emotioneel gebied vraag ik me af waarom Sint Dimpna rustiger en veiliger moet worden en Holven dan maar drukker en onveiliger moet worden. Zoek alstublieft verder dan wat er al jaren op tafel ligt, om niemand voor- of achter te stellen. - In het PRUP lees je geen duidelijke milderende maatregelen op het gebied van ondergrondse trillingen, geluid, luchtvervuiling en verkeer. Hierdoor kan toch moeilijk besloten worden dat er een grondig onderzoek aan vooraf ging. - Als bewoners hebben we een groot bedrag betaald om rustig te kunnen wonen. In het vooropgestelde plan wordt niets gemeld over waardevermindering van eigendommen als gevolg van meer drukte, lawaai, onzuivere lucht, ... Het welzijn van de bewoners wordt hier volledig genegeerd.
267B			11.10.2023 (via e-mail)	Fijnstof is een schadelijke luchtverontreiniging afkomstig van verkeer (ook elektrisch verkeer). Het MER vermeldt normen die afwijken van de aanbevelingen van de WHO. Waarom wordt hier afgeweken? Wie beslist hier om de volksgezondheid zomaar in gevaar te brengen?

				In het plan wordt niet duidelijk beschreven welke milderende maatregelen er zijn om oa. geluidshinder te beperken. Stel dat het zou gaan over panelen... Gaat men deze panelen dan zo hoog maken dat het geluid ook wordt tegengehouden voor wie een slaapkamer heeft op de bovenverdieping van zijn woning? De Koppeleershoeven wordt volgens het plan afgesloten voor voetgangers, fietsers en auto's. Hoe moeten mensen uit de aanpalende wijken (Gagelstraat, Holvense Heide, Weidestraat, Badstraat, Sint-Barbarastraat) zich verplaatsen? Zullen ze de auto moeten nemen om ergens natuur te vinden? En langs waar kunnen ze nog rijden met de wagen? Waarom kwam er een verkeersknip op de Boeretang ter hoogte van het SCK in Mol? Jarenlang was dit een weg die door vrachtwagens gebruikt kon worden. De weg is aanwezig, waarom dan een nieuwe weg aanleggen? In de enquête die gevoerd werd als start van dit plan, stond de vraag, '<i>Vindt u het belangrijk dat er rekening gehouden wordt met mens EN natuur?</i>' Is er over deze vraag wel goed nagedacht als je de omgeving van Sint Dimpna en Holven eerst bekeken hebt. Zulke vragen leiden tot een foute uitkomst. Kunnen de financiële middelen die voor deze weg zouden gebruikt worden, niet beter gebruikt worden om eerst het bestaande deel van de Ring van Geel en de Antwerpseweg in orde te brengen. Hoeveel ongevallen gebeuren daar al? Hoeveel opstoppen en dus extra fijn stof en uitlaatgassen zorgen daar voor een slechte luchtkwaliteit voor héél Geel? Hopelijk merkt u dat het onderzoek onvoldoende goed werd gevoerd en dat er te weinig (tot niet) naar alternatieven werd onderzocht.
268B			11.10.2023 (via e-mail)	Ten eerste willen we aangeven dat deze ringweg niet de oplossing is voor de verkeersleefbaarheid in Geel, en dat deze "oplossing" niet gedragen wordt door de gemiddelde Gelenaar. De gemeenteraad gaf recent wel een positief advies, maar dit wil niet zeggen dat de Gelenaar zit te wachten op een uitbreiding van deze ringweg. Deze uitbreiding zal voor veel stadgenoten weinig veranderen, en het project zal zeer veel geld kosten. Geld dat veel nuttiger besteed zou kunnen worden aan mobiliteitsverbeteringen op veel kortere termijn. Tijdens de Geelse gemeenteraad leken er weinig gemeenteraadsleden te zijn die echt voorstander zijn van het voorgestelde tracé. Dit positief advies kwam er volgens de meerderheidspartijen eerder vanuit het idee om op die manier een soort hefboom te creëren om vanuit de Provincie andere zaken gedaan te krijgen. Geel lijkt in heel deze situatie een beetje de pispaal van de streek te worden, waarbij de omliggende gemeenten voordeel halen uit de situatie, en Geel - onder het mom van verbeterde verkeersveiligheid - de nadelen als een naïeve sukkelaar op zich neemt. We kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat dit ontwerp-PRUP - ondanks de honderden bladzijden (pseudo?)onderzoek - vanuit een soort tunnelvisie van enkelingen tot stand is gekomen, waarbij kennelijk alle logica overboord werd gegooid om dit project en dit voorkeurs-tracé te realiseren, koste wat het kost. Dit

			plan puilt uit van de rechtstreekse en onrechtstreekse negatieve effecten op een groot aantal Geelse gezinnen, die totaal niet opwegen tegen de eventuele positieve impact die deze ringweg voor een beperkt deel van de Geelse bevolking zou kunnen opleveren. Ten tweede zien we de beschreven aanleiding voor dit PRUP, namelijk minder verkeer in het Geelse stadscentrum/St.-Dimpna, vooral als een populaire drogreden, een destijds mooi klinkende verkiezingsbelofte van bepaalde Geelse partijen. Waar het hem in deze eigenlijk echt om lijkt te gaan, is de mogelijkheid creëren om de KMO-zone Stenehei uit te breiden, en om misschien zelfs nog een nieuwe onnodige KMO-zone bij te creëren (PRUP Kievermont). Deze KMO-zones zouden dan nog meer verkeer aanzuigen dan nu al voorzien, wat nog meer overlast voor de Gelenaar zou opleveren. Niet enkel door alle overlast die de uitbreiding van de ringweg met zich mee zou brengen, maar ook extra verkeer dat via bestaande lokale wegen zijn weg zou zoeken naar deze KMO-zones. De realisatie van deze ringweg als voorwaarde koppelen aan de eventuele realisatie van deze KMO-zones, is een gevaarlijke werkwijze, ook al wordt daarna vermeld dat het PRUP geen uitspraak doet over de wens of nood tot ontwikkeling van deze KMO-zones. Het feit dat deze voorwaarde vermeld wordt, zegt genoeg over de ware toedracht van dit PRUP. Ten derde, als we dan als goedgelovige Gelenaar toch zouden toehappen op het argument van “de veiligere stadskern”, zien we dat de voordelen naar verkeersleefbaarheid die in het PRUP/MER naar voor komen, allesbehalve uitgesproken positief zijn. Enkel op Retieseweg (N118) zou er een licht positief effect zijn. Ook voor verkeersveiligheid geeft de effectbeoordeling een bescheiden +1, en dit dan enkel nog maar wanneer de ringweg gecombineerd wordt met een reeks extra maatregelen die vanuit de stad Geel genomen zouden moeten worden. Als je deze eerder beperkte voordelen op vlak van verkeersleefbaarheid voor een bepaald deel van Geel (St.-Dimpna) dan bekijkt ten opzichte van de karrenvracht aan negatieve impacten voor een ander deel van Geel (Holven) - die ook effectief opgelijst worden in het MER -, is het onbegrijpelijk dat er niet meer naar alternatieven gekeken wordt, en onaanvaardbaar dat er zelfs maar overwogen wordt om deze ringweg te realiseren zoals nu bepaald in het ontwerp-PRUP. Deze uitbreiding zou gewoon een verplaatsing van impact betekenen van het centrum naar de mensen die net buiten het centrum wonen. Wie destijds in het centrum gaan wonen is in de buurt van de N19 of N118, wist waar hij/zij aan toe was. Er was en is zeker vrachtverkeer in het centrum, maar dat verkeer is de voorbije decennia al voor een groot deel uitgeweken naar de reeds bestaande ringweg. De mensen daarentegen die gekozen hebben om in landelijk gebied te gaan wonen en hierbij soms ook extra betaald hebben voor rust en ruimte, zouden nu de dupe worden van deze ringweg. Ten vierde, de huidige landelijke groene zone zou als gevolg van deze ringweg in twee gesneden worden, inclusief de zes straten die loodrecht op deze weg liggen. Hectaren

			verharding zouden de bestaande oase van rust ernstig verstoren. Een gebied waar nu veel gewandeld, gejogd en gefietst wordt, wordt op die manier enorm ingeperkt en onaantrekkelijk gemaakt. Slechts twee van de zes straten zouden ondertunneld worden voor fietsverkeer, dus er zullen minder mogelijkheden zijn voor recreatie. Voor bewoners van deze doorgesneden buurtwegen zal er geen mogelijkheid meer zijn om via het bestaande traject met de wagen richting Geel-centrum te rijden. Om maar een voorbeeld te geven, in ons geval zal er minstens twee kilometer omgereden moeten worden om via Lieventier en Retieseweg naar het centrum te kunnen rijden. Een aanzienlijke impact dus op het dagelijkse leven en de activiteiten van vele buurtbewoners, passanten, recreanten, landbouwers en handelaars die ook hier de dupe worden van een ringweg die niemand wil. Ten vijfde, de kans om deze ringweg uit te breiden, was er misschien twintig jaar geleden. Op het moment dat er nog geen woonwijken langs het tracé lagen, op het moment dat er nog veel meer groene ruimte was in Geel, een tijd waarin alles nog kon voor de juiste prijs. Vandaag zijn de tijden veranderd. Negatieve effecten van geluid, fijn stof, uitlaatgassen,... zijn bewezen. Groene ruimte moet zo veel mogelijk bewaard blijven voor de toekomst. Extra verharding moet zo veel mogelijk vermeden worden. Verkeer moet zich aanpassen aan de leefomgeving van mensen, en niet andersom. Allemaal zaken waar dit ontwerp-PRUP zich - een beetje paradoxaal - weinig van aantrekt. Een ontwerp-PRUP dat - onder het mom van verkeersveiligheid - nog meer en zwaarder verkeer mogelijk zou maken. Een ontwerp-PRUP dat stelt dat er in de toekomst geen nieuwe woongebieden binnen 100m van de ringweg zullen mogen worden aangelegd, maar dat zelf wel een nieuwe ringweg voorstelt, op enkele tientallen meters van bestaande woonwijken. Naast deze vijf algemenere bedenkingen, zou de uitbreiding van deze ringweg ook een enorme impact hebben op ons persoonlijke leven. We woonden tot enkele maanden geleden in een oud huis te Schransdijk 3 in Geel, en we hadden al enkele jaren het plan om deze woning te slopen en te vervangen door een nieuwbouw. Het PRUP zorgde ervoor dat er enorme onzekerheid ontstond over de mogelijkheid om ons droomhuis hier te realiseren. We contacteerden alle mogelijk diensten hierover, zowel gemeentelijk, provinciaal als AWV, maar werden overal met een kluitje in het riet gestuurd. Gezien de ellenlange procedure van dit PRUP en meermaals uitgestelde stappen in dit proces, besloten we toch al een bouwaanvraag in te dienen. Deze werd op 12 juni 2023 uiteindelijk goedgekeurd door de Geelse gemeenteraad. Tien dagen later, op 22 juni 2023 werd dan blijkbaar beslist dat het tracé G1+ zou worden. Een tracé dat recht door ons perceel loopt, mogelijk zelfs op enkele meters langs ons huis zou komen en ons bouwproject dus op losse schroeven zet. Pas eind augustus werd deze informatie dan beschikbaar gemaakt via de website van Provincie Antwerpen, en ook hier werd nog steeds geen enkele rechtstreekse communicatie naar betrokken perceeleigenaars gedaan. Intussen was ons oude huis al afgebroken en waren de graafwerken voor de nieuwbouw al begonnen. We kunnen op dit moment dus niet meer

				terug, we werden voor het blok gezet en we zetten ons bouwproject dus noodgedwongen voort. Wat ons hierin vooral tegen de borst stoot, is dat blijkbaar al veel langer geweten was dat dit tracé gekozen zou worden, dat niemand ons hiervan op de hoogte bracht en dat er een bouwvergunning uitgereikt werd, terwijl zeer goed geweten was dat dit tracé ons bouwproject zou impacteren. Naast de onzekerheid over de toekomst van ons bouwproject, hebben we vanuit onze eigen hierboven beschreven situatie uiteraard ook een waslijst aan bezwaren tegen de onmogelijk te compenseren impact die de realisatie van deze uitbreiding van de ringweg op onze persoonlijke levenskwaliteit zou hebben, en dit op verschillende vlakken: • Geluid: Een continue doorstroom van vrachtwagens en auto's, waar nu amper verkeer komt over de bestaande landelijke wegen. Zelfs met geluidsmilderende maatregelen zal de geluidsoverlast op die korte afstand amper weggenomen kunnen worden. Geluidsoverlast die op geen enkele manier te rijmen valt met de richtlijnen van de WHO wat betreft geluid. De stilte zal voor altijd weg zijn. • Trillingen: Vrachtwagens kunnen een negatieve impact hebben op de structuur van de nieuwe woning o.w.v. trillingen, gezien de ringweg erg dicht bij onze woning zou komen te liggen. Getuigenissen van bewoners van een woning vlak naast de eerder aangelegde N19g over scheuren in de muren doen ons huiveren. De vrees voor deze scheuren zal ook bij ons jaren na de aanleg van deze ringweg nog altijd aanwezig zijn. • Stabiliteit: Er zou in de huidige straat een fiets- en tractortunnel komen ter hoogte van ons perceel. Hiervoor zal een grondbemaling moeten gebeuren, wat impact zou kunnen hebben op de stabiliteit van onze nieuwe woning. Ook hier zal de vrees voor verzakkingen ons deel zijn. • Gezondheid: Een ringweg in de buurt van bewoning veroorzaakt naast de eerder vermelde geluidsoverlast en de hiermee gepaarde stress en gezondheidsproblemen ook andere gezondheidsrisico's, zoals grondverontreiniging naast de weg en ernstige luchtverontreiniging o.w.v. fijn stof en uitlaatgassen, en dit op zeer korte afstand van onze toekomstige woning en wat er overblijft van de tuin. Negatieve effecten op onze gezondheid en die van de kinderen zijn onvermijdelijk. Ook hier kunnen de richtlijnen van de WHO en de resultaten van onderzoek naar de effecten van luchtverontreiniging op allerlei aandoeningen gewoon niet genegeerd worden. Het zou zelfs misdadig zijn om dat te doen, gezien het overduidelijke bewijs van een zeer grote impact op de gezondheid van omwonenden, en nog erger, op de gezondheid van de grote aantallen jonge kinderen die vlakbij deze ringweg zullen moeten wonen. Deze ringweg wordt een stille - of liever luide - moordenaar!

				· Leefomgeving: We hebben gekozen voor een groene, gezonde, rustige omgeving om te wonen, met ruimte voor onze kinderen om te spelen en zorgeloos op te groeien, en de zichtbare aanwezigheid van aanhoudend passerend verkeer zal die rust ernstig verstoren. Een groene zone wordt vervangen door hectaren verharding. De groene rust zal voor altijd verdwijnen. · Veiligheid: Onze kinderen gaan met de fiets naar school. Als er na de ringweg ook een KMO-zone zou komen, zal deze zorgen voor extra verkeer. Niet enkel op de ringweg, maar ook op de landelijke wegen en op Katersberg, waar de school gelegen is. De ongerustheid over het welzijn van de kinderen vergroot, alsook de kans op ongevallen. Een uitbreiding van de ring rond Geel is slechts een verschuiving van verkeersimpact, en is als dusdanig niet de oplossing voor het probleem. Een probleem dat op zich zelfs niet eens zo groot hoeft te zijn, als men de alternatieve maatregelen zoals een tonnagebeperking bestendigt in de Geelse stadskern. Verkeer zal er altijd zijn, maar met voldoende gerichte en doordachte maatregelen kan er ook een betere toekomst zijn voor Geel zónder deze niet-noodzakelijke extra verharding, en mét het behoud van steeds schaarser wordende open ruimte.
269B			11.10.2023 (via e-mail)	Dit project heeft potentieel verregaande gevolgen voor de veiligheid van kinderen, de esthetiek van de stad, luchtverontreiniging en de gezondheid van de inwoners. Ik wil graag mijn bezwaren als volgt toelichten: Veiligheid van kinderen: Het doortrekken van de ringweg kan de verkeerssituatie in de buurt van scholen en speelplaatsen verslechteren, waardoor de veiligheid van kinderen in het geding komt. Esthetiek van de stad: Het nieuwe wegennetwerk kan het karakter en de esthetiek van de stad aantasten, wat van invloed kan zijn op de leefbaarheid en de waarde van onroerend goed in de omgeving. Luchtverontreiniging: De uitbreiding van de ringweg kan leiden tot een toename van verkeer en daarmee gepaard gaande luchtverontreiniging, wat schadelijk is voor de gezondheid van inwoners en het milieu. Gezondheidsproblemen: De luchtvervuiling en het geluidsniveau als gevolg van het doortrekken van de ringweg kunnen leiden tot gezondheidsproblemen, zoals ademhalingsaandoeningen en stress.

				Er wordt voorgesteld een grondig onderzoek te voeren naar alternatieve oplossingen die de belangen van de inwoners en de stad beter beschermen. Samen kunnen we werken aan een oplossing die rekening houdt met de veiligheid, het welzijn en de schoonheid van onze stad.
270B			12.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + Dit tracé is slecht voor de algemene afwatering en waterhuishouding en brengt vervuiling mee voor de omwonenden.
271B			12.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B
272B			12.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B
273B			12.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + Indien de weg volgens het voorkeurtracé wordt aangelegd heeft dit sterk nadelige gevolgen voor de algemene gezondheid, de waterhuishouding en zal dit zorgen voor permanente geluidsoverlast.
274B			12.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + Dit tracé is slecht voor de waterhuishouding en bijgevolg ook voor de gezondheid.
275B			12.10.2023 (via e-mail)	-De huidige situatie van verkeer is sterk veranderd tov de opstart van het dossier, wat de noodzaak van de ontsluiting in vraag stelt. -Ter hoogte van de aftakking aan N19g wordt een volledige woonwijk afgesloten van de stadkern, het traject kan hier beter noordelijk van deze wijk geplaatst worden (Zandhoefstraat-Ossemeer). -Vanuit Holven is er geen oversteek/tunnel richting de groene omgeving Toelenbos (stuk tussen N19g en Dr Van de Perrestraat) = weg verbinding met de natuur. -Tijdens de werken aan Retieseweg met bijhorende tonnagebeperking blijkt dat zo het centrum van St Dimpna gevrijwaard kan worden van vrachtverkeer. -Ter hoogte van einde N19 en Dr Van de Perrestraat kan er geen antwoord gegeven worden wat er met de huidige infrastructuur zal gebeuren, noch welke maatregelen tegen overlast genomen zullen worden. Hieruit leert men dat deze trajectkeuze niet weloverwogen of verder bestudeerd is.
276B			12.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + Gezondheidsrisico's en vooral geluidsoverlast!

277B			12.10.2023 (via e-mail)	Idem 245B
278B			12.10.2023 (via e-mail)	Idem 245B
279B			12.10.2023 (via e-mail)	- Tegelijk met de aanleg van een ringweg in Geel, wordt de aanleg van een ringweg in Retie gepland. De kans lijkt aanzienlijk dat een bijkomend effect er uit zal bestaan dat zwaar vrachtvervoer, komende of richting E34, meer dan voordien gebruik gaat maken van de verbinding tussen Retie en Geel en dat er globaal gezien een grotere verkeersstroom zal gegenereerd worden tussen beide centra. Het lijkt mij zinvol om een effectinschatting te maken van beide projecten samen in 1 gecombineerd milieu-effectenrapport. - Vanuit Kasterlee/Lichtaart is het mogelijk om per fiets via autoluwe of autovrije wegen Geel te bereiken. Dit vanuit de Kempische heuvelrug, over de Nete, door het landschap van de Zegge, het kanaal en de landbouwvelden te noorden van Geel. Het is een oase van rust en een zeldzaamheid om zoveel kilometers aan een stuk te kunnen genieten van een ongerept en gevarieerd landschap, vrij van ander verkeer. De aanleg van de ringweg betekent een definitief verlies van de laatste mogelijkheid om Geel centrum per fiets of te voet te bereiken vanuit/doorheen een typisch Kempisch landschap zonder een drukke verkeersweg te moeten kruisen. Een mogelijkheid tot natuurbeleving gaat zo definitief verloren. - Het effectenrapport bevestigt dat er een aanzienlijk effect is door versnippering en barrierewerking. Bovendien wordt gesteld dat de visuele impact van bewegende voertuigen in de omgeving ver zal reiken en dat verlichting (ook van koplampen) een aanzienlijke verstoring van vleermuizen en vogels betekent. Het vooropgestelde plan duidt niet aan welke maatregelen op welke plaats zullen worden toegepast om deze negatieve effecten te voorkomen. Aangezien de geplande ringweg vlak bij woningen en landbouwbedrijven zal liggen, lijkt de ruimte daar te beperkt om de voorgestelde milderende maatregelen ook effectief toe te passen zodanig dat ze ook werkelijk het beoogde effect zullen hebben. -De woning, gelegen Schransdijk 1 in Geel is niet enkel een gezinswoning, maar ook een plek waar mensen uit de ruime regio regelmatig samenkomen om zich met elkaar en de omringende natuur te verbinden. De aanleg van een ringweg, palend aan deze woning, betekent een verregaande visuele en akoestische verstoring van een plek die voor vele mensen uit een plaats van herbronning, natuurbeleving en verbinding is geworden. Dit soort plekken, waarin rust, respect, eerbied en verbinding met elkaar en met de natuur gewaardeerd, met zorg behouden en met liefde worden opengesteld voor een groot publiek, zijn een zeldzaamheid in deze regio en verdienen volgens mij waardering en bescherming.

280B			12.10.2023 (via e-mail)	Er lijkt geen duidelijke verkeersstudie gedaan te zijn: Wordt St-Dimpna hier wel verkeersarmer door? Er is een gebrek aan een gedetailleerde indeling van het verkeer in categorieën, zoals vrachtverkeer en auto's, doorgaand verkeer en plaatselijk verkeer, maakt het onmogelijk om een juiste inschatting van de verkeerssituatie te maken. En dus ook de gevolgen van de nieuwe weg op de omgeving en de leefbaarheid te begrijpen. Wanneer die indeling wel wordt gemaakt, zal het duidelijk worden dat er zeer veel lokaal verkeer is dat in het centrum van St-Dimpna moet zijn (scholen, ziekenhuis, Sanofi, Cipal, ...) en dat dus geen gebruik maakt van de nieuwe verbindingsweg. Werd er verder nagedacht over waar het vrachtverkeer vandaan komt en of deze ringweg hier een oplossing voor geeft? Er werd niet vastgesteld in het MER dat veel van het vrachtverkeer dat door St-Dimpna gaat, afkomstig is van het bedrijventerrein Stenehei in Dessel. Dit industrieterrein is door zijn locatie niet geschikt voor bedrijven met veel en zwaar vrachtverkeer. Is het niet eenvoudiger en goedkoper om deze bedrijven te herlokalisieren? Indien de gemeente Dessel meer bedrijven wil aantrekken, moet het zelf ook instaan voor de lasten. Geel is nu al een stad met zéér veel doorgaand verkeer. Wat betreft de inwoners van deze wijken: Woonwijken in de directe nabijheid van grote wegen plannen is niet bevorderend voor het welzijn van deze bewoners, vanwege de ernstige gezondheidsrisico's die dit met zich meebrengt. De blootstelling aan luchtvervuiling en geluidsoverlast is aantoonbaar schadelijk voor de bewoners. Dat is een algemeen aanvaarde regel, ook bij overheden. Daarom verzoek ik met klem om ook de omgekeerde logica te volgen en geen grote weg in te plannen in de buurt van bestaande woonwijken.
281B			12.10.2023 (via e-mail)	Is er (omwille van het vele fietsverkeer) ergens een fietstunnel voorzien ter hoogte van : Zandhoefstraat en of Holven /Ossemeer? De fietstunnel in de heistraat is de andere kant van Holven. Jullie willen dat er zoveel mensen met de fiets rijden maar langs een druk kruispunt is het zeker niet veilig. Nu alle verkeer langs de ring sturen die nu al redelijk druk is en naast een wijk ligt met een berm die ondertussen al 1m gezakt is, zal het geluid nog erger worden. Gaan jullie daar geluidsschermen plaatsen? Ter hoogte van de Leunen verder naast de ring richting Kasterlee kunnen jullie er wel plaatsen voor enkele huizen.

282B			12.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + -Meer verharding moet juist minder verharding zijn -Meer plaats voor natuur en groen ipv weg en industrie. -Geel is al de 4^{de} grootste industriestad van Vlaanderen, geen plaats meer voor bewoners -Geel moet geen transferweg worden voor het verkeer naar Dessel -De ring brengt geen oplossing voor het zwaar verkeer in Sint Dimpna -Meer wegen brengen nog meer verkeer -De ring gaat nog meer verkeer brengen in Geel. De Antwerpseweg is nu al een verkeersknooppunt, met extra verkeer wordt dit een verkeersinfarct. -Extra verkeer gaat nog meer vertraging geven op de ring van Geel. Daardoor gaan nog meer vrachtwagens door het centrum rijden. -De wijk rond de Witbolstraat zal onleefbaar worden. Meer verkeer, meer lawaai, meer fijn stof, meer stikstof, met andere woorden onleefbaar. -20% meer kans op hartinfarct en herseninfarct volgens WHO.
283B			12.10.2023 (via e-mail)	De impact van de ontsluiting zal zorgen voor nog meer fijn stof en overmatige geluidshinder.
284B			12.10.2023 (via e-mail)	Werd er onderzoek gedaan naar het zwaar verkeer dat nu via Sint Dimpna rijdt enkel Geel passeert of wel degelijk in Geel moest aanwezig zijn? Er zal steeds zwaar verkeer in Geel centrum aanwezig blijven voor de toelevering van handelszaken, horecazaken, scholen, ziekenhuis, ... Indien je wil werken aan meer verkeersveiligheid zal je geen extra wegen moeten aanleggen maar de huidige situatie veiliger moeten maken. Investeer daarom in slimme verkeerslichten, beter fietspaden, veilige voetpaden en beter openbaar vervoer. Meer wegen aanleggen, zorgt voor het aantrekken van nog meer verkeer en veel minder groen in de gemeente. Het verbetert de verkeersveiligheid niet. Hopelijk kunnen de generaties na ons nog genieten van een groene in plaats van een grijze omgeving.
285B			12.10.2023 (via e-mail)	Idem 282B
286B			12.10.2023 (via e-mail)	Het voorkeurtracé voor de verlenging van de Geelse ring is een aanslag op de leefbaarheid van de woonkernen die vlak bij het tracé gelegen zijn. De nieuwe weg passeert rakelings, op goed 30 meter van sommige woningen en op minder dan 100 meter van een hele reeks woningen. Honderden mensen, waaronder veel jonge gezinnen met kinderen zien hun leefomgeving veranderen van een rustige woonwijk naar een te mijden plek, die lijdt onder de overlast van het lawaai en de luchtverontreiniging die de voorbijrazende auto's op de ring veroorzaken. De

				voorgestelde milderende maatregelen, zoals buffering en geluidschermen zijn voorlopig alleen maar beloofd. Er is geen enkele garantie dat die er komen, er is geen enkele indicatie dat de getroffen bewoners inspraak krijgen en het zullen alleen maar "milderende" maatregelen zijn, die lawaai en luchtverontreiniging niet wegnemen. Wie gaat er trouwens bepalen of de genomen maatregelen voldoende milderend zijn? Of moeten de getroffen bewoners zich tevredenstellen met een doekje voor het bloeden? De nieuwe weg sluit bovendien een aantal bestaande wegen geheel of gedeeltelijk af. Het plaatselijke verkeer wordt daardoor anders georiënteerd en vooral door de Badstraat gestuurd: een smalle weg, die door zijn inrichting niet geschikt is om al die verplaatsingen te slikken. En wat als grote vrachtwagens, al dan niet gewild in die verkeersstroom terechtkomen? Voor de vele fietsers die dagelijks over de bestaande wegen passeren -denk aan grote basisschool in Holven - wordt de nieuwe verkeerssituatie ronduit gevaarlijk. Het voorkeurtracé is de slechtste keuze die men kan maken. Begrijp wie kan! Als de weg er toch moet komen, waarom kiest men dan niet voor een van de alternatieven, die verder weg liggen van de bestaande woonkernen? En de vraag is vooral: moet die weg er komen? In de Algemene bezwaren, die in dit bezwaarschrift volgen, wordt duidelijk dat het probleem kan opgelost worden zonder de weg aan te leggen, dat het project steunt op een achterhaalde visie op ruimtelijke ordening en dat het gekozen tracé voor een reeks schadelijke effecten op mens en milieu zorgt. Ik onderschrijf de eindconclusie van de algemene bezwaren: er is geen enkele goede reden om de leefbaarheid van de bewoners van Holven met een nieuwe weg aan te tasten!
287B			12.10.2023 (via e-mail)	Idem 282B
288B			12.10.2023 (via e-mail)	Idem 245B
289B			12.10.2023 (via	Idem 47B
290B			12.10.2023 (via e-mail)	Idem 214B + Bezwaarindiener voegt plannen toe van verschillende wandeltrajecten (korte, middellang en lange wandeling). Indien er geen aanpassingen komen aan de ontsluiting van de woonwijken Weidestraat, St. Barbarastraat, Gagelstraat, Holvenseheide en omliggende straten richting Heistraat dan moeten alle dagdagelijkse recreatieve wandel-, loop- en mountainbikeroutes rond te gaan via Katersberg = extra tour van 1,3km in niet recreatiefvriendelijke straten en omgeving. Daarom maakt bezwaarindiener volgende bezwaren: Korte wandeling 3km

				1.maak ook ter hoogte van de Koppeleershoeven een fiets- en voetgangerstunnel om deze ontsluiting mogelijk te maken; 2.alternatief aan deze fiets- en voetgangerstunnel ter hoogte van Koppeleershoeven kan door gebruik te maken van een bestaand wandelpad, hetgeen dan best onteigend wordt en een verhard fiets- en wandelpad wordt (verharding 2mb breed met een volledige breedte van 5m). Dit wandelpad ligt daar al 15 jaar. Middellange wandeling 4,5km 1.maak ook ter hoogte van de Koppeleershoeven een fiets- en voetgangerstunnel om deze ontsluiting mogelijk te maken; 2.alternatief aan deze fiets- en voetgangerstunnel ter hoogte van Koppeleershoeven kan door gebruik te maken van een bestaand wandelpad, hetgeen dan best onteigend wordt en een verhard fiets- en wandelpad wordt (verharding 2mb breed met een volledige breedte van 5m). Dit wandelpad ligt daar al 15 jaar. 3.tussen Heistraat en Kastermanstraat is ooit een wandelpad geweest, de ontsluiting kan er uit bestaan om dit wandelpad (of alternatief dicht in de buurt) terug te openen. 4. indien het terug openen van voorgaand wandelpad niet mogelijk is, dan is wandelpad in de groenzone ten zuiden van het tracé mogelijk. Uiteraard moet dit wandelpad het ganse jaar toegankelijk zijn en moeten eventuele vochtproblemen opgelost worden door dit wandelpad bv. verhoogd te leggen. Lange wandeling 5km Idem punten 1 t.e.m. 4 middellange wandeling 5. Een fiets- en voetgangerstunnel in de Meulenaarsdreef zou een goede oplossing zijn, ook voor de jeugd richting KSA Berkven 6. Alternatief aan deze fiets- en wandeltunnel ter hoogte van de Meulenaarsdreef is om de fiets- en tractor overgang van de Schransdijk te kunnen gebruiken. Hiervoor moet een wandelpad in de groenzone ten noorden van het tracé aangelegd worden. Ook dit wandelpad moet het hele jaar toegankelijk zijn + oplossing vochtproblemen (eventueel verhoogd aan te leggen). Compenserende voorstellen i.v.m. ontsluiting woongebieden Er gaan minder mogelijkheden zijn + negatieve impact m.b.t. de dagdagelijkse recreatieve wandel-, loop- en mountainbike routes. Hiervoor zijn compenserende maatregelen aangewezen: -een Finse piste welke gemaakt zou kunnen worden in de groene zone ten zuiden van de regionale ontsluiting. - een hondenweide zoals opgenomen in het bestuursakkoord stad Geel 2019-2024, hfdst 14. Dierenwelzijn. Mooie locatie hiervoor kan in de groenzone van het PRUP zijn (ten zuiden van de weg). Bv. hondenweide van 30mx50m. Locatie tussen Heistraat en Kastermanstraat kan ook een goede locatie zijn + mooi te linken met Finse piste.

291B			12.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + Bezwaarindiener is bang voor lawaaihinder en de uitstoot van uitlaatgassen en de drukte. Wat met de veiligheid van de kinderen? Veel groene ruimte zal sneuvelen. Wat met de landbouw daar? Wat met wateroverlast (opstapelend regenwater)? Nog meer grachten in Holven voor de deuren van de mensen? Het aanleggen van de ring verschuift het probleem naar een andere zone. Er zijn onnodige onteigeningen en mensen die opeens een ringweg in hun tuin krijgen. Eerst een nieuwe verkaveling goedkeuren en dan een ringweg. Dit is niet oké en zorgt heel veel ongerustheid bij de bewoners van Holven.
292B			12.10.2023 (via e-mail)	Idem 291B
293B			12.10.2023 (via e-mail)	Het probleem zal verschoven worden naar de Dokter Vandeperrestraat-Fittelaersdijk in Geel. Een plaats waar tal van huizen, ook recente huizen en nieuwe woonwijken, nog maar enkele jaren geleden een vergunning voor verkregen. Slechts één kilometer verder bevindt er zich een hele open vlakte met enkel velden voor zover het oog reikt. Slechts enkele kilometers verder bevindt er zich de E34 van waaruit een directe aansluiting richting Retie mogelijk is. En trouwens, de Retieseweg (van St.Dimpna naar Retie) is al enkele jaren onderbroken. Waar is dit verkeer naartoe ? Dit verkeer neemt nu een afrit verder - de E34). Waarom alweer een kostelijke betonconstructie ten koste van de gezondheid en veiligheid van de mensen? Voor de bouwgrond gelegen naast de bestaande ring aan de Dokter Vandeperrestraat, werd jaren geen bouwvergunning verkregen. Waarom het huis (het huis waar nu de ring pal tegen de omheiding zal komen), er vlak naast wel? Was er jaren geleden al geweten van het verlengen van dit tracé? Een probleem dient om opgelost te worden, niet om verplaatst te worden. De gezondheid van de mensen. Blijkbaar is dit niet meer van tel, want een "vervallen oude erfgoed villa" moet behouden blijven, met gevolg dat de ring pal naast het aanpalende huis zal komen te liggen. Een huis waarvoor amper 5 jaar geleden een vergunning werd voor verkregen. Een huis dat momenteel de ring naast de deur heeft, maar dan ook voor de deur. Dit nieuwe huis diende destijds verplicht uitgerust te worden met een peperduur verluchtingssysteem. Waarom? Om de vuile ongezonde lucht binnen te laten? Al het fijne stof dat nu in de lucht zal terechtkomen, zullen wij als buurtbewoners inademen met ademhalingsproblemen, astma, longproblemen, hartkwalen tot gevolg.

				Roken wordt op tal van plaatsen DOOR DE OVERHEID ten stelligste verboden. Wat zal het verschil nog zijn met al die uitstoot vlak naast, achter en voor onze deur? En dan nog niets gezegd over het lawaai dat dit met zich gaat meebrengen. Maar er komen zeker geluidsschermen, die er niets zullen toe doen, dan alleen maar het zicht nog afschuwelijker te maken. Al eens gedacht aan de veiligheid van fietsers en voetgangers, de zwakke weggebruikers? Nog een gevaarlijke situatie extra. Tot slot zou ik graag een verklaring hebben voor volgende woorden, uitgesproken door politici, die we onlangs toch zo dikwijls in alle nieuwsuitzendingen hoorden : betonstop, vergroening, tegelwippen, ontharding, meer groen in de steden, de stad leefbaarder maken! Het zijn DE GROTE, ONNUTTIGE EN OVERBODIGE PROJECTEN die het verschil maken, niet die enkele tegeltjes die we voor onze voordeur laten verdwijnen om twee bloempjes in de plaats te planten. Maar blijkbaar is het enkel de gewone man in de straat die voor dit soort problemen moet opdraaien, wellicht ook financieel. Elk ernstig probleem verdient een efficiënte, doorgronde en weloverwogen oplossing, wat ik hier ten zeerste mis. Het hoort niet om een probleem van de ene naar de andere locatie te verplaatsen om aldaar de mensen het leven ZUUR, ONGEZOND EN ONLEEFBAAR te maken.
294B			12.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + Dit tracé is slecht voor de waterhuishouding en de gezondheid. De verwachte geluidshinder zal 60 Db tegenover 45 nu.
295B			12.10.2023 (via e-mail)	Ten eerste kozen we ervoor om buiten de stad te wonen om het verkeer te vermijden. Ten tweede zal ik een paar redenen geven waarom ik denk dat het bouwen van de ring naast ons huis geen goed idee is: • We voelen al nu de DRUK van de weg op ons huis. We voelen de TRILLINGEN thuis als de vrachtwagens passeren. Heeft men een oplossing voor ons? Ik maak mij zorgen voor het structuur van ons huis nadat de nieuwe weg wordt gebouwd en nadat er meer en meer verkeer langs ons huis zal passeren. De dagelijkse trillingen zullen ons huisstructuur beschadigen. Zal men coating die geluid en stof absorbeert zetten? • Er is veel GELUID en we moesten driedubbele beglazing installeren om te kunnen slapen. Maar elke ochtend rond 5 uur word ik wakker door een vrachtwagen,

				een tractor of een auto die harder dan 70 km/u rijdt. Heeft men een oplossing voor ons? Hoe het lawaai vermijden? Met geluidschermers? Dat helpt niet, ik spreek uit de ervaring van de mensen die achter de geluidsschermen wonen. Zal men coating die geluid absorbeert zetten? • Er ligt dagelijks veel STOF op onze tuintafels. Als ik onze eettafel wil schoonmaken met een vochtige doek, wordt de doek (dagelijks) zwart. Dit betekent dat wij de stof ook inademen. Heeft men een oplossing voor ons? Wat zal men doen rond het verhogen van de stof in de toekomst voor onze longen en voor ons ademhalingssysteem? Wie geeft ons garantie dat de luchtkwaliteit niet zal slechter worden en dat wij geen problemen zullen hebben met ons gezondheid? Als er nu gezegd wordt dat er bomen komen in ons omgeving. Heel mooi idee maar voordat een boom de lucht begint te reinigen kan nog jaren duren. Bovendien moet de boom verzorgd worden om heel efficiënt de lucht te reinigen. • 's Ochtends, als de kinderen naar school gaan, zijn er veel mensen en passeren er veel vrachtwagens. De weg naar school in Geel is al gevaarlijk voor deze kinderen omdat men heel snel rijdt (meer dan 70 km/u). Er is al nu een kruispunt met lichten waar de fietsers genegeerd worden wanneer ze willen oversteken en wanneer de wagens richting Ten Aard rijden. Heeft men een oplossing voor deze kinderen? Hoe zullen de kinderen van Lichtaart, Kasterlee, Ten Aard naar Geel geraken. Er is al nu zo veel verkeer en gevaar voor al deze kinderen. Hoe zal er voor gezorgd worden dat er geen ongelukken zullen gebeuren een keer dat er meer wagens (vrachtwagens, tractors) op deze weg zijn en wanneer de snelheid niet minder dan 70 km/h of nog erger, hoger dan 70 km/h zal zin. • 's Ochtends is het niet eenvoudig om met de auto van ons thuis op de weg te geraken, omdat mensen heel snel rijden (meer dan 70 km/u). Heeft men een oplossing voor ons? Stel dat er geluidschermers geplaatst worden. Hoe geraken we dan met de auto op de weg? • Er is een prachtige weide naast het huis van onze buurman. Het is een prachtig stukje natuur dat verloren gaat! • De prijs van ons huis zakt. We kunnen ons huis niet meer verkopen omdat we te veel geld met het verkoop zouden verliezen. Tenslotte wordt gezegd dat de druk van Sint-Dimpna naar elders moet worden verplaatst en dat de levenskwaliteit van Sint-Dimpna moet worden verbeterd. Maar gaat dat ten koste van ons? Waarom zijn onze gezondheid en veiligheid minder waard dan die van de inwoners van Sint-Dimpna?
296B			12.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + Ik stel mij de vraag of dergelijk tracé i) daadwerkelijk een oplossing zal bieden t.a.v. het (zware) verkeer in de stadskern. Daarenboven ii) zie ik geen meerwaarde van de kosten die dit project met zich meebrengt naar mezelf als inwoner van Geel toe, laat

				staan naar andere inwoners. Verder is m.i. ook geen verstandige keuze rekening houdend met de iii) waterhuishouding en eventuele iv) pollutie.
297B			12.10.2023 (via e-mail)	- Hierdoor stijging van het grondwater ossemeer ligt op vroegere moerasgebied; - toename van nog meer lawaaihinder. Nu al enorme lawaaihinder van n19, R14,n19g. Ligt het aan de ondergrond? Geluiden weerklinken hier enorm. - het verdwijnen van vele hectaren groen en landbouw wat nog voor enige rust zorgt ! - Vele hectaren verharding terwijl burgers gevraagd wordt om massaal te ontharden ! Waar is de LOGICA ? - toename van fijnstof, stikstof
298B			12.10.2023 (via e-mail)	Idem 245B
299B			12.10.2023 (via e-mail)	Bezorgd over luchtvervuiling: Verkeer is een belangrijke bron van luchtvervuiling, met name door de uitstoot van fijnstof, stikstofoxiden (NOx) en koolmonoxide. Dagelijks blootstelling aan luchtvervuiling kan leiden tot ademhalingsproblemen, zoals astma en bronchitis, en kan bijdragen aan hart- en vaatziekten. Bezwaarindieners heeft last van astma. Al nu is het moeilijk om een dutje te doen in de tuin. Ik ervaar stress door het verkeerslawaaai. Ik weet ook dat het lawaai van de drukke wegen kan leiden tot stress, slaapstoornissen en gehoorschade. Chronische blootstelling aan verkeerslawaaai kan de gezondheid negatief beïnvloeden. Met een grote weg komen er meer ongevallen in onze buurt. Dit heeft uiteraard directe gevolgen voor de gezondheid van de betrokken personen en hun families.
300B				
301B			12.10.2023 (via e-mail)	Als ik het document MER lees begin ik serieuze zorgen te hebben over de mentale gezondheid van mijn ouders en mijn gezin. Het is niet plezant en aangeraden om naast een drukke weg te wonen. Deze zorgt voor mentale gezondheidsproblemen, zoals angst en depressie. Kwaliteit van ons leven gaat omlaag door de stress dat we krijgen op dit moment en door het schrik dat er een grote weg naast ons wordt gebouwd. Verkeer kan de algehele kwaliteit van leven verminderen door de stress en overlast die het veroorzaakt. Ik zie geen ontwikkeling van veilige infrastructuur, zoals voetgangerszones, veilige fietspaden en goed ontworpen kruispunten, om de veiligheid van kinderen in het verkeer te verbeteren. Alleen een plan om het verkeer bij ons te verhogen. Waardedaling woning.

302B			12.10.2023 (via e-mail)	Het kan niet de bedoeling zijn om zwaar verkeer en lawaai te verhuizen van de ene locatie (St.- Dimpna) naar de andere locatie (Holven). Is er nog nood aan dit tracé? Met de Noord Zuid verbinding kan al het verkeer via de E34 afrit Kasterlee nemen. Dit duurt welgeteld 1 minuut langer dan via Retie / St. - Dimpna. De Retieseweg, vanwaar al het verkeer zou komen, dat vervolgens door St. - Dimpna zou rijden is al meer dan 1.5j onderbroken. Waar is al dit verkeer naartoe? Op hetzelfde moment is de Diestseweg, vanwaar al ditzelfde verkeer passeert, ook een tijdlang onderbroken geweest. Waar is al dit verkeer naartoe? De Gecoro geeft hiervoor een negatief advies. Ditzelfde tracé is in het verleden al eens vernietigd door de Raad van State. Er zijn tal van alternatieven, hier blijven haalbaarheidsstudies jammer genoeg achterwege. Tonnagebeperking, snelheidslimieten, Als dit tracé zou doorgaan, komt mijn woning pal op het kruispunt van de Dr.-vd Perrestraat en de nieuwe ringweg. Dit wil zeggen een drukke baan vlak voor mijn woning en vlak naast mijn woning. Qua gezondheid en mentaal welzijn kan dit al tellen. Ramen openen voor frisse lucht tijdens het slapen of om het huis te verluchten, zoals steeds weer wordt aangegeven, zal niet meer van toepassing kunnen zijn. De ventilatie met alle strenge normen en investeringen die uitgevoerd zijn zullen nutteloos worden. Het is onmogelijk dat de filters alle fijnstof van buiten kunnen filteren. Buiten het fijn stof zal het geluid zorgen voor slaapstoornissen. De vele gevolgen van slaapstoornissen zijn jullie ook wel bekend. De nodige geluidsschermen die er zagezegd geplaatst zullen worden, werken helemaal niet. Het geluid zal er altijd boven gaan. Voor de vele fietsers die er dagelijks naar school passeren (van Kasterlee, Ten Aard, Holven, ...) zal zowel de veiligheid als de gezondheid een stevige dreun krijgen. Dit door de hoeveelheid fijn stof en lawaai dat deze aansluiting zal brengen. Wat voor nut heeft de sensibilisering bij de kinderen nog om niet te roken? De lucht die ze inademen gaat eens zo ongezond zijn. Het is nu al een opgave door het verkeer en fietsers om van mijn oprit af te rijden. Met die extra drukte gaat het voor zowel mij, de andere weggebruikers en vooral voor de fietsende kinderen nog eens extra onveiliger worden. Ook al worden deze fietspaden bij het kruispunt ondertunneld - het probleem blijft voor de tunnel.

				De nieuwe weg komt pal tegen mijn woning. Ik heb nu al geregeld trillingen van mijn woning bij zwaar verkeer. Wat met deze trillingen, wat als deze scheuren in mijn woning veroorzaken, wat met mijn mentale gezondheid hierdoor? Sinds 2008 weet men al zo goed als zeker dat er langs deze weg de ring wil verlengen. Niet voor iedereen bekend toen. De grond naast mij mag sindsdien niet verkocht worden als bouwgrond wegens dit tracé, maar een bouwvergunning voor mijn woning kon toen wel. Waarom kon deze wel? Hoe kan het zijn dat deze hele nieuwe ringweg zo dicht tegen bestaande (nieuwe) woningen komt? Men zet in op een groenere omgeving, betonstop, vergroening, leefbaarheid, ... Op deze manier wordt er enkel en meer verkeer uit alle uithoeken aangetrokken. Kortom, er zijn betere mogelijke oplossingen dan het probleem te verhuizen! Pak het probleem aan bij de bron!
303B			12.10.2023 (via e-mail)	In Dr. van de Perrestraat ervaren wij herhaalde trillingen van zwaar verkeer. Dit zal zeker met een drukker weg nog verergeren en zullen de trillingen meer scheuren in de fundering, muren of plafonds veroorzaken. Mijn huis is al in de buurt van de grote weg, Dr. Van de Perrestraat. De aanwezigheid van nog een drukker weg zal de verkoopbaarheid en waarde van mijn huis sterk beïnvloeden. Met dit project zullen groene zones verwijderd worden. Volgens mij moet Provincie Antwerpen streven naar doordachte stadsplanning en herontwikkeling om de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken zonder de groene zones te schaden. Ik vind dat het belangrijk is om de buurtbewoners te betrekken bij beslissingen met betrekking tot groene zones, zodat onze wensen en zorgen worden gehoord en meegenomen in de planning. Ik dien mijn bezwaar ook omdat ik vind dat er onvoldoende transparantie en inspraak is geweest bij de besluitvorming over de aanleg van deze nieuwe weg.
304B			12.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + Het nut van het verlengen van de ring tot aan de Retieseweg zonder dat de ring aaneengesloten wordt en er dus feitelijk geen sprake is van een ring maar er gewoon

				veel meer verkeershinder zal zijn op de Retieseweg. Vooral voor de omwonenden van de nieuwe ringverlenging zal er veel onnuttige overlast zijn zoals geluidshinder, gezondheidsproblemen, onbereikbaarheid wegens afsluiting wegen. Bezwaar tegen deze onzinnige, milieubelastende en koste verslindende maatregelen terwijl er goedkopere en meer zinvolle alternatieven zijn.
305B			12.10.2023 (via e-mail)	Wie legt er nu een weg naast een recente verkaveling ? De negatieve effecten van een (drukke) weg op de gezondheid zijn zeker voelbaar van 300 meter tot zelfs 500 meter vanaf het midden van de weg. Deze negatieve gezondheidseffecten zijn een combinatie van de invloed van luchtvervuiling, lawaai overdag, geluidsoverlast en slecht slapen 's nachts en het verlies aan groene ruimte. De WHO heeft onlangs de veilige norm voor fijnstof (het gaat om de kleinste PM2,5) verlaagd tot 5mcg/m3. Zelfs zonder een nieuwe weg zal dit al het geval zijn. Er kan dus geen fijnstof meer bij ! De WHO stelt dat voor een gezond leefmilieu een geluidsniveau van 50 dB overdag en maximaal 40 dB tijdens de nacht moet nagestreefd worden. Onze metingen tonen aan dat we nu al boven die normen zitten. Er kan dus ook geen "geluidje" meer bij. Goed om weten : op een hoogte van meer dan 3 meter heeft een geluidswerend scherm geen enkel effect meer.
306B			12.10.2023 (via e-mail)	Het is onbegrijpelijk dat er zomaar beslist kan worden om een drukke ringweg aan te leggen zo dicht bij bewoonde gebieden. De nadelen wegen niet op tegen de voordelen. Het verplaatsen van de drukte van St.-Dimpna naar Holven is echt niet de oplossing. -Geluidsoverlast: Een drukke weg brengt veel verkeerslawaai met zich mee, wat onvermijdelijk constante overlast zal betekenen voor de naburige bewoners. Dit kan onder meer stress veroorzaken, wat de gezondheid negatief kan beïnvloeden. Ook de impact op de gezondheid van slecht slapen ovw geluid mag niet onderschat worden. -Luchtvervuiling: Verkeer op drukke wegen produceert grote hoeveelheden luchtverontreinigende stoffen, zoals uitlaatgassen en fijn stof. Deze kunnen schadelijk zijn voor de gezondheid van de omwonenden, zeker voor mensen met luchtwegaandoeningen. -Verkeersveiligheid: Een nieuwe weg trekt sowieso extra nieuw verkeer aan, wat de verkeersveiligheid in Holven niet zal verbeteren. Een grote hoeveel zwaar vrachtverkeer zal dagelijks passeren op het kruispunt met de N19, waar ook veel voetgangers en fietsers voorbij komen.

				-Waardedaling van woningen: De waarde van woningen in de buurt van een drukke weg kan dalen vanwege de bovengenoemde redenen. Mensen kunnen terughoudend zijn om te kopen of te huren in zo'n gebied, waardoor de vastgoedprijzen kunnen dalen. -Kwaliteit van leven: Het leven in de buurt van deze drukke ringweg zal minder aangenaam zijn dan in het huidige Holven. De rustige groene omgeving wordt hier verstoord, wat het welzijn van de bewoners sterk zal beïnvloeden in negatieve zin. Er moet gezocht worden naar alternatieve maatregelen, zoals een tonnagebeperking in St.-Dimpna, veiligere fietspaden, conflictvrije oversteekplaatsen aan de scholen enz. Deze ringweg zal de verkeersproblemen in St.-Dimpna echt niet oplossen. De kosten mogen de baten niet overstijgen, en dat zou bij het aanleggen van deze ringweg net wel het geval zijn.
307B			12.10.2023 (via e-mail)	Woonachtig tussen St.-Dimpna en Holven. Onbegrijpelijk dat er zomaar beslist kan worden om een drukke ringweg aan te leggen zo dicht bij bewoonde gebieden. De nadelen wegen niet op tegen de voordelen. Het verplaatsen van de drukte van St.-Dimpna naar Holven is echt niet de oplossing. -Geluidsoverlast-Luchtvervuiling: Verkeer op drukke wegen produceert grote hoeveelheden luchtverontreinigende stoffen, zoals uitlaatgassen en fijn stof. -Verkeersveiligheid: wij zelf fietsen dit traject richting onze onthaalmoeder om de veiligheid te garanderen voor ons en onze dochter -Kwaliteit van leven: Het leven in de buurt van deze drukke ringweg zal minder aangenaam zijn dan in het huidige Holven. De rustige groene omgeving wordt hier verstoord, wat het welzijn van de bewoners sterk zal beïnvloeden in negatieve zin. Er moet gezocht worden naar alternatieve maatregelen, zoals een tonnagebeperking in St.-Dimpna, veiligere fietspaden, conflictvrije oversteekplaatsen aan de scholen enz. Deze ringweg zal de verkeersproblemen in St.-Dimpna echt niet oplossen. De kosten mogen de baten niet overstijgen, en dat zou bij het aanleggen van deze ringweg net wel het geval zijn.
308B			12.10.2023 (via e-mail)	Na uitgebreide studie van de richtlijnen van de Wereld Gezondheidsorganisatie WHO betreffende fijnstof en geluid wil ik volgende opmerkingen maken: De richtlijnen van de WHO betreffende de fijnstofbelasting maakt klaar en duidelijk dat een kritische grens van 10 µg/m3 voor PM2.5 NIET mag worden overschreden. In onze

			regio is op dit moment deze ondergrens al lang overschreden omwille van de uitgebreide landbouwactiviteiten en de bestaande verkeersinfrastructuur. Dit kan gestaafd worden a.h.v. recente uitgebreide metingen uitgevoerd door vrijwilligers van KONNEKT, onze buurtwerking. U kan hieruit concluderen dat dit geen voldoende wetenschappelijke metingen zijn, niet objectief genoeg uitgevoerd maar ze zijn toch wel een belangrijk alarmsignaal dat er op dit moment al zo een grote saturatie is, dat er geen toename van de fijnstofbelasting meer mag komen in onze woongebieden. Deze richtlijnen zijn richtlijnen wat betreft het landelijke gemiddelde. Lokale overheden zijn inderdaad niet verplicht zich hieraan te houden. Wel is de WHO van oordeel dat de ene bevolkingsgroep opzadelen met een overbelasting ten einde de andere bevolkingsgroep te ontlasten ethisch onverantwoord is. En dit is letterlijk wat er zou gebeuren wanneer het traject wordt uitgevoerd. We kunnen alleen maar hopen dat- tegen dat dit plan tot uitvoering zou komen- de Europese richtlijnen in Europese en landelijke wetgeving zal zijn gegoten, waar ook de provinciale overheden zich aan dienen te houden. Wetgevers lopen altijd achter op de wetenschap. Verstop u niet achter achterhaalde richtlijnen wanneer de wetenschap onomstotelijk bewijst, dat hogere fijnstof- en zware metaalconcentraties leiden tot een ernstige toename van astma bij kinderen, ziekenhuisopnames door astma-exacerbaties, COPD ed. Letterlijk zou deze ring betekenen dat we de gezondheid van onze kinderen even erg in het gedrang brengen als wanneer we hen doen roken! De richtlijnen betreffende geluidsoverlast liegen er evenmin om. Er wordt een strikte handhaving aanbevolen om geluidsoverlast te beperken tot maximum 59 dB. Wanneer deze geluidsvervulling wordt overschreden met 10 dB stijgt de kans op een myocardinfarct en een beroerte met 8%. Het plaatsen van geluidschermen heeft een zeer beperkt effect gezien geluid valt. Dit heeft tot gevolg dat zelfs een afstand van meer dan 100 m ten opzichte van de geluidschermen en aanzienlijke stijging van de geluidsvervuiling met zich zal meebrengen. Ook hier is het ethisch onverantwoord om een hele bevolkingsgroep, waaronder zeer veel jonge kinderen, bloot te stellen aan dergelijke gezondheidsrisico's.

				Graag verwijs ik ook naar de zeer gedetailleerde en correct uitgevoerde metingen van meneer Jos Raets, vanuit de buurtwerking Konnekt. Als arts-specialist in de neurologie kan ik ook naar mijn bezorgdheid uit over de significante toename van neurodegeneratieve ziekten als ziekte van Alzheimer en Parkinson in gebieden met verhoogde fijnstofvervuiling en geluidsoverlast. In ons dichtbevolkt deel van de wereld is de incidentie van deze aandoeningen al extreem hoog. Uw bevolking opstapelen met een aanzienlijk verhoogd risico door deze ring te bouwen in woongebied, is menselijk onverantwoord. Het PRUP is ethisch onverantwoorde aanslag op gezondheid van burgers en kinderen.
309B			12.10.2023 (via e-mail)	Verlies natuur en vele bomen + onteigeningen = grote impact. Er moet meer ingezet worden om onze natuur te behouden. Het plan gaat ten koste van de gezondheid van onze kinderen. Bedreiging activiteiten Schransdijk 1 (spirituele plek).
310B			12.10.2023 (via e-mail)	1. Het PRUP concept ? Verbeteren van de verkeersleefbaarheid van het centrum van Geel = hoofdthema van dit PRUP en wordt dus het belangrijkste beslissingscriterium. Dit blijkt niet uit de tracékeuze. In de plaats van te kiezen voor een oplossing die iedereen ten goede komt, werd geopteerd voor een tracé dat het probleem van Sint-Dimpna naar Holven verplaatst en naar het noordelijk deel van de Retieseweg. Dit is ronduit slecht beleid. 2. Mobiliteit ? De verkeersstromen in en rond Geel werden bepaald a.h.v. een verkeersmodel dat is gebaseerd op tellingen van 2017 en ouder (dus mogelijk van voor de indienstname van de N19g). Dit verkeersmodel maakt geen onderscheid tussen personen- en vrachtwagens, wat in deze studie van fundamenteel belang is. Het (doorgaand) vrachtverkeer moet geweerd worden uit het Geelse centrum. Het is daarom essentieel dat herkomst en bestemming van dit vrachtverkeer in kaart wordt gebracht. Dit kan niet gerealiseerd worden door louter tellingen uit te voeren; hiervoor moeten ANPR camera's ingezet worden. 3. Sint-Dimpna ? Ook de Gasthuisstraat moet ontlast worden van zwaar verkeer. Daar kan een tonnagebeperking bij helpen (wat reeds anderhalf jaar goed werkt), een extra snelheidsbeperking en het promoten van TRAGE WEGEN. Er is nu al een fietsroute die

			parallel loopt met de Gasthuisstraat via de Fien Geerinckx- en de Verbueckenstraat; zo kom je van de Watertoren naar het Ziekenhuis of school op een veilige manier. Dit kan op korte termijn allemaal gerealiseerd worden zonder veel kosten. 4. Het nul aspect ? Een beoordeling van het nulalternatief wordt niet uitgevoerd in het plan-MER (= letterlijk citaat uit de toelichtingsnota pagina 30). Men weigert dus het effect na te gaan van een tonnenmaat beperking in de huidige situatie. Is dat nog representatief ? Is meer beton de oplossing ? 5. Gezondheid ? Wie legt er nu een weg naast een recente verkaveling ? De negatieve effecten van een (drukke) weg op de gezondheid zijn zeker voelbaar van 300 meter tot zelfs 500 meter vanaf het midden van de weg. Kijk hoeveel huizen er met die nieuwe weg binnen deze oppervlakte rondom de aan te leggen weg zullen liggen. Deze negatieve gezondheidseffecten zijn een combinatie van de invloed van luchtvervuiling, lawaai overdag, geluidsoverlast en slecht slapen 's nachts en het verlies aan groene ruimte. De WHO heeft onlangs de veilige norm voor fijnstof (het gaat om de kleinste partikels PM2,5) verlaagd tot 5mcg/m3. Zelfs zonder een nieuwe weg zal dit al het geval zijn. Er kan dus geen "fijnstofje" meer bij ! Geluid ? De WHO stelt dat voor een gezond leefmilieu een geluidsniveau van 50 dB overdag en maximaal 40 dB tijdens de nacht moet nagestreefd worden. Onze metingen tonen aan dat we nu al aan of boven die normen zitten. Er kan dus ook geen "geluidje" meer bij. Goed om weten : op een hoogte van meer dan 3 meter heeft een geluidswerend scherm geen enkel effect meer. 6. KMO-zones ? Dit PRUP is blijkbaar ontkoppeld van het PRUP dat de verbinding tussen de N18 (Retie-Dessel-Mol) en de N118 (Retieseweg) regelt. Dit maakt dat we enkel nog spreken over het vrachtverkeer van en naar de Stenehei in Dessel. Immers vrachtverkeer van Geel naar de industriegebieden van Retie en Arendonk moet langs de N19g (Geel-Kasterlee) verlopen. Het vrachtverkeer van de Stenehei kan via Retie naar de E34 afgeleid worden. Dit heet verdeling van lasten want Geel moet reeds het (vracht)verkeer slikken van Mol en Noord-Limburg. Nieuwe wegen trekken nieuw verkeer aan. Aangezien het verkeer rond Geel (R14, Antwerpseweg) nu reeds in de knoop zit, kan dit wegnen geen extra verkeer meer aan. Vooraleer nieuwe wegen worden aangelegd, moet eerst de verkeersproblematiek van de Antwerpseweg en de verbinding met de R14 worden opgelost. Waar blijven de ventwegen langs die Antwerpseweg die al zo lang aangekondigd werden ?

				7. Moeder NATUUR ? Tijdens de Corona-periode hebben veel mensen opnieuw de weldoende invloed van wandelen fietsen en ontspanning in de natuur herontdekt. Het gebied waar het tracé zou doorlopen is een klein paradijs voor al die activiteiten. Dat zou ook betekenen dat heel die omgeving afgesneden wordt van de huidige verbindingswegen. KSA Berkven in Meulemakershoef zal zijn jeugdwerking ernstig bedreigd zien. Het afsluiten van Koppelseershoeven en Kastermanstraat is tevens funest voor alle lokale wandelaars en sporters die een frisse neus willen halen in dit gebied. Door het afsluiten van 4 wegen worden ook sociale contacten verstoord of ontnomen. 8. Milderende maatregelen ? Dit concept uit de vorige eeuw betekent eigenlijk dat het voorliggende ontwerp “zwakke plekken” vertoont. Bij een goed project zijn die maatregelen toch overbodig ? Bij de aanleg van de N19g hebben we al ondervonden hoe “mild” die effecten zijn.
311B			12.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + - Op de aansluiting van het voorkeustracé met de Dr. Van de Perrestraat komt een gigantisch kruispunt met 4 afslagstroken in elke richting. Dagelijks passeren hier honderden fietsende kinderen van en naar school. De onveilige situatie valt niet meer te overzien, laat staan de risico's van mogelijke ongevallen met gevaarlijke transporten nabij woonzones. + • Er werd geen rekening gehouden met de nieuwe richtlijnen van de WHO betreffende luchtverontreiniging waardoor de eindscores beïnvloed werden. Op p. 116 van het MER staan de immissiewaarden van Vlarem II met als grenswaarde voor de bescherming van de gezondheid 40 µg/m³ voor NO² en als indicatieve grenswaarde sinds 2020: 20 µg/m³ voor PM2,5. Recente studies tonen echter gezondheidseffecten vanaf veel lagere immissiewaarden. Wij verwijzen hiervoor naar het rapport van de wereld gezondheidsorganisatie “WHO global air quality guidelines 2021”. Het AQG (AirQualityGuideline) level op jaarbasis voor NO² is 10 µg/m³ (4 x lager!) en voor PM 2,5 : 5 µg/m³ (4 x lager!) op jaarbasis. Op lange termijn en korte termijn is er immers een bewezen oorzakelijk verband tussen blootstelling aan PM 2,5 en sterfte aan hart- en vaatziekten en sterfte aan luchtwegaandoeningen. Op korte termijn is er een duidelijk oorzakelijk verband voor NO² blootstelling en luchtwegaandoeningen zoals ernstige astmaopstoten met mogelijk de dood tot gevolg. Het is in dit kader dat, met de huidige wetenschappelijke kennis, het onverantwoord is om geen rekening te houden met de nieuwe richtwaarden.

			• Het verkiezen van tracé G1 boven G3 ondanks het feit dat de absolute bijdrage voor de lawaai blootstelling voor de nabije omgeving van tracé G, zowel primair als secundair, duidelijk slechter scoort dan tracé G3. In het MER staat dat voor tracé G1 primair in de nabij omgeving van het tracé, voor sommige straten een zeer negatief effect is op de geluidsimmissies, met zelfs een toename tot 15,6 dB! In het MER staat voor tracé G1 secundair een toename tot 14,2 dB vermeld. De maximale toename in dB voor de nabije omgeving voor tracé G3 bedraagt 5,6 dB. Rekening houdend met het feit dat de geluidsblootstelling in een logaritmische schaal wordt weergegeven, is een toename met 15 of 14 dB extreem hoog en onaanvaardbaar. Nochtans wordt tracé G1 verkozen. • Geen rekening gehouden werd met de nieuwe richtlijnen van de WHO betreffende lawaai blootstelling waardoor de eindscores beïnvloed worden. Op de website van de Vlaamse Overheid staat het volgende: de MER coördinator en de MER deskundige dient te beschikken over de nodige vakliteratuur en op de hoogte te zijn van de recentste ontwikkelingen. Op p. 138 in het MER staat dat er momenteel nog geen normen zijn vastgelegd voor Lden en Lnight en dat de waarden die door de Vlaamse Overheid tijdelijk naar voor werden geschoven 55 dB voor Lden en 45 dB voor Lnight zijn. Wij verwijzen hiervoor naar het meest recente rapport van de wereld gezondheidsorganisatie (WHO): "Environmental Noise Guidelines for the European Region, 2018", waarbij de richtlijn adviseert dat de Lden voor verkeerslawaaï beneden 53 dB ligt omwille van negatieve effecten op de gezondheid. Er is immers een duidelijk oorzakelijk verband tussen lawaai blootstelling vanaf 53 dB en ischermische hart- en bloedvataandoeningen (hartinfarct, herseninfarct), zie richtlijn, WHO. "For average noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by road traffic below 53 decibels (dB) Lden, as road traffic noise above this level is associated with adverse health effects" • Een verplaatsing van de lawaai blootstelling van de ene naar de andere straat geen oplossing is en indruist tegen de basisprincipes van de WHO. Op de website van de Vlaamse Overheid staat het volgende: de MER coördinator en de MER deskundige dient te beschikken over de nodige vakliteratuur en op de hoogte te zijn van de recentste ontwikkelingen. Op p. 105 van het rapport van de WHO, staat duidelijk bij het eerste basisprincipe dat de vermindering van geluidsblootstelling op de ene plaats, niet mag leiden tot geluidstoename op een andere plaats. De buurt rond de Fittelaarsdijk en de Gagelstraat zullen een zeer negatieve impact hebben op vlak van lawaai a.g.v. het tracé G1.

				"Furthermore, noise exposure reduction in one area should not come at the expense of an increase in noise elsewhere; existing large quiet outdoor areas should be preserved." + Idem 310B wat betreft KMO-zones en Moeder Natuur
312B			12.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
313B			12.10.2023 (via e-mail)	Het neemt een mooi stuk natuur in, dat voor niets dient. Het kan beter naast het kanaal. De verbinding van de Retieseweg met de Dr. Van De Perrestraat kan gemakkelijk langs de Katerbergstraat. De Retieseweg is geen weg waar al dat verkeer door kan. Het is een smalle rechte weg waar ook vele boeren wonen, en met tractors op de baan rijden en een weg waar hard wordt gereden. Een weg waar vele straten door komen, wat ga je doen? Overal lichten plaatsen? Bezwaarindiener woont op nr. 120 en is het nu al moeilijk om op die drukke baan te komen. Het verkeer zal niet meer langs de weg Geel-Turnhout (N19g) rijden. Het is ... langs de nieuwe ring te rijden Geel-Retie-Arendonk en goedkoper want de vrachtwagens moeten geen tol meer betalen Turnhout-Arendonk. Het is bewezen want vroeger heeft het vervoer van het fabriek DAF in Oevel naar Eindhoven altijd gereden, langs de weg St. Dimpna (ongeveer 40x/dag). Op vraag van gemeente zijn ze gaan rijden over N19g dus al het zwaar verkeer dat naar Arendonk-Eindhoven moet, zal langs de nieuwe ring komen. En de Retieseweg zal een weg worden met heel veel accidenten en zeker voor fietsers, en de N19g zal niet meer gebruikt worden. Bezwaarindiener verwijst naar een plan in zijn bezwaarschrift.
314B			12.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + Dit tracé is slecht voor waterhuishouding en de gezondheid.
315B			12.10.2023 (via e-mail)	Belang Overeenkomstig het PRUP is het perceel van bezwaarindiener gelegen binnen de contouren van het nieuwe PRUP. Er wordt verwezen naar de pagina 34 van de toelichtingsnota: segment R14-Witbolstraat-Gagelstraat. Hoewel geen kadastrumnummers worden vermeld, lijkt het PRUP te doelen op naburige percelen 415v en 415t, gelegen naast de woning van bezwaarindiener (F415w) en niet op de woning van bezwaarindiener. Het is bezwaarindiener niet duidelijk of zijn gehele perceel, dan wel een deel, noodzakelijk is voor de realisatie van het plan en of het geheel of deels onteigend zal worden. In het vorige (vernietigde) PRUP vielen de percelen F415t en F415s mee binnen de plancontour. Het is onduidelijk waarom deze percelen thans buiten de plancontour vallen. Op 4 juli 2011 ontving bezwaarindiener nog een vergunning voor het verbouwen en uitbreiden van hun bestaande woning met architectenpraktijk. Ook van AWV werd een gunstig advies ontvangen voor deze verbouwingswerken. Het PRUP leidt tot enorme bedrijfsschade, inkomstenverlies alsook morele schade voor bezwaarindiener.

			Bezwaren 3.1 Onzorgvuldige besluitvorming met bedrijfsschade en inkomensverlies tot gevolg Het plan-MER en PRUP houdt geen rekening met de disproportionele nadelige gevolgen t.a.v. bezwaarindiener, zowel privé als beroepsmatig. Op 4 juli 2011 werd nog een bouwvergunning verleend – op gunstig advies van AWW – om de bestaande woning te verbouwen en uit te breiden met de architectenpraktijk. Op 24 maart 2011 had de provincie echter het vorige PRUP voorlopig vastgesteld. Dan rijst de vraag waarom de stad Geel alsnog een bouwvergunning aflevert en AWW gunstig adviseert. Overeenkomstig het vertrouwens- en rechtzekerheidsbeginsel moet de burger nochtans kunnen vertrouwen op een vaste gedragslijn van de overheid of op toezeggingen of beloften die de overheid in het concrete geval heeft gedaan. Het getuigde toen al van een onzorgvuldig overheidshandelen door bezwaarindiener alle verbouwingskosten te laten maken, een bedrijf te laten opstarten in de woning wetende dat in de plancontour zou worden opgenomen en er vroeg of laat een onteigening ging worden doorgevoerd. Het huidige PRUP resulteert in directe schade (waarde woning) als indirecte schade (inkomensverlies en bedrijfsschade). De winstderving kan vele, zelfs 10-tallen malen hoger liggen dan de waarde van de woning en moet worden vergoed. De opname van de woning binnen de plancontour is onredelijk nu de voordelen voor de verkeersleefbaarheid van de kern van Geel geenszins opwegen tegen de nadelen voor de bezwaarindiener, die achterblijft zonder woning en zonder inkomsten aangezien hun beroepsmatige activiteiten tevens in het onroerend goed plaatsvinden. Het blijft trouwens opmerkelijk dat de Provincie de focus legt op tracé G1 en G2, die nagenoeg enkel negatieve effecten hebben op de verkeersleefbaarheid (<i>n.b.</i> de plandoelstelling van het PRUP) en dus zonder dat duidelijk is waarom deze de voorkeur genieten. Dit terwijl tracé G5 enkel positief scoort. Alternatief G5 doorkruist verder geen bebouwing en heeft geen andere ernstige milieueffecten. Het is dan ook frappant dat de Provincie Antwerpen dit alternatief vrijwel onbesproken laat, zowel in het PRUP als het plan-MER. De keuze van het tracé is dan ook in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het redelijkheids-, zorgvuldigheids- en evenredigheidsbeginsel, alsook het vertrouwens- en rechtzekerheidsbeginsel. 3.2. Geen noodzaak aan nieuwe verbindingsweg tussen de N118 en N19 om plandoelstelling te realiseren – PRUP te verreगाand – verbindingsweg op minder dan 500m van bebouwing brengt gezondheidsrisico's met zich mee (fijn stof,...) Met de uitvoering van de referentiesituatie werd niet afdoende rekening gehouden. Het aanleggen van een weg voor zwaar verkeer op minder dan 500m = onverantwoord. Fijn stof heeft een zeer grote invloed op menselijke gezondheid. Het PRUP is kennelijk onredelijk, onzorgvuldig en disproportioneel om de doelstelling te realiseren aangezien de plandoelstelling ook gerealiseerd kan worden zonder de aanleg van nieuwe infrastructuur. Het zal steeds druk blijven in St. Dimpna (ziekenhuis, rusthuis, twee

				scholen, Albert Heijn). De aanleg van nieuwe wegen zorgt enkel voor extra verkeer waardoor de verkeersleefbaarheid in een mum van tijd opnieuw negatief is. De mobiliteitsstudie is gebaseerd op verouderde gegevens (2017) en maakt geen onderscheid tussen personen- en vrachtwagens, hetgeen van fundamenteel belang is aangezien het doorgaand vrachtverkeer geweerd moet worden. het is zeer belangrijk om de herkomst en bestemming van dit vrachtverkeer in kaart te brengen. Hiervoor volstaan geen tellingen, maar moeten ANPR camera's worden ingezet. Door de tonnagebeperking in de Retieseweg is de druk van het zwaar doorgaand verkeer verdwenen. Het vrachtverkeer vond alternatieve routes en het verkeersbord werd gerespecteerd. Het industrieterrein Stenehei bleef bereikbaar en de verkeersdruk werd niet verplaatst naar andere dorpskernen. De huidige tonnagebeperking moet behouden blijven. De aanleg van een nieuwe weg genereert veel fijn stof. Fijn stof wordt gezien als één van de belangrijkste luchtverontreinigende stoffen die leiden tot nadelige acute en chronische gezondheidseffecten. De invloed op de gezondheid is het sterkst in de eerste 100m naast de verkeersas. Op grond van de huidige kennis van zaken m.b.t. de gezondheidseffecten gaat de WGO zelfs zover te stellen dat voor fijn stof zelfs geen veilige drempelwaarde bestaat waaronder geen nadelige effecten meer voorkomen, zodat het moeilijk en ethisch delicaat wordt om hier zelfs een grens of een doelstelling te bepalen. De financiële middelen voor de uitbreiding van de ring worden beter ingezet voor verbetering van de bestaande ring in en rond Geel waarbij er niet enkel een positief effect is voor St.-Dimpna: - Instellen van tonnagebeperkingen op specifieke locaties door het inzetten van ANPR-camera's in en rond Geel, Mol, Dessel en Retie. De gemeente Mol heeft deze maatregel reeds doorgevoerd en er kan geen enkele vrachtwagen (uitgezonderd plaatselijk verkeer) de gemeente in. Dit kan worden gecontroleerd met slimme camera's; - Aanpassing van bestaande infrastructuur: het optimaliseren van de afrit 24 'Turnhout-Centrum' op de E34, het verwijderen van verkeerslichten, het beperken van de aansluitingen van lokale wegen op de N118, de herinrichting van de Molseweg/N71 of het voorzien van strategische knips; - Onderzoek van goederenvervoer via het spoor of water als alternatief voor vrachtverkeer via de weg; - De files op de Ring tussen de kruispunten met de Antwerpsesteenweg en de Stelenseweg/Koning-Albertstraat kunnen door een verstandige herinrichting van die kruispunten weggewerkt worden. Dit is niet afdoende onderzocht bij de totstandkoming van het plan en het alternatievenonderzoek (in het bijzonder van de referentiesituatie – al dan niet gepaard gaande met milderende maatregelen) in het plan-MER.

			De planoverheid ook geen rekening met het nulalternatief (zoals letterlijk geschreven in de toelichtingsnota op p. 30). De planoverheid en MER-deskundigen laten dus na om de effecten te onderzoeken van een tonnagebeperking in de huidige situatie. Hierdoor is het MER-rapport reeds onzorgvuldig. 3.3. Verwijzing naar PRUP Kievermont volstrekt achterhaald Voor de realisatie van een regionale ontsluiting rond Geel wordt door het planteam verwezen naar het PRUP Kievermont. Ook wordt verwezen naar het PRUP Stenehei fase II. De verwijzing naar het PRUP 'Kievermont' is volledig achterhaald, inclusief de daarin opgenomen bestemmingen. Er was 16 ha bedrijvenszone voorzien voor de herlokalisatie van zonevreemde KMO's, maar de behoefte daaraan is totaal verdampt. Bovendien zijn er ver gevorderde plannen om samen met de gemeente Meerhout een nieuwbouw-magazijn te zetten op een locatie die -uiteeraard- veel dichterbij Meerhout zal liggen. Noch voor een KMO-invulling, noch voor enige stedelijke ontwikkeling zijn er momenteel plannen of perspectieven op Kievermont. Verwijzen naar het PRUP Kievermont als argument om de R14 door te trekken, is zonder voorwerp en heeft elke relevantie verloren. Dat het Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan het PRUP Regionale Ontwikkeling als een vanzelfsprekende 'must' aanziet én propageert, staat haaks op de algemene, duurzame doelstellingen van dit plan. Het infrastructuurproject heeft geenszins een positieve bijdrage aan een duurzame mobiliteit in de regio. 3.4. Het RUP en plan-MER bevat inconsistente, onduidelijke of onjuiste feitelijke gegevens 3.4.1. Historisch permanente graslanden De liggingsvariant G1 bevat drie segmenten, waaronder het segment R14 – Witbolstraat – Gagelstraat. Bezwaarindieners verwijst naar de toelichtingsnota op pagina 21 en pagina 35 van de toelichtingsnota en de afbeelding in het plan-MER op pagina 227. Deze foto is onjuist en niet actueel aangezien het permanent grasland zich meer naar rechts situeert en er momenteel zelfs een container op staat (zie afbeelding bezwaarschrift). Zowel de toelichtingsnota bij het RUP als het plan-MER bevatten onduidelijke grafische illustraties inzake de historisch permanente graslanden, waarbij telkens andere velden/graslanden worden aangeduid... Hoewel de historisch permanente graslanden de reden zijn waarom de weg 30 m naar boven wordt geschoven, is de overheid onzorgvuldig te werk gegaan bij de aanduiding van deze graslanden en dus bij de opmaak van het plan-MER en het PRUP. 3.4.2. Nieuwe groenbuffer

				In het kader van de aanleg van de nieuwe weg dienen er nieuwe buffers te worden aangelegd waarbij bestaande bomenrijen in deze buffers worden geïntegreerd, zodat de visuele en geluidshinder beperkt wordt en bestaande groengehelen zoveel mogelijk worden behouden. (toelichtingsnota p. 56) Om dit tracé te realiseren is het noodzakelijk om minstens twee woonpercelen langs de N19, aan de oostzijde, in te nemen. (toelichtingsnota p. 34). Hier lijkt te worden verwezen naar de aanpalende percelen t.a.v. de woning van bezwaarindiener. Toch lijkt ook de woning van bezwaarindiener te worden ingenomen. Er is een contradictie tussen de afbeelding toelichtingsnota pag. 40 en pag. 58. Op de afbeelding op pag. 40 wordt het perceel van bezwaarindiener gevrijwaard van de groenbuffer. De legende biedt geen verduidelijking over het perceel van bezwaarindiener. Op de afbeelding op pag. 58 wordt de woning van bezwaarindiener wel opgenomen in de groenbuffer. Het is voor bezwaarindiener dan ook erg onduidelijk en beangstigend daar de tweede grafische voorstelling enorme gevolgen teweegbrengt voor hun perceel. Er wordt in de toelichtingsnota aangekondigd dat er voor de groenbuffer en geluidsmilderende maatregelen twee woningen dienen te worden ingenomen, zonder te verduidelijken op welke percelen men doelt. De figuur op pagina 58 brengt zich mee dat de totale woning van bezwaarindiener wordt ingenomen en wordt aangelegd met een groenbuffer. Ook de grafische plannen op pagina 59 van de toelichtingsnota neemt de woning van bezwaarindiener op in de groenbuffer. Dergelijke inconsistenties zorgen voor onduidelijkheid en verwarring voor de eigenaars en bedrijven in dit gebied. De precieze ligging van de buffer is onduidelijk. Bovendien wordt op een deel van het tracé geen buffer voorzien waardoor het onduidelijk is waarom op een bepaald tracé met woonomgeving geen buffer en op een ander deel wel een buffer wordt voorzien, hetgeen de onzorgvuldige opmaak van het PRUP en plan-MER nog benadrukt. 3.4.3. Kruispunten Bij de schematische figuur op pag. 36 van de toelichtingsnota is geen legende opgenomen waardoor het onduidelijk is wat met de rode en groene lijnen wordt bedoeld. De grafische plannen bij het PRUP bieden geen duidelijkheid hieromtrent. De onveilige verkeerssituatie van dit gigantische kruispunt met 4 rijstroken in elke richting valt niet meer te overzien, laat staan de risico's van mogelijke ongevallen met gevaarlijke transporten vlakbij woonzones. Dagelijks passeren hier honderden fietsende scholieren van en naar school die uit de richting Geel ten Aard komen. Door de aanleg van de N19g werd het verkeer in de Dr. Van de Perrestraat tussen Geel en Kasterlee 55% verminderd met opvallend minder vrachtwagens. En toch wil men het verkeer opnieuw naar hier brengen met dit kruispunt. Waar is de logica ? Nergens in gans de Stad Geel vindt men zo een kruispunt in de nabijheid van zoveel huizen.

			3.4.4. Beschrijving van de referentiesituatie – wegennetwerk Op pagina 55 t.e.m. 58 van het plan-MER worden de wegintensiteiten van de huidige toestand en referentietoestand besproken aan de hand van een grafische illustratie. Dit is geen juiste weergave van de realiteit. Als er wordt vergeleken met de bebouwing zoals weergegeven op Google Maps, kan er worden geconcludeerd dat er te weinig bebouwing is getekend. 3.4.5. Delhaize Sint-Dimpna Bij de discipline lucht wordt op pagina 126 bij de impactbijdrage ter hoogte van wegen met bebouwing binnen 30m, verwezen naar de Delhaize aan Sint-Dimpna op de N118 (Logen). Dit is opmerkelijk, aangezien deze Delhaize niet meer bestaat sinds 2022. 3.4.6. Onjuiste terreingegevens – discipline Biodiversiteit G5 Tijdens een terreinbezoek op 30 juli werd het tracé van elk alternatief afgestapt om de voornaamste elementen te situeren. Alternatief G5 start aan de N19g ter hoogte van de straat Brunosdijk, die aan de noordelijke zijde gekenmerkt wordt door een houtkant van zomereik en aan de zuidkant door een gemengde houtkant (o.a. berk en eik). Aan de overkant van Brunosdijk doorkruist het tracé een soortenrijk permanent cultuurgrasland met relicten van halfnatuurlijke graslanden (hp*). Ten eerste is dit feitelijk onjuist. Ten tweede kan deze doorkruising vermeden worden door het landschap via Brunosdijk te volgen en later te draaien. (...) Pagina 225 plan-MER: <i>“Alternatief G5 eindigt aan en vervoegt de Retieseweg. Hierbij is er een kleine overlap met alternatief G1. Aan de westelijke zijde van de Retieseweg doorkruisen beide tracés net de rand van een biologisch zeer waardevol eiken-berkenbos (qb). “</i> Dit is feitelijk onjuist. De aansluiting met de weg wordt bij beide tracés vroeger gemaakt: Hoewel tracé G5 het eik- en berkenbos niet doorkruist, wordt dit bos wel opgenomen in de tabellen inzake permanent ruimtebeslag (pagina 235 plan-MER). Diezelfde tabel brengt tevens een jong loofbos, met berk en Amerikaanse eik in rekening voor het alternatief G5. Echter ligt dit bos niet op het tracé van G5, daar het op het militair domein van de gemeente ligt en effectief zal worden verwijderd voor stedelijke ontwikkeling (RUP Kievermont: plan-MER, pag. 284). Op deze manier wordt het aantal te ontbossen bomen voor tracé G5 aanzienlijk verhoogd, zonder dat deze bomen daadwerkelijk worden doorkruist. Het plan-MER schuift aldus foutieve feitelijke gegevens naar voren met de bedoeling alternatieven G1 en G2 door te drukken. G1

				De tracés van de alternatieven G1, G2 en G9 overlappen met elkaar van west naar oost tot en met de kruising van de Kastermanstraat. De tracés starten in het westen aan de N19g en volgen de bestaande R14. Volgens de BWK is dit stuk omschreven als soortenrijk permanent cultuurgrasland met relictten van halfnatuurlijke graslanden en mesofiel hooiland. Dit is echter niet meer actueel aangezien het gedeeltelijk werd ingenomen door de R14 ter hoogte van de tracés. 3.4.7. Eutrofe plas Er wordt verwezen naar pagina 241 van het plan-MER alsook figuur 18-18 op pagina 387. Bezwaarindieners betwijfelt of dit gebied in werkelijkheid een zogenaamde 'eutrofe plas' is daar het meer lijkt op een open bergingsgracht (met vreselijke stank en onkruid), die dieper ligt dan de Elzenloop en voegt hierover diverse foto's toe. Al het rioolwater van de Stationsstraat komt daarin uit. Het water zou naar het verder gelegen bufferbekken moeten lopen, maar doet dat niet. Het dossier houdt hier geen rekening mee, noch met de waarschijnlijkheid van bodemverontreiniging en de consequenties daarvan. Daarbovenop komt dat op pagina 407 deze 'eutrofe plas' wordt gearceerd als woongebied. Opmerkelijk is dat alternatief G1 een verboden vegetatiewijziging omvat, waar onzeker van is of een afwijking kan worden bekomen op vergunningsniveau (zie pag. 236-237 plan-MER). Het is onzorgvuldig om deze onzekerheid op planniveau te laten bestaan door toch alternatief G1 goed te keuren. Daarbij komt dat alternatief G5 veronderstelt geen dergelijke verboden vegetatiewijziging, zodat temeer onzorgvuldig is dat niet voor alternatief G5 werd gekozen. 3.4.8. Conclusie: schending zorgvuldigheidsbeginsel – schending artikel 2.2.2., §1, lid 1, 3° VCRO. Een foutieve of onvolledige weergave van de juridische en feitelijke toestand leidt tot de onwettigheid van het ruimtelijke uitvoeringsplan indien wordt aangetoond dat dit feit het beoordelings- en beslissingsrecht van de bevoegde overheid zodanig heeft aangetast dat laatstgenoemde niet met kennis van zaken heeft kunnen beslissen over de te geven bestemming. Het zorgvuldigheidsbeginsel houdt in dat het bestuur zijn beslissing op zorgvuldige wijze moet voorbereiden, wat impliceert dat de beslissing dient te steunen op werkelijk bestaande en concrete feiten die met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld, en waarbij de overheid onder meer verplicht is om zorgvuldig te werk te gaan bij de voorbereiding van de beslissing en de feitelijke en juridische aspecten van het dossier deugdelijk te onderzoeken, zodat zij met kennis van zaken kan beslissen. De plannende overheid mag haar beslissing niet steunen op foutieve gegevens waardoor ze onzorgvuldig oordeelt.

				3.5. Gebrekkig plan-MER: geen voldoende onderbouwd alternatievenonderzoek – leemtes in het plan-MER – ontbreken van een passende beoordeling en verscherpte natuurtoets. De planoverheid heeft onzorgvuldig gehandeld door haar keuze voor een minder milieuvriendelijk alternatief niet op een afdoende wijze te motiveren. Bovendien is het bijhorende milieueffectenonderzoek en alternatievenonderzoek niet met de vereiste zorgvuldigheid uitgevoerd en bevat het RUP daardoor inconsistenties en lacunes. 3.5.1 Geen afdoende onderbouwd alternatievenonderzoek Het valt op dat het plan-MER – en bijgevolg het RUP – blijft hameren op liggingsvarianten G1plus A en B maar de overige liggingsvarianten worden slechts sporadisch vermeldt. Het RUP schuift deze liggingsvarianten uitdrukkelijk naar voren door een afzonderlijke hoofdstuk te maken '6. Voorkeursalternatief G1 plus', wat een samensmelting is van G1 en G2. Ook het plan-MER wijdt maar liefst 79 pagina's aan Alternatief G1plus. Het lijkt zo alsof de keuze van de Provincie Antwerpen al op voorhand vast staat. In totaal zijn er niet 7, maar 9 liggingsvarianten: G1primair – G1secundair – G2primair – G2secundair – G3 – G5 – G9 – G1plus A en G1plus B. Volgens de toelichtingsnota zijn G1 en G2 vergelijkbaar op vlak van mobiliteitsstromen en komen ze op vergelijkbare wijze tegemoet aan de plandoelstellingen. Er is dan ook een plan om ze te laten samensmelten tot één voorkeursalternatief G1 plus. Dat G1 en G2 voldoen aan de plandoelstellingen, lijkt bezwaarindiener allerminst het geval. Het vermijden van doorgaand vrachtverkeer in St. Dimpna is volgens bezwaarindiener een drogreden en zij verwijst daarvoor naar het PRUP Kievermont. Het PRUP RO geeft uitvoering aan het verordend voorschrift (art. 3) van het PRUP Kievermont. Er rijzen bijgevolg een aantal bedenkingen bij het plan-MER en de conclusies die er – verkeerdelijk – uit worden getrokken : Discipline mens – mobiliteit Hoewel de Provincie Antwerpen beweert dat G1 en G2 aansluiten bij de plandoelstelling – <i>nota bene</i> een verbetering van de verkeersleefbaarheid – heeft het enkel verwaarloosbare, negatieve of slechts beperkt positieve effecten... De focus op G1 en G2 verbaast bezwaarindiener des te meer aangezien alternatieven G3 en G5 enkel (aanzienlijk) positieve effecten hebben op de verkeersleefbaarheid. Impact verkeersleefbaarheid - Alternatief G1 en G2 als primaire en secundaire weg hebben negatieve effecten op de N19 (straat van bezwaarindiener), met name +17% resp. +11%. - Alternatief G3 scoort aanzienlijk positief op N19, n118 en N71, resp. -4%, -37% en -22%. - Alternatief G5 scoort aanzienlijk positief op N19, n118 en N71, resp. -22%, -17% en -7%

			Impact verkeersafwikkeling Alternatieven G1 en G2 leiden ertoe dat de verkeersstromen zich lokaliseren op de N19. Wat de primaire weg betreft, is er een lichte verkeersstroom op de centrumstraat Groenstraat te zien. Het plan-MER stelt zelf dat hoewel het om een lichte stijging gaat, deze verschuiving van de N19g naar de N19 ongewenst is. De secundaire weg brengt een lichte stijging van het verkeer op de R14 met zich mee. Hoewel – volgens het plan-MER – de plandoestelling wordt bereikt, zijn deze alternatieven zeer ongewenst. De alternatieven G1 en G2, zowel de primaire als de secundaire weg, leiden ertoe dat de drukke verkeersstromen langs de woonwijken komen. Hier wordt echter niets over vermeld. Het enige wat er belangrijk lijkt te zijn, is het verkeer dat uit centrum Geel en Sint-Dimpna wordt gehouden. Alternatief G5 zorgt voor een vermindering van de verkeersstroom in Sint-Dimpna en Katersberg in de ochtend. De Katersberg/N142 kent intensiteiten van dezelfde grootteorde als het alternatief G5. Het aantal voertuigen via Kievermont stijgt licht in de ochtend. De verkeersstroom is duidelijk minder op de nieuwe verbindingsweg als ze meer noordelijk wordt gelegd. Bovendien ligt G5 weg van de woonwijken. Nog belangrijker: <i>Er is een vermindering van de verkeersstroom in Sint-Dimpna en Katersberg in de ochtend te zien.</i> Dit is namelijk de plandoelstelling. Impact verkeersveiligheid - Alternatief G1 en G2 (primair en secundair): beperkt positief effect 32 - Alternatief G3: positief effect - Alternatief G5: verwaarloosbaar effect Impact op barrièrewerking Bij alle alternatieven is er een negatief effect voor de fietsers. Voor al het gemotoriseerd verkeer is de omrijfactor in alle alternatieven groot. Uit de eindsynthese springen dus vooral varianten G3 en G5 in het oog. Vooral G5 heeft – rekening houdende met de vier criteria – de beste score. De keuze voor G1 en G2 is dan ook geenszins te verantwoorden in het licht van de plandoelstellingen. Het valt aldus niet te begrijpen waarom zo hard wordt gefocust op alternatief G1 en G2, rekening houdende met de plandoelstelling m.b.t. verkeersleefbaarheid. Verder wordt gewezen op het feit dat Albert Heijn een vergunning heeft aangevraagd en bekomen bij de Stad Geel voor het openen van een filiaal op de Molseweg, zoals aangeduid op het grafisch plan. Indien voorkeursroute G1 of G2 wordt gevolgd, zullen de vrachtwagens van Albert Heijn die uit de richting van de Retieseweg (N118 – momenteel een taksvrije weg zodat vrachtwagens kiezen voor deze weg) komen, een hele omleiding moeten volgen rond de Ring van Geel naar de Molseweg. De kans lijkt vrijwel miniem dat de vrachtwagens dergelijke omweg gaan maken, maar wel degelijk

				de N118 blijven volgen door de kern van Geel naar de Molseweg. Op dergelijke manier worden de plandoelstellingen geenszins behaald waardoor andere maatregelen (hetzij een ander alternatief) meer geschikt lijken om de verkeersleefbaarheid te verbeteren. Discipline bodem – impact bodemkwaliteit (H8.4.4. plan-MER) Ook hier valt het niet te verantwoorden dat men de focus legt op G1 en G2, te meer omdat G3 de kortste lengte, kleinste verharde oppervlakte en grondverzet heeft. Alternatief G5 wordt wederom over het hoofd gekeken: G1 secundair en G5 hebben een gelijkaardige verharde oppervlakte en grondverzet, doch G5 doorkruist geen woonwijken. Bovendien werd een negatief advies van de gecoro door de Gemeenteraad naast zich neergelegd. Discipline water Ook bij de discipline water komt G3 er als meest positieve alternatief uit. De grond- en oppervlaktewaterkwaliteit is bij alle alternatieven verwaarloosbaar. Ook G5 scoort beter dan G1 en G2. De voorschriften van het PRUP zelf bepalen dat pluviaal overstromingsgebied niet mag worden ingenomen, terwijl dit wel het geval is bij het gekozen tracé G1. Discipline lucht Voor de beschrijving van de referentiesituatie worden metingen gebruikt van 2019. In de periode 2022-2023 zijn nooit nieuwe metingen uitgevoerd. Sint-Dimpna heeft opvallend hoge stikstofwaarden. Nochtans was er in 2023 nauwelijks vrachtverkeer in Sint-Dimpna door werken aan de N118/Retieseweg, en is de Delhaize in het centrum van Sint-Dimpna weg. Niettemin wil de Stad Geel opnieuw een grote supermark (Albert Heijn) ter hoogte van de aansluiting met tracé G3. Het ontwerp plan-MER beschrijft voor de liggingsvarianten G1 en G2 bijna enkel aanzienlijk negatieve en negatieve effecten inzake stikstof (No2). G5S daarentegen heeft verwaarloosbare tot negatieve effecten langs open wegen. Bovendien heeft het geen significante effecten langs de wegen met bebouwing, daar er geen bebouwing is. Ook G3S scoort beter dan G1 en G2. Alternatief G1 primair zal leiden tot druk verkeer bij de Dr. Van De Perrestraat (p127 ontwerp plan-MER). Momenteel is er een afname van 55% verkeer door aanleg van de nieuwe N19g. Dit zal helaas verdwijnen. Voor NO2 wordt een aanzienlijk negatief effect (score -3) verwacht in de Dr. Van de Perrestraat tussen de Katersberg en de Velodroomstraat en een negatief effect (score -2) tussen de Katersberg en de Badstraat. Verder noordelijk zijn de effecten voor de Dr. Van de Perrestraat verwaarloosbaar (score 0). Hetzelfde geldt bij G2.

				Voor alternatief G5 zijn geen significant negatieve effecten te verwachten langs open wegen met bebouwing, om het simpel feit dat er geen bebouwing in de buurt ligt. Het plan-MER stelt dat er in de Katersberg een kleine afname van de verkeersintensiteit wordt verwacht, maar de Katersberg ligt niet in een straal van 30m van G5. Ook dit is onjuist. De normen van de Wereld Gezondheidsorganisatie worden eveneens niet gehaald: er werd geen rekening gehouden met de nieuwe richtlijnen van de WHO betreffende luchtverontreiniging waardoor de eindscores beïnvloed worden. Op p. 116 van het MER staan de immissiewaarden van Vlare II met als grenswaarde voor de bescherming van de gezondheid 40 µg/m³ voor NO² en als indicatieve grenswaarde sinds 2020: 20 µg/m³ voor PM2,5. Recente studies tonen echter gezondheidseffecten vanaf veel lagere immissiewaarden. Wij verwijzen hiervoor naar het rapport van de wereld gezondheidsorganisatie "<i>WHO global air quality guidelines 2021</i>". Het AQG (AirQualityGuideline) level op jaarbasis voor NO² is 10 µg/m³ (4 x lager!) en voor PM 2,5: 5 µg/m³ (4 x lager!) op jaarbasis. Op lange termijn en korte termijn is er immers een bewezen oorzakelijk verband tussen blootstelling aan PM 2,5 en sterfte aan hart- en vaatandoeningen en sterfte aan luchtwegaandoeningen. Op korte termijn is er een duidelijk oorzakelijk verband voor NO² blootstelling en luchtwegaandoeningen zoals ernstige astmaopstoten met mogelijk de dood tot gevolg. (zie STUK 7 en 8 in bijlage bij dit bezwaarschrift) Het is in dit kader dat, met de huidige wetenschappelijke kennis, het onverantwoord is om geen rekening te houden met de nieuwe richtwaarden. Discipline geluid en trillingen Het ontwerp plan-MER noteert in alle weerhouden alternatieven woningen die op korte afstand tot de nieuwe weg komen te liggen en waar het niet mogelijk blijkt om de gedifferentieerde referentiewaarden te allen tijde te respecteren. Hier is het effect negatief/aanzienlijk negatief en dient men onverwijld over te gaan tot het nemen van milderende maatregelen. "In theorie" worden er geen oneffenheden in de nieuwe weg verwacht zodat we kunnen stellen dat er voor de woningen op een afstand van meer dan 14m tot de weg geen trillingshinder zal voorkomen. Er werd geen rekening gehouden met de nieuwe richtlijnen van de WHO betreffende lawaai blootstelling waardoor de eindscores beïnvloed worden. Op p. 138 in het MER staat dat er momenteel nog geen normen zijn vastgelegd voor Lden en Lnight en dat de waarden die door de Vlaamse Overheid tijdelijk naar voor werden geschoven 55 dB voor Lden en 45 dB voor Lnight zijn. Wij verwijzen hiervoor naar het meest recente rapport van de wereld gezondheidsorganisatie: "<i>Environmental Noise Guidelines for the European Region, 2018</i>", waarbij de richtlijn adviseert dat de Lden voor verkeerlawaaai beneden 53 dB ligt omwille van negatieve effecten op de gezondheid. Er is immers een duidelijk oorzakelijk

			verband tussen lawaai blootstelling vanaf 53 dB en ischemische hart- en bloedvataandoeningen (hartinfarct, herseninfarct), zie richtlijn WHO (stuk 7 en 8 in bijlage bij bezwaarschrift). Het verkiezen van tracé G1 boven het tracé G3 ondanks het feit dat de absolute bijdrage voor de lawaai blootstelling voor de nabije omgeving van het tracé G1, zowel primair als secundair, duidelijk slechter scoort dan bij tracé G3, is dan ook totaal onbegrijpelijk. In het MER staat dat voor tracé G1 primair in de nabij omgeving van het tracé, voor sommige straten een zeer negatief effect is op de geluidsimissies, met zelfs een toename tot 15,6 dB! In het MER staat voor tracé G1 secundair een toename tot 14,2 dB vermeld. De maximale toename in dB voor de nabije omgeving voor bv. tracé G3 bedraagt 5,6 dB. Rekening houdend met het feit dat de geluidsblootstelling in een logaritmische schaal wordt weergegeven, is een toename met 15 of 14 dB extreem hoog en onaanvaardbaar. Nochtans wordt tracé G1 verkozen. Een verplaatsing van de lawaai blootstelling van de ene naar de andere straat is geen oplossing druist in tegen de basisprincipes van de WHO. Bovendien werd er voor het perceel van bezwaarindiener geen enkele geluidsmeting gedaan. De woning die wel gemeten is (Katersberg 146 met verhogingen van 14 en 15 dB) is de woning die in het midden tussen de twee voorkeursvarianten komt te liggen (G1plus A en G1 plus B), dus zeer dicht tegen de nieuwe weg, net zoals bezwaarindiener. Op p. 105 van het rapport van de WHO, staat duidelijk bij het eerste basisprincipe dat de vermindering van geluidsblootstelling op de ene plaats, niet mag leiden tot geluidstoename op een andere plaats. De buurt rond de Fittelaarsdijk en de Gagelstraat zullen een zeer negatieve impact hebben op vlak van lawaai a.g.v. het tracé G1. Het ontwerp plan-MER bespreekt per alternatief de kritieke plaatsen waar milderende maatregelen dienen te worden genomen om geluidshinder te beperken. Het is opmerkelijk dat – hoewel het perceel van bezwaarindiener (geheel of gedeeltelijk) in het tracé ligt – geen van de alternatieven G1 of G2 de woning van bezwaarindiener in aanmerking neemt. Alternatief G1 Primair en G1 Secundair omcirkelen drie woningen die op korte afstand van de nieuwe weg komen te liggen en waar het niet mogelijk blijkt om de gedifferentieerde referentiewaarden te allen tijde te respecteren. In beide gevallen wordt G1-Wit aangeduid als één van de woningen waar milderende maatregelen dienen te worden genomen. De woning(en) die in de Witbolstraat worden aangeduid, zijn de achterliggende percelen van de woning van bezwaarindiener. De plannen reppen met geen woord over het perceel van bezwaarindiener, die op of naast (onduidelijk!) het tracé van de nieuwe weg ligt... De vraag rijst waarom er geen rekening wordt gehouden met de woningen van de mensen in de Dr. Van De Perrestraat, Molderbeemdendijk, Ossemeer en Zandhoefstraat, die tevens op zeer korte afstand van het tracé komen te liggen.

			Hetzelfde verhaal doet zich voor bij G2 Primair en G2 Secundair. Nog opmerkelijker is dat bij G2 Secundair alle woningen van de Witbolstraat en de Gagelstraat – die parallel liggen met het nieuwe tracé – worden aangeduid, zonder zich uit te spreken over het perceel van bezwaarindiener. De gezinswoning en de zaak van bezwaarindiener bevindt zich op het tracé van het PRUP, wat duidelijke nadelen heeft voor hen omdat het PRUP de onteigening van hun woning en van de zaak impliceert. Hoofdstuk 11.5.2. Milderende maatregelen en aanbevelingen stelt het volgende: <i>"In het kader van een plan-MER is het niet de bedoeling om gedetailleerde maatregelen voor te stellen aangezien het juiste tracé nog niet vastligt."</i> Het lijkt nochtans alsof de liggingsvarianten G1 en G2/G1plus al beslist beleid zijn. Van een plannende overheid mag nochtans worden verwacht dat ze onafhankelijk, zonder enige vooringenomenheid of externe inmenging, op basis van objectieve informatie, een dossier correct kan analyseren om tot een redelijk besluit – <i>in casu</i> Ruimtelijk Uitvoeringsplan – te komen. Dit betekent dus ook dat alle belangen (particulier – algemeen) gelijktijdig tegen elkaar moeten worden afgewogen, alsook alle alternatieven op gelijke wijze moeten worden onderzocht. En ook de mogelijke milderende maatregelen per alternatief mee dienen te worden afgewogen. Uiteraard kan een onderzoek van alternatieven / milderende maatregelen niet worden doorgeschoven naar projectniveau. Doorheen het PRUP en plan-MER worden de overige alternatieven slechts sporadisch vermeld, zonder diepgaand onderzoek. Dit in schril contrast tot gekozen alternatief G1 plus, waaraan in het ontwerp-RUP een hoofdstuk van maar liefst 22 pagina's wordt gewijd en in het plan-MER 88 pagina's. Het feit dat de Provincie Antwerpen uitsluitend oog heeft voor alternatieven G1 en G2 en ze eventueel wil laten samensmelten tot één alternatief G1 plus, niettegenstaande de betere milieueffecten van G3 of G5, laat blijken van onzorgvuldigheid. Het feit dat het tracé G5 het verst van de bebouwing ligt, zet deze onzorgvuldigheid door de keuze voor G1 en G2 des te meer in de verf. Het betreft een keuze om op volstrekt onzorgvuldige en dus onwettige wijze een drukke, nieuwe verkeersweg op te dringen tussen de woningen en rustige woonwijken – ten koste van haar bewoners. De plannende overheid onttrekt niet enkel de woningen, maar tevens de beroepsactiviteiten, terwijl uit de bevindingen in het plan-MER een beter alternatief voortvloeit. Alternatief G5 noteert drie woningen waar het nemen van milderende maatregelen nodig is, namelijk te Koppeleershoeven (G5-Kop-1), Retieseweg (G5-Retie) en Schransdijk (G5-Schra-1). Het gaat hier enkel over het nemen van milderende maatregelen, geen inname van woningen. Bovendien, wat de omliggende wegen betreft, werd er op geen enkele locatie een eindscore bekomen die het nemen van milderende maatregelen noodzakelijk maakt.

				De focus doorheen heel het plan-MER en het RUP ligt op voorkeursalternatief G1 plus, wat een samensmelting is van G1 en G2. Het gekozen alternatief is het alternatief dat door de initiatiefnemer gekozen wordt op basis van een integrale afweging, waarbij onder meer (maar niet uitsluitend) de resultaten van het MER mee in overweging genomen worden. <i>In casu</i> lijkt het alsof er helemaal géén rekening is gehouden met de resultaten uit het MER. Bij overheidsinitiatiefnemers mag men er nochtans van uitgaan dat er een bredere belangenafweging plaatsvindt, waarbij naast milieuaspecten (aangebracht in het kader van de milieueffectrapportage) ook bv. maatschappelijk draagvlak en de (maatschappelijke) kosten-batenverhouding (maatschappelijke kosten-baten-analyse) en particuliere belangen een rol spelen. Op verschillende factoren scoort tracé G5 beter dan G1, G2 en G1plus. Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie Alternatief G5 doorkruist 'Gooreind' niet, maar ligt ten zuiden op minder van 100m van het beschermd cultuurhistorisch landschap. Ondanks dat er geen directe effecten op dit beschermd onroerend erfgoed optreden, kan de aantasting van de contextwaarde als negatief beoordeeld worden. Vanaf Brunosdijk zouden er immers zichtrelaties zijn met 'Gooreind'. (pagina 272 ontwerp plan-MER) Het plan-MER bevat ook een afbeelding van dergelijke 'zichtrelaties' (zie figuur 13-13, pag. 273 plan-MER). Op welke zogenaamde 'zichtrelaties' men dan precies doelt, is onduidelijk. Ook de afbeelding schept geen duidelijkheid daar er geen bebouwing op staat die dergelijke zichtrelaties kunnen vormen. Kortom: er kijkt niemand uit op Gooreind. Ook is het onduidelijk waar men zich op de figuur bevindt op de Brunosdijk en hoe men dan uitkijkt op een grafische illustratie van het Agentschap Onroerend Erfgoed staat het Gooreind als volgt afgebakend (<i>Bron:</i> https://inventaris.onrorenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/5590). Op geen enkele manier wordt er vanop Brunosdijk gekeken op het Gooreind... De stelling op pagina 277 dat er milderende maatregelen moeten worden genomen – zoals groenbuffers – om de visuele hinder van het Gooreind te beperken, heeft dus geen enkele feitelijke grondslag. Figuur 13-13 op pagina 273 geeft een bomenrij weer; deze vormt niet het Gooreind maar slechts de scheiding tussen twee maisvelden. G5 doorkruist namelijk veel minder waardevolle akkers en soortenarme graslanden, met name 6,61 ha van de 9,30 ha. (tabel pagina 232 e.v. plan-MER). Het is wederom onduidelijk waarom hierover een probleem wordt gemaakt. Het Gooreind wordt namelijk wél doorsneden door de N19g, maar bij de aanleg van de N19g vormde dit duidelijk geen probleem. Bovendien ontbreekt een kaart van alternatief G5 waarop deze twee beschermde cultuurhistorische landschappen worden aangeduid.

			Wat het aspect archeologie betreft, zou alternatief G5 ter hoogte van de Fittelaarsdijk grondsporen uit de late bronstijd bevatten (alternatief G5 in het oranje aangeduid). Alvorens bodemingrepen kunnen plaatsvinden, dient door middel van een archeologienota onderzocht te worden wat de mogelijke effecten op het archeologisch erfgoed zijn. De archeologienota m.b.t. de Fittelaarsdijk is irrelevant aangezien de Fittelaarsdijk niet eens op de route van G5 ligt. De plannende overheid is duidelijk niet consistent in haar besluitvorming. Waar de aanleg van G5 een probleem vormt m.b.t. 'Gooreind' – dat het landschap <i>nota bene</i> niet doorkruist – lijkt het geen probleem te zijn dat het militair domein wordt herbestemd naar zone voor bedrijvigheid 'Stedelijke ontwikkeling' (RUP Kievermont). Niettemin grenst het militair domein aan De Reivennen, wat tevens een beschermd cultuurhistorisch landschap vormt. Hierover rept het plan-MER geen woord. Men schuift problemen naar voren voor tracé G5 die bij nader inzien irrelevant zijn/feitelijk onjuist zijn om toch maar het gekozen tracé door te drukken. Discipline mens – ruimtelijke aspecten Impact op de gebruikswaarde: het is onduidelijk welke twee woningen worden afgebroken. De grafische illustratie op pag. 288 plan-MER geeft geen duidelijkheid. Bezwaarindiener wenst de woning te Dr. Van De Perrestraat 347 te allen tijde te behouden. Het betreft een volledig gerenoveerde gezinswoning met actieve architectenpraktijk mét goedgekeurde bouwvergunning (13008-G-2011/00210) en gunstig advies van het Agentschap Wegen en Verkeer. Bij alternatief G1 worden er 3 bebouwde percelen in agrarisch gebied aansneden, bij G3 3, G5 2 en bij G9 5. In geen enkel van deze gevallen moet de woning verdwijnen. Volgens het ontwerp plan-MER kunnen de woningen die behouden blijven echter wel hinder ondervinden van de nieuwe weg, met inbegrip van de gezondheidsrisico's. De vraag rijst waarom deze redenering niet wordt gevolgd voor de woning van bezwaarindiener. Er is zelfs mogelijkheid tot groenbuffer naast hun woning, maar hierover wordt met geen woord gerept (zie ook de aanduidingen van de woning van bezwaarindiener op p. 14 tot en met 17). Naast het effectieve ruimtebeslag ontstaan er restpercelen die niet/minder bereikbaar en bruikbaar zijn voor landbouw. De primaire varianten van de alternatieven G1 en G2 en alternatief G9 veroorzaken het grootste ruimtebeslag en zijn daarom niet te verkiezen, rekening houdend met de andere alternatieven die een kleinere impact hebben. Alternatief G5 doorkruist een momenteel nog grotendeels aaneengesloten landbouwgebied en heeft daarom een grotere ruimtelijke impact dan de alternatieven G1 en G2. De kleinste impact op het herbevestigd agrarisch gebied treedt op bij alternatief G3. (pagina 290 ontwerp-planMER) Alternatief G5 heeft geen enkel ruimtebeslag op woongebied! Bij alternatief G5 lijken er aan weerskanten van de N19 ook enkele restpercelen te ontstaan die moeilijker bereikbaar zijn of te klein zijn om nog te bewerken. Echter kunnen deze restpercelen

			extra bosgebied worden ter compensatie van andere agrarische gronden die eventueel doorkruist worden. Discipline mens-gezondheid De discipline mens-gezondheid bevat een tabel (tabel 15-5) betreffende de gebruiksfuncties in het studiegebied. Het architectenbureau van bezwaarindiener wordt niet meegenomen in de gebruiksfuncties. Wat de blootstelling aan chemische stressoren (onder andere Stikstofdioxide) betreft, worden er aanzienlijk negatieve effecten (score -3) verwacht ter hoogte van de Dr. Van De Perrestraat, zowel bij G1 primair als G1 secundair. G5 heeft langs de wegen met bebouwing – ter hoogte van de Katersberg – een beperkt positief effect voor NO2 en PM2,5. Wat de blootstelling aan geluid betreft, vond er geen enkele meting plaats voor alternatief G1 in de Dr. Van De Perrestraat. G5 heeft op zijn beurt enkel negatieve effecten in de Dr. Van De Perrestraat. Dat alternatief G1plus reeds <i>a priori</i> beslist beleid is, komt weer naar voren in het plan-MER (p. 346). Ook hier rijzen een aantal bedenkingen bij de milieueffectenbeoordeling : Bij de discipline lucht wordt er besloten dat voor NO2 negatieve en beperkt negatieve effecten worden verwacht in de Dr. Van de Perrestraat (N19) en beperkt positieve effecten bij de Katersberg, Logen (St. Dimpna) en Pas. Dit is vanuit gezondheidsstandpunt onverantwoord. Er is meer dan voldoende wetenschappelijke onderbouwing om te concluderen dat wonen of naar school gaan in de buurt van een drukke verkeersweg slecht is voor de gezondheid. Door de hogere luchtvervuiling nabij drukke wegen is hier een hogere kans op levensduurverkorting, hart- en vaatziekten, longfunctiedaling en allerlei luchtwegklachten. De invloed op de gezondheid is het sterkst in de eerste 100 meter naast de verkeersas. Afhankelijk van de lokale situatie is de impact tot op enkele honderden meters of meer aantoonbaar. Er wordt bovendien geen rekening gehouden met de nieuwe richtlijnen van de WHO (Wereld Gezondheidsorganisatie) betreffende luchtverontreiniging waardoor de eindscores beïnvloed worden. De MER coördinator en de MER deskundige dienen nochtans te beschikken over de nodige vakliteratuur en op de hoogte te zijn van de recentste ontwikkelingen. In dit geval wordt geen rekening gehouden met de recentste bevindingen van de WHO inzake luchtkwaliteit. Op p. 116 van het MER staan de imissiewaarden van Vlarem II met als grenswaarde voor de bescherming van de gezondheid 40 µg/m³ voor NO² en als indicatieve grenswaarde sinds 2020: 20 µg/m³ voor PM2,5. Alternatief G1plus

			Door het plan-MER heen ligt de focus op G1 en G2, ondanks de negatieve effecten die ze met zich meebrengen. G1 en G2 worden daarom samengesmolten tot een alternatief G1plus. Om het kruispunt van de nieuwe weg met de N19 in te passen, dienen 2 percelen met woningen te worden ingenomen. Nochtans wordt voor de weg tussen de Schransdijk en de N118 de woningen zoveel mogelijk ontzien door de perceelsranden te volgen. Het plan-MER bevat geen enkele verantwoording waarom dit niet zou gaan met de twee percelen op het kruispunt van de Dr. Van De Perrestraat. Men volgt dezelfde redenering voor de percelen ter hoogte van de Dr. Van De Perrestraat 355 en 276. Deze woningen zijn niet opgenomen in het plancontour; het plancontour volgt hier de perceelsrand. Nochtans is perceel nr. 355 dichterbij de weg dan het perceel van bezwaarindiener aan de overkant (nr. 347). Het perceel van bezwaarindiener is gelegen binnen het plancontour precies omdat dit perceel in het verlengde ligt van de 30m bufferzone van de Gagelstraat. Hierover wordt echter niets gezegd doorheen heel het plan-MER. Dat de woning van bezwaarindiener dient behouden te blijven, ligt tevens stilzwijgend vervat in figuur 14-9 van het plan-MER. Dat alternatief G1plus voorafgaand beslist beleid is, komt weer naar voren in het plan-MER (zie pag. 346). Ook hier rijzen een aantal bedenkingen bij de milieueffectenbeoordeling : Bij de discipline lucht wordt er besloten dat voor NO2 negatieve en beperkt negatieve effecten worden verwacht in de Dr. Van de Perrestraat (N19) en beperkt positieve effecten bij de Katersberg, Logen (St. Dimpna) en Pas. Dit is vanuit gezondheidsstandpunt onverantwoord. Er is meer dan voldoende wetenschappelijke onderbouwing om te concluderen dat wonen of naar school gaan in de buurt van een drukke verkeerweg slecht is voor de gezondheid. Door de hogere luchtvervuiling nabij drukke wegen is hier een hogere kans op levensduurverkorting, hart- en vaatziekten, longfunctiedaling en allerlei luchtwegklachten. De invloed op de gezondheid is het sterkst in de eerste 100 meter naast de verkeersas. Afhankelijk van de lokale situatie is de impact tot op enkele honderden meters of meer aantoonbaar. Er wordt bovendien geen rekening gehouden met de nieuwe richtlijnen van de WHO (Wereld Gezondheidsorganisatie) betreffende luchtverontreiniging waardoor de eindscores beïnvloed worden. De MER coördinator en de MER deskundige dienen nochtans te beschikken over de nodige vakliteratuur en op de hoogte te zijn van de recentste ontwikkelingen. In dit geval wordt geen rekening gehouden met de recentste bevindingen van de WHO inzake luchtkwaliteit. Op p. 116 van het MER staan de imissiewaarden van Vlarem II met als grenswaarde voor de bescherming van de gezondheid 40 µg/m³ voor NO² en als indicatieve grenswaarde sinds 2020: 20 µg/m³ voor PM2,5. Recente studies tonen echter gezondheidseffecten vanaf veel lagere imissiewaarden. Wij verwijzen hiervoor naar het

			rapport van de wereld gezondheidsorganisatie "WHO global air quality guidelines 2021". Het AQG (AirQualityGuideline) level op jaarbasis voor NO² is 10 µg/m³ (4 x lager!) en voor PM 2,5: 5 µg/m³ (4 x lager!) op jaarbasis. Op lange termijn en korte termijn is er immers een bewezen oorzakelijk verband tussen blootstelling aan PM 2,5 en sterfte aan hart- en vaataandoeningen en sterfte aan luchtwegaandoeningen. Op korte termijn is er een duidelijk oorzakelijk verband voor NO² blootstelling en luchtwegaandoeningen zoals ernstige astmaopstoten met mogelijk de dood tot gevolg. (zie STUKKEN 7 en 8 stukkenbundel bezwaarschrift) Het is in dit kader dat, met de huidige wetenschappelijke kennis, het onverantwoord is om geen rekening te houden met de nieuwe richtwaarden Voor de discipline geluid en trillingen heeft de plan-MER diens metingen gedaan bij de wegen waarlangs G1plus loopt, waarbij een beoordelingspunt werd voorzien thv de kritische bebouwing. Het valt meteen op dat er geen metingen in de Dr. Van De Perrestraat werden uitgevoerd. Zowel bij G1plus A als G1plus B wordt er niets gezegd over de Dr. Van De Perrestraat. Nochtans ligt deze straat pal binnen de plancontouren! Daarbovenop ontbreekt de Dr. Van De Perrestraat ook binnen de milderende maatregelen en aanbevelingen. Wel wordt de woning G1-kat die midden in de plancontour ligt en dient gevrijwaard te worden, wel besproken voor milderende maatregelen. Daarnaast worden ook de woningen aan de Witbolstraat en Gagelstraat voorzien met milderende maatregelen, alsook nog twee andere woningen die dicht tegen de weg liggen. Bij beide alternatieven stelt het plan-MER: <i>"Wat de omliggende wegen betreft werd er op geen enkele locatie een eindscore bekomen die het nemen van milderende maatregelen noodzakelijk maakt"</i>. Deze stelling mist enige verantwoording, te meer omdat de Dr. Van De Perrestraat – en zeker de woning van bezwaarindiener op het toekomstig kruispunt – op een gelijksoortige afstand ligt als de aangehaalde woningen/straten, evenals de woning gelegen langs Zandhoefstraat, Ossemeer en Molderbeemdendijk. De discipline biodiversiteit bevat dan weer interne tegenstrijdigheden. Op pagina 388 plan-MER wordt gesteld dat <i>"Alternatief G1 plus verschilt van alternatief G1 door een grotere oppervlakte van de biologisch zeer waardevolle houtwal met dominantie van Zomereik die ingenomen wordt bij variant G1 plus A (96 m²)."</i> Niettemin stelt pagina 389 dat <i>"Het alternatief neemt daarbij minder oppervlakte in van de houtwal dan alternatief G1"</i> ... Voor alternatief G1plus A zal de aanplant van Grove den met ondergroei van struiken en bomen en naaldhoutplant zonder ondergroei worden ontbost langs de Meulemakershoef. Ook hier wordt er wederom geen probleem gemaakt van de ontbossingen die dienen te gebeuren, daar waar er bij G5 moeilijk wordt gedaan over een beschermd cultuurhistorisch landschap dat <i>überhaupt</i> niet op het tracé ligt. Bij de bredere plancontour zullen ten zuiden van de Fittelaarsdijk restpercelen ontstaan tussen de weginfrastructuur en de woonwijk. Vanuit de discipline Mens wordt geadviseerd op deze locatie een bufferzone te voorzien voor de woonwijk en de

			restpercelen in te vullen met groenstructuren om een bufferende werking te creëren voor de aanpalende woonwijk. In het MER wordt andermaal met geen woord gerept over milderende maatregelen in de Zandhoefstraat, Ossemeer, Molderbeemdendijk, maar enkel wel in Gagelstraat. Er worden opmerkingen geformuleerd op figuur 18-19 ecotoopinname binnen plancontour. Ten eerste is er geen blauwe zone te zien maar wel een purperen. Ten tweede is het perceel van bezwaarindiener geen restperceel, maar een volwaardig volledig vergund en gerenoveerde woning met actieve architectenpraktijk. Reeds op pagina 288 plan-MER werd vermeld dat er twee van de vier percelen gespaard kan blijven. Bezwaarindiener wenst haar perceel 415W langs de Dr. Van De Perrestraat te behouden. Zij ontvingen een goedgekeurde stedenbouwkundige vergunning op 4 juli 2011 (nr. 133008-G-2011/00210) met een gunstig advies van AWV. Deze woning dient aldus ten allen tijde gevrijwaard te blijven. Het betreft een halfopen bebouwing met blinde vergunde muur langs de kant van de weg over een lengte van 33,30 meter. De overige 23 meter is een dichtbegroeide groene buffer. De perceelsbreedte achteraan is 23,62 meter. De perceelsbreedte vooraan is 13,50 meter. Met de bijzondere architecturale waarde van de woning, wordt in het plan en plan-MER geen enkele rekening gehouden. Het is onbegrijpelijk dat de plancontour niet de perceelsranden van bezwaarindiener volgt, zoals ze doet bij alle woningen binnen het plan. Bezwaarindiener voelt zich dan ook geïmponeerd. Wat de discipline landschap, bouwkundig en onroerend erfgoed betreft, verwijst bezwaarindiener naar pagina 403 van het plan-MER die verwijst naar Villa Zonneschijn. Op figuur 18-33 wordt geïllustreerd hoe G1 plus A/B de achterbouw en een beperkt tuingedeelte van de Villa inneemt. De Villa zelf valt buiten het ruimtebeslag van de geplande weg en kan gevrijwaard worden. Daarentegen illustreert een schematische weergave op pagina 41 van de toelichtingsnota bij het RUP dat de nieuwe weg geen inname van de achterbouw en de stallingen behoeft. Deze figuur betreft de uitwerking van het kruispunt met de Dr. Van De Perrestraat. De weg volgt gewoon de perceelsrand van Villa Zonneschijn. Het wordt er alleszins niet duidelijker op, daar pagina 407 van het plan-MER schrijft dat <i>“de inname van enkel tuin (bv. ter hoogte van Villa Zonneschijn) wordt effect negatief beoordeeld”</i>. Gelet op het feit dat het nog een andere stelling is inzake de inname van Villa Zonneschijn, is het ook feitelijk onjuist. Alle gronden ten zuiden van Villa Zonneschijn en de nieuw geplande weg tegen de R14 behoren tot dezelfde eigenaar (van Villa Zonneschijn). Het plan-MER maakt op twee momenten melding van het verkavelen van gronden na de werken, namelijk op pag. 288 en pag. 407. Hoe dan ook is er de intentie om het

				gebouw Villa Zonneschijn te vrijwaren van inname. Ook verder in het plan-MER is er de bedoeling om bestaande woningen/boerderijen te vrijwaren, bv. bij hoofdstuk 18.2.8.2 (impact op landschappelijke structuur en perceptie). Ook hier worden groenstructuren doorsneden om woningen/boerderijen te sparen, waarom worden de woningen ter hoogte van de Dr. Van De Perrestraat niet gespaard door tracé G5 te volgen of ook hier de perceelsranden te volgen? Aangaande de wisselwerking met de ruimtelijke context, wordt er een bufferzone voorzien tussen de plancontour en het woongebied. De geplande weg wordt op de N19g, N19 en N118 aangesloten via verkeerslichten. De kruisende wegen worden geknipt. Het gaat daarbij om de Zandhoefstraat, Ossemeer, Holven, Koppeleershoeven, Heistraat, Kastermanstraat, Schransdijk, Katersberg (zijtak), Meulemakershof en Berkven. In deze straten zal dus omgereden moeten worden. Enkel voor fietsers in de Heistraat en Schransdijk wordt er een fietstunnel voorzien. Landbouwers zullen gebruik kunnen maken van de fietstunnel in de Schransdijk. Deze effecten worden besproken onder de discipline mens – mobiliteit (§7.4.4). Ten zuiden van de Fittelaarsdijk zullen restpercelen tussen de weginfrastructuur en de woonwijk ontstaan. Omdat deze percelen moeilijker bereikbaar worden, de landbouwkundige waarde ervan daardoor afneemt en het aangewezen is om een bufferzone te voorzien voor de woonwijk, wordt geadviseerd om de restpercelen in te vullen met groenstructuren. Deze groenstructuren kunnen bufferend werken voor de aanpalende woonwijk. Ook hier (fig. 18-37, pag. 410) wordt het perceel van bezwaarindiener wederom over het hoofd gezien. Tussen de N19/Dr. Van De Perrestraat en de groene bufferzone ligt de volledig gerenoveerde en vergunde woning met architectenpraktijk en aanhorige tuin. Op bovenstaande figuur wordt het tuingedeelte van bezwaarindiener aangeduid als bufferzone. Echter wordt de bufferzone vier pagina's verder (fig. 18-43, p. 414) anders aangeduid, waar het tuingedeelte van bezwaarindiener niet als bufferzone wordt opgenomen. Hoe dan ook zullen de omliggende woonwijken – die momenteel rustig gelegen zijn – veel geluidsoverlast ondervinden. De groei van bomen duurt namelijk tiental jaren en de bomen vormen geen buffer t.a.v. geluid en fijn stof, waarvan de gevolgen niet te overzien zijn. Bij de bespreking van de effecten op de belevingswaarde wordt gefocust op de visuele effecten vanuit omliggende bewoning. Zonder afscherming zullen er zichten zijn op de weg vanuit de woningen langs de volgende straten: Zandhoefstraat, Ossemeer, Molderbeemdendijk, N19, Fittelaarsdijk, Witbolstraat, Lupinenstraat, Koppeleershoeven, Heistraat, Schransdijk, Katersberg, Meulemakershof, Binnenblok, Pand en N118. Er zijn enkele locaties aanwezig waar de afstand tussen de woningen en de weg zeer beperkt is (rode stippellijn fig. 18-42) waardoor een groenstructuur nooit voldoende kan zijn om de effecten op de belevingswaarde volledig te milderen. Men doelt hier allicht op de plaatsing van geluidsschermen. Het effect zal hierdoor negatief blijven zie fig. 18-42 en fig. 18.43). Het perceel van bezwaarindiener heeft geen zicht op de nieuwe weg aan de

			linkerzijkant, maar slechts aan de voorzijde (N19) en de tuinkant. De muur van hun woning staat op de perceelsgrens en heeft een volwaardige scheimuur met een lengte van 33,30m. De overige 23m is tuin met nu al aanwezige groenbuffer en bomen. Het is onbegrijpelijk dat de plannende overheid een nieuwe, drukke verbindingsweg tracht te plaatsen tussen woningen en rustige woonwijken, wanneer een beter alternatief enkele honderd meter noordelijk gelegen is, namelijk alternatief G5. Zoals al meerdere keren is toegelicht, ligt het perceel van bezwaarindiener pal naast de nieuwe weg. Het is onverantwoord en onbegrijpelijk en getuigt van onzorgvuldig handelen van de plannende overheid dat er voor de discipline geluid & trillingen géén metingen zijn gedaan in de Dr. Van De Perrestraat (plan-MER p. 419-40). Bovendien wordt geen rekening gehouden werd met de nieuwe richtlijnen van de WHO betreffende lawaai-blootstelling waardoor de eindscores beïnvloed worden. De verplaatsing van de lawaai-blootstelling van de ene naar de andere straat is geen oplossing en druist in tegen de basisprincipes van de WHO. De buurt rond e Fittelaarsdijk en de Gagelstraat zullen een zeer negatieve impact hebben op vlak van lawaai a.g.v. het tracé G1. Het verkiezen van tracé G1 boven het tracé G3 ondanks het feit dat de absolute bijdrage voor de lawaai-blootstelling voor de nabije omgeving van het tracé G1, zowel primair als secundair, duidelijk slechter scoort dan bv. tracé G3, is totaal onbegrijpelijk. In het MER staat dat voor tracé G1 primair in de nabij omgeving van het tracé, voor sommige straten een zeer negatief effect is op de geluidsimmissies, met zelfs een toename tot 15,6 dB! In het MER staat voor tracé G1 secundair een toename tot 14,2 dB vermeld. De maximale toename in dB voor de nabije omgeving voor bv. tracé G3 bedraagt 5,6 dB. Rekening houdend met het feit dat de geluidsblootstelling in een logaritmische schaal wordt weergegeven, is een toename met 15 of 14 dB extreem hoog en onaanvaardbaar. Nochtans wordt tracé G1 verkozen. Bovendien werd er voor het perceel van bezwaarindiener geen enkele geluidsmeting gedaan. 63 De woning die wel gemeten is (Katersberg 146 met verhogingen van 14 en 15 dB) is de woning die in het midden tussen de twee voorkeursvarianten komt te liggen (G1plus A en G1 plus B), dus zeer dicht tegen de nieuw weg, net zoals bezwaarindiener. Conclusie: het alternatievenonderzoek is voor discussie vatbaar. Bezwaarindiener benadrukt dat alternatief G1primair, G1 secundair, G2 primair, G2 secundair en G9 geen optie zijn. Bij de alternatieven G1, G2 en G9 wordt het woongebied tussen de Zandhoefstraat en N19 aangesneden. Het gaat zowel om 4 (zowel bij de primaire als secundaire varianten) reeds bebouwde als om een onbebouwd perceel (gezien de perceelsgrootte kan aangenomen worden dat dit nog verkaveld kan worden). Wanneer voor de alternatieven G1, G2 of G9 gekozen wordt, is op zeker 2 van de 4 bebouwde percelen de afbraak van de aanwezige woning noodzakelijk. Op de 2 overige percelen kan de woning mogelijks gespaard blijven. De

				inname van de woningen wordt aanzienlijk negatief beoordeeld. Wanneer er enkel tuin aangesneden wordt, wordt het effect als negatief beoordeeld. Op p. 407 van het plan -MER word gesteld "Verder langs het tracé worden door de varianten van G1 plus geen andere woningen ingenomen, ook niet in andere bestemmingstypes". Dus eigenlijk leest men hier dat met de inname van de woning van bezwaarindiener geen rekening werd gehouden..., waardoor de beoordeling van het gekozen alternatief andermaal onzorgvuldig is gebeurd en het plan-MER en PRUP onwettig zijn. Alternatief G5 ligt meer noordelijk en wordt door de meerderheid van de bewoners van Geel gesteund. Het tracé scoort aanzienlijk positief op verkeersleefbaarheid en zorgt voor een vermindering van de verkeersstroom in Sint-Dimpna en Katersberg, wat <i>nota bene</i> de plandoelstelling was. Bovendien ligt G5 ver weg van de woonwijken, het doorkruist geen bebouwing. G5 heeft zelfs de dezelfde verharde grondoppervlakte en grondverzet als G1, maar toch blijft de focus op G1 liggen... Daar G5 ver van bebouwing ligt, is de stikstofimpact langs bebouwde wegen niet significant. Zowel G1 primair als G1 secundair hebben aanzienlijk negatieve effecten langs wegen met bebouwing, in het bijzonder de Dr. Van De Perrestraat (straat bezwaarindiener). Bij G5 zullen er enkel maar milderende maatregelen worden genomen ten opzichte van drie woningen, geen inname van woningen! Hoewel het tegendeel wordt beweerd door de plannende overheid, doorkruist G5 verder geen beschermd cultuurhistorisch landschap 'het Gooreind', aangezien het op ca. 100m van G5 ligt. Niettemin wordt hier duidelijk een probleem van gemaakt, waar anders – bv. De Reivennen en RUP Kievermont – niet moeilijk wordt over gedaan. Het feit dat de aanleg van N19g wel het Gooreind doorkruist, wordt buiten beschouwing gelaten. Ook van zogenaamde zichtrelaties van Brunosdijk t.o.v. het Gooreind is absoluut geen sprake aangezien dit feitelijk niet mogelijk is. G5 doorkruist verder niet meer dan 6,61 ha van 9,30 ha minder waardevolle akkers en soortenarme graslanden. Het lijkt alsof de plannende overheid feiten onjuist weergeeft om tracé G5 in een slecht daglicht te stellen hun gekozen route G1 door te drukken. Inzake ruimtebeslag en ontbossing worden twee gronden bos in rekening gebracht, terwijl deze bossen niet worden ingenomen door G5. Op deze manier wordt het aantal te ontbossen bomen voor tracé G5 aanzienlijk verhoogd, zonder dat deze bomen daadwerkelijk worden doorkruist. Het plan-MER schuift aldus foutieve feitelijke gegevens naar voren met de bedoeling alternatieven G1 en G2 door te drukken. Kortom: men schuift doorheen het plan-MER onjuiste feitelijke (terrein)gegevens naar voren met als doel de voorkeursroute G1(plus) door te drukken bij de bevolking. Van een afdoende en concreet alternatievenonderzoek is bijgevolg geen sprake, aangezien de feiten worden verdraaid en alternatieven niet deugdelijk worden onderzocht. Bij alternatief G1plus A of B is er tevens een zeer grote mogelijkheid voor het behoud van de woning en architectenpraktijk van bezwaarindiener. Het probleem is echter dat de weg zich tussen de huizen en de woonwijken dringt, waardoor de gezondheid in het gedrang komt o.m. door geluid en fijn stof. Hierbij komt de woning van bezwaarindiener

			naast het kruispunt met de Dr. Van De Perrestraat te liggen. Ondanks de groenbuffer die zal worden aangelegd, zal het voor een toename van geluidsoverlast zorgen. Bovendien zijn er geen geluidsmetingen uitgevoerd in de Dr. Van De Perrestraat, ondanks de dichte ligging van de Dr. Van De Perrestraat tegen de nieuwe weg. Of de woning van bezwaarindiener al dan niet wordt ingenomen, is onduidelijk. Door het plan-MER heen wordt – wat alternatief G1plus betreft – de woning van bezwaarindiener louter vermeld op verschillende illustraties, zonder zich effectief uit te spreken over hun woning/architectenpraktijk: - Figuur 43 (toelichtingsnota plan-MER): perceel bezwaarindiener situeert zich in de verruiming van de PRUP-contour in functie van de uitbouw van de groenbuffer tussen de nieuwe weg en bestaande woningen; - Figuur 18-5: perceel van bezwaarindiener wordt aangeduid als woongebied; - Figuur 18-19: perceel van bezwaarindiener wordt aangeduid als restperceel tussen de weginfrastructuur en woonwijk; - Figuur onderaan pagina 406: perceel van bezwaarindiener wordt aangeduid als woongebied; - Figuur 18-34: perceel van bezwaarindiener wordt aangeduid als woongebied; - Figuur 18-35: perceel van bezwaarindiener wordt niet aangeduid als agrarisch gebied, dus wel als woongebied? - Figuur 18-37: perceel van bezwaarindiener wordt aangeduid als woongebied, tuin als agrarisch gebied, tuin wordt ingenomen bij buffer; - Figuur 18-42: perceel van bezwaarindiener valt buiten de bufferzone; - Figuur 18-43: perceel bezwaarindiener valt buiten de groene bufferzone, maar dient wel extra buffering te krijgen in functie van beleving Het staat van meet af aan vast dat het tracé G1plus (samensmelting G1 en G2) a priori de voorkeur genoot, aangezien er in het RUP en plan-MER de 'focus op G1 en G2' ligt en zelfs een samensmelting gebeurt van beide tracés naar een voorkeursalternatief G1plus A/B. Bezwaarindiener benadrukt dat alle alternatieven niet aan een gelijkwaardig alternatievenonderzoek werden onderworpen. In het PRUP worden de overige alternatieven amper vermeld, laat staan dat ze uitgebreid aan bod zijn gekomen. Het is onbegrijpelijk dat de plannende overheid een nieuwe, drukke verbindingsweg tracht te plaatsen tussen woningen en rustige woonwijken, wanneer een beter alternatief enkele honderd meter noordelijk gelegen is, namelijk alternatief G5. Dit PRUP is blijkbaar ontkoppeld van het PRUP dat de verbinding tussen de N18 (Retiee-Dessel-Mol) en de N118 (Retieseweg) regelt. Dit maakt dat we enkel nog spreken over het vrachtverkeer van en naar de Stenehei in Dessel. Immers vrachtverkeer van Geel naar de industriegebieden van Retie en Arendonk 65 moet langs de N19g (Geel-Kasterlee) verlopen. Het vrachtverkeer van de Stenehei kan via Retie naar de E34 afgeleid worden. Dit heet verdeling van lasten want Geel moet reeds het (vracht)verkeer slikken van Mol en Noord-Limburg. Nieuwe wegen trekken

			nieuw verkeer aan en aangezien het verkeer rond Geel (R14, Antwerpseweg) nu reeds in de knoop zit, kan dit wegnemen geen extra verkeer meer aan. Vooraleer nieuwe wegen worden aangelegd, moet eerst de verkeersproblematiek van de Antwerpseweg en de verbinding met de R14 worden opgelost. Waar blijven de ventwegen langs die Antwerpseweg die al zo lang aangekondigd werden ? Indien een plan-MER inhoudelijk gebrekkig is, kan het RUP niet definitief worden vastgesteld. De fout – bv. het niet naar behoren uitvoeren van een alternatievenonderzoek – beïnvloedt het genot van de eigendom van omwonenden – onder andere bezwaarindiener – via de doorwerking in het RUP. 3.5.2. Tunnelalternatief werd niet onderzocht in het MER Ook blijkt nergens waarom het voorzien van een tunnel (bv. een boortunnel) geen redelijk of geoptimaliseerd alternatief kan zijn om de woning van bezwaarindiener te vrijwaren. Het niet-onderzoeken van een alternatief maakt uiteraard een ernstig gebrek uit in het alternatievenonderzoek van het plan-MER, waardoor het plan niet definitief kan worden vastgesteld. Ook zal dit tunnelalternatief op alle milieu-effecten gunstiger scoren, zeker ook wat betreft gezondheid (fijnstof) en stikstof. De kostprijs van een boortunnel mag en kan bij deze beoordeling geen criterium zijn. Dit dient te worden onderzocht in het plan-MER. 3.5.3. Leemtes in het MER Het MER bevat bij verschillende disciplines leemten in de kennis. Mens-mobiliteit: punt 7.7 Bodem: punt 18.2.3.8 Water: punt 18.2.4.9. Geluid en trillingen: punt 18.2.6.7. Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie: punt 18.2.8.5. Om een plan-MER op zijn kwaliteit te kunnen toetsen en om een beeld te krijgen van de betrouwbaarheid van de voorspellingen, is een nauwkeurige weergave van de leemten in de kennis noodzakelijk. Deze leemten maken een zorgvuldig onderzoek van milieu-effecten en alternatieven onmogelijk. 3.5.4. Ontbreken van een passende beoordeling en verscherpte natuurtoets in plan-MER – schending art. 36ter, §3 Natuurdecreet Het ontwerp-PRUP omvat in hoofdstuk 6.2.2. een toelichting over de passende beoordeling en verscherpte natuurtoets (p43). De passende beoordeling moet echter geïntegreerd worden in het MER, maar dient als duidelijk te onderscheiden onderdeel (in het kader van de discipline Biodiversiteit)

			opgenomen te worden. Het detailniveau van de passende beoordeling moet passen bij het detailniveau van het plan. Het plan-MER verwijst naar hoofdstuk 20, dat een aftoetsing aan de noodzaak voor de passende beoordeling en de verscherpte natuurtoets beschrijft. Ook hoofdstuk 6.4. van het plan-MER verwijst naar hoofdstuk 20: <i>“De aftoetsing van de noodzaak voor een passende beoordeling is gebeurd in hoofdstuk 20.”</i> Niettemin blijft bezwaarindiener in het ongewisse aangezien hoofdstuk 20 volledig blanco is. In het volledige plan-MER ontbreekt de bijlage van de passende beoordeling én de verscherpte natuurtoets. Het is dan ook niet zeker of de passende beoordeling en de verscherpte natuurtoets wel zijn opgemaakt. Er wordt vastgesteld dat de passende beoordeling en de verscherpte natuurtoets niet zijn opgenomen op de website van de Provincie Antwerpen. Het is nochtans wel de verplichting van de bevoegde overheid om het ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan en het ontwerp van de effectbeoordelingsrapporten – waaronder dus de passende beoordeling en de verscherpte natuurtoets m.b.t. beoordeling van het luik biodiversiteit - ter beschikking op haar website te stellen. Alleszins dient het openbaar onderzoek te worden hernomen met toevoeging van de passende beoordeling en de verscherpte natuurtoets, nu bezwaarindiener deze niet heeft kunnen consulteren via de website zoals vereist door de wetgeving. Alleszins vereist de passende beoordeling een schriftelijk verslag aangezien de beoordeling met redenen moet worden omkleed. Indien niet uit de passende beoordeling kan worden afgeleid waarom een plan of project doorgang kan vinden, mist zij haar doel en kan zij geenszins als “passend” worden beschouwd. De afwezigheid van een passende beoordeling en verscherpte natuurtoets leidt tot een gebrekkig plan-MER. Ook is er sprake van een onzorgvuldig handelen van de Provincie Antwerpen, temeer gelet op de impact van de stikstofdioxide die de gekozen alternatieven G1 en G2 met zich meebrengen. Dit is nog met uitzondering van de stikstofuitstoot die de werf- en exploitatiefase met zich zal meebrengen. Hoe dan ook dient de passende beoordeling voor in het plan-MER te worden herwerkt zodat deze voldoet aan de vereisten van het INEOS-arrest, opdat de passende beoordeling voldoende rekening zou houden met de instandhoudingsdoelen, het aanwezige areaal en de kwaliteit van de natuurwaarden, de specifieke milieukenmerken en de reeds bestaande milieudrukken in het gebied. Drempelwaarden kunnen niet worden toegepast. Hetzelfde geldt voor de verscherpte natuurtoets in het plan-MER. Ook deze dient te worden herwerkt opdat ze voldoende rekening zou houden met de aanwezige VEN-vegetaties, de kwaliteit van de natuurwaarden, de specifieke milieukenmerken en de reeds bestaande milieudrukken, waarbij er bovendien geen schadedrempel van toepassing is. Besluit: geen definitieve vaststelling van het PRUP. De voorziene nieuwe ontsluitingsweg is onnodig en de keuze voor tracé G1 is onoordeelkundig vanuit

				gezondheidsstandpunt. Het probleem m.b.t. Sint-Dimpna kan ook op een andere manier opgelost wordt en een tracé uit te tekenen met minder impact op mens of milieu. Er is geen enkele reden om de leefomgeving en het leven van de bewoners van Holven met een nieuwe weg aan te tasten. Er wordt verzocht bezwaarindiener op de hoogte te houden van het gevolg dat aan dit bezwaarschrift wordt gegeven.
316B			12.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
317B			13.10.2023 (via e-mail)	Enerzijds moet de mobiliteitssituatie op St Dimpna erkend worden, daarover is iedereen het eens maar liefst op basis van recente metingen, én het probleem van doorgaand zwaar verkeer dient opgelost te worden. Gezien de gewijzigde macro mobiliteits-en economische realiteit moeten we ons echter de vraag durven stellen of de ontsluitingsweg nog wel nodig is, binnen de huidige bovenlokale context, rekening houdende met de bouwkosten voor de Vlaamse overheid. Met een nieuw onderzoek kan die vraag beantwoord worden op basis van recente meetgegevens. Er dient onderzocht te worden in hoeverre de ontsluitingsweg wel of niet bijdraagt tot de verkeersveiligheid op St.Dimpna. Er dient onderzocht te worden dat en / of veel goedkopere alternatieven, bv. Km-en tonnage-beperkingen, met al dan niet een downgrading door overheveling van deze gewestweg naar de stad Geel, niet hetzelfde effect kunnen bewerkstelligen. Anderzijds, indien een nieuw onderzoek op basis van actuele criteria zou besluiten dat een extra ontsluiting alsnog nodig is, dan is er het feit dat er bij de lokale bevolking teveel onzekerheid bestaat dat de gekozen weg, volgens het vorige PRUP8 voorstel dat vernietigd werd door de RVS (Raad Van State), wel de meest efficiënte gelegen plaats was. Bijgevolg dient er een nieuw onderzoek te komen op basis van actuele cijfers omdat bijvoorbeeld : • De effecten van de N19G (nieuwe verbindingsweg tussen Geel en Kasterlee) in de vorige studie niet werden meegenomen, aangezien er toen nog geen sprake was van de N19G. Verschillende verkeerstromen zijn zich ondertussen aan het verleggen. • Dat de vraag dient gesteld te worden of Kievermont nog wel dient ontwikkeld dient te worden als KMO zone, aangezien zijn ligging en er elders nog voldoende KMO –gronden aanwezig zijn (Thomas More), die niet ingevuld geraken. Clustering wordt geprefereerd. De beschikbare ruimten op Kievermont kunnen ingevuld worden als natuur –en/of natuurgebied. Immers

				werd de regionale verbinding als verplichting opgelegd om domein Kievermont te kunnen ontwikkelen als KMO zone. • Sinds de vorige goedkeuringsronde van PRUP's zijn er een heel aantal PRUP's goedgekeurd die nu bijkomend effect hebben of spoedig gaan hebben op de huidige situatie en die uiteraard nog niet zijn meegenomen in het vorige onderzoek. (o.a. mobiliteit Antwerpseweg door uitbreiding winkelzones, groei Thomas More, bevolkingsaan groei Geel (>+6000 tegen 2030), verkeerscongestie op rond punt Antwerpseweg, uitbreiding bedrijfsterreinen ter hoogte van Thomas More,....) • De bovenlokale mobiliteit via scheepvaart is onderbenut en ook niet betrokken in het onderzoek. Aangezien de Vlaamse overheid hier sterk op focust, is dit een belangrijke factor om mee te nemen in het nieuwe onderzoek (baanverkeer vervangen door waterverkeer) • Dat de leefbaarheid van de wijken ten noorden van Holven (Gagelstraat, Dr VandePerrestraat, Ossemeer, Korte Elzenstraat, KSA BERKVEN, Pand, Binnenblokken..) dient in kaart gebracht te worden omdat de "noordelijke zoekzone" die bij het vernietigde PRUP werd onderzocht enkel onderzocht werd tegen de kanaalzijde en op de locatie van het vorige vernietigde PRUP8 en niet ertussen. Een verder gelegen ontsluiting, op een plaats die veel minder bevolkt is, zou kunnen aansluiten op de N19 G ter hoogte van de Speenwaverdreef met zodat maximaal de aanwezige woonwijken worden ontzien door het nemen van milderende maatregelen ter bescherming van de Ossemeer • Dat geluidshinder richting de kern van HOLVEN en bewoning van naast de ring gelegen (toekomstige) bewoning moet gemilderd worden, eveneens aangezien er ondertussen al her en der (nieuwe) verkavelingen zijn ontstaan of ingepland op of in de buurt van betrokken tracés (Huttenstraat/Rodekruisstraat/Dr van de Perrestraat) • Dat er verstrengde milderende maatregelen (sleuf, hogere en verlengde taluds of geluidsschermen,...) genomen worden indien een nieuw onderzoek de noodzaak van een lokale ontsluitingsweg voor bovenlokaal verkeer zou herbevestigen. • Dat er duidelijkheid moet komen over de aansluiting op de bestaande ring (oversteek Dr. Van de Perrestraat) Tot slot moet afgewogen worden wat kan, rekening houden met de financiële toestand van de Vlaamse overheid, en wat uiteindelijk de toegevoegde waarde is voor de Geelse burger. (lust versus last) + Idem 47

318B			13.10.2023 (via e-mail)	Het PRUP zal leiden tot meer verkeer aantrekken dat over de autostrade zou moeten rijden die nu nog niet via geel richting bv Hasselt, Brussel rijden gaat niets oplossen enkel meer fijnstof, geluidsoverlast voor de mensen in de buurt. en St Dimpna zal snel terug volstaan. Mensen moeten ontraden worden om met de auto te rijden, dit wil zeggen moeilijker, duurder en niet makkelijker maken. Geld gebruiken voor nieuwe fietspaden, fietstunnels en veiliger fietsverkeer.
319B			13.10.2023 (via e-mail)	Minder groen, grote kosten + Idem 47B
320B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
321B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
322B			13.10.2023 (via e-mail)	Ik maak me ernstige zorgen om mijn gezondheid nu de weg vlak achter onze tuin wordt aangelegd. Afstand is m.i. veel te klein. De negatieve effecten van een (drukke) weg op de gezondheid zijn zeker voelbaar van 300 meter tot zelfs 500 meter vanaf het midden van de weg. Wij wonen op minder dan 75 meter op het midden van de weg. Kijk hoeveel huizen er met die nieuwe weg binnen deze oppervlakte rondom de aan te leggen weg zullen liggen. Deze negatieve gezondheidseffecten zijn een combinatie van de invloed van luchtvervuiling, lawaai overdag, geluidsoverlast en slecht slapen 's nachts en het verlies aan groene ruimte. De WHO heeft onlangs de veilige norm voor fijnstof (het gaat om de kleinste partikels PM2,5) verlaagd tot 5mcg/m3. Zelfs zonder een nieuwe weg zal dit al het geval zijn. Wat gaat de overheid doen zonder dat er een extra weg wordt gelegd aan het fijn stof dat nu al te hoog is ! Geluid ? De WHO stelt dat voor een gezond leefmilieu een geluidsniveau van 50 dB overdag en maximaal 40 dB tijdens de nacht moet nagestreefd worden. Er zijn onvoldoende metingen gebeurt, want door onze eigen metingen komen we nu al aan de norm of erboven. Wij slapen op de 1^{ste} verdieping, dus schermen hebben geen nut daar.
323B			13.10.2023 (via e-mail)	Is het nulalternatief wel voldoende onderzocht? Een beoordeling van het nulalternatief wordt niet uitgevoerd in het plan-MER. Men weigert dus het effect na te gaan van een tonnenmaatbeperking in de huidige situatie. Is dat nog representatief ? Is meer beton de oplossing ?

				Er is al helemaal geen groen meer in Holven, en nu gaat U het laatste stukje nog betonneren ?
324B			13.10.2023 (via e-mail)	Tonnagebeperking = enige en juiste oplossing. Kan de ontlasting van St Dimpna niet op een andere manier gebeuren ? Ook de Gasthuisstraat moet ontlast worden van zwaar verkeer. Daar kan een tonnagebeperking bij helpen (wat reeds anderhalf jaar goed werkt), een extra snelheidsbeperking en het promoten van TRAGE WEGEN. Er is nu al een fietsroute die parallel loopt met de Gasthuisstraat via de Fien Geerinckx- en de Verbueckenstraat; zo kom je van de Watertoren naar het Ziekenhuis of school op een veilige manier. Dit kan op korte termijn allemaal gerealiseerd worden zonder veel kosten. Negatief advies gecoro betekent dat ze aangeeft dat er problemen zijn of dat ze niet instemt met bepaalde aspecten van het project.
325B			13.10.2023 (via e-mail)	Vrachtverkeer moet beter in kaart gebracht worden. Dit PRUP is blijkbaar ontkoppeld van het PRUP dat de verbinding tussen de N18 (Retie-Dessel-Mol) en de N118 (Retieseweg) regelt. Dit maakt dat we enkel nog spreken over het vrachtverkeer van en naar de Stenehei in Dessel. Immers vrachtverkeer van Geel naar de industriegebieden van Retie en Arendonk moet langs de N19g (Geel-Kasterlee) verlopen. Het vrachtverkeer van de Stenehei kan via Retie naar de E34 afgeleid worden. Dit heet verdeling van lasten want Geel moet reeds het (vracht)verkeer slikken van Mol en Noord-Limburg. Nieuwe wegen trekken nieuw verkeer aan. Aangezien het verkeer rond Geel (R14, Antwerpseweg) nu reeds in de knoop zit, kan dit wegnnet geen extra verkeer meer aan. Vooraleer nieuwe wegen worden aangelegd, moet eerst de verkeersproblematiek van de Antwerpseweg en de verbinding met de R14 worden opgelost. Waarom is er vanuit de provincie geen duidelijk visie op de verkeersproblematiek in Geel? Gebruikt men enkel computermodellen? Dat is toch niet meer normaal, enkel computer gebruiken en niet naar de "live" situatie gaan kijken. De overheid heeft alle middelen (ANPR cameras – BE toll gegevens) om een degelijk onderzoek te voeren.
326B			13.10.2023 (via e-mail)	Keuze van het tracé Men heeft gekozen voor het verkeerde tracé gekozen en wel om volgende redenen: - Te dicht tegen bewoonde percelen - Gevolg hiervoor is teveel uitstoot van fijn stof.

				Meer noordelijke tracé is het meer gezonde ideale, maar (dixit de leider van het project op de infomarkt). Onze computer heeft gezegd kunnen we als individuen dan niet meer kritisch nadenken. Of zijn bepaalde mensen van de Geelse politiek zo sterk (Ben van Looveren) dat ze een gekozen tracé zomaar van tafel kunnen gooien ? Dus terug naar de tekentafel, al het huidige in de vuilbak (trace is in een vroeger stadium door Raad van State in de vuilbak gegooid), en dat zullen ze nu weer doen. Kunnen jullie me al eens laten weten, wat dit allemaal al heeft gekost aan ons (de belastingsbetaler die al dit nutteloos onderzoek betaalt). Of is dat een geheim ?
327B			13.10.2023 (via e-mail)	1. De Schransdijk, waar dit traject zou langslopen en doorlopen biedt een uitzonderlijk stuk natuur in de rand van Geel. Het is een unieke plek van rust en stilte waar heel veel mensen van Geel en daarbuiten komen wandelen en fietsen, een plek met prachtige vergezichten, met fauna en flora die zo belangrijk zijn in deze tijden van stress en verstedelijking. Hier een ringweg laten doorlopen zou deze verstedelijking enkel uitbreiden, ontzettend veel lawaai en betonnering met zich meebrengen, en dit in tijden waar net stiltegebieden en betonstop zo hoog nodig zijn om het natuurlijke evenwicht en de leefbaarheid van onze steden te vrijwaren. 2. Vlak naast de geplande ringweg ligt Schransdijk nr 1 waar een centrum voor onthaasting en persoonlijke groei gehuisvest is. De maatschappelijke waarde van dit centrum is enorm en totaal uniek in deze streek. Hier een ringweg laten doorlopen zou zonder meer de doodsteek zijn voor dit centrum en alle Gelenaars en andere mensen die dit centrum bezoeken volledig in de kou laten staan. 3. In deze tijden van klimaatopwarming, waar milieucatastrofes overal in België, Europa en elders ter wereld ons om de haverklap en in steeds hoger tempo rond de oren slaan, lijkt het totaal ondenkbaar om nog meer wegen aan te leggen en daardoor meer verkeer te stimuleren, maar zou echt alles moeten geïnvesteerd worden in meer en beter openbaar vervoer, treinverbindingen, stations, busverbindingen etc. Voor de leefbaarheid van onze planeet, voor de toekomst van onze kinderen, voor de gezondheid van de mensen lijkt het werkelijk een totale no go om nog een nieuwe ringweg te willen aanleggen. Op grond van deze bezwaren verzoek ik u dan ook vriendelijk om het plan voor deze ringweg te annuleren.
328B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 175B
329B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B

330B			13.10.2023 (via e-mail)	Bezwaarindiener is samen met zijn hoogbejaarde moeder (82 jaar) nog steeds woonachtig in de ouderlijke boerderij te Fittelaarsdijk 1. De achterliggende weilanden worden gebruikt als opbrengst voor landbouwgewassen (mais, voederbieten, aardappelen enz) en vormen een aanvulling op de zeer beperkte financiële middelen die bezwaarindiener heeft. Deze zeer waardevolle landbouwpercelen zullen worden doorsneden en deels onbereikbaar worden = verlies aan eigendom, onbereikbare percelen, waardevermindering huis en bouwgrond. Ook de waterhuishouding komt onder druk aangezien de percelen achteraan afwateren naar de Holvenseloop die dient als afwatering van het gehele gebied tussen Dr. Van de Perrestraat en Schransdijk. Een doorsnijding van deze percelen door verhardingen = negatieve invloed naar de kwaliteit van graswinning van de resterende percelen (vernatting of verdroging) en mogelijks ook naar de stabiliteit van onze naastliggende woning. Daarnaast zal er ook geluidsoverlast optreden en andere hinder (fijnstof, lichthinder, uitstootgassen) zijn. Moeder wordt reeds medisch opgevolgd voor luchtwegen. Er is ook een emotionele waarde. De geboortebom van bezwaarindiener staat op het tracé. De assen van de overleden vader werden hier uitgestrooid. Bezwaarindiener zal sociaal/verplaatsingstechnisch volledig afgesloten worden van de rest van Holven. Een tracé dat onder de grond ligt, niet hoorbaar en zichtbaar is of overtunnelt is, misschien nog net doenbaar qua leefbaarheid, maar ook daar zijn stevige twijfels over. Indien de provincie echter een bod wenst te doen op onze gronden, inclusief woning en ons ook kan helpen aan andere compenserende landbouwgronden en woning willen we desnoods wel in gesprek gaan.
331B			13.10.2023 (via e-mail)	1. Er werd geen nulalternatief onderzocht Het plan-MER zegt hierover enkel: <i>“(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.”</i> Verder lezen we: <i>“(Het nulalternatief komt (echter) overeen met de referentiesituatie (...).”</i> - 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 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: <i>“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</i>

				<i>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."</i> (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: <i>"Volgende effecten worden verwacht voor NO2:</i> - <i>Verwaarloosbare tot beperkt negatieve effecten (score 0 tot -1) langs open wegen;</i> - <i>Beperkt negatieve tot negatieve effecten (score -1 en -2) in de Dr. Van de Perrestraat rond het aansluitpunt met de nieuwe weg;</i> - <i>Een beperkt positieve effect (score +1) voor de Katersberg en de N118 in het centrum (Logen en Pas)."</i> (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. Benoît 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 transporten 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 voorkeustracé 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 impact 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. Bijgevoegde nota met redenen waarom wegbeheerder Vlaams Gewest een tonnagebeperking tot 3,5 ton uitgezonderd plaatselijk verkeer' moet invoeren : 1. Het traject Diestseweg-Gasthuisstraat ligt volledig in de bebouwde kom en dus in verblijfsgebied met woonfuncties, handelsfuncties, recreatieve functies en scholen. Dit impliceert dat er veel conflicten zijn. Dit resulteert in frequente bijna-ongevallen en jammer genoeg geregeld ook ongevallen. 2. Het belang van de verblijfsfunctie zal de komende jaren nog toenemen door belangrijke woonontwikkelingen ten zuidoosten van de Gasthuisstraat in het binnengebied begrensd door Gasthuisstraat-Diestseweg-Eikevelden en J.B. Stessensstraat (Luchtfoto bijlage 5). De toekomstige bewoners zullen, om gebruik te maken van de centrumfuncties, steeds de Gasthuisstraat moeten oversteken. 3. Het traject Diestseweg-Gasthuisstraat is niet ingericht en dus ook niet geschikt voor het intensieve gebruik door zwaar vervoer 4. Het traject is een woon-schoolroute voor verschillende scholen en een ziekenhuis, wat concreet betekent dat het aantal jongeren en ouderen onder de kwetsbare weggebruikers relatief groter is dan gemiddeld (zie Bijlage 3). Concreet gaat het om bijna 3600 leerlingen en hun (groot)ouders. 5. Het traject fungeert ook als de direct aanrijroute voor ziekenwagens en MUG-voertuigen. Congestie door doorgaand (zwaar) verkeer leidt dus frequent tot tijdverlies dat kan beslissen over leven en dood. 6. Snelheidsmetingen tonen aan dat vrachtwagenbestuurders vandaag geregeld blijken geven van onaangepast rijgedrag. De V85 is maar net conform de feitelijk te hoge snelheidslimiet (50km/u, niet conform het Afwegingskader van AWW), wat betekent dat er een hoog aandeel snelheidsovertreders is – soms met zeer hoge snelheden. De Vmax bedroeg voor vrachtwagens 76km/u, voor trailers zelfs 84km/u. 7. Een tonnagebeperking vloeit logisch voort uit het Verkeersveiligheidsplan van de Vlaamse Regering dat vertrekt vanuit 'vision zero' en vooral focust op de meest kwetsbare weggebruikers (fietsers, voetgangers, jongeren). 8. Een tonnagebeperking is conform de visie op het vrachtroutenetwerk van de Vervoersregio Kempen en conform de wegategorisering van het Vlaams Gewest. (het gaat om een Lokale weg type I (Diestseweg) en een lokale weg type III (Gasthuisstraat))

				9. Conform de wegcategorisering loopt de gewenste route langs de Ring van Geel, de N19g, E34, N118. Dit traject beperkt het aantal conflicten tussen zwaar vervoer enerzijds en verblijfsfuncties en kwetsbare weggebruikers anderzijds. De N19g Geel-Kasterlee-Turnhout werd uitdrukkelijk met dit doel aangelegd. Het vrachtvervoer dat zich thans op het traject bevindt, is volgens de meetgegevens van AWV in hoofdzaak bestemmingsverkeer, maar dit is misleidend: er werd een zeer ruime omschrijving van de zone voor bestemmingsverkeer gehanteerd (zie kaartje Bijlage 6: de omrande zone werd beschouwd als de bestemmingszone). De meting op basis van data afkomstig van On Board Units (OBU) reveleert evenwel dat er zelfs dan nog een aanzienlijk deel 'doorgaand verkeer' is, dit wil zeggen vrachtverkeer dat z'n bestemming zeer ver buiten het onderzoeksgebied heeft. Het hoge aandeel 'vrachtverkeer' op het traject Diestseweg-Gasthuisstraat wordt niet verklaard door een gebrek aan alternatieve routes. Hoger werd al aangegeven dat die er wel al zijn. Die werken bovendien ook al in de praktijk, zoals blijkt uit de omleidingsregeling die thans van kracht is (door de wegenwerken op de Retiesebaan) en die tot op heden tot geen enkele klacht uit omliggende straten of wegen leidde. Die leidt ook tot een aanvaardbare verlenging van de reistijd, zeker als de snelheidslimiet zou worden aangepast aan de feitelijke weginrichting (traject loopt). 10. Een tonnagebeperking anticipeert op de geplande wegenwerken op de Gasthuisstraat die gepland zijn voor 2023 en die sowieso ook een omleiding van langere duur noodzakelijk zullen maken. 11. Vrachtwagens met een plaatselijke bestemming kunnen uiteraard nog steeds gebruik maken van het traject. De tonnagebeperking geldt 'uitgezonderd plaatselijk verkeer'. Controles kunnen worden uitgevoerd op basis van de ladingsdocumenten (leveringsbonnen). 12. De gemeente Retie plant de ontwikkeling van nog een bijkomende ambachtelijke zone, wat op termijn nog meer vrachtverkeer dreigt te genereren en de verkeersleefbaarheid nog verder onder druk zal zetten. 13. Op korte termijn kan de tonnagebeperking met klassieke handhaving worden afgedwongen. Op langere termijn is het logisch om de (ongewenste) route op te nemen in het netwerk voor de kilometerheffing voor vrachtwagens, zodat de route ook financieel ontraden wordt. Vandaag is de maatschappelijk vanuit verkeersveiligheid ongewenste route de goedkoopste en dus meest aantrekkelijke voor vrachtwagenbestuurders en hun opdrachtgevers. 14. Er is een PRUP in opmaak voor de regionale ontsluiting van Geel. Dit plannings- en besluitvormingstraject zal naar verwachting nog verschillende jaren in beslag nemen. Daarna volgt nog het traject voor de daadwerkelijke aanleg van de weginfrastructuur. Een 6 tonnagebeperking moet worden gezien als voorzorgbeleid voor de korte termijn, in afwachting van de lange

				termijn-oplossingen. Dit is naar analogie met de logica die de Minister hanteert met het afwegingskader snelheidsregimes binnen de bebouwde kom: ook dat beoogt het nemen van een bewarende maatregel in afwachting van een infrastructurele aanpassing die langere tijd op zich laat wachten. Het is immers niet verdedigbaar dat onveilige en onleefbare situaties worden getolereerd met als argument dat er over vele jaren infrastructurele ingrepen zullen gebeuren. Er wordt voorgesteld om als limiet '3,5ton' te hanteren, zijnde de vrachtwagens die onderworpen zijn aan de kilometerheffing. Het is ook de meest courante tonnagebeperking in ons land en dus makkelijk te communiceren.
332B			10.10.2023 (via brief + aangetekende zending, ontvangen op 12.10.2023)	De ring zou op 40m van de wijk blijven en op 9m van het perceel van bezwaarindiener. Dit is onbegrijpelijk en onaanvaardbaar. Waarom de wijk 40m en wij 9m? Is deze afstand wel wettelijk? Er is altijd gezegd dat de ring in het midden van de wei zou komen. Dan is er ook sprake dat er een tunnel zou komen voor onze deur omdat de wijk anders geen doorgang meer zou hebben om via de Fittelaarsdijk te kunnen wegrijden naar alle richtingen. Dit is onaanvaardbaar. Als de ring 9m van onze deur zou komen, hebben wij liever een onteigening. We hebben (en nu hadden) de intentie om binnen enkele jaren een B&B te openen. Deze droom valt volledig in het water. Wanneer komt er duidelijkheid of wij al dan niet onteigend zullen worden? Volgende bezwaren worden meegegeven: 1) Geen ring op 9m van de perceelsgrens; 2) Wat met minwaarde woning? Komt er een regeling zoals in W-VI m.b.t. Ventilus? 3) Geluidsoverlast 4) Overstromingsgebied 5) Luchtverontreiniging 6) Agrarisch gebied (stilte, groene natuur) 7) Geen tunnel voor de deur 8) Bij uitvoering werken ring: wat als er schade aan de woning zou komen? Dit zal eerst goed gedocumenteerd moeten worden op kosten van AWW en indien er toch schade zou zijn, dan moet dit hersteld worden in de huidige toestand.
333B			13.10.2023 (via e-mail)	Vorige week dinsdag 10/10 ben ik in kennis gesteld van onderzoeken naar geluidshinder en fijn stof vervuiling bij doortrekken van de Noord-zuid verbinding, waardoor deze drukke weg slechts op 30 m van ons huis komt te liggen. Ik heb zelf neuro-long sarcoidosis en als ik het zo bekijk is het PRUP voorstel een regelrechte aanslag op mijn leven. De grondwet zegt : recht op leven is het meest fundamentele recht van de mens.

				Artikel 10 van de grondwet zegt 'Iedereen heeft recht op eerbiediging van zijn/haar persoonlijke levenssfeer.' Dit betekent dat iemands persoonlijke vrijheid niet mag worden gehinderd of beïnvloed door externe factoren. Artikel 21 van de grondwet zegt. 'De zorg van de overheid is gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu.' Artikel 22 'De overheid treft maatregelen ter bevordering van de volksgezondheid' Bescherming van de volksgezondheid impliceert ook dat de overheid zelf geen inbreuken mag maken op de gezondheid van de burgers. De weg komt heel dicht naast verschillende woonwijken. Honderden mensen gaan allerlei ernstige ziektes ontwikkelen, wat ook de gemeenschap veel geld gaat kosten. Tientallen mensen, waaronder ikzelf, zullen vroegtijdig overlijden. Het klimaat wordt alsmaar slechter en nog meer wegen gaan daar zeker geen gunstige invloed op hebben. Ik vraag dus met aandrang om onze wensen te respecteren en het geld dat hiervoor vrij gemaakt werd, te besteden aan milieuvriendelijkere oplossingen.
334B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B
335B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 95B
336B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 96B
337B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 82B
338B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 83B en 84B
339B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 99B
340B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 100B
341B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 93B en 94B

342B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 322B
343B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 323B
344B			13.10.2023 (via e-mail)	Gecoro heeft negatief advies uitgebracht. Deze afkeuring impliceert dat ze aangeeft dat er problemen zijn of niet instemt met bepaalde aspecten van het project. Hier zijn enkele punten om te overwegen: - Tonnagebeperking: dit kan helpen om zwaar verkeer te ontmoedigen in woonwijken of straten die hiervoor niet bedoeld zijn. Dit voorkomt ook slijtage van de wegen en vergroot de veiligheid van fietsers en voetgangers. - Snelheidsbeperking: langere snelheidslimieten kunnen verkeersveiligheid verbeteren en geluidsniveau verminderen. - Trage wegen: het bevorderen van trage wegen en fietsroutes kan de mobiliteit van fietsers en voetgangers verbeteren en de druk op de hoofdwegen verminderen. Het kan ook bijdragen aan een gezondere en duurzamere leefomgeving. - Kosten en implementatie: het is belangrijk om te onderzoeken wat de kosten zouden zijn voor de voorgestelde maatregelen en hoe ze kunnen worden gefinancierd. Het is ook van belang om te weten of er steun is bij lokale overheden en de gemeenschap voor deze initiatieven.
345B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 325B
346B			13.10.2023 (via e-mail)	Modellen zijn maar modellen. Afhankelijk van de parameters input, krijg je het wenselijk of niet-wenselijke resultaat. Is geen reële situatie. Het is heel eenvoudig: hoe meer wegen, hoe meer auto's. Dit is geen oplossing voor de mobiliteitsvraagstuk rond Geel. Het gebrek aan een gedetailleerde indeling van het verkeer in categorieën, zoals vrachtverkeer en auto's, doorgaand verkeer en plaatselijk verkeer, maakt het onmogelijk om een juiste inschatting van de verkeerssituatie te maken. En dus ook de gevolgen van de nieuwe weg op de omgeving en de leefbaarheid te begrijpen. Wanneer die indeling wel wordt gemaakt, zal het duidelijk worden dat er zeer veel lokaal verkeer is dat in het centrum van St-Dimpna moet zijn (scholen, ziekenhuis, Sanofi, Cipal, ...) en dat dus geen gebruik maakt van de nieuwe verbindingsweg. Daarom wordt de doelstelling aangaande het verkeersarmer maken van St-Dimpna onvoldoende of zelfs niet bereikt. Indien jullie modellen andere zaken uitwijzen, zal dit niet de werkelijke situatie worden. Modellen zijn geen representatie voor de reële situatie. Ze zijn te sterk afhankelijk van welke parameters je erin steekt en wat er uit 'moet' komen.

				2. Slechte inzet van financiële middelen: Een extra weg een lopende rekening en dat blijft een kost zolang de weg er ligt. De grote financiële middelen om dit project te verwezenlijken kunnen veel efficiënter worden ingezet om de mobiliteit in en rond Geel te verbeteren. Daarom vind ik het een vorm van slecht bestuur. 3. Overlast door fijnstof/microplastics als gevolg van rijdende voertuigen, inclusief elektrische voertuigen: Extra wegen zijn extra auto's waardoor de fijnstof problematiek toeneemt. De autobanden verliezen ook veel microplastics via het verslijten van de banden. Dit komt allemaal in het milieu terecht. Fijnstof (PM2,5 en PM10) is een schadelijke luchtverontreiniging afkomstig van verkeer (ook elektrisch verkeer). Het MER vermeldt normen voor fijnstof die aanzienlijk minder streng zijn dan de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Deze minder strenge normen kunnen de volksgezondheid in gevaar brengen. Bovendien tonen de in het MER gerapporteerde metingen aan dat de gemeten waarden van fijnstof duidelijk boven de WHO-normen liggen. Het is van essentieel belang dat strengere normen worden gehanteerd en dat passende maatregelen worden getroffen om de uitstoot van fijnstof te verminderen.
347B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + Het verkeer kan niet meer langs Koppelaarshoeven naar Katersberg. Dit moet allemaal langs Badstraat over Dr. Van de Perrestraat terug langs school langs de Katersberg naar Dessel-Retie. KSA niet meer bereikbaar, geluidsoverlast. Het tracé komt te kort bij de verkavelingen. Wij worden afgesloten van Geel Ten Aard en Kasterlee. Voor ons is dat de weg naar de natuur en ontspanning.
348B			13.10.2023 (via e-mail)	Natuur moet hier plaatsmaken voor auto's, lwaai, en...? Onze kinderen moeten in het groen kunnen spelen, niet tussen het verkeer.
349B			13.10.2023 (via e-mail)	Een mooi stuk groen moet plaatsmaken voor grijs, steen en auto's. Er is genoeg geknoeid met de natuur. Fijn stof en lawaai is hier niet gewenst.
350B			13.10.2023 (via e-mail)	- De primaire plandoelstelling wordt vandaag al behaald, zelfs zonder de noodzaak van een PRUP; - het ontwerp PRUP werkt met verouderde data; - de voorkeursbeslissing voor tracé G1 en G2 is foutief. Hoe kan het dat er een tracé wordt gekozen als voorkeursalternatief dat tientallen bestaande woningen/gezinnen aanzienlijk negatief beïnvloedt op vlak van mensgezondheid, waar andere alternatieven

			dat niet hebben én toch hetzelfde effect op de verbetering van de verkeersleefbaarheid van de kern van Geel - alternatief tracé G5 werd overdreven negatief ingetekend. Nulalternatief Dit werd niet onderzocht, hoewel dergelijk alternatief vandaag (al sinds meer dan een jaar) gerealiseerd werd dankzij de wegenwerken op de Retieweg. De huidige tonnagebeperking zorgt voor een enorme ontlasting van St. Dimpna. De burger mag verwachten dat deze huidige situatie in kaart wordt gebracht. De plandoelstelling werd m.a.w. reeds gerealiseerd. Verkeersstromen Er wordt gerekend met relatief oude verkeersdata. Er moet duidelijk aangegeven worden wanneer deze data werd verzameld. De extrapoleerde data tot 2023 moeten grondig uitgelegd worden zodat deze kan toetsen welke extra informatie werd meegenomen. Er worden nl. belangrijke besluiten uit getrokken. Wordt de verwachte verkeersdruk te hoog, of misschien te laag ingeschat? Er zijn plannen om een verbindingsweg naar Mol te realiseren via Mol-Donk. Wat met geplande KMO-zone in Kievermont? Wat met ontsluiting Stenehei? Wordt er een tonnagebeperking opgelegd? Wordt een uitgebreide zone 30 in het centrum van Geel meegenomen? Is de Antwerpseweg als uitgerust met ventwegen? Zijn de conflictpunten op R14 al voorzien van betere doorstroming? Conclusie: de huidige data voor het verkeersstroommodel is achterhaald en de extrapolatie moet duidelijk uitgelegd worden aan de bevolking om zich een duidelijk beeld te kunnen vormen wat er meegenomen wordt en wat niet. Voorkeursbeslissing voor één alternatief Op pag. 345 van het ontwerp plan-MER worden ineens alle alternatieven van tafel geveegd ten voordele van G1 en G2. Er wordt op geen enkele manier weergegeven hoe deze beslissing is gevallen. Bezwaarindiener is dan maar zelf een vergelijking gaan maken tussen G1/G2 als secundaire weg en G5. Bij het optellen van de scores komt bezwaarindiener op -35 voor G1 en -25 voor G5. De keuze voor G1 en G2 t.o.v. G5 is totaal onbegrijpelijk en onverantwoord, vooral op vlak van mens-mobiliteit en mensgezondheid. Er moet op zijn minst een wegingsfactor worden meegenomen voor het aantal geïmpacteerde woningen en bewoners wanneer men tracés vergelijkt. Ik zie nergens in de studie hoeveel woningen binnen de 100m van tracé G1 en G2 liggen, noch voor de andere alternatieven zoals G5. Hoe kan men verklaren dat het gekozen voorkeurtracé G1 en G2 is, waar deze een véél sterkere negatieve impact heeft op mensgezondheid dan tracé G5, terwijl de impact op mens-mobiliteit quasi gelijk scoort? Tracé G5 is foutief gekozen

				Het voorgestelde tracé G5 is subjectief gekozen. Het tracé kan volgens bezwaarindiener ook zuidelijker ingetekend worden waardoor bezwaarindiener van mening is dat de beoordeling op landschappelijke structuur overdreven negatief wordt voorgesteld. Men zou ervoor moeten opteren om de aansluiting van deze verbindingsweg met de N19g ongelijkvloers te maken zodat er géén verkeerslichten zijn. Dit zou op zijn minst eens moeten uitgetekend worden om de effecten op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid in het centrum in te schatten. Het lijkt zelfs essentieel om deze verbindingsweg via mijn voorgesteld tracé, met ongelijkvloerse aansluiting én verwijdering kruispunt R14-N19g ook als primaire variant uit te tekenen. Conclusie: tracé G5 kan beter ingetekend worden waardoor de huidige beoordeling op heel wat aspecten te negatief is voorgesteld. Zomaar aannamen maken dat de kruisingen met de andere wegen conflictpunten worden is niet correct en niet volledig.
351B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B + beknopte nota zwaar vervoer Gasthuisstraat Geel in bijlage die de steun kreeg van alle fracties in de Geelse gemeenteraad.
352B			13.10.2023 (via e-mail)	1. Toename fijn stof Bezwaarindiener heeft zelf metingen van PM2.5 fijn stof uitgevoerd. Ter kalibratie werd een langdurige meting uitgevoerd aan het meetstation van de VMM te Dessel op 11.10.2023 om 13u. De gepubliceerde waarde op dat ogenblik door de VMM was 12mcgram/m³. Hierop werd de meter van bezwaarindiener geijkt. Deze meetresultaten worden als indicatie waarden meegegeven: -Tussen Heistraat en Dr. Van de Perrestraat: 17mcg/m³ -Binnenblok vlakbij Retieseweg en 200m binnenwaarts: 20mcg/m³ -Meulemakershoef/Binnenblok: 20mcg/m³ Het volledige meetrapport kan bekomen worden bij bezwaarindiener. Dit zijn hoge waarden die zouden terug gedrongen moeten worden ipv nog verhoogd te worden door de aanleg van een nieuwe weg. Er is een bewezen oorzakelijk verband tussen blootstelling aan PM2,5 en sterfte aan hart- en vaatziekten en sterfte aan luchtwegziekten. Het is onverantwoord om geen rekening te houden met de nieuwe richtwaarden. 2. Geluid als tweede gezondheidsfactor Er is geen of onvoldoende rekening gehouden met de nieuwe richtlijnen van WHO betreffende lawaai-blootstelling waardoor de eindscores voor keuze van traject niet correct afgewogen zijn. Op de website van de Vlaamse Overheid staat het volgende: de MER coördinator en de MER deskundige dient te beschikken over de nodige vakliteratuur en op de hoogte te zijn van de recentste ontwikkelingen.

			Op p. 138 in het MER staat dat er momenteel nog geen normen zijn vastgelegd voor Lden en Lnight en dat de waarden die door de Vlaamse Overheid tijdelijk naar voor werden geschoven 55 dB voor Lden en 45 dB voor Lnight zijn. Wij verwijzen hiervoor naar het meest recente rapport van de wereld gezondheidsorganisatie (WHO): "Environmental Noise Guidelines for the European Region, 2018", waarbij de richtlijn adviseert dat de Lden voor verkeerslawaaai beneden 53 dB ligt omwille van negatieve effecten op de gezondheid. Er is immers een duidelijk oorzakelijk verband tussen lawaai blootstelling vanaf 53 dB en ischermische hart- en bloedvataandoeningen (hartinfarct, herseninfarct), zie richtlijn, WHO. "For average noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by road traffic below 53 decibels (dB) Lden, as road traffic noise above this level is associated with adverse health effects" Een verplaatsing van de lawaai blootstelling van de ene naar de andere straat geen oplossing is en indruist tegen de basisprincipes van de WHO. Bezwaarindieners verwijst daarvoor naar eigen metingen uitgevoerd met een gekalibreerde dB meter type PCA232A, ingesteld op geluidscurve A d.d. 10.10.2023 tussen 13u-14u30. Lange termijn geluid ter hoogte van Koppeleershoeven, Gagelstraat en omgeving: een constant dreunend geluid van 50 dB A overdag, dalend tot 41 dB A 's nachts. Geluid is afkomstig van R14 samen met N19g en N19. De bewoners dichtbij de nieuwe weg zullen veel stress krijgen en niet meer goed kunnen slapen. Geluidsniveaus van 60dBA en meer achter de "muur" zullen een constante bron van ergernis zijn. 's Nachts is het nog erger aangezien de meeste gezinnen op de eerste verdieping slapen = boven de geluidsmuur. Als bewoner word je de hele nacht blootgesteld aan geluidsniveaus die voortdurend pieken van 70dBA en meer laten opmeten telkens een vrachtwagen passeert = volledige verstoring nachtrust. Bezwaarindieners voegt een citaat uit een rapport van de FOD Volksgezondheid toe. 3.Bereikbaarheid Stedelijke Basisschool Katersberg Vele kleuters en schoolgaande kinderen komen met de fiets vanuit noordelijk gelegen woonplaatsen langs o.a. Molderbeemdenbijk, Dr. Van de Perrestraat en Korte Elzenstraat door Fittelaarsdijk, langs Koppeleershoeven naar Katersberg school. Dit om de verkeersdrukte en gevaarlijk kruispunt afrit R14/N19g met Dr. Van de Perrestraat te vermijden. Er moet meer nagedacht worden over het afsluiten van essentiële verkeerstromen. 4.Sociaal isolement Ouders zullen afgesloten worden van hun uitwonende kinderen. Buurtwegen hebben een sociale rol en mogen niet afgesloten worden. Alle verkeer binnen en rond Geel moet worden geanalyseerd zodat kan worden nagegaan wat juiste en proportionele maatregelen zijn om een probleem aan St.

				Dimpna en Gasthuisberg op te lossen. Volgens bezwaarindiener zal dan een ander tracé gekozen worden, namelijk het nultracé.
353B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 310B + Ik kan alleen maar besluiten dat deze weg er vooral moet komen voor andere gemeentes zoals Mol, Dessel en Retie zodat zij geen maatregelen moeten nemen om het vele zwaar verkeer te laten passeren (heen en terug) over hun grondgebied. Dit alles in acht genomen is er maar één wijze beslissing: Sint Dimpna en alle inwoners van Geel verdienen beter bestuur: Maak dus snel werk van die tonnage beperking in Geel centrum en verschuif u niet achter dit ontwerp PRUP om alles op de lange baan te schuiven.
354B			13.10.2023 (via e-mail)	1. Is de keuze voor weer hetzelfde traject van lokaal of bovenlokaal belang? Spelen er nog andere belangen? 2. Moreel hoogstaand? De bewoners van Gagelstraat werden niet geïnformeerd over een mogelijke verbindingsweg bij de aankoop van de bouwgrond. Het zou agrarisch gebied blijven. Waarom wordt dit tracé uitgewerkt vlakbij een woonzone? Recent werd en nog een bouwvergunning afgeleverd in de Schransdijk vlakbij het tracé. 3. Waarom gaat men niet voor “nulalternatief”? Er gaan recreatieve fiets- en wandelpaden verloren. Ook waardevolle landbouwpercelen worden doorsneden, moeilijker bereikbaar en minder interessant om te bewerken. Het tracé heeft een negatieve impact op het landschap en de visuele beleving van het landschap. Neen tegen een verdere vernieling en versnippering van de resterende open ruimte. Maak gebruik van bestaande wegen. Iedereen moet ontharden, moet de provincie niet mee het goede voorbeeld geven? 4. Een oplossing voor St. Dimpna? Tonnagebeperking, fietsstraten, snelheidsbeperking zijn hier een oplossing. Dit kan op korte termijn en met weinig kosten gerealiseerd worden. Een verschuiving van het probleem is geen oplossing. 5. Mooi voorgesteld – de praktijk is echter heel anders. De flankerende maatregelen bieden geen oplossing voor de geluidsoverlast voor de omwonende bewoners. Ook risico op scheuren en barsten door trillingen van zwaar vrachtverkeer. Dit blijkt uit verklaringen van mensen die langs de N19g wonen. De aangerichte schade wordt niet vergoed. 6. Slotconclusie Bestaande infrastructuur moet geoptimaliseerd worden. Wat je niet voor jou wil, moet je ook niet voor anderen willen.
355B			13.10.2023 (via e-mail)	1: Sint Dimpna en Gasthuisstraat: ontlasting van zwaar verkeer. Dit probleem kan simpel opgelost worden door een tonnage-beperking in te voeren.

				Bovendien zijn er alternatieve wegen die ook kunnen gepromoot worden voor de fietsers en zwakke weggebruikers. Wat in Meerhout kan om het centrum te ontlasten van zwaar verkeer (tonnage-beperking), is blijkbaar "not done" voor bewoners van Geel. De provincie weegt duidelijk met twee maten en gewichten. 2: Gezondheid ? Wie legt er nu een weg naast een recente verkaveling ? De negatieve effecten van een (drukke) weg op de gezondheid zijn zeker voelbaar van 300 meter tot zelfs 500 meter vanaf het midden van de weg. Kijk hoeveel huizen er met die nieuwe weg binnen deze oppervlakte rondom de aan te leggen weg zullen liggen. Deze negatieve gezondheidseffecten zijn een combinatie van de invloed van luchtvervuiling, lawaai overdag, geluidsoverlast en slecht slapen 's nachts en het verlies aan groene ruimte. De WHO heeft onlangs de veilige norm voor fijnstof (het gaat om de kleinste partikels PM2,5) verlaagd tot 5mcg/m3. Zelfs zonder een nieuwe weg zal dit al het geval zijn. Er kan dus geen "fijnstofje" meer bij ! Geluid ? De WHO stelt dat voor een gezond leefmilieu een geluidsniveau van 50 dB overdag en maximaal 40 dB tijdens de nacht moet nagestreefd worden. Onze metingen tonen aan dat we nu al aan of boven die normen zitten. Er kan dus ook geen "geluidje" meer bij. Goed om weten : op een hoogte van meer dan 3 meter heeft een geluidswerend scherm geen enkel effect meer. 3: extra verkeer De aanleg van deze weg gaat extra verkeer aanzuigen. Vrachtwagens gaan deze weg gebruiken als alternatieve route om kilometerheffing te vermijden. Men kan zich toch de vraag stellen of dit getuigt van goed beleid.
356B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 344B
357B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 95B
358B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 96B
359B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 82B
360B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 83B en 84B

361B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 99B
362B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 100B
363B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 93B en 94B
364B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 322B
365B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 322B
366B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 323B
367B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 344B
368B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 350B
369B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 325B
370B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 326B
371B			13.10.2023 (via e-mail)	Heeft vrienden die getroffen worden door dit traject en wenst volgende bezwaren te uiten: 1. Geluidsoverlast: De aanleg van een drukke snelweg zal onvermijdelijk leiden tot aanzienlijke geluidsoverlast. Dit zal een negatieve invloed hebben op de levenskwaliteit van de bewoners en kan leiden tot slaapstoornissen, stress, en andere gezondheidsproblemen. 2. Luchtkwaliteit en gezondheid: De uitstoot van verkeer, met name fijnstof en schadelijke gassen, zal de luchtkwaliteit in de buurt verslechteren. Dit kan de gezondheid van bewoners, in het bijzonder kinderen en ouderen, in gevaar brengen. 3. Waardedaling van onroerend goed: De nabijheid van een drukke snelweg kan de waarde van de woningen aanzienlijk verminderen. Dit is onrechtvaardig voor degenen die hier onlangs hebben geïnvesteerd en kan financiële schade toebrengen aan onze gemeenschap. 4. Milieueffecten: De aanleg van de snelweg zal onvermijdelijk leiden tot verstoring van lokale ecosystemen en natuurgebieden, wat schadelijke effecten kan hebben op de flora en fauna in de omgeving. 5. Natuur en ontspanning: Het gebied waar het geplande traject doorheen zou lopen, is een ideale bestemming om te wandelen, fietsen en te ontspannen in

				de natuur. Echter, dit zou impliceren dat de hele omgeving wordt afgesneden van de huidige verbindingswegen, wat o.a. een serieuze bedreiging vormt voor KSA Berkven in Meulemakershoef. Bovendien zou het afsluiten van de Koppeleershoeven en Kastermanstraat negatieve gevolgen hebben voor wandelaars en sporters die graag in dit gebied een frisse neus halen. Er wordt gevraagd te heroverwegen of de aanleg van de verbindingsweg op deze locatie werkelijk de beste keuze is. Er wordt aangemoedigd alternatieve oplossingen te onderzoeken die de belangen van de bewoners en het milieu beter beschermen.
372B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
373B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 348B
374B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 349B
375B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B
376B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 175B
377B			13.10.2023 (via e-mail)	De ring zou op 50 meter van mijn huis komen, dit kan niet anders dan veel lawaaihinder met zich meebrengen. Het fijn stof zou gevaarlijk zijn voor onze gezondheid, we komen in overstromingsgebied te liggen door de vele asfalt. Verder zal mijn huis serieus in waarde minderen om nog maar te zwijgen van de barsten en scheuren dat het gedaver van de vrachtwagens zal veroorzaken. Wie zal dat vergoeden? Hopelijk wordt er rekening gehouden met de mensen die er zoveel last van gaan hebben.
378B			13.10.2023 (via e-mail)	Vorige week hebben wij kennis genomen van de resultaten van de onderzoeken met betrekking tot geluidshinder en fijn stof vervuiling bij het doortrekken van de Noord-Zuidverbinding. Dit was effe schrikken, te weten dat onze woning op 50m van deze drukke rijbaan zal komen te liggen. Omwille van gezondheidsaspecten, geluids-en milieuaspecten, dienen wij hiertegen bezwaar in.
379B			13.10.2023 (via e-mail)	Familie en vrienden wonen in deze regio en we zijn bezorgd omwille van onderstaande redenen:

				-Gezondheid: een drukke steenweg neerplanten naast een recente verkaveling heeft negatieve effecten op de bewoners hun gezondheid; - Verkeersproblematiek: nieuwe wegen trekt nieuw verkeer aan. Vooraleer nieuwe wegen worden aangelegd, moet eerst de verkeersproblematiek van de Antwerpseweg en de verbinding met de R14 worden opgelost; - Groene regio: het gebied waar het tracé zou doorlopen wordt voor verschillende ontspannende activiteiten gebruikt, zoals wandelen, lopen en fietsen.
380B			13.10.2023 (via e-mail)	-Meer verharding moet juist minder verharding zijn -Meer plaats voor natuur en groen ipv weg en industrie. -Geel moet geen transferweg worden voor het verkeer naar Dessel -De ring brengt geen oplossing voor het zwaar verkeer in Sint Dimpna -De ring gaat nog meer verkeer brengen in Geel. De Antwerpseweg is nu al een verkeersknooppunt, met extra verkeer wordt dit een verkeersinfarct. -Extra verkeer gaat nog meer vertraging geven op de ring van Geel. Daardoor gaan nog meer vrachtwagens door het centrum rijden. -De wijk rond de Witbolstraat zal onleefbaar worden. Meer verkeer, meer lawaai, meer fijn stof, meer stikstof, met andere woorden onleefbaar. + Idem 47B
381B			13.10.2023 (via e-mail)	Het tracé ligt veel te dicht bij de woonzones, zowel Molderbeemdendijk, Gagelstraat, Witbos en nog andere dichtbebouwde straten liggen veel te dicht bij de weg. Er zijn onvoldoende garanties om de voorgeschreven veilige norm voor fijnstof (het gaat om de kleinste partikels PM2,5) verlaagd tot 5mcg/m3 te garanderen aangezien de cijfers waarmee de verkeerstellingen destijds gebeurd zijn, verouderd zijn en dus zeker niet betrouwbaar. Lange termijneffecten zoals hart- en vaatziekten, herseninfarcten toonden oorzakelijk verband met de verslechterde luchtkwaliteit. De geluidsschermen in de nabijheid van de woonzones zullen niet voldoen om het door de WHO maximale geluidsniveau van 53 db overdag en maximaal 45 dB tijdens de nacht moet nagestreefd worden om negatieve gezondheidsproblemen te voorkomen. Zeker ook te herbekijken is de vraag of er wel nood is aan een extra KMO zone in Geel ter hoogte de Retieseweg? Bewezen is zeker dat nieuwe, extra wegen, steeds MEER verkeer aantrekken. En het is nu juist de bedoeling om MINDER verkeer te verkrijgen ter hoogte van het centrum en in de omgeving van Sint Dimpna. Dit kan eenvoudig opgelost worden door enkel plaatselijk verkeer toe te laten, tonnagebepanking en de zone kan bovendien verder

				verkeersluw gemaakt worden door ter plaatse ZONE 30 km/u vanaf begin St Dimpna t/m Pas. Dit zal zeker zorgen dat er nog veel minder doorgaand verkeer is. Deze weg is enkel een dure oplossing om een probleem dat in het verleden gecreëerd werd nu ogenschijnlijk op te lossen, zonder rekening te houden met voortschrijdend inzicht: nl. Er is geen behoefte voor een extra KMO zone, dus er moet ook geen extra weg komen. Indien de Stad Geel in de toekomst toch nood zou hebben aan extra KMO zones, dan lijkt de omgeving tussen Westelijke Ring, Antwerpseweg en Poel-Standonk het meest voor de hand liggend. In deze omgeving zijn de nodige ontsluitingswegen al, en jaren geleden werden de woningen reeds onteigend voor een KMO zone. Dit zou ook dus ook veel goedkoper zijn, zonder impact van alle bovenstaande.
382B			13.10.2023 (via e-mail)	We maken ons zorgen over de negatieve gevolgen voor onze (schoon-)zuster die vlakbij haar woning heeft. Het is vooral de emissie van fijne stof partikels, PM10 en PM2,5 die nefast voor haar kunnen zijn omwille van haar ziekte, ook de andere mogelijke emissies van PAK's en NOx, trillingen en geluidsoverlast hebben een negatief effect op de gezondheid. Daarom dringen er wij op aan om een alternatief te zoeken met minder negatieve gevolgen op de gezondheid.
383B			13.10.2023 (via e-mail)	Idem 265B + bijlage geluidsmetingen
384B			13.10.2023 (via e-mail)	Waarom zijn er op het einde van de bestaande ring rond Geel aan de Dokter van de Perre straat zoveel woningen in die verkavelingen gebouwd als die ring zo noodzakelijk is? Die bewoners krijgen nu te maken met al de uitlaatgassen die schadelijk zijn voor de mens en het milieu. Verder zijn er bewoners die de weg bijna in hun tuin zien verschijnen. De lawaaihinder die dit meebrengt is ook niet goed. Daarom is het toch niet te doen om zulke wegen aan te leggen naast een bestaande woonwijk. Ook al komen er geluidsschermen, deze geven niet voldoende bescherming op de slaapkamers. Hierdoor komt de gezondheid van die bewoners in het gedrang. Het fietsen wordt zo gepromoot maar er zijn heel weinig fietsdoorgangen voorzien.
385B			13.10.2023 (via e-mail)	Heeft op 4.10 reeds bezwaarschrift ingediend, maar heeft zich verder geïnformeerd en wenst bezwaarschrift aan te vullen.

				In mijn bezwaarschrift vermeld ik dat een nieuwe weg er enkel kan komen met milderende maatregelen. Door de inplanting van het tracé zeer dicht tegen, lees voor, naast en achter onze perceelsgrens is dat zelfs absoluut onvoldoende. Een geluidsmuur geeft enkel een mindering net achter de muur, maar geeft geen mindering voor de hoger gelegen woongedeeltes, dus onze slaapkamers zouden volledig blootgesteld worden aan de volle geluidsoverlast. In jullie MER-rapport zijn er simulaties gemaakt voor ons adres. Deze geven een significante toename van het geluidsniveau toe. Jullie gebruiken echter een gemiddelde decibel-waarde over de dag- en nachturen. Over de piekwaardes wordt er met geen woord gerept. De WHO heeft in 2018 een lijvig document gepubliceerd met aanbevelingen in verband met het effect van geluidsoverlast. Deze aanbevolen drempelwaarden worden ruim overschreden. De beschreven effecten behelzen niet alleen onze nachtrust en leefbaarheid van ons perceel maar voegen ook een aantal gezondheidsrisico's toe zoals cardiovasculair lijden, neurologische aandoeningen en depressie.... Kortom de nieuwe weg is een ernstige aanslag op onze gezondheid. In een ander WHO-rapport (2021) wordt er dieper ingegaan op het blootstellen van bewoners aan fijn stof en uitlaatgassen van vrachtwagens en auto's. Spijtig genoeg moet ik vaststellen dat het MER-rapport ook hier niet de aanbevolen drempelwaarden volgt die door het WHO-rapport worden voorgeschreven. De gebruikte drempelwaardes zijn een veelvoud van deze waarden. Als zelf anti-rokers worden we aan zoveel fijn stof blootgesteld dat ons lichaam en onze luchtwegen reageren of we kettinkrokers zijn. In het bijzijn van kinderen mag er niet gerookt worden, maar als onze kleinkinderen na aanleg van het nieuwe tracé in onze tuin spelen stellen we ze wel bloot aan hoge waarden van fijn stof en uitlaatgassen met een hoog risico op een ziektebeeld alsof het kettinkrokers zouden zijn. Er is een sterk verhoogd risico op neurologische aandoeningen (ischemische letsels), longziekten (COPD), neurondegeneratieve aandoeningen (dementie, ziekte van parkinson),.....Weer kan ik enkel oordelen dat er een enorme aanslag wordt gepleegd op onze gezondheid. Gebruik de aanbevolen WHO-drempelwaarden en de nieuwe weg mag op deze plaats niet aangelegd worden. Als medisch geschoold gezondheidswerker begrijp ik niet dat men aanbevelingen en nieuwe inzichten in de gezondheidseffecten moedwillig naast zich neer legt om toch maar een project te kunnen realiseren. De nieuwe weg aanleggen op zéér korte afstand van onze woning gaan het hoge aantal vrachtwagens onvermijdelijk zorgen voor extra trillingen in de ondergrond met scheuren en barsten in onze binnen- en buitenmuren als gevolg. Deze vaststelling komt nog boven op de sterke waardedaling van ons vastgoed als de nieuwe weg wordt aangelegd. Planschade wordt blijkbaar niet vergoed, maar mag deze moedwillig toegebracht worden, als er alternatieven zijn? Ethisch is dit niet te verantwoorden. Nieuwe wegen trekken altijd nieuw verkeer aan. Momenteel is er al een verkeersinfarct op de ring rond Geel. Extra (vracht)verkeer aantrekken uit de omgeving naar Geel toe is

				geen goed alternatief. De gemeente Mol bekijkt nu reeds hoe ze in de toekomst bij aanleg van deze weg het verkeer kunnen doorsluizen naar Geel om zo hun centrum te ontlasten. Voorlopig blijven de erkenning van het nut van structurele maatregelen op de leefbaarheid van Geel (Sint-Dimpna) uit. Meer zelfs, een beoordeling van het nulalternatief werd niet opgenomen in het plan-MER (toelichtingsnota pagina 30). Men weigert het effect na te gaan van de huidige tonnenmaat beperking. Begrijpen wie begrijpen kan. Het aanleggen van het nieuwe tracé sluit, op twee corridors na, het centrum van Geel af van het natuurrijke gebied in de kanaalzone. Voor wandelaars en fietsers is dit een ramp. Ook voor de aanwezige dieren gaat dit zeer nefast zijn. Door de geluidsoverlast gaat deze sterk achteruit. Koning auto heeft weer gewonnen. Als bewoner van dit natuurrijk gebied kan ik alleen maar concluderen dat dit nieuwe tracé een enorme aanslag is op onze gezondheid, de leefbaarheid van onze regio en gaat zorgen voor extra verkeersoverlast op de ring rond Geel en in Geel-centrum. Ook fauna en flora gaan er sterk op achteruit. Het vrachtverkeer en personenverkeer heeft weer gewonnen op de natuur.
386B			14.10.2023 (via e-mail)	1) De aanleg van een nieuwe verkeersweg zal de uitstoot van stikstofdioxide (NOx) en koolmonoxide (CO) significant verhogen. Dat is de verwachting. Het spreekt vanzelf dat die schadelijke gassen de volksgezondheid en het milieu erg negatief impacteren. Het is niet meer dan logisch dat die impact op de omgeving en de gezondheid van de bewoners eerst grondig onderzocht en geëvalueerd wordt. Indien nodig moeten er maatregelen getroffen worden om deze overlast te minimaliseren. 2) De nieuwe weg zal ongetwijfeld nefast voor het groene karakter van dit stuk Geel zijn. Dat is zeer betreurenswaardig voor de leefomgeving en het welzijn van de Gelenaars.
387B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 207B
388B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 207B
389B			14.10.2023 (via e-mail)	Tijdens de Corona-periode hebben veel mensen opnieuw de weldoende invloed van wandelen, fietsen en ontspanning in de natuur herontdekt. Het gebied waar het tracé zou doorlopen is een klein paradijs voor al die activiteiten. Dat zou ook betekenen dat heel die omgeving afgesneden wordt van de huidige verbindingswegen. KSA Berkven in Meulemakershoeve zal zijn jeugdwerking ernstig bedreigd zien. Het afsluiten van Koppeleershoeven en Kastermanstraat is tevens funest voor alle lokale wandelaars en sporters die een frisse neus willen halen in dit gebied. Door het afsluiten van 4 wegen worden ook sociale contacten verstoord of ontnomen.

390B			14.10.2023 (via e-mail)	Ernstige gevolgen voor de gezondheid en het milieu van de bewoners in de nabijgelegen verkaveling en de omliggende natuur. Bezorgd over de mogelijke geluidsoverlast die een drukke verkeersweg met zich mee zal brengen. Deze geluidsoverlast heeft niet alleen een negatieve invloed op de levenskwaliteit van de bewoners, maar kan ook leiden tot slaapstoornissen, stress en andere gezondheidsproblemen, met name bij kinderen die gevoeliger zijn voor dit soort verstoringen. Bezorgd over de verslechtering van de luchtkwaliteit in de buurt als gevolg van de uitstoot van schadelijke stoffen door het verkeer. Dit vormt een serieus risico voor de gezondheid van de bewoners, met name voor kinderen en ouderen die kwetsbaarder zijn voor de nadelige effecten van luchtvervuiling. De aanleg van de verbindingsweg zal onvermijdelijk leiden tot verstoring van lokale ecosystemen en natuurgebieden, met mogelijke schadelijke gevolgen voor de flora en fauna in de omgeving. Het behoud van onze natuurlijke omgeving en het beschermen van de biodiversiteit moeten centrale overwegingen zijn bij dergelijke projecten. Bovendien biedt het gebied waar het geplande traject doorheen zou lopen momenteel een ideale bestemming voor wandelen, fietsen en ontspanning in de natuur. Het afsluiten van dit gebied vanwege de verbindingsweg zou niet alleen een verlies betekenen voor de lokale gemeenschap, maar zou ook een bedreiging vormen voor de mogelijkheden van ontspanning en natuurbeleving voor alle inwoners. Er wordt verzocht om deze gezondheids- en milieueffecten serieus te overwegen voordat verdere stappen worden ondernomen met betrekking tot dit project. Het beschermen van de gezondheid en het welzijn van de bewoners, evenals het behoud van ons lokale milieu, moet een prioriteit zijn in elke besluitvorming. Er wordt aangedrongen alternatieve oplossingen te onderzoeken die de belangen van de bewoners en het milieu beter beschermen.
391B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 207B
392B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 310B + Dit plan zal enkel het vrachtverkeer doen toenemen en zorgen voor meer verkeersellende op plaatsen die in verbinding staan met dit traject. Aangezien ik me regelmatig op deze verkeersassen verplaats, betekent dit voor mij grote hinder.

				De traject beoogt de verdere ontwikkeling van industriegebieden op locaties die vanuit ruimtelijke ordening hiervoor niet geschikt zijn.
393B				Het is een algemeen aanvaarde regel dat er geen nieuwe woonwijken vlakbij grote wegen worden ingepland omwille van de negatieve effecten van luchtvervuiling, geluidsoverlast op de bewoners. Ook bij overheden is dit besef er. Daarom verzoek ik met klem om ook de omgekeerde logica te volgen en geen grote weg in te plannen vlakbij bestaande woonwijken. Het eindresultaat is hetzelfde en wat mij betreft is er zeker een alternatief mogelijk waarbij er helemaal geen verbindingsweg komt en de einddoelen van dit project ook gehaald worden. Helaas vind ik over dergelijk alternatief geen studie met voldoende argumenten of informatie over terug. En zeker al geen informatie die een gewone burger kan begrijpen. De getroffen woonwijken zijn zelf stiltegebieden of er op zijn minst toch vlakbij gelegen. Het behoud van stiltegebieden, zoals voorgeschreven door de WHO, is van cruciaal belang voor de gezondheid en het welzijn van de bewoners en mag dus niet worden genegeerd. Wanneer je de situatie van de stad Geel bekijkt op vlak van geluidshinder, dan kan je zien dat zowel het zuidoosten, zuiden, zuidwesten, westen, noordwesten al dagelijks gebukt gaan onder overlast door zwaar en of intensief verkeer. Dan vind ik het ontoelaatbaar dat ook in het noorden van onze mooie stad nog een project wordt gerealiseerd met extra dagelijkse geluidshinder. De toegang voor fietsers en voetgangers tot de overblijvende stiltegebieden worden bovendien extra bemoeilijkt door deze verbindingsweg. Het gebrek aan een gedetailleerde indeling van het verkeer in categorieën, zoals vrachtverkeer en auto's, doorgaand verkeer en plaatselijk verkeer, maakt het onmogelijk om een juiste inschatting van de verkeerssituatie te maken. En dus ook de gevolgen van de nieuwe weg op de omgeving en de leefbaarheid te begrijpen. Wanneer die indeling wel wordt gemaakt, zal het duidelijk worden dat er zeer veel lokaal verkeer is dat in het centrum van St-Dimpna moet zijn (scholen, ziekenhuis, Sanofi, Cipal, ...) en dat dus geen gebruik zal maken van de nieuwe verbindingsweg. Door het aanleggen van deze verbindingsweg wordt daarom de doelstelling aangaande het verkeersarmer en verkeersveiliger maken van St-Dimpna onvoldoende of zelfs niet bereikt. Bovendien zullen ondergrondse trillingen als gevolg van de aanleg van deze weg schade veroorzaken aan naburige woningen en ongemak voor de bewoners veroorzaken. Daarom dient men een officiële beschrijving van de staat van naburige woning op te maken, voor en na de werken, en geleden schade te vergoeden. En bijkomende continue seismografische metingen op verschillende plekken in de buurt van de woonwijken en dit gedurende de hele duur van het project. Van deze procedures staat niets vermeld in jullie informatie en zijn jullie waarschijnlijk dus niet

				van plan om uit te voeren. Dat vind ik een vorm van nalatigheid. Je kan de financiële kosten hiervan toch niet op de naburige bewoners afschuiven. Ze gaan sowieso al een grote daling op de waarde van hun huizen en een negatief effect op hun gezondheid hebben. Hierbij aansluitend, zal het vrachtverkeer dat deze verbindingsweg gebruikt ook veel ondergrondse trillingen veroorzaken. Het effect van dergelijke trillingen moet nauwkeurig worden onderzocht en passende maatregelen moeten worden getroffen om deze te minimaliseren. Ik leg er de nadruk op dat het gaat om ondergrondse trillingen.
394B			14.10.2023 (via e-mail)	Weer verdwijnt er hiermee een stukje waardevol landschap. Wat mij nog het meeste ergert is het volgende : Indertijd is de ring niet volledig doorgetrokken, omdat een aantal invloedrijke personen, er financieel voordeel bij hadden door er een woonzone van te maken. Die buit is binnen. Nu een heleboel mensen er in hun toekomst hebben geïnvesteerd, worden ze koudweg gepakt. Ofwel worden ze onteigend en moeten ze elders hun geluk zoeken, ofwel zijn ze nu gedoemd om naast een vervuilende, luidruchtige autostrade te wonen... We weten intussen allemaal dat de aanleg van een ring veel meer verkeer aantrekt, dan dat het verkeer wegneemt uit het centrum. En al die lapmiddeltjes van geluidsmuren, fluisterbeton etc helpen geen sikkepit. Die worden enkel gebruikt om te sussen. Wij worden constant onderworpen aan dure maatregelen om het milieu te redden, en nu neemt men doodleuk de beslissing om nog maar eens vele kilometers asfalt bij te leggen. Dat is dweilen met de kraan open. Een mens wordt er moedeloos van. De man in de straat wordt aangemaand om zo weinig mogelijk verharding (oprit, terras...) aan te brengen. Maar weer een ring erbij, dat zal dan weer voor het algemeen belang zeker ? STOP met die onzin! Dit is geen vooruitgang meer. Ik zeg NEEN tegen het doortrekken van de ring.
395B			14.10.2023 (via e-mail)	Bezwaarindiener heeft een gezond familiebedrijf, actief in veeteelt en veelal akkerbouw (in landbouwgebied De Kasseman). Wij zullen afgezonderd worden van de rest van Geel en minder vlot naar het centrum kunnen rijden. Gezien de problematiek op St. Dimpna met de vele scholen kunnen we alleen maar pleiten voor het zo snel mogelijk realiseren van deze weg. Ons ongemak nemen we er dan maar bij. Wel hebben we enkele opmerkingen: 1. Als landbouwbedrijf is het voor ons zeer noodzakelijk dat de tunnel aan de Schransdijk gerealiseerd wordt voor landbouwverkeer. Wij hebben verschillende percelen in gebruik aan de andere zijde van onze bedrijfszetel en zouden vele kilometers moeten rondrijden om die te bereiken. De tunnel moet voldoende groot zijn zodat moderne machines (bv. hakselaars, pikdorsers, grote laadkar) deze kunnen gebruiken. 2. Wij willen ook drukken op het belang van deze tunnel voor fietsverkeer en niet in het minst om onze 2 dochters later veilig naar school te kunnen laten fietsen, maar ook om de fietstocht voor hen niet langer te maken dan nodig. Binnendoor kunnen fietsen is

				naar ons idee niet alleen de meest aangename weg, maar ook de veiligste weg, in vergelijking met een omweg langs Retieseweg of Dr Van De Perrestraat. 3.Het is ook voor KSA Berkven echt wel een must dat deze tunnel er komt voor fietsers. Als ex-hoofdleider van deze beweging kan ik alleen maar pleiten om hen maximaal bereikbaar te houden. Hoewel fietsverkeer aangemoedigd wordt, is het zo dat vooral de kleinsten wel geregeld met de auto worden afgezet. De kinderen komen ook vanuit het centrum om te genieten van de ligging van Berkven. Geen enkele jeugdbeweging heeft zo een rustig gelegen, grote terreinen en bossen om te kunnen ravotten in alle veiligheid. 4.Wij wensen u ook attent te maken op het feit dat de biogasinstallatie Agrogas BV, gelegen Rengersvensedijk 12 (gekoppeld aan ons landbouwbedrijf, en waarvan bezwaarindieners ook bestuurder is), gebruik maakt van 2 transportroutes. Deze routes zijn opgemaakt in samenspraak met de stad en dienen ertoe om het transport te leiden via de minst hinderlijke wegen. Gezien er 2 zijn is het vooral ook goed dat de hinder gedeeld wordt. Gezien Schransdijk afgekoppeld wordt van Katersberg, zal 1 van de transportroutes komen te vervallen. De vrachtwagens komende vanuit Retie, E34 etc zullen dus niet langer via Katersberg en Schransdijk naar de Rengersvensedijk kunnen rijden, maar moeten omrijden via Dr Van De Perrestraat en dan Sasachtweg nemen. Dit is niet alleen een stevige omweg, maar zal ook extra verkeer met zich meebrengen op deze transportroute en dus de buurtbewoners langs deze route. Het lijkt ons minstens belangrijk om even te kijken of er andere pistes gewenst zijn dan. 5.Hoewel wij er zelf geen voor- of nadeel van zouden hebben lijkt het ons van belang om ook fietstunnels te voorzien op Dr Van De Perrestraat. Het lijkt ons voor een nieuw project en gezien de geweldige fiets-tendens echt wel een gemiste kans om zulk een kruising niet uit te rusten met fietstunnels. Indien een overheid het echt meent met mensen op de fiets te krijgen zouden Ten Aard, wijk Ossemeer-Molderbeemdendijk-Brunosdijk, maar ook de vele mensen die in het landelijke gebied wonen daar toch minstens hun kinderen veilig naar school moeten kunnen laten fietsen. Een oversteek op "De Ring van Geel" kan dan een drempel zijn.
396B				- er werd niet of onvoldoende onderzocht of de huidige situatie met de tonnagebeperking in Sint- Dimpna geen oplossing zou kunnen zijn voor het ontlasten van het Geelse centrum van zwaar verkeer. - de studie is niet gebaseerd op de werkelijke huidige situatie - een nieuwe weg is overbodig - een nieuwe weg is ongezond voor alle omwonenden - het voorgestelde tracé doorsnijdt de open ruimte
397B			14.10.2023 (via e-mail)	Het voorgestelde plan is heel vaag of laat heel veel mogelijkheden open. Daardoor biedt het geen duidelijke milderende maatregelen op het gebied van geluid, luchtvervuiling, ondergrondse trillingen en gezichtshinder door voorbijgaand verkeer. Het feit dat dit plan heel veel mogelijkheden openlaat, zorgt het ervoor dat er geen goede inschatting van de impact kan gemaakt worden.

				Ook de financiële waarde van de getroffen/naburige huizen zal hard dalen als gevolg van de nieuwe weg, terwijl er geen passende financiële compensatiemaatregelen worden getroffen. Dit is onaanvaardbaar. U voert een project uit, maar zeer veel lasten (zowel financiële lasten als lasten op vlak van gezondheid en welzijn) zijn voor de buurtbewoners en dit zonder compensatie. Hierbij aansluitend is het moreel niet verantwoord om een dergelijke weg te plannen in de nabijheid van woonwijken waar honderden mensen, waaronder kwetsbare kinderen en ouderen, wonen. De mogelijke gevolgen van fijn stof, NOx, CO en geluidsoverlast voor hun gezondheid zijn ernstig en dienen serieus te worden genomen. Er bestaan momenteel geen afdoende maatregelen die ervoor zorgen dat deze impact gereduceerd wordt tot een impact die aanvaardbaar is, zoals bijvoorbeeld de algemene gezondheidsrichtlijnen van de WHO. Ik vind ook nergens een voldoende motivering terug waarin andere mogelijke routes worden vergeleken aan de hand van duidelijke criteria en resultaten. Dit wekt zwaar de indruk dat er in achterkamers of via lobbywerk invloed is uitgeoefend door bepaalde mogelijk betrokken personen zodat de studie voor dit project niet objectief is gevoerd en is gestuurd. Het lijkt dus sterk dat er een belangenconflict is. Er werd in het MER niet nagegaan hoeveel van het vrachtverkeer dat door St-Dimpna gaat, afkomstig is van het bedrijventerrein Stenehei in Dessel. Nochtans weten wij, Gelsenaren, dat een aanzienlijk deel van het vrachtverkeer in St-Dimpna van daar afkomstig is. Zeker omdat veel bedrijven uit Geel en Westerlo hun vrachtverkeer al wel over de Geelse ring en de Noord-zuidverbinding laten rijden. Dit industrieterrein Stenehei is door zijn locatie (gebrek aan goede verkeersaansluitingen) niet geschikt voor bedrijven met veel en zwaar vrachtverkeer. Niet enkel omwille van de verkeersproblematiek in Geel St-Dimpna, maar ook in Dessel zelf. Is het niet eenvoudiger, goedkoper en met veel minder gezondheidsimpact om deze bedrijven te herlokalisieren? Deze regionale ontsluiting zal er trouwens ook voor zorgen dat er nog meer verkeer van en naar dit bedrijventerrein kan gaan. Zo versterkt men het probleem van bedrijven, met dat intensieve en zware vrachtverkeer, nog harder.
398B			14.10.2023 (via e-mail)	1. Het versnipperen van de open ruimte is een foute beleidskeuze. Vele studies geven aan dat nabij groen, trage wegen en bereikbare open ruimte een positief effect hebben op de mentale en fysieke gesteldheid van mensen. Deze aspecten worden door de provinciale diensten algemeen beschouwd als belangrijke en te onderschrijven beleidskeuzes. 2. Sinds de vorige versie van dit PRUP bevroren werd, zijn er nog woningen bijgebouwd en bouwgronden ontwikkeld. Er is een nog grotere groep mensen rechtstreeks geïmpacteerd door deze plannen, op de huidige plannen lijken

				niet al deze nieuwe woningen mee in rekening gebracht. Het milieu-effectenrapport baseert zich niet op een reële situatie en is daardoor gecompromitteerd. 3. Het doorsnijden van een volledig gebied van grote landbouwpercelen, met trage wandel- en fietswegen en groene, beleefbare ruimte, devalueert het provinciale beleid rond trage wegen, recreatief medegebruik, waterhuishouding en open ruimte. Het beleid rond wonen, kleinschalige landbouw en leefbaarheid van dorpskernen wordt gehypothekeerd. Dit gebied is een groene vinger tussen Geel-Ten Aard, Geel Holven en Kievermont dewelke met de voorgestelde ingreep doorsneden wordt. Een historisch open ruimtegebied dat voorgoed verloren gaat. Al deze zaken zijn op papier belangrijk voor het provinciale beleid. 4. Onherstelbare schade: het aanleggen van een dusdanig uitgebreide oppervlakte verharding, met bij uitbreiding het doorsnijden van zichtassen en open-ruimte gevoel, zorgt voor onherstelbare schade aan het landschap. Het PRUP zorgt voor het vernietigen van de weinig overgebleven open ruimte, fiets- en wandelroutes en groenwaarden in dit specifieke gedeelte van stad Geel. 5. Onherstelbare schade – geluidsoverlast, fijn stof, trillingen, bedreigde waterhuishouding: de aanleg van dit traject, en het latere gebruik ervan, zal de aanpalende bewoning overstelpen met geluidsoverlast, uitstoot, trillingen en afwateringsproblematiek. De ‘flankerende’ of ‘milderende’ maatregelen die dit kunnen tegen gaan, zijn nog niet uitgevonden. Er wordt met dit PRUP gekozen om de levenskwaliteit van de bewoner van het hele gebied te devalueren. Geluidswallen zijn niet afdoende voor de verkeersstroom die u hier wil creëren, de trillingen kunnen niet afdoende opgevangen worden, een hele gemeenschap wordt ongezonder gemaakt door dit traject. 6. Onherstelbare schade voor de zwakke dagelijkse weggebruiker: een relatief veilige verbinding voor fietsers (voornamelijk jongeren en gezinnen) vanuit Holven en Ten Aard richting diverse scholen in Holven en Geel-Centrum, wordt op deze manier vervangen door enkele veel drukker en gevaarlijkere alternatieven. Het gebrek aan concrete oplossingen voor de bijkomende kruisingen die dit traject genereert, is stuitend. De veiligheid van de zwakke weggebruikers (en jongere weggebruikers) wordt in het gedrang gebracht. 7. Onvolledige en misleidende premissen in de presentatie van het PRUP aan het grote publiek, zorgen voor een gebrek aan transparantie en een scheefgetrokken publieke opinie. De zogenaamde bovenlokale problematiek die steeds wordt aangehaald en waarvoor dit traject een ‘wonderoplossing’ zou zijn, is een drogreden. Het zou intellectueel veel eerlijker zijn om op een

				transparante manier de juiste doelstellingen van de aanleg van dit traject te formuleren, zodat er een veel duidelijkere en adequater mening kan gevormd worden door alle Gelenaars. Dit traject lost daarenboven de verkeersproblematiek van Sint-Dimpna niet op, ook de dorpskernen van (diverse deelgemeenten van) Mol, Dessel, Kasterlee en Retie gaan geen wonderbaarlijk positieve impact ondervinden door het aanleggen van deze nieuwe weg door een open-ruimtegebied. Het voorbeeld van de N19g in Geel-Ten Aard maakt duidelijk dat het aanleggen van een nieuwe weg niet vanzelf zorgt voor een verbeterde situatie, als alle andere maatregelen dan gemakshalve achterwege blijven. Ook in dit dossier zijn er een heleboel andere maatregelen niet toegepast of onderzocht, en wordt er te makkelijk vanuit gegaan dat een nieuwe weg iets oplevert waar hij in principe niet voor dient. Principieel zou eerst zeer uitgebreid moeten onderzocht worden wat met verbeteringen, beperkingen en bijstellingen van het huidige wegnnet kan worden bereikt, alvorens men alweer open ruimte betonnet. De verkeersstromen in en rond Geel werden bepaald a.h.v. een verkeersmodel dat is gebaseerd op tellingen van 2017 en ouder (dus mogelijk van voor de indienstname van de N19g(= noord-zuid verbinding). Dit verkeersmodel maakt geen onderscheid tussen personen- en vrachtwagens, wat in deze studie van fundamenteel belang is. Het (doorgaand) vrachtverkeer moet geweerd worden uit het Geelse centrum. Het is daarom essentieel dat herkomst en bestemming van dit vrachtverkeer in kaart wordt gebracht. Dit kan niet gerealiseerd worden door louter tellingen uit te voeren; hiervoor moeten ANPR camera's ingezet worden. Conclusie: Alles aan dit PRUP is anti-sociaal, ondoordacht, destructief en fout. De provincie maakt hiermee een plan dat ingaat tegen de eigen goede principes en beleidsdoelstellingen. Op deze manier blijven SDG's, watertoetsen, reflexen voor een progressief, sociaal en groen toekomstgericht beleid, dode letter. Op die manier zorgt de overheid voor zijn eigen ongeloofwaardigheid, irrelevantie en voedt het de anti-politiek. Een correcte en transparante doelstelling formuleren, uitgaan van correcte beginsituaties, uitgaan van toekomstgerichte principes die de mens, de jeugd, het welzijn en de leefbaarheid boven een enorme verharding zetten. Allemaal aspecten die in dit PRUP niet terug te vinden zijn. Op deze manier zadelt de stad Geel en de provincie Antwerpen de kempen op met een enorme stads- en regiokanker waar men op lange termijn zal terugkijken en zeggen: 'What the hell were they thinking?!' + Idem 47B + Idem 311B

399B			14.10.2023 (via e-mail)	Bij deze vraag ik mij af hoe jullie het zouden vinden indien jullie er zelf mee geconfronteerd worden. Na zovele jaren met plezier daar gewoond te hebben nu allerlei problemen te krijgen. Ik ben hier niet mee tevreden.
400B			14.10.2023 (via e-mail)	• Onvoldoende fietsdoorgangen voorzien, met name bij de Koppeleershoeve, om de wijk Gagelstraat te ontsluiten. Dit beperkt de mogelijkheden voor duurzame mobiliteit en verhoogt de afhankelijkheid van autoverkeer. • Moreel niet verantwoord om een dergelijke weg te plannen in de nabijheid van woonwijken waar honderden mensen, waaronder kwetsbare kinderen en ouderen, wonen. De mogelijke gevolgen van fijn stof, NOx, CO en geluidsoverlast voor hun gezondheid zijn ernstig en dienen serieus te worden genomen. • Aanleg van een nieuwe verkeersweg zal naar verwachting leiden tot een aanzienlijke toename van de uitstoot van stikstofdioxide (NOx) en koolmonoxide (CO). Deze schadelijke uitlaatgassen hebben aantoonbaar negatieve gevolgen voor de volksgezondheid en het milieu. Het is van groot belang dat de impact van NOx en CO op de omgeving en de gezondheid van de bewoners grondig wordt geëvalueerd en dat maatregelen worden genomen om deze overlast te minimaliseren. • Fijnstof (PM2,5 en PM10) is een schadelijke luchtverontreiniging afkomstig van verkeer (ook elektrisch verkeer). Het MER vermeldt normen voor fijnstof die aanzienlijk minder streng zijn dan de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Deze minder strenge normen kunnen de volksgezondheid in gevaar brengen. Bovendien tonen de in het MER gerapporteerde metingen aan dat de gemeten waarden van fijnstof duidelijk boven de WHO-normen liggen. Het is van essentieel belang dat strengere normen worden gehanteerd en dat passende maatregelen worden getroffen om de uitstoot van fijnstof te verminderen. • Het behoud van stiltegebieden, zoals voorgeschreven door de WHO (met gemiddelde waardes <53dB), is van cruciaal belang voor de gezondheid en het welzijn van de bewoners en mag niet worden genegeerd.
401B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
402B			14.10.2023 (via e-mail)	1. Blootstelling en effecten fijn stof en extra geluidshinder -Is het niet belangrijk om eerst de correcte metingen uit te voeren vooraleer men tot goedkeuring en uitvoering overgaat. In heel wat zoals onderstaande onderzoeken (uit 2010) blijkt dat fijn stof en geluidshinder een serieuze gezondheidsimpact heeft.

				Waarom een weg met veel vrachtverkeer (uitstoot, geluid) aanleggen vlak bij een wijk met zowel jonge kinderen en volwassen mensen merendeel boven de 35 jaar. Met in de nabije buurt een school. En een prachtige groene rustige omgeving omvormen tot een doorn in het oog van vele mensen die nood hebben aan rust en een goede gezondheid. Bezwaarindiener verwijst naar citaten uit www.irceline.be alsook een lokaal gezondheidsoverleg waaruit blijkt dat luchtvervuiling een nefast effect heeft op de gezondheid en kan leiden tot allerlei gezondheidsproblemen. Richtlijnen van de WHO en NIHSS zijn niet te negeren. Niet alleen dieselmotoren, ook benzinemotoren en alle andere type motoren met een verbrandingsmotor produceren luchtvervuiling. 2.De nieuwe ontsluiting brengt voor de omwonenden extra geluidsoverlast mee. Ook hier is geen rekening mee gehouden daar men geen idee heeft hoeveel verkeer er zowel overdag als 's nachts gebruik van gaat maken. 3.Moeder Natuur Zie bezwaar 310B 4.Milderende maatregelen Zie bezwaar 310B 5. Goedkeuring en uitvoering door de stad Geel : éénrichtingsstraat in de Koppeleershoeven. Stad Geel heeft een beslissing genomen om Koppeleershoeven een stuk één richtingsstraat te maken voor de veiligheid van de schoolomgeving. Hierdoor zijn alle bewoners van de Koppeleershoeven, Badstraat, Gagelstraat, Holvenseheide, Witbosstraat, Lupinestraat, Weidestraat, Dopheidestraat na aanleg van de nieuwe weg verplicht om uit te rijden via Badstraat. De Badstraat is hier niet voor geschikt wegens zijn vele aangelegde parkeerplaatsen in de straat. Ook het uitrijden en inrijden van Badstraat naar Dr Van De Perrestraat gaat meer belast worden hierdoor en maakt het onveiliger voor de fietsers.
403B			14.10.2023 (via e-mail)	- De nieuwe weg zal voor vele gezinnen veel overlast meebrengen door uitlaatgassen, door fijnstof, door geluid dag en nacht en door trillingen. - De nieuwe weg zal het groene karakter van dit gebied van Geel aantasten. - Het is moreel niet verantwoord om zo'n drukke weg te plannen nabij woonwijken. - Er zijn geen milderende maatregelen voorzien i.v.m. geluid, luchtvervuiling, trillingen en uitzicht.
404B			14.10.2023 (via e-mail)	Bezwaar 1: De ONZIN van verbindingsweg naar de Retieseweg

				Ik begrijp dat het verkeersprobleem in Sint Dimpna moet opgelost worden. Ik denk dat dit door elke inwoner van Geel zal beaamd worden. Maar het doortrekken van de ring zal daar niet in helpen. Integendeel, meer wegen zullen nog een groter aanzuigeffect hebben voor het (zwaar vracht-) verkeer. De Antwerpse weg is nu al een verkeersramp en nog meer verkeer over de Antwerpse weg zal een verkeersinfarct worden. En het toppunt van al ... het verkeersprobleem van Sint Dimpna zal niet opgelost zijn. Het zal nog erger worden. Het extra verkeer op de ring zal op al de knooppunten van de ring nog extra opstopping/vertragingen geven. Het vrachtverkeer en hun GPS zullen de kortste en de snelste route kiezen DWARS door Geel EN DWARS DOOR Sint Dimpna. Daar heb ik geen dure verkeersstudies voor nodig om dit te voorspellen! Is er in de verkeersstudie voldoende onderzoek gedaan welk verkeer er door Sint Dimpna rijdt, personenwagens of vrachtverkeer? Is er gekeken vanwaar en naar waar het vrachtverkeer van Sint Dimpna rijdt? Er moet iets aan het verkeersprobleem in Sint Dimpna gedaan worden en de oplossing is er reeds. Het zwaar vrachtverkeer moet uit het centrum geweerd worden. Het beste bewijs dat dit werkt, zijn de jarenlange wegenwerken op de Retieseweg. Vrienden van ons wonen in de Gasthuisstraat. Zij beamen dat er nog nooit zo weinig vrachtverkeer geweest is sinds de laatste jaren. Dit is mogelijk door verbodsborden en slimme camera's. Er zal wel altijd veel plaatselijk verkeer blijven door scholen, ziekenhuis, rusthuis, woonblokken, ... maar het zwaar vrachtverkeer kunnen jullie wel weren. Is er onderzoek gedaan naar de vermindering van het vrachtverkeer in Sint Dimpna door het verbod van het vrachtverkeer op de Retieseweg? Waarom is de provincie tegen het verbod van het vrachtverkeer op N71 van Mol naar Geel (gedeelte naar Geel Centrum)? Slotsom deze geplande verlenging zal enkel het verkeersprobleem in Geel nog maar eens verergeren. In Geel is er al veel meer industrie en verkeer dan omliggende gemeenten. Moeten wij dan nog extra verkeer slikken naar het industriegebied Stenenheide in de buurgemeente Dessel. Is het al ten gronde onderzocht dat het niet beter is om industriegebieden uit te breiden langs bestaande verkeersassen i.p.v. kleine slecht bereikbare industriegebieden uit te breiden en extra verkeersassen te moeten leggen? Bezwaar 2: De verbindingsweg naar de Retieseweg en het kruispunt met de Dr Vandeperrestraat op een boogscheut van mijn woning. -Door het kruispunt N19 en de voorgestelde verbindingsweg naar de Retieseweg zullen de wijken tussen Dr Vandeperrestraat - Witbolstraat en wijk Molderbeemdendijk (in de rode cirkel zie bezwaarschrift) onleefbaar worden door lawaai, verkeersdruk, verkeersonveiligheid, verhogen van fijn stof en toenemen van NO2. Is het ten gronde

			onderzocht welke invloed de verbindingsweg heeft op de gezondheid van de mensen van de getroffen wijken? Het beste bewijs dat dit een onleefbare omgeving zal worden is de vroeger situatie aan het kruispunt verbindingsweg R14 en de N19 (in de gele cirkel zie bezwaarschrift) toen de verbindingsweg nog niet bestond. De woningen stonden leeg of waren verkrot. Het is pas na het aanleggen van de verbindingsweg naar Turnhout dat het hier terug leefbaar werd en de woningen gerenoveerd en bewoond werden. Onlangs hebben wij mensen gesproken die wonen in de Molderbeemdendijk en Gooreind waar de ring is doorgetrokken naar Turnhout EN waar een geluidsmuur gezet is. Deze bewoners getuigen dat ze vanaf 5h00 wakker worden van het verkeer en dat ze een koptelefoon met muziek moeten opzetten om in hun tuin te komen. De geluidsmuur houdt het geluid onvoldoende tegen. Nog maar gezwegen over de trillingen, fijn stof en NO2. Hoe gaat een geluidsmuur trillingen, fijn stof en NO2 tegenhouden? Is er ooit voldoende onderzoek gedaan naar de vooropgestelde geluidsreductie in de Molderbeemdendijk en Gooreind en wat deze nu in praktijk is? Men spreekt over maatregelen ter verbetering van de geluidsbuffering, hoe kan dit rond een kruispunt met de Dr Vandeperrestraat gerealiseerd worden? Een kruispunt dat midden in een woonwijk ligt. Het is de bedoeling om het zwaar vrachtverkeer langs hier om te leiden d.w.z. zware vrachtwagens die aan het kruispunt stoppen en terug vertrekken. Dit begint vanaf 5h00 's morgens. In het weekend en 's nachts worden wij de laatste jaren meer en meer gestoord door getunede auto's en moto's die je hoort optrekken en lawaai maken tot ze in Geel Ten Aard zijn. Dit kruispunt wordt bij mij op 50 meter van mijn slaapkamer geplaatst. Ik heb 25 jaar geleden een duur stuk grond gekocht aan de rand van Geel op het einde van een doodlopende straat om rustig te kunnen wonen in een veilige en gezonde omgeving voor mijn gezin. Nu wordt pal naast mijn huis, op 50 meter, een druk kruispunt gepland met zwaar vrachtverkeer. Ik woon in de Witbolstraat, groene cirkel (zie bezwaarschrift). Wij hebben nu al veel verkeersgeluid. Men spreekt van een geluidsnorm van 40 dB 's nachts en 50 dB overdag. Wij zitten nu reeds op de grens, elk extra geluid, zeker de uitbreiding van de ring in onze tuin, zal ons over de geluidsnorm brengen. Door het kruispunt met de Dr Vandeperrestraat is het onmogelijk dit geluid te reduceren. Is het voldoende onderzocht of men het geluid ter hoogte van Witbolstraat 14 onder de geluidsnorm van 40 dB 's nachts en 50 dB overdag kan krijgen met het kruispunt met de Dr Vandeperrestraat (hierdoor is het onmogelijk om geluidsmuren te plaatsen)?

				Een drukke verkeersweg naast of op 50 meter van mijn huis zou dit onleefbaar maken door lawaai, fijn stof en stikstof. Volgens een immobiliënkantoor zou men eigendom meer dan 20% in waarde zakken. Zal deze waardevermindering gecompenseerd worden? Het project kan niet worden uitgevoerd, of toch niet op deze wijze.
405B			14.10.2023 (via e-mail)	- Het hoofddoel van dit PRUP is om de verkeersleefbaarheid in het centrum van Geel te verbeteren. Echter, de keuze van het tracé is niet gunstig, omdat het probleem simpelweg wordt verplaatst naar een ander gebied (van Sint-Dimpna naar Holven). Waarom zijn de andere tracés 'verdwenen'? Dit is niet terug te vinden in het PRUP. Er is ook weinig onderzoek terug te vinden of het verkeer in Geel wel echt zal minderen. De scholen, ziekenhuis, rusthuizen, ... zullen steeds voor veel verkeer blijven zorgen. Probeer dit op te lossen door goed verkeersbeleid. Het zwaar verkeer kan je gemakkelijk weren door een bord voor tonnagebeperking. Door goed beleid kan je er voor zorgen dat zwaar verkeer woonzones moet vermijden. - Vrachtverkeer van Geel naar de industriegebieden van Retie en Arendonk verloopt nu via de N19g (Geel-Kasterlee) aangezien de Retieseweg al lang onderbroken is. Dit wil zeggen dat het enkel gaat over het vrachtverkeer naar Dessel. Enkel hiervoor een volledig natuurgebied verhard is toch onzinnig, terwijl het vrachtverkeer van de Stenehei naar de E34 kan worden afgeleid via Retie. Geel moet het (vracht)verkeer van Mol en Noord-Limburg al verteren. We zijn in Geel al volledig verzadigd qua verkeer. Elke dag staat de Antwerpse weg vol file. Nieuwe wegen trekken nog extra verkeer, dat er dus niet meer bij kan. - De aanleg van een nieuwe weg in de buurt van de verkavelingen zal ernstige gevolgen hebben voor de gezondheid van de bewoners, vanwege luchtvervuiling en geluidsoverlast. Dit kan met geen enkele milderende maatregel voorkomen worden. Deze weg ligt volledig naast de huizen. De mensen die nu naast de N19g wonen, achter een geluidsmuur, kunnen er over meespreken. Ze daveren letterlijk in huis en moeten oordoppen dragen om in de tuin te werken. Stikstof en fijn stof zullen enorm toenemen, terwijl we dit net moeten verminderen voor het klimaat en onze gezondheid.

				Kortom, voor deze wijken wordt de toestand onleefbaar. Binnen de 10 jaar moet er dan een oplossing gezocht worden voor Holven, zoals nu voor Sint-Dimpna. - Onze huizen zullen enorm afnemen in waarde. Als je onteigent wordt, krijg je een vergoeding, als de weg door je tuin gaat krijg je niets. We hebben met zijn allen gekozen om in het centrum te wonen maar in zeer rustige wijken. Daar hebben we ook een groot bedrag voor over gehad wat nu helemaal teniet zal worden gedaan. Besluit: In een tijd van opwarming van de aarde is het hallucinant dat je extra gaat verharderen en gaat zorgen voor veel vervuiling. Enkel om de burgemeester van Dessel ter wille te zijn.
406B			14.10.2023 (via e-mail)	1. Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid van het centrum van Geel moet gebeuren en vormt het hoofdthema van dit PRUP. Het is dus het belangrijkste beslissingscriterium. Nochtans blijkt dit niet uit de tracékeuze. Het nu gekozen tracé zorgt voor veel verbazing en wekt bij velen ergernis op. In de plaats van te kiezen voor een oplossing die iedereen ten goede komt, werd geopteerd voor een tracé dat het probleem van Sint-Dimpna naar Holven verplaatst en naar het noordelijk deel van de Retieseweg. Moet Geel cq Holven opdraaien om het zwaar verkeer van Dessel, Retie en Mol voor hen probleemloos af te wenden? Dit is conceptueel fout en getuigt van slecht beleid. Een evenwichtige spreiding van de lasten en lusten over de ganse regio (inclusief Retie, Dessel, Mol) is toch de logica zelf! Ontlasting van St.-Dimpna moet gebeuren maar besef goed dat St.-Dimpna nooit autoluw zal zijn (vele scholen, ziekenhuis, revalidatiecentrum, rusthuis, sociaal huis, voetbal, kerkhof, kerk, toegang centrumparkings en winkelcentrum, markt, ...). Het Mobiliteitsplan Vlaanderen schrijft voor dat de verbetering van de verkeersleefbaarheid van stedelijke gebieden niet mag gebeuren door het verplaatsen van de hinder (fijnstof, geluid, ...). Het tracé G1 (inclusief varianten) voldoet hier niet aan! Volgens de Vlaamse overheid mogen geen woongebieden ontwikkeld worden op minder dan 100 m van een drukke weg. Het omgekeerde geldt dan ook: leg geen nieuwe drukke weg op minder dan 100 m van bestaande woonzones! 2. De verkeersstromen in en rond Geel werden bepaald a.d.h.v. een verkeersmodel dat is gebaseerd op tellingen van 2017 en ouder (dus mogelijk van voor de indienstname van de N19g). Dit verkeersmodel maakt geen onderscheid tussen personen- en vrachtwagens, wat in deze studie van fundamenteel belang is. Het (doorgaand) vrachtverkeer moet geweerd worden uit het Geelse centrum. Het is daarom essentieel dat herkomst en bestemming van dit vrachtverkeer in kaart wordt gebracht. Dit kan niet gerealiseerd worden door louter tellingen uit te voeren; hiervoor moeten ANPR camera's ingezet worden. 3. St.-Dimpna moet ontlast worden van zwaar verkeer. Het doorgaand verkeer kan makkelijk verminderd/geweerd worden door een tonnagebeperking, een snelheidsbeperking tot 30 km/h over een voldoende lang traject en voor de zwakke

				weggebruikers (fietzers, voetgangers, ...) centraler/veiliger infrastructuur te voorzien. De tonnagebeperking werkt reeds anderhalf jaar goed! Dit kan op korte termijn allemaal gerealiseerd worden zonder veel kosten. 4. Ontsluiting KMO-zones: Dit PRUP is blijkbaar ontkoppeld van het PRUP dat de verbinding tussen de N18 (Retie-Dessel-Mol) en de N118 (Retieseweg) regelt. Dit maakt dat we enkel nog spreken over het vrachtverkeer van en naar de Stenehei in Dessel. Immers vrachtverkeer van Geel naar de industriegebieden van Retie en Arendonk moet langs de N19g (Geel-Kasterlee) verlopen. Het vrachtverkeer van de Stenehei kan via Retie naar de E34 afgeleid worden. Dit heet verdeling van lasten want Geel moet reeds het (vracht)verkeer slikken van Mol en Noord-Limburg. Quid Militair domein te Geel? Omdat ook Meerhout het zwaar vervoer uit zijn kern gaat verbieden zal dit deels zijn weg zoeken via het rondpunt einde oostelijke Ring R14, en, bij drukte op deze R14, verder rijden via Molseweg naar Kievermont richting Retieseweg en zo over de nieuwe weg naar de westelijke Ring R14 rijden met groeiend sluipverkeer in grote delen van St.-Dimpna en Holven. Aangezien het verkeer rond Geel (R14, Antwerpseweg) nu reeds in de knoop zit, kan dit wegennet geen extra verkeer meer aan. Vooraleer nieuwe wegen worden aangelegd, moet eerst de verkeersproblematiek van de Antwerpseweg en de verbinding met de R14 worden opgelost. Waar blijven de ventwegen langs die Antwerpseweg die al zo lang aangekondigd werden ? Het verhogen van de efficiëntie en effectiviteit van de reeds bestaande wegen (Antwerpseweg, R14 Oost en West, N-Z as, op- en afrittencomplex lokale autostrades, ...) is veel goedkoper, sneller en de winst is merklijk groter! 5. Een beoordeling van het nulalternatief wordt niet uitgevoerd in het plan-MER (= letterlijk citaat uit de toelichtingsnota pagina 30). Men weigert dus het effect na te gaan van een tonnenmaat beperking in de huidige situatie. Is dat nog representatief ? Is meer beton de oplossing ? Waarom wordt een grote groep Gelenaars opgezadeld met een heleboel menselijk leed om mogelijks een probleem aan te pakken dat er niet (meer) is? Waarom niet kiezen voor een nulalternatief? Aanvullend hiermee kan aan de kinderen/ouders/bewoners van St.-Dimpna gevraagd worden om zoveel mogelijk met de fiets te komen, zij moeten hierbij gesteund worden door flankerende maatregelen zodat ze hun school/bestemming zo veilig mogelijk kunnen bereiken (fietsstraten, gescheiden afwikkeling, ...). Kijk naar Nederland, Denemarken, ... of onze eigen fietsautostrades. De verkeersongevallen van St.-Dimpna zullen zich verplaatsen naar de nieuwe verbindingsweg en de aansluitpunten met de westelijke Ring (Dr. Van de Perrestraat, fietsers van Ten Aard, Kasterlee) en de Retieseweg. Elke nieuwe weg trekt bijkomend verkeer aan! Er is nergens behoefte aan extra verkeer, ook niet in Geel om maar van de verkeersongevallen te zwijgen! Op het kruispunt R14 en de N129g zijn reeds meerdere verkeersdoden gevallen! Hoe sneller en zwaarder het verkeer des te ernstiger worden de ongevallen.

				6. Gezondheidsaspecten Een nieuwe weg aanleggen naast meerdere omvangrijke verkavelingen is geen goed idee? De negatieve effecten van een (drukke) weg op de gezondheid zijn zeker voelbaar van 300 meter tot zelfs 500 meter vanaf het midden van de weg. Recente Vlaamse studies tonen aan dat inwoners van wijken met slechtere lucht veel vaker hun huisarts/specialist (moeten) raadplegen. Dit toont aan dat luchtverontreiniging echt een probleem is voor de volksgezondheid. Kijk hoeveel huizen er met die nieuwe weg binnen deze oppervlakte rondom de aan te leggen weg zullen liggen. Deze negatieve gezondheidseffecten zijn een combinatie van de invloed van luchtvervuiling, lawaai overdag, geluidsoverlast en slecht slapen 's nachts en het verlies aan groene ruimte. Luchtvervuiling werkt aandoeningen zoals astma, longziekten, depressie, Alzheimer, Parkinson, beroertes en hart- en vaatziekten in de hand en kost de overheid handenvol geld. De WHO heeft onlangs de veilige norm voor fijnstof (het gaat om de kleinste partikels PM2,5, deze dringen immers het diepst door in de longen) drastisch verlaagd tot 5 mcg/m3. Momenteel zijn er in Vlaanderen heel wat wijken waar de concentratie boven de 10 microgram per kubieke meter zit. De nieuwe normen gelden vanaf 2030, dus binnen de tijdspanne waarin deze nieuwe weg zal aangelegd worden. Er kan dus nu al geen "fijnstof" meer bij. De omwonende niet-rokers zullen qua schadelijke gezondheidseffecten allen veranderen in stevige rokers. Het aantal sterftegevallen zal onvermijdelijk toenemen. Er bestaan ook geen afdoende technieken om dit te voorkomen of te reduceren! Ook de hoeveelheid stikstofdioxide moet tegen 2030 drastisch dalen tot de nieuwste normen van de WHO. Langsheen deze nieuwe weg zullen de limieten voor schone lucht zowat overal worden overschreden! De WHO stelt voor dat voor een gezond leefmilieu een geluidsniveau van 50 dB overdag en maximaal 40 dB tijdens de nacht moet nagestreefd worden. Onze metingen (met geijkte apparatuur) tonen aan dat we nu al aan of boven die normen zitten. Er kan dus ook geen "geluid" meer bij. Geluid is slechts ten dele te verminderen. Geluidsgolven zullen steeds ontstaan en zullen zich boven gelijk welk scherm verspreiden! Deze wetmatigheden veranderen nooit. Op een hoogte van meer dan 3 meter (slaapkamer) heeft een geluidswerend scherm geen enkel effect meer. Enkel overkapping of ondertunneling zal hier soelaas brengen maar dat is onmogelijk (financieel, doch zie ook punt 7). 7. Het gebied rond de Holvense Heide/loop (VHAG 42374 gelegen tussen Fittelaarsdijk aan de noordzijde en Gagel/Holvensche Heide/Weidestraat aan de zuidzijde) is zeer gevoelig voor overstromingen! Bij langdurige regen of bij hevige stortbuien staan grote delen van de aanpalende zones frequent onder water. De wateraanvoer via deze waterloop (pluviale water én toevoer via verscheidene RWA-aflopen) is zo groot dat het aangevoerde oppervlaktewater zijn weg zoekt naast de oevers van de loop. Er is momenteel dus een groot 'natuurlijk overstromingsgebied' dat frequent dienst doet. De grachtkanten zijn er zodanig

				weggespoeld dat de Holvense Heideloop op sommige plaatsen tot 2,5 m breed is geworden! De aanleg van de nieuwe verbindingsweg zal hoe dan ook een mechanische barrière vormen tussen de zuidelijke en noordelijke kant zodat het oppervlaktewater langer opgehouden wordt aan de zuidkant waar vele huizen staan. Ook de opslagcapaciteit zal door de nieuwe weg sterk verminderen. <i>Enkele getuigenissen: Meermaals per jaar moeten we (als buurtbewoners met verantwoordelijkheidszin) de afdekroosters terug op de overloop-put leggen omdat de RWA-afloop het debiet niet aan kan, of, omdat het waterpeil in de Holvense Heideloop hoger staat dan dit van de RWA-afloop. Ook de rioolroosters van de Koppeleershoeven zelf lopen over zodat onze straat (tijdelijk) onder water komt te staan. Zelf zien we meerdere malen per jaar de aanpalende akkers en delen van de aangelegde tuinen onder water lopen, het water loopt zelfs over de Fittelaarsdijk (= straat waar de loop via een duiker onderdoor gaat). We hebben ooit het water zien stromen over de wegbedding van de Koppeleershoeven waardoor vele woningen omgeven waren door een zee van water, inclusief onze woning! Op dit moment staat er nog mais op de naastliggende landbouwgrond die men omwille van wateroverlast niet kan rooien.</i> In dit ganse gebied staan nu vele huizen waarvan de waterhuishouding ernstig in gevaar komt! Door zo'n watergevoelig gebied een weg aanleggen vormt een enorm risico, goed wetende dat door de klimaatverandering er veel vaker hevige stortbuien zullen vallen afwisselend met langere periodes van hitte of droogte. Dat resulteert in een verminderde infiltratie met regelmatige wateroverlast, een effect dat versterkt wordt door de grootschalige verharding tgv de nieuwe weg. Daarenboven is het pluviale overstromingsgebied er nu al te klein. Onverantwoord! 8. Tijdens de Corona-periode hebben veel mensen opnieuw de weldoende invloed van wandelen fietsen en ontspanning in de natuur herontdekt. Het gebied waar het tracé zou doorlopen is een klein paradijs voor al die activiteiten. Dat zou ook betekenen dat heel die omgeving afgesneden wordt van de huidige verbindingswegen. KSA Berkven in Meulemakershoef zal zijn jeugdwerking ernstig bedreigd zien. Het afsluiten van de Koppeleershoeven (en ook de 3 andere straten) richting noorden is tevens funest voor alle lokale wandelaars en sporters die een frisse neus willen halen in dit gebied. Door het afsluiten van 4 wegen worden ook sociale contacten verstoord of ontnomen. Het negatieve effect op de vele fietsers, wandelaars, baasjes met hun honden, minder validen met hun rolwagens, kinderen, ... kortom het sociale buiten-gebeuren wordt er doorgeknipt! De overheid wil dit nu juist beleidsmatig stimuleren. De ganse Kasseman wordt afgesloten voor autoverkeer vanuit het zuiden. Andere (te smalle) straten zullen dit opvangen (Sas-8 straat, Fransebaan, ...). Recreatieve fiets- en wandelpaden gaan verloren. Wat zal de impact op de Dekshoevenvijver, Berkven, ... zijn? Ontegensprekelijk zijn er ook de vele negatieve effecten voor de natuur, biodiversiteit, het verdwijnen van grote open ruimten, groene landschap, de landbouw, klimaatdoelstellingen, openruimte beleid van stad Geel, ...

				9. Dit concept uit de vorige eeuw betekent eigenlijk dat het voorliggende ontwerp van PRUP vele "zwakke plekken" vertoont. Met een reserme aan stedenbouwkundige voorschriften en milderende maatregelen tracht men deze te verminderen of te camoufleren. Een belangrijk aantal "zwakke plekken" kunnen gewoonweg niet gemilderd of opgelost worden omdat dit conceptueel of technologisch niet mogelijk is of wordt. Bij een goed project zijn die maatregelen toch overbodig? Bij de aanleg van de N19g hebben we al ondervonden hoe "mild" die effecten zijn. Kan überhaupt een overheid zijn goedkeuring geven zonder exact op de hoogte te zijn van de milderende maatregelen die men langsheen het tracé wil nemen? 10. Als de Koppelershoeven wordt afgesloten zal alle gemotoriseerd verkeer van de verkavelingen Weidestraat, Gagel, Holvense Heide en St. Barbarastraat (enkel honderden huizen) op termijn enkel via de Badstraat kunnen wegrijden. Dit is een smalle woonerfstraat met dichte bebouwing, met beurtelings verkeer en met een vrij moeilijke aansluiting op de Dr. Van de Perrestraat. We houden ons hart vast wat hier allemaal kan mislopen (ernstig ongeval/calamiteit -> bereikbaarheid voor hulpdiensten, ...). Ook deze aanliggende wijken worden onrechtstreeks meegenomen in de ganse problematiek. 11. De overheid vraagt haar burgers om privétuinjes en opritten te ontharden, er is een decreet op de betonstop, een Vlaams kampioenschap tegelwippen dat door de overheden wordt aangemoedigd (ook Geel en provincie Antwerpen!), er is de modale shift naar minder gemotoriseerd verkeer en meer (traag) fietsverkeer, er is de klimaatverandering, ... Door dit PRUP goed te keuren neemt onze overheid met al deze evoluties een loopje en geeft ze zelf het verkeerde voorbeeld. Neemt zij met de keuze voor dit ontwerp van PRUP duurzaamheid als beleidslijn wel ernstig? Hoe kan men dan als overheid recht in de ogen kijken en correct optreden tegen gewone burgers of andere overtreders (idem ethisch vraagstuk)? 12. Alle directe kosten worden gedragen door de overheid (met belastingsgeld van de Vlaamse burgers!). De indirecte kosten vallen ten laste van de gedupeerden die op en langsheen het traject wonen (medische kosten, verlies arbeidsdagen, waardeverlies van huizen, ...). Deze burgers hebben in 't verleden, met toelating van de vergunningsverlenende overheden, veel geïnvesteerd in een rustige, groene en sociaal samenhangende woonomgeving. Aan dezelfde burgers wordt nu onrecht aangedaan: er ontstaat een groot verlies aan woonkwaliteit met reële effecten op hun gezondheid. Zij zullen de lasten en negatieve effecten dragen of ondergaan. Naar wie gaan de lusten van het hele project? Er moeten hardere compensaties voorzien worden voor het verlies van vele waarden, inclusief de waardevermindering van meer dan honderd huizen of eigendommen (vergelijk het met de compensaties die de Vlaamse regering recent heeft voorzien voor de bewoners rond de Ventilus hoogspanningslijn). Zijn er keuzemogelijkheden voorzien voor de getroffen? 13. De kans bestaat ook dat woningen die dichtbij het tracé staan t.g.v. trillingen vroeg of laat barsten en scheuren gaan vertonen, zowel aan de binnen- als buitenkant. Dit is

				nu al het geval bij de woningen naast de N19g. Ook deze impact mag niet geminimaliseerd worden! 14. Er is onvoldoende diepgaand onderzoek gedaan naar het nulalternatief of de andere tracékeuzes. Hoe werden bij de tracékeuze de factoren die een negatieve invloed hebben mathematisch en wetenschappelijk gewogen? Met welke vooraf vastgelegde en objectieveerbare criteria? Hierover is er geen transparantie!
407B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
408B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
409B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
410B			14.10.2023 (via e-mail)	Wij vinden het niet verantwoord om een dergelijke weg te plannen in de nabijheid van woonwijken waar honderden mensen, waaronder kwetsbare kinderen en ouderen, wonen. De mogelijke gevolgen van fijn stof, NOx, CO en geluidsoverlast voor hun gezondheid zijn groot en dienen ernstig te worden genomen. Het is zeer onwenselijk om grote wegen in de directe nabijheid van woonwijken te plannen, vanwege de ernstige gezondheidsrisico's die dit met zich brengt. De blootstelling aan luchtvervuiling en geluidsoverlast is schadelijk voor de bewoners. Het voorgestelde plan biedt geen duidelijk milderende maatregelen op het gebied van geluid, luchtvervuiling, ondergrondse trillingen en zicht op het verkeer. Het feit dat dit plan heel veel mogelijkheden openlaat zorgt ervoor dat er geen goede inschatting van de schade kan gemaakt worden. De grote financiële middelen om dit project te verwezenlijken kunnen volgens ons veel efficiënter worden ingezet om de mobiliteit in en rond Geel te verbeteren.
411B			14.10.2023 (via e-mail)	Als fervente fietster zie ik graag dat dit mooie landschap behouden blijft.
412B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
413B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
414B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
415B			14.10.2023 (via e-mail)	-Het aanleggen van deze weg doet een belangrijk groengebied verdwijnen en moet plaats maken voor auto- en vrachtwagenverkeer; - vele tientallen gezinnen worden getroffen door geluidsoverlast, verhoging fijnstof met slaap en andere gezondheidsproblemen als gevolg.

				- in de plaats van een verbetering van de biodiversiteit, waar men bij de besturen zo graag over praat, is dit eens te meer een regelrechte aanslag op natuur en groen met een flinke verstoring en zeker ook een inkrimping van de biodiversiteit. - er zullen nog veel tegels gewipt moeten worden vooraleer deze extra verharding gecompenseerd wordt. - vooral in het noordelijk deel van de Heistraat en de Fittelaarsdijk zal het verkeer sterk toenemen. De Fittelaarsdijk die amper 5m breed is en op sommige plaatsen zelfs minder dan 5m is hier helemaal niet voor geschikt. Nergens lezen we iets over beperkende verkeersmaatregelen voor de Fittelaarsdijk. - Dichtbij de aan te leggen verbinding woont een geregistreerde imker. Imkers hebben het steeds moeilijker om bijen in leven te houden. Zij moeten opbotsen tegen een sterke daling van drachtplanten en het gebruik van pesticiden in de land en tuinbouw. Ook trillingen zijn zeer nefast voor bijen vooral tijdens de winter als deze in winterslaap zijn. Daarom heeft een imker nood aan een rustige omgeving. Vermits deze weg de enige doorgang vormt voor tractoren zullen de trillingen sterk toenemen met het sterven van de bijen tot gevolg. - Het aanleggen van de nieuwe verbinding zal extra verkeer aanzuigen = verkeerschaos en gevaar aan Thomas More. Ook de huidige ring en Antwerpseweg zijn niet ingericht om de verkeersstromen te verwerken op een veilige manier. - Een simpele beperking van de tonnenmaat op St. Dimpna zal het verkeer daar al sterk doen afnemen. - Wegens de werken aan de Retieseweg is er nu al verschillende maanden zeer beperkt verkeer op St. Dimpna. Dit is dus ook mogelijk zonder het doortrekken van de ring. - Hoewel er nu niet over gesproken wordt, wacht men op het doortrekken van de ring om op het "Engels kamp" een KMO zone in te richten wat weeral extra verkeer zal aantrekken.
416B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 415B
417B			14.10.2023 (via e-mail)	Er zijn bestaande woonwijken die getroffen zullen worden door de regionale ontsluiting van de ring. Het is vreemd om een nieuwe grote weg in te plannen vlak naast goedgekeurde verkavelingen. De gezinnen zullen getroffen worden door geluidsoverlast, fijnstof en afvalstoffen maar ook door grote financiële gevolgen van deze nieuwe weg gezien de waardedaling van hun woning. Moest de ontsluiting er komen, is het maar billijk dat de gezinnen een compensatie krijgen hiervoor.
418B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B

419B			14.10.2023 (via e-mail) Het gekozen tracé G1 plus passeert in de onmiddellijke nabijheid van onze woning en dit langs de kant van de leefruimtes, keuken, slaapkamers, terras en tuin. Wij worden hier dus dag en nacht mee geconfronteerd. (zie foto's in bijlage bezwaarschrift) <i>Toelichtingsnota pagina 39: Tussen Schransdijk en de N118 wordt een ligging van de weg nagestreefd die de bestaande bebouwing aan Schransdijk, Meulemakershoef en Binnenblok zoveel mogelijk ontziet door ook in deze zone de perceelsranden maximaal te volgen.</i> Dit punt wordt duidelijk niet toegepast: binnen het planningsgebied kan het tracé veel meer noordelijker worden voorzien en toch nog perceelsgrenzen volgen. Nu is het tracé zo dicht mogelijk bij de bestaande woningen van Binnenblok en Retieseweg voorzien. Wij zullen gegarandeerd alle mogelijke vormen van hinder ondervinden met name: • vermindering van luchtkwaliteit: uit een eigen meting buitenshuis op ons adres, met geijkte meetapparaat: Dylos 1700, blijkt dat er nu al matig veel fijnstof in de lucht wordt gedetecteerd (20 PM 2,5). Dus het is zeker niet wenselijk om onze leefomgeving extra te belasten met fijn stof. • Exponentiële toename van geluidshinder en trillingen: onze woning met slaapkamers op verdieping gelegen, is in 1994 ontworpen specifiek met de leefruimtes en slaapkamers gericht naar het westen omdat we aan de oostzijde reeds geluidshinder hadden van de N118 (Retieseweg). Aan de westelijke zijde is er een open landschap (toen weide, nu grasveld/akker) en is het bijgevolg stil en rustig. Trillingen veroorzaakt door de omgeving worden heden niet waargenomen. <i>Toelichtingsnota pagina 50: "Het voorzien van geluidsbufferende maatregelen op plekken waar negatieve of aanzienlijk negatieve effecten te verwachten zijn op vlak van omgevingsgeluid. Dit omvat minstens de locaties die bepaald werden in de planMER, bestaande uit woningen gelegen aan Molderbeemdendijk, Witbolstraat, Lupinenstraat, Koppelseershoeven, Gagelstraat, Heistraat, Fittelaarsdijk, Schransdijk, Katersberg en Meulemakershoef."</i> Binnenblok is in deze opsomming zelfs niet opgenomen om eventueel milderende maatregelen toe te passen. Ook de woongebieden gelegen in Pand en Berkven zullen geluidshinder ondervinden en daar wordt ook niet over gesproken in dit plan. Bezwaarindiener verwijst naar de webpagina van de FOD Volksgezondheid waar de effecten van geluid op de gezondheid besproken worden en gestaafd wordt met studies en aanbevelingen van de WHO: https://www.health.belgium.be/nl/geluid-en-gezondheid#article

				• Visuele hinder: er is geen garantie dat wij geen hinder ondervinden van eventuele verlichting van deze weg: op pagina 51 van de toelichtingsnota wordt wel gesproken dat de infrastructuur verlichten tot een minimum beperkt moet worden en alleen daar waar dit voor de veiligheid nodig: Binnenblok/Retieseweg grenst aan een einde van het tracé en zal dus mogelijk wel geklasseerd worden als “daar waar nodig voor de veiligheid”. Ook zal ons zicht vanuit de woning en terras definitief veranderen met dit tracé. Waar wij nu nog uitkijken op een groen landschap, wordt dit dan volledig doorsneden met een weg zonder dat er enige garantie is op aanpassingen van het ganse tracé beginnende van Meulemakershoef tot aan Retieseweg, zodat van de weg niks zichtbaar. • Dit alles maakt ook dat onze woning in waarde vermindert. Wij willen hier graag oud worden, maar als het niet meer gaat, is dit onze “spaarpot” om de kosten die oud worden met zich meebrengt te kunnen betalen. <i>Toelichtingsnota pagina 24: Er bevinden zich geen recreatiegebieden binnen het plangebied.</i> Volgens Plan MER is er geen inname van recreatiegebied in het plangebied: Het is niet omdat er geen gebied aanwezig is dat <i>officieel</i> voldoet aan de benaming “recreatiegebied” dat dit gebied niet gebruikt wordt voor recreatie. Tal van landelijke - en trage wegen in omgeving Koppeleershoeven – Kastermanstraat- Meulemakershoef – Berkven zullen niet meer gebruikt kunnen worden voor zachte recreatie zoals dit nu wel het geval is. Deze wegen zullen doodlopend worden. Nu is deze omgeving makkelijk bereikbaar en vlakbij vanuit het centrum waardoor veel mensen (niet alleen buurtbewoners) dagelijks komen wandelen, fietsen, paardrijden of een sporttraining uitoefenen. Ook KSA Berkven jeugdwerking met aanhorend speelbos zal nog maar moeilijk bereikbaar zijn. Kampen of een muziekfestival (Wadada) organiseren zal verleden tijd worden, wegens niet meer veilige speelzone voor kinderen en geluidshinder. Dit alles kan vermeden worden doordat het probleem (doelstelling van dit PRUP is toch de verkeersleefbaarheid van de kern van Geel en met name Sint Dimpna verbeteren) kan opgelost worden zonder deze weg aan te leggen!

			<i>Toelichtingsnota pagina 30: Het nulalternatief betreft de situatie waarbij er geen PRUP zou worden opgemaakt. Dit is de meest waarschijnlijk te achten ontwikkeling die zal plaatsvinden in geval het plan (nieuwe regionale ontsluiting rond Geel) niet wordt uitgevoerd. Dit betekent dat er voor de verkeersafwikkeling terug wordt gegaan naar de huidige situatie en de mogelijke verkeersgeneratie door ruimtelijke ontwikkelingen volgens de huidige gewestplanbestemmingen. Een beoordeling van het nulalternatief wordt niet uitgevoerd in het plan-MER. Het voldoet immers niet aan de plandoelstellingen en vormt als dusdanig geen redelijk alternatief. Het nulalternatief komt echter overeen met de referentiesituatie (de situatie zonder realisatie van één van de alternatieven uit dit planningsproces) en de effecten ten opzichte van die situatie zullen in die zin toch bekeken worden in het plan-MER.</i> Het NULALTERNATIEF is dus niet eens onderzocht omdat men ervan uitgaat dat dan alles bij het oude blijft m.a.w. de situatie blijft zoals ze nu is. Uit plan MER: <i>Tot slot dient er opgemerkt te worden dat in de doorrekeningen geen rekening werd gehouden met enig bijkomstig beleid. Dit houdt in dat er geen circulatiemaatregelen, beperking voor zwaar verkeer en dergelijke werden opgenomen in de doorrekeningen. Dit resulteert overall in een lage I/C-verhouding voor de ontsluitingsalternatieven. Indien één van de gekozen alternatieven met een secundair niveau wordt gekozen, zal het noodzakelijk zijn dat de gemeente Geel, Mol en Dessel flankerende maatregelen nemen. Deze maatregelen moeten in het lokale mobiliteitsbeleid ondersteund worden om te kunnen slagen.</i> Mocht het nulalternatief wel opgenomen zijn in deze studie dan is de conclusie dat bijkomstig beleid (flankerende maatregelen zoals tonnenmaatbeperking, aanpassen van huidige wegeninfrastructuur, ...) ook een gunstig effect zal hebben op de verkeersleefbaarheid in Geel centrum. Ikzelf heb de proef op de som genomen en ben op een maandagochtend in oktober tellingen gaan uitvoeren aan kruispunt Stenehei met N118. Er is door wegwerkzaamheden al bijna 4 jaar (met tussentijdse periodes waarop de weg toch volledig vrij was om te gebruiken door zwaar verkeer) GEEN zwaar verkeer toegelaten op de as Retie – Geel van de N118. Dit is nu al bijna twee jaar zo voor de richting Geel - Retie (start 2022) + 5,5 ton mag nog steeds van Retie naar Geel de N118 gebruiken: welnu ik telde van 7 tot 11 uur 6 (zes!) vrachtwagens die van Retie in de richting van Geel reden. Conclusie: het voorkeustracé moet dienen om extra zwaar verkeer naar Geel te lokken vanuit Dessel, Mol en Retie, want nu vindt dit transport ook zijn weg langs de daarvoor

				voorzien en uitgeruste wegen namelijk E34, N19g en E313. De Retieseweg (N118) zal alleen maar drukker worden met dit tracé. (probleem wordt verlegd van centrum Geel naar Holven en ten noorden van Geel – Retieseweg) Hierbij aansluitend nog een deel uit de toelichtingsnota: <i>Toelichtingsnota pagina 8: Voor de stad is het van groot belang dat er een gedegen en onafhankelijk onderzoek wordt uitgevoerd naar alle mogelijke alternatieven voor de verbetering van de regionale ontsluiting van Geel. Door de sterk gewijzigde verkeerssituatie in de regio, na onder andere de aanleg van N19g, is het actualiseren van het alternatievenonderzoek belangrijk en moet men werken met actuele verkeersgegevens en projecten in de regio.</i> Onze eindconclusie is dan ook dat een nieuwe ontsluitingsweg ONNODIG is. De inplanting van het voorkeustracé is vanuit gezondheidsstandpunt onoordeelkundig gebeurd (onvoldoende studies gezondheidsrisico's door geluidshinder en fijnstof) en de metingen zijn niet representatief omdat geen rekening is gehouden met de huidige verkeersafwikkeling met name de in gebruik name van N19g en veel studies dateren van voor 2017 tot zelfs 2007. Er is onvoldoende motivatie waarom er nu precies uit een 20-tal tracés dit ene tracé met al zijn gebreken weerhouden is. Volgens gegevens plan-MER als je zelf de optelsom baten en schade maakt, geeft dit een ander resultaat (niet terug te vinden in toelichtingsnota) en over vergelijk kosten verschillende tracés wordt helemaal niet gesproken. Ik ga ervan uit dat kosten dan ook geen rol spelen in de uiteindelijke keuze van een voorkeustracé.
420B			14.10.2023 (via e-mail)	1. De officiële reden om dit PRUP op te stellen is de verkeersdruk en met name het zwaar vervoer in het centrum van Geel. De parochie Sint-Dimpna en de Gasthuisstraat met verschillende grote scholen in de nabijheid krijgen te lijden onder deze drukte. De Geelse meerderheid en oppositie zien echter beiden een tonnagebeperking als noodzakelijke oplossing voor Sint-Dimpna. Dit is dan ook al op 17 november 22 een gezamenlijke "Beknpte Nota Zwaar Vervoer Gasthuisstraat Geel" aangekaart bij de minister. Deze piste dient verder gevolgd te worden voor het PRUP kan overwogen worden. 2. Het doortrekken van de Ring is voor de hogere overheden geen prioriteit en de oplossingen die eruit zouden volgen, zouden dan ook pas voor over jaren zijn. 10/15/20 jaar? Daar hebben de bewoners en scholieren van Geel niks aan. Dit PRUP zou dan ook zijn doel compleet missen.

				3. De eerste plannen voor dit PRUP over het doortrekken van de Ring dateren van 2007, terwijl de N19G er pas ligt sinds 2014. Sindsdien is er echter geen update meer gebeurd van de cijfers die dit PRUP zouden moeten rechtvaardigen. Men kan dit PRUP dan ook niet als grondig onderbouwd beschouwen totdat een nulsценario en nulsценario's met flankerende maatregelen ernstig onderzocht zijn. 4. Dit jaar is het "nul-scenario met tonnagebeperking" echt uitgevoerd: de werken op de Retieseweg hebben ervoor gezorgd dat er geen zwaar verkeer toegelaten was. Resultaat is dat Sint-Dimpna een onmiddellijke oplossing gezien heeft van de problemen door het zwaar verkeer. En dit slechts dankzij een paar tijdelijke verkeersborden! Het zwaar verkeer heeft via de N19g zijn noord-zuid weg gevonden. Dat was ook exact de bedoeling van die weg. 5. Het is ook waarschijnlijk dat een nieuwe verbinding voor een aanzuigeffect zal zorgen. Nieuwe verkeersstromen zullen hun weg trachten te vinden via de nieuwe weg. Ook de N19g heeft omwille van het aanzuigeffect de drukte op de Geelse Ring doen toenemen. 6. In Geel wint niemand bij dit PRUP. 1. Op Sint-Dimpna zal enkel een tonnagebeperking een finale oplossing brengen 2. In Holven en omstreken zullen de bewoners rechtstreeks te lijden hebben onder de gevolgen van deze weg: 1. Fijn stof 2. Geluidshinder 3. Verminderde bereikbaarheid 7. Er lijken dan ook secundaire motieven te zijn waar problemen buiten Geel ten koste van de Gelenaars een oplossing lijken te moeten vinden. 1. De ontsluiting van fout ingeplande kmo zones (zoals Stenehei aan de voordeur van het Prinsenspark) met slecht ingeplande wegen is géén oplossing. Het creëert alleen meer problemen. De tijdelijke afsluiting van de Retieseweg toont echter aan dat Stenehei ook in die situatie beleverd kan worden. Hopelijk kunnen we in de nabije toekomst een omslag maken in de ruimtelijke planning: in plaats van steeds uit te gaan van extra inname van ruimte voor wonen en nijverheid, kunnen we bijvoorbeeld rond het Prinsenspark beginnen met het teruggeven van ruimte aan zowel natuur als landbouw. Op termijn lijkt het herdenken van de vreemde ligging van deze KMO zone dan ook wenselijk. 8. De inname van zoveel extra open ruimte is in strijd met het Ruimtelijk Beleidsplan Open Ruimte van de stad Geel. Geel zou door dit PRUP een unieke kans missen om van de Retieseweg een groene as te maken die het centrum van Geel verbindt met natuur, landbouw en recreatie. Langs deze weg bevinden zich gebieden als Berkven, de Kasseman, de gemeentevijver, de Europawijk, het Koninklijk Domein, de Europawijk en het net door de stad Geel aangekochte domein Kievermont. In plaats van de zoveelste Noord-Zuid verkeersas in de Kempen te creëren op de Retieseweg - het zou na de N19g de tweede zijn op 10 jaar in Geel! -, kan er hier

				eindelijk werk gemaakt worden van een gebied met een grote meerwaarde voor de Gelenaars en hun burelen.
421B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 419B
422B			14.10.2023 (via e-mail)	1. De Procedure: <i>Uit: PRUP-2016-0001: "Op 29 juni 2016 besliste de deputatie om voor de regionale ontsluiting van Geel een nieuw PRUP-proces op te starten. Voorliggend planinitiatief betreft een nieuw proces, dat dus losstaat van het voorgaande, vernietigde PRUP. Het bouwt hier niet op voort en bijgevolg wordt de volledige decretale procedure opnieuw doorlopen. In deze fase is er nog geen voorkeursvariant bepaald en liggen er nog 7 alternatieven op tafel. "</i> Dit klopt niet. In het voorliggende ontwerp plan-mer is slechts sprake van 5 alternatieven, waarbij het nul- alternatief niet werd onderzocht. Het meest noordelijke tracé tegen het kanaal is hier niet in opgenomen. Dit is nochtans het tracé met de minste gezondheidsimpact op de omwonenden. Zo zou een aansluiting op de N19g t.h.v. de Oudetongelseweg via Sasachtweg naar Franse baan de beste ontsluiting voor de bedrijventerreinen op Ten Aart en Stenehei in Dessel kunnen zijn. Deze wegen liggen er al, waarom ze niet benutten? 2. Noodzaak: <i>"De nieuwe verbindingsweg heeft als primaire doelstelling de verbetering van de verkeersleefbaarheid van de kern van Geel, en meer specifiek Sint-Dimpna. De nieuwe weg maakt het eveneens mogelijk om de geplande bedrijventerreinen Kievermont en Stenehei te voorzien van een verbeterde ontsluiting."</i> Welnu: sinds anderhalf jaar zijn er werken aan de gang op de N118. Daartoe werd enkelrichtingsverkeer naar Geel- centrum ingevoerd, gekoppeld aan een tonnagebeperking 5T. Het resultaat hiervan is het wegvallen van het vrachtverkeer door St. Dimpna. Dit vrachtverkeer vindt zonder probleem zijn weg naar de N19g, die hiervoor trouwens aangelegd werd, en vindt nu eveneens zijn weg naar bestemmingen ten Noorden van Geel, zonder congestie te veroorzaken in Retie of Dessel. Ook voor fietsende kinderen in de Gasthuisstraat is er sinds enkele jaren een aangename alternatieve fietsroute parallel aan de Gasthuisstraat: via de Fien Geerinckxstraat en Verbueken, langs het ziekenhuis naar het Laar. Daarmee is de verkeersleefbaarheid van St. Dimpna van de baan. De conclusie is simpel: deze verbindingsweg is niet nodig. Een tonnagebeperking voor het centrum van Geel volstaat om doorgaand vrachtverkeer te weren en daarmee is de doelstelling <i>"verbetering van de verkeersleefbaarheid van de kern van Geel, en meer specifiek Sint-Dimpna"</i> gehaald. Intussen is het stadsbestuur ook niet langer van mening dat Kievermont ontwikkeld dient te worden als KMO zone, aangezien zijn problematische ligging en omdat er

			elders nog voldoende KMO –gronden aanwezig zijn (Thomas More), die niet ingevuld geraken. Clustering wordt geprefereerd. De beschikbare ruimte op Kievermont kan ingevuld worden als natuurgebied en stadsbos. Deze nieuwe inzichten houden in dat de verbindingsweg niet nodig is voor de inwoners van Geel, maar die zouden wel moeten opdraaien voor een betere ontsluiting van de Stenehei in Dessel. Daarvoor willen wij onze groene ruimte en onze gezondheid niet opgeven, maar zou men beter de bestaande weginfrastructuur aanpassen. 3. Impact van geluid op de gezondheid: De WHO heeft uitgebreid onderzoek gedaan naar de negatieve gezondheidseffecten van wegverkeer op de omwonenden. Zij beveelt sterk aan om het gemiddelde geluidsniveau onder 53 dB te houden en 's nachts onder 45dB. Uit onderzoek blijkt dat bij een toename van geluid met 10 dB boven 53 dB, het aantal hartaandoeningen stijgt met 8%! Geluid heeft ook een aparte schaal: 3 dB meer betekent 3 x zoveel geluid, +10 dB betekent 10 x zoveel en +20 dB betekent 100 x zoveel geluid! Welnu: geluidsmetingen gedaan met een gekalibreerd toestel op 10/10/2023 13.00 u, geven piekwaarden van 73,5 dB op 85 m ten Westen van de N19g. Zelfs achter een geluidsscherm is dit nog 54,5 dB. Als een deel van het verkeer zich naar het G1 tracé zal verplaatsen, staat het vast dat omwonenden zullen lijden onder deze negatieve gezondheidseffecten. Het basisprincipe van aanpak is dat de vermindering van de geluidsbelasting in één gebied niet ten koste mag gaan van de geluidsbelasting in een ander gebied! Bestaande stille gebieden moeten bewaard blijven! 4. Impact van fijn stof op de gezondheid Volgens een rapport van de WHO uit 2021 is ziekte door luchtvervuiling van dezelfde grootteorde als ziekte door ongezond eten en roken, en is luchtvervuiling de grootste omgevingsfactor die de menselijke gezondheid bedreigt. Dit zijn de aanbevolen richtlijnen voor de luchtkwaliteit, gemiddeld over 1 jaar. PM 2,5: 5µg/m³; PM 10: 15 µg/m³; NO²: 10 µg/m³. De lange termijn effecten van fijn stof zijn: verhoogde sterfte door hart- en herseninfarcten en andere aandoeningen van hart- en bloedvaten, COPD, acute luchtweginfecties en andere aandoeningen van de luchtwegen, alle ziekten. Overschrijding van de norm voor NO² geeft verhoogde sterfte door luchtwegaandoeningen, door alle ziekten, en astma opstoten met ziekenhuisopname. Het is de plicht van de overheid om te zorgen voor een gezond woonklimaat, daar hebben wij recht op. Op 9/10/2023 15.20 u werden fijnstofmetingen gedaan met een meetapparaat Dyllos 1770. In de zone tussen Koppeleershoeve en Binnenblok werden voor PM 2,5 waarden opgetekend gaande van 34 tot 40 µg/m³!

				Dit betekent dat de luchtkwaliteit langs het tracé nu reeds zeer slecht is, en het is ondenkbaar dat daar nog fijn stof aan toegevoegd wordt! 5. Negatieve gezondheidssimpact op meer dan 2000 Geelse burgers. Volgens een gezondheidsexpert van Domus Medica zijn de negatieve gezondheidseffecten van een autoweg voelbaar tot op 500 m vanaf het midden van een autoweg. Deze negatieve gezondheidseffecten zijn een combinatie van de invloed van luchtvervuiling, lawaai overdag, trillingen, geluidsoverlast en slecht slapen 's nacht en het gemis aan groene ruimte. Er is een verhoogd risico op de ziekte van Alzheimer, Parkinson, angst en depressie. Kinderen gaan minder goed cognitief functioneren en er komt meer ASS voor. Conclusie: er is voldoende wetenschappelijk bewijs voor het nefast effect van luchtvervuiling op de gezondheid. De verkeersdichtheid verhogen in een dichtbevolkte regio is een aanslag op de gezondheid van de bewoners. De WHO heeft onlangs de veilige norm voor fijn stof (PM_{2,5}) verlaagd tot 5 mcg/m³. Zelfs zonder nieuwe weg is dit reeds het geval in de woonwijken langs het traject. Er kan dus geen fijn stofje meer bij! Een ruwe schatting leert dat er binnen een straal van 500 m van het traject G1 419 gezinnen getroffen zullen worden. Door voortdurende lintbebouwing is ook het stuk van de Retieseweg vanaf Katersberg tot aan de brug van Sas Zeven in de loop der jaren een woonzone geworden en het houdt niet op, er wordt voortdurend bijgebouwd. Langs deze weg wonen nu binnen een straal van 500 m ruw geschat 297 gezinnen die door de toegenomen verkeersdruk zouden geïmpacteerd worden. Uiteindelijk zal de verbindingsweg een negatieve gezondheidssimpact hebben op 716 gezinnen! Dit is onaanvaardbaar! 6. Verkeersveiligheid op Retieseweg: De optie G1 zal uitgevoerd worden als secundaire weg zonder kruispunten en het doorgaand verkeer dan uitspuwen op de woonwijk Retieseweg waar 75 opritten van huizen en 11 kruispunten op uitkomen. Het aantal ongevallen is nu al navenant, wil men hier nog meer zwaar en druk verkeer doorjagen? Onaanvaardbaar! 7. Afsnijden van de groene ruimte: Vanuit de woonzones noordelijk van Katersberg zijn nu talloze wegen en paden waarlangs bewoners, fietsers, wandelaars en recreanten de groene ruimte opzoeken tussen de Noordrand en het kanaal. Gaat men al die mensen afsnijden van wat hun sinds mensenheugenis werd toegestaan? En dat voor een onnodige autoweg! Met welk recht? 8. Onbereikbaarheid jeugdlokalen en speelbos Berkven: In de weekends en gedurende de hele zomervakantie is dit domein het speelterrein van de KSA en talloze jeugdgroeperingen en andere verenigingen die het lokaal huren.

				Gaat men pal naast dit unieke jeugdproject een drukke verkeersweg aanleggen met alle geluidsoverlast en vervuilde lucht die dat meebrengt? Door de aanleg van een tractorsluis in Schransdijk wordt het domein ook onbereikbaar voor bestemmingsverkeer per auto. Onaanvaardbaar! 9. Stadsbos Kievermont: Wij pleiten voor de omvorming van het militair domein tot natuur en recreatiezone, zoals met de meeste militaire domeinen in Vlaanderen is gebeurd, tot grote tevredenheid van de bewoners. Er is reeds te weinig bos in Vlaanderen, maar hier is er ruimte voor meer, dit is een reële behoefte! Hiervoor is in Geel een groot draagvlak, niet echter voor een industriezone die hier absoluut niet thuishoort. Zo vervalt ook een voorwaarde voor de verbindingsweg. Het huidige stadsbestuur wenst de ontwikkeling van de Kievermont-zone binnen het nieuwe GRS niet meer prioritair uit te voeren. In de vorige legislatuur werd het kleinstedelijk gebied uitgebreid tot aan Kievermont via een oude spoorwegbedding wat ruimtelijkgewijs een flagrante anomalie is. Deze spoorbedding werd ondertussen uitgevoerd als trage fiets- en wandelweg en er werd ook hier recent een speelbos gecreëerd dat veel succes kent. De vraag dient dus gesteld te worden of het militair domein nog wel dient ontwikkeld dient te worden als KMO zone, gezien zijn ligging. Welke stedenbouwkundige zou hier een KMO-zone plannen? Industriezones horen bereikbaar te zijn voor zwaar verkeer en aan waterwegen en/of snelwegen te liggen, logischerwijze, zoals overal. Daarenboven is men volop bezig met grote KMO-zones te ontwikkelen aan Thomas More, Winkelomheide en Ten Aard die wel op geschikte locaties gelegen zijn qua bereikbaarheid en nabijheid van snel- en waterwegen, wat is dan de noodzaak van een industriezone op deze zonevreemde plaats? De situering aan de Retieseweg zal ook meer verkeer aanzuigen door St Dimpna, dus het tegengestelde van wat men beoogt. 10. Stikstofdepositie: Vermits het stikstofbad nu reeds vol zit, wat wij in ons speelbos dagelijks ondervinden in de strijd tegen bramen en netels, zullen wij om deze reden de vergunning van het project zeker met succes aanvechten. 11. Zeven ha extra beton: Het Vlaamse wegennet is al het dichtst vertakte van Europa. Vlaanderen is met 16 procent verharding veruit de meest gebetonneerde regio van ons continent. Ons landschap is versnipperd, in stukken geknipt door onze wegen. In Vlaanderen kom je gemiddeld elke 300 meter een weg tegen. De Vlaamse regering erkent dat en formuleert in de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen ambitieuze doelstellingen om verhardingen terug te dringen en de open ruimte te herstellen. Het voorliggende ontwerp staat dus haaks op de doelstellingen van de Vlaamse Regering en is alleen daarom al onaanvaardbaar.

				12. Toegang tot speelbos Berkven: Als eigenaar en beheerder van het speelbos Berkven ben ik wekelijks bezig met beheerwerken om dit bos van 2 ha wandelbaar en speelbaar te houden. Talloze wandelaars en kinderen kunnen hier nu van genieten. Dat houdt op bij de aanleg van G1, want daardoor wordt Meulemakershoef, de toegang tot het bos, afgesloten. Dit gaat lijnrecht in tegen de inspanningen van de Vlaamse Regering om de burgers zoveel mogelijk bos en natuur terug te geven. Besluit: Gezien de gewijzigde mobiliteit en economische realiteit en het verleggen van de verkeersstromen naar de N19g menen wij dat een verbindingsweg nu niet meer nodig is. Het traject G1, dat in tegenstelling tot de N19g vlak naast verschillende woonwijken loopt, zou daarenboven het leefmilieu en de gezondheid van meer dan 700 gezinnen negatief beïnvloeden met verhoogde ziekte, sterfte en ziektekosten tot gevolg. Dit tracé juist ten noorden van Katersberg met toenemende druk op woonzone Retieseweg is voor ons in ieder geval onaanvaardbaar en zullen we met alle middelen bestrijden.
423B			14.10.2023 (via e-mail)	Onze zorgen zijn voornamelijk gericht op de schadelijke impact die dit project zal hebben op ons milieu. Het aanleggen van een drukke weg in dit gebied zal onvermijdelijk leiden tot aantasting van ons milieu op verschillende manieren. Allereerst zal de constructie van de weg zelf leiden tot ontbossing en vernietiging van natuurlijke habitats voor planten en dieren. Daarnaast zal het toenemende verkeer op deze weg leiden tot verhoogde uitstoot van broeikasgassen en luchtvervuilende stoffen, wat bijdraagt aan klimaatverandering en de verslechtering van de luchtkwaliteit. Bovendien zal de aanleg van deze weg leiden tot een verlies aan groene ruimte, wat essentieel is voor het behoud van biodiversiteit en het bieden van een gezonde leefomgeving voor mens en dier. Het verminderen van groene zones heeft ook directe gevolgen voor de lokale flora en fauna, waardoor delicate ecologische evenwichten verstoord worden. Als gemeenschap staan wij achter duurzame ontwikkeling en het behoud van ons milieu voor toekomstige generaties. Daarom dringen wij er bij u op aan om dit project te heroverwegen en alternatieve oplossingen te onderzoeken die de schadelijke impact op ons milieu minimaliseren. Het is onze gezamenlijke verantwoordelijkheid om onze natuurlijke omgeving te beschermen en te behouden voor de huidige en toekomstige generaties.
424B			14.10.2023 (via e-mail)	De stad Geel gebruikt als argument de ontlasting van zwaar verkeer van de parochie St Dimphna. Dat terwijl een tonnage beperking is ingesteld die heel goed werkt en is goedgekeurd.

				Daarom een onnodige Trace die ons als belastingbetaler veel geld zal kosten en dat is misschien nog het minste want veel landbouwgrond gaat verloren plus de lucht kwaliteit want de weg komt vlak achter woonwijken en groene regio die heel veel door fietsers gebruikt worden en genieten van de stilte die er dan niet meer zal zijn. Plus het feit dat als die weg er komt zal dat voor de N19(Antwerpse weg) zo'n overbelasting vormen (want is nu al) want er zal daar veel meer zwaar verkeer komen. Die nu een andere route gevonden hebben richting Retie.
425B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 305B
426B			14.10.2023 (via e-mail)	Mijn zoon is lid van KSA Berkven Geel. Bezorgd over de gevolgen van het nieuwe tracé voor de werking van KSA. Het adres van de KSA is Meulemakershoef 6, maar de terreinen zijn langs de achterkant ook bereikbaar via de straat Schransdijk. De verlenging van de ring zou vlak langs de lokalen passeren aan de kant van het centrum, waardoor de KSA buiten de ring zou komen te liggen. Momenteel is KSA Berkven gelegen in een erg rustige en natuurlijke omgeving. Door het doortrekken van de ring en het lawaai dat al dit verkeer met zich meebrengt, zou deze rust verdwijnen. Elke zaterdagmiddag worden er activiteiten georganiseerd voor alle kinderen uit de buurt. De omgeving is daarin een sterke troef, waar erg veel leuke activiteiten uit worden gehaald. Zo worden er erg vaak tochten gemaakt doorheen de omliggende bossen en straten. Het zou jammer zijn als het doortrekken van de ring deze rustige natuurlijke omgeving zou verpesten. Een tweede punt waar wij ons sterk zorgen over maken is de bereikbaarheid van de KSA. Zoals de plannen er nu uitzien zal de straat Meulemakershoef simpelweg onderbroken worden. Waar de straat Schransdijk met de ring kruist, zijn er plannen voor een fietstunnel met tractorsluis. Met de auto zou de jeugdbeweging dus zeer slecht bereikbaar worden, want er zou altijd een groot stuk moeten worden omgereden langs de Retieseweg of Dr.-Van de Perrestraat. Zeker in de winter worden veel kinderen nog altijd met de auto gebracht. Voor dit punt zagen wij echter wel een oplossing. Als de tunnel aan de Schransdijk toch zodanig wordt gebouwd dat landbouwvoertuigen erdoor passen, zouden auto's er ook door moeten kunnen als er geen tractorsluis in komt. Zo moet niemand nodeloos rond rijden, wat gewoon tot extra verkeersdruk zou leiden op andere plaatsen en is het bereikbaarheidsprobleem opgelost. Tot slot maakten wij ons ook nog zorgen over hoe de verkeerssituatie er uit zou zien tijdens het bouwen van de ring. Komt deze tunnel er voor het afsluiten van alle doorgangen voor het leggen van de weg? Als dit niet het geval is, zouden de terreinen gedurende de gehele bouw afgesneden zijn van Geel, waardoor al de fietsende kinderen tussen de graafmachines en pletwalsen tot aan de jeugdbeweging moeten komen.

				Jaarlijkse wordt er een ledenweekend georganiseerd en ook doorheen de zomer worden de terreinen verhuurd voor kampen. In totaal wordt er de laatste jaren altijd een vijftigtal nachten in tenten geslapen rondom de lokalen. Het nachtlawaai dat de ring met zich meebrengt zou de nachtrust van alle deelnemers die meedoen aan deze weekenden en kampen sterk kunnen verstoren. Er is in Vlaanderen momenteel al een krapte aan kampterreinen met gebouwen. Het zou dus jammer zijn als zo een prachtig uitgestrekt terrein verloren gaat als kamplocatie door geluidsoverlast van het verkeer. Tot slot is het niet dat het doortrekken van de ring absoluut noodzakelijk is om een oplossing te bieden aan het centrum van St.-Dimpna. Al bijna twee jaar kan er geen vrachtwagenverkeer meer passeren door de werken aan de Retieseweg, wat helemaal niet tot grote problemen heeft geleid. Bovenop alle nadelen voor KSA Berkven, zijn er veel mensen woonachtig in wijken nabij de verlenging van de ringen die ook erg veel hinder zouden ondervinden. Daarom is een simpele tonnage beperking in het centrum van Geel een veel betere oplossing. Ter conclusie hebben wij dus liefst dat er een tonnage beperking komt in het centrum van Geel om de problemen op het St.-Dimpnaplein op te lossen. Stel dat de verlenging van de ring er toch zou komen, zouden wij graag hebben dat de tractorsluis in de tunnel van de Schransdijk weggelaten wordt. Zodanig dat op z'n minst de jeugdbeweging bereikbaar blijft vanuit het centrum van Geel.
427B			14.10.2023 (via e-mail)	Oud-leider KSA Berkven, een jeugdvereniging met een 70-tal leden. Het verhuren van de terreinen in de zomer is één van de belangrijkste bron van inkomsten. We zijn sinds 9 jaar geleden hard aan het sparen om nieuwe lokalen te bouwen. We weten echter niet hoe het doortrekken van de ring, met de eventueel vermoeilijkte bereikbaarheid en verstoren van de omgeving, een impact gaat hebben op onze ledenwerving. Bovendien is het dan misschien niet meer mogelijk om onze terreinen te verhuren voor kampen in de zomer. Zo zou het goed kunnen dat onze financiële stabiliteit in het gedrang komt, een lening aanvragen niet meer gaat en al ons harde werk van de laatste jaren voor niets is geweest. + idem 426B
428B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 207B
429B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 427B
430B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 427B
431B			14.10.2023 (via e-mail)	De impact op nieuwe, vergunde, woningen is bijzonder groot en daarom is het huidige voorstel verwerpelijk.

				We denken dat het tracé zoals nu voorgesteld niet doordacht genoeg is onderzocht. De ringweg zou ofwel meer door onbewoond gebied getrokken worden ofwel meer verplaatst worden naar het Noorden vanaf de Dr.Vandeperrestraat. Om zo ook meer naar het Noorden uit te komen op de Retieseweg.
432B			14.10.2023 (via e-mail)	1.Ik merk dat de ring niet te kruisen is voor auto's. Ik stel me de vraag of er nagedacht is over de veiligheid van de bewoners aan de noord kant. Kunnen de hulpdiensten vlot deze bewoners bereiken? Ik vrees dat dit de veiligheid van deze bewoners niet te goede komt. 2.Moet er een nieuwe ring gemaakt worden? Volgens mij kunnen er andere maatregelen genomen worden om het verkeer in St Dimpna te beperken. Ik denk dan aan slimme camera's, signalisatie. Ik denk dat de stad samen met de provincie nog mooie andere dingen kan uitwerken.
433B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B
434B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B + 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 impact 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. Het project kan o.i. niet op een wettelijke wijze worden uitgevoerd. Afsluitend stel ik de vraag, hoe u gewetensvol kan verantwoorden dat er in de Gasthuisstraat te Geel nog steeds geen zone 30 voor de gehele straat is ingericht, er geen echte fietspaden zijn en/of er geen fietst straat is ingericht, en er niet veel meer zebrapaden zijn.
435B			14.10.2023 (via e-mail)	De Fietzersbond afdeling Geel wenst bezwaar in te dienen tegen het ontwerp van PRUP Regionale ontsluiting Geel bis. Uiteraard moet er een oplossing komen voor St Dimpna! Dit is nog altijd onze dorpskern. Het St. Dimpna plein zou een aangename ontmoetingsplaats moeten zijn. Zeker omdat er enkele grote scholen rondom liggen, kunnen we daar niet langer doorgaand verkeer dulden.

				Vraag is of het doortrekken van de Ring hiervoor noodzakelijk is. Het ontwerp van deze nieuwe weg, voorziet momenteel geen ongelijkgrondse kruisingen op de twee belangrijkste kruispunten Dr. Van de Perrestraat en Retieseweg. Men noemt deze conflictvrije, en dit klopt, als iedereen zich netjes aan de regels houdt (niet door het rood rijdt), zich niet vergist, niet verstrooid is,... Uiteindelijk kan men zo ongevallen nooit uitsluiten. Bovendien schrikt dergelijk kruispunt oudere mensen af, om dit over te steken en belemmert het de doorstroming van het autoverkeer. Nieuwe wegen van dergelijke omvang, moeten altijd ongelijkgronds gekruist worden. Voor de veiligheid én het comfort. Raar dat men hier niet kiest om ongelijkgrondse kruisingen voor fietsers en voetgangers te voorzien. Deze weg gaat veel geld kosten ten voordele van de auto, maar de fietser blijft in de kou staan. Raar als men zien dat bij twee kruisende wegen (Heistraat en Schransdijk) wel tunnels voorzien worden. Bij de realisatie van de N19g werd wel gekozen voor ongelijkgrondse kruisingen. Meer nog, men bracht de autoweg naar boven, zodat de fietsers niet zo ver moeten afdalen en het stijgen daarom goed meevalt. De fietsersbond heeft negatief advies uitgebracht om volgende redenen: De vraag blijft of deze weg wel nodig is om St Dimpna terug leefbaar te maken. Wij vinden dat doorgaand verkeer niet thuishoort op St Dimpna. Het moet onmogelijk worden voor het verkeer komende van Mol om nog langer los door ons centrum te rijden. Doorgaand verkeer moet de Ring gebruiken om Herentals of Kasterlee te bereiken. In de discussies laat men altijd uitschijnen dat er veel lokaal (vracht)verkeer rijdt op St-Dimpna van zuid naar noord. Men beschouwt dan altijd 'Stenehei' als "lokaal verkeer". Maar dat is een industriezone die 12 km! verder ligt in Dessel. In die redenering is het verkeer dat in Herentals moet zijn, ook lokaal ?!? Nee, dit is geen verkeer dat door het centrum van St-Dimpna hoort te rijden. Bovendien kan men, geografisch gezien, moeilijk hard maken dat deze industriezone wel een goede ligging heeft, vlakbij een natuurgebied. En Dessel wil dit nog uitbreiden... Men heeft nu een nieuwe expressweg, gebruik die dan hiervoor en zo verder langs de E34 en de Ring van Retie. In Retie moet men toch ook bezorgd zijn dat, als deze extra verbinding verwezenlijkt wordt, het vrachtverkeer richting Eindhoven (zoals onder meer DAF), door Retie zal rijden. Wil men dat? Zijn deze gevolgen ook al nagegaan? Wij stellen voor om volgende verbeteringen aan te brengen om dit efficiënter te maken:

				• Verhogen van de capaciteit van de ring rond Retie en de andere noordelijke aanvoerwegen; • Het tolvrij maken van een stuk van de E34; • Verbeteren van het op- en afrittencomplex van de E34 in Zevendonk. Opnieuw stellen wij de vraag, is deze weg wel nodig? Wij vragen dan ook om alle effecten te evalueren, die momenteel nog niet bekeken werden: • Het voorzien van ongelijkvloerse kruisingen met de R14 zodat de doorstroming verbetert en de huidige oververzadiging van de R14 vermindert en de veiligheid voor fietsers maximaal is. • Opmaak en implementatie van een circulatieplan voor het stadscentrum met een lussensysteem dat doorgaand verkeer onmogelijk maakt en afleidt naar de R14. • Evaluatie van de positieve effecten van de N19g sinds realisatie. • Heraanleg van de Gasthuisstraat met vrijliggende fietspaden en een snelheidsbeperking van 30 km/u. • Permanente tonnagebeperking op Gasthuisstraat en Retieseweg zodat zwaar verkeer wordt afgeleid naar de R14 en N19g De aanleg van dit extra stuk ring gaat vele tientallen miljoenen kosten (sommigen spreken van meer dan 100 miljoen), terwijl dringende zaken zoals noodzakelijke ondergrondse kruisingen op de Ring en Antwerpseweg, niet mogelijk zijn om budgettaire redenen. Nochtans zouden deze ook de doorstroming verhogen. Daarom vragen wij om eerst de bestaande infrastructuur te optimaliseren en de effecten hiervan te evalueren, vooraleer een bijkomende weg aan te leggen.
436B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 405B
437B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 310B + idem 99B
438B			14.10.2023 (via e-mail)	- 7ha beton = onnodige bijkomende verharding; - grote kost en grote tijdsinvestering; - milieuvervuilende onderneming; - negatief effect op de gezondheid;

				- er is geen meting meer geweest die de noodzaak van de verbindingsweg aantoont sinds de Noord-Zuidverbinding er ligt; - nu de tonnagebepanking op de Retieseweg geldt, wordt de Noord-Zuidverbinding gebruikt waarvoor die bedoeld is (nl. voor het zwaar verkeer tussen E34 en E313).
439B			14.10.2023 (via e-mail)	De aanleg van de 'Regionale ontsluiting Geel bis' baart mij grote zorgen. De eigenaars in verkaveling 'Gagelstraat' hadden vroeger al vragen gesteld bij hun aanvraag van de bouwvergunning over de mogelijke regionale ontsluiting maar kregen er geen of onduidelijk antwoord over. Maar onlangs werd het PRUP ontwerp plots voorgesteld en dit ontwerp is naar mijn mening heel onvolledig en er werd ook nauwelijks over gecommuniceerd met de plaatselijke bewoners. De opsteller(s) van dit document hebben duidelijk geen empathie met de plaatselijke bewoners. Gaan de opsteller(s) en politici daar wonen waar; • De afstand van de geplande weg tot aan de woningen is absurd minimaal, waardoor de bewoners van de woonwijk een overlast van o.a. geluid, gassen en fijn stof te slikken krijgen. Die gezondheidsrisico's zijn niet te onderschatten, in het MER worden te weinig maatregelen genomen om die risico's te voorkomen. Op dit moment zijn de regeringen al jaren aan het bakkeleien over reglementen en wetten betreffende NOx en CO gassen. De aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie betreffende fijn stof zijn ook merkkelijk strenger dan het MER. De geluidsnormen voorgeschreven door WHO (<53db) gaan niet behaald worden door enkele te kleine geluidsschermen te plaatsen. De regeringen pleiten ook over de wateropvang en ontharding van oppervlakte zodat het hemelwater kan indringen in de grond, de brave burger werkt daar aan, benieuwd hoe men dat met deze weg gaat oplossen. • Gevaarlijk voor de gebouwen zijn de ondergrondse trillingen van het verkeer, wie gaat de schade betalen als er scheuren in muren, plafonds, vloeren komen. Worden er voorafgaand dossiers opgemaakt van de huidige staat van het gebouw. En wie moet die schade betalen? • De onteigeningen van de woningen die gebouwd of nog in opbouw zijn op dit traject, moeten de eigenaars hun lening nog jaren afbetalen. Wordt er hiervoor voldoende compensatie voorzien? Ook de waarde van de reeds bewoonde gebouwen worden minder waard. En worden gronden van landbouwers en groene gebieden ingenomen zodat de beleving van de leefomgeving miniem zal zijn. • Terwijl nu de bevolking met fiets of te voet zich dank zij de bestaande wegen en kortere afstanden zich gemakkelijk en veilig kan verplaatsen. Met de aanleg van de ontsluiting is dan ook duidelijk geen rekening gehouden met de bestaande weginfrastructuur. Deze situatie zal oorzaak zijn dat de bevolking grote omwegen moet maken en andere straten zal overbelasten en de veiligheid (bv. naar scholen) zal geminimaliseerd worden. Waarom worden er geen doorgangen voorzien zodat de huidige infrastructuur kan behouden blijven?

				Ik ben bezorgd over de gezondheid van mijn kinderen en kleinkinderen, en alle andere bewoners van de verkaveling, voor mij is het duidelijk dat de politiek en de provincie niets van empathie tonen en dat het ontwerp voor hen “de ver van mijn bed-show” is. Hopelijk wordt dit ontwerp PRUP verticaal geklasseerd en wordt de “Regionale ontsluiting Geel bis” op een andere plaats gepland die wel voldoet aan de normen. Met de verkiezingen 2024 in zicht hoop ik dat de politiek tot inzicht komt en dit absurd ontwerp in een of andere vuilbak beland.
440B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 426B
441B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 427B
442B			14.10.2023 (via e-mail)	1.Impact op lokale, trage wegen Door de aanleg van de verbindingsweg wordt het centrum van Geel nog meer abrupt afgesneden van het landelijke deel van Geel. Enkele jaren geleden, bij de publiekelijke bijeenkomsten voor de realisatie van het Plan Ruimtelijke Ordening Geel, verzekerde dhr Bart Julliams (bevoegde schepen Trage Wegen) dat deze noordelijke ‘groene’ insteek behouden zou blijven. Nu zouden er slechts 2 verbindingswegen een ongelijkgrondse kruising krijgen met de nieuw aan de leggen weg. Dit is totaal onaanvaardbaar. Er gaan veel minder mogelijkheden zijn voor een functionele als recreatieve verplaatsing tussen het centrum van Geel en het landelijke gebied richting Ten Aard. Denken we hier ook vooral aan de bereikbaarheid van de stedelijke Dekshoevevijver. Een parel waar Stad Geel serieus in geïnvesteerd heeft. Blz. 2/3 Indien er toch beslist wordt dat een verbindingsweg wordt aangelegd tussen de Dr.-Van de Perrestraat en de Retieseweg, dient iedere gemeenteweg, daar gelegen, ten minste voor trage weggebruikers toegankelijk te blijven door een ongelijkgrondse kruising. De tot afsluiten gedoemde wegen worden veel gebruikt door organisaties van lange afstandswandelingen: Falos Olen, Pensenwandeling Holven, zotte50vanGheel ... om er enkele te noemen. De wegen bieden de mogelijkheid om mooie, veilige en rustige parcours op te bouwen! Heden maken zowel fietsers als wandelaars veelvuldig gebruik van deze verbindingswegen. Dit kan men duidelijk afleiden uit de heatmaps van de app Strava. Bovendien zou een aanleg van een nieuwe gewestweg tussen de Westelijke Ring en de Retieseweg ertoe leiden dat de rust verdwijnt, het ‘trage-weg-gevoel’ verdwijnt op alle dwarsende wegen. 2.Impact op Engels Kamp

				Hoewel het voorlopig vastgesteld PRUP Regionale Ontsluiting Geel bis geen uitspraak doet over het PRUP Kievermont, hopen nog steeds te veel mensen dat dit gebied nog ontwikkeld zou worden als KMO-zone zoals voorzien in dit PRUP. De ontwikkeling van een KMO-zone op deze site is enkel mogelijk na aanleg van de verbindingsweg tussen de Retieseweg en de Westelijke Ring. Momenteel koopt stad Geel het Engels Kamp gefaseerd aan van Defensie en de Belgische Staat. Tijdens de goedkeuring van deze aankoop werd door de oppositie een vraag gesteld over de relatie tussen deze aankoop en het PRUP Kievermont. De schepen van ruimtelijke ordening van stad Geel verklaarde in de gemeenteraad letterlijk 'dat de bestemming als KMO-zone in het PRUP Kievermont achterhaald is, en dat een stadrandbos de enige bedoeling en gewenste ontwikkeling is als gevolg van de aankoop'. Een stadsrandbos waarlangs meer doorgaand verkeer verwacht mag worden na aanleg van een nieuwe verbindingsweg, zorgt ervoor dat het doel van een rustig stadsrandbos met trage wegen niet bereikt zal worden. Aangezien de aanleg van de KMO-zone niet noodzakelijk meer is, vervalt ook de noodzaak van de aanleg van een nieuwe verbindingsweg tussen de Retieseweg en de Westelijke Ring. 3.Impact op verharding Terwijl men burgers in het kader van het hemelwaterplan en in het kader van het LEKP aanspoort om hun tuintjes zoveel mogelijk te ontharden met o.a. een Vlaams kampioenschap tegelwippen, voorziet het PRUP Regionale Ontsluiting Geel bis de verharding van ± 7 hectare gronden die nu voornamelijk landbouw- en bosgebieden zijn. Dit zijn tegenstrijdige bedoelingen. Om die reden is het niet wenselijk dat er zoveel vierkante meters asfalt of beton worden aangelegd in het landelijke Geel. Om bovenvermelde redenen tekenen wij, deelnemers Werkgroep Trage Wegen Geel, bezwaar aan bij dit ontwerp-PRUP. Er wordt gehoopt op een stopzetting van dit PRUP.
443B			14.10.2023 (via e-mail)	De grote negatieve invloed op de gezondheid van de bewoners in de buurt van het tracé G1 en de onmogelijkheid om deze negatieve effecten op de gezondheid met mitigerende maatregelen onder controle te krijgen en 1. Het niet aanwezig zijn van het gezondheidsadvies in de beginfase van het MER, waardoor bij de initiële keuze van de tracés géén rekening gehouden werd met het gezondheidsaspect. Dit werd i.k.v. de scopingnota reedsesignaleerd. Bezwaarindiener voegt haar eerder schrijven d.d. 24 mei 2022 aan haar bezwaarschrift toe alsook de mail van prof. Dr. Nemery.

			2. Het verkiezen van het tracé G1 wat op vlak van mobiliteit op 3 van de 4 punten opmerkelijk slechter scoort dan het alternatief G3. Er worden contradicties vastgesteld aangaande de mobiliteit in het plan-MER: - P. 61: de verkeersleefbaarheid verbetert met 37% voor de N118 centrum bij tracé G3 (de hoofddoelstelling) zonder negatieve effecten voor N 19 centrum en N71 centrum, nochtans wordt G1 verkozen waarbij voor het primaire traject een vermindering van 28% verkeersdrukke voor de N118 centrum verwacht wordt maar een stijging van de verkeersdrukke van 17%(!) voor N19 centrum en 9 % voor N71 centrum. Voor het secundaire traject G1 is de vermindering van verkeersdrukke slechts 23 % met een stijging van de verkeersdrukke van 11 % (!) voor N19 centrum. -p.70-71: de impact op de verkeersveiligheid is slechts beperkt positief voor G1, maar wel positief voor G3, nochtans wordt G1 verkozen -p.72: er is een aanzienlijk negatief effect voor tracé G 1 primair en een negatief effect voor tracé G1 secundair wat de barrièrewerking voor gemotoriseerd vervoer betreft. Voor tracé G3 is dit beperkt negatief. Nochtans wordt voor G1 gekozen. Er wordt in het MER bovendien gewaarschuwd voor het feit dat bij het tracé G1 het gemotoriseerd verkeer gedwongen wordt om sluiproutes naar het ringverkeer te zoeken p. 76 3. Het feit dat niet onderzocht werd welk van de tracés de voorkeur geniet i.f.v. de geplande bedrijfsterreinen Kievermont en Stenehei nochtans 1 van de 2 doelen van de ontsluiting. Op pag. 19 in het MER staat dat het doel van de nieuwe verbindingsweg is: b) een verbeterde ontsluiting voor de geplande bedrijventerreinen Kievermont en Stenehei. Nergens in het MER werd geëvalueerd welk tracé de toegenomen verkeersdrukke aan zwaar verkeer door de geplande bedrijfsterreinen het best kan opvangen, nochtans is dit één van de twee doelen. 4. Het feit dat er geen rekening werd gehouden met de nieuwe richtlijnen van de WHO betreffende luchtverontreiniging waardoor de eindscores beïnvloed worden. 5. Het verkiezen van tracé G1 boven het tracé G3 ondanks het feit dat de absolute bijdrage voor de lawaai blootstelling voor de nabije omgeving van het tracé G1, zowel primair als secundair, duidelijk slechter scoort dan bij tracé G3. -> zie bezwaar 311B voor dit punt 6. Het feit dat er geen rekening gehouden werd met de nieuwe richtlijnen van de WHO betreffende lawaai blootstelling waardoor de eindscores beïnvloed worden. -> zie bezwaar 311B voor dit punt 7. Een verplaatsing van de lawaai blootstelling van de ene naar de andere straat geen oplossing is en indruist tegen de basisprincipes van de WHO. -> zie bezwaar 311B voor dit punt 8. De mitigerende maatregelen die genomen zullen moeten worden om de geluidsblootstelling voor de G1 tracés, zowel primair als secundair, tot een

				aanvaardbaar niveau te brengen van die aard zullen zijn dat zij een negatieve invloed zullen hebben op de verspreiding van pollutanten in de lucht voor de nabije omgeving en dat deze invloed niet onderzocht werd.
444B			14.10.2023 (via e-mail)	Wij wonen dicht bij het stuk ring dat nu minder druk is sinds de aanleg van de N19g naar Kasterlee. De nieuwe weg die voorzien wordt in dit PRUP zal zorgen voor meer verkeer met als gevolg meer lawaaihinder en meer luchtvervuiling in onze buurt. Bovendien zal deze nieuwe weg ons meer afsluiten van het gebied ten noorden ervan waar we graag gaan wandelen en fietsen. 1 Impact op gezondheid Het extra verkeer zal voor de omwonenden resulteren in negatieve gevolgen zowel op vlak van geluidshinder, lichthinder, fijn stof en NOx-verbindingen. Dit ondanks eventuele milderende maatregelen zoals buffering en geluidsschermen, die overigens niet worden gegarandeerd. Er is volgens rapporten van het WHO voldoende wetenschappelijk bewijs voor de gezondheidsrisico's van geluid en fijn stof. Het MER hanteert hierbij trouwens minder strenge waarden dan de normen die door het WHO worden aanbevolen. 2 impact op milieu De nieuwe weg zou vlak bij het Engels Kamp aansluiten op de Retieseweg. Dit voormalige militair domein zou een KMO zone worden, maar is nu een stadsrandbos en blijkbaar heeft het stadsbestuur de bedoeling dit zo te behouden. Dit extra verkeer zal zorgen voor extra stikstofdepositie in dit gebied. Een aantal dreven of kleinere bossen (oa nabij de Hondenschool en de KSA) zouden zelfs (deels) moeten verdwijnen voor de aanleg van deze weg. 3 Impact op lokale verbindingswegen De nieuwe weg zal de vele rustige wegen die leiden van Geel-Holven naar het kanaal in het noorden doorsnijden. Daardoor zullen de overblijvende verbindingen veel drukker en dus onveiliger worden. Dit ten nadele van de vele fietsers die hiervan gebruik maken voor functionele of recreatieve verplaatsingen. 4. Impact op waterhuishouding De Vlaamse overheid wil zoveel mogelijk ontharden in het kader van het hemelwaterplan. Dit project druist hier tegenin. Bovendien ligt een deel van het project in overstromingsgevoelig gebied. De nieuwe weg zal de waterhuishouding verstoren en een negatieve impact hebben op nabijgelegen landbouwgronden, natuur en omwonenden.

				Bovendien blijkt uit de feitelijke toestand op dit moment (tonnagebeperking doorheen Sint-Dimpna ovw de werken aan de Retieseweg) dat deze weg helemaal niet nodig is. Het ontwerp-PRUP negeert dit en aanziet de situatie vóór de huidige toestand als referentiesituatie. De nieuwe weg zal alleen maar meer (zwaar) verkeer aantrekken en dus de verkeersproblemen rond Geel alleen maar erger maken. De overheden kunnen het geld bedoeld voor de nieuwe weg beter besteden aan projecten die een vlottere doorstroming op de ring mogelijk maken en de veiligheid voor het kruisend verkeer verhogen. Ik denk hier vooral aan een reeks tunnels of bruggen om vooral fietsers (eventueel ook auto's) op een veilige manier de Ring te laten kruisen.
445B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 426B
446B			14.10.2023 (via e-mail)	Wij hebben ons huis in 1999 gekocht ovw de rustige ligging, mogelijkheid tot rustig wandelen in de buurt, rustige straat in landelijke omgeving, ... Wanneer de ring zou doorgetrokken worden zoals nu voorgesteld vrezen wij: • verkeerslawaaï: nu horen wij enkel verkeer dat door onze eigen straat of Lieventier rijdt-dit is best beperkt!. Wij horen geen verkeer van een grote baan (bv retieseweg). Dit was een belangrijke reden bij aankoop van de woning- dit gaat nu compleet veranderen. • sluipverkeer: het gaat geregeld aanschuiven zijn in de richting van Retie naar Geel: onze straat zal sluipverkeer aantrekken- iets waar we nu compleet geen last van hebben-los van het extra verkeerslawaaï en vervuiling dat dat met zich meebrengt. • dat we niet meer zomaar in een landelijke omgeving kunnen wandelen/fietsen. Vanaf we de blok om stappen, of willen fietsen zullen we geconfronteerd worden met het zicht op de ring-los van het lawaaï dat we reeds vanaf ons huis zullen ervaren. We hopen dat dat dit toch nog herbekeken kan worden. Indien niet en de ring er toch zou komen, hopen we dat er extra gekeken wordt naar het ontmoedigen van sluipverkeer- gebruik van lawaaï luw wegdek-aandacht besteed wordt aan extra aanplanting om het zicht van het landbouwgebied/natuurlijke omgeving dat we nu hebben niet te verliezen.
447B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 245B

448B			14.10.2023 (via e-mail)	Bezorgd over de negatieve gevolgen voor onze (schoon-)zuster die vlakbij haar woning heeft. Het is vooral de emissie van fijne stof partikels, PM10 en PM2,5 die nefast voor haar kunnen zijn omwille van haar ziekte, ook de andere mogelijke emissies van PAK's en NOx, trillingen en geluidsoverlast hebben een negatief effect op de gezondheid. Daarom dringen er wij op aan om een alternatief te zoeken met minder negatieve gevolgen op de gezondheid.
449B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B + Nota Geelse gemeenteraad zwaar vervoer Gasthuisstraat
450B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 426B
451B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 426B
452B			14.10.2023 (via e-mail)	1) Een nieuwe (grote) weg, om welke reden ook, leggen is in deze tijd UIT DEN BOZE! a) er is al zeer weinig open ruimte b) een nieuwe weg trekt meer verkeer aan dan waarvoor deze bedoeld is c) 7 ha landbouwgrond die in Vlaanderen schaars is wordt afgepakt d) er wonen mensen aan de rand van het tracé: hun gezondheid en rust worden aangetast. Al deze punten komen verder nog aan bod. 2) Bij de volksraadpleging Visieplan Geel, met latere werkgroepen waar ik deelnam, werd jaren geleden door de bevoegde schepen Julliams B ten stelligste beloofd dat de enkele 'groene vingers', die nog verbinding hadden met Geel Centrum, zeker behouden zouden blijven. Twee zijn al afgeknipt, nu komt de derde toch niet? 3) De leefbaarheid van St Dimpna staat voorop voor Stad Geel? Nu is dit al fel verbeterd door de tonnagebeperking in verband met (al meer dan een jaar bezig) wegenwerken aan Retieseweg. Maak deze tonnagebeperking permanent! Het huidige verkeer neemt nu de Ring en de N19G. Hier de randbemerking: het uitgespaarde geld van het te verwerpen tracé kan men gebruiken om de doorstroming op deze Ring en Antwerpseweg te verbeteren. Trouwens, het verkeer komende van Mol, kan de Rijn en St Dimpna gebruiken als sluiptweg. Hier helpt de nieuwe verbinding ook NIKS. 4) St Dimpna wordt leefbaarder volgens stad Geel. Andere burgers worden achteruit gesteld (deze van Zandhoefstraat deel Noord, Ossenstraat, Molderbeemdendijk, Fittelaarsdijk, Witbol, Gagelstraat (eigenlijk ganse wijk), Binnenblokken), zij krijgen de overlast! Geluidsoverlast en hun gezondheid wordt belaagd. In Geel zijn we dus niet allen gelijk voor het Stadsbestuur! 5) De nieuwe weg snijdt dwars door 'nu nog groot deel' open ruimte met landbouwstatuut. 7 ha landbouwgrond gaat verloren! Voor wat? Landbouw is toch een primaire behoefte horen we altijd en overal? 6) Gelijktijdig worden alle rustige verbindingen doorgeknipt. (Uitgezonderd 2). Zij vormen nu de rustige, trage verbindingen tussen Geel Centrum en het open gebied in het Noorden. Naar Dekshoevevijver bijvoorbeeld. In dit fraai natuurgebied heeft Stad Geel goed geïnvesteerd. Maar nu moeten de burgers maar langs de Retieseweg of 1

				van de 2 kruisingen gebruiken. Weeral akelige betonnen tunnels of steile overgangen. Laat het allemaal weg: het landelijke trekt mensen aan om te wandelen en te fietsen. Vandaar kan je rustig verder naar Lichtaart, Kasterlee en nog verder als je wil. De nieuwe verbinding vormt een ergerlijke breuklijn in deze open ruimte! 7) Jeugdvereniging Berkven krijgt een nieuwe verbinding! Ja een fietspad langs de nieuwe weg! Het voorbij snorrende verkeer moeten zij er maar bij nemen. En dan weer akelige betonnen tunnels of steile overgangen. 8) Wij, Geelse burgers, moeten toch niet 100% opdraaien voor het industriegebied Stenehei? Wil men dit zo grootschalig gaan uitbreiden? Nu is het toch vooral KMO zone en het verkeer hiervan vindt zijn weg nu toch ook? En alles gaat toch niet door Katersberg en St Dimpna? Via de Ring van Retie kan men naar autostrade en N19g. Geel is toch overbodig! 9) Voor ontwikkeling Engels Kamp door Stad Geel is deze weg ook niet nodig. Hier was de laatste stand van zaken: recreatie, natuur en stadsbos. Als het gezond verstand mag beslissen, en niet de 'belangen' van enkelen, dan komt deze nieuwe verbinding er niet! Gebruik de geplande Euro's om alle knelpunten (op Ring, Antwerpseweg,) grondig aan te pakken. Deze wegen zijn er en de bewoners (niet zo heel veel) hier leven al in die situaties.
453B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + Staat ervan vermeld dat men er ook maar aan denkt om een nieuwe verbindingsweg in te plannen tussen en langs verschillende woonwijken. Fijn stof? NOx? Lawaai? Enkel op papier, maar zeker geen rekening mee houden als de ontsluiting van een (zonevreemde) industriezone op het spel staat?! Nu reeds, sedert de aanleg van de N19g, worden wij van 's morgens vroeg tot 's avonds laat geconfronteerd met al deze vormen van overlast! Slapen met de ramen open zit er helemaal niet meer in. De N19g zou niet veel extra verkeer aantrekken! En vervolgens loopt de nieuwe verbindingsweg door een mooi landelijk gebied. Begrijpe wie begrijpen kan...
454B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 453B
455B			14.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B + Wij hebben dit huis op deze droomlocatie in 2019 gekocht en hebben daarna onze centen gestoken in de verbouwing ervan. Voordat wij het huis hadden gekocht zijn wij meerdere keren naar het gemeentehuis geweest over het gewestplan, ons is er dan gezegd dat het gewestplan was vernietigd. Dit was in 2019. En na 2 jaar te renoveren waren wij klaar om een vergunning aan te vragen voor de bouwgrond zodat wij daar konden bouwen. Anno 2022 zei stad Geel dat zij geen bouwvergunningen kunnen geven omdat er vergaderingen waren over het gewestplan dat volgens hun eerder was vernietigd. Dat was voor ons een heel grote shock en een tegenslag. Wij wachten sinds

				die dag al op een beslissing en wat de beslissing inhoudt want wij weten er niks van. Wij hebben al die jaren in stress zitten wachten op deze beslissing en hebben hier niks concreet over gehoord tot een maand geleden. Ineens horen we dat ons huis zou gesloopt moeten worden voor de nieuwe weg. Wij willen hellemaal niet weg van dit huis omdat wij het huis hebben gemaakt hoe wij het willen en hier heel veel tijd zweet en geld in hebben gestopt. Mijn bedrijf is hier ook.
456B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 427B
457B			15.10.2023 (via e-mail)	Er zijn genoeg argumenten om deze weg NIET te leggen. 1. Er is geen behoefte aan deze weg Sinds de werken aan de Retieseweg heeft het verkeer naar Retie zijn weg gevonden langs andere wegen waardoor blijkt dat er geen nieuwe weg nodig is. 2. Hierdoor kunnen we de natuur behouden en hoeven er geen mooie stille wegen te verdwijnen. Veel diertjes kunnen blijven leven in hun huidige habitat. 3. In de richtlijnen van het WHO staat vermeld dat we geen stille rustige omgeving moeten gaan gebruiken om ergens een drukke zone te verbeteren. Men zou met de aanleg enkel St Dimpna ontlasten maar Holven krijgt dan een drukker verkeer. 4. Er zouden zoveel mensen heel dicht komen te wonen in een zone met veel hinder door lawaai, luchtverontreiniging... wat een hele slechte invloed heeft op de gezondheid. Bv Mensen die niet roken krijgen door de luchtvervuiling een lichaam dat veel lijkt op een roker, dat kan en mag toch niet gebeuren! 5. Het verkozen tracé ligt ook niet zo ver van een school en een lokaal van de jeugd beweging waardoor onze "toekomst" ook de nodige gezondheidsproblemen kan ondervinden. Bv meer astma en ademhalingsproblemen bij jongeren. 6. Er zijn mogelijke tracés verworpen die niet in de directe omgeving van een woongebied zouden liggen en die dus minder hinder zouden geven. Waarom zijn deze alternatieven zo snel geschrapt? Er zijn hier veel vraagtekens bij. Zijn hier persoonlijke belangen bij van bepaalde mensen met meer invloed? Ik neem aan dat dit voldoende argumenten zijn om geen geld te steken in massa's verhardingen waarbij er geen onnodige onteigeningen moeten gebeuren en waardoor veel gezondheidsproblemen kunnen vermeden worden. Dus NEEN aan de verlenging van de ring!
458B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B
459B			15.10.2023 (via e-mail)	1. Onze grootste bedenking: is het echt zo dat het doortrekken van de ring absoluut noodzakelijk is om een oplossing te bieden aan het centrum van St.-Dimpna? Al bijna twee jaar kan er geen vrachtwagenverkeer meer passeren

				door de werken aan de Retieseweg, wat helemaal niet tot grote problemen heeft geleid. Dit werd ook bevestigd op de gemeenteraad van de stad Geel die plaats had in september 2023. Er zijn heel wat mensen woonachtig in wijken nabij de verlenging van de ring die ook erg veel hinder zouden ondervinden. Daarom lijkt ons een simpele tonnage beperking, tesamen met de invoering van een zone 30 in het centrum van Geel een veel betere oplossing. Voor dit MER werd niet onderzocht of geen weg aanleggen ook een optie is. Waarom werd dit niet onderzocht? Bijvoorbeeld een perfecte doorstroming van het verkeer op de huidige ring rond Geel door middel van ondergrondse en bovengrondse gescheiden verkeersstromen in plaats van het (levensgevaarlijke) rondpunt bij OKE-auto te Geel. 2. Er is NU een oplossing nodig voor de situatie in Sint-Dimpna. De invoering van de tonnagebeperking is een maatregel die onmiddellijk definitief kan worden ingevoerd. Als het doortrekken van de ring wordt verdergezet, zal dit slechts een impact (welke?) hebben na het ingebruiknemen van de nieuwe weg. 3. Is er voldoende rekening gehouden met de toekomstige verkeersstromen en extra drukte in Holven bij aanleg en in gebruikname van de weg? 2 specifieke voorbeelden: A. Badstraat: dit kleine, te smalle straatje voor gelijktijdig tweerichtingsverkeer wordt de enige(!) uitweg voor het autoverkeer voor de bewoners van de Koppeleershoeven, Gagelstraat, Dopheidestraat, Holvenseheide, Weidestraat, Spurriestraat, Lupinenstraat, Witbolstraat, Sint-Barbarastraat, Badstraat. Sinds 18/9/2023 werd (terecht!) in kader van de veiligheid van onze schoolgaande kinderen beslist om een wijziging in te voeren in de Koppeleershoeven, waardoor er vanuit de genoemde straten geen autoverkeer meer mogelijk is richting Katersberg. Er werd eenrichtingsverkeer ingevoerd vanaf de Katersberg, in de Koppeleershoeven. B. Katersberg, waar een drukbezochte kleuter- en lagere school gelegen is. Dat wil zeggen veel wandel-, fiets-, en autoverkeer bij begin en einde van de schooldag. Door het doortrekken van de ring, zal het kruispunt Fittelaarsdijk-Koppeleershoeven niet langer bereikbaar zijn vanuit de straten Koppeleershoeven, Gagelstraat, Dopheidestraat, Holvenseheide, Weidestraat, Spurriestraat, Lupinenstraat, Witbolstraat, Sint-Barbarastraat, Badstraat. Al dit verkeer, dat nu niet in de richting van het centrum moet rijden, zal dat bij aanleg/ingebruikname van de weg wel moeten doen. Dit creëert meer verkeersdrukke, onveilige situaties (zie enige uitrijmogelijkheid Badstraat) en meer verkeer aan SBS Katersberg om al deze straten te kunnen bereiken. Tevens zal er een verkeersdrukke gecreëerd worden aan het punt van de drukke Dr. van de Perrestraat met de Badstraat. 4. We vragen een betere duiding en sluitende antwoorden op onze bekommernissen en vragen rond geluidsbelasting, (lucht)vervuiling en afwatering. De informatieavonden georganiseerd voor buurtbewoners bieden onvoldoende duidelijkheid.

				+ Idem 426B Stel dat de verlenging van de ring er toch zou komen, zouden wij graag hebben dat • een oplossing wordt geboden voor de bewoners van de straten Koppeleershoeven, Gagelstraat, Dopheidestraat, Holvenseheide, Weidestraat, Spurriestraat, Lupinenstraat, Witbolstraat, Sint-Barbarastraat, Badstraat wat het in- en uitgaande autoverkeer betreft. Hoe de plannen er nu uitzien, komen de bewoners van deze straten allemaal in dezelfde trechter terecht, met slechts 1 te smalle straat als mogelijkheid om weg te rijden. Een uitweg, desnoods eenrichtingsverkeer voor auto's) onder of over de nieuwe weg om van de Koppeleershoeven naar de Fittelaarsdijk te gaan dringt zich op! • een mogelijkheid voor minstens wandelaars en fietsers op de kruising van de Koppeleershoeven en de doorgetrokken ring. • de tractorsluis in de tunnel van de Schransdijk weggelaten wordt. Zodanig dat op zijn minst de jeugdbeweging KSA bereikbaar blijft vanuit het centrum van Geel.
460B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
461B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
462B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
463B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
464B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
465B			15.10.2023 (via e-mail)	• Tracékeuze en Verkeersleefbaarheid: Ons bezwaar richt zich op de gekozen tracékeuze. Het lijkt erop dat de voorgestelde route eerder een verschuiving van problemen dan een alomvattende oplossing biedt. In plaats van een holistische benadering die de hele gemeenschap ten goede komt, lijkt dit plan het verkeersprobleem simpelweg te verplaatsen naar andere delen van de stad. Het is cruciaal dat de lasten en lusten van deze verandering eerlijk worden verdeeld over de hele regio, met inbegrip van Retie, Dessel en Mol. • Verkeersmodellering: Het verkeersmodel is gebaseerd op verouderde gegevens, wat ernstige zorgen oproept over de relevantie en nauwkeurigheid ervan. Het is van groot belang dat de gebruikte gegevens up-to-date zijn en dat er een onderscheid wordt gemaakt tussen personen- en vrachtverkeer. Bovendien stellen wij voor dat ANPR-camera's worden ingezet om de herkomst en bestemming van vrachtverkeer

			nauwkeuriger in kaart te brengen. Het is van essentieel belang dat de verkeersstromen correct worden geanalyseerd om een adequaat plan te kunnen opstellen. • Ontlasting St.-Dimphna: Het verminderen van doorgaand verkeer in St.-Dimphna is een legitiem doel. Wij geloven echter dat dit doel kan worden bereikt zonder de noodzaak van de voorgestelde nieuwe weg. Maatregelen zoals tonnagebeperkingen, snelheidsbeperkingen en het verbeteren van de veiligheid voor fietsers en voetgangers kunnen op korte termijn worden uitgevoerd zonder aanzienlijke kosten. Het is van groot belang dat de belangen van St.-Dimphna worden meegenomen in het plan. Het verlies van een vriendin herinnert hieraan nog dagelijks. • Ontsluiting KMO-zones: Het lijkt erop dat dit PRUP niet goed is afgestemd op het PRUP dat de verbinding tussen de N18 en N118 regelt. Dit kan leiden tot logistieke problemen en dient zorgvuldig te worden herzien. Er moet een naadloze samenwerking zijn tussen deze plannen om de efficiënte ontsluiting van KMO-zones te waarborgen. • Verkeerssituatie in Omliggende Wijken: Het afsluiten van bepaalde wegen kan leiden tot een aanzienlijke toename van verkeer op smalle straten, wat de veiligheid en leefbaarheid in deze buurten in gevaar brengt. Dit moet niet alleen worden geanalyseerd, maar er moeten ook adequate oplossingen worden gevonden om mogelijke problemen aan te pakken. • Gezondheidseffecten: De negatieve impact van een nieuwe weg op de gezondheid van omwonenden mag niet worden onderschat. Luchtvervuiling, geluidsoverlast en de algemene impact op de gezondheid van de gemeenschap moeten serieus worden genomen en worden geïntegreerd in het plan. • Overstromingsgevaar: Het gebied rond de Holvense Heideloop staat bekend om zijn gevoeligheid voor overstromingen. De aanleg van de voorgestelde weg kan dit probleem verergeren en kan mogelijk leiden tot schade aan omliggende huizen en gronden. Een gedegen analyse van de effecten van de nieuwe weg op het overstromingsrisico is van het grootste belang. • Natuur en Recreatie: Het voorgestelde tracé kan aanzienlijke schade toebrengen aan de natuurlijke omgeving, de biodiversiteit en de recreatiemogelijkheden in het gebied. Het behoud van groene ruimtes en het beschermen van de natuur moeten prioriteit hebben in het plan. Het PRUP vertoont diverse tekortkomingen en zwakke punten die niet eenvoudig kunnen worden opgelost met milderende maatregelen. Het concept zelf moet grondig worden herzien om tot een effectieve en duurzame oplossing te komen. Het nulalternatief, dat wil zeggen het behoud van de huidige situatie zonder nieuwe weg, moet serieus worden overwogen en grondig worden onderzocht voordat verdere stappen worden ondernomen. Een gedegen evaluatie van de huidige verkeerssituatie en alternatieve oplossingen is essentieel om een weloverwogen beslissing te kunnen nemen. Er wordt gevraagd het PRUP grondig te herzien voordat verdere stappen worden ondernomen. Het welzijn en de toekomst van onze gemeenschap staan op het spel, en

				wij rekenen op uw verantwoordelijkheid om de belangen van de burgers te beschermen.
466B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 95B
467B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 96B
468B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 82B
469B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 83B en 84B
470B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 99B
471B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 100B
472B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 93B en 94B
473B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 322B
474B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 323B
475B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 344B
476B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 325B
477B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 326B
478B			15.10.2023 (via e-mail)	Mijn voornaamste zorg betreft de ernstige milieueffecten die dit project met zich meebrengt. De aanleg van nieuwe wegen zou onvermijdelijk leiden tot verhoogde luchtvervuiling en geluidsoverlast, met name in de omliggende wijken. Wat voor onderzoek heeft plaatsgevonden om de mogelijke effecten op de luchtkwaliteit en geluidsniveaus in deze gebieden te beoordelen? Zijn er concrete maatregelen voorgesteld om deze gevolgen te minimaliseren en de gezondheid van de inwoners te beschermen? Het is van groot belang om alternatieve oplossingen grondig te overwegen voordat we doorgaan met een dergelijk omvangrijk project. Is het bijvoorbeeld al overwogen om tonnagebeperkingen voor vrachtverkeer in het centrum van de stad in te voeren? Zou dit niet bijdragen aan het verminderen van de verkeersdruk zonder de noodzaak van nieuwe wegen die de verkeersoverlast verergeren?

				Als bewoner van Geel maak ik me ernstige zorgen over de mogelijke gevolgen van dit voorgestelde project voor onze stad en de omliggende wijken. De leefomgeving van de betrokken gemeenschappen zou aanzienlijk kunnen worden aangetast. Ik dring er bij u op aan om deze zorgen serieus te nemen en het plan voor de verkeersringuitbreiding in Geel zorgvuldig te herzien.
479B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
480B			15.10.2023 (via e-mail)	Als inwoner van de Ossemeer hebben we nooit bezwaar ingediend tegen de Noord-Zuid verbinding N19g. Deze verbinding was noodzakelijk om het plaatselijk verkeer én het doorgaand verkeer van elkaar te scheiden en onze buurt weer leefbaar te maken. Helaas moeten we de geluidshinder daarbij nemen. Sinds de nieuwe weg kunnen we niet meer met open raam slapen, vrachtwagens lijken onophoudelijk door onze tuin te razen en overstemmen de vogel-en kikkerk-geluiden van onze voorheen zo landelijke woonomgeving. Om maar te zeggen: wij kunnen er niet nog zo'n weg bij hebben! Er zijn tal van tegenargumenten, maar dit zijn voor mij de belangrijkste: • geluidshinder • plaatselijk verkeer zet terug stap achteruit. In de richting van de scholen, winkels en centrum van de stad zal opnieuw een zeer drukke weg gekruist moeten worden • er is geen nood meer aan een semi-snelweg voor vrachtwagens, want die is er met de Noord-Zuid verbinding al gekomen
481B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 405B (uitgezonderd de passage over de waardevermindering van de woning).
482B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 426B
483B			15.10.2023 (via e-mail)	Het traject is gepland op 25-50m van mijn huis. Ik heb volgende bezwaren: 1. Het project verplaatst enkel de verkeerslast van de ene plaats naar de andere (en zijn bewoners). Het verbeteren van de verkeerskwaliteit van het centrum van Geel is het hoofdthema van dit PRUP en wordt dus het belangrijkste beslissingscriterium. Dit blijkt echter niet het geval te zijn vanaf het gekozen tracé. 2. In plaats van te kiezen voor een oplossing die iedereen ten goede komt, werd gekozen voor een tracé dat het probleem verplaatst van Sint-Dimpna naar Holven en naar het noordelijk deel van de Retieeseweg. 3. De studie is oud en niet gedaan met de juiste granulariteit betreffende het werkelijke verkeer. De verkeersstromen in en rond Geel werden bepaald op basis van een verkeersmodel dat gebaseerd is op tellingen van 2017 en ouder (dus mogelijk van voor

			de ingebruikname van de N19g). Dit verkeersmodel maakt geen onderscheid tussen personenwagens en vrachtwagens, wat van fundamenteel belang is in deze studie. Het (doorgaand) vrachtverkeer moet uitgesloten worden van het centrum van Geel. Het is daarom essentieel dat herkomst en bestemming van dit vrachtverkeer in kaart worden gebracht. Dit kan niet door louter tellingen uit te voeren; er moeten ANPR-camera's gebruikt worden voor een echte studie van het type verkeer dat op dat moment rijdt in de betrokken zones en de zone die van belang is voor het project. 4. Er zijn andere alternatieven die minder kosten, sneller positieve effecten hebben en andere gebieden niet aantasten. Leg een tonnagebeperking op, promoot langzame wegen en geef voorrang aan fietsers en voetgangers om het gebruik van auto's te ontmoedigen! 5. Hoeveel gaat dit de belastingbetaler kosten? De Gasthuisstraat moet ook ontlast worden van zwaar verkeer. Een oplossing zou kunnen bestaan uit een tonnagebeperkende hulp (die al anderhalf jaar goed werkt), een extra snelheidsbeperking en het promoten van SLOW ROADS. Er is al een fietsroute die parallel loopt aan de Gasthuisstraat via de Fien Geerinckx en de Verbueckenstraat; zo kom je op een veilige manier van de Watertoren naar het Ziekenhuis of de school. Dit kan allemaal op korte termijn gerealiseerd worden zonder veel kosten. 6. Is de doelstelling om het totale verkeer te VERMINDEREN wel beoordeeld? Een beoordeling van het nulalternatief wordt niet uitgevoerd in het plan-MER (= letterlijk citaat uit de toelichting pagina 30). De projectleiders weigeren het effect van een tonnage- of zelfs verkeersbeperking in de huidige situatie te onderzoeken. Is dat nog representatief? Is dit de oplossing die jullie willen voorstellen voor de toekomst? 7. Is dit echt een mobiliteitsproject? Voorstellen voor nieuwe wegen NOOIT minder verkeer. Bij de aanleg van de N19g hebben we al ervaren hoe "mild" deze effecten zijn. De geschiedenis heeft aangetoond voor (ten minste) de laatste 50 jaar en in veel landen dat het toevoegen van wegen het verkeer niet vermindert, maar alleen meer verkeer stimuleert. 8. Zou je niet meer alternatieve oplossingen moeten promoten in plaats van meer vrachtwagens en auto's op de weg? Wordt mobiliteit gezien als een manier om meer vervuilende en gevaarlijke voertuigen te hebben, meer afhankelijk te zijn van geïmporteerde olie, minder gebruik te maken van ons eigen lichaam (fietsen, lopen) of van de openbare infrastructuur (trein, bus)? Moet er niet geïnvesteerd worden in carpoolplatforms, in vrachtwagens die naar de trein worden geduwd? 9. Hoe zit het met onze gezondheid? Wat is de logica om een weg aan te leggen naast een recente verkaveling? De negatieve effecten van een (drukke) weg op de gezondheid zijn zeker voelbaar vanaf 300 meter afstand, tot zelfs 500 meter van de weg. Kijk eens hoeveel huizen er in dit bereik van 500 meter van de geplande weg staan.

				10. De WHO heeft onlangs vastgesteld dat de veilige norm voor fijnstof (dit betreft de kleinste deeltjes PM2.5) moet worden verlaagd naar 5mcg/m3. Dit zal ook het geval zijn zonder een nieuwe weg. Er kan dus geen "fijnstof" meer bijkomen! 11. De WHO stelt dat voor een gezonde leefomgeving gestreefd moet worden naar een geluidsniveau van 50 dB overdag en maximaal 40 dB 's nachts. Wij wonen Dokter van de Perrestraat. We waren verplicht om ramen met driedubbel glas in onze slaapkamer te installeren om enigszins te kunnen slapen. Toen we aan dit project werkten, hebben de akoestische ingenieurs het geluid gemeten met een gekalibreerd instrument om onze behoeften in te schatten. Metingen tussen 16u30 en 17u00 op een werkdag toonden een gemiddelde van 68dB met pieken van 80dB! Er kan dus geen extra geluid meer worden toegevoegd aan de huidige situatie. 12. Er is al veel GELUID door het verkeer en we hebben driedubbel glas moeten plaatsen om goed te kunnen slapen. Maar elke ochtend rond 5 uur word ik gewekt door voertuigen die harder dan 70 km per uur gaan. Heeft iemand een oplossing voor ons? Hoe kunnen we het lawaai vermijden? Met geluidsschermen? Je kunt ons huis niet omringen met die hekken. Dat helpt niet boven de 3m hoogte en snijdt alleen maar het licht in huis weg: Ik spreek uit ervaring van degenen die achter de geluidsschermen wonen. Gaat u ook wegbekleding aanbrengen die geluid absorbeert? Waarom bouwt u geen (ondergrondse) tunnel om al deze overlast te vermijden? 13. Hoe zit het met de natuur en ons welzijn? Tijdens de Corona-periode hadden we onze beste ervaring in jaren, omdat we weer konden gaan wandelen, fietsen konden herontdekken en konden ontspannen in de natuur. We konden zelfs voor het eerst vogels horen fluiten vanuit onze tuin (we wonen aan de Dokter van de Perrestraat)! Het toevoegen van een weg zal ons welzijn zeker vernietigen. Straks moeten we RIJDEN om bij mooie stukjes natuur te komen! Moeten we naar Limburg of Ardennen verhuizen om in vrede te leven? 14. Het gebied waar de route doorheen zou lopen is een klein, beschermd paradijs: we hebben koeien in de nabijgelegen wei, kikkers door de nabijgelegen wetlands, veel bijen die genieten van wilde bloemen uit de wei en we moedigen ze aan met onze eigen bloemen. Dat zou ook betekenen dat de hele omgeving zou worden afgesneden door de nieuwe werken. 15. Structurele gevolgen voor ons huis? Er zijn al veel trillingen als er vrachtwagens en tractoren langskomen. Wat wordt er gedaan om te voorkomen dat er nieuwe scheuren in onze muren komen? Wie gaat er betalen als de fundering van mijn huis beschadigd raakt? 16. Moeilijke toegang tot de weg voor sommige bewoners. Wij wonen in de Dr. van de Perrestraat 276A, op slechts enkele meters van het geplande kruispunt: hoe zullen we ons huis kunnen verlaten en eender welke richting uitgaan (richting Geel, of oversteken richting Ten Aard) als het verkeerslicht zich op 20-25 meter van onze uitrit zal bevinden? Komt er een speciale toegang voor ons en onze burens om te vermijden dat

				we vast komen te zitten, of erger nog, nog meer gevaar lopen wanneer mensen als gekken gaan rijden om het groene licht niet te missen? 17. Er ligt elke dag veel nieuw stof op ons tuinmeubilair. Als ik onze eettafel wil schoonmaken met een vochtige doek, wordt de doek (dagelijks) zwart. Onze luchtfilter op zolder moet regelmatig vervangen worden en hij is ZWART! Dit betekent dat we dit stof ook inademen. De WHO heeft al aangetoond hoe gevaarlijk het inademen van microdeeltjes kan zijn, het stimuleert luchtwegaandoeningen, allergieën en soms longkanker. Is dit het doel van de Provincie Antwerpen om haar burgers in gevaar te brengen? Heeft men een oplossing voor ons? Wat gaat u doen om de toename van microdeeltjes in de toekomst te vermijden voor onze longen en voor onze luchtwegen? Wie geeft ons de garantie dat de luchtkwaliteit niet verslechtert en dat we geen problemen krijgen met onze gezondheid? Nu wordt er gezegd dat er bomen in onze omgeving zullen komen. Heel leuk idee, maar voordat een boom de lucht begint te zuiveren kan het tientallen jaren duren. Waarom bouw je geen (ondergrondse) tunnel om al deze overlast te vermijden? 18. s Ochtends en aan het einde van de middag gebruiken veel kinderen (en andere mensen) de huidige route van Ten Aard om richting Geel Centrum te gaan. Als de kinderen naar school gaan, passeren er veel auto's en vrachtwagens tegelijk. De weg naar school in Geel is nu al gevaarlijk voor deze kinderen omdat er heel hard gereden wordt (meer dan 70 km/u). Er is nu al een kruispunt met lichten waar de fietsers genegeerd worden door de automobilisten als ze willen oversteken en als de auto's richting Ten Aard rijden. Heeft men een oplossing voor deze kinderen (en andere fietsers)? Hoe komen de kinderen van Lichtaart, Kasterlee, Ten Aard veilig in Geel. Er is al zoveel verkeer en gevaar voor al deze kinderen. Hoe gaat men ervoor zorgen dat er geen ongevallen meer gebeuren als er meer auto's (vrachtwagens, tractoren) op deze weg rijden en als de snelheid niet lager zal zijn dan 70 km/u of erger nog, hoger dan 70 km/u? Waarom bouwt u geen (ondergrondse) tunnel om al deze overlast te vermijden? 19. We hebben ervoor gekozen om zo milieubewust mogelijk te leven. We vermijden de auto om naar het centrum van Geel te gaan voor onze avonden en weekends, we gaan allemaal met de fiets naar sport of winkelen in het centrum. De weg zal het alleen maar gevaarlijker maken voor ons om verder te gaan. 20. Waardevermindering woning. Zal de Provincie ermee instemmen om onze huizen te kopen tegen de marktwaarde VOORDAT dit laatste project openbaar werd gemaakt? 21. Het toevoegen van dit zware verkeer aan onze kleine buurt zal een nieuwe segmentatie creëren waardoor we afgesneden worden van onze burens aan de andere kant van het kruispunt. Hoe kunnen we onze vrienden, burens en winkels in de buurt veilig te voet bereiken? U draagt alleen maar bij aan de vernietiging van ons sociale leven en onze kleine gemeenschappen. 22. Nadenken over een tunnel die ONDER de grond doorgaat. Dit zal duur zijn, maar vele levens (fysiek, mentaal) zullen gespaard blijven.

484B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 207B
485B			15.10.2023 (via e-mail)	Als onderdeel van een collectieve inspanning binnen onze gemeenschap, heeft bezwaarindieners de meningen verzameld van vele Geelenars die geen toegang hebben tot e-mail en/of niet wilden betalen voor de aangetekende brief of brief met bezorging tegen ontvangstbewijs, wat de enige overgebleven manieren zijn om hun feedback te geven. = eerste klacht: niet iedereen heeft toegang tot de vereisten die worden gesteld om bezwaar in te dienen. Hieronder staan de brieven die ik heb verzameld en opnieuw heb getranscribeerd. Brief 1 - Fons: Ik woon al mijn hele leven in Geel en ik maak me grote zorgen over het nieuwe PRUP-project. Het lijkt gewoon de verkeerslast te verschuiven van de ene plaats naar de andere, zonder het hoofdprobleem aan te pakken - het verbeteren van de verkeerskwaliteit in het centrum van Geel. De gekozen route voor het PRUP-project lijkt een verplaatsing van verkeersproblemen van de ene buurt naar de andere. Deze beslissing komt niet iedereen in Geel ten goede en is geen oplossing op lange termijn. Brief 2 - Jan: Het PRUP-project lijkt een evaluatie van het nulalternatief te missen, zoals tonnage of verkeersbeperking. We kunnen niet simpelweg meer wegen blijven toevoegen; dat is geen duurzame oplossing voor de toekomst. De geschiedenis van de wegenbouw laat zien dat het toevoegen van nieuwe wegen het verkeer niet vermindert, maar juist meer verkeer stimuleert. We zouden alternatieven moeten stimuleren, niet nog meer vervuilende voertuigen. In plaats van meer auto's op de weg te stimuleren, zouden we moeten investeren in carpoolen, prioriteit moeten geven aan vrachtvervoer per trein en onze afhankelijkheid van geïmporteerde olie moeten verminderen.

			Brief 3 - Aisha: De nabijheid van de voorgestelde weg bij recente landontwikkelingen is zorgwekkend. Het is goed gedocumenteerd dat drukke wegen nadelige gevolgen hebben voor de gezondheid en we moeten prioriteit geven aan het welzijn van onze inwoners. De WHO-normen voor luchtkwaliteit zijn al moeilijk te halen en we moeten niet bijdragen aan nog meer vervuiling. We hebben niet nog meer "fijnstof" in onze lucht nodig. Brief 4 - Laura: Wonen aan de Dokter van de Perrestraat, we worstelen nu al met geluidsniveaus die boven de aanbevelingen van de WHO liggen. Het toevoegen van een nieuwe weg zal de geluidsoverlast alleen maar verergeren en onze levenskwaliteit negatief beïnvloeden. De voorgestelde weg kan leiden tot structurele problemen voor huiseigenaren, zoals trillingen en schade aan funderingen, bovenop de al bestaande problemen met het huidige verkeer. Het is essentieel om deze problemen aan te pakken en plannen te maken voor compensatie. Brief 5 - Elena: De impact op de natuur en het welzijn in het gebied is een grote zorg. We hebben allemaal de voordelen ervaren van het contact met de natuur tijdens de pandemie; het toevoegen van een weg zou die rust tenietdoen. Bovendien zou de route voor de nieuwe weg een klein, beschermd paradijs in onze gemeenschap verstoren, met gevolgen voor de plaatselijke fauna, waaronder bijen en kikkers. Brief 6 - Koen: De veiligheid van de bewoners staat voorop. De huidige verkeersomstandigheden voor kinderen op weg naar school zijn al gevaarlijk. De nieuwe weg kan leiden tot meer ongelukken, tenzij er veiligheidsmaatregelen worden genomen. Bewoners in de buurt

			van het geplande kruispunt, zoals wij op Dr. van de Perrestraat 276A, zullen moeite hebben om de weg veilig te bereiken. We hebben een duidelijk plan nodig voor een veilige uitrit met de auto, fiets en te voet. Brief 7 - Ingrid: De dagelijkse stofophoping op ons terrein en de noodzaak om luchtfilters te vervangen wijzen op een ernstig probleem met de luchtkwaliteit. De nieuwe weg mag deze situatie niet verergeren en er moeten oplossingen komen. Bovendien is de veiligheid van onze kinderen een topprioriteit. De nieuwe weg zou de reis naar school gevaarlijker maken, met de kans op meer ongelukken. Er moeten maatregelen worden genomen om hun veiligheid te garanderen. Tot slot hebben we bewust gekozen voor een milieuvriendelijke levensstijl, met een voorkeur voor fietsen en alternatief vervoer. De weg zou onze milieubewuste keuzes ontmoedigen. Brief 8 - Jacques: De waarde van huizen in de buurt van de nieuwe weg daalt en huiseigenaren zoals wij kunnen aanzienlijke financiële verliezen lijden. Zal de provincie overwegen om onze huizen tegen de marktwaaarde van vóór de aankondiging te kopen om dit probleem te verlichten? Heb je ook overwogen dat de nieuwe weg de gemeenschap zal verdelen en ons vermogen om vrienden en bureen te bereiken zal belemmeren? We hechten veel waarde aan onze sociale banden en dit project bedreigt die. Brief 9 - Sarah: Ik woon al heel mijn leven in Geel en ik heb verschillende bedenkingen bij het nieuwe PRUP-project. Ten eerste lijkt het erop dat het project enkel de verkeerslast van de ene plaats naar de andere verplaatst, zonder het belangrijkste probleem aan te pakken, namelijk de verbetering van de verkeerskwaliteit in het centrum van Geel. Daarnaast lijkt de studie die gebruikt is voor dit project verouderd te zijn, omdat ze zich baseert op verkeersgegevens van 2017 en ouder. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen personenwagens en vrachtwagens, een fundamenteel aspect voor de besluitvorming.

			Bovendien zijn er andere, meer kosteneffectieve oplossingen beschikbaar, zoals tonnagebeperkingen en voorrang voor fietsers en voetgangers. De potentiële kosten voor de belastingbetaler blijven ook een groot probleem, aangezien de Gasthuisstraat moet worden ontlast van zwaar verkeer, wat met minder dure maatregelen zou kunnen worden bereikt. Brief 10 - Thomas: Ik schrijf om mijn bezorgdheid te uiten over het nieuwe PRUP-project. Het blijkt dat de gekozen route voor dit project problematisch is, omdat het de verkeersproblemen van de ene buurt naar de andere verschuift zonder een alomvattende oplossing te bieden voor de verkeersproblemen van Geel. De studie die voor het project werd gebruikt, is gebaseerd op verouderde gegevens en maakt geen onderscheid tussen personenwagens en vrachtwagens, een cruciale factor voor de besluitvorming. Er zijn kosteneffectievere alternatieven, zoals het opleggen van tonnagebeperkingen, het promoten van trage wegen en het voorrang geven aan fietsers en voetgangers. Ik maak me ook zorgen over de mogelijke financiële last die dit project voor de belastingbetaler zal betekenen. Brief 11 - Maria: Als levenslange inwoner van Geel maak ik me grote zorgen over het nieuwe PRUP-project, vooral omwille van de verouderde studie die gebruikt werd voor de besluitvorming. De verkeersstromen in en rond Geel werden bepaald op basis van gegevens uit 2017 en ouder, wat niet overeenstemt met de huidige situatie. In deze studie wordt geen onderscheid gemaakt tussen personenwagens en vrachtwagens, een cruciale fout. Bovendien lijkt het voorgestelde project het probleem enkel te verplaatsen van het ene gebied naar het andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. In plaats van nieuwe wegen aan te leggen, zouden we minder dure en meer directe alternatieven moeten overwegen, zoals tonnagebeperkingen en prioriteit geven aan fietsers en voetgangers. De potentiële kosten voor de belastingbetaler zijn ook een grote zorg. Brief 12 - Ahmed: Ik schrijf om mijn bedenkingen te uiten bij het nieuwe PRUP-project in Geel. Een van mijn grootste bedenkingen is dat de gekozen route het verkeersprobleem lijkt te verschuiven van het ene gebied naar het andere, in plaats van een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. Er zijn alternatieve, kosteneffectieve

			oplossingen voorhanden, zoals het opleggen van tonnagebeperkingen, het promoten van trage wegen en het voorrang geven aan fietsers en voetgangers. Ik maak me ook zorgen over de mogelijke financiële last die dit project voor de belastingbetaler kan betekenen. We moeten zoeken naar minder dure, meer directe oplossingen die geen negatieve invloed hebben op andere gebieden van onze gemeenschap. Brief 13 - Sophie: Ik wil mijn bezorgdheid uiten over het nieuwe PRUP-project en de impact ervan op de Gasthuisstraat. Hoewel de Gasthuisstraat ontlast moet worden van het drukke verkeer, zijn er alternatieve oplossingen voorhanden waarbij geen nieuwe weg hoeft te worden aangelegd. Het opleggen van een tonnagebeperking en het stimuleren van langzaam rijdende wegen, samen met voorrang voor fietsers en voetgangers, zou op korte termijn verlichting kunnen bieden zonder dat dit veel kosten met zich meebrengt. Daarnaast maak ik me zorgen over de financiële last die dit project voor de belastingbetaler kan betekenen. We moeten alternatieven onderzoeken die minder duur zijn en sneller positieve effecten hebben. Brief 14 - Jan: Ik schrijf je om mijn grote bezorgdheid te uiten over het PRUP-project. Ten eerste lijkt het project enkel de verkeerslast van de ene plaats naar de andere te verschuiven, zonder echt iets te doen aan de kritieke kwestie van het verbeteren van het verkeer in het centrum van Geel. Bovendien is de studie die gebruikt werd voor dit project verouderd, gebaseerd op verkeersgegevens van 2017 en ouder, wat de huidige situatie niet accuraat weergeeft. Deze studie maakt geen onderscheid tussen personenwagens en vrachtwagens, een essentieel onderscheid voor een dergelijk project. We hebben een nauwkeurig inzicht nodig in de herkomst en bestemming van vrachtverkeer, wat niet kan worden bereikt met eenvoudige verkeerstellingen. Ik dring erop aan om ANPR-camera's te gebruiken voor een meer gedetailleerde analyse. Tot slot zijn er kosteneffectievere alternatieven beschikbaar, zoals het opleggen van tonnagebeperkingen, het bevorderen van langzame wegen en het geven van voorrang aan fietsers en voetgangers. Brief 15 - Leila: Ik wil mijn sterke bedenkingen uiten bij het nieuwe PRUP-project. Ten eerste ben ik bezorgd dat de gekozen route het probleem gewoon verplaatst van de ene buurt naar de andere, in plaats van een allesomvattende oplossing te bieden om de kwaliteit van

			het verkeer in het centrum van Geel te verbeteren. Bovendien baseert het project zich op een studie die verouderd is en mist het de nodige granulariteit met betrekking tot het werkelijke verkeer. De verkeersstromen in en rond Geel werden bepaald op basis van tellingen uit 2017 en ouder, die geen onderscheid maken tussen personenwagens en vrachtwagens, een cruciale factor voor deze studie. Een echt inzicht in het type verkeer in de betrokken zones en de betrokken zone kan alleen worden verkregen door ANPR-camera's te gebruiken. Bovendien zijn er alternatieven die minder duur zijn, sneller positieve effecten hebben en geen negatieve invloed hebben op andere gebieden. Het opleggen van tonnagebeperkingen, het promoten van langzame wegen en het geven van voorrang aan fietsers en voetgangers kunnen het overmatig gebruik van auto's ontmoedigen. Brief 16 - Marc: Ik schrijf u om mijn grote bezorgdheid te uiten over het PRUP-project. Mijn belangrijkste punt is dat het voorstellen van nieuwe wegen over het algemeen het verkeer niet vermindert, maar juist meer verkeer aanmoedigt. Het is gebleken dat het toevoegen van wegen maar beperkt effectief is om verkeersproblemen aan te pakken, zoals we hebben gezien bij de aanleg van de N19g. De geschiedenis heeft aangetoond dat nieuwe wegen het verkeer niet verminderen en we zouden alternatieve oplossingen moeten overwegen die duurzaamheid bevorderen. We moeten investeren in opties die het gebruik van vervuilende en gevaarlijke voertuigen ontmoedigen en prioriteit geven aan openbaar vervoer. Bovendien is het onlogisch om een weg aan te leggen naast recente landontwikkeling, omdat dit een negatieve invloed kan hebben op ons welzijn. De negatieve effecten van een drukke weg op de gezondheid kunnen tot op 500 meter afstand gevoeld worden. De WHO heeft veilige normen vastgesteld voor fijnstof, die gehandhaafd moeten worden. Het toevoegen van een nieuwe weg zal bijdragen aan de luchtvervuiling en onze gezondheid in gevaar brengen. Brief 17 - Sandy: Ik wil mijn ernstige bezorgdheid uiten over de nabijheid van de voorgestelde nieuwe weg bij recente landontwikkeling. Het toevoegen van een weg in de buurt van deze ontwikkelingen kan een nadelig effect hebben op onze gezondheid. Studies hebben aangetoond dat de negatieve effecten van een drukke weg op de gezondheid voelbaar zijn tot op 500 meter afstand, en er zijn veel huizen binnen dit bereik van de geplande weg. Bovendien heeft de WHO onlangs veilige normen voor fijnstof vastgesteld en deze normen moeten worden gehandhaafd. Zonder een nieuwe weg zullen de grenswaarden voor fijnstof al worden bereikt. Daarom is het toevoegen van meer "fijnstof" aan onze

			lucht geen optie. We moeten prioriteit geven aan de gezondheid en het welzijn van de inwoners van Geel. Brief 18 - Peter: Ik schrijf u om mijn bezorgdheid te uiten over het voorgestelde PRUP-project en de mogelijke gevolgen ervan voor de luchtkwaliteit. De WHO heeft normen opgesteld voor het terugdringen van fijnstof om de luchtkwaliteit te waarborgen. Zelfs zonder de nieuwe weg is het moeilijk om aan deze normen te voldoen. Daarom is het toevoegen van meer "fijnstof" aan onze lucht geen haalbare optie. Het project mag de luchtkwaliteit niet verslechteren en onze gezondheid niet negatief beïnvloeden. Brief 19 - Laura: Ik schrijf u om mijn bezorgdheid te uiten over het voorgestelde PRUP-project. Ten eerste liggen de geluidsniveaus in ons gebied, met name in de Dokter van de Perrestraat, al boven de aanbevolen limieten van de WHO. Het toevoegen van een nieuwe weg zal de geluidsoverlast nog verder verergeren. Bovendien lijkt het project het verkeersprobleem te verschuiven van de ene buurt naar de andere, in plaats van een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. We moeten prioriteit geven aan het welzijn van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van vervuilende voertuigen ontmoedigen. Brief 20 - Vincent: Mijn grootste zorg is de mogelijke structurele impact op onze huizen. Trillingen van vrachtwagens en tractoren veroorzaken nu al problemen en ik maak me zorgen over mogelijke schade aan onze funderingen door de aanleg van de nieuwe weg. Bovendien is het onlogisch om een nieuwe weg aan te leggen in de buurt van recente landontwikkeling en dat kan een negatieve invloed hebben op ons welzijn. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners en aan de waarde van ons onroerend goed. Brief 21 - Elena: Tijdens de pandemie kwamen velen van ons weer in contact met de natuur en genoten van de voordelen van het buitenleven. De nieuwe weg zou dit nieuwe gevoel van welzijn ongetwijfeld verstoren en ons milieu schade toebrengen. We moeten prioriteit

			geven aan het behoud van onze natuurlijke omgeving, voorkomen dat er nog meer "fijnstof" aan onze lucht wordt toegevoegd en alternatieven overwegen die ons welzijn beschermen. Brief 22 - Lukas: Het gebied waar de route langs zou lopen is een klein, beschermd paradijs met koeien, kikkers en bijen. De nieuwe weg zou deze omgeving afsnijden en een negatieve invloed hebben op de lokale fauna. Bovendien zorgt de focus van het project op de aanleg van nieuwe wegen over het algemeen niet voor minder verkeer, maar juist voor meer verkeer. We moeten prioriteit geven aan het behoud van onze natuurlijke omgeving en alternatieven onderzoeken die duurzamer zijn. Brief 23 - Carla: Veiligheid voor bewoners, vooral kinderen, is van het grootste belang. De huidige verkeersomstandigheden voor kinderen op weg naar school zijn al gevaarlijk. De nieuwe weg zou tot meer ongelukken kunnen leiden, tenzij er veiligheidsmaatregelen worden genomen. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van onze kinderen, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van auto's ontmoedigen. Brief 24 - Mahendra: Bewoners in de buurt van het geplande kruispunt, zoals wij op Dr. van de Perrestraat 276A, zullen moeite hebben om de weg veilig te bereiken. We hebben een duidelijk plan nodig voor een veilige uitrit. Verder moeten we investeren in carpoolplatforms, prioriteit geven aan openbaar vervoer en alternatieven onderzoeken die het gebruik van vervuilende voertuigen ontmoedigen. Brief 25 - Filip: De dagelijkse stofophoping op ons terrein en de noodzaak om luchtfilters te vervangen wijzen op een ernstig probleem met de luchtkwaliteit. De nieuwe weg mag deze situatie niet verergeren en er moeten oplossingen komen om de luchtkwaliteit op peil te houden. Daarnaast moeten we prioriteit geven aan de gezondheid van de bewoners,

			alternatieven overwegen die ons welzijn beschermen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van auto's ontmoedigen. Brief 26 - Jean: De veiligheid van kinderen is een topprioriteit. De nieuwe weg zou tot meer ongelukken kunnen leiden, vooral wanneer kinderen naar school gaan. We moeten de veiligheid van onze kinderen garanderen en passende maatregelen nemen. Daarnaast moeten we minder dure alternatieven overwegen, oplossingen zoeken die het gebruik van de auto ontmoedigen en prioriteit geven aan openbaar vervoer. Brief 27 - Emma: We hebben bewust gekozen voor een milieuvriendelijke levensstijl en geven de voorkeur aan fietsen en alternatief vervoer. De weg zou onze milieubewuste keuzes ontmoedigen. We moeten milieuvriendelijke vervoersalternatieven ondersteunen en aanmoedigen, oplossingen zoeken die het gebruik van auto's ontmoedigen en prioriteit geven aan openbaar vervoer. Brief 28 - Stefaan: De waarde van de huizen in de buurt van de nieuwe weg daalt en huiseigenaren zoals wij kunnen te maken krijgen met aanzienlijke financiële verliezen. We moeten de mogelijke financiële gevolgen voor de bewoners aanpakken, minder dure alternatieven overwegen en prioriteit geven aan het welzijn van de bewoners. Brief 29 - Michelle: Ik maak me grote zorgen over het voorgestelde PRUP-project. Het lijkt erop dat de gekozen route het verkeersprobleem gewoon verplaatst van de ene buurt naar de andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. Bovendien baseert het project zich op een verouderde studie die onvoldoende granulariteit heeft met betrekking tot het werkelijke verkeer. De verkeersstromen werden bepaald op basis van tellingen uit 2017 en ouder, en ze maken geen onderscheid tussen personenwagens en vrachtwagens. We moeten prioriteit geven aan

			het welzijn van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van vervuilende voertuigen ontmoedigen. Brief 30 - Thomas: Ik wil mijn sterke bedenkingen uiten bij het nieuwe PRUP-project. Ten eerste lijkt het project het verkeersprobleem te verschuiven van de ene buurt naar de andere, zonder echt de kritieke kwestie van het verbeteren van het verkeer in het centrum van Geel aan te pakken. De studie die voor dit project gebruikt werd, is verouderd en baseert zich op verkeersgegevens van 2017 en ouder, die de huidige situatie niet accuraat weergeven. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van de auto ontmoedigen. Brief 31 - Maria: Ik heb verschillende bedenkingen bij het voorgestelde PRUP-project. De gekozen route voor het project lijkt het verkeersprobleem te verschuiven van de ene buurt naar de andere, in plaats van een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. De studie die gebruikt werd voor dit project is verouderd en mist granulariteit wat betreft het werkelijke verkeer. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen personenwagens en vrachtwagens. We moeten prioriteit geven aan het welzijn van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van vervuilende voertuigen ontmoedigen. Brief 32 - Hakan: Ik schrijf om mijn bezorgdheid te uiten over het nieuwe PRUP-project. Het project lijkt het verkeersprobleem te verschuiven van het ene gebied naar het andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. Bovendien is de studie die gebruikt werd voor het project gebaseerd op verouderde gegevens en wordt er geen onderscheid gemaakt tussen personenwagens en vrachtwagens. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van auto's ontmoedigen. Brief 33 - Giovanni:

			Ik heb ernstige bedenkingen bij het nieuwe PRUP-project. Het lijkt erop dat het gekozen tracé het verkeersprobleem verplaatst van de ene buurt naar de andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. De studie die gebruikt werd voor het project is verouderd en mist granulariteit wat betreft het werkelijke verkeer. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen personenwagens en vrachtwagens. We moeten prioriteit geven aan het welzijn van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van auto's ontmoedigen. Brief 34 - Frank: Ik maak me grote zorgen over het nieuwe PRUP-project. Het gekozen tracé verschuift het verkeersprobleem van het ene gebied naar het andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. De studie die gebruikt werd voor het project is verouderd en mist granulariteit met betrekking tot het werkelijke verkeer. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van vervuilende voertuigen ontmoedigen. Brief 35 - Lara: Ik wil mijn bedenkingen uiten bij het nieuwe PRUP-project. Het lijkt erop dat het project het verkeersprobleem enkel verplaatst van de ene plaats naar de andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. De studie die gebruikt werd voor dit project is verouderd en maakt geen onderscheid tussen personenwagens en vrachtwagens. We moeten prioriteit geven aan het welzijn van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van vervuilende voertuigen ontmoedigen. Brief 36 - Anton: Ik schrijf om mijn grote bezorgdheid te uiten over het PRUP-project. Het lijkt erop dat de gekozen route voor dit project het verkeersprobleem gewoon verplaatst van de ene buurt naar de andere, zonder een alomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. De studie die gebruikt werd voor het project is verouderd en mist granulariteit met betrekking tot het werkelijke verkeer. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van de auto ontmoedigen.

			Brief 37 - Olivia: Ik heb ernstige bedenkingen bij het nieuwe PRUP-project. Het gekozen tracé lijkt het verkeersprobleem te verschuiven van de ene buurt naar de andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. De studie die gebruikt werd voor dit project is verouderd en maakt geen onderscheid tussen personenwagens en vrachtwagens. We moeten prioriteit geven aan het welzijn van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van vervuilende voertuigen ontmoedigen. Brief 38 - Daniël: Ik schrijf om mijn bezorgdheid te uiten over het PRUP-project. Het project lijkt het verkeersprobleem van het ene gebied naar het andere te verschuiven, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. De studie die gebruikt werd voor het project is verouderd en mist granulariteit met betrekking tot het werkelijke verkeer. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van de auto ontmoedigen. Brief 39 - Isabel: Ik schrijf om mijn diepe bezorgdheid te uiten over het voorgestelde PRUP-project. Ten eerste lijkt het project het verkeersprobleem te verschuiven van de ene buurt naar de andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. De studie die gebruikt werd voor dit project is verouderd en mist granulariteit met betrekking tot het werkelijke verkeer, wat van fundamenteel belang is in deze studie. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van de auto ontmoedigen. Bovendien is het toevoegen van een weg naast recente landontwikkeling zorgwekkend, omdat de negatieve effecten van een drukke weg op de gezondheid tot op 500 meter afstand voelbaar kunnen zijn. We moeten prioriteit geven aan het welzijn van de bewoners en voorkomen dat hun gezondheid in gevaar wordt gebracht. Brief 40 - Martin:

			Ik wil mijn sterke bedenkingen uiten bij het nieuwe PRUP-project. Het gekozen tracé lijkt het verkeersprobleem te verschuiven van de ene buurt naar de andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. Bovendien is de studie die gebruikt werd voor dit project gebaseerd op verouderde gegevens en wordt er geen onderscheid gemaakt tussen personenwagens en vrachtwagens. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van vervuilende voertuigen ontmoedigen. Bovendien heeft de WHO veilige normen vastgesteld voor zwevende deeltjes en deze normen moeten worden gehandhaafd. Het project mag de luchtkwaliteit niet verslechteren en de gezondheid van de bewoners niet negatief beïnvloeden. Brief 41 - Karel: Ik heb verschillende bedenkingen bij het voorgestelde PRUP-project. Het lijkt erop dat het project het verkeersprobleem enkel verplaatst van de ene plaats naar de andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. De studie die gebruikt werd voor dit project is verouderd en mist granulariteit met betrekking tot het werkelijke verkeer, waarbij geen onderscheid wordt gemaakt tussen personenwagens en vrachtwagens. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van vervuilende voertuigen ontmoedigen. Bovendien is het onlogisch om een weg aan te leggen naast recente landontwikkeling en dit kan een negatieve invloed hebben op ons welzijn. We moeten prioriteit geven aan het welzijn van de bewoners en hun gezondheid niet in gevaar brengen. Brief 42 - Erik: Ik schrijf om mijn bezorgdheid te uiten over het PRUP-project. Het lijkt erop dat het project het verkeersprobleem enkel verplaatst van het ene gebied naar het andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. De studie die gebruikt werd voor dit project is verouderd en maakt geen onderscheid tussen personenwagens en vrachtwagens. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van auto's ontmoedigen. Bovendien kwamen velen van ons tijdens de pandemie weer in contact met de natuur en genoten van de voordelen van het buitenleven. De nieuwe weg zou dit nieuwe

			gevoel van welzijn verstoren en schade toebrengen aan ons milieu. We moeten prioriteit geven aan het behoud van onze natuurlijke omgeving. Brief 43 - Lore: Ik wil mijn bedenkingen uiten bij het nieuwe PRUP-project. Het lijkt erop dat het project het verkeersprobleem verplaatst van de ene buurt naar de andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. De studie die gebruikt werd voor dit project is verouderd en maakt geen onderscheid tussen personenwagens en vrachtwagens. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van auto's ontmoedigen. Bovendien is het toevoegen van een weg naast recente landontwikkeling onlogisch en kan dit een negatieve invloed hebben op ons welzijn. De WHO heeft veilige normen voor fijnstof vastgesteld en deze normen moeten worden gehandhaafd. Het project mag de luchtkwaliteit niet verslechteren en de gezondheid van de bewoners niet negatief beïnvloeden. Brief 44 - Wim: Ik maak me grote zorgen over het nieuwe PRUP-project. Het lijkt erop dat het gekozen tracé het verkeersprobleem verplaatst van de ene buurt naar de andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. Bovendien is de studie die gebruikt werd voor dit project gebaseerd op verouderde gegevens en wordt er geen onderscheid gemaakt tussen personenwagens en vrachtwagens. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van vervuilende voertuigen ontmoedigen. Bovendien is het toevoegen van een weg naast recente landontwikkeling zorgwekkend, omdat de negatieve effecten van een drukke weg op de gezondheid tot op 500 meter afstand voelbaar kunnen zijn. We moeten prioriteit geven aan het welzijn van de bewoners en voorkomen dat hun gezondheid in gevaar wordt gebracht. Brief 45 - Elise: Ik schrijf om mijn diepe bezorgdheid te uiten over het voorgestelde PRUP-project. Ten eerste lijkt het project het verkeersprobleem te verschuiven van de ene buurt naar de

			andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. De studie die gebruikt werd voor dit project is verouderd en mist granulariteit met betrekking tot het werkelijke verkeer, wat van fundamenteel belang is in deze studie. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van de auto ontmoedigen. Bovendien is het toevoegen van een weg naast recente landontwikkeling zorgwekkend, omdat de negatieve effecten van een drukke weg op de gezondheid tot op 500 meter afstand voelbaar kunnen zijn. We moeten prioriteit geven aan het welzijn van de bewoners en voorkomen dat hun gezondheid in gevaar wordt gebracht. Brief 46 - Bart: Ik wil mijn sterke bedenkingen uiten bij het nieuwe PRUP-project. Het gekozen tracé lijkt het verkeersprobleem te verschuiven van de ene buurt naar de andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. De studie die gebruikt werd voor dit project is gebaseerd op verouderde gegevens en maakt geen onderscheid tussen personenwagens en vrachtwagens. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van vervuilende voertuigen ontmoedigen. Bovendien kwamen velen van ons tijdens de pandemie weer in contact met de natuur en genoten van de voordelen van het buitenleven. De nieuwe weg zou dit nieuwe gevoel van welzijn verstoren en schade toebrengen aan ons milieu. We moeten prioriteit geven aan het behoud van onze natuurlijke omgeving. Brief 47 - Britt: Ik heb verschillende bedenkingen bij het voorgestelde PRUP-project. Het lijkt erop dat het project het verkeersprobleem enkel verplaatst van de ene plaats naar de andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. De studie die gebruikt werd voor dit project is verouderd en mist granulariteit met betrekking tot het werkelijke verkeer, waarbij geen onderscheid wordt gemaakt tussen personenwagens en vrachtwagens. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van vervuilende voertuigen ontmoedigen.

				Bovendien is het toevoegen van een weg naast recente landontwikkeling onlogisch en kan dit een negatieve invloed hebben op ons welzijn. De WHO heeft veilige normen voor fijnstof vastgesteld en deze normen moeten worden gehandhaafd. Het project mag de luchtkwaliteit niet verslechteren en de gezondheid van de bewoners niet negatief beïnvloeden. Brief 48 - Marc: Ik schrijf om mijn bezorgdheid te uiten over het PRUP-project. Het lijkt erop dat het project het verkeersprobleem enkel verplaatst van het ene gebied naar het andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. De studie die gebruikt werd voor dit project is verouderd en maakt geen onderscheid tussen personenwagens en vrachtwagens. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van auto's ontmoedigen. Bovendien kwamen velen van ons tijdens de pandemie weer in contact met de natuur en genoten van de voordelen van het buitenleven. De nieuwe weg zou dit nieuwe gevoel van welzijn verstoren en schade toebrengen aan ons milieu. We moeten prioriteit geven aan het behoud van onze natuurlijke omgeving. Brief 49 - Aimée: Ik wil mijn bedenkingen uiten bij het nieuwe PRUP-project. Het lijkt erop dat het project het verkeersprobleem verplaatst van de ene buurt naar de andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. De studie die gebruikt werd voor dit project is verouderd en mist granulariteit met betrekking tot het werkelijke verkeer, wat van fundamenteel belang is in deze studie. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van de auto ontmoedigen. Bovendien is het toevoegen van een weg naast recente landontwikkeling zorgwekkend, omdat de negatieve effecten van een drukke weg op de gezondheid tot op 500 meter afstand voelbaar kunnen zijn. We moeten prioriteit geven aan het welzijn van de bewoners en voorkomen dat hun gezondheid in gevaar wordt gebracht. Brief 50 - Johan:

				Ik maak me grote zorgen over het nieuwe PRUP-project. Het lijkt erop dat het gekozen tracé het verkeersprobleem verplaatst van de ene buurt naar de andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. Bovendien is de studie die gebruikt werd voor dit project gebaseerd op verouderde gegevens en wordt er geen onderscheid gemaakt tussen personenwagens en vrachtwagens. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van vervuilende voertuigen ontmoedigen. Bovendien kwamen velen van ons tijdens de pandemie weer in contact met de natuur en genoten van de voordelen van het buitenleven. De nieuwe weg zou dit nieuwe gevoel van welzijn verstoren en schade toebrengen aan ons milieu. We moeten prioriteit geven aan het behoud van onze natuurlijke omgeving. Brief 51 - Anna: Ik schrijf om mijn diepe bezorgdheid te uiten over het voorgestelde PRUP-project. Ten eerste lijkt het project het verkeersprobleem te verschuiven van de ene buurt naar de andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. De studie die gebruikt werd voor dit project is verouderd en mist granulariteit met betrekking tot het werkelijke verkeer, wat van fundamenteel belang is in deze studie. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van de auto ontmoedigen. Bovendien is het toevoegen van een weg naast recente landontwikkeling onlogisch en kan dit een negatieve invloed hebben op ons welzijn. De WHO heeft veilige normen voor fijnstof vastgesteld en deze normen moeten worden gehandhaafd. Het project mag de luchtkwaliteit niet verslechteren en de gezondheid van de bewoners niet negatief beïnvloeden. Brief 52 - Rik: Ik wil mijn sterke bedenkingen uiten bij het nieuwe PRUP-project. Het gekozen tracé lijkt het verkeersprobleem te verschuiven van de ene buurt naar de andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. De studie die gebruikt werd voor dit project is gebaseerd op verouderde gegevens en maakt geen onderscheid tussen personenwagens en vrachtwagens. We moeten prioriteit geven aan

			de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van vervuilende voertuigen ontmoedigen. Bovendien kwamen velen van ons tijdens de pandemie weer in contact met de natuur en genoten van de voordelen van het buitenleven. De nieuwe weg zou dit nieuwe gevoel van welzijn verstoren en schade toebrengen aan ons milieu. We moeten prioriteit geven aan het behoud van onze natuurlijke omgeving. Brief 53 - Maja: Ik heb verschillende bedenkingen bij het voorgestelde PRUP-project. Het lijkt erop dat het project het verkeersprobleem enkel verplaatst van de ene plaats naar de andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. De studie die gebruikt werd voor dit project is verouderd en mist granulariteit met betrekking tot het werkelijke verkeer, waarbij geen onderscheid wordt gemaakt tussen personenwagens en vrachtwagens. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van vervuilende voertuigen ontmoedigen. Bovendien is het toevoegen van een weg naast recente landontwikkeling onlogisch en kan dit een negatieve invloed hebben op ons welzijn. De WHO heeft veilige normen voor fijnstof vastgesteld en deze normen moeten worden gehandhaafd. Het project mag de luchtkwaliteit niet verslechteren en de gezondheid van de bewoners niet negatief beïnvloeden. Brief 54 - Ben: Ik schrijf om mijn bezorgdheid te uiten over het PRUP-project. Het lijkt erop dat het project het verkeersprobleem enkel verplaatst van het ene gebied naar het andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. De studie die gebruikt werd voor dit project is verouderd en maakt geen onderscheid tussen personenwagens en vrachtwagens. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van auto's ontmoedigen. Bovendien kwamen velen van ons tijdens de pandemie weer in contact met de natuur en genoten van de voordelen van het buitenleven. De nieuwe weg zou dit nieuwe

			gevoel van welzijn verstoren en schade toebrengen aan ons milieu. We moeten prioriteit geven aan het behoud van onze natuurlijke omgeving. Brief 55 - Sophia: Ik wil mijn bedenkingen uiten bij het nieuwe PRUP-project. Het lijkt erop dat het project het verkeersprobleem verplaatst van de ene buurt naar de andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. De studie die gebruikt werd voor dit project is verouderd en mist granulariteit met betrekking tot het werkelijke verkeer, wat van fundamenteel belang is in deze studie. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van de auto ontmoedigen. Bovendien is het toevoegen van een weg naast recente landontwikkeling zorgwekkend, omdat de negatieve effecten van een drukke weg op de gezondheid tot op 500 meter afstand voelbaar kunnen zijn. We moeten prioriteit geven aan het welzijn van de bewoners en voorkomen dat hun gezondheid in gevaar wordt gebracht. Brief 56 - Nick: Ik maak me grote zorgen over het nieuwe PRUP-project. Het lijkt erop dat het gekozen tracé het verkeersprobleem verplaatst van de ene buurt naar de andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. Bovendien is de studie die gebruikt werd voor dit project gebaseerd op verouderde gegevens en wordt er geen onderscheid gemaakt tussen personenwagens en vrachtwagens. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van vervuilende voertuigen ontmoedigen. Bovendien kwamen velen van ons tijdens de pandemie weer in contact met de natuur en genoten van de voordelen van het buitenleven. De nieuwe weg zou dit nieuwe gevoel van welzijn verstoren en schade toebrengen aan ons milieu. We moeten prioriteit geven aan het behoud van onze natuurlijke omgeving. Brief 57 - Elisa: Ik schrijf om mijn diepe bezorgdheid te uiten over het voorgestelde PRUP-project. Ten eerste lijkt het project het verkeersprobleem te verschuiven van de ene buurt naar de andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel.

				De studie die gebruikt werd voor dit project is verouderd en mist granulariteit met betrekking tot het werkelijke verkeer, wat van fundamenteel belang is in deze studie. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van de auto ontmoedigen. Bovendien is het toevoegen van een weg naast recente landontwikkeling onlogisch en kan dit een negatieve invloed hebben op ons welzijn. De WHO heeft veilige normen voor fijnstof vastgesteld en deze normen moeten worden gehandhaafd. Het project mag de luchtkwaliteit niet verslechteren en de gezondheid van de bewoners niet negatief beïnvloeden. Brief 58 - Oscar: Ik wil mijn sterke bedenkingen uiten bij het nieuwe PRUP-project. Het gekozen tracé lijkt het verkeersprobleem te verschuiven van de ene buurt naar de andere, zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel. De studie die gebruikt werd voor dit project is gebaseerd op verouderde gegevens en maakt geen onderscheid tussen personenwagens en vrachtwagens. We moeten prioriteit geven aan de veiligheid van de bewoners, minder dure alternatieven overwegen en oplossingen onderzoeken die het gebruik van vervuillende voertuigen ontmoedigen. Bovendien kwamen velen van ons tijdens de pandemie weer in contact met de natuur en genoten van de voordelen van het buitenleven. De nieuwe weg zou dit nieuwe gevoel van welzijn verstoren en schade toebrengen aan ons milieu. We moeten prioriteit geven aan het behoud van onze natuurlijke omgeving.
486B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 310B
487B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 310B
488B			15.10.2023 (via e-mail)	- Trace G3 was het best beoordeelde tracé in het MER. Gecoro alsook Natuurpunt hadden hun goedkeuring gegeven voor Tracé G3, waarom dan kiezen voor Tracé G1? - Stadsbestuur beweert geen vragende partij te zijn voor het nieuwe tracé, alsook geen zeggenschap hierin te hebben, wie en waarom dan zoveel geld uitgeven aan een ringweg die geen aangetoonde voordelen zal opleveren voor mens, dier en natuur. Waarom onteigeningen gaan doorvoeren als er een

				ander en beter tracé is, waar de impact op de bewoners van Geel veel kleiner is?! • De nieuwe ringweg komt véél te dicht tegen de huidige woningen, met als gevolg geluidsoverlast, wordt er rekening gehouden met de wensen van de burgers, wordt er rekening gehouden met de gezondheid van de burgers, wordt er rekening gehouden met de WHO richtlijnen wat betreft geluidsniveau en fijnstof. Max 40db tijdens de nacht. Als de ontsluiting zo dicht bij de woningen komt gaan we hier vlot boven! • Bij de aanleg van de N19g zijn er huizen die naast de ringweg liggen waar scheuren en barsten optreden, hier lopen reeds advocatendossiers van en kunnen dus alvast ingekeken worden. Krijgen wij de garantie dat onze woningen hier geen hinder van zullen ondervinden zoals bv scheuren, barsten, verzakkingen, hogere grondwaterstand? • Wie is er rijk geworden van de verkavelingen waar de huidige ring ten einde loopt. Het is toch duidelijk dat de ringweg hier jaren geleden had moeten doorgetrokken geweest zijn, maar om de één of andere reden werden hier verkavelingen gemaakt! Nu het nieuwe tracé laten lopen vlak achter de mensen hun tuin kan toch nooit ok zijn, dit moeten Provincie Antwerpen en Stad Geel toch goed beseffen. Is dit geen machtsmisbruik door de Provincie Antwerpen of de Stad Geel? Desnoods aantoonbaar via een advocaat. • Wat met de daling van de waarde van onze woningen, die gaat met 20% omlaag! Of gaat ons Kadastraal Inkomen dan met 20% omlaag? • Werd er rekening gehouden met de effecten op korte termijn? Astma, hartproblemen, stress, slaapstoornissen, niet meer kunnen slapen met de venster open, ... Wij hebben raad gevraagd bij huisarts en neuroloog, dus wij eisen om hiermee rekening te houden. • Wat wordt er voorzien om de geluidhinder te beperken, over welke soort en hoogte spreken we dan? Geluidsschermen, geluidsbermen, beplanting, ...? • Wordt er rekening gehouden met wateroverlast. De achtertuinen in de Molderbeemdendijk liggen immers een stuk lager dan de ringweg. • Welke maatregelen worden er genomen om de kinderen veilig naar school te kunnen laten fietsen? Want het zal een ringweg worden voornamelijk voor zwaar vrachtverkeer, men moet goed beseffen dat er een paar honderd kinderen per dag dit tracé zullen moeten kruisen. • Heeft het nut om een dergelijke ringweg aan te leggen, als volgens de provincie het doortrekken van de ring naar Mol/Retie on hold gezet werden wegens teveel protest? • Alles in teken om het zware vrachtverkeer uit Sint-Dymphna te weren, maar waarom geen tonnagebeperking opleggen in de dorpskern en de N118 en "herkomst" en "bestemming" van het vrachtverkeer aanpassen op de E34 via GPS. Er kunnen bepaalde op- en afritten op die E34 verplicht of verboden

				worden. Zo werden destijds ook afspraken gemaakt met Daf Trucks om bepaalde trajecten te volgen die zorgen voor minder hinder. Eerst de verkeersproblematiek aanpakken op de Antwerpseweg en de verbinding met de R14 en N19g. Het vrachtverkeer van Geel naar de industriezones van Retie en Arendonk moeten via N19g. Het vrachtverkeer van industriezone Stenehei kan via Retie naar E34 afgeleid worden. • Een wandeling of fietstocht zal hier niet meer mogelijk zijn, want het worden allemaal doodlopende straten. Opnieuw gezondheidsrisico! WHO? • Is het niet gewoon de bedoeling van Stad Geel en Provincie Antwerpen om een nieuwe KMO-zone te maken van het Engels Kamp (Kievermont), vandaar dat de nieuwe ringweg hier moet op aansluiten.
489B			15.10.2023 (via e-mail)	Het probleem mag niet verplaatst worden naar een ander gehucht. Het tracé zal een negatieve impact hebben op de levenskwaliteit en welzijn van bezwaarindieners. Er worden volgende bezwaren gemaakt: 1. **Geluidshinder:** De verplaatsing van zwaar verkeer naar een nabijgelegen woonwijk zal ongetwijfeld leiden tot aanzienlijke geluidshinder. Deze verstoring zal niet alleen overdag plaatsvinden, maar ook 's nachts, waardoor onze nachtrust wordt verstoord en onze algehele kwaliteit van leven wordt aangetast. Langdurige blootstelling aan geluidshinder kan ernstige gezondheidsproblemen veroorzaken en moet serieus worden genomen. 2. **Fijn stofhinder:** Het toenemende verkeer in onze wijk zal onvermijdelijk leiden tot een verhoogde blootstelling aan fijn stof, wat schadelijk is voor onze gezondheid. Fijn stofdeeltjes kunnen leiden tot ademhalingsproblemen en andere gezondheidscomplicaties, en dit geldt zowel overdag als 's nachts. Onze gezondheid en die van onze kinderen staan op het spel als deze problemen niet worden aangepakt. 3. **Afbraak van natuur:** De uitbreiding van de ringweg zal onvermijdelijk leiden tot de vernietiging van natuurlijke gebieden en groene ruimten. Dit heeft niet alleen invloed op het milieu, maar ook op de levenskwaliteit van de bewoners in de getroffen gebieden. Kinderen hebben recht op een gezonde en groene omgeving om in op te groeien, en de voorgestelde plannen brengen dit in gevaar. Er worden alternatieve oplossingen gevraagd. Er moet gestreefd worden naar een evenwicht tussen de noodzaak infrastructuurverbetering en het behoud van de leefomgeving.
490B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 149B + 7 ha beton storten is niet langer verantwoord.

				Bestaande fauna en flora gaat hier hinder van ondervinden. Wilde dieren zullen door al die doodlopende wegen niet meer veilig door dit gebied kunnen passeren en risico lopen om doodgereden te worden. De inplanting van het voorkeurstracé is vanuit gezondheidsstandpunt onoordeelkundig gebeurd en de metingen zijn niet representatief omdat geen rekening is gehouden met de huidige verkeersafwikkeling en veel studies reeds dateren van vóór 2017 tot zelfs 2007. En er is onvoldoende motivatie waarom er nu precies uit een 20-tal tracés (na publieke raadpleging in 2019) dit ene tracé G1 plus, met al zijn gebreken, weerhouden is. Volgens gegevens plan MER als je zelf optelsom baten en schade maakt, geeft dit een ander resultaat (wel niet terug te vinden in uiteindelijke toelichtingsnota) en over vergelijk kosten verschillende tracés wordt helemaal niet gesproken. Ik ga ervan uit dat kosten dan ook geen rol spelen in de uiteindelijke keuze van een voorkeurstracé.
491B			15.10.2023 (via e-mail)	1) Wij maken ons heel veel zorgen omtrent het verkeerslawaaï dat deze ontsluiting met zich zal meebrengen. 2) Het verkeer zal ook X malen stijgen voor onze deur 3) Er is op dit moment geen enkele sprake van hoe het geluid en vooral het uitzicht er voor de bewoners van het begin van Ossemeer er zal uitzien. 4) Een ring die niet helemaal ontsloten is, creëert elders een verkeersprobleem 5) Door de N19g is er al veel verkeershinder opgelost. Trouwens er zijn tal van andere mogelijkheden om Sint-Dimphna verkeersluw te maken (bv verbod op zwaar verkeer in het centrum, het is trouwens bewezen dat dit werkt. Tijdens de werken aan de Retiebaan is dit al van kracht en er is geen enkel ander gehucht dat meer zwaar verkeer dient te verwerken.) Het probleem mag niet verschoven worden naar Ossemeer en omstreken.
492B			15.10.2023 (via e-mail)	• Waarom kiezen voor Tracé G1, terwijl Tracé G3 het best beoordeelde Tracé was? • Wordt rekening gehouden met water wachtbekken (overstort) dat afkomstig is van het centrum en ligt langs de R14, tussen N19g en Dr. Van de Perrestraat? • Maakt dit Tracé, dat toch oorspronkelijk bedoeld is als doorgaand verkeer om zwaar vrachtverkeer zo snel mogelijk te laten doorstromen, niet een zeer scherpe bocht ter hoogte van Ossemeer? Dit zorgt voor extra lawaaihinder en fijnstof, omwille van telkens optrekken en afremmen. Maar ook extra gevaar dat ze bij een ongeval in de achtertuinen van de Molderbeemdendijk terecht komen. • Is het echt nodig om een strook van 50m breed te voorzien en hierdoor de achtertuinen van de Molderbeemdendijk te gaan onteigenen. En een oude schuur te laten die op instorten staat.

				• Wordt er rekening gehouden met de schoolgaande kinderen die dagelijks het kruispunt van de R14 en de Dr Van de Perrestraat passeren. Die gaan nu moeten passeren langs een drukke ringweg MET voornamelijk zwaar vrachtverkeer. • Na de aanleg van de N19g werden er bij nabijgelegen woningen scheuren en barsten vastgesteld omwille van de trillingen. Dit is reeds in kaart gebracht via verschillende advocatendossiers. Krijgen wij de garantie dat er met de aanleg van dit Tracé, en nadien, geen beschadigingen zullen optreden aan onze woningen? • Wat wordt er voorzien als geluidsbarrière? Worden dit vaste wanden, beplanting, verhoogde zandbermen? • Wat met geluidshinder en fijnstof, wordt hier rekening gehouden met de WHO richtlijnen. Wij hebben informatie gevraagd bij huisarts en neuroloog en eisen dat hiermee rekening gehouden wordt. • Is het de bedoeling dat deze ringweg er komt om aansluiting te hebben op het aangekochte militaire kamp in Kievermont? Werd aangekocht als natuurgebied, om dan later te veranderen in KMO-zone. • Worden adviesraden zoals Gecoro en Natuurpunt niet gehoord bij een dergelijke beslissing. Adviesraden waren, volgens MER, negatief voor Tracé G1, het enige tracé dat nu weerhouden werd. Dit terwijl Tracé G3 wel een positieve beoordeling kreeg. • Waarom zoveel geld besteden aan deze ringweg, terwijl het doortrekken van de ring richting Mol/Retie afgevoerd werd omwille van de vele bezwaren. • Wordt er rekening gehouden met de effecten op korte termijn, zoals bv astma, hartfalen, stress, slaapstoornissen, ... Worden de WHO richtlijnen gerespecteerd? • Het huidige verkeersreglement wegens wegenwerken op de N118 heeft al aangetoond dat Gasthuisstraat/Sint-Dymphnaplein drastisch ontlast werden van zwaar wegverkeer. Is een definitieve tonnagebeperking geen betere oplossing?
493B			15.10.2023 (via e-mail)	De aanleg van deze weg zal meer verkeer en vooral vrachtverkeer aantrekken uit de omgevende gemeenten Mol/Dessel/Retie naar Geel, waar het nu nog redelijk rustig wonen, wandelen en fietsen is. De bouw en het toegenomen verkeer van de nieuwe weg zullen hogere niveaus van lawaai en luchtvervuiling in onze rustige gemeenschap brengen. Dit is direct in tegenspraak met ons verlangen naar een vredige en serene leefomgeving. Het doet ons nu veel deugd om onze straat uit te rijden en rechtstreeks in een groene zone te komen. Waardevermindering woningen.

				Eén van de redenen die jullie aanwenden om deze verbinding te maken is om het centrum en St-Dympna met bijhorende scholen te ontlasten. Hiervoor bestaan andere oplossingen. Al lange tijd is de Retiese weg onderbroken, en lijken er geen grote problemen te zijn ontstaan. De meeste chauffeurs hebben hiervoor, weliswaar met tegenzin, een oplossing gevonden om op hun bestemming te geraken. Er kan in deze centrum-gebieden bijvoorbeeld een verbod worden ingevoerd voor welbepaald verkeer, en investeringen in goede veilige fietspaden gedaan worden. Verborgene agenda? Zoals het inrichten van een KMO zone aan het militair kamp op de Retiese weg, die er momenteel nog niet is. Waarom hier geen groene natuur-zones behouden waar onze gemeente/land zoveel nood aan heeft? Ook zouden er plannen zijn om gevaarlijk nucleair afval, afkomstig van het nucleair Centrum in Dessel, te vervoeren over deze weg. Waarom wordt dit niet duidelijk toegelicht aan de bevolking via het gemeentelijk blad? Pleidooi voor het stoppen met aanleggen van nieuwe wegen, en in het bijzonder rond onze gemeente, nu nog redelijk landelijke, Geel! België heeft al een zeer uitgebreid wegennet, maar blijkbaar is het nooit genoeg.
494B			15.10.2023 (via e-mail)	1) Door dit tracé gaat een gedeelte van de bevolking van Geel delen in de klappen terwijl een ander groot deel wordt ontzien. Enkel een volledige ontsluiting waardoor de ring helemaal rond is geeft een eerlijke verdeling van de lasten over alle burgers. Dit zorgt voor verlies aan levenskwaliteit voor de lokale bevolking, wandelen en fietsen in de regio wordt onmogelijk. Veilig naar school op de fiets met kinderen wordt een utopie. 2) De intensiteit van het verkeer zal door de ontsluiting in onze buurt stijgen. 3) Welke maatregelen er zullen genomen worden om de hinder, geluid en uitzicht dat zal veranderen, wordt slechts heel even aangestipt en is zeker onvoldoende. En dit vooral voor de bewoners uit het begin van de Ossemeer. 4) Door de N19g is bewezen dat er veel verkeershinder is opgelost. Trouwens er zijn heel wat andere mogelijkheden om Sint Dimpna verkeersluw te maken (verbod op zwaar verkeer, is nu reeds omwille van de werken aan de Retieseweg)
495B			15.10.2023 (via e-mail)	1. Het uitvoeren van het plan maakt de ring rond Geel nog steeds niet gesloten = geen algemene mobiliteitsverbetering, maar eerder verlegging van het probleem naar Holven.

				2.St. Dimpna wordt reeds ontlast door enkele lokale initiatieven. De hinder is momenteel beperkt en zwaar doorgaand verkeer is verdwenen. 3.Ossemeer en omgeving is effectief of mogelijk overstromingsgevoelig gebied en fungeert als opvangbekken voor de straten Ossemeer en Molderbeemdendijk bij hevige regenval. Het ophogen van deze weilanden zorgt voor het verdwijnen van dit opvangbekken waardoor grote gebieden in deze twee straten het risico lopen te overstromen bij hevige of langdurige regenval. De impact van het aanleggen van de nieuwe ring is hierop onvoldoende onderzocht. 4.onteigeningen woningen + verdwijnen landelijke karakter Witbolstraat, Weidestraat, Lupinestraat en Gagelstraat. Negatieve impact op levenskwaliteit wegens geluidsoverlast en luchtvervuiling. Geluidsschermen voorkomen onvoldoende lawaai en zorgen tevens voor extra omgevingsvervuiling (uitzicht). Het is onverantwoord de weg zo dicht bij de woningen aan te leggen. 5.Door de aanleg van de nieuwe ring parallel met de Fittelaarsdijk zal een heel aanzienlijk deel landbouwgrond verdwijnen, alsook toegankelijk landelijk gebied voor fietsers en voetgangers, die tot op heden in dit gebied kunnen genieten van een prachtige omgeving. Het afsluiten van meerdere straten, waaronder Kastermanstraat, Heistraat, Schransdijk en Berkven zal leiden tot een verminderde mobiliteit van de directe omwonenden en toeristen hetgeen Geel minder aantrekkelijk zal maken. 6. De studies op basis waarvan het PRUP werd opgemaakt zijn gebaseerd op verouderde gegevens. De aanleg van de N19g heeft het mobiliteitsprobleem in Geel al voor een groot deel opgelost, waardoor de meerwaarde van de PRUP zo goed als volledig verdwijnt en niet opweegt t.o.v. de negatieve effecten. Holven werd door het aanleggen van de N19g na jaren verkeersellende op de Dr. Van de Perreestraat ontlast om de omgeving dan nu weer in verkeerschaos te storten.
496B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 495B
497B			15.10.2023 (via e-mail)	Om te beginnen worden aan de burgers gevraagd van te ontharden terwijl onze overheid overal nieuwe wegen aanlegt. Zoals met vele zaken zijn het de burgers die voor de klimaatdoelstelling moeten opdraaien en doet de overheid weinig of niets. Woont op 20 m van de N19g = constant geluid van +-65db aan de deur en in de tuin, binnen met een open raam meten wij +-50db en dit elke dag. Het geluid van de vrachtwagen komt de woning binnen vanaf +-4h. Er is een paar jaar geleden een meting gedaan door iemand van een dienst, deze dame stelde vast dat het niet normaal was voor een nieuwe weg, nadien nooit nog iets gehoord. De vegetatie is ondertussen flink veranderd, vermoedelijk als gevolg van alle vuiligheid in de lucht. Een doodlopende straat zoals er aan de nieuwe weg een aantal komen wil ook zeggen, geen sociaal contact meer met passerende mensen en meer eenzaamheid. Gevaar voor scheuren in het huis + waardevermindering woning.

				Wat is het nut van deze nieuwe weg? Mits aanpassingen op de bestaande wegen, zal ook al veel kunnen gedaan worden. Nog veel meer verkeer op alle invalswegen rond Geel waarvan nu de meeste al verzadigd zijn. (De R14, Antwerpseweg) Het word dus ook gevaarlijker voor de fietsers. Welke nog altijd de al bestaande ring moeten oversteken of de rotonde moeten volgen. Op vele plaatsen zijn er tunnels aangelegd, in Geel vind men dit niet zo belangrijk. Vele inwoners zullen (ver) moeten omrijden en extra voor verkeer zorgen en onveiligheid in de nog resterende zijstraten waaronder deze in een schoolomgeving. De ondernemingen (oa supermarkten) zijn ook steeds meer vragende partij om ook tijdens de nacht meer transporten te doen wat uiteraard ook zijn gevolgen zal hebben op het geluid tijdens de nacht. Vaststellingen De bewoners van het begin Molderbeemdendijk krijgen de weg pal tegen hun achtertuin? Met ook het optrekken en afstoppen van de voertuigen. Over de bocht in de straat Ossemeer op dit korte stuk nog maar te zwijgen. De bewoners van een nieuwe nog recente woonwijk idem. Waarom heeft men hier dan nog een nieuwe verkaveling toegestaan en gaat men deze mensen met gezondheidsproblemen opzadelen. Weer wordt de natuur en landbouw volop in de verdrukking gebracht en dat ondanks alle berichten dat er meer bossen en natuur moet komen. Natuurherstel is niet gelijk aan afbraak. In plaats van extra KMO zones te creëren op plaatsen waar er geen voorzieningen zijn, zou men eerst de bestaande zinnig moeten gebruiken en enkel uitbreiding mogen toestaan waar er nu al aangepaste wegenis is. Kievermont kan beter natuur blijven en eventueel opengesteld worden voor zachte recreatie. Waarschijnlijk is men nu ook in aangrenzende gemeentes (Mol en Dessel) aan het kijken hoe men de Retiesesteenweg laat aanpassen om het extra verkeer naar Geel te loodsen en een nieuwe verbinding van Mol (KMO zone). Zo krijgt Holven en de bewoners van de Retiesesteenweg alles te slikken. LAAT ONS EEN BLOEM EN HET GRAS DAT NOG GROEN IS.
498B			15.10.2023 (via e-mail)	Ik heb mijn hele leven gewerkt om een veilige, gegarandeerde woning te hebben voor mijzelf en mijn kinderen. Mijn levensdroom en levenswerk wordt met dit PRUP vernietigd. + Idem 310B

499B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 175B
500B			15.10.2023(via e-mail)	1. Echte mobiliteitsprobleem in Geel ligt in gebied van omgeving Antwerpseweg en R14 in de omgeving van de rotonde aan Oké Auto Geel. Daar vaak in de file. Dit plan zal enkel negatieve impact hebben op omgeving aangezien nog meer verkeer de ring van Geel zal gebruiken door de uitbreiding, waardoor de verkeersellende in dat nu al zeer drukke gebied ook zal toenemen, wat zal zorgen voor nog meer sluipverkeer. 2. Het uitvoeren van het vermelde plan maakt ring rond Geel nog steeds niet gesloten, waardoor er geen algemene mobiliteitsverbetering zal plaatsvinden, maar eerder verlegging van probleem van de regio Sint-Dimpna naar de regio Holven. 3. Door aanleg van nieuwe stuk ring parallel met de Fittelaarsdijk zal een heel aanzienlijk deel landbouwgrond verdwijnen, alsook toegankelijk landelijk gebied voor fietsers en voetgangers, die tot op heden in dit gebied kunnen genieten van een prachtige omgeving. Het afsluiten van meerdere straten, waaronder de Kastermanstraat, Heistraat, Schransdijk en Berkven zal leiden tot een verminderde mobiliteit van de directe omwonenden en toeristen, wat Geel ook minder aantrekkelijk zal maken als toeristische gemeente. Ikzelf zou dit ook zeer jammer vinden. 4. De studies waaruit het huidige plan is voortgevloeid zijn gebaseerd op oude gegevens, onder andere op situaties van voor de tijd dat de Noord-zuid verbinding (N19g) werd aangelegd. De aanleg van deze weg heeft mobiliteitsprobleem in Geel al voor een zeer groot deel opgelost, waardoor meerwaarde van huidige project verdwijnt en niet opweegt tegen veroorzaakte negatieve effecten. In feite werd Holven door het aanleggen van deze N19g eindelijk na jaren van verkeersellende op de Dr. Van de Perre straat ontlast, om de omgeving dan nu weer in verkeerschaos te zullen storten. In conclusie : meer nadelen dan voordelen bij het uitvoeren van dit ontwerp-PRUP, verzet tegen onverantwoorde plannen.
501B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 175B
502B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 175B
503B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 175B

504B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 207B
505B			15.10.2023 (via e-mail)	1. Meerdere woningen dienen onteigend te worden, alsook zal het landelijk karakter van de vele woningen in de Witbolsstraat, Weidestraat, Lupinestraat en de Gagelstraat verdwijnen, waardoor tientallen huizen in landelijk gebied plotseling een zeer drukke weg zullen hebben liggen tot tegen hun achtertuin aan. Dit zal een aanzienlijke negatieve impact hebben op de levenskwaliteit van deze gezinnen vanwege de vele geluidslast en luchtvervuiling. Geluidsschermen voorkomen onvoldoende lawaai en zorgen tevens voor extra omgevingsvervuiling (uitzicht). Het feit dat dit stuk ring zo dicht komt tegen deze percelen en de verschillende onteigeningen is niet te verantwoorden. 2. Echte mobiliteitsprobleem in Geel ligt in het gebied van de omgeving Antwerpseweg en R14 in de omgeving van de rotonde aan Oké Auto Geel. Veel file. Dit plan zal enkel negatieve impact hebben op deze omgeving aangezien nog meer verkeer de ring van Geel zal gebruiken door de uitbreiding, waardoor de verkeersellende in dat nu al zeer drukke gebied ook zal toenemen, wat ervoor zal zorgen dat nog meer mensen sluiptwegen zullen zoeken. 3. Door de aanleg van het nieuwe stuk ring parallel met de Fittelaarsdijk zal heel aanzienlijk deel landbouwgrond verdwijnen, alsook toegankelijk landelijk gebied voor fietsers en voetgangers, die tot op heden in dit gebied kunnen genieten van een prachtige omgeving. Het afsluiten van meerdere straten, waaronder de Kastermanstraat, Heistraat, Schransdijk en Berkven zal leiden tot een verminderde mobiliteit van de directe omwonenden en toeristen, wat Geel ook minder aantrekkelijk zal maken als toeristische gemeente. Ikzelf zou dit ook zeer jammer vinden. 4. Het uitvoeren van het vermelde plan maakt de ring rond Geel nog steeds niet gesloten, waardoor er geen algemene mobiliteitsverbetering zal plaatsvinden, maar eerder een verlegging van het probleem van de regio Sint-Dimpna naar de regio Holven. In conclusie zie ik veel meer nadelen dan voordelen bij het uitvoeren van dit ontwerp-PRUP.
506B			15.10.2023 (via e-mail)	Bezwaar tegen PRUP omdat : - er werd niet of onvoldoende onderzocht of de huidige situatie met de tonnagebeperking in Sint- Dimpna geen oplossing zou kunnen zijn voor het ontlasten van het Geelse centrum van zwaar verkeer. - de studie is niet gebaseerd op de werkelijke huidige situatie - een nieuwe weg is overbodig - een nieuwe weg is ongezond voor alle omwonenden - het voorgestelde tracé doorsnijdt de open ruimte

507B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 405B
508B			15.10.2023 (via e-mail)	1.Fauna en Flora Perceel nr. 430Y2 aangekocht om in eigen basisbehoeften te voorzien op vlak van groenten en fruit, en om ook ecologische voetafdruk te drukken. Dit aspect wordt niet onderzocht in kader van dit ontwerp. Intussen zijn er verschillende (zeldzame tot zeer zeldzame) bloemen en planten aanwezig in de bloemenweide (zoals Weegbreeslangenkruid, driekleurige Gilia, Slaapmutsje, Bonte leeuwenbek, Hemelroosje, Meisjesogen, Pekbloem, enz.), allen geregistreerd in de OBSIDENTIFY-app van Natuurpunt. Volledige natuurwaarde komt in het gedrang : - Mogelijk biotoop verlies (o.a.75m Sleedoorn en Meidoornhaag: zeldzaam); - Aanwezigheid van 45-tal fruitbomen (peer, appel, kers, amandel, perzik, pruim); - Er staan bijenkasten voor bestuiving (boomgaard) waar inheemse bijenvolkeren staan. Een razende snelweg heeft een invloed op deze bestuivers met mogelijks economische schade in boomgaard en moestuin voor eigen gebruik; - Aanwezigheid van midden- en hoogstamfruitbomen en druivenkweek, alsook grote moestuin op perceel voor zelfvoorziening; - Op tracé (nabije bomen Heistraat) huist al jaar en dag een buizerdkoppel, een beschermde vogelsoort; - Nabijheid van run-off water en opvanggrachten die vervuild water kunnen aanvoeren; - Verstoring waterhuishouding van het perceel en het gehele gebied door aanleg fietstunnel (waterdichte betonnen sleuf palend aan Oostkant perceel = fietstunnel Heistraat) + afsnijding van het perceel in zuidelijke richting doordat ring waardoor de volledige waterhuishouding van het perceel gaat wijzigen met mogelijke schade aan boomgaard, bloemenweides en moestuin, ca 3are moestuin + ca 50mZ serre). Zowel mogelijkheid tot opstuwing, als verdroging van het perceel; - Verlies aan opbrengst en mogelijks economische schade door werken aan de naastliggende ring (Zuidkant perceel) en plaatsen van langdurige droogzuiging voor aanleg fietstunnel (oostkant perceel); - Er zijn al uilen, buizerds, vos, marter, en ree waargenomen op het perceel van mijn cliënt, deze gaan allemaal verdwijnen. Voor wild ontstaat er een sterke barrière;

			2.Mobiliteit en bereikbaarheid Bij uitvoering van de geplande werken zal deel van bewoners achter het tracé, alsook het perceel van mijn cliënt worden afgesneden van de rest van Holven, wat zorgt voor een onaanvaardbare inperking van de mobiliteit. De sociale cohesie van de buurt gaat sterk gehypothekeerd worden, gezien deze bewoners in feite worden afgesneden van de rest van Holven. Door de afkoppeling (Fittelaarsdijk, Heistraat, Koppeleershoeven) is de bereikbaarheid met het eigen landbouwmateriaal van cliënt sterk bemoeilijkt van thuis uit, en dient er steeds ver om gereden te worden. 3.PRUP is strijdig met goede ruimtelijke ordening -sterke impact op de leefkwaliteit van omliggende bewoners en diepe verstoring van plaatselijke rust. Alle huizen en percelen links en rechts over de gehele lengte van het tracé gaan sterke lawaai-, licht-, en visuele vervuiling ervaren; - Uitstoot van auto's gaat enorme invloed hebben op mens en milieu; - Cliënt stelt zich vragen bij eventuele gevolgen voor de waterhuishouding over het gehele tracé; - In beleidsplan "Open Ruimte" van de stad Geel staat regio als zijnde open ruimte, juist deels om tegemoet te komen aan de groeiende verdichting van de stad Geel; - Ontwerp stelt voor om slechts aan éénzijde (kant woonwijken) een geluidsbarrière te leggen, dit zou ook aan de andere kant moeten komen tot ter hoogte van de Hondenschool Fittelaarsdijk zodat de rust op het perceel van mijn cliënt en al de achterliggende woningen geen voortdurend eentonig autogeruis moeten ervaren. Momenteel wordt slechts een bomenrij voorzien, wat ruim onvoldoende is om overmatige geluidshinder te voorkomen; - Ontwerp schrijft voor dat ook afgegraven grond zoveel mogelijk ter plaatse moet blijven, maar de strook is niet breed genoeg om zeer hoge taluds aan te leggen, tenzij (ondoorzichtige) geluidsschermen; - Indien ring er toch komt ligt deze beter in een verzonken sleuf zodat hij visueel kan weggewerkt worden. Een tunnel zou nog beter zijn. Deze kan volledig of deels verzonken worden en al dan niet vergroend bovenop aangelegd worden; - Aanleg ring zonder voorafgaande aanpassingen op Antwerpse weg (ventwegen) is vragen om een verkeerscongestie ter hoogte van rond punt Antwerpse weg in Geel (een van de drukste wegen van Vlaanderen). Hier is ook de Thomas More Hogeschool gelegen met ca. 6000 studenten die dagelijks pendelen over deze verbindingsweg. Meer verkeer naar daar toe leiden gaat alleen maar de verkeersdruk verhogen. Er zouden hier eerst voluit milderende maatregelen gerealiseerd moeten worden;

				- Oplossing kan gevonden worden door tonnagebeperking op Retieseweg en verplichting tot gebruik van N19G i.p.v. doorsteek door Geel centrum (St. Dimpha). De werken aldaar, met beperking van het vervoer, momenteel geven al een jaar aan dat dat mogelijk is om zwaar verkeer om te leiden. Dan is én St. Dimpha ontlast en hoeft er geen ring aangelegd te worden; - Er is een volledige schaalbreuk door in dit open gebied dermate te gaan verharderen; - Een mogelijke tweede verstoring dringt zich op omdat dit plangebied eveneens geselecteerd is als tracé voor ondergrondse leidingstraten van de Vlaamse regering. Ook dat zal een wezenlijke verandering van het landschap, alsook een verregaande inbreuk op het woongenot van mijn cliënt en de omliggende bewoners hebben; 4. Waardevermindering Uitvoering van project zal enorme waardevermindering veroorzaken, gezien het perceel van mijn cliënt pal naast een drukke ring komt te liggen. Ook het voorzien in de eigen basisbehoeften van groenten en fruit wordt volledig tenietgedaan, gezien de enorme vervuiling door de ring de eigen gekweekte groenten en fruit volledig oneetbaar zal maken. Recent enorme investeringen gemaakt op het perceel met nr. 430Y2 om in voldoende elektriciteit te voorzien. Bij uitvoering zullen deze kosten onnodig gemaakt zijn. Vraag om in alle openheid en rust te kunnen genieten van eigendom, als bekroning van de jarenlange inspanningen en investeringen die werden uitgevoerd. Vraag ontwerp PRUP zodanig aan te passen opdat de hinder en lasten van het gepland tracé niet op de schouders van cliënt komt.
509B			15.10.2023 (via e-mail)	Plan zorgt er voor dat een ander deel van de Geelse bevolking de zwarte piet doorgeschoven krijgt. Het plan op zich is goed, maar manier waarop men dit wil verwezenlijken is ronduit slecht. Wanneer voordelen aan de ene kant tot resultaat hebben dat er aan de andere kant proportioneel zware nadelen ontstaan, dan wordt dit plan gewoon een ongezien dure nuloperatie. Vestzak-broekzak operatie. Beter investeren in : ellenlange wachtrijen op Antwerpseweg en de R14 op sommige momenten van de dag. Kan dit niet met een aantal gerichte aanpassingen opgelost kan worden ? Een draak van een “rond punt met lichten”, dat soms levensgevaarlijke situaties oplevert omdat nog steeds voor veel mensen niet duidelijk is hoe ze dit moeten gebruiken. Ervaringen in Nederland leren dat dit veel beter kan. Er wordt al jaren gesproken over ventwegen aan de Antwerpseweg, maar ga ik niet meemaken. Als al het budget opgespaard wordt om te investeren in een uitbreiding van de ring waar niemand in Geel op zit te wachten, dan zal er voor andere infrastructuurwerken

				vermoedelijk weinig overblijven. Ik betaal als Gelenaar wel mee, maar zal er uiteindelijk weinig voor in de plaats krijgen. Impact op dagelijkse leven, op gezondheid van mijn dochter, haar man en mijn kleinkinderen. Zij vonden enkele jaren geleden een prachtig plekje in groene rand van Geel Holven in de Schransdijk, en zijn recent begonnen met bouw van hun droomhuis. Maakten de bewuste keuze om zich te vestigen in een rustige en gezonde omgeving, waar de kinderen veel buiten zouden kunnen spelen, en waar ze zelf na een zware werkdag ook tot rust zouden kunnen komen in hun tuin tussen de velden. Droom kan uitdraaien op nachtmerrie. Het gekozen tracé G1+ zou over hun perceel lopen, en zou op luttele meters van hun huis voorbijkomen. Weg wordt de Gelenaar opgedrongen door enkele buurgemeenten omwille van economische belangen, en dit onder het mom van “verkeersleefbaarheid”. Schande dat politieke spelletjes de toekomst en de gezondheid van onze kinderen en kleinkinderen zullen hypothekeren. Hoop dat de bevoegde instanties snel tot inkeer komen. Er zijn alternatieven, en deze moeten grondig bekeken worden voor men overgaat tot het bouwen van een weg die eigenlijk niet nodig is.
510B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 426B
511B			15.10.2023 (via e-mail)	Bezwaar over gebrek aan fietstunnel bij het kruispunt Dr. Vandeporrestraat - R14. Nadruk op duurzaam verkeer maakt dergelijke infrastructuur onmisbaar. Verzoek dit ontwerpelement opnieuw te evalueren ter bevordering van de fietsveiligheid.
512B			15.10.2023 (via e-mail)	• Op plaats waar de weg zou komen, wordt veel gefietst en gewandeld. Is één van de enige plaatsen in Geel waar nog rustig zonder te veel verkeer en lawaai kan gesport worden. Gaat allemaal teniet als ringweg op deze manier zou gelegd worden. • Akkoord dat Gasthuisstraat in centrum van Geel van zwaar verkeer moet ontlast worden. Er zijn andere manieren zonder al te veel kosten die op korte termijn kunnen gerealiseerd worden : extra snelheidsbeperking. • De gezondheid van eenieder die op minder 500 meter van de weg af woont, zal geschaad worden : extra luchtvervuiling en geluidsoverlast. Te veel gezinnen zullen hier voelbaar last van ondervinden. Kijk maar naar de recente verkaveling die in de buurt werd aangelegd waar veel gezinnen met jonge kinderen zijn gaan wonen. Hoop dat bezwaar serieus genomen wordt en actie wordt ondernomen om overlast te vermijden.
513B			15.10.2023 (via e-mail)	Verbeteren van verkeersleefbaarheid van centrum Geel vormt hoofddoel van PRUP maar blijkt niet uit keuze van het tracé. Beter tracé kiezen die iedereen ten goede komt. Nu kiest men tracé dat het probleem van St Dimpna naar Holven brengt, en naar de Retiese weg. De verkeersstromen in en rond Geel werden vastgesteld aan de hand van een verouderd verkeersmodel dat is gebaseerd op tellingen van 2017 en ouder, mogelijk van voor de in dienstname van de N19. Dit verkeersmodel maakt geen

				onderscheid tussen vrachtwagens en personenwagens, wat fundamenteel is in het belang van deze studie. Daarom is essentieel dat herkomst en bestemming van dit vrachtverkeer in kaart wordt gebracht. Hiervoor moeten ANPR camera's ingezet worden. Ook de Gasthuisstraat moet ontlast worden, daar kan een tonnage-beperking bij helpen. Een beoordeling van het nul alternatief wordt niet uitgevoerd in het plan Mer toelichtingsnota pag 30. Men weigert het effect na te gaan van tonnen maat beperking in de huidige situatie is dat nog representatief? Is meer beton de oplossing ? De negatieve effecten van een drukke weg op de gezondheid zijn voelbaar van 300 tot 500 m vanaf het midden van de weg oa combinatie van luchtvervuiling, lawaai overdag, geluidsoverlast, slecht slapen 's nachts en het verlies van groene ruimte. Onlangs heeft de WHO de veilige norm voor fijn stof verlaagd tot 5mcg/m3. Zelfs zonder een nieuwe weg zal dit al het geval zijn. Nieuwe wegen trekken nieuw verkeer aan, aangezien het verkeer nu reeds in de knoel zit rond Geel. Dit lost men best eerst op. Het gebied waar de nieuwe weg zou doorlopen is een klein paradijs van fauna en flora dat dan definitief verloren zal gaan. Ook persoonlijk word ik getroffen als deze weg verwezenlijkt zal worden. Wordt gepland zonder enige communicatie met betrokken eigenaars. Geen respect voor eigendomsrecht, waarde van eigendommen gaat achteruit na bekendmaking van plannen. Bedoeling om goedkoop te kunnen onteigenen ? Waarde nu al aangetast bij eventuele verkoop. Kan niet de bedoeling zijn. May willems, inge boermans, koen boermans, kurt boermans, griet boermans, jelle boermans, giel boermans, jenna verellen, rhune verellen, seppe van ballaer, gitte de schutter, fleur van ballaer, felien boermans, elise de schutter, lander van ballaer, femke de schutter, miel boermans, tille boermans, nick deschutter, sterre boermans, lewis van ballaer, davy verellen, bie smeyers, frans boermans zijn ontgoocheld en verontwaardigd door stiekeme aanslag op voorouderlijke biotoop en idyllische omgeving. Dit is onvereinigbaar met de tijdsgeest van onthardig en klimaat waar de zelfde overheid naar streeft en mond vol van heeft. Tijsperk van hou jij ze dom en ik ze arm is voorbij, of bestaat dat nog bij de overheid ? Graag antwoord op mail.
514B			15.10.2023 (via e-mail)	Plan is nergens voor nodig. Verkeer wordt verlegd naar Retieseweg. Stuk natuur wordt afgenomen om er beton van te maken. Hoe moeten mensen en kinderen van Europawijk op gevaarlijke Retieseweg komen ? Gaan ze op Retieseweg allemaal lichten en tunnels maken ?
515B			14.10.2023 (via e-mail)	Vraag om ontvangstbevestiging van mail. Wij exploiteren met Agrogas een biogasinstallatie met een input van 60.000 ton. Daarnaast moeten wij ons restproduct digestaat afzetten en drogen wij hout een veevoeding. Bereikbaarheid is voor ons dus van groot belang. Concreet zal bij realisatie van de regionale ontsluiting 1 van de 2 aan Agrogas opgelegde transportroutes niet langer mogelijk zijn. Deze transportroutes werden eerder in overleg met de Stad Geel uitgewerkt.

				Met name het verkeer vanuit Retie/Dessel/E34 Nederland zal niet langer kunnen rijden langs Katersberg, Schransdijk, Rendersvensedijk maar – zonder aanpassing van transportroutes – de omrijbeweging moeten maken om via de nieuwe ontsluiting vanuit Retieseweg uit te komen op Dr Van De Perrestraat, dan verder noordwaarts te rijden naar Sasachtweg – en zo naar de andere transportroute (Sasachtweg – Langeriedijk – Heistraat – Rendersvensedijk) te nemen. Dit betekent een extra belasting van de bewoners op de overblijvende transportroute en een omrijbeweging voor onze leveranciers van ongeveer 4km of 8km extra af te leggen km's per vrachtwagen, hetgeen ons inziens zowel naar hinder voor omwonenden dan wel naar milieuhinder niet gewenst is. Geen inhoudelijke bezwaren tegen de ontsluiting en haar doelstellingen, maar transportroutes dienen herbekeken te worden bij realisatie van de ontsluiting zodat deze logische verbindingen vormen voor onze leveranciers en de hinder voor omwonende burens beperkt wordt.
516B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 310B + Persoonlijke bezwaren : 1. Op rustige plaats komen wonen voor rust en de natuur en om de drukte en lawaai van dagelijkse leven te ontvluchten. Nu komt er een verbindingsweg met veel zwaar verkeer dus dit wordt een constant geraas van camions. Woon op 150 meter van tracé. Er zullen een paar geluidsmuren geplaatst worden voor mijn burens en dit zal het geluid weerkaatsen recht naar mijn woning. En dan is er ook nog de licht vervuiling ik zie het tracé over een afstand van bijna 1000 meter dus ik ga de lichten en het geluid ook zolang horen en zien. 2. Tractorsluis: er is spraken van een tractor sluis, dit begint recht voor mijn woning (schransdijk 5) wat er gaat voor zorgen dat al de tractoren langs mij moeten komen, dus ik zit op een eilandje geluid van de camions in mijn tuin en tractoren voor de deur. Ik woon in een oud huis en de fundering is er niet op voorzien om zware tractoren 8 meter voor de deur te hebben. De Schransdijk is ook niet voorzien op al dit zware verkeer. 3. Bij de laatste onderzoeken was er nog geen sprake om een tracé te leggen van de Oudeturnhoutsebaan (Mol) naar de Retieseweg(Geel) langs het kanaal. Blijkbaar is provincie Antwerpen dit nu aan het onderzoeken? Dus extra drukte op de verbindingsweg? Waarom niet langs het kanaal blijven mooi recht door in plaats van dit bochten spel langs woonwijken dit enkel om het engels kamp in Geel te bereiken? 4. Natuur: ben enorm begaan met de natuur ik heb hier eigen biologische tuintje waar ik hele jaar door van kan eten en genieten in alle rust. Heb ook de passie van mijn grootvader over genomen die hier sinds 1968 een imkerij heeft. Al de trillingen van de tractoren (sluis) en de licht flitsen van de verbindingsweg

				zorgen voor zeer veel stress bij de bijen en in de wintermaanden zorgen de trillingen voor sterfte bij de bijenvolken. Het getekende tracé licht ook op de aanvliegroute van de bijen. Deze vliegen op bepaalde momenten heel veel naar de centrum en vliegen zich dan te pletter tegen het vele verkeer. 5. 0 tracé is te weinig onderzocht omdat er andere redenen zijn dan Sint-Dimpna te ontlasten.
517B			15.10.2023 (via e-mail)	Geluidsoverlast Uitstoot van auto's en vrachtwagens in een drukkewoonde omgeving. Door wegwerkzaamheden op de Retiebaan is bewezen dat het zwaar verkeer alternatieve wegen kan hebben. Het tracé werd zoveel jaren geleden reeds afgekeurd.
518B			15.10.2023 (via e-mail)	We hebben in het MER (blz. 60) gelezen dat de provincie via de aanleg van een nieuwe weg de verkeersproblematiek van Sint-Dimpna naar Holven wil verplaatsen. In de Dr. Van De Perrestraat is het nu al (te) druk en gevaarlijk voor overstekende fietsers. Dit zal dus nog erger worden. Hoe gaat de provincie dit nieuwe probleem oplossen? Door nog een nieuwe baan aan te leggen? De nieuwe weg gaat ervoor zorgen dat het kruispunt van de R14 met de Dr. Van De Perrestraat voor fietsers levensgevaarlijk wordt. Welke maatregelen voorziet de provincie om te vermijden dat hier doden vallen (fietsers)? Wij wonen daar dus maken ons veel zorgen.
519B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 518B
520B			15.10.2023 (via e-mail)	De weg zoals beschreven in dit "prup" voorstel ligt veel te dicht bij woonzones, zowel Molderbeemdendijk, Gagelstraat, Witbos en nog andere dichtbebouwde straten liggen veel te dicht bij de weg. Er zijn onvoldoende garanties om de voorgeschreven veilige norm voor fijnstof (het gaat om de kleinste partikels PM2,5) verlaagd tot 5mcg/m3 te garanderen aangezien de cijfers waarmee de verkeerstellingen destijds gebeurd zijn, verouderd zijn en dus zeker niet betrouwbaar. Lange termijneffecten zoals hart- en vaatziekten, herseninfarcten toonden oorzakelijk verband met de verslechterde luchtkwaliteit. De geluidsschermen in de nabijheid van de woonzones zullen niet voldoen om het door de WHO maximale geluidsniveau (van 53 db overdag en maximaal 45 dB tijdens de nacht moet nagestreefd worden) om negatieve gezondheidsproblemen te voorkomen. Vraag is of er wel nood is aan een extra KMO zone in Geel ter hoogte de Retieseweg? Bewezen dat nieuwe, extra wegen, steeds MEER verkeer aantrekken. En het is nu juist

				de bedoeling om MINDER verkeer te verkrijgen ter hoogte van het centrum en in de omgeving van Sint Dimpna. Oplossen door enkel plaatselijk verkeer toe te laten, tonnagebeperking en de zone verder verkeersluw maken door ter plaatse ZONE 30 km/u vanaf begin St Dimpna t/m Pas. Weg is enkel een dure oplossing om een probleem dat in het verleden gecreëerd werd nu ogenschijnlijk op te lossen, zonder rekening te houden met voortschrijdend inzicht: nl. Er is geen behoefte voor een extra KMO zone, dus er moet ook geen extra weg komen. Indien de Stad Geel in de toekomst toch nood zou hebben aan extra KMO zones, dan lijkt omgeving tussen Westelijke Ring, Antwerpseweg en Poel-Standonk het meest voor de hand liggend. In deze omgeving zijn reeds de nodige ontsluitingswegen voorhanden, en jaren geleden werden de woningen reeds onteigend voor een KMO zone. Dit zou ook dus ook veel goedkoper zijn, zonder impact van alle bovenstaande.
521B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B + nota zwaar verkeer
522B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 521B -De twee percelen historisch permanent grasland (HPG) waar naar verwezen wordt in de studie zijn allesbehalve HPG. Het basisstatuut dat toegekend is is 'HPG in groene gewestplanbestemming', dit terwijl beide percelen in landbouwgebied liggen. Opeenvolgende luchtfoto's van 2005 tot en met 2015 tonen ook aan dat het zogezegde HPG langsheen de Koppeleershoeven gedurende 10 jaar een opslaglocatie geweest is. Het studie bureau had m.i. in deze minstens bij INBO moeten navragen of de kartering hier wel correct is toegewezen. - Het afkoppelen van de Koppeleershoeven van de Fittelaarsdijk maakt dat 2 woonwijken enkel nog langs de Badstraat ontsluiting zullen hebben gezien de gemeente het stuk Koppeleershoeven tussen de Katerberg en de Badstraat recent éénrichting gemaakt heeft om de schoolomgeving op de Katerberg veiliger te maken. De Badstraat is daar uitdrukkelijk niet voor ingericht. - Het plan snijdt mij en vele wandelaars/joggers/fietsers af van de rustige landwegen die ik dagelijks gebruik bij het uitlaten van mijn hond. Van de Katerberg tot aan het kanaal ligt een uitgestrekt landbouwlandschap met trage wegen dat een intensief recreatief medegebruik kent. Ook die waarde gaat volledig verloren door de aanleg van deze overbodige weg.
523B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 427B
524B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B Persoonlijke bezwaren :

				-Afgesloten vanuit de nabije straten naar Ten Aard, Kasterlee, Retie. Geen weet van deftige alternatieve ontsluitingswegen voor automobilisten. -Geluids- en uitlaatgassen overlast vr nabijgelegen recent nieuwe wijken (in het verleden door stad Geel zelf goedgekeurd) KSA Berkven wordt onbereikbaar wat een zeer ongunstig effect zal hebben op de werking van deze jeugdbeweging.
525B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 427B
526B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 427B
527B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 518B Hoor dat er andere mogelijkheden zijn die beter zijn en goedkoper. Waarom een mooi natuurgebied innemen dat zowel voor ons bewoners als landbouwers heel nadelig is. Ik ijver voor een positieve evolutie dat een andere optie neemt thv het St Dimpna, waar het probleem zich zou situeren en dat voor iedereen aanvaardbaar en haalbaar is.
528B			15.10.2023 (via e-mail)	Bezwaar tegen de nieuwe ring die langs mijn huis aan de hoek Fittelaarsdijk en Heistraat zal lopen. Mijn huis werd vanwege het overlijden van mijn echtgenoot Karel Van Gelder met een erfeniskwestie met zijn zoon zeer hoog in waarde geschat door een beëdigde schatter. Door deze ring zal mijn huis sterk in waarde afnemen. Ze willen hier geen rekening mee houden. Daar ik net op de hoek van twee aanpalende straten woon zal de rust verdwenen zijn.
529B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + -Geluidshinder (wij wonen op 100 m van het gekozen tracé) -Gezondheid (fijn stof) -Afsluiting van natuurgebied -Waardevermindering woning (compensaties voorzien?) - Schade aan woning door de trillingen
530B			15.10.2023 (via e-mail)	Bezwaar tegen de manier van werken van Provincie diensten en de diensten van de Gemeente Geel. Woont aan begin van Koppeleershoeven, dicht bij de Katersberg. Vroeger kon ik voor mijn verplaatsingen richting Katersberg wegrijden, maar de Koppeleershoeven is nu enkel richting geworden door een stedelijke beslissing ivm schoolomgeving veiliger te maken en ik mag niet naar de Katersberg rijden. Dus neem ik de Badstraat of Fittelaarsdijk, samen met zo veel bewoners van Gagelstraat, Weidestraat, Witbol en Lupinenstraat en de rest van de Koppeleershoeven die niet in noordelijke richting weg

				moeten. Het is een drukte van belang daar in de Badstraat die bezaaid is met bakken om een wegverlegging te maken, en ook nog bomen om het verkeer te vertragen. De Badstraat is hiervoor maw, totaal niet voor geschikt. Nu verneem ik dat het PRUP ontwerp G1 plus voorziet in het afsluiten van de Koppeleershoeven richting Fittelaarsdijk. Daarenboven is het plan om nog meerdere straten af te sluiten, zo moet ik vernemen. Is er nog wel enige vorm van communicatie met onze stad en is er nog enig doordacht plan om het de bewoners van Holven toe te laten zich op een normale manier te verplaatsen? Hebben jullie er bij stil gestaan dat eens de geplande ring er komt die met een heel grote woonwijk alleen nog via de Badstraat uit kan rijden naar eender welke bestemming.? Wat zal dit voor lokale chaos brengen als men zo verder doet met het afsluiten van wegen, alleen maar om ander verkeer om te leiden waarvan wij het lawaai en de ongezonde lucht voor lief en leed moeten nemen?
531B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 427B
532B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 427B
533B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 529B
534B			15.10.2023 (via e-mail)	Bezwaar tegen plannen in de eerste plaats voor de effecten op mijn gezondheid. Ik heb zeer gevoelige luchtwegen en moet van de specialist veel (fijn-) stofblootstelling vermijden. Maar anderzijds ook voor mijn hond Max, die graag in de tuin rondloopt en niet goed tegen lawaai kan en hierdoor telkens opgeschrikt wordt. Max kan zichzelf niet verdedigen en daarom doe ik dit ook in zijn plaats. Hoop dat de plannen voor het tracé G1 niet uitgevoerd worden. + Idem 331B
535B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B + Waarom kan geen tonnage beperking ingevoerd worden in het centrum van Sint-Dimphna? Dit zou een veiligere situatie creëren voor het centrum van Sint-Dimphna. Waarom is dit wel mogelijk voor het centrum van Meerhout ?....Wat is de motivatie om dit te weigeren ?
536B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B + Snelheid van vertrek en tijdstip van aankomst hulpdiensten wordt negatief beïnvloed Door het afsluiten van de volgende straten voor personen voertuigen en vrachtwagen is er een mogelijke impact op de bereikbaarheid van hulpdiensten: Koppeleershoeven, Heistraat, Kastermanstraat, Schransdijk, Meulemakershoef en

				Berkven. De hulpdiensten (politie, brandweer, ziekenwagen) maken gebruik van voertuigen en kunnen deze straten niet meer kruisen. Naast extra tijdsverlies o.w.v. het omrijden, ook rekening houden met gebruik van dezelfde straatnaam aan beide zijden van de ring wat ook verwarring kan veroorzaken en bijkomend tijdsverlies met zich meebrengt. Denk aan impact op bijvoorbeeld een reanimatie, of bij een brand waar nog bewoners binnen aanwezig zijn, elke minuut is hierin cruciaal! Absolute minimum lijkt ons om twee tunnels ter hoogte van Heistraat en Schransdijk zodanig te voorzien dat voertuigen (personenauto's en vrachtwagens van de brandweer) kunnen passeren. Anderzijds is er ook een impact op uitrijtijden van de brandweer (post Geel) o.w.v. meerdere brandweervrijwilligers die uit deze regio vertrekken richting de kazerne gelegen op de Stelenseweg in Geel. Op welke manier werd dit bekeken? Op cruciale momenten kan dit een impact hebben op de vertrektijden van brandweer en ziekenwagen en dus kan dit levens kosten. Elke verandering van voorrangsregels aan een kruispunt of het plaatsen van verkeerslichten heeft impact. Voor mezelf zie ik een extra vertraging op de route vanuit de Ericastraat naar Retieseweg en zo richting centrum Sint-Dimpna. Extra risico voor fietsers ter hoogte van Retieseweg Op welke manier zal het kruispunt op de Retieseweg ingericht worden ter hoogte van de intakking van de nieuwe weg? Hoe zal er voor gezorgd worden dat fietsers komende vanuit Retie op een veilige conflictvrije manier de oversteek kunnen maken richting Sint-Dimpna? Ook hier lijkt een tunnel nodig.
537B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B + Nog meer beton in Geel terwijl wij als burgers opgeroepen worden om te ontharden. Hoop dat gezond verstand zal zegevieren en de leden van de PROCORO een negatief advies zullen verlenen.
538B			15.10.2023 (via e-mail)	- In de studie wordt een nultracé, dat ook al tijdens de vorige evaluatieronde duidelijk door omwonenden naar voor werd geschoven, niet bekeken. De Retieseweg ligt ondertussen al anderhalf jaar open en er is enkel eenrichtingsverkeer mogelijk. Is er gebruik gemaakt van deze situatie om de verkeersstromen van vrachtwagens én personenwagens in kaart te brengen. Hoe heeft de afgesloten Retieseweg deze verkeersstromen beïnvloed? Welke alternatieve tracés neemt, vooral het vrachtverkeer, momenteel en welke impact heeft dit op de verkeersstromen in en rond Geel? - Verbinding met KMO-Zone Engels Kamp. In het infoblad van Geel van september 2022, gaf burgemeester Celis aan dat de zone Engels Kamp ondertussen vooral als groene en recreatieve zone zou herbestemd worden. Een verbinding hiermee voor vrachtverkeer is bijgevolg niet meer aan de orde. De KMO-zones van Dessel

				(Stenehei) zijn sowieso vrij beperkt om hiervoor speciaal een nieuwe weg aan te leggen. Verkeer geraakt daar ook makkelijk via Retie. • Het is bewezen dat nieuwe wegen altijd extra verkeer aantrekken! Zet in op nieuwe manieren van mobiliteit aub (fiets, autodelen, trein, bus...). • Terwijl er overal wordt aangestuurd op 'ontharding' en betonstop, zet men hier in op nog meer beton in een uitgestrekte groene zone. • In welke mate wordt er rekening gehouden met gezondheidsaspecten? In de studie wordt er duidelijk verwezen naar een aanzienlijke toename van bv. geluid. Sinds het afsluiten van de Retieseweg, moet ik niet meer met oordoppen slapen. Dit bijkomende tracé zou mijn eigen woonsituatie (Binnenblok) insluiten tussen twee grote verkeersaders... Hoewel ik hier momenteel graag woon, dringt een verhuis zich in dat geval op. En wat is nog de waarde van de eigendommen in dergelijke ingesloten zone? Ook de gevolgen van een verhoging van fijnstof op de gezondheid zijn aanzienlijk door de aanleg van een nieuwe weg. • Waar is de aandacht voor de natuur in dit voorstel? Met het uitgewerkte tracé worden alle doorgangswegen naar de noordelijke zone afgesloten voor trage en recreatieve weggebruikers van Pand, Binnenblok, Berkven, een deel van de Retieseweg... Dat gedeelte zou 'doodlopen' op een hoofdverkeersader. De noordelijke groene zone bereiken, zou enkel nog kunnen via de drukke Retieseweg of via de verderaf gelegen Kastermanstraat aangezien er zelfs geen ondergrondse verbindingen vanuit bovenvermelde zone voorzien zijn... Een snelle korte wandeling in het groen behoort dan definitief tot het verleden. Ook dat heeft gevolgen voor de fysieke en mentale gezondheid... • Op het voorstel staan de boompjes uit de achtertuinen van bewoners aangeduid als 'groene buffer'?
539B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 175B
540B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + Sta ervan verstoeld dat men er ook maar aan denkt om een nieuwe verbindingsweg in te plannen tussen en langs verschillende woonwijken. Fijn stof? NOx? Lawaai? Enkel op papier, maar zeker geen rekening mee houden als de ontsluiting van een (zonevreemde!) industriezone op het spel staat?! Nu reeds, sedert de aanleg van de N19g, worden wij van 's morgens vroeg tot 's avonds laat geconfronteerd met al deze vormen van overlast! Slapen met de ramen open zit er helemaal niet meer in. De N19g zou niet veel extra verkeer aantrekken! En vervolgens loopt de nieuwe verbindingsweg door een mooi landelijk gebied.
541B			15.10.2023 (via e-mail)	Verkeersdrukke op St. Dimpna dient opgelost te worden.

				Het verhuizen van het probleem is geen oplossing. De oorzaak dient aangepakt te worden! Met dit traject worden de rustige woonwijken in elkaar gekapt. Wandelingen, fietsen, ... zal hier verleden tijd worden. Verlenging van de ring zal extra verkeer aantrekken. Extra verkeer zal extra geluidshinder en fijn stof met zich meebrengen. De vele schoolgaande jeugd dat er dagdagelijks met de fiets passeert zal extra waakzaam moeten zijn. Het extra fijne stof dat er wordt ingeademd is het equivalent van passief meeroken. Er wordt gestreefd naar een beter leefmilieu door betonstop, meer groen, minder auto's. Met de verlenging van deze ring wordt er het tegenovergestelde bereikt.
542B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 310B
543B			15.10.2023 (via e-mail)	-Wat zijn daadwerkelijke objectieve redenen voor de keuze van de route? Er word een vage uitleg gegeven met bepaalde tools, maar er worden geen duidelijke argumenten gegeven, geen transparantie naar de bevolking toe die de impact gaat ervaren... In alle documentatie zijn geen doorslaggevende argumenten te vinden...Het oorspronkelijke tracé is niet veranderd ten aanzien van de vorige vernietiging, maar er is geen duidelijkheid omtrent de argumenten. De bevolking heeft recht op duidelijkheid omtrent de keuze voor dit tracé. -Op welke manier wordt de impact op de bewoners gemeten? Wordt hier op een objectieve manier naar gekeken? Impact is een zeer subjectief begrip. Een plan met weinig onteigeningen kan namelijk veel meer impact hebben op veel meer mensen dan een plan waar meer pure onteigeningen plaatsvinden. Lijken vooral financiële beweegredenen achter te schuilen en geen objectieve maat van impact en aantal geïmpacteerden. Er zijn veel meer geïmpacteerden dan in het plan staat gedocumenteerd omdat er geen correcte inschatting van de impact wordt gedaan. De impact op het leefgebied, woonomgeving, verkeerssituatie en gezondheid is enorm en hier is op geen enkele manier rekening mee gehouden of zelfs maar notie van gemaakt. -Historisch permanente grasland ter hoogte van Heistraat en Koppeleershoeve. Het Natuurdecreet definieert 'historisch permanente graslanden' als volgt: 'een halfnatuurlijke vegetatie bestaande uit grasland gekenmerkt door het langdurige grondgebruik als graasweide, hooiland of wisselweide met ofwel cultuurhistorische waarde, ofwel een soortenrijke vegetatie van kruiden en grassoorten waarbij het milieu wordt gekenmerkt door aanwezigheid van sloten, greppels, poelen, uitgesproken microreliëf, bronnen of kwelzones. Een historisch permanent grasland mag niet gewijzigd worden, dit staat ook zo vermeld in het MER document, dat dit ook de reden is om de weg op te schuiven.

				Maar in de plannen staat de groene strook/buffer/geluidsscherm wel bovenop deze historische grasvlakte? Dit kan dan toch ook niet? Nog opschuiven kan ook niet, want dan kloppen de afmetingen niet en hebben de bewoners die naast deze grasvlakte wonen minder milderende maatregelen om geluid en dergelijke te dempen. Bijvoorbeeld Heistraat 158 ligt vlak naast het Historisch permanent grasland, zoals gemeten op Geopunt loopt het grasland van aan de woning tot 25 m verder, wat betekent dat de eigenlijke weg hier zou starten. Deze bewoners hebben net zoveel nood en recht op milderende maatregelen. Het historisch gras begint aan de woning en eindigt waar de rijstrook zou moeten starten. Een belangrijke vraag is dus: als er enkel historisch grasland ligt tussen de woning en de weg, welke maatregelen worden er dan voorzien en mogen er voorzien worden? Op welke manier kunnen er milderende maatregelen voorzien worden terwijl het niet toegelaten is om veranderingen aan te brengen aan een historisch permanent grasland? -Milderende maatregelen zijn niet duidelijk omschreven en geconcludeerd. Er worden enkel opties gegeven en geen definitieve beslissingen. Hoe kan men bezwaar indienen tegen iets wat niet concreet gemaakt wordt? Hoe kan er gegarandeerd worden dat al de nodige maatregelen wel degelijk worden uitgevoerd? Er is onderzoek voor handen dat uitwijst dat een geluidsdempende muur weinig tot geen effect heeft op deze afstand. Er staat geen bewijs in van de effectiviteit van de groenbuffer, noch een garantie dat er wel degelijk een groenbuffer zou komen. Bij een goed project zijn die maatregelen toch overbodig ? Bij de aanleg van de N19g hebben we al ondervonden hoe “mild” die effecten zijn. -De impact op onze woonsituatie is enorm. Er zal enorme lawaaihinder zijn, ook in de nacht. Hier wordt op geen enkele manier notie van gemaakt. Het gaat niet enkel over het geluid op zich, maar ook over een enorm aantal uren dat de lawaaihinder er zal zijn. De WHO stelt dat voor een gezond leefmilieu een geluidsniveau van 50 dB overdag en maximaal 40 dB tijdens de nacht moet nagestreefd worden. Recente metingen tonen aan dat we nu al aan of boven die normen zitten. Op een hoogte van meer dan 3 meter heeft een geluidswerend scherm geen enkel effect meer. Als we geluid N19 Kasterlee-Turnhout als referentie nemen, kunnen we verwachten dat zelfs met schermen en maatregelen, er 60 db zal zijn op 30 m afstand (onze woonst), ook in de nacht! Op niveau van eerste verdieping, waar heel ons gezin slaapt (3 jonge kinderen!), zal een verwacht repeterend vrachtwagenlawaai van 70 db geven (geluidsscherm niet effectief op die hoogte).Nachtelijk geluid naast onze woning zal gekenmerkt zijn door plotse repetitieve fluctuaties van 40 db naar 70 db! -Zelfs als er een geluidsbuffer of groenbuffer zou komen, heeft deze geen effect op trillingen. De trillingen zullen mogelijks schade binnen en buitenshuis veroorzaken,

				alsook hinder overdag en in de nacht, zeker bij vrachtverkeer. De weg zal op ongeveer 30 m van onze slaapkamers aangelegd worden. De impact hiervan is extreem groot en dit geldt voor een groot aantal gezinnen. Hoe kan dit verantwoord worden? - Woningen die zo dicht tegen het trace liggen, zullen mogelijks barsten, scheuren binnen -en buitenshuis krijgen, zowel door de weg zelf als door de aanleg en werken voor de weg. -De impact op de gezondheid is, hoewel niet vermeld in het dossier, niet te verwaarlozen. Het voorkeurtracé paalt vlak aan twee grote verkavelingen in het woongebied van Geel-Holven. Honderden mensen en hun kinderen krijgen de weg vlak bij hun woning. Er wordt wel van milderende maatregelen zoals buffering en geluidsschermen gesproken, maar die worden niet gegarandeerd. Ook valt nergens uit op te maken hoe die er concreet zullen uitzien. In de geïmpacteerde zone wonen honderden jonge gezinnen. We kunnen hier spreken van een gezondheidsimpact op grote schaal. Hoe is dit te verantwoorden terwijl het doel van de ontsluitingsweg ondertussen achterhaald, niet meer actueel en te verwaarlozen blijkt? Er is voldoende wetenschappelijk bewijs voor de gezondheidsrisico's van deze inplanting. Volgens professor Benoit Nemery, een erkende autoriteit inzake milieu en gezondheid, is de aanleg van een weg volgens het voorkeurtracé zelfs totaal onverantwoord. Om geen negatieve impact te hebben op de bevolking zou een dergelijke weg minstens 500 meter van de bebouwing aangelegd moeten worden. In het plan-MER worden de mogelijke risico's voor de volksgezondheid onvoldoende in beeld gebracht. De negatieve effecten van een (drukke) weg op de gezondheid zijn zeker voelbaar van 300 meter tot zelfs 500 meter vanaf het midden van de weg. De afstand tot onze woonst zal ongeveer 30 m zijn... De weg ligt dus wel degelijk veel te dicht tegen onze woning. Deze negatieve gezondheidseffecten zijn een combinatie van de invloed van luchtvervuiling, lawaai overdag, geluidsoverlast en slecht slapen 's nachts en het verlies aan groene ruimte. - Verhoogde concentraties (ultra)fijn stof en NO2 hebben een negatief effect op de gezondheid van hart en longen. Ze kunnen de neurologische ontwikkeling van kinderen negatief beïnvloeden en zorgen mogelijk ook voor een versnelde neurologische aftakeling bij volwassenen. Daarnaast is er de wetenschappelijk bewezen schade van overmatige blootstelling aan (nachtelijk) lawaai en zijn er de risico's van mogelijke ongevallen met gevaarlijke transporten nabij woonzones. Vanuit gezondheidsstandpunt is dit voorkeurtracé dan ook totaal niet te verantwoorden. De WHO heeft onlangs de veilige norm voor fijnstof (het gaat om de kleinste partikels PM2,5) verlaagd tot 5mcg/m3. Zelfs zonder een nieuwe weg zal dit al het geval zijn. Dit bevestigt dat de aanleg van de nieuwe weg compleet onverantwoord is. De normen voor stikstof en fijnstof evolueren voortdurend onder invloed van de wetenschappelijke bevindingen. Die evolutie komt op een voortdurende verstrenging neer.

				De huidige normen voor fijnstof zullen op korte termijn met meer dan de helft verminderen, en op langere termijn nog sterker. Omdat de aanleg van de weg nog minstens 15 jaar op zich zou laten wachten, zijn de normen waar het plan-MER van uit gaat zeker niet meer conform de beperkingen die op dat moment zullen gelden. Dit project goedkeuren op basis van normen die zelfs vandaag al achterhaald zijn, is onverantwoord. Een degelijke toetsing met de stikstof- en fijnstofnormen die te verwachten zijn op het moment dat de weg wordt gerealiseerd, ontbreekt. Verkeersdensiteit verhogen in een dichtbevolkte regio is een aanslag op de gezondheid van bewoners. Er is voldoende wetenschappelijk bewijs voor nefast effect van luchtvervuiling op de gezondheid. Richtlijnen van de WHO en de NIHSS zijn niet zomaar te negeren. Concreet kan de aanleg van deze weg in het algemeen zorgen voor meer : hartinfarcten, herseninfarcten -andere aandoeningen van hart- en bloedvaten-COPD-acute lage luchtweginfecties-andere aandoeningen van de luchtwegen-astma-verhoogde bloeddruk-stress-slapeloosheid.... -De waarde van de woningen die in de geïmpacteerde zone liggen, zal enorm dalen wanneer de weg er daadwerkelijk komt, maar ook in het heden al met de plannen die er zijn. Als alle woningen die hiervan gevolgen hebben, opgeteld worden, gaat het over een enorme impact. Op welke manier wordt hier rekening mee gehouden? - Verbeteren van de verkeersleefbaarheid van het centrum van Geel vormt het hoofdthema van dit PRUP en wordt dus het belangrijkste beslissingscriterium. Nochtans blijkt dit niet uit de tracékeuze. In de plaats van te kiezen voor een oplossing die iedereen ten goede komt, werd geopteerd voor een tracé dat het probleem van Sint-Dimpna naar Holven verplaatst en naar het noordelijk deel van de Retieseweg. Dit is ronduit slecht beleid. - De verkeersstromen in en rond Geel werden bepaald a.h.v. een verkeersmodel dat is gebaseerd op tellingen van 2017 en ouder (dus mogelijk van voor de indienstname van de N19g). Dit verkeersmodel maakt geen onderscheid tussen personen- en vrachtwagens, wat in deze studie van fundamenteel belang is. Het (doorgaand) vrachtverkeer moet geweerd worden uit het Geelse centrum. Het is daarom essentieel dat herkomst en bestemming van dit vrachtverkeer in kaart wordt gebracht. Dit kan niet gerealiseerd worden door louter tellingen uit te voeren; hiervoor moeten ANPR camera's ingezet worden. - Ook de Gasthuisstraat moet ontlast worden van zwaar verkeer. Daar kan een tonnage-beperking bij helpen (wat reeds anderhalf jaar goed werkt), een extra snelheidsbeperking en het promoten van TRAGE WEGEN. Er is nu al een fietsroute die parallel loopt met de Gasthuisstraat via de Fien Geerinckx- en de Verbueckenstraat; zo kom je van de Watertoren naar het Ziekenhuis of school op een veilige manier. Dit kan op korte termijn allemaal gerealiseerd worden zonder veel kosten. - Het gebied waar het tracé zou doorlopen is een klein is zeer populair bij natuurliefhebbers, fietsers, wandelaars en sporters.

				Heel deze omgeving zal afgesloten worden van de huidige verbindingswegen. KSA Berkven in Meulemakershoef zal zijn jeugdwerking ernstig bedreigd zien. Het afsluiten van Koppeleershoeven en Kastermanstraat is tevens funest voor alle lokale wandelaars en sporters die een frisse neus willen halen in dit gebied. Door het afsluiten van 4 wegen worden ook sociale contacten verstoord of ontnomen. - Dit PRUP is blijkbaar ontkoppeld van het PRUP dat de verbinding tussen de N18 (Retie-Dessel-Mol) en de N118 (Retieseweg) regelt. Dit maakt dat we enkel nog spreken over het vrachtverkeer van en naar de Stenehei in Dessel. Immers vrachtverkeer van Geel naar de industriegebieden van Retie en Arendonk moet langs de N19g (Geel-Kasterlee) verlopen. Het vrachtverkeer van de Stenehei kan via Retie naar de E34 afgeleid worden. Dit heet verdeling van lasten want Geel moet reeds het(vracht)verkeer slikken van Mol en Noord-Limburg. Nieuwe wegen trekken nieuw verkeer aan. Aangezien het verkeer rond Geel (R14, Antwerpseweg) nu reeds in de knoop zit, kan dit weggennet geen extra verkeer meer aan. Vooraleer nieuwe wegen worden aangelegd, moet eerst de verkeersproblematiek van de Antwerpseweg en de verbinding met de R14 worden opgelost. Waar blijven de ventwegen langs die Antwerpseweg die al zo lang aangekondigd werden ? - Het probleem kan opgelost worden zonder deze weg aan te leggen. Het is onvoldoende onderzocht wat er zou gebeuren als de weg niet zou worden aangelegd (nulalternatief). In het plan-MER lezen we: "(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." En verder: "Het nulalternatief komt (echter) overeen met de referentiesituatie (...)." Een beoordeling van het nulalternatief wordt niet uitgevoerd in het plan-MER. Men weigert dus het effect na te gaan van een tonnenmaat beperking in de huidige situatie. Is dat nog representatief ? De 'huidige situatie' waarnaar het ontwerp-PRUP verwijst, is namelijk een andere dan de werkelijke situatie van vandaag. Al sinds langer dan een jaar is er een tonnenmaatbeperking van kracht in de dorpskom van Geel (Sint-Dimpna). Het ontwerp-PRUP negeert dit en aanziet de situatie vóór de huidige toestand als referentiesituatie. In feite had het ontwerp-PRUP een nulalternatief moeten onderzoeken, bestaande uit de huidige situatie (tonnenmaatbeperking), gecombineerd met kleinere, flankerende investeringen in het hoofdwegennet van Geel. Het is dus duidelijk dat er naast de realisatie van dit PRUP nog een andere oplossing is voor de situatie op Sint-Dimpna, nl. het bestendigen van de huidige situatie met de tonnenmaatbeperking. "De verbetering van de verkeersleefbaarheid van de kern van Geel, en meer specifiek Sint-Dimpna" - de enige doelstelling van het PRUP - kan op veel kortere tijd gerealiseerd worden dan er nodig is voor de realisatie van de ontsluitingsweg. Deze visie wordt trouwens onderschreven door de voltallige gemeenteraad van Geel. De eerste metingen leerden dat de verkeersstromen 'verdampen'. Na bijna anderhalf jaar kan men deze cijfers niet langer negeren. Maar

				nergens in het dossier is er een verwijzing naar de werkelijke huidige toestand en naar de positieve effecten daarvan voor de doelstelling van het projectvoorstel, die al langer dan een jaar ervaren worden én meetbaar zijn. De huidige situatie en de effecten van de tonnenmaatbeperking worden op geen enkele manier geanalyseerd of bestudeerd. Het ontwerp-PRUP toont dus helemaal niet aan dat het projectvoorstel goedkoper is en minder impact heeft dan de huidige situatie met de tonnenmaatbeperking, aangevuld met kleinere investeringen in de mobiliteit in Geel. Een correcte studie van de huidige situatie en een realistisch nulalternatief ontbreken. Daardoor is de noodzaak van het PRUP niet aangetoond. - De nieuwe weg zal extra verkeer aantrekken, zoals kon worden vastgesteld na de aanleg van de expresweg N19g. Dit strookt niet met de Europese en Vlaamse milieudoelstellingen. De aangroei van het verkeer wordt nergens in het dossier correct ingeschat. - De aanleg zou betekenen dat er ca. 7 ha oppervlakte zou worden verhard. Ook dat is vandaag niet meer te verantwoorden. Het plan-MER wijst zelf op een substantiële verharding in infiltratiegevoelig gebied. De open grachten die het plan-MER als milderende maatregel vooropstelt, zijn onvoldoende om de negatieve impact van deze massale verharding te compenseren. -Het project steunt op een achterhaalde visie op de ruimtelijke ordening. Omdat het regionaal karakter van het project verdwenen is uit de scopingnota, bestaat de enige doelstelling van het PRUP enkel nog in de verhoging van de leefbaarheid van Sint-Dimpna. De in het oorspronkelijke (2011) PRUP voorziene regionale ontsluiting is in het ontwerp-PRUP dus niet meer aan de orde. De huidige situatie, die al sinds 1 augustus 2022 aan de orde is, bewijst inderdaad dat het bedrijventerrein Stenehei ook met een tonnenmaatbeperking op de N118 in Geel perfect beleverd kan worden zonder overlast in andere dorpskernen. Er bestaat geen enkele behoefte meer om op een deel van de gronden van het militair domein Kievermont een KMO-zone op te richten. Vijftien jaar geleden was die er wel (zonevreemde KMO's herhuisvesten), maar de tijden zijn veranderd. De 'geplande' KMO-zone op Kievermont is momenteel een achterhaald onderdeel van een achterhaald PRUP (uit 2011). Dat er in het ontwerp-PRUP niet wordt verwezen naar een behoeftestudie i.v.m. bedrijventerreinen op het domein Kievermont, is een kwestie van logica, omdat die behoefte niet meer bestaat. Conclusie is dat de nieuwe ontsluitingsweg onnodig is. De inplanting van het voorkeustracé is bovendien vanuit gezondheidsstandpunt zeer onoordeelkundig gedaan. Men kan het probleem op Sint-Dimpna ook zonder deze weg oplossen of een tracé uittekenen met minder impact op mens en milieu. Er is geen enkele goede reden om de leefbaarheid van de bewoners van Holven met een nieuwe weg aan te tasten.
544B			15.10.2023 (via e-mail)	* Er wordt geen argumentatie gegeven voor het gekozen tracé. Druist in tegen adviezen van stad Geel en werd ook niet door andere gemeenten gevraagd. Door gebrek aan

				transparantie in de besluitvorming, kunnen we enkel concluderen dat er sprake is van willekeur en vooringenomenheid. * PRUP is momenteel ontkoppeld van het PRUP dat de verbinding tussen N18 en N118 regelt. Dit maakt dat we enkel nog spreken over het vrachtverkeer van en naar de Stenehei in Dessel. Immers vrachtverkeer van Geel naar de industriegebieden van Retie en Arendonk moet langs de N19g verlopen. Het vrachtverkeer van Stenehei kan via Retie naar de E34 afgeleid worden. Dit heet verdeling van lasten want Geel moet reeds het (vracht)verkeer slikken van Mol en Noord-Limburg. Er kan dus in Geel probleemloos een tonnagebeperking ingevoerd worden zonder aanleg van een nieuwe weg. Dit scenario wijkt af van de nuloptie die aan het begin van de procedure voorlag en werd nog niet eerder bestudeerd. * De ontwikkeling van Stenehei als industriepark moet gezien worden als een historische blunder. Er werd destijds geen rekening gehouden met het ontbreken van toegangswegen voor vrachtverkeer. Deze blunder kan niet worden hersteld door het maken van een nieuwe blunder (nieuwe verbindingsweg). De meest duurzame remediatie bestaat erin een uitdoofscenario in te voeren voor activiteiten die zwaar transport vereisen i.p.v. nieuwe wegen aan te leggen. * De Ring en Antwerpse weg is al overbelast. Geel kan niet meer verkeer aan. Verdeling van de lasten over andere gemeenten is nodig. Een verbindingsweg zou alleen nog meer verkeer aantrekken. * Het is een verplaatsing van het probleem van St. Dymphna naar Holven. Ontoelaatbaar omwille van fijnstof en geluidsoverlast voor de zeer nabije bewoners.
545B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 427B
546B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B + 5. Niet effectieve flankerende maatregelen Er zou sprake zijn van maatregelen om de impact van de geluidsoverlast te beperken door o.a. een geluidsmuur van een 4-tal meter hoog t.h.v. o.a. Koppeleershoeven. De slaapkamers van onze woning, net als deze van veel van onze burens, bevindt zich op de eerste verdieping. Een geluidsmuur van 4m hoog heeft dan geen impact om een goede nachtrust te garanderen. Laat staan dat slapen met de ramen open nog mogelijk is. 6. Verlaagde veiligheid Door van de Koppeleershoeven een doodlopende straat te maken moeten de fietsende kinderen die van de kant van de Korte Elzenstraat komen nu de Dr. Vandeperrestraat nemen wat een gevaarlijker traject is voor jonge kinderen. De slogan 'Veilig op weg naar school' is dan dode letter. 7. Negatieve impact op het landelijke karakter

				Het plan heeft een fatale impact 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. Door van de Koppeleershoeven een doodlopende straat te maken worden de bewoners afgesneden van de natuur en het landelijke karakter met o.a. een waardevermindering van de woning tot gevolg.
547B			15.10.2023 (via e-mail)	1. Geen nood aan bijkomende aansluiting voor non-stop vrachtverkeer; deze heeft z'n weg al gevonden via de Noord-Zuid verbinding N19g. Deze geeft zowel aansluiting tot de E313 als de E34. 2. Verschillende bestaande woonwijken moeten doorkruist worden en worden hierdoor gedegradeerd en onleefbaar. Geluidsoverlast zal dagelijkse kost worden en het plaatselijk verkeer opnieuw een stuk onveiliger. 3. De gezondheid van honderden gezinnen wordt op het spel gezet, dat hebben studies rond fijn stof al meermaals uitgewezen. Graag bevestiging van ontvangst van mail.
548B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 546B + 8. Negatieve impact op persoonlijke gezondheid Heb chronische longziekte (Sarcoïdose). De aanleg van een nieuwe weg die op paar meter langs deur zou komen zal een negatieve impact hebben op persoonlijke gezondheid. Door van de Koppeleershoeven een doodlopende straat te maken worden de bewoners afgesneden van de natuur en het landelijke karakter met o.a. een waardevermindering van de woning tot gevolg.
549B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 607B
550B			15.10.2023 (via e-mail)	Tijdens Corona-periode hebben veel mensen opnieuw de weldoende invloed van wandelen fietsen en ontspanning in de natuur herontdekt. Het gebied waar het tracé zou doorlopen is een klein paradijs voor al die activiteiten. Dat zou ook betekenen dat heel die omgeving afgesneden wordt van de huidige verbindingswegen. KSA Berkven in Meulemakershoef zal zijn jeugdwerking ernstig bedreigd zien. Het afsluiten van Koppeleershoeven en Kastermanstraat is tevens funest voor alle lokale wandelaars en sporters die een frisse neus willen halen in dit gebied. Door het afsluiten van 4 wegen worden ook sociale contacten verstoord of ontnomen.
551B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
552B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 245B

553B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
554B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 550B
555B			15.10.2023 (via e-mail)	Voorstel tot ontsluiting is ongetwijfeld vooraf gegaan door uitgebreide studies, uitgevoerd door ingenieurs en verkeersdeskundigen. Er moeten dus cijfers gekend zijn over hoeveel gezinnen in de woongebieden geïmpacteerd worden, hoeveel natuur opgeofferd moet worden, alsook hoeveel jonge fietsers dagelijks het kruispunt nemen van de Dr. Van de Perrestraat (naar hun scholen in het centrum). Dat het project alsnog groen licht kreeg baart mij grote zorgen. Er worden volgens mij veel meer problemen gecreëerd dan opgelost. Samengevat: -Honderden gezinnen zien de waarde van hun eigendom verminderen -Honderden gezinnen zullen geluidsoverlast hebben -Honderden gezinnen zullen gezondheidsproblemen ondervinden vanwege fijn stof -Honderden gezinnen zullen afgesloten worden van hun burens, en van bestaande wandel-en fietswegen -Honderden fietsers zullen dagelijks een gevaarlijke weg moeten kruisen Graag een einde aan deze waanzin. Graag ontvangstbevestiging van mail.
556B			15.10.2023 (via e-mail)	Huidige tracé loopt dwars door en langs woonwijk waar heel wat jonge gezinnen wonen. Dit heeft voor de lokale bevolking verstrekende gevolgen. Allereerst probleem van lawaaihinder. Plaatsen van geluidsschermen zal in deze situatie onvoldoende helpen, aangezien de weg echt vlak naast de huizen zal lopen. En dan spreken we nog niet van het zicht van zo'n metershoge muur in je achtertuin... Studies hebben bovendien al meermaals de negatieve impact van lawaai op de algemene gezondheid aangetoond. Door de nabijheid van de N19 is er op dit moment al een aanzienlijke lawaai-overlast in deze buurt. Bijkomend tracé zal de regio echter quasi onleefbaar maken. Samen met het lawaai zal ook de toename van de fijnstofbelasting een bedreiging vormen voor de gezondheid van de omwonenden. Ook wat dit betreft is er steeds meer wetenschappelijke evidentie voor de schadelijke gevolgen van fijnstof. Gezien het huidige tracé door deze woonwijk (met veel 'nieuwe' huizen en dus ook veel jonge inwoners en kinderen) verloopt, wordt de lokale bevolking blootgesteld aan onnodige gezondheidsrisico's. Hoop dat bezorgdheden niet opzij geschoven worden en alternatieve tracés onderzocht worden.

557B			15.10.2023 (via e-mail)	-Plan is gebaseerd op tellingen van 2017 en ouder... We zijn ondertussen bijna 2024. De cijfers waarop de plannen dus zijn gebaseerd, zijn helemaal verouderd en stroken totaal niet meer met de werkelijkheid. Daarenboven moet de focus liggen op vrachtverkeer. Ook daar werd in verouderde studie geen onderscheid in gemaakt. - Gasthuisstraat moet ontlast worden van zwaar verkeer. Maar dit probleem is al anderhalf jaar van de baan door een tonnenmaatbeperking?! Vreemd dat er nog miljoenen kosten moeten gemaakt worden voor weg die eigenlijk niet meer nodig is. - Aanleggen van weg geeft nieuw probleem. Het probleem, dat er nu eigenlijk al niet meer is, zou verlegd worden van Sint Dimpna naar Holven. Een probleem aanpakken en daarmee een heel groot nieuw probleem creëren, is alles behalve een doordachte aanpak. - PRUP is blijkbaar ontkoppeld van het PRUP dat de verbinding tussen de N18 (Retie-Dessel-Mol) en de N118 (Retieseweg) regelt. Dit maakt dat we enkel nog spreken over het vrachtverkeer van en naar de Stenehei in Dessel. Immers vrachtverkeer van Geel naar de industriegebieden van Retie en Arendonk moet langs de N19g (Geel-Kasterlee) verlopen. Het vrachtverkeer van de Stenehei kan via Retie naar de E34 afgeleid worden. Dit heet verdeling van lasten want Geel moet reeds het (vracht)verkeer slikken van Mol en Noord-Limburg. Nieuwe wegen trekken nieuw verkeer aan. Aangezien het verkeer rond Geel (R14, Antwerpseweg) nu reeds in de knoop zit, kan dit wegnen geen extra verkeer meer aan. Vooraleer nieuwe wegen worden aangelegd, moet eerst de verkeersproblematiek van de Antwerpseweg en de verbinding met de R14 worden opgelost. Waar blijven de ventwegen langs die Antwerpseweg die al zo lang aangekondigd werden ? -Gezondheidsrisico's worden genegeerd... Eerst worden tal van woonwijken gecreëerd en dan wordt er vlak naast een drukke verbindingsweg gemaakt? De negatieve effecten van plan op de gezondheid van mensen zijn voelbaar tot zelfs 500 meter vanaf het midden van de weg. Deze negatieve gezondheidseffecten zijn een combinatie van de invloed van luchtvervuiling, lawaai overdag, geluidsoverlast en slecht slapen 's nachts en het verlies aan groene ruimte,... Weet u wel goed hoeveel mensen er rondom deze weg wonen?! Bovendien worden de normen in de huidige situatie al overschreden. Zou u een dergelijk plan ook goedkeuren als het achter uw tuin kwam te liggen? Betuttelende maatregelen als geluidsschermen... U weet evengoed dat een scherm op 3 meter hoogte geen enkel effect meer heeft. -Vernomen dat gebieden dan ook nog eens overstromingsgebied gaan worden. Nu al nat op deze gronden. Aanleg van weg is totaal onaanvaardbaar. -Ook natuuraspect wordt totaal genegeerd. Geel heeft nu als troef een stad te zijn en tegelijk vlakbij de natuur te zitten. Bewoners hebben de voordelen van een stad en hebben daarnaast niet het gevoel in een echte stad te wonen, net door het vele groen dat er nog rondom ligt. Door de aanleg van deze weg zal dit totaal verloren gaan. Wij wonen zelf in de St.-Barbarastraat en zijn op 2 straten verwijderd van deze prachtige

				natuur. We wandelen er dagelijks met onze hond, gaan er fietsen met onze 2 jonge kinderen. De toegangsweg tot die prachtige natuur, de prachtige natuur zelf, het weide landschap, de fluitende vogeltjes, de gezonde buitenlucht, de rustige toegankelijke wegen zullen door deze weg totaal verwoest worden! -De Koppeleershoeven richting Katersberg is daarenboven recent een eenrichtingsstraat geworden waardoor het verkeer alleen nog maar kan rijden richting Badstraat (links) en richting Fittelaarsdijk (waarvan u de toegang wil afsluiten). U bent van plan om de Koppeleershoeven richting Fittelaarsdijk, en nog verschillende andere wegen, volledig af te sluiten. Dat betekent dat al het verkeer totaal geen enkele kant meer op kan. Hoe moeten mensen die hun kinderen met de auto naar school (SBS Katersberg) brengen dan wegrijden? Door de Badstraat... (Bovendien zet u ook de fietsers vast die van en naar de Fittelaarsdijk rijden!) Hoe dient al het verkeer van de Gagelstraat en andere omliggende straten dan nog weg te geraken? Ook door de Badstraat... Al het verkeer wordt door piepkleine Badstraat gestuurd?! Dit kleine straatje kan het verkeer nu al niet meer slikken! Bovendien is kruispunt aan de Badstraat met de Dr. Van de Perrestraat extreem gevaarlijk. Hierop nog meer verkeer laten uitkomen is om problemen vragen. Kinderen fietsen dagelijks naar en van school. Zij spelen er dagelijks, fietsen naar elkaars vriendjes... Door een wegafsluiting zullen auto's volledig vastgezet worden en gaat de verkeersdruk in de Badstraat heel erg toenemen... Dit creëert heel erg onveilige situatie voor een buurt vol jonge kinderen... Ringweg in Holven is niet aan de orde en heel erg foute beslissing zou zijn. Er zijn teveel argumenten die pleiten tegen een dergelijke weg. Indien u toch verkeerstromen wil verplaatsen, zijn er heel wat betere alternatieven. Dit is reeds bewezen met de tonnagebeperking. Wij rekenen op uw gezond en menselijk verstand.
558B			15.10.2023 (via e-mail)	Bezwaar 1: De ONZIN van verbindingsweg naar de Retieseweg Begrip dat verkeersprobleem in Sint Dimpna moet opgelost worden. Maar doortrekken van de ring zal daar niet in helpen. Integendeel, meer wegen zullen nog een groter aanzuigefect hebben voor het (zwaar vracht-) verkeer. De Antwerpse weg is nu al een verkeersramp en nog meer verkeer over de Antwerpse weg zal een verkeersinfarct worden. En het toppunt van al ... het verkeersprobleem van Sint Dimpna zal niet opgelost zijn. Het zal nog erger worden. Het extra verkeer op de ring zal op al de knooppunten van de ring nog extra opstopping/vertragingen geven. Het vrachtverkeer en hun GPS zullen de kortste en de snelste route kiezen DWARS door Geel EN DWARS DOOR Sint Dimpna. Geen dure verkeersstudies nodig om dit te voorspellen! Is er in de verkeersstudie voldoende onderzoek gedaan welk verkeer er door Sint Dimpna rijdt, personenwagens of vrachtverkeer? Is er gekeken vanwaar en naar waar het vrachtverkeer van Sint Dimpna rijdt? Oplossing is er reeds. Het zwaar vrachtverkeer moet uit het centrum geweerd worden. Bewijs dat dit werkt, zijn de jarenlange wegenwerken op de Retieseweg. In Gasthuisstraat is er nog nooit zo weinig vrachtverkeer geweest sinds de laatste jaren. Dit is mogelijk door verbodsborden en slimme camera's. Er zal wel altijd veel plaatselijk

				verkeer blijven door scholen, ziekenhuis, rusthuis, woonblokken, ... maar het zwaar vrachtverkeer kan geweerd worden. Is er onderzoek gedaan naar de vermindering van het vrachtverkeer in Sint Dimpna door het verbod van het vrachtverkeer op de Retieseweg? Waarom is de provincie tegen het verbod van het vrachtverkeer op N71 van Mol naar Geel (gedeelte naar Geel Centrum)? Slotsom deze geplande verlenging zal enkel het verkeersprobleem in Geel nog maar eens verergeren. In Geel is er al veel meer industrie en verkeer dan omliggende gemeenten. Moeten wij dan nog extra verkeer slikken naar het industriegebied Stenenheide in de buurgemeente Dessel. Is het al ten gronde onderzocht dat het niet beter is om industriegebieden uit te breiden langs bestaande verkeersassen i.p.v. kleine slecht bereikbare industriegebieden uit te breiden en extra verkeersassen te moeten leggen? Bezwaar 2: Verbindingsweg naar de Retieseweg en het kruispunt met de Dr Vandeperrestraat is op een boogscheut van mijn woning in de Velodroomstraat 111 Door het kruispunt N19 en de voorgestelde verbindingsweg naar de Retieseweg zullen de naburige wijken onleefbaar worden door lawaai, verkeersdrukte, verkeersonveiligheid, verhogen van fijn stof en toenemen van NO2. Is het ten gronden onderzocht welke invloed de verbindingsweg heeft op de gezondheid van de mensen van de getroffen wijken? Bewijs dat dit onleefbare omgeving zal worden is de vroegere situatie aan het kruispunt verbindingsweg R14 en de N19 toen de verbindingsweg nog niet bestond. De woningen stonden leeg of waren verkrot. Het is pas na het aanleggen van de verbindingsweg naar Turnhout dat het hier terug leefbaar werd en de woningen gerenoveerd en bewoond werden. Bewoners Molderbeemdendijk en Gooreind, waar de ring is doorgetrokken naar Turnhout EN waar een geluidsmuur gezet is, getuigen dat ze vanaf 5h00 wakker worden van het verkeer en dat ze koptelefoon met muziek moeten opzetten om in hun tuin te komen. De geluidsmuur houdt het geluid onvoldoende tegen. Nog maar gezwezen over de trillingen, fijn stof en NO2. Hoe gaat een geluidsmuur trillingen, fijn stof en NO2 tegenhouden? Is er ooit voldoende onderzoek gedaan naar de vooropgestelde geluidsreductie in de Molderbeemdendijk en Gooreind en wat deze nu in praktijk is?
559B			15.10.2023 (via e-mail)	-Verbeteren van de verkeersleefbaarheid blijkt niet uit de tracékeuze. De gekozen G1sec heeft dezelfde positieve invloed op de N118 als G5 maar heeft een negatieve invloed op de N19 (Van De Perrestraat), terwijl G5 een (aanzienlijk) positieve invloed heeft op de N19. In plaats van te kiezen voor een oplossing die iedereen ten goede komt, werd geopteerd voor een tracé dat het probleem van Sint-Dimpna naar Holven verplaatst. Je mag als burger van de overheid toch verwachten dat ze problemen oplost en niet verplaatst. -Wat geluidshinder betreft, dient men zich op grond van het voorzorgsprincipe (volksgezondheid) te baseren op wetenschappelijke inzichten zoals die door de WHO worden gepubliceerd "noise exposure reduction in one area should not come at the

				expense of an increase in noise elsewhere; existing large quiet outdoor areas should be preserved. " Dus het verplaatsen van de geluidsproblematiek is wetenschappelijk (medisch) onverantwoord. De Europese Commissie wil de richtlijnen van de WHO implementeren in wetgeving (in het kader van de Green Deal). Dus tegen de tijd dat een omgevingsvergunning moet aangevraagd worden, vormen deze richtlijnen zeer waarschijnlijk de norm. Een vooruitziende overheid houdt hier rekening mee. - In het MER wordt voor NO2 de grenswaarde 40 µg/m³ gehanteerd. Die ligt merkkelijk boven de richtwaarden van de WHO (10 µg/m³), gebaseerd op de meest recente wetenschappelijke inzichten. Vanuit het voorzorgsprincipe (volksgezondheid) dienen deze waarden als limiet toegepast te worden. Dezelfde redenering geldt voor fijn stof (PM-waarden). - De verkeersstromen in en rond Geel werden bepaald a.h.v. een verkeersmodel dat is gebaseerd op tellingen van 2017 en ouder (dus mogelijk van voor de openstelling van de N19g). Dit verkeersmodel maakt geen onderscheid tussen personen- en vrachtwagens, wat in deze studie van fundamenteel belang is. Het (doorgaand) vrachtverkeer moet immers geweerd worden uit het Geelse centrum. Het is daarom essentieel dat herkomst en bestemming van dit vrachtverkeer in kaart worden gebracht. Dit kan niet gerealiseerd worden door louter tellingen uit te voeren; hiervoor moeten ANPR camera's ingezet worden, wat niet gebeurd is. Hoe de (geëxtrapoleerde) verkeersdichtheiden voor het verkeersmodel van 2030 tot stand zijn gekomen, is onduidelijk. Welke veronderstellingen liggen aan de basis van deze resultaten? Werden aanpassingen aan de huidige weginfrastructuur meegenomen en zo ja, welke? Werden uitbreiding of oprichting van nieuwe industriezones verondersteld? Werd er rekening gehouden met "modal shift" (verschuiving van wegverkeer naar fiets, trein, scheepvaart, ...) en "betonstop" (ontharding). Er wordt hier gezondigd tegen de basisbeginselen van wetenschappelijk onderzoek (het MER wordt verondersteld een wetenschappelijk rapport te zijn!). De gegevens (input verkeersmodel) die men gebruikt, moeten verifieerbaar zijn; de veronderstellingen die men hanteert, moeten duidelijk vooraf gecommuniceerd worden. Deze voorwaarden ontbreken hier en dit ondergraaft bijgevolg de (wetenschappelijke) geloofwaardigheid en betrouwbaarheid van dit MER. - Nieuwe wegen trekken nieuw verkeer aan. Aangezien het verkeer rond Geel (R14, Antwerpseweg) nu reeds in de knoop zit, kan dit wegennet geen extra verkeer meer aan. Vooraleer nieuwe wegen worden aangelegd, moet eerst de verkeersproblematiek van de Antwerpseweg en de verbinding met de R14 worden opgelost. Zoniet zal het personenverkeer door het centrum blijven rijden; dat kan men immers niet wenen met een tonnagebeperking. Deze maatregel dient opgenomen als noodzakelijke voorwaarde in het PRUP net zoals dat geldt voor de uitbreiding van industrieterreinen. - Uit wetenschappelijk onderzoek weten we dat een drukke verkeersweg aanleggen naast een woonzone (medisch) onverantwoord is. Wil men dat dan toch doen, zijn

				doeltreffender alternatieven nodig dan het tracé 30 m opschuiven in Noordelijke richting. Ik denk daarbij aan het plaatsen van de weg in een sleuf die ter hoogte van woonzones en kruisingen met wegen overkapt wordt. Dit lost volgende problemen op: - o Geluidsoverlast in woonzones - o Luchtvervuiling in woonzones - o Verkeersonveiligheid door gelijkvloerse kruisingen - o Afsluiten van wegen en straten - o Visuele hinder Als men om principiële redenen dit niet wil uitvoeren voor een secundaire weg, onderzoek deze optie (G1ter) dan voor een primaire weg. Ze zal in de MER studie op alle vlakken beter scoren dan G1bis.
560B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 530B
561B			15.10.2023 (via e-mail)	1)Bedoeling was (oorspronkelijke plannen) dat andere weg zou doorgetrokken worden maar omdat de eigenaar van deze gronden zich in het gemeentebestuur heeft gewrongen is deze persoon erin geslaagd om deze gronden als bouwgrond te verkopen. Door dit probleem moet deze nu herlegd worden. Neen, trek maar een tunnel onder deze gronden door! En stuur de rekening door aan diegene die al deze bouwgronden verkocht heeft. 2)Waarom moet er een weide/een stuk groen (Ossemeer) aan geloven terwijl er nu al een perfecte weg ligt? Deze kan men gebruiken en de Dr van de Perrestraat oprijden en dan de aansluiting nemen. Men is tegen de verharding maar nu geldt deze regel niet. Alle grachten moeten terug open. Mensen mogen opritten/tuinen niet verharden maar een weide mag wel een weg worden terwijl 50 meter verder al een perfecte weg ligt. 3)Dagelijks passeren er hier honderden schoolkinderen met de fiets. Door de nieuwe weg naar Kasterlee, komt hier bijna geen zwaar verkeer voorbij (enkel diegene die niet door de tunnel mogen). Waarom moeten deze hier terug passeren? 4)Op het plan nergens een fietspad voor de mensen die wonen in Zandhoefstraat, Ossemeer, Molderbeemdendijk. Hoe geraken zij nog in het centrum van Geel? Hoe geraken onze schoolkinderen nog op school? 5)De bebouwde kom is zo goed als volgebouwd. Mensen beginnen buiten de bebouwde kom te bouwen. Dan krijg je binnen enkele jaren hetzelfde probleem als op het Sint Dimphna plein. 6)Veel wandelen/lopen en vertrek aan woning in Ossemeer. Ik geraak helemaal ingesloten. Ik kan enkel nog links weggeraken zonder een grote baan/drukke weg te passeren. Dankjewel voor mijn eiland waar ik niet om gevraagd heb. Dankjewel voor het fijn stof. Dankjewel voor het geluid. Geluidsmuren gaan dit niet verhelpen.

				Verschillende wegen werden afgesloten door de nieuwe weg naar Kasterlee, veel uitvalswegen blijven er niet meer over. Weg rust, weg natuur. Dan ga je al buiten de bebouwde kom wonen. 7)Wat gaat er met het wachtbekken aan Ossemeer/ring gebeuren? Moeten onze huizen soms onderlopen? 8)Stad Geel wilt enkel deze nieuwe weg hier omdat men aan het einde (Retieseweg) een industriezone wilt maken van het militaire domein. Hoe komt men er toch op. Is wanbestuur. Een industriezone vlak naast een speelbos. Gezond en veilig voor de kinderen! Men laat dit nu verloederen onder het mom het wordt toch niet gebruikt maar goed voor wandel/looppad. Natuurlijk moet er ook aan de mede Gelenaar gedacht worden om te kunnen werken in zijn eigen stad maar een industriezone hier, lijkt me geen ideale plaats. 9)Akkoord dat er een ring moet komen maar niet op de plaats die men nu voorstelt. Beter voorzien aan nieuwe weg richting Kasterlee en ergens tussen Ten Aard en Kasterlee deze richting Mol aan te leggen. Minder druk, minder onteigeningen, minder huizen,... Vraag naar gelijke verdeling van lasten onder de inwoners van Geel, nu indruk dat dezelfde personen/huizen/wegen getroffen worden nl. Zandhoefstraat, Ossemeer, Molderbeemdendijk, Holven, Gooreind,.... Vraag om ontvangstbevestiging van mail.
562B			15.10.2023 (via e-mail)	Zorgen over kruispunt DR. Vandeperrestraat en ring Geel. Veiligheid van fietsers Huidige T-splitsing remt verkeer af terwijl voorstel doorgaand verkeer zal doen toenemen wat onveilig is voor fietsende kinderen. Is druk kruispunt voor schoolgaande kinderen.(zowel vanuit parochie Ten Aard als vanuit Kasterlee). Hier geen fietstunnel aanleggen in onverantwoord. Impact leefmilieu Verhoogde concentraties fijn stof zijn schadelijk voor gezondheid. Luchtvervuiling kan ook neurologische ontwikkeling van kinderen beïnvloeden. Geluidshinder Vandaag reeds geluidshinder N19 ondanks geluidsschermen en nieuwe ring komt dicht bij woningen liggen.
563B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 427B
564B			15.10.2023 (via e-mail)	Ontlasten van zwaar verkeer in St. Dimphna zal verschoven worden naar de Dokter Vandeperrestraat-Fittelaersdijk in Geel. Een plaats waar tal van huizen, ook recente huizen en nieuwe woonwijken, nog maar enkele jaren geleden een vergunning voor verkregen. Momenteel komt er geen zwaar vervoer meer via het Sint-Dimphnaplein.

				Gevaar bestaat dat omliggende gemeenten zoals Retie, Dessel, Mol, Meerhout het zwaar vervoer uit hun dorpskern zullen verbieden om dit zoveel mogelijk via Geel te leiden. Lawaaihinder en verhoogde aanwezigheid van fijn stof zal een negatieve impact hebben op de omliggende woonwijken. Fijn stof zal sterk toenemen met het gebruik van elektrische auto's in de toekomst (het afslijten van de remmen, de banden en het wegdek). 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. Plan heeft fatale impact op groot aantal trage wegen, wandel- en fietsroutes die vandaag zeer druk worden gebruikt. Mogelijkheden voor functionele én recreatieve verplaatsingen worden onverantwoord sterk aangetast.
565B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 562B
566B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 310B + -Voor mij persoonlijk betekent aanleg ringweg dat leven thuis in nachtmerrie zal veranderen! -Weg zal rakelings langs of zelfs over huidige perceelgrens scheren, waardoor leefbaar woongebied onmogelijk wordt! -Hierdoor verplicht worden om droomhuis, het welke ik met mijn eigen handen en gebruik makende van de weinige vrije tijd vanwege een zeer intensief beroepsleven, van de grond af heb opgebouwd (over een tijdspanne van 5 à 6 jaar) te verlaten en te verkopen! -Zwaar financieel en emotioneel verlies kan en zal nooit kunnen vergoed worden door welke instantie dan ook! -Wat en wie zal zijn verantwoordelijkheid opnemen indien mijn woonst na verloop van tijd barsten en scheuren gaat vertonen vanwege het aanhoudende geraas naast de deur? -Geluidshinder, fijn stof, gezondheidsproblemen zullen zorgen voor een onleefbaar klimaat voor mezelf en ieder ander die zich in de nabijheid bevindt van deze vervloekte weg! -Rustgevende factor van natuur rondom mijn woonst zal voorgoed tot het verleden behoren! -Groen, bosrijk leefgebied, omgeven door akkers en weilanden, zal moeten verdwijnen voor duizenden kubieke meters beton!

				-Rustige en trage wegen, dewelke reeds decennialang veelvuldig gebruikt worden door fietsers, wandelaars, jeugdbewegingen, recreanten en anderen doorheen het ganse jaar, zullen grotendeels voorgoed afgesloten worden, waardoor de connectie met het centrum volledig verdwijnt en iedereen die zich aan de verkeerde zijde bevindt, noopt tot het maken van grote omwegen om opnieuw aan te sluiten op het vandaag geldende traject! Nog meer vervuiling en overlast voor de huidige trage, rustige wegen, waardoor de overlast gewoon verplaatst wordt naar een andere leefomgeving of -gebied! -Meeste gedupeerden hebben bouwgrond en/of woonst gekocht, gebouwd met de bedoeling om in een rustige en groene leefomgeving, en toch niet ver van het stadscentrum, oud te worden....een omgeving waar jonge kinderen in de best mogelijke omstandigheden kunnen/konden opgroeien! -Dit alles staat nu allemaal op de helling vanwege de naïeve geldingsdrang van een aantal beleidsmakers die willen scoren ten koste van de arme burger! -Leefbaarheid van centrumbewoners zal door aanleg van ringweg niet of nauwelijks door veranderen, want daar waar er een grote concentratie van bewoners is, met een ziekenhuis, scholen, winkels en andere handelszaken, horeca etc. zal er ook steeds autoverkeer moeten geduld worden! -Zware en doorgaande verkeer werven kan simpelweg door het invoeren van een tonnagebeperking en andere maatregelen zoals ANPR toestellen en dergelijke... -Ondanks negatieve adviezen (wat betreft de plannen om een (overbodige) bijkomende ringweg aan te leggen) van de stedelijke adviesraden betreffende mobiliteit, heeft de meerderheid van het huidige stadsbestuur deze naast zich neergelegd, wat mijn inziens enkel kan duiden op vooringenomenheid en persoonlijke (politieke) belangen en ambities! -Tot slot: Indien deze weg er toch komt langs het voorgestelde tracé, zal dit voor mezelf eveneens het einde betekenen als zijnde inwoner van Geel! De slogan: "Geel...je komt er, je blijft er" zal niet langer van toepassing zijn voor ondergetekende!
567B			15.10.2023 (via e-mail)	Vraag om te luisteren naar onze kinderen, die het nu al ettelijke jaren voor hun rechten en toekomst opkomen. Laat hun stem waardevol gehoord worden. Moeilijk aan dit dossier is niet alleen het extra beton, het extra asfalt. Het gaat hier ook over een verdoken agenda, een bladzijde die niet gedeeld wordt met het grote publiek. Weg is nodig voor toekomstig nucleair transport en om creatie van extra industriezone. Woon in Gasthuisstraat, een drukke baan waar zware verkeer altijd zijn doorgang vond. Sinds ruim een jaar is er omleiding voor het vrachtvervoer, het werkt. Bewijs dat andere huidige wegen werken voor dit soort vrachtverkeer, er zijn immers meer dan voldoende wegen aanwezig in Geel en buurgemeenten. Op een zaterdag rij ik naar de Schransdijk en verheug mij op een dagje in het groen, in de stilte. Een boer staat op z'n land, z'n hand op z'n hart en een glimlach van oor tot oor. Een gebed van dankbaarheid, dat is waar ik getuige van mocht zijn. Bij aankomst

				op die heerlijke liefdevolle plek getuigde een vrouw hoe 6 ooievaars in de weide, naast de Schransdijk, op hun doortocht zaten te rusten. Het zijn kleine voorbeelden van een volwassen natuurlijke omgeving. Vraag om : •te luisteren naar onze kinderen en hun vraag om de natuur te respecteren •te handelen vanuit uw eigen moedig hart •te kijken naar de prachtige oase van rust en natuurlijke bronnen van kracht te Schransdijk en zeer ruime omgeving •helder te zijn en vandaar uit in Liefde en Kracht de plannen op te bergen
568B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 455B
569B			15.10.2023 (via e-mail)	Het ontsluitingsvoorstel gaat een verkeersverbinding maken evenwel gaat die een veelvoud aan verbindingen verbreken en bijgevolg meer negatieve gevolgen creëren. 1.De weg gaat extra verkeer aantrekken maar evenwel onvoldoende inzetten op alternatieve vervoersmiddelen en het vermijden van verplaatsingen. 2.De as verschuiving gaat aanzienlijke negatieve effecten hebben op de omwonende zonder een waardig oplossing te bieden m.bt. geluidsoverlast en vervuiling. 3.Milieu: de ontsluiting zou een aaneengesloten gebied van trage wegen, velden en natuur doorbreken zonder nodige oplossingen mee op te nemen om de schade tot de bio diversiteit te beperken. 4.Hierbij komt tevens dat de jeugdwerking die plaats vind in dit gebied zwaar in het gevaar komt en mogelijks veiligheidsrisico's inhoud voor de spelende jeugd. Het plaatsen van bermen, omheiningen voorkomt namelijk niet spelende kinderen op avontuur gaan.
570B			15.10.2023 (via e-mail)	Betreur dat om het centrum rustiger te maken, (wat best een goede reden is) er een heel gebied dat nu nog rustig is en veilig en aangenaam is om te wandelen en voor de kinderen om nog in de natuur buiten te kunnen spelen, dat net dat stuk plaats moet maken voor veel en zwaar verkeer. KSA Berkven is gelegen op dit tracé. Een plek waar kinderen nog buiten gaan ravotten in de bossen en tussen de velden. Deze locatie is net hun grote troef. Niemand zit te wachten op een verlenging van de ring. Zal resulteren in meer verkeer. Meer veilige fietspaden kunnen we gebruiken zoals jullie nu al met bezig zijn. Dat zijn fantastische initiatieven! Verplaats mij hier zowel met auto, motor als met de fiets of te voet in en rond Geel en vind de situatie niet zo problematisch. Zeker niet genoeg om mooi rustig groen stuk van Geel te belasten met lawaai, uitlaatgassen en een zekere blokkade, want een ring kan je op niet veel plaatsen oversteken. Ook invloed op dieren die daar leven. Lawaai en gevaar om aangereden te worden.

				Zou echt jammer zijn.
571B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 607B
572B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
573B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B + Het lawaai, het fijn stof, de drukte op de kleine wegen... zal onze gezondheid flink schaden en onze samenleving flink overhoop zal gooien. Dat het centrum van andere parochies ontlast moet worden begrijpen wij maar al te goed, maar er zijn volgens ons betere manieren dan deze. Wanneer de weg er toch komt, hopen wij dat jullie rekening houden met alle huizen in de buurt. Geluidswering ver genoeg doortrekken, fluisterasfalt... Wij hopen dat de beslissing nemers beter gaan slapen dan wij binnenkort. Is er voldoende rekening gehouden met de toekomstige verkeersstromen & extra drukte in Holven (rond Katersberg en Badstraat) bij aanleg weg? * De Retieseweg is nu al vele maanden onderbroken. Waar is al dat vrachtverkeer naar toe? Is een simpele tonnagebeperking al niet voldoende? * Voor dit MER is er NIET onderzocht of géén weg aanleggen ook een optie is? Bv. met perfecte doorstroming van het verkeer op de huidige ring rond Geel dmv ondergrondse & bovengrondse gescheiden verkeersstromen ipv rondpunt OKE-auto + rode lichten Diesteweg & Koning Albert straat (Stelen) * Is er rekening gehouden met de toekomstige ontsluiting vanuit Mol-Donk naar de Retieseweg? Is er rekening gehouden met toekomstige extra verkeer als men het Engels Kamp zou veranderen in (deels) industriezone? * Alle MER gerelateerde vragen over geluidsbelasting, vervuiling, afwatering, andere tracés etc.
574B			15.10.2023 (via e-mail)	Absoluut onaanvaardbaar dat er weer een weg wordt aangelegd vlakbij een recente woonwijk! Met gerichte controles kan men het vracht- en doorgaand verkeer zeker indijken. Wij worden aangemoedigd om te "ontharden" terwijl in onze achtertuin tonnen beton een nieuwe overbodige weg creëren. + Idem 310B
575B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
576B			15.10.2023 (via e-mail)	1) Volgens het originele plan zou deze doorgetrokken worden aan de lichten (Dr. Vd Perrestraat) maar de eigenaar van deze gronden is erin geslaagd om deze gronden

				als bouwgrond te verkopen. Geen idee hoe men dit ooit heeft kunnen goedkeuren op de gemeenteraad! Eerlijkste oplossing: trek maar een tunnel onder deze gronden door! En stuur de rekening door aan de zakkenvuller van deze gronden. 2) Betonstop overal in het land en toch moet er een weide (Ossemeer) worden verhard terwijl er nu al een weg ligt die men perfect kan gebruiken, enkel het kruispunt moet dan herbekeken worden. Begrijpen wie begrijpen kan. 3) Wat met de honderden schoolkinderen die hier passeren met de fiets? Door de nieuwe weg naar Kasterlee, is het hier veel rustiger en minder gevaarlijk voor onze jonge fietsers. 4) Wat met fietsers komende van de Zandhoefstraat, Ossemeer, Molderbeemdendijk. Deze morgen niet meer met de fiets rijden? Nergens een fietspad te bespeuren. Hoe geraken mijn kinderen nog op school? 5) Sinds er tonnagebeperking op het Sint-Dimpna plein werd ingevoerd is er daar beduidend minder verkeer. Zij zijn helemaal geen vragende partij om de ring te verlengen volgens het voorgestelde plan. De vrachtwagens hebben een andere route gevonden waarom deze langs de Ossemeer/Dr vd Perrestraat te laten passeren. Dat is vragen om problemen; zwaar verkeer, schoolgaande kinderen, ... 6) Ik ga veel wandelen en vertrek aan mijn woning in Ossemeer. Ik zit helemaal ingesloten. Ik kan enkel nog links weggeraken zonder een grote baan/drukke weg te passeren. Wat met het fijn stof, geluid. Geluidsmuren gaan dit niet verhelpen. Verschillende wegen werden afgesloten door de nieuwe weg naar Kasterlee, veel uitvalswegen blijven er niet meer over. Weg rust, weg natuur. Dan ga je al buiten de bebouwde kom wonen. 7) Wat met het wachtbekken aan Ossemeer/ring gebeuren? Moeten onze huizen soms onderlopen? 8) Dat er een ring moet komen OK maar niet op de plaats die men nu voorstelt. Beter voorzien aan de nieuwe weg richting Kasterlee en ergens tussen Ten Aard en Kasterlee richting Mol aan te leggen. Minder druk, minder onteigeningen, minder huizen,... Ik wil gelijke verdeling van lasten onder de inwoners van Geel. Is hier zeker niet het geval. Hier worden dezelfde personen/huizen/wegen getroffen nl. Zandhoefstraat, Holven, Ossemeer, Molderbeemdendijk, Gooreind, Korte Elzenstraat, Dr. Van De Perrestraat
577B			15.10.2023 (via e-mail)	Als bioloog, biomedicus en buurtbewoner genoodzaakt bezwaar aan te tekenen. 1. terwijl elders grote inspanningen gedaan worden ifv herstel en behoud van biodiversiteit wordt bij dit project hectaren landelijk gebied van de kaart geveegd en/of doorkruist door een semi-snelweg voor het Noord-Zuid vrachtverkeer. Hierdoor zal een groot deel van onze fauna en flora verdwijnen of verstoord worden.

				2. er is geen nood meer aan deze nieuwe verbinding nu het vrachtverkeer al een aansluiting heeft op de E313 en E34 3. de vrij recente N19g heeft naast zijn nut helaas ook heel wat hinder meegebracht, daardoor weten we met zekerheid dat bij een nieuwe ontsluiting nog meer geluidshinder zal volgen voor de omliggende woongebieden 4. studies wezen uit dat fijn stof tot gezondheidsproblemen leidt
578B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 427B
579B			15.10.2023 (via e-mail)	Vrienden van ons worden geconfronteerd met het potentieel verlengen van de Geelse ring in hun achtertuin van hun nieuwbouwwoning. Er rijzen twijfels over de accuraatheid van het verkeersmodel dat werd toegepast in de studie. Zijn deze cijfers nog wel toespitst op de reële situatie zoals ze zich vandaag stelt, in het bijzonder met betrekking tot het doorgaand vrachtverkeer? Met achterhaald cijfermateriaal zal men de toekomst nooit degelijk kunnen hertekenen.
580B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 426B
581B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + Idem 310B + -Wat zijn de daadwerkelijke objectieve redenen voor de keuze van de route? Er wordt een vage uitleg gegeven met bepaalde tools, maar er worden geen duidelijke argumenten gegeven, geen transparantie naar de bevolking toe die de impact gaat ervaren... In alle documentatie zijn geen doorslaggevende argumenten te vinden...Het oorspronkelijke tracé is niet veranderd ten aanzien van de vorige vernietiging, maar er is geen duidelijkheid omtrent de argumenten. De bevolking heeft recht op duidelijkheid omtrent de keuze voor dit tracé. -Op welke manier wordt de impact op de bewoners gemeten? Wordt hier op een objectieve manier naar gekeken? Impact is een zeer subjectief begrip. Een plan met weinig onteigeningen kan namelijk veel meer impact hebben op veel meer mensen dan een plan waar meer pure onteigeningen plaatsvinden. Op deze manier lijkt het dat hier vooral financiële beweegredenen achter schuilen en geen objectieve maat van impact en aantal geïmpacteerden. Er zijn veel meer geïmpacteerden dan in het plan staat gedocumenteerd omdat er geen correcte inschatting van de impact wordt gedaan. De impact op het leefgebied, woonomgeving, verkeerssituatie en gezondheid is enorm en hier is op geen enkele manier rekening mee gehouden of zelfs maar notie van gemaakt. -Historisch permanente grasland ter hoogte van Heistraat en Koppeleershoeve. Het Natuurdecreet definieert 'historisch permanente graslanden' als volgt: <i>'een halfnatuurlijke vegetatie bestaande uit grasland gekenmerkt door het langdurige grondgebruik als graasweide, hooiland of wisselweide met ofwel cultuurhistorische</i>

			waarde, ofwel een soortenrijke vegetatie van kruiden en grassoorten waarbij het milieu wordt gekenmerkt door aanwezigheid van sloten, greppels, poelen, uitgesproken microreliëf, bronnen of kwelzones. Een historisch permanent grasland mag niet gewijzigd worden, dit staat ook zo vermeld in het MER document, dat dit ook de reden is om de weg op te schuiven. Maar in de plannen staat de groene strook/buffer/geluidsscherm wel bovenop deze historische grasvlakte? Dit kan dan toch ook niet? Nog opschuiven kan ook niet, want dan kloppen de afmetingen niet en hebben de bewoners die naast deze grasvlakte wonen minder milderende maatregelen om geluid en dergelijke te dempen. Bijvoorbeeld Heistraat 158 ligt vlak naast het Historisch permanent grasland, zoals gemeten op Geopunt loopt het grasland van aan de woning tot 25 m verder, wat betekent dat de eigenlijke weg hier zou starten. Deze bewoners hebben net zoveel nood en recht op milderende maatregelen. Het historisch gras begint aan de woning en eindigt waar de rijstrook zou moeten starten. Een belangrijke vraag is dus: als er enkel historisch grasland ligt tussen de woning en de weg, welke maatregelen worden er dan voorzien en mogen er voorzien worden? Op welke manier kunnen er milderende maatregelen voorzien worden terwijl het niet toegelaten is om veranderingen aan te brengen aan een historisch permanent grasland? -Dit is de enige opportuniteit om bezwaar in te dienen, maar de milderende maatregelen zijn niet duidelijk omschreven en geconcludeerd. Er worden enkel opties gegeven en geen definitieve beslissingen. Hoe kan men bezwaar indienen tegen iets wat niet concreet gemaakt wordt? Hoe kan er gegarandeerd worden dat al de nodige maatregelen wel degelijk worden uitgevoerd? Er is onderzoek voor handen dat uitwijst dat een geluidsdempende muur weinig tot geen effect heeft op deze afstand. Er staat geen bewijs in van de effectiviteit van de groenbuffer, noch een garantie dat er wel degelijk een groenbuffer zou komen. Als we geluid N19 Kasterlee-Turnhout als referentie nemen, kunnen we verwachten dat zelfs met schermen en maatregelen, er 60 db zal zijn op 30 m afstand (onze woonst), ook in de nacht! Op niveau van eerste verdieping, waar heel ons gezin slaapt (3 jonge kinderen!), zal een verwacht repeterend vrachtwagenlawaai van 70 db geven (geluidsscherm niet effectief op die hoogte). Nachtelijk geluid naast onze woning zal gekenmerkt zijn door plotse repetitieve fluctuaties van 40 db naar 70 db! -Zelfs als er een geluidsbuffer of groenbuffer zou komen, heeft deze geen effect op trillingen. De trillingen zullen mogelijks schade binnen en buitenshuis veroorzaken, alsook hinder overdag en in de nacht, zeker bij vrachtverkeer. De weg zal op ongeveer 30 m van onze slaapkamers aangelegd worden. De impact hiervan is extreem groot en dit geldt voor een groot aantal gezinnen. Hoe kan dit verantwoord worden?

				- Woningen die zo dicht tegen het trace liggen, zullen mogelijks barsten, scheuren binnen - en buitenshuis krijgen, zowel door de weg zelf als door de aanleg en werken voor de weg.
582B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 581B
583B			15.10.2023 (via e-mail)	Wenst bezwaar in te dienen op een belangrijk aspect: de afwezigheid van een fietstunnel bij het kruispunt Dr. Vandeperrestraat - R14. Deze route is een frequente doorgang voor honderden schoolgaande kinderen en jongeren vanuit Ten Aard en Kasterlee richting het stadscentrum. Hun veiligheid moet onze prioriteit zijn. Hier moet een fietstunnel voorzien worden ter bescherming van onze jeugd.
584B			15.10.2023 (via e-mail)	Doelstelling: Niet te begrijpen dat men de nieuwe weg door woongebied legt. Men geeft als voornaamste doelstelling voor de regionale ontsluiting aan dat men het vrachtverkeer uit het woongebied van St-Dimpna wil halen. Dan lijkt het me niet logisch dat men het probleem verplaatst naar het woongebied van Holven. Volgens het kadaster bevindt mijn woning zich in de bebouwde kom van Geel. Men verplaatst dus het probleem van de ene bebouwde kom naar de andere. Waar ik woon, in de Molderbeemdendijk, loopt de weg dwars door woonzone en niet er naast. Er is erg weinig plaats, wat maakt dat de weg op 27 meter van mijn grond ligt. Ook daar hoort dus geen vrachtverkeer in woongebied. Volgens het MER hoort er geen woongebied ontwikkeld te worden op minder dan 100m van een verbindingsweg. Dus het is logisch dat dit ook geldt in de omgekeerde richting: Leg geen weg op minder dan 100m van een woonzone! Geluidsbelasting: In het rapport van de WHO van 2018 zijn er richtlijnen voor de Europese regio wat betreft geluidsblootstelling. Geluidslevels van het verkeer zouden overdag onder de 53 decibels moeten zijn en 's nachts onder de 45 decibels. Boven dit level zijn er nadelige gezondheidseffecten. Zo zien ze bij waarden die hoger liggen dan die 53 en 45 decibels toename van hartaandoeningen met 8%. Er zijn veel meer slaapproblemen met alle gezondheidsgevolgen van dien. Volgens Jos Raets, die onderzoek deed met geluidsmetingen ter hoogte van het geluidsscherm aan de westelijke kant van de N19g worden deze waarden van de WHO overschreden ondanks de plaatsing van een geluidsscherm. Volgens het rapport van de WHO moet de vermindering van de geluidsbelasting van één gebied niet ten koste gaan van geluidsbelasting in een ander gebied. Het verleggen van het probleem van woongebied St-dimpna naar woongebied Holven is dan ook geen optie. Luchtvervuiling: Volgens het rapport van het WHO van 2018 is ziekte door luchtvervuiling van dezelfde grootorde als ziekte door ongezond eten en roken. De langetermijneffecten van te veel fijn stofinname zijn verhoogde sterfte. De WHO heeft de veilige norm voor fijn stof verlaagd tot 5mcg/m3. Deze norm wordt met de komst van de nieuwe weg niet gehaald.

			Trillingen: Of een huis trilt en negatieve gevolgen heeft door verkeer is afhankelijk van beïnvloedende factoren: nl. 1) De afstand tussen huis en weg. Vermits villa Zonneschijn moet blijven bestaan en de weg dus tussen villa Zonneschijn en de dr Vandeperrestraat 276 wordt gepropt, zal de afstand tussen de weg en mijn huis maar 50 meter zijn, wat erg weinig is. 2) Van de snelheid van het voorbijrazende verkeer: Met de komst van de nieuwe weg zal er met 70km/uur voorbij mijn huis worden gereden. Dus dit brengt veel trillingen met zich mee. 3) Van de grootte van het voorbijrazende verkeer: Vermits men meer vrachtverkeer wil aantrekken van Dessel en Retie, zal er zeker groot verkeer voorbij razen. 4) De constructie van het huis: Hier wringt het schoentje helemaal. Ik heb een huis van 1926. De muren hebben geen fundering. De bakstenen waaierden in die tijd nog trapsgewijs uit onder de grond. Mijn huis is dus niet beschermd tegen vrachtverkeer dat zo dichtbij voorbij rijdt aan een snelheid van 70 km/uur. Het zal niet te herstellen nadelen en gebreken geven aan mijn huis. Veiligheid kinderen en jongeren: Er bevinden zich in Holven en Ten aard verschillende lagere scholen in de buurt van het gekozen tracé, nl De regenboog, de katersberg en Sint-Hubertus. De nieuwe weg loopt door een gebied waar veel kinderen met de fiets naar school rijden. Er wonen erg veel kinderen aan de 'verkeerde' kant van de weg. Als de weg er komt moeten veel kinderen een gevaarlijk drukke weg oversteken. Ik kan niet begrijpen dat een provincie en een stad als Geel hiervoor kiest. De eerste slachtoffers staan dan op jullie naam. Ook veel jongeren zullen de weg moeten oversteken die naar de middelbare scholen van Geel rijden met de fiets. Onbegrijpelijk dat hun veiligheid niet voorgaat. Ook om de jeugdbeweging van de Chiro van Holven en KSA Berkven te bereiken brengt de nieuwe weg veel onveiligheid voor de jeugd met zich mee. In het algemeen wordt het een erg onveilige leefomgeving als er een dergelijke weg met vrachtverkeer door de bebouwde kom wordt gelegd. Er zullen erg veel mensen gehinderd zijn door het vrachtverkeer in Holven. Kinder- en jongerenpsycholoog: Ik ben kinder- en jongerenpsycholoog met een zelfstandige praktijk aan huis. De kinderen en jongeren moeten nu wel langs een erg onveilige weg om tot aan mijn praktijk te komen. Ook zal er veel geluidsoverlast zijn, wat de therapieën zal verstoren. Wateroverlast: De Holvenseheideloop (beschermd waterloop) ligt te dicht bij de weg. Deze waterloop speelt een belangrijke rol in de afwatering van onze buurt. Momenteel heeft de buurt reeds te kampen met wateroverlast. Ook het huidige rioleringssysteem kan het huidige water niet trekken vermits het oud is en te hoog gelegd is. Ik maak me erg veel zorgen over wateroverlast in de tuin bij de komst van de nieuwe weg.

				Waardeverlies: Er zal door de nieuwe weg waardeverlies komen van onze huizen, kosten aan het huis, extra medische kosten, kosten voor verloren arbeidsdagen, enz. Wie gaat dat betalen? Je moet geen problemen zoeken als ze er niet zijn: Men heeft als doelstelling het vrachtverkeer uit St-Dimpna weren. De laatste jaren is er geen vrachtverkeer meer in St-Dimpna omwille van werken op de N118. Het vrachtverkeer vanuit Retie en Dessel (Stenehei) vindt zijn weg via de N18, de E34 of N123 en dan verder op de N19. (zie tekening) Een extra belastende weg is dus niet nodig. Een tonnagebeperking in St-Dimpna is voldoende. Men wil dit onderzoek echter niet uitvoeren, wat schandalig is. Verkeersdrukte: De R14 is al overvraagd. Het is er vaak lang aanschuiven geblazen. Waarom nog meer verkeer aantrekken? Alternatieven: Volgens dr Véronique Stuyck zou het 500m naar het Noorden opschuiven van de nieuwe weg zorgen voor veel minder negatieve gezondheidseffecten. Men geeft aan dat er daar geen extra op- en afrit mag komen op de N19, omdat het een provincieweg is. Er moet bij een provincieweg voldoende afstand zijn tussen opeenvolgende op- en afritten. Waarom kan deze regel dan wel geschonden worden bij het voetbalstadion en Thomas More en kan dit niet voor het gezondheidseffect en veiligheidseffect op veel mensen? Hier is sprake van een fundamentele ongelijkheid en discriminatie van een hele buurt. In het algemeen is er bij het gekozen tracé veel rustverstoring en zijn er ontzettend veel gehinderden. Ik mis een onderzoek naar het tracé Speenwaverdreef, Korte Elzenstraat of Franse baan. Het zijn bestaande wegen. Het gaat minder door woongebied. Er zouden dus geen onteigeningen moeten gebeuren en er zijn minder mensen gehinderd. Ik mis concrete flankerende maatregelen in de prup met aantoonbare cijfers van het effect er van. Algemeen: Het is heel jammer dat er bij het gekozen tracée niet voor de mensen (veiligheid, gezondheid, aangename woonomgeving, groene woonomgeving) gekozen wordt, maar voor industrie en economie.
585B			15.10.2023 (via a-mail)	Fietsveiligheid: het niet voorzien van een tunnel bij de kruising van Dr. Van de Perrestraat en R14 is onverantwoord. Een volledig vrije veilige doorgang is van cruciaal belang voor fietsers. Verhoogde verkeersdruk op de ring van Geel: de uitbreiding leidt tot een verhoogde verkeersdruk van zwaar verkeer. Dit brengt een stijging van fijn stof, NO2 en geluidsoverlast mee.
586B			15.10.2023 (via e-mail)	Onbegrijpelijk dat de gemeenteraad het negatieve advies van gecoro naast zich heeft neergelegd.

				Dit plan dateert van de jaren 1980-1990, er is geen langetermijnvisie en er zijn geen recente metingen van de verkeerssituatie in Sint-Dimpna. Men kan niet aanvaarden dat dergelijke plannen geïmplementeerd worden zonder ZEER grondig de noodzaak te herevalueren (waar zijn de verkeersstudies van NA de aanleg van de N19?). Heeft men voldoende alle andere alternatieven overwogen: circulatieplan voor het centrum, tonnagebeperking voor Sint-Dimpna? Is dit onwil of onkunde? Speelt er een andere reden en is het lot van Sint- Dimpna een rookgordijn? Moet dit plan niet worden opengetrokken naar de hele regio waarbij er een gedegen oplossing wordt bedacht voor het circulatieprobleem over de belendende gemeenten? Als men kijkt naar de huidige uitdagingen voor ons milieu, is het aanleggen van 7 hectaren beton doorheen een landelijke regio en doorheen woonwijken compleet onaanvaardbaar. Waar is het plan ter voorkoming van de wateroverlast? Waar is het plan voor ecologisch herstel? Waar is het plan voor de flankerende maatregelen? Moet de gezondheid van de Geelse burger wijken voor Koning economie? Recente rapporten van de Wereld gezondheidorganisatie tonen zwart op wit aan dat de geluidsoverlast van zwaar verkeer nefast is voor de gezondheid van kinderen en volwassenen. Zeer recent onderzoek opgestart door het UZA (#oorzaak) zal zeker deze bevindingen onderschrijven. Fijnstofconcentraties zijn reeds aanzienlijk opgelopen sinds de aanleg van de N 19. Zoals u weet veroorzaakt ook elektrisch verkeer zeer veel fijn stof. Hoe is men van plan om deze uitdaging voor de gezondheid aan te pakken? Astma voor alle Geelse kinderen? Totaal gebrek aan toekomstvisie en creativiteit.
587B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 585B
588B			15.10.2023 (via e-mail)	Tijdens de Corona-periode hebben veel mensen opnieuw de weldoende invloed van wandelen fietsen en ontspanning in de natuur herontdekt. Het gebied waar het tracé zou doorlopen is een klein paradijs voor al die activiteiten. Dat zou ook betekenen dat heel die omgeving afgesneden wordt van de huidige verbindingswegen. KSA Berkven in Meulemakershoeve zal zijn jeugdwerking ernstig bedreigd zien. Het afsluiten van Koppeleershoeven en Kastermanstraat is tevens funest voor alle lokale wandelaars en sporters die een frisse neus willen halen in dit gebied. Door het afsluiten van 4 wegen worden ook sociale contacten verstoord of ontnomen.

589B			15.10.2023 (via e-mail)	Mijn vriend woont op de Schransdijk 1, en deze geplande weg zou recht door deze eigendom worden aangelegd. De Schransdijk is momenteel een oase van rust en een groene omgeving waar men even kan ontsnappen aan de drukte en urbanisatie in Vlaanderen. Het is een plaats waar men kan genieten van de natuur en de stilte. Daarom beschouw ik het als onverantwoord om deze weg dwars door dit gebied te realiseren. Ik ben er stellig van overtuigd dat de behoefte aan rust en natuur groter is dan de noodzaak van nog een drukke verkeersroute. Er wordt opgeroepen te heroverwegen of er niet meer duurzame oplossingen zijn die het behoud van dit waardevolle stuk natuur en de levenskwaliteit van de mensen in de omgeving kunnen waarborgen.
590B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
591B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
592B			15.10.2023 (via e-mail)	Het traject loopt door woongebied en dit zal een zeer negatieve invloed hebben op het welzijn en de leefbaarheid. Niet alleen de uitstoot van uitlaatgassen (door studies bewezen nefast voor de gezondheid) en het lawaai (psychische problemen tot gevolg) maar ook de trillingen zullen veel hinder veroorzaken. Veel huizen zullen na verloop van tijd scheuren en barsten vertonen. Wie draait hier op voor kosten, het verlies aan waarde ? Voor de kinderen zal ook de veilige woonomgeving verdwijnen, de weg van en naar de school zal veel gevaarlijker worden. De nieuwe weg meer naar het noorden verplaatsen zou deze problemen oplossen zodat de problemen van St Dimpna niet worden herhaald.
593B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 453B
594B			15.10.2023 (via e-mail)	Woonzones: Het traject van de nieuwe weg loopt doorheen een woonzone Ossemeer Molderbeemdendijk en dit is in tegenspraak met het overeengekomen beleid van de stad Geel zoals medegedeeld op de gemeenteraad van 4/9/2017 in het document 'Beleidskader publieke ruimte en mobiliteit' punt '2.3.4. Een rondweg hoort rond het kleinstedelijk gebied te lopen en niet erdoor. De extra lasten op het woongebied tussen R14 Ossemeer Molderbeemdendijk en Dr. Van de Perrestraat overstijgen de regels van proportionaliteit: De huizen aan de zuidkant van de Molderbeemdendijk kijken uit op de weilanden van de Villa Zonneschijn met een bomenrij in het zuiden en hoge bomen rond de villa. Een gebied waarin vele vogels vrij rondvliegen en koeien gezapig grazen. Deze groenzone wordt doorkruist met de nieuwe drukke verkeersweg die zeer dicht tegen de tuinen van

			deze woningen aanleunt. Het aangename uitzicht en gezonde leefomgeving zal verdwijnen. De overlast door geluid voor de huizen en tuinen in nabijheid van deze weg zal zeer hoog zijn. Het plan-MER stelt dat voor de woning Ossemeer 10 een berekende geplande geluidsniveau voor overdag 63,2 DB bedraagt. Dit ligt ver boven de 50 DB WHO-norm en is onaanvaardbaar. Uitgaande van deze 63,2 waarde en rekeninghoudend met afstanden tot de geluidsbron zal het geluidsniveau aan de woningen vanaf huisnummer 2A tot 18 van de Molderbeemdendijk boven de 50 DB WHO-norm liggen. De rust op de terrassen achter deze huizen zal sterk gestoord worden door het rechtstreekse lawaai van de weg en het door huizen gereflecteerde lawaai. Voor de woning aan de Dr. Van de Perrestraat nr 276, die vergelijkbaar is met Ossemeer 10, zal het niveau van het geluid ook boven de 60 DB bedragen. Door deze nieuwe weg zal de belasting door fijnstof en uitlaatgassen aanzienlijk toenemen. Bovendien zal door de afsluiting van de Zandhoefstraat en Ossemeer van de R14 het verkeer in de Molderbeemdendijkstraat, waar een maximumsnelheid van 70 per uur geldt, toenemen. Met meer lawaai, fijn stof en uitlaatgassen tot gevolg. Sommige woningen liggen binnen de 14 meter (norm voor een secundaire weg) van de nieuwe weg en zullen mogelijk schade ondervinden door trillingen. Door de ontharding van een deel van de R14 zal ook de fietsweg langs de R14 tussen de Dr. Van de Perrestraat en de Zandhoefstraat verdwijnen. Een sterk minpunt voor veilige mobiliteit van fietsers. Dit werd niet in aanmerking genomen in het onderzoek en er wordt ook geen alternatief geboden. De bereikbaarheid van sommige woningen worden sterk bemoeilijkt. In de toelichtingsnota op figuur36 van het kruispunt N19/Dr. Van de Perrestraat blijkt dat inrit naar de garage van de huizen gelegen aan dit kruispunt uitkomt achter de stopmeet of in de verplichte voorsorteerstroken. De bushalte Elzenstraat aan de Dr. Van de Perrestraat valt midden in het traject en zal moeten verdwijnen. Wat zal de invloed zijn op de mobiliteit van de busreizigers? Geen vermelding in het onderzoek. De milderende maatregelen zijn minder voor de Molderbeemdendijk. De voorziene bufferzone aan de molderbeemdendijk is veel smaller dan deze aan de verkaveling aan de overzijde van de Dr. Van de perrestraat. Nu is er een bufferzone van 120 meter tussen de R14 en de Molderbeemdendijk. Deze wordt herleid tot een bufferzone van enkele luttele meters tot een nieuwe weg die het verkeer van de R14 en het verkeer door St Dimpna en de Katersberg opvangt. De nadelen die het verkeer in St-Dimpna en de Katersberg tegen 50 per uur uitstrooit zal door meer verkeer tegen 70 per uur worden overgedragen naar de woonzone Molderbeemdendijk en de R14 wordt omgelegd naar de nabijheid van vele woningen in dit woongebied. Bemerking ivm Gezondheid :

				De negatieve effecten van een (drukke) weg op de gezondheid zijn zeker voelbaar van 300 meter tot zelfs 500 meter vanaf het midden van de weg. Kijk hoeveel huizen er met die nieuwe weg binnen deze oppervlakte rondom de aan te leggen weg zullen liggen. Deze negatieve gezondheidseffecten zijn een combinatie van de invloed van luchtvervuiling, lawaai overdag, geluidsoverlast en slecht slapen 's nachts en het verlies aan groene ruimte. De WHO heeft onlangs de veilige norm voor fijnstof (het gaat om de kleinste partikels PM2,5) verlaagd tot 5mcg/m3. Zelfs zonder een nieuwe weg zal dit al het geval zijn. Er kan dus geen "fijnstofje" meer bij ! Geluid ? De WHO stelt dat voor een gezond leefmilieu een geluidsniveau van 50 dB overdag en maximaal 40 dB tijdens de nacht moet nagestreefd worden. Onze metingen tonen aan dat we nu al aan of boven die normen zitten. Er kan dus ook geen "geluidje" meer bij. Goed om weten : op een hoogte van meer dan 3 meter heeft een geluidswerend scherm geen enkel effect meer. Betrouwbaarheid van de studie van de verkeersstromen: De verkeersstromen in en rond Geel werden bepaald a.h.v. een verkeersmodel dat is gebaseerd op tellingen van 2017 en ouder (dus mogelijk van voor de indienstname van de N19g). Dit verkeersmodel maakt geen onderscheid tussen personen- en vrachtwagens, wat in deze studie van fundamenteel belang is. Het (doorgaand) vrachtverkeer moet geweerd worden uit het Geelse centrum. Het is daarom essentieel dat herkomst en bestemming van dit vrachtverkeer in kaart wordt gebracht.
595B			15.10.2023 (via e-mail)	Het doortrekken van deze grote verkeersader heeft een aanzienlijke negatieve impact op milieu en ecologie enerzijds en tal van gezinnen anderzijds in de (voornamelijk noordelijke) omgeving van de Katersberg. Dit voorstel claimt een oplossing te zijn voor het vele vrachtverkeer dat Geel centrum doorkruist. Het focust daarbij echter enkel op verkeer komende van Retie. Het biedt geen oplossing voor het verkeer komende van Mol. Dit verkeer wordt met dit voorstel nog steeds door Geel centrum geloodst of het gaat rustige, eerder landelijke wegen als Kievermont extra belasten door ze te gebruiken als (sluip)verbindingswegen richting het nieuwe tracé. Er moeten andere maatregelen (o.a. tonnagebeperking) gehanteerd worden om het vele zware vrachtverkeer te weren uit Sint Dimpna en de rest van Geel centrum. Daar dit een verlenging van een bestaande weg is en geen "rondmaking" van de Ring zelf, gaat dit m.i. de verkeerscirculatie niet ten goede komen. Het gaat voor nog meer verkeer richting Geel en zijn al vrij verzadigde R14 zorgen. De Geelse industrie- en KMO-gebieden zijn goed bereikbaar. Het kan niet de bedoeling zijn dat de Gelenaar en de Geelse natuur het slachtoffer worden van een weg voor vrachtverkeer van en naar andere steden.

596B			15.10.2023 (via e-mail)	Negatieve gevolgen voor Schransdijk en omgeving en vooral voor Schransdijk 1. Dit is een mooie en unieke plek waar er verbonden kan worden met de natuur en elkaar. De weg zal resulteren in een verregaande visuele en akoestische verstoring van deze plek alsook de harmonie ernstig verstoren. Er wordt verzocht alternatieve oplossingen te bekijken met behoud van de Schransdijk en haar unieke karakter. Deze waardevolle natuurlijke en spirituele plek mag niet zomaar opgeofferd worden in het belang van ontwikkeling.
597B			15.10.2023 (via e-mail)	Het betreft het ontlasten van het zwaar verkeer in St. Dimphna te Geel, dat in dit geval zal verschoven worden naar de Dokter Vandeperrestraat-Fittelaersdijk in Geel. Een plaats waar tal van huizen, ook recente huizen en nieuwe woonwijken, nog maar enkele jaren geleden een vergunning voor verkregen. Momenteel komt er geen zwaar vervoer meer via het Sint-Dimphnaplein. Het gevaar bestaat dat de omliggende gemeenten zoals Retie, Dessel, Mol, Meerhout het zwaar vervoer uit hun dorpskern zullen verbieden om dit zoveel mogelijk via Geel te leiden. Lawaaihinder en verhoogde aanwezigheid van fijn stof zal een negatieve impact hebben op de omliggende woonwijken. Fijn stof dat sterk zal toenemen met het gebruik van de veel zwaardere elektrische auto's in de toekomst (het afslijten van de remmen, de banden en het wegdek). 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 impact 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.
598B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 310B
599B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 310B
600B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B + In 2019 hebben we ons droomhuis gekocht, gelegen in een gebied waar we altijd van hebben gedroomd en hebben dit volledig gerenoveerd. Ik heb hier veel waardevolle herinneringen gecreëerd en wil niet dat het huis verdwijnt, omdat het voor mij emotionele waarde heeft.

601B			16.10.2023 (via e-mail)	- Fijnstof belasting zal aanzienlijk toenemen en schadelijke effecten hebben. Fijnstof is rechtstreeks gelieerd aan meer astma bij onze kinderen en frequentere doktersbezoeken. Als arts ben ik hier uitermate bezorgd over. - De bedoeling is om vooral het zware verkeer langs hier af te leiden waardoor de burgers van het Noorden van Geel onder wie onze vrienden in wijk Ten Aard zullen liggen daveren in hun bed. - Het tracé loopt door een landelijke regio, hetgeen er een rekening met de lokale fauna en flora. Voor de bijenpopulatie is dit een ware moordaanslag. Onder meer de fauna en flora van de prachtige Fibonnaccituin van onze vrienden in wijk Ten Aard zal hieronder lijden - Door dit tracé gaat een gedeelte van de bevolking van Geel delen in de klappen terwijl een ander groot deel wordt ontzien. Enkel een volledige ontsluiting waardoor de ring helemaal rond is geeft een eerlijke verdeling van de lasten over alle burgers.
602B			16.10.2023 (via e-mail)	Er moet een betere oplossing zijn dan zo'n mooi natuur-en landbouwgebied alweer te gaan vernietigen voor koning auto. Voor de dieren worden door Natuurpunt 'stiltegebieden' gemaakt, maar de mens moet steeds meer en meer hinder van lawaai en geur slikken! Misschien iets om over na te denken en ipv deze weg aan te leggen beter te investeren in de fietsinfrastructuur! Of beter nog, maak van deze weg ook een fiets-o-strade!
603B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
604B			16.10.2023 (via e-mail)	1. Men wil het probleem van Sint-Dimpna oplossen door er een ander te creëren. Door de huidige werken aan de Retieseweg is er maar beperkt vrachtverkeer mogelijk. Waarom kan deze tonnage beperking niet worden bestendigd. 2. Door de huidige wetgeving van kilometerheffing gaan vrachtwagens op zoek naar alternatieven om zo min mogelijk kosten te betalen, wat niet ten goede komt van het milieu en de verkeersveiligheid. Stel optimale routes voor vrachtwagens voor en indien er vanaf geweken wordt kunnen er extra kosten aangerekend worden. 3. Negatieve effecten van nieuwe drukke weg zullen voor meer dan 500 gezinnen gezondheidsgevolgen hebben. Zijn de richtlijnen uit het WHO gevolgd? 4. Meer wegen gaat extra verkeer geven. De Retieseweg gaat onleefbaar worden als er hier een ring voor de deur van vele mensen komt. Het is in normale omstandigheden al zeer moeilijk om hier op de weg te komen zonder dat er extra verkeer bijkomt. Of gaan ze hier ook een ventweg aanleggen?

				5. Geel is nu al een doorgangsstad voor veel verkeer. Door een industriegebied in een landelijk deel van Geel te willen ontwikkelen gaan we dit hier ook nog een beetje verkloten, zoals al de rest. Het is de enige toegangsweg van Geel waar geen industrie is. Waarom industriegebieden niet concentreren op gemakkelijk bereikbare plaatsen en niet op kilometers van de snelweg en de havens. 6. Enige kans om een bos dichtbij Geel centrum te maken zonder de nadelige impact van industrie. Moet het geïnvesteerde geld worden terugverdiend zonder rekening te houden met de gevolgen.
605B			16.10.2023 (via e-mail)	Geen doorgetrokken ringweg in Geel! Anno 2023 kunnen verkeersproblemen anders kunnen opgelost worden.
606B			16.10.2023 (via e-mail)	De aansluiting van de ring met de Retieseweg is zeer onveilig. Er werd enkel aan de auto's gedacht, maar er passeren ook zeer veel fietsers op de Retieseweg. Er is geen veilige oversteekplaats voorzien voor het doorgaand fietsverkeer van Retie naar Geel-centrum = levensgevaarlijk. Er werd nochtans een mooi fietspad aangelegd op de Retieseweg. De zone waar de ring zou uitkomen op de Retieseweg wordt super gevaarlijk voor fietsers. Cfr. afrit autostrade E34 en Turnhout waar al talloze doden zijn gevallen. Bovendien zal er ook veel sluipverkeer zijn in de zijstraten van de Retieseweg waar het nu nog rustig wonen is. Is tegen het doortrekken van de ring naar de Retieseweg.
607B			16.10.2023 (via e-mail)	1 Wegverkeer, inclusief vrachtvervoer en elektrisch voertuigen, is de directe veroorzaker van vervuiling van afvloeiend regenwater met oa fijn stof, teer en oliën. Een bijzonder vetig en ongezond goedje dat aan de basis ligt van zeer vele jaarlijkse ongevallen in het verkeer op een eerste regendag na een langere droge periode. Als particulier wordt ons opgelegd om infiltratie te voorzien op onze privé terreinen en er te ontharden. Ik verwacht bijgevolg exact hetzelfde van de overheden zoals de Provincie Antwerpen en de stad Geel, om over het hele traject van de geplande verhardingen bij een "regionale ontsluiting Geel bis" te voorzien in een scheiding en/of filtering van het afvloeiende vervuilde regenwater alvorens deze belangrijke watermassa ter plaatse te laten infiltreren in de bodem. Hiermee komen de uitvoerende overheden tegemoet aan de eisen om zowel uitdroging als de vervuiling van de ondergrond en het grondwater tegen te gaan. Met name in de Kempen, genieten we van een behoorlijk zuivere ondergrond bestaande uit zandgronden met weinig leem of klei. De eigenschappen van dit bodemtype zandgrond is een erg lage weerstand bij infiltratie. Daarmee is onze Kempische bodem extra gevoelig voor uitdroging met name als gevolg van verhardingen en de opwarming van de aarde die meer en meer zichtbare effecten op ons loslaat.

				2 De Provincie als ook de steden en gemeenten rond Antwerpen hebben blijk gegeven van hun creativiteit en probleem oplossend streven naar een leefbare omgeving voor de mensen, natuur en dieren die getroffen worden door infrastructuurwerken bij de aanleg van wegen. De overkapping van de Antwerpse ring is het ideale voorbeeld hiervan. Het is een “EN – EN – verhaal” in uitvoering, waarbij infrastructuur dieper in de grond wordt aangelegd en er zeer veel mogelijkheden ontstaan om ter plaatse de ontgraven gronden op te hogen en de nieuwe wegenis te overkappen. Dit scenario vind ik niet terug noch in het ontwerp-PRUP “regionale ontsluiting Geel bis” noch in het bijhorende milieu effecten rapport (MER)! Nochtans is dit DE oplossing voor zeer vele bezwaren en nadelige effecten die onvermijdelijk verbonden zijn aan de geplande infrastructuurwerken in en rond de stad Geel. De meerkost verdient zichzelf terug in betere lokale levenskwaliteit, minder ziekte en stress, minder gerechtelijke procedures en vertragingen in de uitvoering der werken, betere milieuscore voor fauna en flora, kleiner volume aan vervuild regenwater dat zal afvloeien omdat de weg overkapt is en het wegdek droger blijft bij regen, sneeuwval en ijsvorming in de winter, aanleg van bossen en struiken voor minder geluidsoverlast en vervuiling door fijn stof, CO, NOx,..., een oppervlakte die ontwikkeld kan worden in twee niveaus boven elkaar bij ondertunneling of overkapping. 3 Het verbaast me dat er geen alternatieven worden vermeld. Er moet naar mijn aanvoelen eerst worden uitgezoomd om een globaal overzicht te verkrijgen in de wisselwerking en verplaatsingen tussen de verschillende zones en hun functies. De overheden in dit land sturen aan op duurzaamheid en meer openbaar vervoer, het inzetten van binnenscheepvaart en vrachtreinen voor een maximum van het zware verkeer. Als voorbeeld hiervan kijk ik naar de los- en laadkade “Antwerp east port” langs het Albertkanaal nabij Grobbendonk. Vrachtervoer vanuit de Antwerpse haven richting binnenland en omgekeerd wordt er succesvol getransporteerd. Het levert extra werkgelegenheid op met minimale impact op de verkeersdrukte over de E313 en E34 autostrades en Antwerpse Ring. In de buurgemeente Dessel bevindt zich een ideale zone met een kuispunt van kanalen om binnenscheepvaart doorheen de Kempen te loodsen. U wel bekend is de idee om vrachtwagens van de weg te halen en in te zetten op container- en bulkvervoer over water. Het gigantische budget dat gespendeerd werd aan verhoging van de vele bruggen over het Albertkanaal om de vrije hoogte eronder te optimaliseren dient toch maximaal renderen in de zeer nabije toekomst. Weldra kan de binnenscheepvaart haar vracht hoger stapelen om in één vaarbeweging meer goederen milieuvriendelijker te vervoeren. Dat is een voorbeeld van overzicht op mobiliteit en structurele oplossingen. Door de verkeersknip op de Boeretang in Mol nabij het SCK kan de ontsluiting van industriezones in Dessel ook gebeuren. De Expressweg tussen Turnhout, Kasterlee en Geel werd origineel voorzien doorheen de bewoonde zones en blijkt nu een succes in minder dicht bewoond gebied. De aanleg van bossen langs dat traject blijft echter uit. Anderzijds is in het huidige ontwerp-PRUP absoluut onvoldoende duidelijk wat het effect is op de lokale verkeersdruk, de overlast door geluid op elk moment van het jaar, trillingen en vervuiling direct gelinkt aan transport, ook het

			elektrische vervoer in deze, het doelgericht inzetten van de financiële middelen als goede huisvader of -moeder. Kortom grondigere studies dringen zich op om meer alternatieven en gefundeerde oplossingen met minimale impact op de bovenvermelde punten van overlast naar voor te brengen. Als burger torsen we een zware staatsschuld. Vlaanderen doet haar best om beter te scoren op dit vlak. Het is daarom overduidelijk de moeite waard om het overzicht niet te verliezen in de ontwikkeling van onze Kempen en haar infrastructuur. In het judo streeft men naar een maximaal effect met een minimum aan inspanning. Ik kijk alvast uit naar dat maximaal positieve effect in samenspraak met de lokale bewoners met een minimum verspilling van financiële overheidsmiddelen inzake nutteloze verhardingen, compensatievergoedingen, gerechtelijke procedures en langdurige vertragingen. Het nabije verleden toont aan dat de soms iets duurder alternatieven, zoals ondertunneling of overkapping van wegen, de weg zijn om in te slaan omdat ze een gedegen oplossing bieden aan zoveel bezwaren. Een win-win voor iedereen, minder stress, minimale impact op het leven, weinig wrevel en geen overloze nutteloze debatten. Gelieve dit te overwegen in dit project uit naam van de huidige en komende generaties bewoners. 4 Het klimaatakkoord van Parijs, om de opwarming van de aarde te beperken, evenals het bosdecreet en het streven naar meer groen in Vlaanderen dwingen u om ook in dit ontwerp-PRUP veel beter te scoren. De oververhitting in de stedelijke gebieden kan eenvoudig worden gemilderd door het toevoegen van meer groen in plaats van airco's. Het is zalig om te picknicken in de schaduw van een boom op een hete zonnige dag. Bomen langsheen wegen voorkomen de opwarming van het wegdek dankzij hun schaduwwerking. Zalig is het om over deze wegen te fietsen. Struiken en bomen vangen een enorme hoeveelheid aan CO2, fijn stof en geluid op gedurende hun gehele levenscyclus. Het is zo eenvoudig om ze mee te voorzien en te plaatsen nabij grote verkeersassen. Dit is de kans voor de Provincie Antwerpen en stad Geel om structureel en blijvend bij te dragen aan een groene omgeving door in dit dossier twee vliegen in één klap te slaan. Een piste die in bovenstaand ontwerp-PRUP veel concreter en diepgaander moet uitgewerkt worden. Naar mijn bescheiden mening is het absoluut de financiële investering en de extra moeite waard om van de Kempen en stad Geel een toonbeeld te maken voor onze jeugd en de volgende generaties. Grote werken waarnaar met fierheid op teruggekeken kan worden omdat ze zoveel meer positieve effecten hebben opgeleverd dan enkel een betere ontsluiting van het verkeer. 5 Overduidelijk kan ik bezwaren blijven opsommen betreffende dit ontwerp-PRUP omdat de impact ervan in dit ontwerp wordt geminimaliseerd, ontweken en bewust wordt verzwegen voor de beslissende instanties en de bewoners ter plaatse. Honderden tot duizenden mensen die jarenlang aan het lijntje werden gehouden over het precieze traject van deze ontsluiting te Geel. De stad Geel en ook de Provincie Antwerpen dragen een zeer grote verantwoordelijkheid in al de toegekende bouwvergunningen en ontwikkelingen van woonzones langsheen dit traject. Het is aan de beslissende organen om het kiezen voor "de schrapping van" of "het aanpassen van" dit ontwerp-PRUP om foute beslissingen uit het verleden recht te zetten. Bij

				nazicht op het kadasterplan blijkt het traject te lopen op zeer korte afstand tot meerdere woonwijken. Daardoor zullen bijzonder veel gezinnen geraakt worden. Mits een (beperkte) verschuiving van het traject worden veel minder woonhuizen geraakt. Het verleggen van het traject van Mol Millegem via het kanaal Dessel-Geel naar de expressweg Trunhout-Geel biedt mogelijkheden tot opwaardering en ontwikkeling van het oude industrieterrein langs de kade in Geel Tenaard, meer stedelijke uitbreiding voor bewoning in de stad Geel, minder benadeelde bewoners en woonzones, een betere mobiliteit in de zone Mol-Herentals en de mogelijkheid om zwaar verkeer te verdringen uit Geel Sint-Dympna richting de reeds bestaande ring om Geel. Ik heb bezwaar tegen de vele negatieve elementen die dit project onvermijdelijk met zich zal meebrengen zoals: vervuiling door ondermeer NOx, CO, oliën, fijn stof, getransporteerde gevaarlijke en/of schadelijke stoffen voor de gezondheid van mens, dier en natuur bij ongevallen, geluidsoverlast, trillingen, verkwisting van financiële overheidsmiddelen, negatieve impact op fauna en flora/ mens en milieu, de extra oppervlakte aan verhardingen, het verhinderen van wild-migratie alsook de infiltratie van ZUIVER regenwater in de kwetsbare zandbodem ter plaatse, impact op de gezondheid van omwonenden en de min-waarde op hun eigendom. Om te komen tot een win-win-situatie, wens ik u tot slot te wijzen op de mogelijkheden van ondertunneling of overkapping van het huidig voorziene traject nabij de woonzones, de inbedding van de wegen met omwalling uit het ter plaatse ontgraven zandvolume, de verplichte aanplanting van groen in de gemengde vorm van struiken en bomen op deze omwallingen, de degelijke filtratie mogelijkheden van met oliën en teer vervuild regenwater afvloeiend van deze verhardingen alvorens dat enorme volume water in zuivere toestand te laten infiltreren in de zandbodem ter plaatse, meer in te zetten op de transportmogelijkheden over het treinspoor en de kanalen om vrachtverkeer over de wegen andere dan de autostrades E313 en E34 te verminderen over afstanden groter dan 25km, het uitbreiden van het aantal loskades langsheen het Albert- en Kempisch kanaal, het kanaal Schoten-Turnhout-Dessel, de verdere ontwikkeling van het tracé van de ijzeren Rijn-spoorweg zijn de sleutels hiertoe om de haven van Antwerpen te verbinden via het hinterland en de Kempen met het Rhur-gebied in Duitsland. Er worden aanpassingen, alternatieve voorstellen en andere mogelijke stappen gevraagd om tot een veel beter alternatief dan dit ui te komen. Een project dat onze Kempen lanceert in de toekomst met een andere mobiliteit en korte vervoerslijnen van goederen over de wegen andere dan de autostrades E34 en E313.
608B			16.10.2023 (via e-mail)	De voorgestelde aanleg van een ringweg door woongebied zal aanzienlijke overlast veroorzaken en leiden tot de uitstoot van fijnstof. Fijnstof is rechtstreeks gerelateerd aan de verslechtering van de luchtkwaliteit en heeft aantoonbaar negatieve gevolgen voor de gezondheid, met name voor mensen met astma en andere luchtwegaandoeningen. En er is een oorzakelijk verband voor kinderen en astma.

				- De voorgestelde aanleg van een ringweg door ons landelijke gebied omvat het gebruik van aanzienlijke hoeveelheden beton en heeft de potentiële impact van onomkeerbare ecologische schade. Het is ecologisch onverantwoord om 7 hectare grond in een landelijke regio te asvalteren, gezien de mogelijke vernietiging van natuurlijke habitats, het verlies van biodiversiteit en de verstoring van het lokale ecosysteem. - De voorgestelde aanleg van een ringweg door ons woongebied zal in Sint Dimpna naar mijn overtuiging niet bijdragen aan het oplossen van de verkeersdrukte. Alternatieve oplossingen lijken onvoldoende onderzocht te zijn. Of zeer lang geleden onderzocht en niet meer accuraat aan het huidige verkeer. Een ringweg kan juist meer verkeer aantrekken en de leefkwaliteit in ons woongebied negatief beïnvloeden. Mijn gewenste oplossing is dat er een grondige ecologische impactbeoordeling wordt uitgevoerd en dat er alternatieve maatregelen worden overwogen die minder schadelijk zijn voor het milieu. Ik dring er op aan om de langetermijneffecten voor het milieu en de ecologie van de voorgestelde ringweg serieus te overwegen en alternatieve oplossingen te onderzoeken die minder schadelijk zijn voor ons landelijke gebied. Het is van cruciaal belang dat de effecten van de voorgestelde ringweg op de lokale verkeerssituatie en het milieu grondig worden beoordeeld voordat een definitieve beslissing wordt genomen. Maar niet minder belangrijk. Het is van essentieel belang dat u deze gezondheidsrisico's serieus in overweging neemt en grondig onderzoekt. Ik verzoek u dringend om de mogelijke impact van de voorgestelde ringweg op de luchtkwaliteit en de gezondheid van de bewoners te evalueren en passende maatregelen te nemen om de uitstoot van fijnstof te minimaliseren en de gezondheid van de bewoners te beschermen.
609B			16.10.2023 (via e-mail)	Enige doelstelling in het PRUP De realisatie van de verbetering van de verkeersleefbaarheid van de kern van Geel, en meer specifiek Sint-Dimpna te realiseren, kan op een eenvoudigere, goedkopere en snellere manier gerealiseerd worden, en wel zonder de aanleg van een nieuwe, bijkomende ontsluitingsweg. Afsluiten N118 Vanaf 30-07-2018 tot einde 2023 werd/wordt de N118 geheel of gedeeltelijk afgesloten voor het verkeer, ofwel 164 weken op een totaal van 281 weken. (meer dan 3 jaar afgesloten gedurende 5,5 jaar). Het afsluiten van de N118 creëerde geen verkeersoverlast, noch zorgde voor een verhoogde verkeersdruk in de omliggende gemeenten. Het bedrijventerrein "Stenehei" te Dessel kon zonder bijkomende overlast

			bereikt worden. Er wordt geen rekening gehouden met de aanleg van de N19g, een expresweg die nog niet aangelegd werd tijdens de mobiliteitsstudie uit dit PRUP. De N19g neemt de verkeersdruk van zwaar vervoer weg op de N19 en zorgt voor een snelle ontsluiting naar het op- en afrittencomplex nr 24 van de E34 te Turnhout. Er zijn geen alternatieven, buiten een nieuw aan te leggen weg, onderzocht om de doelstelling te bereiken - Het PRUP ziet enkel heil in de aanleg van een nieuwe weg om de enige geformuleerde doelstelling te bereiken, een nieuwe weg die open gebied zal doorsnijden en zachte wegen zal afsluiten. Is het aanleggen van de ontsluitingsweg Geel bis de enige oplossing om St-Dimpna verkeersluwer te maken? Er zijn geen andere alternatieven onderzocht. - De moeizame afwikkeling van het verkeer aan het op- en afritcomplex nr 24 van de E34 te Turnhout wordt vaak ingeroepen als excuus om het verkeer noord-zuid en omgekeerd niet langs die weg te sturen. Vooral het verkeer komende vanuit Nederland die langs o.a. de N19g naar het zuiden wil, ondervindt problemen bij het verlaten van de snelweg. Onlangs werd een akkoord gesloten tussen de stad Turnhout en AWV om dit snel en doelmatig aan te pakken. AWV neemt een tijdelijke maatregel om het op- en afrittencomplexen aan de E34 aan de Steenweg op Zevendonk in Turnhout veiliger te maken. Er ligt ook een definitieve oplossing op tafel. "AWV wil op korte termijn, dus voor midden 2024, een oplossing die veilig is voor alle weggebruikers", wist Turnhouts schepen Marc Boogers op 10 oktober 2023 tijdens een persmoment. "Het agentschap maakt op dit ogenblik enkele simulaties om na te gaan wat de beste oplossing is." Het argument dat het gebruik van de afrit 24 te moeilijk is, kan dus niet langer ingeroepen worden om de N19 - N19g – R14 als hoofdverkeersas noord-zuid te gebruiken. Daar werd deze tenslotte voor aangelegd. Barrièrewerking op zachte recreatie. - Er wordt voorzien in een volledig afsluiten van de onverharde wegen Kastermanstraat, Meulemakershoef en Berkven. Het zijn de enige onverharde wegen binnen het doelgebied die geklemd liggen tussen de N118 en de N19. Er wordt in het ontwerp PRUP enkel vergeleken met bestaande wandel- en fietsnetwerken. Die zijn zeker wel belangrijk, maar minstens even belangrijk zijn de onverharde wegen die geen deel uitmaken van deze netwerken. Deze worden heel vaak gebruikt door zachte recreanten zoals fietsers, mountainbikers, joggers en wandelaars. <i>[PRUP Regionale ontsluiting Geel bis – Toelichtingsnota; Fig. 23: Het recreatieve fietsknooppuntenrouten netwerk Blz 25]</i> - Het is er aangenaam vertoeven en bewegen in een rustige, natuurlijk en stille omgeving. Zachte recreatie zal onmogelijk gemaakt worden. De aanleg van de ontsluitingsweg bis zal dit door zijn barrièrewerking tenietdoen

			- Het vooropgestelde “beperkt negatief effect” zoals geschreven in het PRUP is louter theoretisch en houdt geen rekening met zachte recreatie buiten de in het PRUP aangehaalde netwerken. Verstoring van de openruimte en negatieve milieueffecten op mens en natuur - Bijkomende geluidsoverlast zal de natuurlijke stilte in het gebied verstoren. Met open raam slapen zal definitief tot het verleden behoren. - Het gevoel van “open ruimte” zal verdwijnen. Het landschap zoals het als natuurlijk ervaren wordt zal definitief verdwijnen - Er zal langs het traject en tot ver erbuiten, lichtvervuiling ontstaan. Straatverlichting zal bijkomende lichtvervuiling creëren. Vleermuizen die in het gebied aanwezig zijn en er volop foerageren, zullen gestoord worden en hun jachtgedrag zal door de wegverlichting verstoord worden. - De lokale neerslag (immissie) van fijn stof zal toenemen - De lokale neerslag (immissie) van stikstof zal toenemen - Bijkomende lucht- en bodemvervuiling zal langs het traject uitgestoten en gedeponeerd worden. (fijn stof, stikstof, enz). Dit werd onvoldoende onderzocht. Wat zullen de deposities op langere termijn zijn als men de toename van verkeer mee in aanmerking neemt. Het Europees parlement keurde op 13-092023 nieuwe strengere luchtkwaliteitsnormen goed. De normen voor luchtvervuiling worden zo in lijn gebracht met wat de WHO voorstelt. Deze normen worden niet in dit ontwerp PRUP gehanteerd als maximale uitstootwaarden. Het definitieve PRUP en de betreffende milderende maatregelen dienen hieraan aangepast te worden om tegemoet te komen aan de praktijken van goed (en vooruitziend) bestuur, met de gezondheid van mens en natuur als aandachtspunt in het achterhoofd. <i>[Ref 1, 2, 3 en 4]</i> - De afmetingen van de verschillende bufferzones zijn niet hernomen en er kan aldus onvoldoende ingeschat worden of ze voldoende doelmatig zullen zijn. In het ontwerp PRUP Regionale ontsluiting Geel bis – Toelichtingsnota Figuur 35: Plan landschappelijke inpassing op Blz 40 is geen rechtlijnige afbakening te zien. De zone versmalt en verbreedt willekeurig terwijl de afstand tot de huizen dezelfde blijft. - Het traject zal waardevolle bosgebieden en biologisch waardevolle gebieden doorsnijden. De impact van het nieuwe tracé op de omgeving en op mens en dier zal aanzienlijk zijn. Foerageerroutes van het aanwezige klein- en roodwild zullen doorsneden worden en het wildbestand zal eronder lijden. De impact van de ontsluitingsweg hierop, werd niet onderzocht. - De ontsluitingsweg isoleert Historisch permanente graslanden (HPG) van de omgeving. Deze HPG zullen op termijn verdwijnen. De invloeden van groenschermen op de zonlichtinval, van de bermverhogingen, van de gewijzigde in- en uitstroom van water, enzovoort werden niet onderzocht. [PRUP Regionale ontsluiting Geel bis – Toelichtingsnota Blz21]

			- In het toekomstige klimaat neemt het risico op overstromingen toe. Dat blijkt duidelijk uit de fluviale en pluviale overstromingskaarten. De aangeduide zones worden groter en talrijker. Ook de kans op overstromingen neemt toe. [Figuur 14: Pluviale overstromingskaart in huidig klimaat en toekomstig klimaat]. De ontsluitingsweg zal dat risico enkel maar doen toenemen zoals het ontwerp PRUP zelf aanhaalt. - Er wordt in de beoordelingen geen rekening gehouden met de sterk gewijzigde mobiliteitsmodi van de jongste jaren. Mobiliteit is aan het veranderen en met deze effecten wordt geen rekening gehouden * Mobiliteitseffecten post Covid-19 In het [PRUP 7.3.4.B – Wegennetwerk] / wordt het BAU van 2017 als referentie gebruikt. Dit model houdt geen rekening met de sterk gewijzigde mobiliteitseffecten na ophef van COVID-19 maatregelen. Verschillende studies en papers vermelden voornamelijk en onder andere: Een structureel hoger niveau van thuiswerken in vergelijking met de periode vóór corona en daarmee een afname van de vraag naar spitsverkeer. Een blijvende toename in actieve mobiliteitsvormen – lees weg van autotransporten. In veel landen was tijdens corona een verschuiving te zien naar vervoerwijzen waarbij contact wordt vermeden, zoals lopen, fietsen, gebruik van scooters en eigen voertuigen. Actieve transportmogelijkheden en micro-mobiliteit zouden van daaruit een belangrijke rol kunnen spelen in de richting naar meer duurzame en weerbare steden; Een mogelijk langdurig hoger OV-gebruik. Er moet zowel tijdens als na corona worden gewerkt aan strategieën om toenemend autogebruik als gevolg van COVID-19 te verminderen of te reguleren. Bijkomende wegen zorgen niet enkel voor verschuivingen in verkeersstromen, maar zorgen tegelijk voor een toename in intensiteit van bepaalde verkeersstromen. De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven bevroeg 7 universiteitsprofessoren [Ref10] om de mobiliteit vanuit verschillende invalshoeken te onderzoeken en om na te gaan welke lessen beleidsmakers zouden kunnen trekken. Aan hen werd eveneens gevraagd om hun blik naar de toekomst te richten. De aanleg van een bijkomende ontsluitingsweg is hiervan geen positief gevolg. Ontwikkeling militair domein Kievermont Het PRUP Kievermont (PR 14/12/2011) is volledig achterhaald. Noch de KMO-zone, noch het stadsmagazijn zullen er ontwikkeld of ingeplant worden. Er is recent een samenwerkingsovereenkomst tussen de stad Geel met Meerhout afgesloten om een gezamenlijk gebruik van een nieuw op te trekken stadsmagazijn op de huidige locatie mogelijk te maken, met onder meer een grondgebruiksruil als gevolg. Dat werd besloten op de Geelse gemeenteraad van 5 september 2023. <i>[GR stad Geel op 2023_GR_00201 van 05 september 2023] - Gemeenschappelijke werkplaats - Stappenplan realisatie eigendomsoverdrachten tussen Stad Geel en Gemeente Meerhout - principiële beslissing – Goedkeuren; uittreksel: “De Stad Geel gaat een nieuwe werkplaats oprichten te Geel, Tessenderloseweg 32, op de site van de huidige werkplaats.” 2023_GR_00201 van 05 september 2023</i>

				Ook van een KMO-zone is geen sprake meer en maakt de aanleg van de ontsluitingsweg overbodig voor een verdere ontwikkeling van het domein Kievermont. Dat staat te lezen in het stadsmagazine van de stad Geel van september 2023. Citaat van de Geelse burgemeester: "Ongeveer de helft van het domein, de kant gelegen aan Kievermont, wordt natuurgebied. De stad heeft nog niet beslist over de plannen voor de andere zone, maar zal de mogelijkheden bestuderen. Het is in elk geval de bedoeling dat het domein een groene, bosrijke plek in de stadsrand wordt met ruimte voor publieke ontspanning en recreatie." Meer wegen creëren meer verkeer! Voorbeeld: in 2007 was het wegennet van Nederland al een van de dichtst vertakte wegennetten ter wereld. Het kabinet Rutte 1 kwam met de oplossing: wegen, wegen, wegen. 10 jaar later zijn al die geplande uitbreidingen aangelegd en het gevolg is... nog meer files. Omdat de economie aantrekt maar ook simpelweg omdat meer wegen meer verkeer aantrekt. Meer wegen hebben dus nog nooit geleid tot minder files. Wel tot minder schone lucht, biodiversiteit en woonplezier. Toename van verkeersstromen Er zal met zekerheid een toename van verkeersstromen ontstaan. Omliggende gemeenten sluiten nu reeds al hun invalswegen af voor zwaar verkeer door middel van een tonnagebeperking. Alle verkeersoverlast wordt naar Geel afgewenteld. • Zoals de gemeente Mol. Mol voerde reeds een tonnagebeperking in op al zijn invalswegen. Bijkomend plant Mol een verdere tonnagebeperking in de deelgemeenten Sluis, Achterbos, Millegem, Ginderbroek. En wat zal er nog volgen? De gemeente Mol publiceerde op 23-08-2023 volgend bericht naar haar bevolking: "Het doortrekken van de Ring van Geel (R14) tot aan de Retieseweg (N118) is een belangrijke voorwaarde om op termijn het doorgaand vrachtverkeer uit de dorpskernen van Sluis, Achterbos en Millegem te halen. Ook de Martelarenstraat, Nieuwstraat en Ginderbroek worden dan ontlast." • Zoals de gemeente Dessel De geplande uitbreiding van de industriezone "Stenehei" te Dessel zal alle mobiliteitsoverlast naar het grondgebied Geel afwentelen, en dit terwijl ook Dessel al tonnagebeperkingen invoerde op verschillende van zijn invalswegen. PRUP uitbreiding Stenehei Historiek: In de loop van de jaren '90 werden door lokaal bestuur Dessel gronden langs de Kastelsedijk ontwikkeld als kmo-zone. Een tiental jaar later werd de zone voor het eerst uitgebreid (PRUP 7 Stenehei fase II van 22 maart 2012), maar ze was al snel volledig ingevuld. Het gemeentebestuur wilde daarom een bijkomende uitbreiding realiseren, maar wegens bovenlokale mobiliteitsproblemen - zoals de moeilijke ontsluiting naar de E34 en E313 - konden er toen helaas nog geen concrete stappen gezet worden. Actueel:

				De KMO-zone Stenehei zal over enkele jaren wellicht flink uitbreiden met zowel percelen langs de Kastelsedijk als de Zandbergen. Desselse bedrijven die in de toekomst graag wil verhuizen naar de bedrijvenzone konden zich in 2022 al kandidaat stellen bij IOK. Dit voornemen bevestigt dat meer wegen nog meer verkeer zal aantrekken langs de Geelse wegen. De geplande uitbreiding van de KMO-zone Stenehei, zal dan al de tweede uitbreiding zijn, kan er alleen maar komen als het mobiliteitsaspect klopt. Dat mag echter niet ten koste gaan van de leefkwaliteit van de Gelenaar. Een billijke spreiding over alle naburige gemeenten is de meest aangewezen oplossing. Na Mol wil ook Dessel de doorrijdbaarheid op zijn grondgebied verder beperken. • Zoals de gemeente Meerhout In het besluit van de Meerhoutse gemeenteraad op 16 december 2019, keurde deze de overname van een trajectdeel van de N110 goed. (zie GR-besluit in bijlage) Na Mol en Dessel wil ook Meerhout de doorrijdbaarheid op zijn grondgebied verder beperken. Het zwaar verkeer gaande naar en komende van de E313 afrit 24 Geel-Oost zal overwegend en direct naar de R14 in Geel geleid worden. De verkeersintensiteit op de R14 zal sterk toenemen. Automobilisten zullen langs alternatieve wegen naar snelle verplaatsingsmogelijkheden zoeken, met lokale overlast tot gevolg. Winkelomheide zal op zijn beurt te maken krijgen met toenemende verkeersstromen van overwegend zwaar verkeer. Er wordt dus met instemming van, op initiatief van AWV bijkomend verkeer naar Geel afgeleid. Dit terwijl AWV absoluut weigert om het deel van de N118 op Geels grondgebied verkeersluw te maken, er weigert om een tonnagebeperking in te voeren, een overdracht van dat deel van de N118 aan de stad Geel over te dragen zodat deze zelf verkeersminderende maatregelen zou kunnen invoeren en er fietspaden kan aanleggen. AWV wekt in het dossier Ontsluitingsweg bis sterk het vermoeden op dat ze met een dubbele agenda werkt en alles in het werk stelt om haar eigen visie en belangen door te drukken ten koste van de levenskwaliteit van de Gelenaars. Een meer billijke verdeling van de verkeersstromen over de verschillende buurgemeenten is aangewezen. Zij genieten van de baten, Geel krijgt alle lasten toegeschoven. Vlaanderen wordt dicht gebetonneerd, landbouwgrond wordt oneigenlijk herbestemd. - Er wordt landbouwgrond verhard. Dat druist in tegen de Vlaamse visie dat volop inzet op ontharding in plaats van bijkomende verharding. En de bijkomende verharding is niet verwaarloosbaar in een gebied dat watergevoelig is - Er wordt landbouwgrond bijkomend onteigend. Vlaanderen koopt op haar beurt massaal landbouwgrond op om deze te herbestemmen. Ook de uitverkopen door kerkfabrieken en OCMW's doen de prijzen stijgen. Een stijging met meer dan 300% de laatste 10 jaren. Pachten worden niet verlengd en de landbouwgrond wordt herbestemd. Mede hierdoor stijgen de prijzen voor landbouwgronden aanzienlijk.

			Landbouwgrond is al schaars en wordt stilaan onbetaalbaar. Dat blijkt uit verschillende studies en publicaties van onder meer ILVO, VLM en VILT [Ref6,7 en 8]. - Vlaanderen staat evenwel voor ontharden in plaats van verharderen. Vlaanderen is één van de meest verharde gebieden van Europa. Vandaag is 16% van de oppervlakte verhard en als we zo doorgaan is dat in 2050 meer dan 20%. Daardoor ontstaat onder meer een groter risico op overstromingen, minder waterinfiltratie, warmere steden en dorpen, minder CO2-opslag door planten en de bodem, en een verlies aan biodiversiteit. Ook Geel staat voor dit principe. Zo doet de stad mee aan het zogenaamde "Tegelwippen", verbiedt ze momenteel het bouwen in woonuitbreidingsgebieden, staat ze geen verkavelingen buiten de Geelse kern toe, enz. Geel gaat ook het engagement aan om te investeren in meer bossen. Contraproductief is dan wel dat de ontsluitingsweg bomen zal doen verdwijnen en bossen zal doorsnijden in plaats van deze te verbinden zodat er groene assen gerealiseerd worden. Omgeving Vlaanderen stelt dat: de bodem en de open ruimte vervullen veel functies die het ecologisch evenwicht in stand te houden. Als een verharding de bodem afdicht, gaan al die functies verloren. Verharderen vermijden is altijd beter dan gekoppeld bouwen en later ontharden, of zelfs actief ontharden: niet-bouwen of niet-verharderen verstoort de bodem en de andere ecosystemen niet. In het kader van de klimaatverandering willen we de functies van de bodem en de open ruimte behouden door onze bodem zo weinig mogelijk af te dichten. Het geplande traject scheert rakelings langs een woonwijk. Dat zal niet enkel resulteren in een vervuilde omgeving (lucht + bodem+ geluid + licht, enz), het zal ook een waardevermindering van het onroerend goed in dit gebied en langs het traject met zich meebrengen Er zijn recente negatieve adviezen van de Geelse GECORO en de Geelse AGM Jammer genoeg legt de stad Geel die adviezen naast zich neer zonder afdoende motivatie van het waarom. Dat druist in tegen de Vlaamse regelgeving die stelt dat als adviezen van GECORO niet gevolgd worden, dat dit gevolgd moet worden door een grondige motivatie. Bouwkundig vastgesteld erfgoed "Villa Zonneschijn" wordt aangetast De Villa Zonneschijn zal helemaal omsloten en als dusdanig volledig geïsoleerd worden van de omgeving. Op termijn zal de vrees toenemen dat de villa hierdoor haar statuut van beschermd vastgesteld erfgoed zal verliezen. De villa zal haar woonfunctie verliezen en er wonen/verblijven zal onmogelijk worden door de grote wegen die de villa zullen omsluiten. Onderzochte alternatieven?

				In de toelichtingsnota van het PRUP staat in de inleiding §1.2 Doelstellingen planinitiatief: <i>“De nieuwe verbindingsweg heeft als doelstelling de verbetering van de verkeersleefbaarheid van de kern van Geel, en meer specifiek Sint-Dimpna te realiseren”</i>. Er zijn hierbij geen echte mobiliteitsalternatieven onderzocht, maar enkel alternatieven in de keuze van verschillende tracés, met hierbij de aanleg van een nieuwe, bijkomende weg als enige optie om de enige doelstelling te halen. Men kan deze doelstelling veel sneller, goedkoper en duurzamer bereiken. Getuige hiervan zijn de langdurige onderbrekingen van de N118 de voorbije jaren. Sinds 30-07-2018 tot einde 2023 werd/wordt de N118 geheel of gedeeltelijk afgesloten voor het verkeer, ofwel 164 weken op een totaal van 281 weken. Verkeer werd hierbij omgeleid, alhoewel omgeleid een misplaatst gegeven is want alle wegwijzers dirigeren het noord-zuid verkeer via de N19g van en naar de E34. Een omleiding is dus eigenlijk overbodig. De invoering van een tonnagebeperking heeft zijn nut bewezen m.b.t. de leefbaarheid in St Dimpna centrum, en komt grotendeels tegemoet aan de vooropgestelde doelstelling in dit PRUP. Met het oog op de toekomst en met een gekende zekerheid dat mobiliteit momenteel heel sterk onderhavig is aan veranderingen, opteert men nu best voor een wegsignalisatie die enkel plaatselijk verkeer zal toelaten. Het verkeer kan gemakkelijk gestuurd en gecontroleerd worden door strategisch opgestelde ANPR-camera's. De stad Geel gebruikt dergelijk systeem al jarenlang om de doorrijdbaarheid van de Geelse markt te sturen. Op die manier wordt de doelstelling niet alleen sneller, maar ook goedkoper en zonder bijkomende overlast bereikt. Het zal een stille, rustige en verkeersluwe ontwikkeling van St Dimpna en zijn omgeving mogelijk maken. Lokale omleidingen voor personenverkeer zijn gemakkelijk in te voeren voor Noord-Zuid verkeerstromen. Vanuit het oosten naar het noorden via de Molseweg en Kievermont, vanuit het zuiden via de Diestseweg, Eikevelden en Laar naar Kievermont. Zo bereikt men gemakkelijk de N118. De omgekeerde richtingen zijn hierbij eveneens mogelijk. De Provincie Antwerpen heeft volgens de notulen tijdens de zitting van 27 januari 2022 een duidelijk standpunt ingenomen in verband met dit PRUP. Men leest dat de provincie Antwerpen (ProvA) bij monde van eerste gedeputeerde Mr Luc Lemmens geen voorstander is van nieuwe wegen. “Er zijn meer alternatieven die onderzocht moeten worden. Ook hij is geen voorstander van nieuwe wegen, maar er moet bekeken worden wat er mogelijk is.” En de heer Lemmens is toch niet de eerste de beste. Hij is eerste gedeputeerde en woordvoerder van de Antwerpse deputatie. Hij is bevoegd voor onder andere Ruimtelijke ordening, Mobiliteit en Omgevingsvergunningen. In de notulen staat dat de provincie geen wegen gaat aanleggen. Het onderzoek gebeurt op vraag van gemeenten voor problemen die er zijn: namelijk de vrachtwagens

				die door de kernen rijden. Dit bevestigt nogmaals de enige doelstelling als verantwoording van dit PRUP: de regionale ontsluitingsweg Geel bis. Notulen van Provincie Antwerpen, zitting van 27 januari 2022, 14:31 Bovenstaande stelling kan ik alleen maar bevestigen. Voor alle disciplines en effecten moeten milderende maatregelen ingepast worden. Dit is op zich al een signaal dat de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg niet aangewezen, op zijn minst problematisch te noemen is. In de eindsynthese van de beoordelingen wordt uitgegaan van de bestaande situatie op de N118. In meerdere disciplines werd geen beoordeling opgesteld
610B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 609B
611B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 609B
612B			16.10.2023 (via e-mail)	- beter volledig inzetten op een vlotte verbinding E34 Turnhout <-> Geel Punt E313 (noord zuid verbinding). Zo min mogelijk stoppunten/verbindingen voor doorgaand verkeer: * brug kruispunt Elsem – Larum HIK * parallelweg / langere afslagwegen HIK * parallelweg zijwegen Antwerpseweg winkels / garages * Rondpunt Antwerpseweg – Pas. Dit is en blijft het grote knelpunt van Geel. -> Als deze knelpunten opgelost worden, en er een vlotter verkeer gegarandeerd wordt, zal men automatisch de Noord Zuid verbinding nemen ipv via St. Dimpna / centrum Geel. - Het verkeer op Retieseweg gaat te druk worden, en is hier niet voldoende op voorzien (zwaar vervoer): * te veel zijwegen sluiten aan op de Retieseweg * extra onveiligheid voor schoolgaand fietsverkeer -onnodig slopen van bewoonbare huizen + deels vernietigen van groene zone (weides en bossen). Mogelijkheid wonen rondom stad met landelijk/groen karakter moet blijven bestaan.
613B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 426B
614B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B

615B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 310B
616B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B + - Ochtend- en avondwandelingen, recreatief: wij zijn liefhebbende hondeneigenaars van drie labradors. Elke dag wandelen wij minstens 2u met onze honden in de rustige natuur. Met deze regionale ontsluiting, waarbij de Fittelaarsdijk volledig wordt afgesloten, zullen wij deze rustige wandelingen niet meer kunnen maken. We zullen enkel nog via de Badstraat of Koppeleershoeve, richting Katersberg, kunnen wandelen. Deze zijn allesbehalve rustige natuurwandelingen om te ontstressen. - Met deze regionale ontsluiting waarbij de Fittelaarsdijk volledig wordt afgesloten en de recente verkeerswijziging in de Koppeleershoeve (eenrichtingsverkeer) kunnen we met de wagen enkel nog weg via de Badstraat. Dit wil zeggen dat alle verkeer van de Holvenseheide, Gagelstraat, Dopweidestraat, Weidestraat, St Barbarastraat en de Badstraat zelf enkel nog weg kunnen via de Badstraat. Deze straat zal dan ook alle verkeersdrukte moeten verwerken. - Effecten op mens en milieu: - o Geluidsoverlast: Deze nieuwe weg zal extra verkeer aantrekken, voornamelijk zwaar vervoer. Dit binnen de 100m van residentiële woonwijken. - o Nog meer verharding, waardoor de aanliggende gronden nog meer verzadigd zullen geraken door het grondwater, met wateroverlast tot gevolg. - o Verhoogde concentraties fijnstof en NO2 hebben een negatief effect op de gezondheid. - Een onnodige maatregel om zagezeggd St Dimpna te ontlasten van het drukke verkeer. Daar is enkel een tonnagebeperking voldoende. De Retieseweg is al meer dan een jaar afgesloten wegens wegenwerken. Waar is nu al dat zwaar verkeer dan naartoe? - Deze regionale ontsluiting zou enkel ten goede komen van de KMO zone die stad Geel wil bouwen op het voormalig militaire domein (Engels kamp). Waarvoor dus ook heel veel mooie natuur en speelmogelijkheden moeten wijken. - Onteigeningen: er zijn veel gezinnen die gewoon onteigend worden. Gezinnen die gewoon belogen werden, want de Ring zou er nooit komen. - Er ligt al een weg, die men gewoon kan optimaliseren: de Fittelaarsdijk. Deze moet men gewoon verbreden, uitbreiden en verbinden met de Binnenblok. En hier moet ook een tonnagebeperking komen. En zorg voor een ondertunneling zodat fietsers, wandelaars alsook het gewone autoverkeer nog door kan.

				- Veiligheid: Het nieuwe kruispunt met de Dr Van de Perreestraat zal nog drukker worden doordat al het zware vervoer langs daar zal gestuurd worden. Hier rijden elke dag 100'n fietsers (vooral jeugd) voorbij, allemaal jonge mensen die van en naar school moeten. De gevolgen zullen nefast zijn voor de veiligheid van deze jonge mensen. Er zullen veel gewonden en dodelijke slachtoffers vallen. - Conclusie: deze regionale ontsluiting is absoluut onnodig. Het voorkeurtracé is vanuit gezondheidsstandpunt onoordeelkundig gedaan. Het probleem op St Dimpna kan ook zonder deze weg opgelost worden of er kan een tracé uitgetekend worden, dat minder impact heeft op mens en milieu. Er is geen enkele goede reden om de leefbaarheid van de bewoners van Holven aan te tasten. Het probleem in St Dimpna wordt hiermee niet opgelost, maar verlegd. Verlegd van St Dimpna naar Holven.
617B			16.10.2023 (via e-mail)	1 : Gezondheid. Een nieuwe weg creëren langsheen enkele woonkernen (Molderbeemderdijk – verkaveling Weidestraat e.a. en verkaveling Holvense Heide) is niet meer van deze tijd. De negatieve effecten van een (drukke) weg op de gezondheid zijn zeker voelbaar vanaf enkele meters tot zelfs 500 meter vanaf het midden van de weg. Er zijn een 100 tal woningen die hinder gaan ondervinden door het aanleggen van deze nieuwe weg. Deze negatieve gezondheidseffecten, zijn een combinatie van de invloed van : luchtvervuiling, lawaai overdag, geluidsoverlast en slecht slapen 's nachts en het verlies aan groene ruimte. Ikzelf heb een moestuin. De uitstoot van fijn stof zal terecht komen op mijn groeten, wat nefast is voor de gezondheid van mijn gezin, dochter en mijn kleinkinderen. Onze slaapkamer is gelegen aan de noordzijde van mijn woning, langs de zijde van de nieuw aan te leggen weg. Het raam bevindt zich op een 4 tal meter boven het maaiveld, waardoor wij genoodzaakt zullen worden om het raam bij nacht te sluiten, om geluidsoverlast te vermijden. 2 : KMO zone. De reden dat de ontsluiting er dient te komen is om de school op St. Dimpna te ontlasten van zwaar vervoer. Een reden die ik zeer goed kan onderschrijven. MAAR, volgens mijn mening, in een onderzoek binnen het dossier is dit maar een klein detail in het geheel (drogreden). Door een doorgedreven onderzoek op te starten is het mogelijk om vele van deze leerlingen die op St. Dimpna de les volgen, naar de school te laten rijden via de trage wegen die er voldoende zijn in de omgeving van de school. Bijkomend de vraag om een beperking van tonnage door te voeren in Gasthuisstraat en Retieseweg. Volgens ingewonnen inlichtingen staat AWW niet toe om dit te realiseren, vooraleer de ontsluiting in Holven een feit is. Wat ik hieruit kan afleiden is dat de ontsluiting er niet komt omwille van problematiek op St Dimpnaplein, maar om een

				bereikbaarheid als te creëren voor de KMO zone Stenenhei in Dessel. Een bijkomende reden die bij mij het vermoeden van een drogreden versterkt is, dat AWW de Gasthuisstraat en Retieseweg niet wil overdragen aan de stad Geel vooraleer de ontsluiting is verwezenlijkt. Het is perfect mogelijk dat de bevoorrading van de KMO zone Arendonk (Hoge mauw) en Retie te bevoorraden via de E34 (richting Turnhout naar Eindhoven). Toch stelde ik in verleden vast dat de vrachtauto's van Van Steenberghe uit Arendonk het St. Dimphnaplein doorkruisen. Als elke gemeente in de Kempen een klein deeltje van de verkeersdruk op zich neemt, is het voor iedereen draaglijk. Vb. een herinrichting van het oprittencomplex van de E34 in Zevendonk. Een aanpassing van de kleine Ring (R18) in Retie. Met de aanleg van de nieuwe ontsluiting is enkel Geel de dupe. Wat zal er gebeuren wanneer de gemeente Meerhout een tonnage- beperking gaat opleggen voor haar centrum. Het zwaar vervoer zal dan in de Noord-oostzone (Willems, Wilms, Meynen e.a.) rechtsomkeer moeten maken en de R14 gaan nemen om op de E313 te geraken. 3 : verkeerschaos. Is het nog niet voldoende dat Geel de verkeershinder moet ondervinden dat de R14 teweegbrengt vanuit Mol en Lommel en de verbinding van de N19g naar Kasterlee en Turnhout? Moet er nu nog een bijkomende ontsluiting gecreëerd worden om het verkeer van Noord-Oost (Retie en Arendonk) via een nu al druk bereden kruispunt aan Oke auto Geel op de Antwerpseweg naar de E313 te leiden? Er zou beter eerst werk gemaakt worden van de problematiek op het kruispunt Oke aan de Antwerpseweg en de doorstroming op de Antwerpseweg zelf (het creëren van ventwegen). Meerdere wegen trekt meer verkeer aan. Het zullen niet alleen de wijken in Holven zijn, die de hinder gaan ervaren, maar ook de bewoners van de Retieseweg, vanaf het Engels kamp richting Retie, door toenemende verkeer. Wanneer er een toename van verkeer zal zijn, via deze ontsluiting zal er mogelijk op het kruispunt R14 met R19g (Gooreind) een bottleneck ontstaan, waardoor de GPS van de voertuigen de minst drukke route zullen aanwijzen en St. Dimphnaplein toch terug een aantrekkingspool worden voor alle verkeer (inclusief zwaar vrachtvervoer). 4. Metingen. Is er nog een nultelling geweest na de ingebruikname van de Noord-Zuid (de N19g) ? Is het wel noodzakelijk dat er bijkomend groen wordt ingenomen? Volgens inlichtingen zijn er metingen geweest, welk traject het zwaar vervoer volgt als ze St. Dimphnaplein verlaten. Maar is er een onderzoek geweest, van welke richting het zwaar vrachtvervoer komt? Het is toch niet mogelijk dat al deze vrachtauto's komen vanuit de richting Luik, naar de Antwerpseweg. Mogelijk (en zeer waarschijnlijk) zal er vrachtvoer zijn dat komt vanuit de haven van Antwerpen, waarbij de GPS van deze voertuigen de richting stuurt naar Antwerpseweg in Geel. Veel van dat vrachtvervoer

				zou in Ranst de afslagkunnen nemen naar de E34. Zijn er omtrent dit gegeven metingen verricht? 5. Natuurbehoud. Vlaanderen wil zoveel mogelijk groen behouden. Nu zal er ongeveer een 7 tal ha aan groen verdwijnen om te asfalteren. 6. Bereikbaarheid Momenteel is er veel verkeer van de wijken Holvense Heide en Weidestraat die de Koppeleershoeve gebruiken om via de Fittelaarsdijk richting R14 of Kasterlee te rijden. Na het aanleggen van de ontsluiting zal al dat verkeer (dat toch een honderdtal beweging per dag uitmaakt) de Koppeleershoeve en Badstraat moeten berijden. De Badstraat is al een druk bereden weg, met het verkeer afkomstig van de school in de Katersberg en de verkaveling St. Barbarastraat. Het is ook trouwens een straat met wegversmallingen. Via de Koppeleershoeve, langs de zuidzijde, zal men zich niet meer kunnen begeven in de richting van de Fittelaarsdijk om verder richting Speenwaverdreef en Kasseman te wandelen. Momenteel is dit een route die zeer frequent gebruikt wordt door wandelaars. Deze wandelaars zullen dan telkens via de Katersberg moeten wandelen om via de doorsteek aan de Heistraat richting Kasseman te wandelen ofwel via Badstraat en druk kruispunt van de Dr. VandePerrestraat. 8: flankerende maatregelen. In het ganse PRUP is er niks voorzien van flankerende maatregelen, wat betreft geluidshinder en veiligheid voor fietsers. Hoe kunnen we ervanuit gaan dat deze maatregelen er toch gaan komen? 9: Andere. Door de Gecoro van de stad Geel werd op 12 september 2023 een negatief advies gegeven omtrent de ontsluiting. Ik weet ook wel dat de Gecoro een adviserende rol heeft. Waarom volgt de meerderheid van de stad Geel het advies niet van de Gecoro? Ze hebben het er zich gemakkelijk vanaf gebracht. Positief advies, mits opleggen van voorwaarden. Wat voor onzin. Logisch is aan de voorwaarden toch een negatief advies gekoppeld. Veiligheid van de schoolkinderen op St. Dimphnaplein. Indien de ontsluiting toch zijn positief gevolg krijgt, moet het St. Dimphnaplein dan toch nog een druk bereden plein worden voor alle verkeer, tot de ontsluiting is gerealiseerd (mogelijk spreken we over een termijn van 8 tot 10 jaar?). In die tussentijd is het belang (veiligheid) van deze schoolkinderen weinig van tel.
618B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B + nota zwaar vervoer
619B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B

620B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B
621B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B
622B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B
623B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B
624B			16.10.2023 (via e-mail)	De reden waarom we 18 jaar geleden kozen om een oude boerderij te verbouwen (wat meer kostte dan een nieuwbouw), lag ons voor de hand. Teneinde zeker te zijn dat op lange termijn het landschap daarrond intact zou blijven, hebben wij de schepen van ruimtelijk ordening gecontacteerd nog vòòr de aankoop, welke ons bevestigde dat het tracé over de Fittelaarsdijk zeer onwaarschijnlijk zou doorgevoerd kunnen worden aangezien het te kort bij de bebouwde kom zou gelegen zijn. Er was toen door de gemeente van Geel een duidelijke voorkeur voor een tracé richting noorden, korter bij het kanaal. Onze gerenoveerde boerderij is omgeven met landbouwwelden en voor de renovatiestijl hebben we bewust rekening gehouden met de landbouwomgeving. We hebben respect voor onze omgevingsnatuur en de plaatselijke landbouwcultuur. Als twee druk werkende mensen in de muzieksector waren we op zoek naar rust en stilte. We wilden genieten van de prachtige natuur die ons eigen land te bieden heeft waarin we aanzienlijk veel geïnvesteerd hebben. Het leggen van deze nieuwe verkeersweg zou dan ook een enorme financiële schade met zich meebrengen. Het is dan ook voor ons een shock te vernemen dat de provincie van Antwerpen en de gemeente Geel na zovele jaren zeer onverwacht van een tegenovergestelde mening zijn. Zij hebben er geen enkel probleem mee om het zoveelste stukje Vlaamse natuur op te offeren voor druk verkeer. Er is onvoldoende onderzoek gevoerd naar de verkeersdrukke om en rond Geel. Het laatste onderzoek dateert van 2017(!) en houdt geen rekening met de in dienst name van de recente weg N19g. Bovendien werd er geen onderscheid gemaakt tussen personen-en vrachtwagens in het onderzoek. Toch wel essentieel gezien het net gaat over zwaar vrachtverkeer te weren uit het centrum van Geel. Bovendien blijkt er geen onderzoek gevoerd te zijn naar een nul alternatief. Waarom ruimte en natuur opofferen? Als eerste dienen toch andere alternatieven uitvoerig bestudeerd te worden alvorens over te gaan naar het aanleggen van een nieuwe weg.

				Dit is niet in het PRUP opgenomen. Een nieuwe weg is immers <i>onomkeerbaar</i>, nooit wordt een weg weer afgebroken. Deze is er voor ALTIJD. Er is recent een nieuwe wijk gebouwd, daar waar de huidige ontsluiting jaren geleden werd gestopt. Het nieuwe gekozen tracé voor de regionale ontsluiting komt hier vlak naast?! Met welke beweegredenen heeft de gemeente hier een nieuwe woonwijk laten ontstaan? Veel jonge gezinnen zijn hier komen wonen omwille van de natuur, rust en landschap. Dit is voor de burgers in Geel niet te begrijpen. De impact op gezondheid en geluidshinder voor omwonenden van het nieuwe tracé zijn immens groot. De negatieve effecten van een (drukke) weg op de gezondheid zijn zeker voelbaar van 300 meter tot zelfs 500 meter vanaf het midden van de weg. De nieuwe verkaveling ligt binnen deze afstand van de nieuwe weg. De WHO heeft onlangs de veilige norm voor fijnstof (het gaat om de kleinste partikels PM2,5) verlaagd tot 5mcg/m3. Zelfs zonder een nieuwe weg zal dit al het geval zijn. De WHO stelt dat voor een gezond leefmilieu een geluidsniveau van 50 dB overdag en maximaal 40 dB tijdens de nacht moet nagestreefd worden. Onze metingen tonen aan dat we nu al (zonder de nieuw weg) aan of boven die normen zitten. Met de aanleg van deze weg worden al deze normen overschreden.
625B			16.10.2023 (via e-mail)	Hoewel we van mening zijn dat het noodzakelijk is om doorgaand (vracht)verkeer uit de kern van Sint-Dimpna te halen menen we dat de huidige plannen voor overlast gaan zorgen nabij onze woonplaats. Dit om volgende redenen: • De omliggende straten worden geknipt waardoor er meer verkeer door de Badstraat zal rijden. Wij wonen zelf in de St.-Barbarastraat maar dit is een doodlopende weg die uitkomt in de Badstraat dus sowieso gaan wij hier hinder van ondervinden. • Dezelfde knip gaat ervoor zorgen dat wij moeilijk naar het gebied ten noorden van de Katersberg zullen kunnen wat wij momenteel vaak al wandelend of fietsend doen, ondanks de geplande tunnels. • We gaan zeker meer geluidshinder ondervinden. • Ook de luchtkwaliteit zal er zeker op achteruit gaan. • Verschillende recreatieve vestigingen die Holven nauw aan het hart liggen (zoals de Holvensche hondenschool en KSA Berkven) zullen afgesneden worden van Holven. Als gezin met drie jonge kinderen vinden we veiligheid en levenskwaliteit zeer belangrijk. Daarom zijn we ook van mening dat een alternatief traject meer noordelijker

				(sowieso ten noorden van de Fittelaarsdijk) een betere oplossing is omdat de hinder daar meer beperkt zal zijn.
626B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 617B
627B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 427B
628B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
629B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 405B
630B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 310B
631B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 310B + Gelieve een mooi stuk natuur niet te vernielen en de omgeving leefbaar te houden.
632B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B + Momenteel werken op de Retieseweg waardoor hier enkele richting geldt. Ook was 2 maanden lang de Diestseweg afgesloten voor de inrichting van een hoppinpunt. En elders was er in tussentijd niet meer of minder file. Dus het verlichten van Sint-Dimpna kan dus ook door enkel op deze 2 wegen zwaar vervoer te bannen.
633B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 310B
634B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B + nota zwaar vervoer
635B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B + nota zwaar vervoer
636B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 427B
637B			16.10.2023 (via e-mail)	Het huis van mijn vader is gelegen in de directe omgeving van het geplande tracé. Deze omgeving is een oase van rust en natuurlijke schoonheid. 1. Aantasting van de leefbaarheid: De aanleg van de ringweg zou onvermijdelijk de levenskwaliteit van de bewoners in dit gebied verminderen. Het karakter van de omgeving zou veranderen, met als gevolg een verlies aan rust en natuurlijke schoonheid. 2. Geluidsoverlast en gezondheidsrisico's: Onderzoeken hebben aangetoond dat aanhoudende geluidsoverlast kan leiden tot stress, slapeloosheid en zelfs

				depressie. We vrezen dat het constante geluid van de ringweg een aanzienlijke bedreiging vormt voor de geestelijke gezondheid van de bewoners. 3. Afsluiting van recreatiemogelijkheden: In de tijd van de Corona-pandemie hebben mensen de waarde ontdekt van wandelen en fietsen in de natuur als een manier om fysieke en mentale gezondheid te bevorderen. De aanleg van de ringweg zou de toegang tot deze waardevolle recreatiemogelijkheden beperken. 4. Toekomstige verkeersproblemen: We maken ons zorgen over de mogelijkheid dat de ringweg op de lange termijn meer verkeer aantrekt en congestie veroorzaakt, met alle gevolgen van dien voor de bewoners. 5. Natuurbehoud: Het behoud van de natuurlijke omgeving en het milieu zijn van groot belang. De aanleg van de ringweg kan leiden tot aantasting van waardevolle natuurgebieden, met gevolgen voor de lokale flora en fauna. Er worden alternatieve oplossingen gevraagd zodat de woonomgeving van haar vader en andere bewoners niet in het gevaar worden gebracht.
638B			16.10.2023 (via e-mail)	1. Gewijzigde Noord-Zuidverbinding – geen nood meer aan bijkomende doortrekking Ring Door de nieuwe Noord – Zuidverbinding is de nood aan het doortrekken van de Ring verdwenen. Het verkeer dat vanuit het noorden aansluiting wil maken op de zuidelijke wegen vindt nu zijn weg via de nieuwe Noord – Zuidverbinding. Het bewijs hiervan is te vinden in het gegeven dat er al een gelijklopende weg bestaat nl. Katersberg. Deze weg loopt bijna over hetzelfde tracé. Deze verbindingsweg wordt niet gebruikt door doorgaand (vracht)verkeer. Een nieuwe doorgetrokken Ring zal bijgevolg ook niet het gewenste effect hebben op het verkeer in Sint-Dimpna. De investering in een nieuwe Ring is door de aanleg van andere wegen overbodig en nutteloos. 2. Ontlasten vrachtverkeer Sint-Dimpna Het probleem van doorgaand (vracht)verkeer in Sint-Dimpna wordt door het PRUP niet opgelost. Nieuwe wegen trekken nieuw verkeer aan waardoor de verkeersstroom op Sint-Dimpna nog zal toenemen. Een eenvoudige tonnagebeperking in het centrum van Sint-Dimpna is een veel eenvoudigere en goedkopere oplossing. Bovendien is deze oplossing onmiddellijk realiseerbaar zonder bijkomende kosten. Indien een tonnagebeperking niet mogelijk is, dan zijn er voldoende andere mogelijkheden om het verkeer langs de Noord-Zuidverbinding te leiden richting Kasterlee voor aansluiting E 34 of via een deel van de Westelijke Ring naar Mol en Pelt. 3. Impact op bewoners en dorpskern Holven De geplande doortrekking van de Ring loopt rakelings langs dichtbewoonde wijken en veel te dicht bij het centrum van Holven. Men verplaatst het probleem van de ene dorpskern naar de andere. De impact op de buurt die recent nog een sterke toename

			van bebouwing kende, is onvoldoende nagegaan. Er wordt geen rekening gehouden met de wensen, noden en nadelen voor de bestaande bewoners. De voorgestelde maatregelen om de hinder te beperken brengen in de praktijk geen enkele verbetering. Een nieuwe weg veroorzaakt sterke hinder op de bewoners en heeft een impact op de waarde van de onroerende goederen. Worden de eigenaars hiervoor vergoed? + idem 331B 4. Er werd geen nulalternatief onderzocht Idem 331B 5. Impact op natuur en natuurgebieden Iedere nieuwe verbindingsweg trekt verkeer aan. De doortrekking van de Ring tot aan de Retieseweg zal nog meer inkomend verkeer richting Retie, Retieseweg en Mol aantrekken. Het toenemende verkeer richting Retie en Mol heeft twee opties. - Ofwel via Sint-Dimpna wat dan het omgekeerde effect heeft dan het beoogde. Meer verkeer in Sint-Dimpna. - Ofwel via Kievermont wat dan zal leiden tot toegenomen verkeershinder in de beschermde natuurgebieden langs Engels Kamp, Reivennen en Kievermont. Dit zijn uiterst waardevolle gebieden met een uitzonderlijke fauna en flora. Het aanleggen van een verbindingsweg door deze gebieden of in de buurt van deze gebieden is nefast. 6. Drukker verkeer op Retieseweg Door het aantrekken van extra verkeer zal ook het verkeer op de Retieseweg nog toenemen. Deze weg is al erg druk en gevaarlijk. Bijkomend verkeer zal de drukte en het gevaar nog erger maken. Dit is bovendien geen oplossing om het zware verkeer uit het centrum van Sint-Dimpna te houden. Het toenemende verkeer richting Mol en Pelt zal zich nog steeds via Sint-Dimpna verplaatsen waardoor het omgekeerde effect bekomen wordt. Het verkeer in Sint-Dimpna zal toenemen in plaats van afnemen. 7. Creatie van bijkomende gevaarlijke en drukke kruispunten Doortrekking van de Ring zoals voorgesteld maakt ook minstens twee bijkomende gevaarlijke kruispunten. Een eerste bijkomend kruispunt komt langs de Dr.-Van de Perrestraat. De Dr.-Van de Perrestraat is de belangrijkste verbindingsweg tussen Kasterlee, Ten Aard en centrum Geel. De schoolgaande jeugd van Ten Aard en Kasterlee maakt dagelijks de verplaatsing naar de scholen in Geel centrum. Een

				bijkomende kruising met een Ringweg is een levensgevaarlijk punt voor de fietsende jeugd. Eenzelfde probleem stelt zich aan de aansluiting met de Retieseweg waar eveneens een gevaarlijke kruising met de Ringweg wordt tot stand gebracht. 8. Geen verscherpte Natuurtoets uitgevoerd Idem 331B
639B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 427B
640B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 426B
641B			16.10.2023 (via e-mail)	Als verpleegkundige zijn voor mij de gezondheid en het welzijn van de mensen prioritair! Niet verantwoord om een nieuwe drukke ringweg aan te leggen = zeer nadelige gevolgen voor de omliggende percelen waardoor die hun gezonde en rustige ligging plots zien veranderen in een vervuilende en stresserende omgeving. Zowel qua luchtvervuiling, geluidshinder, stresstoename, daling van hun eigendoms waarde, afgesneden worden van de burens, verlies van naburige wandelmogelijkheden in de natuur en wie weet wat er nog allemaal speelt bij deze mensen, is het ondenkbaar dat het huidig beleid zulke stappen nog maar overweegt zonder ALLE andere mogelijke trajecten grondig te onderzoeken. De bevindingen en adviezen van de studie bureau 's worden blijkbaar totaal genegeerd. Een prestigeproject krijgt dus voorrang op volksgezondheid en het welzijn van de bevolking! Ik kom al jaren in de regio wandelen als ik bij mijn vrienden op bezoek ga in de Holvenseheide. Het is daar een leuke wijk die recent is uitgebreid en waar de mensen niet zitten te wachten op extra wegeninfrastructuur en alle impact hieromtrent! Het nieuwe tracé Regionale Ontsluiting Geel op die plaats in de gemeente is een absolute NEEN!
642B			16.10.2023 (via e-mail)	Als vroedvrouw/verpleegkundige ben ik zeer goed op de hoogte van de schadelijkheid van fijnstof voor de gezondheid. Die impact is nu zelfs groter dan men ooit kon vermoeden, zie daarvoor diverse gezondheidsstudies. Ook de WHO heeft richtlijnen hierover. De grens voor de kleinste partikels werd recent nog verlaagd naar 5mcg/m³. Deze normen worden al overschreden zonder het aanleggen van nog eens zo'n ring. Ook de geluidsoverlast is een zeer schadelijke factor. De norm van 50 dB overdag en 40 dB 's nachts wordt nu reeds overschreden. Er kan dus geen extra geluidsoverlast

				meer bij! Zelfs het plaatsen van geluidswerende schermen is een maat voor niets. Immers vanaf een hoogte van 3m is het effect hiervan nihil. M.i. is er onvoldoende of geen onderzoek verricht naar de verkeersstromen i.v.m. het vrachtvervoer. Het is ongehoord dat het (doorgaand) vrachtverkeer door het centrum van Geel zal moeten! De verkeersleefbaarheid in het centrum van Geel wordt absoluut NIET verbeterd door het aanleggen van dit traject. De pijnpunten veranderen alleen van plaats. Een oplossing is het geenszins. Meerdere adviezen voor een meer noordelijk traject worden gewoon genegeerd. Dit kan niet!
643B			16.10.2023 (via e-mail)	Respect voor de natuur, fietsen en wandelen is gezonder en veiliger voor iedereen! Het verplaatsen van KMO zones is redelijker dan wegen aan te leggen die voor de bevolking niet veiliger zijn!
644B			16.10.2023 (via e-mail)	Onbegrijpelijk dat er een weg wordt aangelegd naast een recente verkaveling. En wat met de gevolgen voor wat betreft fijnstof (luchtvervuiling) en geluidsoverlast. Rustige natuurwandelingen zijn niet meer mogelijk. Beter om het aantal voertuigen te beperken, deze zwaarder te belasten zodoende mensen meer het openbaar vervoer zullen nemen (maak dit goedkoper en toegankelijker). We kunnen overal wegen bijleggen, autosnelwegen breder maken,.... Dit is een oplossing op korte termijn, maar zeker niet op lange termijn.
645B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B
646B			16.10.2023 (via e-mail)	Een ringweg dwars door een woonwijk is toch niet meer van deze tijd! Levert gezondheidsproblemen op. Ik veronderstel dat niemand van het beleid in Geel in die regio woont waar het traject gepland is. Woningen worden onteigend, afgesneden van de buurt. Waardeverminderingen woning en grond. Luchtvervuiling, toenemende stress, sociaal isolement, een wandelgebied in de buurt wordt een ringweg voor zwaar verkeer. Blijkbaar worden ook adviezen genegeerd die aangeven dat er betere plaatsen zijn om dit traject in te plannen.

				Als ik in de toekomst in Geel bij onze vrienden in de Holvenseheide op bezoek ga, dan hoop ik dat de wijk mag blijven zoals die nu is: zonder ringweg in de buurt!
647B			16.10.2023 (via e-mail)	Nog een toevoeging aan eerder ingediend bezwaar. Naast de geluidshinder, het fijnstof en alle gezondheidsproblemen die hiervan het gevolg kunnen zijn, wensen we het risico aan te halen dat er door de trillingen die de nieuwe weg met zich mee brengt scheuren kunnen ontstaan in onze woningen. De weg is veel te kort bij tal van woningen ingetekend!
648B			16.10.2023 (via e-mail)	Gaat regelmatig joggen en wandelen op en rond de plaats waar nu deze nieuwe ring zou gaan komen. De ringweg zal luchtvervuiling, fijn stof teweegbrengen. Ook gedaan met de rust en stilte. Zeer bewust van de negatieve impact zowel fysiek als mentaal van zo'n verbindingsweg die zo kort zou gelegd worden bij een woonomgeving. Daarover zijn recentelijk heel wat studies verschenen en het is onbegrijpelijk dat er geen andere oplossingen kunnen gevonden worden die minder impact hebben op de gezondheid van zovele betrokkenen die daar in de buurt wonen.
649B			16.10.2023 (via e-mail)	Grootmoeder en nog andere familieleden wonen zeer dicht in de buurt en worden enkel negatief beïnvloed door deze beslissing. De negatieve effecten van een drukke weg op de gezondheid zijn zeker voelbaar tot 500 meter vanaf het midden van de wegen en er zullen heel wat huizen in deze zone gelegen zijn! O.a. luchtvervuiling, lawaai overdag, geluidsoverlast en slecht slapen 's nachts en het verlies aan groene ruimte zijn voor mij alvast niet te verwaarlozen factoren. De WHO heeft onlangs de veilige norm voor fijnstof verlaagd tot 5mcg/m3. En daar zit de gemeente nu al aan. Ook voor een gezond leefmilieu moet een geluidsniveau van 50 dB overdag en maximaal 40 dB tijdens de nacht nagestreefd worden. Ook daar gaat Geel nu al boven de norm... En geluidswerende schermen hebben op een hoogte van meer dan 3 meter geen enkel effect meer. Verbeteren van de verkeersleefbaarheid van het centrum van Geel vormt het hoofdthema. Nochtans blijkt dit niet uit de tracékeuze. In de plaats van te kiezen voor

				een oplossing die iedereen ten goede komt, werd geopteerd voor een weg die het probleem van Sint-Dimpna naar Holven verplaatst en naar het noordelijk deel van de Retieseweg. Dit is slecht beleid en stelt al zeker niet het welzijn, welbevinden en de betrokkenheid van de inwoner voorop! Durft erop te vertrouwen dat het beleid deze beslissing spoedig herziet en afziet van de aanleg van de ring op deze plaatsen!
650B			16.10.2023 (via e-mail)	Natuur en bos zijn belangrijk. Het zou heel jammer zijn voor onze en volgende generaties indien fauna en flora en natuurgebieden en bossen in de omgeving beperkt worden. De nieuwe weg heeft negatieve gezondheidseffecten (fijnstof). Is de mogelijkheid om verkeer te beperken al bekeken? Fietsostrades en fietsstraten promoten? Openbaar vervoer stimuleren? Minder wagens = minder fijn stof = minder gezondheidsproblemen = meer natuur en bos.
651B			16.10.2023 (via e-mail)	Nut en noodzaak nieuwe weg onduidelijk Het is onduidelijk hoe de nieuwe weg de verkeersleefbaarheid in het centrum van Geel zal verbeteren. In het MER werden de verkeersintensiteiten ingeschat van een BAU-scenario 2030 (Business as usual, zonder nieuwe ontsluitingsweg) en van een scenario met nieuwe ontsluitingsweg. Bij het gekozen scenario (G1) liggen voor sommige wegsegmenten in het centrum, de verkeersintensiteiten zelfs hoger in een scenario met een nieuwe ontsluitingsweg dan zonder (zie tabel 7-16). Het MER geeft verder aan dat de impact op verkeersveiligheid niet zal verbeteren: <i>“In vergelijking met de huidige situatie zijn er dus evenveel conflictpunten op het alternatief.”</i> De barrièrewerking voor fietsers wordt bovendien negatief beoordeeld. Verder blijkt dat verkeersstromen zullen verschuiven naar de N19 in het centrum van Geel (via de Groenstraat). Het lijkt er dan ook vooral op dat de nieuwe weg ervoor zal zorgen dat de verkeersproblemen worden verschoven, maar ze worden niet opgelost. De milieuproblemen die samenhangen met het groeiend autoverkeer - luchtvervuiling, lawaai, klimaatimpact, ...- zullen met deze nieuwe weg dus ook niet opgelost worden. Daarbij geeft het MER nog aan dat er geen volledig overzicht is van mogelijke sluiproutes buiten het doorgaand verkeer in het stadscentrum van Geel. De mogelijke verschuivingen van deze fijnmazige verkeersstromen na het aanbrengen van het alternatief zijn moeilijk te onderzoeken. De kans bestaat dus dat ook met deze nieuwe ontsluitingsweg, de verkeersproblemen in het centrum zelfs groter zullen worden, via sluiproutes. Verbetering van de doortocht niet onderzocht als alternatief In het MER werden enkel tracé alternatieven onderzocht, maar geen alternatief waarbij de bestaande doortocht doorheen het centrum veiliger wordt gemaakt. Er werd enkel een scenario doorgerekend waarbij de referentiesituatie (BAU) wordt doorgetrokken naar 2030. Dit is niet correct. Wat zouden de effecten zijn van maatregelen die de doortocht doorheen het centrum veiliger maken? BBL verwijst hiervoor naar de Noord-

				Zuidverbinding in Limburg als voorbeeld. Na jarenlange discussies en juridische procedures werd besloten om een scenario met omleidingswegen los te laten en volop in te zetten op het verbeteren en verkeersveiliger maken van de doortochten door de centra van de betrokken gemeenten. BBL vraagt dat een gelijkaardig scenario onderzocht wordt voor de gemeente Geel. Te meer omdat een omleidingsweg geen effect blijkt te hebben op de verkeersintensiteit in het centrum (zie hierboven). BBL vraagt dus om een “nul +” scenario te onderzoeken, waarbij geen omleidingsweg wordt aangelegd, maar waarbij onderzocht wordt of en hoe de doortocht doorheen het centrum vlotter en veiliger gemaakt kan worden. Het voorbeeld van de Noord-Zuid verbinding in Limburg, waar de verkeersintensiteiten van het doorgaand verkeer vele malen hoger liggen dan in Geel, toont aan dat een beleid om de doortocht veiliger te maken, een ‘redelijk alternatief’ is conform de MER-wetgeving. Dit alternatief moet dan ook onderzocht worden. Vlaamse beleidsdoelstelling klimaat, lucht en stikstof blijven buiten beeld Zowel het Vlaams Luchtbeleidsplan, het Klimaatplan (VEKA) als de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) stellen duidelijk dat een afname van het autoverkeer noodzakelijk is om onze Vlaamse milieudoelstellingen te halen. Het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 stelt als doelstelling dat het aantal kilometer over de weg daalt tot maximaal 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030. Vandaag bedraagt dit 61 miljard voertuigkilometers. Dit komt dus overeen met een daling van het aantal autokilometers met bijna 20%. Het VEKA en de PAS nemen deze doelstelling over. Een daling van het aantal afgelegde autokilometers is dus noodzakelijk om onze lucht-, stikstof- en klimaatdoelstellingen te kunnen halen. De nood aan een afname van het autoverkeer blijft echter volledig buiten beeld in dit ontwerp PRUP. Integendeel, door een nieuwe ontsluitingsweg aan te leggen, zal extra autoverkeer juist gefaciliteerd worden en verder toenemen. De filewet leert dat de uitbreiding van wegcapaciteit over een periode ongeveer van tien jaar leidt tot een even grote verzadigingsgraad als voor de uitbreiding. Een uitbreiding van wegcapaciteit zal, zonder sturende maatregelen zoals een kilometerheffing, nooit gerijmd kunnen worden met de doelstellingen van het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030, het Klimaatplan of de PAS. Gezien de vele wetgeving en de juridisch bindende doelstellingen zouden de Vlaamse lucht-, klimaat- en stikstofdoelstellingen het uitgangspunt voor dit RUP moeten zijn. Volgens het DABM moet een MER steeds de “relevante doelstellingen voor de milieubescherming en de wijze waarop rekening wordt gehouden met die doelstellingen” bevatten. Dat is in het MER voor dit PRUP niet het geval. Versnippering en aantasting open ruimte De nieuwe weg loopt doorheen een open landbouwgebied met bomenrijen en kleine landschapselementen. De nieuwe ontsluitingsweg zal volgens het MER zorgen voor 24.000 m² bijkomende verharding, in infiltratiegevoelig gebied. Het ruimtebeslag neemt toe met 88.000 m², dus meer dan 8 ha. Dit gaat in tegen de doelstellingen van de bouwshift (de strategische doelstelling van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen). De

				bedoeling van de bouwshift is net om het bijkomend ruimtebeslag tegen 2025 te halveren, op termijn moet het naar nul. De aanleg van de nieuwe weg zal volgens het MER een effect hebben op de aanwezige biodiversiteit. Het ruimtebeslag wordt in het MER daarom negatief beoordeeld. De nieuwe weg zal zorgen voor een verdere versnippering van en barrièrewerking binnen de open ruimte. Er worden bomenrijen doorkruist waardoor er een nieuwe barrière voor dieren ontstaat. De weg op zich vormt eveneens een volledig nieuwe barrière in het landschap. Verder brengt de nieuwe weg effecten van verdroging met zich mee. Het aanleggen van de nieuwe ontsluitingsweg zal dus duidelijk negatieve effecten hebben voor de open ruimte en de natuur. En dat voor een weg waarvan nut en noodzaak onduidelijk zijn. Bovendien werd een mogelijke oplossing zonder nieuwe ontsluitingsweg (door de doortocht veiliger te maken) niet onderzocht. BBL vraagt daarom om dit ontwerp GRUP niet goed te keuren.
652B			16.10.2023 (via e-mail)	De ring N19G Geel - Kasterlee is gelegen op +/- 300 m van mijn tuin waardoor ik met grote ervaring de negatieve inpakt van een dergelijke ringweg kan bevestigen. * Van 's morgens vroeg tot 's avonds laat veel lawaai van verkeer : vele vrachtwagens, auto's, moto's richting Geel (--) Kasterlee. Enkel de paar niet onteigende huizen die pal aan de ringweg N19G bleven staan kregen een scherm. Niet afdoende! Drukte op N19G wordt ook elk jaar meer en meer. * De aanleg van een bijkomende ringweg richting Retiebaan zou dit nog erger maken. Het geluid komt dan niet alleen van de kant van de N19G maar ook nog eens van de nieuwe ringweg, waarlangs dan veel meer vrachtwagens zullen passeren dan via het nu huidig bestaand stuk ringweg dat doodloopt op de Dr Vandeperrestraat. * Nog meer extra uitlaatgassen en fijn stof (gedaan met buiten zitten/spelen, slapen met open ramen). - * Als ik zie welke lawaai-overlast en luchtvervuiling wij in de Ossemeer al ondervinden en op de plannen zie dat bij de bewoners in de Molderbeemdendijk – Gagel en ... de ringweg gewoon pal tegen hun tuin zal liggen of pal naast hun huis dan is dit gewoon loodzware roofofbouw op de gezondheid van deze mensen. Men heeft meer aandacht voor natuurgebied en erfgoed dan aandacht voor de mensen. - De nieuwe ringweg zou oa tussen de hoven van de Molderbeemdendijk bewoners komen en Villa Zonneschijn. Villa Zonneschijn een oud vervallen huis zou blijven staan – met als reden : beschermd erfgoed. Maar de rechter buurman zou de ringweg pal naast zijn woning krijgen? * De Dr Vandeperrestraat gaat een heel drukke straat worden met groot kruispunt. Een straat waar heel veel fietsende schoolkinderen passeren vanuit Ten Aard – Kasterlee naar en van Geel centrum. In Geel centrum zijn heel veel scholen gelegen. St Dimphna wordt misschien veiliger en ontlast maar het gevaar en de overlast wordt gewoon verlegd naar een andere plaats : Dr Vandeperrestraat en de buurtstraten.

				*Er was al grootschalig onderzoek naar het doortrekken van de ringweg naar Retiebaan voor de N19G aangelegd was. Er werd ook al de vraag gesteld of die nieuwe ringweg na de aanleg van N19G nog wel nodig was, gezien hierlangs nu veel vrachtverkeer en wagens passeren. Wij kunnen het beamen. Ik ben ervan overtuigd dat een dergelijke bijkomende gedeeltelijke ringweg tot de Retiebaan veel meer nadelen dan voordelen heeft.
653B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B + nota zwaar vervoer
654B			16.10.2023 (via e-mail)	De nieuwe ringweg zou vééél te dicht liggen bij de woningen in de Molderbeemdendijk-Ossemeer, Gagel enz ... Gewoon vlak tegen hun tuin. Heel veel lawaai, veel uitlaatgassen en fijnstof. Aanslag op hun gezondheid. Ook in de rest van de Ossemeer waar reeds de N19G geel-kasterlee dichtbij gelegen is krijgen extra lawaai en nog meer ongezonde lucht. Geel wil dat de mensen hun opritten en tuinen ontharden, maar een bijkomende ringweg zorgt voor veel meer verharding. Meer risico voor overstromingen na de aanleg ? En zo zijn er nog veel nadelen. Te veel om op te noemen.
655B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 310B + Op basis van de voorgestelde analyses en plan ben ik er van overtuigd dat de 'hinder beperkte maatregelen' onvoldoende of zelfs niet mogelijk zijn om de leefbaarheid, rust en gezondheid van mij te garanderen. De geluidshinder neemt progressief toe. Er is onvoldoende ruimte voorzien om geluidshinderende maatregelen te plaatsen en levenskwaliteit gaat achteruit. Daarnaast doorkruist de verbindingsweg kostbaar groene zones, noodzakelijk voor te ontsnappen aan lawaai en hinder dat nu al reeds van de Noord-Zuid verbinding komt.
656B			16.10.2023 (via e-mail)	Heeft kinderen en kleinkinderen die getroffen zullen worden door dit tracé. Door het afsluiten van de Koppelseershoeven en Kastermanstraat worden wij afgesneden van dat gebied, we worden opgesloten in druk verkeer. De nieuwe verkeersweg zal ook erg dicht bij al deze jongen kinderen liggen. Wat met hun mentale en fysieke gezondheid?

				Op het mentale vlak zal de geluidshinder een grote impact hebben. De WHO heeft als basisprincipe dat bestaande stille gebieden bewaard moeten blijven en dat de vermindering van geluidsbelasting in één gebied niet ten koste mag gaan voor vermindering van geluidsbelasting van een ander gebied. Met het aanleggen van deze nieuwe weg wordt geluid verplaatst. Alle gezonde kinderen krijgen door deze nieuwe verkeersweg een groter risico op angst en depressie (zie rapport WHO). Legt men het advies van WHO dan zomaar naast zich neer? Fysiek blijkt de kans op hartinfarcten te vergroten bij mensen die rond een verkeerweg wonen (met 8%!). Het WHO zegt dat luchtvervuiling de grootste omgevingsfactor is die de menselijke gezondheid bedreigt en dat deze dezelfde grootorde heeft als ziekte door ongezond eten en roken. De WHO heeft onlangs de veilige norm voor fijnstof verlaagd tot 5mcg/m3 Zelfs zonder een nieuwe weg zal dit al het geval zijn. Bovendien blijkt er uit het PRUP te weinig onderzoek gevoerd te zijn voor een nul alternatief en er is geen recente studie gevoerd naar verkeersstremming rond en in Geel.
657B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 656B
658B			16.10.2023 (via e-mail)	Mijn gezin en familieleden zijn rechtstreeks slachtoffer op diverse vlakken. 1) impact op gezondheid omwille van extra geluidsoverlast Diverse recente studies die WHO bekend maakt wijzen op het aanzienlijke impact op het algemene welzijn en gezondheid van mensen door slechts enkele dB meer overlast aan geluid. Als specialist in geluidsmetingen weet ik op basis van vele metingen die ik heb gedaan, dat de impact van een geluidswerende muur zeer beperkt is. Op een afstand van meer dan 70m is het verschil met of zonder geluidsmuur vaak amper te meten. Ook slapen de meeste mensen op het eerste verdiep en is de impact van een geluidsmuur niet effectief op een hoogte hoger dan 3 meter, dus voor mensen geeft dit een extra verstorend effect op hun slaap en kan er vaak zelfs een venster niet meer worden open gezet. Bovendien worden vele van deze metingen uitgevoerd in dBA (waarin minder weging van het laagfrequent geluid) terwijl voor de gezondheid vooral de dBC curve belangrijk is omdat het "onbewuste" impact op het mentale welzijn ook in het bijzonder in het laagfrequent geluid afspeelt. Hierover wordt steeds meer onderzoek gedaan. In de onderzochte tracés komt dit aspect van gezondheid met geluidsoverlast nauwelijks naar boven terwijl dit juist het eerste element zou moeten zijn die de keuze

			van het gekozen tracé bepaalt. Gaat er nog iets boven de gezondheid van de medeburgers? Recente metingen in de buurt van het voorgestelde tracé wijzen nu al uit dat men aan de limiet zit van de richtlijnen die WHO voorschrijft. Zo'n verbindingsweg gaat alleen nog maar meer geluidslast bezorgen waardoor deze waarden aanzienlijk zullen overschreden worden. Waarom wordt hier niet op geanticipeerd door een tracé te kiezen dat meer noordelijk ligt (korter bij kanaal) welke veel minder mensen hun gezondheid zal impacteren omtrent geluidsoverlast tegenover een ontsluiting die zo kort bij naast de bebouwde kom ligt en letterlijk door de tuin van mensen wordt getrokken. Dit is onverantwoord en ik stel mij zelfs de vraag of dit juridisch niet kan vervolgd worden omdat hiermee rechtstreeks de gezondheid van mensen wordt aangetast, hiervoor zijn intussen meer dan genoeg wetenschappelijke bewijzen voorhanden. Mensen met gezond verstand gaan deze ring niet leggen op het voorgestelde tracé. Waarom worden tevens de adviezen van diverse onderzoeken die in het kader van deze ontsluiting zijn gebeurd (en welke duidelijk voorkeur hebben gegeven aan meer noordelijke tracé's) niet gevolgd door provincie of door de gemeente? Welke verborgen agenda zit hierachter? Momenteel is dit nog geen wetgeving, maar die zal er op afzienbare tijd wel komen. De wetgeving is immers altijd later dan de wetenschap die steeds meer inzichten krijgt op de enorme impact van storend omgevingsgeluid in een woonomgeving. Gaan de verantwoordelijken binnen de provincie het risico durven nemen om hier geen rekening mee te houden en allerlei verdere kosten maken terwijl op afzienbare termijn deze WHO voorschriften omgezet worden in een wetgeving waardoor zelfs een goedkeuring op afzienbare termijn niet meer mogelijk is? Deze risico's zijn aanzienlijk lager in de meer noordelijk gelegen tracé's. Opnieuw, met gezond verstand wordt hier door de verantwoordelijken een meer noordelijk gericht tracé gekozen. 2) impact op gezondheid door aanzienlijk meer fijnstof Een dergelijke verbindingsweg brengt aanzienlijk meer fijnstof mee, recente wetenschappelijke studies tonen het enorme impact op de gezondheid aan. Weer een reden temeer om een dergelijke verbindingsweg zo ver mogelijk weg te houden van een bebouwde kom. En Geel heeft de mogelijkheid om dat te doen, de meer noordelijke tracé's hebben dus ook nog eens dat bijkomend voordeel, minder impact op gezondheid van de medeburgers. Wat zou er dan wél moeten opwegen tegen de gezondheid van de vele burgers die in de bebouwde kom wonen als Geel de mogelijkheid heeft om andere oplossingen aan te bieden voor de ontsluiting van de ring? Dit is totaal onduidelijk en het blijkt duidelijk uit de voorgelegde rapporten dat dit aspect ondermaats werd behandeld.

				3) impact op de natuurbeleving Omdat ik een zeer stresserend beroep heb, is het voor mijn persoonlijk welzijn erg belangrijk dat ik genoeg rust kan vinden als compensatie waardoor ik besloten heb een aanzienlijke investering te doen om in een omgeving te wonen waar deze rust gegarandeerd is. Ik heb daarom 26 hectaren grond gekocht waarop een oude vervallen hoeve stond welke ik heb verbouwd (wat veel meer heeft gekost dan een nieuwbouw) wat meer dan 2 miljoen euro heeft gekost. We genieten dagelijks van deze mooie omgeving en natuur. Dit zal ons ontnomen worden. 4) Financieel impact. Niettegenstaande het gedomicilieerde adres is gelegen op de Heistraat, onze verbinding voor auto's en fietsen zijn via de Kastermanstraat en waar we fietsen richting het noorden (weg van het centrum dus). Ook dit zou dan niet meer kunnen want volgens het plan is er geen tunnel voorzien en daardoor moet er aanzienlijk omgreden worden en brengt dit extra gevaren mee voor de kinderen als zij met de fiets naar school of vrienden rijden. 5) Financieel impact. Een recent schattingsverslag van het onroerend goed wees uit dat dit substantieel veel minder waard zou zijn indien die ontsluiting van de ring er komt over de bouwlanden kort bij de woning, het verschil is meer dan 500.000 Euro. Hoe gaat de provincie dit verschil compenseren? Is dit meegenomen in de kostprijs van dit tracé? Is het verantwoord om geld van de belastingbetaler te gebruiken om deze ring aan te leggen niettegenstaande al bovenstaande bezwaren?
659B			16.10.2023 (via e-mail)	De ring zou in de achtertuin van mijn zus en schoonbroer komen te liggen = slecht voor de gezondheid: fijn stof, geluid, lawaai,... Andere alternatieven te onderzoeken en niet in een nabije buurt van woningen.
660B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B + De aanleg van het tracé G1 heeft naar mijn mening te veel negatieve gevolgen voor de omwonenden alsook huisdieren/honden, zowel voor geluid als voor de toenemende hoeveelheden fijn stof. Een familielid is reeds zwaar ziek. Zijn toestand mag niet verslechteren.
661B			16.10.2023 (via e-mail)	Zal leiden tot problemen voor de gezondheid, luchtvervuiling, geluidshinder en nog veel meer... Ook een mooi stuk van de natuur zal weer verdwijnen, de vele dieren, vogels enz. De gewone mens moet weeral inleveren en zwijgen!

				Hopend dat jullie dit inzien dat deze ring daar niet moet komen!
662B			16.10.2023 (via e-mail)	Deze nieuwe ontsluitingsweg biedt geen verkeerskundige meerwaarde binnen het netwerk van Geel, veroorzaakt meer verkeersonveiligheid dan hij zou oplossen, zal een grote barrière vormen en doorsnijdt open landschap. Noodzaak van het PRUP wordt in vraag gesteld. Is dit om de verkeersleefbaarheid in de kern van St. Dimpna te verbeteren of om de site van het Engels kamp te kunnen herontwikkelen als lokaal bedrijventerrein? Men stelt dat de realisatie van de nieuwe verbindingsweg in Geel niet zal impliceren dat de beide bedrijventerreinen ontwikkeld zullen worden, maar door het realiseren van de enige voorwaarden hiervoor, vallen alle belemmeringen wel weg. De zone rond St Dimpna heeft momenteel geen verhoogd vrachtwagenprobleem. Aan St Dimpna is er stadsuitwaarts een splitsing tussen de N118 en de N71. De N118 heeft op heden weinig doorgaand vrachtverkeer, aangezien hij geen verbinding vormt met structureel vrachtverkeer aantrekkende polen. De N71 binnen de Ring leidt naar de N71-Ring richting Mol en Lommel. Er is echter geen enkele verkeerskundige reden waarom een doorgaande vrachtwagen die vanaf de zuidwestelijke zone van Geel of de E313 komt, via het centrum en St Dimpna zou rijden als de R14 een veel sneller en vlotter alternatief biedt richting Mol/Lommel. Verkeerskundig vormen Geel, Turnhout en Mol een grote driehoek, waarbij de R14-N19g – N19 de hoofdverbinding vormt in het westen tussen Geel en Turnhout (passerend naast Kasterlee); de R14 – N71 de zuidelijke verbinding is van Geel naar Mol en de N18 de oostelijke verbinding maakt tussen Mol en Turnhout (via Dessel en Retie). Wanneer men het vierkant Geel – Mol – Retie – Kasterlee beschouwt, heeft deze een omarmende ontsluitingsstructuur met de R14 – N71 – N18 – N123 en N19/N19g. Diagonaal doorheen dit vierkant loopt de N118. Deze weg, waarop vandaag verschillende woonclusters, achterliggende landbouwzones, maar weinig of geen grootschalige (maak) bedrijven aansluiten, kent een normaal druktebeeld voor een secundaire II. Er zit voornamelijk autoverkeer op, gelieerd aan de woonwijken en aan de aanwezigheid van de kennisbedrijvigheid van het JRC, het VITO, het SCK en de Europese School. Dat er nu reeds een noodzaak zou zijn om vrachtverkeer af te leiden betwist ik ten zeerste. St-Dimpna heeft momenteel geen vrachtwagenprobleem. Wanneer men echter een bedrijventerrein zou inrichten aan Kievermont, zal dit veranderen, en dan zou er wel doorgaand vrachtverkeer optreden. Maar dit is een omdraaiing van de juiste volgorde van de redenen. Men moet dan durven toegeven dat de échte reden de wens is om Kievermont te realiseren, waarvoor men de extra ontsluitingsweg nodig heeft.

				Uit voorafgaande mobiliteitsstudies bleek dat men de N18 Mol – Dessel wil ontlasten, waarbij de N118 de eerstvolgende secundaire weg is. De bestemming van het verkeer dat nu op de N18 zit bevindt zich echter niet in Geel, maar wel in Mol of in Dessel. De omleiding van dit verkeer via de N118 is puur een verschuiving naar een naburige gemeente, die dan op zijn beurt een extra ontsluitingsweg nodig heeft naar de N19(g) om de eigen kern niet bijkomend te belasten. Hieruit blijkt opnieuw dat het bestaande vrachtverkeer aan St Dimpna niet de echte reden is, maar enkel en alleen de ontwikkeling van de bedrijventerreinen Stenenhei en Kievermont. In het ontwerp-Plan-MER wordt op p. 19 bij de doelstelling expliciet verwezen naar de (nodige) ontsluiting voor de geplande bedrijventerreinen Kievermont en Stenenhei. Verkeerskundig gezien worden enkel globale intensiteitstellingen vermeld uit 2017 (p. 55), waaruit blijkt dat er in de ochtendspits tussen 8 en 9 u (zijnde het drukste uur van de dag met het meest geconcentreerde verkeersbeeld) ter hoogte van St Dimpna op de N118 370 pae stadinwaarts rijdt en 240 pae staduitwaarts, en op de N71 330 pae stadinwaarts en 170 pae staduitwaarts. Enerzijds zijn dit zeer normale pae-getallen voor deze locatie, maar de weergave is zodanig schematisch dat hier niet uit blijkt waar dit verkeer dan heen gaat. Als er een probleem zou zijn van doorgaand vrachtverkeer, zouden we dit vrachtverkeer verderop op de route richting Punt moeten terugvinden. Nu komen er volgens deze verkeersplot 370 + 330 pae stadinwaarts aan, maar verderop in de Fehrenbachstraat is hier slechts 160 pae van over. Dit bewijst duidelijk dat van de 700 pae die binnenkomt er minimaal 540 een lokale bestemming heeft. Door het feit dat een vrachtwagen als 2,5 à 3 pae geteld wordt, en men in de Fehrenbachstraat een mix heeft van verkeer met voornamelijk fietsers en auto's, zullen er niet veel vrachtwagens in die 160 pae meer zitten. Deze cijfers tonen in géén geval aan dat er een vrachtwagenprobleem zou zijn ter hoogte van St Dimpna. Anderzijds zeggen deze globale cijfers zeer weinig. Als men iets wil aantonen heeft men gedetailleerde strodio's nodig, waarin op kruispuntniveau geteld wordt hoeveel fietsers, wagens en vrachtwagens/bussen er rijden. Een pae van 700 (stadinwaarts) vlakbij een grote middelbare school kan voor de helft uit fietsers bestaan. Deze globale plots bewijzen bijgevolg niets. Daarnaast stelt men in het ontwerp-Plan-MER op p 55 dat "de N118 kent een halvering van de verkeersintensiteiten naarmate deze het centrum van Geel bereikt. Dit betekent dat de helft van de bestuurders een noordelijke route nemen via bijvoorbeeld de N142/Katersberg...". Dit blijkt niet uit de intensiteitsplot. Op de N118 ziet men vanuit noordelijke richting eerst 430 pae richting Geel rijden tot aan de Domeinstraat/ Kievermont, waarna er richting Kievermont zullen afslaan. In het stukje tot aan de Lieventier/Ericastraat zijn het er dan 420, waarna het volume terug stijgt naar 470 (vertrekkend verkeer uit de achterliggende woonwijk). Voorbij de Katersberg zijn hiervan nog 370 pae over richting Geel-centrum. We zien dus een reductie van 100 pae

				of 24%. Dit betekent dat er 'een klein kwart' verdwijnt, en niet 'de helft'. Bovendien is het opnieuw niet duidelijk welk verkeer er in die pae zit, en of dit over gemotoriseerd verkeer gaat of niet. Vlak na het kruispunt met de Katersberg vertrekt via Galven een rustige fietsroute richting Geel centrum, die ook door heel wat mensen gebruikt wordt. Bijgevolg is de hier aangehaalde stelling over dit verkeersvolume foutief en onvolledig. Hieruit blijkt opnieuw dat de basisvraag 'is er een verkeersveiligheidsprobleem ter hoogte van St Dimpna omwille van doorgaand vrachtverkeer' niet beantwoord wordt, en dat de cijfers hier ook geen probleem aantonen. Op de Katersberg toont dit ochtendspitsmodel uit 2017 230 pae in oostelijke richting en 330 pae in westelijke richting. Samen vormt dit 560 pae, wat niet overdreven is voor een verbindende en ontsluitende weg met verhoogd aanliggende fietspaden. Deze aantallen vereisen absoluut geen bijkomende ontsluitingsweg parallel met de Katersberg. Om echte conclusies te kunnen trekken moet men de aantallen terug per segment zien, opgesplitst naar de verschillende verkeersmodi, aangezien er vanuit de Katersberg ook (fiets) routes naar het centrum en naar het station vertrekken. In deze cijfers wordt alles op één hoop gegooid: men kan geen doorgaande vrachtwagen van een fietser richting Geel centrum onderscheiden. Deze cijfers zeggen dus erg weinig. Wat ze zeker niet zeggen, is dat er een verkeersprobleem zou zijn. De nieuwe ontsluitingsweg is bovendien erg grootschalig uitgedacht: als een primaire II (dat is een volwaardige ringweg, geen lokale verbinding) of als een secundaire II zonder kruisingen, fiets- of voetpaden. In dat geval gaat men volledig voorbij aan de functie van een secundaire weg, die naast verbinden ook moet ontsluiten teneinde het lokale verkeer naar een hogere weg te brengen. De nieuwe weg wil onderweg geen enkel verbinding hebben en zal dus enkel functioneren als een 'snelweg' (met snelheidsregime 70 of 90 km/u) die zo snel mogelijk grote hoeveelheden verkeer moet afwikkelen. Dit wordt aangetoond in de beoordeling van de kruispunten wanneer de nieuwe weg er zou zijn, waarbij men enkel naar de 'level of service' (LOS of de snelheid van het afwikkelen) kijkt, en niet naar de noodzaak van de weg. Er wordt maximaal slechts een beperkt positief effect op de verkeersveiligheid in het centrum bereikt, aangezien er wat verkeer zal verschuiven. In andere straten, waaronder de N118 zelf, wordt dat beperkt positieve effect weer volledig tenietgedaan door het negatieve effect van het extra verkeer. Voor fietsers is er zelfs een duidelijk negatief effect, onder andere doordat verschillende functionele en recreatieve fietsroutes richting het centrum onderbroken zullen worden. Ook voor landbouwverkeer is er een zwaar negatief effect. Bovendien zal de verkeersintensiteit op de N118 zwaar stijgen, waardoor ook de verkeersonveiligheid hier erg zal toenemen. De N118 is zelf ook een verbindingsweg voor fietsers, enerzijds scholieren richting St Dimpna en de andere Geelse scholen, en anderzijds richting de Europese School, en wordt ook veel gebruikt door fietsende

				werknemers van de diverse kennisbedrijven. Al deze fietsers zullen dan geconfronteerd worden met een veel grotere onveiligheid op hun route. De N118 heeft wel vrijliggende fietspaden, maar al deze fietsers moeten ook wel eens de baan oversteken, wat dan zonder enige beveiliging dient te gebeuren. Door het gebrek aan oversteekbaarheid van de geplande nieuwe weg zal al het verkeer dat nu de bestaande kleinere verbindingen naar Geel neemt, ook verplicht worden om zich te concentreren op de hoofdwegen, of op de enige straat waar dan een ongelijkvloerse kruising voorzien zou worden. Dit komt de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in die straten niet te goede. Fietsers, auto's en landbouwvoertuigen zouden dan veel meer gemengd en geconcentreerd worden dan nu het geval is. Er is ook geen enkele reden om een nieuwe weg aan te leggen door het landbouwgebied, terwijl de Katersberg zich op maximaal 400 m afstand bevindt. De nieuwe weg zal parallel lopen aan de Katersberg en dezelfde categorisering hebben. Dit betekent enkel een uitbreiding van wegeninfrastructuur, geen meerwaarde die naar verschillende doelen gericht is. Het verkeer zal beide routes evenwaardig kunnen gebruiken, aangezien beiden aansluiten op de N19 Dr Van de Perrestraat en op de N118 Retieseweg. Bijgevolg heb ik de volgende opmerkingen: - De nieuwe ontsluitingsweg wordt geponeerd als een missing link en als een noodzaak. Deze noodzakelijkheid wordt nergens aangetoond. - Men stelt dat 'het vrachtverkeer rond St Dimpna' problematisch zou zijn. Nergens worden concrete cijfers gegeven over de hoeveelheden van dit vrachtverkeer, of het aandeel ervan tov het personenwagenverkeer en de fietsers. De cijfers zijn veel te globaal en bewijzen niets. In 'pae' zitten zowel vrachtwagens, auto's als fietsers vevat zonder dat men kan zien welk aandeel elke groep inneemt. - De enige reden waarom men de ontsluitingsweg wil realiseren, is de noodzakelijkheid ervan om de toekomstige bedrijventerreinen Kievermont en Stenenhei te kunnen ontwikkelen. De noodzakelijkheid van die bedrijventerreinen is echter nog niet bewezen. Eerst de weg aanleggen om vervolgens te besluiten dat het bedrijventerrein er dan ook zal moeten komen, is een omgekeerde redenering. - Verkeerskundig is er geen reden om een nieuwe weg parallel met de Katersberg aan te leggen. De intensiteiten zijn zeer normaal voor een weg van dit type.

				- Het profiel van de nieuwe weg is enkel gericht op een snelle verkeersafwikkeling van zo veel mogelijk verkeer. Daarna komt dat verkeer echter op de N118 tussen Kievermont en Retie, waar de verkeersonveiligheid sterk zal toenemen. - De nieuwe weg zal een uiterst lage oversteekbaarheid hebben. Dit vormt een barrière voor de achterliggende woonzones. Bovendien wordt het bestaande verkeer dan geconcentreerd op enkele straten, met meer drukte en risico's op ongevallen als gevolg. - Er is een significant negatief effect op de barrièrewerking voor fietsers, auto's en landbouwvoertuigen. - Er is géén winst in verkeersveiligheid buiten het centrum, aangezien de N118 een belangrijke verbinding blijft voor fietsers, zowel naar de scholen in Geel centrum en de Europese School, als naar de verschillende onderzoeksinstituten die aansluiten op de N118. Voor deze fietsers zal de situatie veel onveiliger worden. - De winst in verkeersveiligheid binnen het centrum zal volledig afhangen van of er extra maatregelen genomen worden om het verkeer in het centrum te weren, en of deze maatregelen dan ook gecontroleerd zouden worden. - Aangezien uit de verkeersintensiteitscijfers niet blijkt dat er veel doorgaand vrachtverkeer zou zijn, is het goed mogelijk dat al deze ingrepen een maat voor niets zouden blijken. De meeste verkeersbewegingen worden nu door auto's veroorzaakt, die in deze plannen niet belet zouden worden door het centrum van Geel te rijden. - Er wordt open ruimte opgeofferd voor een nutteloze weg. Deze extra verharding is niet in overeenstemming met de nu gehanteerde visie op ontharding. - Er wordt landbouwgebied opgeofferd voor een nutteloze weg. Het mag ook niet de bedoeling zijn om dit landbouwgebied om te vormen naar woongebied eenmaal dat de weg er zou liggen, terwijl men in de kernen nog veel kan verdichten. Dit is in tegenspraak met de visie op het behoud van open ruimte van de Vlaamse Overheid.
663B			16.10.2023 (via e-mail)	Tracé wordt aangelegd in de tuin van jonge gezinnen. Het effect op de gezondheid door lawaai, drukte en kleine stofdeeltjes is niet te onderschatten. Niet zo ver van het geplande tracé ligt ook een school en een lokaal van een jeugdbeweging waar de "toekomst" van onze maatschappij veel tijd doorbrengt. Er waren toch interessantere tracés die minder last geven aan de mens? En deze zijn dan al eerder weggestemd? Deze zouden dan kunnen afbuigen van de Noord Zuid verbinding van Geel naar Kasterlee en Turnhout. In dat gebied zijn geen woonwijken waar veel mensen wonen.

				Maar is deze verlenging echt nodig? De auto's en vrachtwagens die eerst de Retieseweg gebruikten vanuit het centrum van St – Dimpna hebben al lang een alternatieve route gevonden want de Retieseweg is al meer dan een jaar slechts langs 1 richting te gebruiken(van Retie naar Geel). In richtlijnen van het WHO staat ook dat een stille zone niet mag dienen als alternatief om een drukke zone in een stad te ontlasten en dat is nu net wat ze met de verlenging zouden gaan doen. Gebruik budgetten voor andere zaken. Niet voor extra verharding. Veel van fauna en flora zal hierdoor weer verdwijnen.
664B			16.10.2023 (via e-mail)	In Holven en in de Huttenstraat wonen veel kinderen. Welke impakt gaat al dat vrachtverkeer hebben op de gezondheid van al onze kinderen? Alsook de lawaai hinder die dit met zich meebrengt. Het probleem kan opgelost worden zonder deze weg. Zoals nu al bijna meer als een jaar rijdt al het vrachtverkeer over de noord zuid verbinding (expresweg) omdat de Retieseweg onderbroken is. Stilte, rust en natuur moet behouden blijven.
665B			16.10.2023 (via e-mail)	Gezondheid en het welzijn van de mensen moet prioritair zijn. Hoe is het mogelijk dat in deze tijd, nog zulke wegen worden aangelegd, waar er ontzettend veel schade wordt aangericht. De luchtvervuiling en geluidshinder is al meer als voldoende om NEEN tegen te zeggen tegen deze ring. Het nieuwe tracé Regionale Ontsluiting Geel op die plaats in de gemeente is een absolute NEEN!
666B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 326B
667B			16.10.2023 (via e-mail)	Wie legt er nu een weg naast een recente verkaveling ? De negatieve effecten van een (drukke) weg op de gezondheid zijn zeker voelbaar van 300 meter tot zelfs 500 meter vanaf het midden van de weg. Kijk hoeveel huizen er met die nieuwe weg binnen deze oppervlakte rondom de aan te leggen weg zullen liggen. Deze negatieve gezondheidseffecten zijn een combinatie van de invloed van luchtvervuiling, lawaai overdag, geluidsoverlast en slecht slapen 's nachts en het verlies aan groene ruimte.

				Vooraleer nieuwe wegen worden aangelegd, moet eerst de verkeersproblematiek van de Antwerpseweg en de verbinding met de R14 worden opgelost. Waar blijven de ventwegen langs die Antwerpseweg die al zo lang aangekondigd werden ?
668B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 325B
669B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 344B
670B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 323B
671B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 322B
672B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
673B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + De impact van de nieuwe ring gaat een verschrikkelijke impact hebben op de gezondheid van mij en mijn gezin. Al het vrachtverkeer komt op enkele meters van ons huis, die impact op mijn kinderen hun gezondheid baart mij enorm veel zorgen!
674B			16.10.2023 (via e-mail)	Er wordt niet aangetoond dat er in St. Dimpna een probleem is. Men geeft enkele globale intensiteitstellingen voor zowat het hele grondgebied van Geel, waaruit cijfermatig geen intensiteitsproblemen blijken. Bovendien zijn deze cijfers uitgedrukt in pae (personen auto equivalent), wat een samenvoeging is van het cijfermateriaal voor fietsers, auto's en vrachtwagens/bussen, elk met een eigen wegingsfactor. Er worden geen strodio's weergegeven die in detail aantonen hoeveel fietsers, auto's en zwaar vervoer ter hoogte van St Dimpna passeren. Zonder deze detailgegevens kan men niets concluderen uit de pae's. Het ontwerp-plan-MER verwijst naar het PRUP Kievermont, dat bepaalt dat het voormalige Engels Kamp kan herontwikkeld worden als lokaal bedrijventerrein, mits er een nieuwe ontsluitingsweg zou gerealiseerd worden naar de westelijke Ring rond Geel, teneinde dan noch het centrum (St Dimpna), noch de Katersberg bijkomend te belasten. Deze weg is een noodzakelijke voorwaarde voor zowel dit mogelijks te ontwikkelen bedrijventerrein, en meteen ook voor het bedrijventerrein Stenenhei in Dessel, dat verder via de N118 kan bereikt worden. De verdere afwikkeling van dat verkeer zou dan via de ring rond Retie verlopen. Ook al is er nog geen beslissing genomen over de wenselijkheid, laat staan de noodzaak, van deze bedrijventerreinen, toch is het overduidelijk dat men deze weg nu reeds wil aanleggen om alle hindernissen op voorhand weg te werken. Het probleem met het vrachtverkeer bij St Dimpna is geen bestaande situatie, maar de toekomstige situatie die verwacht wordt indien deze bedrijventerreinen zouden gerealiseerd worden.

				Het uitgangspunt voor de noodzakelijkheid van deze ontsluitingsweg is dus een vals uitgangspunt. De niet zo hoge totale verkeersvolumes ter hoogte van St Dimpna (370 inkomende pae via de N118) en de zeer geringe verkeersvolumes op het vervolg van deze route richting hoger wegennet (Geel Punt) (160 pae in de Fehrenbachstraat) tonen overduidelijk aan dat het doorgaand verkeersvolume zeer beperkt is. Bovendien kunnen we uit deze cijfers niet afleiden of het hier over doorgaand autoverkeer gaat, over lokale fietsers, of over doorgaande vrachtwagens. Wat wel zeker is, is dat deze nieuwe weg zeer nadelig zou zijn voor een flink deel van de noordelijke zone van Geel. Deze weg – die als een snelweg zonder kruispunten of vertragende hindernissen geconcipeerd zou worden – zou enkel extra verkeer naar de N118 brengen. In eerste instantie voor het bedrijventerrein Kievermont, maar eveneens voor Stenenhei, waarvoor al het verkeer dan verder gebruik moet maken van de N118. Deze N118 is vandaag een belangrijke fietsroute, niet enkel naar de Geelse centrumscholen waaronder St Dimpna, maar evengoed richting de Europese School en de kennisbedrijvencluster van JRC, VITO en SCK. Het zou geen ontlasting vormen voor de Katersberg, maar gewoon een extra verkeerscorridor met een grote stroomfunctie. Het ontwerp-plan-MER stelt dat de vermindering van verkeersvolumes in de kern van Geel enkel zal kunnen afgedwongen worden mits bijkomende verkeerscirculatie-maatregelen én mits het gecontroleerd afdwingen van deze maatregelen. Zonder bijkomende beperkende beslissingen wordt het een maat voor niets. Er wordt nu geen enkele garantie gegeven dat bijkomende maatregelen ooit beslist of toegepast zouden worden. In de studie haalt men de barrièrewerking van deze weg aan: zowel een belangrijke functionele fietsroute, deel uitmakend van het BFF, als verschillende lokale fietsroutes zouden afgesneden worden omwille van de niet-oversteekbaarheid van de weg. Zelfs indien men een ongelijkvloerse kruising zou maken, zal dat een kanaliserend effect hebben op zowel het lokale auto- als fietsverkeer, waarbij één straat veel zwaarder belast zou worden. De verkeersveiligheid die men zogenaamd aan St Dimpna of aan de Katersberg zou winnen, verliest men meervoudig op de Retieseweg N118 zelf, waarop verschillende woonwijken aansluiten en er dus heel wat overstekende wagens en fietsers zijn. Het begin- en eindpunt van de nieuwe weg beveiligen met verkeerslichten draagt niets bij aan de verkeersonveiligheid die op alle verdere kruispunten verhoogt. Het extra zwaar verkeer dat via de nieuwe weg aangetrokken zal worden, zal de verkeersveiligheid én de verkeersleefbaarheid van hele wijken zeer sterk negatief beïnvloeden. Naast de barrièrewerking voor alle bewoners en de functionele en recreatieve fietsers, kunnen ook de landbouwvoertuigen dan niet meer door. Bovendien gaat deze nieuwe weg met snelheidsregime 70 of 90 km/u veel geluidsoverlast veroorzaken voor alle omwonenden. Daarnaast is het een inname van open ruimte en landbouwgrond, wat compleet in tegenspraak is met de huidige visies rond open ruimte en ontharding. Er is geen enkele wetenschappelijke reden om deze weg te verantwoorden.

				In de studie wijst men ook op deze negatieve aspecten van barrièrevorming en oversteekbaarheid. Aangezien men voornamelijk de verkeersveiligheid op de weg zelf bekijkt, is er minder aandacht voor de verkeersonveiligheid op het verdere deel van de N118 tussen Kievermont en Dessel/Retie, daar dit niet tot de scope van de studie behoort. Het is wel duidelijk dat de score in het geheel negatief is, wanneer men alle aspecten in rekening brengt. De enige reden voor deze nieuwe ontsluitingsweg is het creëren van de nodige voorwaarden om vervolgens het bedrijventerrein Kievermont in te kunnen richten. Echter, er wordt uitdrukkelijk gesteld dat er hier nog niets over beslist is, en dan men eerst nog de wenselijkheid van een extra bedrijventerrein zal moeten aantonen. Indien Geel behoefte heeft aan een bijkomend bedrijventerrein dan moet men dat aanleggen in de omgeving van waar reeds grootschalige infrastructuur beschikbaar is; niet langsheen een baan die nu de fietsroute is tussen woonwijken en scholen/tewerkstelling.
675B			16.10.2023 (via e-mail)	1. Het PRUP is niet gebaseerd op actuele data en tellingen, maar gaat uit van een verkeerstudie van 2010 en vóór de realisatie van de N19g + recent tonnageverbod in Gasthuisstraat. 2. Het PRUP houdt geen rekening met andere maatregelen (zoals tonnagebeperking), en biedt ook op korte termijn geen oplossingen voor het probleem Gasthuisstraat/St.Dimpna daar het nog een 10/15 jaar zal duren vooraleer de weg er komt. Ook het resultaat van alternatieve fietsroutes en aanpassing van de Gasthuisstraat is nog niet meegenomen alsook het beleid van de EU i.v.m. vermindering voertuigen en mindere uitstoot. 3. Het PRUP is niet gebaseerd op recente én voorbereid op toekomstige normen luchtkwaliteit vanuit de Europese Unie en Vlaamsluchtbeleidsplan en het PRUP geeft op essentiële punten toe dat er leemtes van kennis zijn (geluid/lucht!). Geluidshinder veroorzaakt vele gezondheidsproblemen. De WHO adviseert om de geluidsniveaus van wegverkeer onder de 53dB te houden. Er moet op voorhand bestudeerd worden hoeveel geluid de weg kan veroorzaken. De geluidsbelasting mag niet boven de voorkeursgrenswaarde uitkomen. De geluidsstudie is niet voldoende gebleken. Het geluid zal aanzienlijk toenemen. De NOx uitstoot moet met meer dan 43% verminderd worden tegen 2030 in vergelijking met 2015. Het PRUP houdt onvoldoende rekening met de normen en doelstellingen rond luchtkwaliteit. De verkaveling in Weidestraat ligt op minder dan 100m van het tracé. De luchtkwaliteit zal verslechteren. 4. Het PRUP geeft aan dat er onvoldoende gekeken is naar het effect van sluiproutes. Verdere studie ontbreekt naar hoe het verkeer zich gaat gedragen via andere binnendoorroutes. Het verkeer in de Logen en Retieseweg naar de nieuwe weg zal toenemen. Een groot aantal trage wegen, wandel- en fietsroutes zullen niet meer gebruikt kunnen worden. Het natuurgebied zal moeilijker bereikt kunnen worden. De ring moet rond gemaakt worden. De ontsluiting moet naar de Molseweg worden doorgetrokken.

676B			16.10.2023 (via e-mail)	Een ringweg dwars door een woonwijk = niet serieus. En dan zomaar onteigend worden en gescheiden van de buurt. Er moet een alternatief bestaan want er blijken veel betere plaatsen beschikbaar om dit traject te plannen. Hopelijk komt er een goede en voor iedereen een gunstige oplossing, zonder die ringweg in de buurt!
677B			16.10.2023 (via e-mail)	Meer en meer studies wijzen aan dat de extra geluidslast van zo'n ring erg schadelijk is voor de gezondheid en een bron vormt voor nog bijkomende depressies. Ook tonen recente studies en metingen aan dat pogingen die worden gedaan om de geluidslast te verminderen door het bouwen van geluidsmuren maar een zeer beperkt effect hebben. Zelfs wanneer er een geluidsscherm van 3 meter geplaatst wordt, blijft de hinder en schade aanwezig. Het feit dat er eerst woonwijken gebouwd worden en vervolgens beslist wordt om vlak ernaast dit traject aan te leggen, getuigt van slecht bestuur. Ik vraag me af waarom er geen traject gekozen wordt dat meer noordelijk ligt en duidelijk veel minder impact heeft op deze gezondheidsaspecten en geluidsoverlast. Er is onvoldoende rekening mee gehouden en het is ook zeer merkwaardig dat de provincie de adviezen van diverse onderzoeken naast zich neerlegt, welke duidelijk een voorkeur hebben voor andere meer noordelijke tracés, dus verder weg van de bebouwde kom. Dit is onbegrijpbaar en daarom mijn bezwaar.
678B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 674B
679B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 290B + Aan het einde van die Badstraat is het moeilijk om de Dr. Van De Perrestraat op te komen omdat aan de linkerkant een brievenbus en een boompje het zicht op het fietspad belemmeren. Misschien moet er op het kruispunt met de Holvenseheide, Koppeleershoeve en Badstraat verkeerslichten geplaatst worden.
680B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 662B
681B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 426B + Sinds er een goed jaar geleden een tonnenmaatbeperking op Sint-Dimpna werd ingevoerd, is de druk van het zwaar doorgaand verkeer daar verdwenen. De vrachtwagens vonden immers andere routes, zonder andere dorpskernen te belasten. Er hoeven dus geen miljoenen uitgegeven te worden voor het doortrekken van de ring als het probleem op een veel snellere, duurzamere en goedkopere manier verholpen kan worden.
682B			16.10.2023 (via e-mail)	Onbegrijpelijk dat voorrang wordt gegeven aan economische aspecten ten nadele van de gezondheid van enkele duizenden burgers in dat betrokken gebied waar zo kort bij de bebouwde kom zeer vele burgers in betrokken zijn.

				Mijn zoon en kleinkinderen wonen in de Heistraat. De grond van hun woning zou moeten plaats ruimen voor de aanleg van deze ring en verstoort het leven dat zij daar hebben opgebouwd, wat dus onaanvaardbaar is. Er zijn steeds meer onderzoeken en rapporten die uitwijzen hoe ernstig de impact van geluidsoverlast en fijnstof teweegbrengt op de gezondheid en het welzijn van de mens. Gezondheid primeert in deze mooie en rustige omgeving. Het is een totaal onverantwoorde beslissing om het ontwerp tracé dat nu voorligt voorrang te geven op andere tracé's die veel minder mensen schade berokkenen. Ik hoop dat de verantwoordelijken binnen het bestuur van de provincie alsook van de gemeente Geel het nodige gezond verstand aan boord leggen want als zij dit tracé doorzetten, zijn zij verantwoordelijk voor een negatief impact op de gezondheid en het welzijn van vele honderden mensen in dat woongebied. Wie wil dat op zijn geweten?
683B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 311B
684B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 682B
685B			16.10.2023 (via e-mail)	Onze kaaswinkel verkoopt tal van producten die afkomstig zijn van de grazende koeien in Geel wegens de goede melkqualiteit. Door de aanleg van de ringweg zal elk vervuilend bestanddeel afkomstig van het verkeer in de melk terechtkomen. Dit terwijl de overheid zulke strenge voedselveiligheidsnormen oplegt. De impact van extra verkeer op deze omgeving is op diverse vlakken (vervuiling, geluidsoverlast, stress) groot voor mens en dier. De overheid moet haar eigen acties en infrastructuurwerken afwegen ten aanzien van de impact op de omgeving en uiteindelijk op de kwaliteit van onze producten. Als handelaar is het mijn plicht om u te melden dat dit tracé een negatieve impact heeft op de kwaliteit van zuivelproducten en ik hoop dat u het verband inziet.
686B			16.10.2023 (via e-mail)	Waarom een ring bouwen doorheen dit groen gebied? Wat met de impact van fijn stof op de gezondheid? Het is onverantwoord toch nog een ring te gaan bouwen in dit gebied. Om nog maar te zwijgen over de enorme geluidsoverlast die er gaat komen. Tal van mensen hun levenskwaliteit gaat hier zienderogen op achteruit. Waarom wordt er niet gekozen voor deze ring meer noordelijk te bouwen?
687B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 310B

688B			12.10.2023 (via aangetekende zending, poststempel d.d. 13.10.2023, ontvangen d.d. 16.10.2023)	Idem 315B
689B			10.10.2023 (via aangetekende zending, poststempel d.d. 10.10.2023, ontvangen d.d. ?)	Nee tegen het doortrekken van de ring. Wij zijn hier komen wonen voor de rust en het groen. De laatste 7 jaar wordt er snel gereden in de Fittelaarsdijk als sluiptweg. Deze weg wordt ook door veel kinderen, wandelaars en fietsers gebruikt. De nieuwe weg zou achter onze tuin komen te liggen = lawaaihinder. Nu al veel lawaaihinder van de N19g. De natuur (fauna en flora) moet wijken voor verharding. De boeren moeten al zoveel inleveren en inspanningen doen en hun grond wordt ook ontnomen. Wat schiet er voor de boeren nog over? Stad Geel proclameert dat ze de stad groener en gezonder gaat maken. Dit PRUP is radicaal het tegenovergestelde. De gewone mens is weeral de dupe. Wie gaat dat betalen? De weg kan ook anders gelegd worden zodat er geen huizen onteigend moeten worden. Hier en daar een klein stukje landbouwgrond om de scherpe bochten uit de weg te halen en een aansluiting op de ring naar Kasterlee – Turnhout of naar Mol en Westerlo. Op die weg staan minder huizen. De nieuwe weg zal lawaaihinder teweegbrengen. Ook moeten de mensen langer omrijden naar centrum Geel. Mensen met een bromfiets moeten dan maar thuis blijven? Laat dat beetje gezonde lucht toch blijven. Er wordt gevraagd het buitenleven niet af te nemen. Bezwaarindieners voegt in zijn bezwaarschrift een plan toe van een alternatief voorstel.
690B			12.10.2023 (via aangetekende zending, poststempel d.d. 12.10.2023, ontvangen d.d. 13.10.2023)	Idem 268B
691B			6.10.2023 (via aangetekende zending, poststempel d.d. 06.10.2023, ontvangen d.d. 09.10.2023)	-Er zijn alternatieven mogelijk via routes waar amper huizen staan of waar de noodzaak wegvalt om een ring te trekken. -We hebben recht op gezonde lucht en een rustige omgeving en inspraak. Door deze weg zal er veel lawaaihinder zijn. Rustig buiten zitten of ramen openzetten zal niet meer mogelijk zijn. Kinderen zullen niet meer buiten kunnen spelen wegens inhaleren van al het fijn stof. - tegen onteigeningen. Er moeten andere oplossingen bestaan.

				- het probleem wordt gewoon verplaatst naar Holven, niettegenstaande het probleem in St. Dimpna is opgelost door de tonnagebeperking. - de wegen in Holven zijn vrij smal en kort zodat er zig-zag gereden moet worden. Ook fietsen hier veel kinderen naar school. - er wordt gevraagd de koppen bijeen te steken en het goede te doen voor iedereen. + Idem 175B
692B			15.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + - Geluidshinder (wij wonen op 100 m van het gekozen tracé) - Gezondheid (fijn stof) - Afsluiting van natuurgebied - Waardevermindering woning (compensaties voorzien?) - Schade aan woning door de trillingen
693B			16.10.2023 (via e-mail)	Idem 175B
694B			11.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 13.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	- een correcte studie van de huidige situatie en een realistisch nulalternatief ontbreken. Noodzaak van het PRUP is niet aangetoond. - waarom zijn de andere tracé's afgekeurd? Vriendjespolitiek? - Europese en Vlaamse milieudoelstellingen worden niet gerespecteerd. - Wetenschappelijk bewijs dat deze grote gezondheidsrisico's zullen teweegbrengen. Wat met de levenskwaliteit van onze kinderen? Deze kunnen niet genegeerd worden. - uitstoot, geluidshinder en fijn stof zijn erkende gezondheidsrisico's. - Zou u blij zijn met dergelijke tracé naast uw huis? Wij moeten dit maar slikken.
695B			13.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 13.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Ongezond leven. Komt niet ten goede van de burgers en bedreigt de toekomst voor onze kinderen en iedereen.
696B			11.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 12.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	- de grote effecten op mens en milieu zijn onvoldoende onderzocht. - wat met onze gezondheid? Hopelijk worden wij gehoord. - onverantwoord dat dit project wordt goedgekeurd op basis van normen die zelfs vandaag al zijn achterhaald. - de mooie natuur wordt zomaar verwoest. We worden afgesloten, wat met het extra verkeer dat verplicht wordt omgeleid naar de Dr. Van de Perrestraat? - kunnen de negatieve gevolgen, effecten op onze gezondheid genegeerd worden? Ik ben bang voor mijn toekomst en gezondheid en dat van mijn kinderen en omgeving. - onnodig en onverantwoord.
697B			(via stad Geel ontvangen d.d. 12.10.2023,	Idem 175B

			doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	
698B			(via stad Geel ontvangen d.d. 12.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 175B
699B			(via stad Geel ontvangen d.d. 12.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 175B
700B			(via stad Geel ontvangen d.d. 12.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 175B
701B			(via stad Geel ontvangen d.d. 12.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 175B
702B			(via stad Geel ontvangen d.d. 12.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 175B
703B			(via stad Geel ontvangen d.d. 12.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 175B
704B			(via stad Geel ontvangen d.d. 12.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 175B
705B			(via stad Geel ontvangen d.d. 12.10.2023,	Idem 175B

			doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	
706B			10.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 12.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Onbegrijpelijk dat dit tracé naast woonwijken komt te liggen. Dit is nefast voor de toekomst voor onze kinderen en kleinkinderen vanwege het fijnstof en de gevolgen die hiervan verder komen. In de krant verscheen op 10.10.2023 nog een artikel over een nieuw zwervkattenproject in Geel waarin gesteld wordt dat elk dier een gezond en gelukkig leven verdient. Wat met de mensen en kinderen van Geel Holven? Deze niet?
707B			12.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 12.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	- onverantwoord en onbegrijpelijk dat dit tracé door woonwijk moet lopen. - wat met de gezinnen hier woonachtig? - dieren hebben recht op een gezond en gelukkig leven. Mensen blijkbaar niet. - winstbejag anders niets.
708B			10.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 12.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	- onverantwoord en onbegrijpelijk dat men dit tracé vlak naast en tussen woonwijken doet lopen met alle gevolgen vandien. - welke effect heeft dit op jonge gezinnen die daar wonen op gebied van fijn stof, slapeloosheid, geluidsoverlast op kort en lange termijn? - waarom zijn de andere tracés niet weerhouden? Spelen hier zwaardere politieke kanonnen mee? - welzijn van dieren is precies belangrijker dan mensen. Elk mens verdient een gezond en gelukkig leven. - het wandel- en fietsplezier van de inwoners wordt vernietigd. - Europese en Vlaamse milieudoelstellingen worden niet gerespecteerd. - wat met levenskwaliteit van duizenden inwoners van Holven? Deze worden ingesloten door een onnuttige investering. - wat met gezondheidsrisico's op lange termijn? - zouden jullie blij zijn met zo'n tracé in jullie tuin? Jullie moeten keuzes maken in het belang van de bevolking. - dit is de slechtste keuze van alle tracés die voorgesteld zijn.
709B			12.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 12.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	- grote gezondheidsrisico's; - levenskwaliteit van onze kinderen? - milieurisico's?
710B			12.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 12.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	- ons (ouderlijk) huis staat pal in de vuurlinie van het tracé. Zou u dit leuk vinden? Deze locatie is rustig en idyllisch. Waar natuur en landbouw nog in harmonie samengaan. Veel dieren (hazen, konijnen, vossen, valken, kiekendieven, uilen, ree, wolf) = zeldzame fauna en flora. Dit zal verpest worden door de weg. Zoveel verharding en lawaai.

				- er wordt nog steeds volhard in hetzelfde (vernietigde) tracé. Om militair domein te ontwikkelen tot KMO-zone? Onbegrijpelijk dat stad Geel hiermee akkoord gaat. - verzorg en onderhoud eerst het al bestaande wegnnet en de bermen. - Noord oost hoek van Geel wordt door deze weg volledig afgesloten van zijn natuurlijke verbinding met centrum Geel met lawaai en trillingen en vervuiling tot gevolg. - bereikbaarheid NO in Geel wordt quasi tot nul herleid. - nu al is er een hypotheek gelegd op de eigendommen van de geïmpacteerde eigenaars door de geruchten over de komst van deze weg. Er wordt nergens iets vermeldt over de rechten van de eigenaars. - de geïmpacteerde eigenaars werden niet verwittigd of gecontacteerd. Druist dit niet in tegen de "Grondwet" en de rechten van al deze eigenaars en EU-wetgeving? Men sust ons dan dat alles vergoed (onteigend) wordt zonder erbij te vermelden dat we eigenlijk "ontheemd" worden voor het "algemeen belang". Ons belang is voor jullie geen optie. - Retieseweg wordt overbelast - Volgens wetenschappelijk studie is impact op gezondheid nefast door fijnstof en NOX en lawaai. - onteigeningswaarde onbetrouwbaar gezien de ligging.
711B			11.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 12.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	- de grote effecten op mens en milieu zijn onvoldoende onderzocht; - wat met mijn/onze gezondheid? Hopelijk worden wij gehoord - onverantwoord dat dit project wordt goedgekeurd obv normen die vandaag zelfs al zijn achterhaald. - de mooie natuur wordt zomaar verwoest. We worden afgesloten, wat met het extra verkeer dat verplicht wordt omgeleid naar de Dr. Van de Perrestraat? - kunnen de negatieve gevolgen, effecten op onze gezondheid genegeerd worden? Ik ben bang van onze toekomst en gezondheid. - onnodig en onverantwoord.
712B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 15.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 493B
713B			11.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 12.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Bezorgd om gezondheid van ouders, zus, schoonbroer en neefjes. Geschrokken van de effecten die deze weg teweegbrengt op de gezondheid. Hartkwalen, neurologische aftakeling, longziekten,... Deze kunnen tot op de dag van vandaag niet zomaar genegeerd worden.
714B			16.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 12.10.2023,	I. Verkeersveiligheid van de schoolgaande jeugd. De ligging van de jeugdscholen (2x 400 leerlingen) De Katersberg (300m) en de vbs De Regenboog (500m) is te dichtbij. Zeer veel kinderen moeten dagelijks de ring over. Het

			doorgestuurd door Geel op 20.10.2023) nieuwe kruispunt (4x3) is onveilig. Ook veel landbouwtractoren en vrachtwagens maken gebruik van de N19. Op de reddingsverbinding N19g mogen ze niet op. Indien het nieuwe kruispunt (4x3) er komt, zullen er veel fietsongelukken gebeuren. Het kruispunt is te gevaarlijk voor de doorstroom van schoolgaande fietsers en tractoren en vrachtwagens en normale personenauto's. Elk ongeluk dat gebeurt is er één te veel. De huidige toestand volstaat en laat fietsrichting langs elke kant in twee richtingen toe. De wijziging moet er niet komen voor de bevolking van Holven. II. Procedurefouten AWW Wie tracé 1 zegt, denkt onmiddellijk aan het (ring) ommetje keuze (Ossemeer – Dr. Van de Perrestraat) = omdat de ring moet verlegd worden wegens het nooit kunnen doortrekken van de ring. Het ringommetjetracé is altijd het duurste tracé (G1). De ring moet verlegd worden – 3 huizen moeten worden gesloopt en de omwonende burgers moeten rechtmatig worden vergoed. Een bouwzoneweiland kreeg in 2016 geen vergunning voor het bouwen van een woning wegens ongunstig advies AWW. Kort na 1980 werd nochtans een verkaveling toegestaan in het verlengstuk van de R14 – Weidestraat en achteraf Koppelsehoeven. Dit was deontologisch fout. De verkaveling in Weidestraat betrof trouwens moerassige weiden. Onze bouwgrond (domein Villa Zonneschijn) is altijd (aankoop 1950) bouwzone geweest. Daarbij ook nog te weten dat de eigenaars van de Villa Zonneschijn deze in 2015 niet verkocht kregen wegens toekomstig infrastructuurproject waardoor AWW geen gunstig advies kon verlenen. Dit is niet rechtvaardig. Nu wordt het tracé doorheen woonzone gelegd terwijl het doortrekken van de ring – openstelling ring sept. 1980 – nooit verder is gebeurd. Belangenvermenging (AWW en CVp)? G1 is het alternatief van het doortrekken van de ring oorspronkelijk. Als men dit doortrekt (hetgeen niet kan en mag), gaan de omliggende huizen veel schade hebben omdat dit dwars door woonzone gaat. G1 is de slechtste keuze. Wie bij de beginfase oneerlijk is, moet het in de eindfase wel bekopen. Ik (mede-eigenaar domein Villa Zonneschijn) ben niet blij met deze eerlijke integere argumentatie. Dit is onrechtvaardig. Wij zijn allemaal boos omdat niet het juiste tracé is gekozen. De verkaveling in moerassige weilanden Weidestraat (1982) had er nooit mogen komen. De verkaveling in woonzone (2016) had er moeten komen. III. Historiek en rangorde De eigendom van de familie (domein Villa Zonneschijn) werd door vader aangekocht op 11/2/1950. Dit was één van de eerste inwoners van de Dr. Van de Perrestraat. Vader is overleden op 20/10/1953. In 2008 wordt contact gezocht met de gemeente voor de verkaveling Ossemeer – Dr. Van de Perrestraat. Kort daarna wordt een vergadering belegd in aanwezigheid van de stad Geel, de provincie en AWW. Hier werd beslist dat provincie de verkaveling tegenhoudt. In 2016 wordt opnieuw een verkavelingsaanvraag ingediend. Weer wordt deze geweigerd. In 2015 werd getracht de villa te verkopen. In het notarisboekje van de openbare verkoop stond neergeschreven dat bouwvoorvragen/verkavelingsaanvragen negatief geadviseerd zullen worden om latere

				infrastructuurwerken niet in het gedrang te brengen. De mogelijke kopers haakten bijgevolg af. Daarna hebben we leegstandstaks moeten betalen. Waarom werden er sinds 2008 wel heel veel bouwvergunningen uitgedeeld aan andere percelen in de onmiddellijke nabijheid? Hoeveel mensen zitten er daardoor nu in de miserie? Kan dit zo verder gaan? Sinds 2008 liggen onze gronden geblokkeerd of bevroren. Ikzelf ben ondertussen 74 jaar en mijn oudste broer is vorig jaar overleden. IV. Milieu – omgeving/mobiliteit/RO Het meest storende is de openlucht bergingsgracht vlak naast de Ossemeerloop met vuil stinkend water. Nooit worden de zijanten of bodem gereinigd. Ik heb zelf al 10-tallen maal gevraagd om te reinigen. Een onderhoud werd nooit uitgevoerd. Dit vuil water is het rioolwater dat van de nabijgelegen rioleringen bij hevige regenval wordt overgepompt in deze openluchtbergingsgracht. Bij hevige regenval zit deze helemaal vol. De afloop van het water is zeer traag. Het duurt weken alvorens het peil is gezakt. Dit is al meerdere malen aan AWW/Aquafin gemeld. Deze bergingsgracht zou ondergronds of zeker “overdekt/overkoepeld” moeten zijn. De Ossemeerloop was voor 2020 gemeentelijke bevoegdheid en de bergingsgracht is gewestelijke bevoegdheid. Omwille van de scheiding van bevoegdheden was dit jaren een probleem. Er is nooit een oplossing gezocht om de ondergrondse buizen van lozing water in de Ossemeerloop te herleggen of ze te doen stoppen. Dit is de meest storende milieumelding. Is het tracé G1 wel nodig gezien de NZ-verbinding (N19g) sinds 2014 toch alles kon oplossen en de Dr. Van de Perrestraat van verkeersdrukke weerhield? Het tracé G1 is een PUSH-tracé. Niemand wil beton in zijn omgeving, daarom wordt er terug gekomen op het oorspronkelijke tracé. Maar nu moeten alle tracé's afgewogen worden op eerlijkheid naar milieu, ruimtelijke ordening, mobiliteit, enzo.. De NZ-verbinding en de Dr. Van de Perrestraat lopen parallel en er is een verbindingsweg (R14). Waarom nog een andere verbindingsweg? Dankzij de NZ-verbinding wordt er veel opgelost in Geel. Blijkbaar voor de kmo-zone Dessel niet. Er zijn misschien andere oplossingen mogelijk. Indien NZ-verbinding een “geïmproviseerde” afrit krijgt ter hoogte van de Roerdompstraat ... dan moet er verder nagedacht worden voor alternatieven. G1 is het gevaarlijkste en het duurste tracé. Het vroeger oost-tracé was het goedkoopste. Maar daar woont een gepensioneerd conducteur van AWW-Molseweg Geel. Oplossing voor dit probleem. Er moet een referendum (volksraadpleging) komen voor het tracé dat gekozen wordt. Een volksraadpleging voor het gehucht (tracé) dat gekozen wordt. En zo is de belangenvermenging minder. V. Conclusie Deel I veiligheid van de schoolgaande jeugd is niet verzekerd. De nabijheid van twee kleuterscholen is beangstigend. De doorstroom van het bewust kruispunt is niet verenigbaar met het soort vervoer dat erdoor moet. Het kruispunt is een dodenkruispunt. Veel te gevaarlijk.

				Deel II procedurefouten. Het tracé neemt de al wonende Gelenaar zijn privacy af. Sinds 2008 wordt de verkaveling van bezwaarindieners tegengehouden. Deel III RvS vernietigt eerder RUP in 2013. Eigenaars krijgen villa Zonneschijn niet verkocht. Verkavelingsaanvraag wordt geweigerd. Deel IV milieuomgeving – bergingsgracht Ossemeerloop kan water niet afvoeren wegens te hoog ingebuisde afvoerleidingen. Bij herhaling beton door woonzone kan niet. Algemene conclusie: Tracé is voor geen enkele inwoner van Holven een Aert Geel een meerwaarde. Dit mag in Holven niet gebeuren. We willen in dialoog gaan met een juridisch integer (sluitend) dossier zonder belangenvermenging. Een volksraadpleging voor heel Holven lijkt rechtvaardig.
715B			(via stad Geel ontvangen d.d. 12.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 175B
716B			13.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Bezwaar opgemaakt tijdens de tweedaagse Agility wedstrijd van de Holvense Hondenschool, Fittelaarsdijk 15 op 14 en 15 oktober 2023. • De bereikbaarheid met de auto om met mijn hond hier te komen is sterk bemoeilijkt. • De bereikbaarheid te voet of met de fiets is sterk bemoeilijkt. • Er is extra gevaar voor kinderen en honden die even “weglopen” en op de nieuwe openbare weg geraken. • Interessante wandelwegen naar de Hondenclub zijn straks voor ons afgesloten. • Een bochtige “onderdoor” aan de Heistraat is levensgevaarlijk voor mij als wandelaar, zeker als ik met mijn hond wandel over een bochtig parcours, gemengd fietsers voetgangers. • Dit terrein is nu een oase van rust en wordt een lawaaiige omgeving. • Ik ga hier straks minder graag komen vanwege het lawaai. • Mijn hond, noch ikzelf gaan hier de rust vinden die nodig is om te trainen. • De commando's van de instructeurs gaan minder goed begrepen worden door de honden.
717B			13.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B

718B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
719B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
720B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
721B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
722B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
723B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
724B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
725B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B

726B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	De bereikbaarheid te voet of met de fiets is sterk bemoeilijkt.
727B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
728B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B + Het probleem wordt gewoon verplaatst
729B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
730B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
731B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
732B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
733B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B

734B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
735B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
736B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
737B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
738B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
739B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
740B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
741B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B + -Is die ontsluiting nodig? - nieuwe wegen trekt verkeer aan. - slecht voor gezondheid (fijn stof)

742B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
743B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
744B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
745B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B + Lawaai + trillingen Laat de hondenschool zo het is.
746B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B + Het is hier rustig. Graag zo laten.
747B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
748B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B + De ring moest destijds maar doorgetrokken worden toen er nog ruimte voor was. De nieuwe verkavelingen van toen waren interessanter voor de betrokken schepenen en bouwfirmas. Die hebben toen geld gepakt en nu moet de simpele man ervoor opdraaien.
749B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023,	Idem 716B + Agrarisch gebied moet agrarisch gebied blijven.

			doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	
750B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
751B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
752B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
753B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
754B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
755B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
756B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
757B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023,	Idem 716B

			doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	
758B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
759B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
760B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B + er is al verkeer genoeg
761B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
762B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
763B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
764B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
765B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023,	Idem 716B

			doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	
766B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
767B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
768B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
769B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
770B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
771B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
772B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B + Laat groen wat groen is. We hebben al zo weinig natuur.
773B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023,	Idem 716B

			doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	
774B				Bezwaar opgemaakt tijdens de Dag van de Trage Weg wandeling op 15 oktober 2023 te omgeving Fittelaarsdijk – Meulemakershoef. • Ik kom hier voor de rust en de stilte niet voor de verkeersdrukke. • Deze landelijke omgeving zal verminkt worden. • Fietsknooppunten worden afgesneden. • Als wandelaar, fietser, ruiter, sportbeoefenaar zie ik straks zoveel doorgangen afgesloten. • Dit KSA terrein is nu een oase van rust en zorgeloze speelzone en wordt een onveilige omgeving. • Kampen organiseren wordt verleden tijd. • Tonnagebeperking kan wel in Meerhout, maar niet in Geel. Dit zou de goedkoopste en efficiënte manier zijn. • Richtlijnen WHO i.v.m. fijn stof en geluid worden met de voeten getreden. • Richtlijn WHO: overlast verleggen om een andere buurt te ontlasten = niet oké.
775B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B + Ik zou graag de Koppeleershoeven ondertunneld hebben voor fietsers en eventueel auto's want is op een bepaald stuk éénrichting. Wordt veel te druk in de Badstraat. Pas inwoner van Geel en al heel teleurgesteld.
776B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
777B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
778B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
779B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d.	Idem 716B

			16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	
780B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
781B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
782B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
783B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
784B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
785B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
786B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
787B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d.	Idem 716B

			16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	
788B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
789B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
790B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
791B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
792B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
793B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
794B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
795B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d.	Idem 716B

			16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	
796B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
797B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
798B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
799B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B + moeilijk weg te komen voor de bewoners rond de nieuwe ring.
800B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
801B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B
802B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 716B + Moeilijk te bereiken vooral bij grote wedstrijden waar deelnemers vanuit heel België komen deelnemen.
803B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d.	Bezwaar opgemaakt tijdens de Dag van de Trage Weg wandeling op 15 oktober 2023 te omgeving Fittelaarsdijk – Meulemakershoef.

			16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	• Ik kom hier voor de rust en de stilte niet voor de verkeersdrukte. • Deze landelijke omgeving zal verminkt worden. • Fietsknooppunten worden afgesneden. • Als wandelaar, fietser, ruiter, sportbeoefenaar zie ik straks zoveel doorgangen afgesloten. • Dit KSA terrein is nu een oase van rust en zorgeloze speelzone en wordt een onveilige omgeving. • Kampen organiseren wordt verleden tijd.
804B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 803B
805B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 803B
806B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 803B + • Kilometerheffing aanpassen zodat vrachtwagens verplicht worden om zoveel mogelijk snelweg te gebruiken. • Rustige buurt gaat nu lawaaioverlast krijgen. • Enige landelijke gebied gaat men belasten met industrie en extra wegenis. • Plan industrie aan snelwegen en niet in landelijk gebied.
807B			16.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 47B
808B			(via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 607B
809B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023,	Onze kinderen zullen met dit nieuwe tracé opgezaaid worden en er de gevolgen van dragen. De weg moet ook onderhouden worden, zelfs als zou blijken dat deze nog amper wordt gebruikt in de toekomst. In bijlage bij het bezwaarschrift wordt een artikel

			doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	over een "herstelfonds" gevoegd. Er is geen nood aan projecten die op papier worden uitgewerkt, maar nooit worden uitgevoerd. In Geel zijn er nog andere katjes te geselen: Antwerpseweg, R14, fietspad Molseweg (N71), dorpskern Ten aard, Sint-Dimpnaplein (vanaf 't Gelijkvloers omgeving watertoren) maar waarvoor geen reclame wordt gemaakt.
810B			15.10.2023 (via aangetekende zending, poststempel 17.10.2023, ontvangen d.d. 19.10.2023) (LAATTIJDIG)	Idem 508B
811B			13.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 419B
812B			13.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Naast een woonwijk? Hoe kan dit? Dit kan niet ten goede komen van de burger en heeft een serieuze impact op de gezondheid. Dit is het slechtste tracé. Het wandel- en fietsplezier wordt afgenomen. Europese en Vlaamse milieudoelstellingen worden niet gerespecteerd. Kan dat zomaar?
813B			13.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Onnodig en onverantwoord. Wat met de leefkwaliteit van de 1000den gezinnen? Het is wetenschappelijk bewezen dat deze ernstige gezondheidsrisico's teweegbrengen. Zijn deze in kaart gebracht? Tracé naast een woonwijk is onbegrijpelijk.
814B			10.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Vrienden moeten verhuizen uit hun pas gekocht en verbouwd huis. Zij hebben ook vele kippen en katten die mee moeten verhuizen. Dat is heel erg en bijna onmogelijk. Dokters hebben wetenschappelijk bewezen dat als je naast de ring woont het net hetzelfde effect geeft wanneer je rookt. De longen verslechteren. De ring is daarom een slecht idee.
815B			12.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	100den gezinnen worden blootgesteld aan geluidsoverlast en nachtlawaai en luchtvervuiling van vrachtwagens e.d. Er moet veel landbouwgrond verdwijnen = nadelig voor boeren die hun job en inkomsten verliezen. Fietzers en wandelaars verliezen binnenwegen.

816B			(via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	1.dit treft met als landbouwer. Een 10-tal ha landbouwgrond wordt vernietigd. De rendabiliteit van mijn bedrijf (door het doorsnijden van verschillende percelen, alsook het onteigenen en vol beton storten van goede landbouwgrond) is ronduit broodroof. Ik wordt geldelijk en moreel zwaar getroffen. Misschien moeten jullie dan maar het hele bedrijf aan marktwaarde onteigenen, want met een halfkreupel paard kan een boer niet ploegen. 2.als landbouwer worden we dagelijks geconfronteerd met dreigingen van afname van landbouwactiviteit ivm stikstofdossier. En nu brengt diezelfde overheid stikstofuitstotend zwaar verkeer naar herbestemd, uitermate open landbouwgebied. Hetgeen open gebied is en moet blijven. 3.we wonen vlakbij het tracé. Op nog geen 100m wordt de weg gepland. Dit zal leiden tot geluidsoverlast, fijnstof en visuele hinder. 4.er zijn voldoende alternatieven voor dit verkeer. Zie daarvoor de recente verkeersopstelling thv Retieseweg en regio Sint-Dimpna. Jullie leggen verkeerde oplossingen voor, voor niet-bestaande problemen, of zijn er problemen waar wij geen weet van hebben? Waarom is daar geen transparantie over? 5.als het probleem de fietsende jeugd is aan St. Dimpna, dan kan het niet dat een weg 3km noordelijk daarvoor voor vele miljoenen euro's, met een onduidelijk doel de oplossing is. Op de Dr. Van de Perrelaan en Retiesebaan wordt ook veel gefietst. Daar wordt niets over gezegd. 6.mooie natuur wordt in twee gesneden. Wat met wandelaars, joggers en fietsers?
817B			09.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Er zullen door de ring heel wat (wilde) dieren verdwijnen = heel erg. Ook wordt er veel grond vernietigd, dus minder plaats voor dieren. Ook niet fijn voor de fietsers. Veel geluidsoverlast voor omwonenden en dieren.
818B			14.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Als startende landbouwer rechtstreeks getroffen door dit plan. Mijn omgeving zal ook geluidsoverlast en fijnstofhinder ondervinden. Het landschap zal vernietigd worden. Mijn bedrijf ligt temidden van het tracé.
819B			13.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Veel landbouwgronden en bouwgronden moeten verdwijnen. Veel meer nachtlawaai. De fiets- en wandelpaden worden veel kleiner.
820B			12.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023,	Dit treft mij als landbouwer. Er worden verschillende ha landbouwgrond vernietigd. Dit heeft zware financiële gevolgen voor het bedrijf.

			doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Als landbouwer moeten we voldoen aan vele wetten en regeltjes (o.m. groene buffering t.a.v. landschap) en nu komt er dwars door het prachtig stuk groen een vervuilende weg met alle gevolgen vandien (wilde dieren verdwijnen, geen fluitende vogels meer).
821B			(via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Dit gaat volledig in tegen alles waar de provincie Antwerpen voor staat. Op jullie eigen websitekalender staat het vol met groene evenementen (geleide wandeling 'hoedje af voor de paddenstoel; bosbaden, week van het bos,...). Er worden door jullie hoofdzakelijk groene activiteiten ingepland. Natuur staat voorop zo lijkt het. Maar dat is echter schijn aangezien jullie een verbindingsweg inplannen in het mooiste stukje natuur vlak aan de rand van de stad Geel. Niet alleen verdwijnt er hierdoor een heel stuk natuur, ook verliezen tal van landbouwers hun inkomen waardoor het "plattelandsbeleid" van de provincie teniet wordt gedaan. Dit speelt volledig in tegen de waardes en normen waarvoor de provincie staat. Rurant ijvert voor het behouden en versterken van een aantrekkelijk, leefbaar en dynamisch platteland. Wat is er waar van het beleid van de provincie als er een verbindingsweg wordt getrokken en er tal van ha landbouwgebied wordt vernietigd? Hoe kan een verbindingsweg tussen steden het dorpsleven veerkrachtiger maken en de verbinding met het platteland versterken? De verbindingsweg zal eerder de afstand tussen het platteland, landbouwers en dorpskern vergroten. De landbouwer wordt nog maar eens het leven zuur gemaakt. Mensen die in deze omgeving wonen zijn zich bewust van de waarde van de open ruimte die er is en doen al het nodige om de kwaliteit hiervan te verhogen door de akkers en weilanden te verzorgen en te onderhouden. Dit vergroot de kwaliteit van de leefomgeving, iets wat een verbindingsweg door het mooiste stukje natuur rond Geel in geen geval zal doen.
822B			(via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 311B
823B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	1.Het versnipperen van de open ruimte is een foute beleidskeuze. Vele studies geven aan dat nabij groen, trage wegen en bereikbare open ruimte een positief effect hebben op de mentale en fysieke gesteldheid van mensen. Deze aspecten worden door de provinciale diensten algemeen beschouwd als belangrijke en te onderschrijven beleidskeuzes. 2.Sinds de vorige versie van dit PRUP bevroren werd, zijn er nog woningen bijgebouwd en bouwgronden ontwikkeld. Er is een nog grotere groep mensen rechtstreeks geïmpacteerd door deze plannen, op de huidige plannen lijken niet al deze nieuwe woningen mee in rekening gebracht. Het milieu-effectenrapport baseert zich niet op een reële situatie en is daardoor gecompromitteerd. 3.Onherstelbare schade: het aanleggen van een dusdanig uitgebreide oppervlakte verharding, met bij uitbreiding het doorsnijden van zichtassen en open-ruimte gevoel,

				zorgt voor onherstelbare schade aan het landschap. Het PRUP zorgt voor het vernietigen van de weinig overgebleven open ruimte, fiets- en wandelroutes en groenwaarden in dit specifieke gedeelte van stad Geel. 4. Onherstelbare schade – geluidsoverlast, fijn stof, trillingen, bedreigde waterhuishouding: de aanleg van dit traject, en het latere gebruik ervan, zal de aanpalende bewoning overstelpen met geluidsoverlast, uitstoot, trillingen en afwateringsproblematiek. De ‘flankerende’ of ‘milderende’ maatregelen die dit kunnen tegen gaan, zijn nog niet uitgevonden. Er wordt met dit PRUP gekozen om de levenskwaliteit van de bewoner van het hele gebied te devalueren. Geluidswallen zijn niet afdoende voor de verkeersstroom die u hier wil creëren, de trillingen kunnen niet afdoende opgevangen worden, een hele gemeenschap wordt ongezonder gemaakt door dit traject. De mogelijke gezondheidsrisico's worden onvoldoende in beeld gebracht. 5. Een verplaatsing van de lawaai blootstelling van de ene naar de andere straat geen oplossing is en indruist tegen de basisprincipes van de WHO. Op p. 105 van het rapport van de WHO, staat duidelijk bij het eerste basisprincipe dat de vermindering van geluidsblootstelling op de ene plaats, niet mag leiden tot geluidstoename op een andere plaats. De buurt rond de Fittelaarsdijk en de Gagelstraat zullen een zeer negatieve impact hebben op vlak van lawaai a.g.v. het tracé G1. 6. De aanleg zou betekenen dat er ca. 7ha oppervlakte verharding bijkomt. Dit is onverantwoord. Het plan-MER wijst op een substantiële verharding in infiltratiegevoelig gebied. De open grachten die het plan-MER als milderende maatregel vooropstelt, zijn onvoldoende om de negatieve impact van deze massale verharding te compenseren. 7. het voorkeustracé paalt aan twee grote verkavelingen. De milderende maatregelen (buffering en geluidschermen) worden niet gegarandeerd. Er valt nergens op te maken hoe deze er zullen uitzien. Op een hoogte van 3m heeft een geluidswerend scherm bovendien geen enkel effect meer. Ook krijgt de ene wijk een buffering en de andere wijk niets. 8. Op de aansluiting van het voorkeustracé met de Dr. Van de Perrestraat komt een groot kruispunt van 4 afslagstroken in elke richting. Dit is heel gevaarlijk voor de vele fietsers die hier dagelijks passeren. De nieuwe weg is onnodig en vanuit gezondheidsstandpunt en veiligheid zeer onoordeelkundig gedaan. Het probleem kan opgelost worden zonder deze weg of met een ander tracé met minder impact op mens en milieu. Er is geen enkele goede reden om de leefbaarheid van de bewoners van Holven met een nieuwe weg aan te tasten.
824B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 823B

825B			15.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Idem 479B
826B			10.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Denk aan onze kinderen en hun gezondheid. Dat is veel belangrijker dan een stuk beton. Iedereen moet ontharden, behalve de wegenwerkers? Dat kan toch niet?
827B			13.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Het is niet omdat er in het verleden foute keuzes gemaakt werden dat jullie dat nu weer moeten doen. Geen extra weg = minder verkeer!
828B			16.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Deze nieuwe weg doet het verkeer zeker nog aantrekken en mist zijn doel. Verplaats aub het probleem niet naar Holven. Er is daar geen KMO zone nodig, dus ook geen weg. Verkeer buiten St. Dimpna houden doe je met verkeersborden: "uitgezonderd plaatselijk verkeer en MAX. tonnage". Het verkeer gebruikt nu al de N19bis. Straks komt alle verkeer weer over de Retiebaan en het daar nog drukker worden als je kiest voor bijkomend stuk rong langs Holven.
829B			16.10.2023 (via stad Geel ontvangen d.d. 16.10.2023, doorgestuurd door Geel op 20.10.2023)	Bezwaar tegen nieuwe weg.
830B			2.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + Het voorkeurtracé ligt zo dicht bij mijn woning (ik schat tussen 50 à 100 m) dat onze levenskwaliteit qua rust, geluidsoverlast en gezonde lucht zodanig geschaad zal worden dat zij onder het normaal leefbare zal komen. Door de geplande afsluiting van de bestaande wegen (Fittelaarsdijk, Heistraat) zullen de huizen van onze buurt als het ware geprangd worden tegen de nieuwe weg. Het is tevens een economische realiteit dat de (verkoop)waarde van mijn huis door al deze maatregelen een flinke daling zal kennen. Het pijnlijke van deze optie is dat, enkele honderd meter verder, een open landbouwgebied ligt waarop omzeggens geen huizen staan.

TE LAAT INGEDIENDE BEZWAREN

830B			17.10.2023 (via e-mail)	Idem 617B
831B			18.10.2023 (via e-mail)	Idem 310B
832B			17.10.2023 (via e-mail)	Idem 47B + betonstop 7 hectare onnodige beton in landbouwgrond, plannen die verouderd zijn en deze weg is niet meer nodig als hij uitgevoerd gaat worden
833B			18.10.2023 (via e-mail)	Idem 331B
834B			18.10.2023 (via e-mail)	Idem 426B
835B			18.10.2023 (via e-mail)	Idem 310B
836B			19.10.2023 (via e-mail)	Idem 245B
837B			19.10.2023 (via e-mail)	1. Dit treft allereerst de landbouwsector. Zoals het voorstel er nu ligt, wordt een tiental hectaren voor de landbouw onherroepelijk vernietigd. De reductie aan rentabiliteit van deze bedrijven (door het doorsnijden van verschillende percelen, alsook het onteigenen en vol beton storten van goede landbouwgrond) is ronduit broodroof. Misschien moeten jullie dan maar het hele bedrijf aan marktwaarde onteigenen, want met een halfkreupel paard kan een boer niet ploegen. 2. Landbouwers worden dagelijks geconfronteerd met dreigingen van afname van landbouwactiviteit ivm het stikstofdossier. En nu brengt diezelfde overheid stikstofuitstotend (zwaar) verkeer naar herbestemd, uitermate open landbouwgebied. Hetgeen open gebied is en moet blijven. (Dat is wat diezelfde overheid overal rondbazuint) 3. Wij wonen vlakbij het tracé, samen met het gezin. Op nog geen 100m plant men nu een drukke weg. De geluidsoverlast, fijnstof en visuele hinder krijgen we er dan gratis bij. Dit kan Anno 2023 toch niet meer. 4. Temeer daar er voldoende alternatieven zijn voor dit verkeer. Dit bewijst nu toch de recente verkeersopstelling thv diezelfde Retieseweg en Regio St-Dimpna. (Zie Aquafin werken sinds bijna 18maand) Momenteel is er geen enkele zware vrachtwagen thv St Dimpna. Dit veroorzaakt geen probleem. Jullie leggen verkeerde oplossingen voor, voor

				niet –bestaande problemen, of zijn er problemen waar wij geen weet van hebben? Waarom is daar dan geen transparantie over? 5. Als het probleem de fietsende jeugd is aan St Dimpna, dan kan het niet dat een weg 3 km noordelijk daarvan voor vele miljoenenEuro's, met een onduidelijk doel de oplossing is. Er wordt op de Dr. Van de Perrelaan en op de Retiesebaan ook gefietst. Elke ochtend en avond fietsen diezelfde fietserkes van aan St Dimpna de vier richtingen uit. Daar hoor ik in heel het plan niets meer over. 6. Tenslotte snijden jullie die hele mooie natuur bruut in twee, één van de laatste mooie open ruimtes zo dicht bij de stadskern. Kom dat maar eerst eens uitleggen aan de honderden wandelaars, joggers en fietsers, waarmee we deze plek graag delen, dat je die gaat vernietigen met nog een zoveelste grote weg. Er zijn grotere prioriteiten dacht ik met zo een miljoenenbesteding.
838B			20.10.2023 (via e-mail)	Idem 426B
839B			27.10.2023 (via e-mail aan ruimte@provincieantwerpen.be) -> niet gericht aan procoro	Idem 331B

ADVIEZEN

Nr.	Instantie	Hoedanigheid	Datum + indieningswijze	Advies
1A	Departement Omgeving		23.08.2023 (via DSI)	Geen advies
2A	Gemeenteraad Dessel	M. Meeus, voorzitter L. Nuyts, alg. directeur	Advies d.d. 07.09.2023, ontvangen d.d. 28.09.2023 (via e-mail)	Gunstig advies. Het voorgestelde traject zal geen invloed hebben op het verkeer in Dessel.

3A	Gemeenteraad Geel	G. Verhesen, Voorzitter F. Mylle, Alg. directeur	Advies d.d. 28.09.2023, ontvangen d.d. 06.10.2023 (via e-mail)	Voorwaardelijk gunstig advies. Er moet rekening gehouden worden met volgende opmerkingen: - Er moet voldoende aandacht gegeven worden aan flankerende verkeerstechnische maatregelen in de buurt die moeten dienen om de nieuwe verkeersstromen maximaal te sturen. De gemeenteraad vraagt met aandrang om deze maatregelen zo snel mogelijk uit te voeren. De gemeenteraad wenst dat er een planning wordt opgemaakt zodat men parallel met elkaar kan werken aan de uitvoering van de werken, in het bijzonder de werken ter hoogte van de R14 en N19 Antwerpseweg (ventwegen), inrichting van de wegenis van R14, en aanpassing van R14 richting Mol om een vlotte verkeersdoorstroming te verzekeren. Er moet maximaal ingezet worden op milderende maatregelen voor omwonenden naast het gekozen tracé; zodat het tracé geen visuele- en geluidsoverlast oplevert voor de aangelanden in de nabije omgeving. Een eenduidige studie dient te gebeuren wat betreft de impact van fijn stof, Nox, luchtpolluenten op de naastliggende wijken volgens vigerende normen. - Met het oog op een vlotte doorstroming en veiligheid van het fietsverkeer moeten er ter hoogte van de kruispunten met de Dr.-Van de Perrestraat en de Retieseweg ongelijkvloerse fietsverbindingen voorzien worden. Op deze manier kunnen fietsers steeds zonder stoppen deze kruispunten passeren (maximale vlotte en veilige fietsbereikbaarheid van het centrum vanuit het noorden) en kan de conflictvrije regeling voor gemotoriseerd verkeer vereenvoudigd worden wat de doorstroming ten goede komt. De plancontour moet ter hoogte van deze kruispunten zeker ruim genoeg worden genomen om fietstunnels te kunnen aanleggen; - Bij de verdere uitwerking van het project tot aanvraag omgevingsvergunning moet grondig onderzocht worden of het gewenst is om de bestaande aansluitingen van de woonstraten Zandhoefstraat en Holven al dan niet af te sluiten van de nieuwe wegverbinding.

				- Dat er duidelijke criteria worden vastgelegd voor de vele aangelanden wat betreft de waardevermindering van hun eigendommen.

TE LAAT UITGEBRACHTE ADVIEZEN

4A	Gemeenteraad Kasterlee	B. Van Ballaer, voorzitter T. De Munter, alg. directeur	Advies d.d. 24.10.2023, ontvangen d.d. 28.10.2023 (via DSI)	Positief advies.

OVERZICHT BEZWAREN & ADVIEZEN

PRUP Regionale ontsluiting Geel bis

Openbaar onderzoek 5 februari 2024 – 4 april 2024

BEZWAREN

Nr.	Indiener	Hoedanigheid	Bezwaar
2.1B			In het PRUP wordt beschreven dat er een ongelijkvloerse fietsoversteek aan de Heistraat voorzien wordt en er ook een ongelijkvloerse fiets- en tractorkruising voorzien wordt aan de Schransdijk. Deze fiets- en landbouwverbindingen dienen voorzien te worden zodanig dat ook de voetgangers hier een veilige doorsteek kunnen nemen. In PRUP wordt er een zeer korte onderzoek/beschrijving gemaakt van het officiële wandelnetwerk. Er zijn geen onderzoeken/metingen gedaan i.v.m. het dagdagelijks recreatief gebruik van de wegen en wandelpaden rondom de PRUP dewelke gebruikt worden door: - Recreatieve sportievelingen, vooral lopers, wandelaars maar ook mountainbikers - Wandelingen t.b.v. het uitlaten van de honden Uitgebreider onderzoeken/metingen zijn nodig i.v.m. het dagdagelijks recreatief gebruik van deze wegenissen rondom het PRUP en dan specifiek over hun ontsluiting, aanvaardbare alternatieve wegenissen of extra wegenissen (of wandelpaden) dewelke aangelegd dienen te worden om deze zone te ontsluiten voor deze dagdagelijkse recreatieve gebruiker. Bedenk daarbij in de kwantitatieve analyse dat het aantal bewoners in de buurt van Koppeleershoeven, Witbos, Weidestraat, Gagelstraat, Holvenseheide, ... meer dan 250 woningen betreft, met aldus snel een 700-tal bewoners, waarvan er een aanzienlijk gedeelte ondertussen hondeneigenaar van geworden zijn. Het gebied ten noorden van de Fittelaarsdijk is hierbij het gewenste gebied voor kleine of grotere wandelingen (met of zonder hond) en looptoeren.
2.2B			- Verhoogde concentraties (ultra)fijn stof en NO2 hebben een negatief effect op de gezondheid van hart en longen. Ze kunnen de neurologische ontwikkeling van kinderen negatief beïnvloeden en zorgen mogelijk ook voor een versnelde neurologische aftakeling bij volwassenen. Daarnaast is er de wetenschappelijk bewezen schade van overmatige blootstelling aan (nachtelijk) lawaai en zijn er de risico's van mogelijke ongevallen met gevaarlijke transporten nabij woonzones. Vanuit gezondheidsstandpunt is dit voorkeurtracé dan ook totaal niet te verantwoorden. - De normen voor stikstof en fijnstof evolueren voortdurend onder invloed van de wetenschappelijke bevindingen. Die evolutie komt op een voortdurende verstrenging neer. De huidige normen voor fijnstof zullen op korte termijn met meer dan de helft verminderen, en op langere termijn nog sterker. Omdat de aanleg van de weg nog minstens 15 jaar op zich zou laten wachten, zijn de normen waar het plan-MER van uit gaat zeker niet meer conform de beperkingen die op dat moment zullen gelden. Dit project goedkeuren op basis van normen die zelfs vandaag al achterhaald zijn, is onverantwoord. Een

			degelijke toetsing met de stikstof- en fijnstofnormen die te verwachten zijn op het moment dat de weg wordt gerealiseerd, ontbreekt.
2.3B			Het project steunt op een achterhaalde visie op de ruimtelijke ordening. Omdat het regionaal karakter van het project verdwenen is uit de scopingnota, bestaat de enige doelstelling van het PRUP enkel nog in de verhoging van de leefbaarheid van Sint-Dimpna. De in het oorspronkelijke (2011) PRUP voorziene regionale ontsluiting is in het ontwerp-PRUP dus niet meer aan de orde. De huidige situatie, die al sinds 1 augustus 2022 aan de orde is, bewijst inderdaad dat het bedrijventerrein Stenehei ook met een tonnenmaatbeperking op de N118 in Geel perfect beleverd kan worden zonder overlast in andere dorpskernen. Er bestaat geen enkele behoefte meer om op een deel van de gronden van het militair domein Kievermont een KMO-zone op te richten. Vijftien jaar geleden was die er wel (zonevreemde KMO's herhuisvesten), maar de tijden zijn veranderd. De 'geplande' KMO-zone op Kievermont is momenteel een achterhaald onderdeel van een achterhaald PRUP (uit 2011). Dat er in het ontwerp-PRUP niet wordt verwezen naar een behoeftestudie i.v.m. bedrijventerreinen op het domein Kievermont, is een kwestie van logica, omdat die behoefte niet meer bestaat. Mijn conclusie is dat de nieuwe ontsluitingsweg onnodig is. De inplanting van het voorkeurtracé is bovendien vanuit gezondheidsstandpunt zeer onoordeelkundig gedaan. Men kan het probleem op Sint-Dimpna ook zonder deze weg oplossen of een tracé uittekenen met minder impact op mens en milieu. Er is geen enkele goede reden om de leefbaarheid van de bewoners van Holven met een nieuwe weg aan te tasten. Het project, kan m.i. niet worden uitgevoerd, of toch niet op deze wijze.
2.4B			Het probleem kan opgelost worden zonder deze weg aan te leggen. Het is onvoldoende onderzocht wat er zou gebeuren als de weg niet zou worden aangelegd (nulalternatief). In het plan-MER lezen we: "(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." En verder: "Het nulalternatief komt (echter) overeen met de referentiesituatie (...)." De 'huidige situatie' waarnaar het ontwerp-PRUP verwijst, is een andere dan de werkelijke situatie van vandaag. Al sinds langer dan een jaar is er een tonnenmaatbeperking van kracht in de dorpskom van Geel (Sint-Dimpna). Het ontwerp-PRUP negeert dit en aanziet de situatie vóór de huidige toestand als referentiesituatie. In feite had het ontwerp-PRUP een nulalternatief moeten onderzoeken, bestaande uit de huidige situatie (tonnenmaatbeperking), gecombineerd met kleinere, flankerende investeringen in het hoofdwegennet van Geel. Het is dus duidelijk dat er naast de realisatie van dit PRUP nog een andere oplossing is voor de situatie op Sint-Dimpna, nl. het bestendigen van de huidige situatie met de tonnenmaatbeperking. "De verbetering van de verkeersleefbaarheid van de kern van Geel, en meer specifiek Sint-Dimpna" - de enige doelstelling van het PRUP - kan op veel kortere tijd gerealiseerd worden dan er nodig is voor de realisatie van de ontsluitingsweg. Deze visie wordt trouwens onderschreven door de voltallige gemeenteraad van Geel. De eerste metingen leerden dat de verkeersstromen 'verdampen'. Na bijna anderhalf jaar kan men deze cijfers niet langer negeren. Maar nergens in het dossier is er een verwijzing naar de werkelijke huidige toestand en naar de positieve effecten daarvan voor de doelstelling van het projectvoorstel, die al langer dan een jaar

			ervaren worden én meetbaar zijn. De huidige situatie en de effecten van de tonnenmaatbeperking worden op geen enkele manier geanalyseerd of bestudeerd. Het ontwerp-PRUP toont dus helemaal niet aan dat het projectvoorstel goedkoper is en minder impact heeft dan de huidige situatie met de tonnenmaatbeperking, aangevuld met kleinere investeringen in de mobiliteit in Geel. Een correcte studie van de huidige situatie en een realistisch nulalternatief ontbreken. Daardoor is de noodzaak van het PRUP niet aangetoond.
2.5B			- Het voorkeurtracé paalt vlak aan twee grote verkavelingen in het woongebied van Geel-Holven. Honderden mensen en hun kinderen krijgen de weg vlak bij hun woning. Er wordt wel van milderende maatregelen zoals buffering en geluidsschermen gesproken, maar die worden niet gegarandeerd. Ook valt nergens uit op te maken hoe die er concreet zullen uitzien. - Er is voldoende wetenschappelijk bewijs voor de gezondheidsrisico's van deze inplanting. Volgens professor Benoit Nemery, een erkende autoriteit inzake milieu en gezondheid, is de aanleg van een weg volgens het voorkeurtracé zelfs totaal onverantwoord. Om geen negatieve impact te hebben op de bevolking zou een dergelijke weg minstens 500 meter van de bebouwing aangelegd moeten worden. In het plan-MER worden de mogelijke risico's voor de volksgezondheid onvoldoende in beeld gebracht.
2.6B			Effecten op mens en milieu - De nieuwe weg zal extra verkeer aantrekken, zoals kon worden vastgesteld na de aanleg van de expresweg N19g. Dit strookt niet met de Europese en Vlaamse milieudoelstellingen. De aangroei van het verkeer wordt nergens in het dossier correct ingeschat. De aanleg zou betekenen dat er ca. 7ha oppervlakte zou worden verhard. Ook dat is vandaag niet meer te verantwoorden. Het plan-MER wijst zelf op een substantiële verharding in infiltratiegevoelig gebied. De open grachten die het plan-MER als milderende maatregel vooropstelt, zijn onvoldoende om de negatieve impact van deze massale verharding te compenseren.
2.7B			De Holvense Heideloop (beschermde waterloop) ligt veel te dicht bij de plaats waar de verbindingsweg komt! Deze waterloop speelt een belangrijke rol in de afwatering in onze buurt. Momenteel heeft de buurt reeds te kampen met wateroverlast door een te klein gedimensioneerde duiker onder de Korte Elzenstraat. Daarbij komt nog dat er enkele waterlopen en Aquafin rioleringstracés dienen doorsneden te worden. Men kan zich dus terecht zorgen maken over heel wat wateroverlast rondom dit kruispunt.
2.8B			Op het plan dat nu voorligt, is enkel een mogelijke tunnel voorzien bij de Heistraat en de Schransdijk. De Schransdijk is een rustige, landelijke weg waar bijna geen verkeer komt. Wat met Koppeleershoeven? Hoe gebeurt de verbinding naar de school (SBS Katersberg) en woonzone? Alle verkeer via de Badstraat omleiden, wordt een chaotische toestand.
2.9B			Kaart wordt bijgevoegd met de nieuwste aanpassingen van de kilometerheffingen in Vlaanderen. Als ik zie dat de hoofdwegen, die speciaal aangelegd zijn voor doorgaand verkeer (expresweg Turnhout - Geel - E313) dat daar nu ook kilometerheffing is. Dat het zwaar verkeer, om de heffing te vermijden gratis over de Retieseweg en Sint-Dimnaplein kan rijden.

			Geen verbodsborden of heffingen op deze wegen. Is dit om te bewijzen dat de uitbreiding van de ring noodzakelijk is? Of om een ernstig ongeval te veroorzaken, zodat er een bewijs is van het nut van de uitbreiding van de ring? Als ik dit weer zie, is er dan echt niemand die erover nadenkt dat een maatregel ook een gevolg teweeg brengt? Ik hoop dat er snel een tonnage beperking komt of een kilometerheffing op de Retieseweg en Sint-Dimnaplein. Of hebben alleen de omringende gemeenten het privilege om dit toe te passen? Graag snel antwoord voor er ongelukken gebeuren?
2.10B			• De hele studie waarop het PRUP is gebaseerd, komt voort uit een mobiliteitsstudie gedaan in 2007. Wanneer we deze studie bekijken, zien we dat deze is gebaseerd op NIS gegevens van 1991, omgerekend naar waarden voor 2003 en niet de mogelijkheid heeft om berekeningen uit te voeren voor 2020. Vrachtverkeer kan namelijk onvoldoende nauwkeurig gemodelleerd worden. Ondertussen zijn we 2024 en dan lijkt het me onaanvaardbaar om gebruik te maken van 30 jaar oude gegevens. Deze onaanvaardbaarheid staat zelfs neergeschreven in dit rapport. Het verbaast mij daarom dat er zoveel tijd en moeite wordt gestoken in voorstellen en een PRUP als de broninformatie niet correct is. Hierdoor vervalt elke geloofwaardigheid van het PRUP. • In jullie onderzoek zijn een aantal varianten bekeken. Het is verbazingwekkend dat voor het sluiten van de ring er slechts 1 tracé (alternatief G3) is bekeken, die op haar beurt gebruik moet maken van alternatief G9 om een effectieve sluiting te bekomen. Er zijn echter vele andere tracés te bedenken die effectiever zijn en zich iets verder naar het noordoosten bevinden. Zo wordt namelijk alternatief G3 afgedaan als niet weerhouden, omdat het te kostelijk zou zijn (enerzijds vanwege de extra lengte, anderzijds vanwege de moeilijke aansluitingsknoop met de bestaande ringweg naar Mol). Een aansluiting meer naar het oosten bij het bestaande ronde punt zou hierin al veel soelaas bieden en een beter alternatief zijn dan de absurde positie die nu gekozen is voor de aansluiting. Het argument van kost omwille van een groter project is eveneens niet correct. Als men bekijkt dat er al 30 jaar gesproken wordt over het sluiten van de ring en men had het meteen fatsoenlijk aangepakt, dan was men vele malen minder geld kwijt door alle inflatie over de afgelopen 30 jaar. Dit project wordt maar 1 keer gedaan. Er is maar 1 kans om het goed te doen. • Bij de keuze voor alternatief G1 gaat er een enorme toename zijn van verkeer op Kievermont en de Molseweg. Dit gevolg druist volledig in tegen de doelstelling van het project. U wil namelijk minder verkeer doorheen de dorpskern van Geel. Wat heeft men er aan dat er minder verkeer over Logen en Retieseweg gaat en tegelijkertijd eenzelfde verhoging plaatsvindt op Kievermont en Molseweg. Er is geen enkel objectief argument dat dit kan ondersteunen, waarom dit een positieve verbetering zou zijn. Het enige wat er gebeurt is dat (ander) verkeer een paar 100 meter verder doorheen de kern van Geel rijdt. Mag ik jullie er verder aan herinneren dat er zich een kleuterschool bevindt in Kievermont waarlangs deze enorme toename van verkeer zal plaatsvinden. Als u mijn mening vraagt, is het voorliggende PRUP een totaal foutief document welke is uitgegaan van foutieve gegevens en welke absoluut geen positief alternatief biedt (in tegendeel zelfs) voor de huidige situatie.
2.11B			Idem 2.9B
2.12B			Idem 2.9B
2.13B			Bezwaar om volgende menselijke en ecologische redenen.

			- Het vooropgestelde tracé van de PRUP loopt dwars door een woonwijk. Hierdoor zullen deze regio's onleefbaar worden. - Er zal een grote geluidshinder zijn voor de families en dieren die in deze regio wonen en verblijven. Maatregelen om het geluid te verminderen zijn heden niet voorzien en moesten deze voorzien zijn, zal er nog steeds een substantiële hinder voor mens en dier aanwezig blijven. - Het betreft een kritische zone naar wateroverlast toe. Dit gaat enkel versterkt worden door toenemende asfaltering van deze regio. Er is in de plannen geen oplossing voorzien. - Volgens de Europese verordeningen mogen aanpassingen aan infrastructuur ten voordele van de ene bevolkingsgroep niet in het nadeel zijn van een andere. - Verdwijnen en verder opdelen van groene regio's waardoor wild zich opnieuw moeilijker kan verplaatsen. In een tijd waarin natuur meer dan ooit zeer belangrijk is. Daarnaast meer fijn stof in deze regio wat een extra belasting is voor de natuur en de mensen die hier wonen. - Waarde van de eigendommen van de huidige bewoners zal duidelijk afnemen, door de geluidshinder, kans op overstroming en gebrek aan groene ruimte. - Aan de burger wordt gevraagd elke mogelijke vierkante meter te ontharden en nu zou er 7ha afvalt bij komen. Daarnaast is het voorgestelde tracé uitgewerkt op basis van metingen uit 2009, dus 15j geleden! Deze metingen houden geen rekening met de ontsluiting via de Noord-Zuidverbinding N19 die nadien is aangelegd. Er dient minstens een nieuwe correcte meting van de huidige toestand opgemaakt te worden. Het tracé zou betekenen dat er een snelweg met 2 rijvakken in elke richting wordt getrokken doorheen de woonwijken, die wordt aangesloten op de Retieseweg (1 rijvak in elke richting). Deze weg kan dergelijk verkeer ook niet trekken. Het probleem wordt hiermee enkel verlegd en niet opgelost. Het sluipverkeer zal via de Buitenblokken naar de Kievernont worden gezogen. De toename van camions in deze regio is levensgevaarlijk voor de schoolgaande kinderen in de woonwijken. We willen niet nog meer kinderverkeersslachtoffers. Op 1/3/2024 komt er een toelichting op regionale wegen zoals de N19. Dit creëert automatisch meer sluipverkeer in Sint-Dimpna. Een meer doordacht supraregionaal beleid voor zwaar verkeer zich absoluut op zijn plaats. De alternatieven voorgesteld door de GECORO zijn nooit onderzocht. Alle onze omliggende gemeentes voeren tonnagebeperkingen in, maar Geel wordt het afvoerputje voor alle vrachtwagens in de Kempen? Het stadsbestuur is akkoord gegaan met deze ontsluiting onder het mom van "het algemene belang" met een Ja-maar... stem. Dit algemene belang kunnen ze echter niet definiëren. Hoe kan een gemeenteraad zo kortzichtig beslissingen nemen wanneer een heel groot deel van zijn burgers hier niet mee akkoord is? Dit roept vragen op over democratische processen, over persoonlijk gewin van enkele personen. Vanuit de bevolking is er m.i. geen vraag naar deze regionale ontsluiting, maar de stem van de bevolking lijkt van geen belang in dit verhaal. Los het op want dit is geen oplossing!
2.14B			Er is zeer veel wateroverlast momenteel. Door de weg achter onze tuin aan te leggen vrezen we het ergste.
2.15B			Hierbij mijn bezwaarschrift omtrent stikstof uitstoot die de nieuwe verbindingsweg met zich zal meebrengen. Zijn er wel voldoende onderzoeken geweest naar de gevolgen. Ik maak me wel zorgen hieromtrent. Volgens brengt deze verbindingsweg onze gezondheid ernstig in gevaar en is die niet wettelijk n.a.v. nieuwe stikstofnormen.

2.16B			Ik denk dat de uitstoot van fijn stof ernstige gevolgen gaat hebben op onze gezondheid omdat de weg veel te dicht achter onze tuin komt te liggen. Gaan wij niet ziek worden?
2.17B			Ik maak bezwaar tegen deze weg omdat het mooie uitzicht gaat verstoord worden en alles gaat gebetonneerd worden. Is er al niet genoeg beton gestort in Geel en moeten we niet ontharden? Wij denken dat we in overstromingsgebied gaan terecht komen. Kunnen jullie mij garanderen op papier dat dat voldoende is onderzocht? De velden en akkers staan nu al volledig onder water en de Holvense Heideloop treedt nu al bijna buiten zijn oevers. Ik ben echt ongerust.
2.18B			Gaat de open ruimte en het mooie zicht niet weggaan door zo een nieuw aan te leggen weg? We houden van de mooie vergezichten in de Kempen en dat gaat nu weg gaan. Waarom geen overkapping over de weg voorzien? Lijkt me simpel, geen lawaai, geen fijnstof, en een mooie groene berm waarover je nog kan wandelen. Een mooie win win win.
2.19B			Laatste maanden heeft het zeer veel geregend, en de akkers, weilanden, grachten waar de weg gaat komen treden nu al uit hun oevers, en de akkers staan volledig blank. Als zo een weg wordt aangelegd, vrees ik dat alles gaat overstromen. Het is daar een voormalig moerasgebied, en ik vrees het ergste. Is dat wel voldoende onderzocht? Trillingen zullen een effect hebben op onze woning, wat is er ondernomen dat onze huizen niet gaan barsten? Lawaaihinder, volgens nieuwe normen mag geluid niet hoger worden dan het nu al is. Houden jullie rekening met de wettelijke normen die door Europa zijn opgesteld? Fijn stof, die gaan zeker hoger worden. Wat met de toekomstige klachten (astma e.d.) van onze kinderen en van onszelf? Wat als we longkanker krijgen door de aanleg van de weg zo kort bij onze woningen aan te leggen? Tonnagebeperking -> weg wordt aangelegd om St. Dimpna te ontlasten, maar waarom geen gewone tonnage beperking voorzien? Zodat het verkeer over E34 richting Noord Zuid as gestuurd wordt van Turnhout naar Geel. Iemand moet toch eens van bovenaf naar de regio kijken en beseffen dat extra wegen aanleggen enkel verkeer gaat aanzuigen, en er voor gaat zorgen dat de regio helemaal overspoeld wordt door lawaai, trillingen, fijn stof, enz. Er is geen duidelijke visie inzake mobiliteit regio Geel.
2.20B			Idem 2.19B
2.21B			Overstromingsrisico en hydrologie: De bezorgdheid over overstromingen in voormalige moerasgebieden is gerechtvaardigd. De impact van de aanleg van een weg op de hydrologie moet worden onderzocht door middel van gedetailleerde hydrologische modellering. Dit omvat het beoordelen van de effecten van veranderde oppervlakteafvoer, infiltratie en waterpeilen in nabijgelegen grachten en weilanden.

			Trillingen en geotechniek: De mogelijke effecten van wegverkeerstrillingen op aangrenzende woningen moeten worden geëvalueerd door middel van geotechnische studies. Dit omvat het beoordelen van de bodemgesteldheid, de gevoeligheid voor trillingen en het ontwikkelen van passende mitigatiemaatregelen om schade aan gebouwen te voorkomen. Geluidshinder: De verwachte geluidsniveaus moeten worden beoordeeld aan de hand van geluidsstudies en vergeleken met de wettelijke normen, waaronder die van de Europese Unie. Dit omvat het voorspellen van geluidsniveaus op verschillende locaties rond de weg, rekening houdend met factoren zoals verkeersintensiteit, snelheid en landschapkenmerken. Luchtkwaliteit: De potentiële toename van fijnstof en andere verontreinigende stoffen als gevolg van wegverkeer moet worden geanalyseerd door middel van luchtkwaliteitsmodellering. Dit omvat het voorspellen van de verspreiding van verontreinigende stoffen en het beoordelen van hun impact op de gezondheid van omwonenden, inclusief het risico op luchtwegaandoeningen zoals astma en het risico op kanker op lange termijn. Verkeersstromen en mobiliteitsbeleid: Een brede evaluatie van de verkeersstromen en mobiliteitsbehoeften in de regio is noodzakelijk. Dit omvat het identificeren van alternatieve oplossingen zoals tonnagebeperkingen en het analyseren van hun effectiviteit in het verminderen van verkeerscongestie en het verbeteren van de leefbaarheid in de regio.
2.22B			Het is begrijpelijk dat ik mij zorgen maak over de impact van de aanleg van de weg op gezondheid, vooral gezien de korte afstand tussen uw woning en de geplande weg. Wetenschappelijk onderzoek heeft aangetoond dat de negatieve effecten van een drukke weg op de gezondheid zich uitstrekken tot enkele honderden meters vanaf het wegdek. Deze negatieve gezondheidseffecten omvatten onder andere blootstelling aan luchtverontreinigende stoffen zoals fijnstof (PM_{2,5}), stikstofdioxide (NO₂) en koolmonoxide (CO), evenals geluidsoverlast. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft inderdaad de veilige norm voor fijnstof recentelijk verlaagd tot 5 mcg/m³, wat aangeeft dat zelfs zonder de aanleg van een nieuwe weg, de luchtkwaliteit mogelijk al ondermaats is. Betreffende geluidsniveaus stelt de WHO dat voor een gezond leefmilieu, geluidsniveaus overdag niet hoger zouden moeten zijn dan 50dB en 's nachts niet hoger dan 40dB. Uw eigen metingen suggereren dat de geluidsniveaus mogelijk al de normen overschrijden, vooral 's nachts, wat kan leiden tot verstoring van de slaap en bijgevolg negatieve gezondheidseffecten. Het is belangrijk dat de overheid deze zorgen serieus neemt en adequaat reageert. Dit kan onder meer inhouden dat er uitgebreide milieueffectrapportages worden uitgevoerd, waarbij de potentiële gezondheidseffecten van de weg worden geëvalueerd en passende maatregelen worden genomen om deze effecten te minimaliseren. Dit kan bijvoorbeeld het implementeren van geluidswerende maatregelen, verbeterde luchtzuiveringstechnologieën of zelfs heroverweging van de locatie van de weg omvatten, om de impact op de gezondheid van de omwonenden te beperken. Het is cruciaal dat dergelijke beslissingen worden genomen op basis van wetenschappelijke gegevens en een zorgvuldige afweging van de potentiële risico's voor de gezondheid en het welzijn van de gemeenschap.
2.23B			Het niet uitvoeren van een beoordeling van het nulalternatief in het plan-MER, zoals vermeld in de toelichtingsnota, is zeker een punt van zorg. Een beoordeling van het nulalternatief is essentieel voor een grondige evaluatie van de mogelijke

			opties en hun impact op het milieu, de volksgezondheid en de leefbaarheid van de omgeving. Door het niet meenemen van een tonnenmaatbeperking als onderdeel van het nulalternatief, wordt de mogelijkheid om alternatieve oplossingen te overwegen mogelijk beperkt. Dit kan de representativiteit van de uiteindelijke beslissing in twijfel trekken, omdat het niet alle mogelijke opties volledig onderzoekt. Het idee om meer beton toe te voegen aan een gebied dat al lijdt onder een gebrek aan groen, kan ook aanzienlijke gevolgen hebben voor het milieu en de levenskwaliteit van de omwonenden. De opwarming van de aarde en de noodzaak om de uitstoot van stikstof en fijnstof te verminderen, vereisen een zorgvuldige afweging van de impact van dergelijke ontwikkelingen op het milieu. Bovendien is het begrijpelijk dat er bezorgdheid bestaat over de mogelijke discrepantie tussen de beweringen van politici in de pers en de realiteit van bepaalde projecten, zoals het project One Ineos te Antwerpen. Het is belangrijk dat de besluitvorming rondom de aanleg van nieuwe wegen en andere infrastructurele projecten transparant is en gebaseerd is op objectieve wetenschappelijke evaluaties van de mogelijke impact ervan. Kortom, een grondige beoordeling van alle mogelijke alternatieven, inclusief het nulalternatief, en transparante besluitvormingsprocessen zijn cruciaal om ervoor te zorgen dat de uiteindelijke beslissingen in overeenstemming zijn met de belangen van het milieu, de volksgezondheid en de gemeenschap als geheel.
2.24B			Het implementeren van een tonnagebeperking als oplossing voor het ontlasten van St. Dimpna en de Gasthuisstraat van zwaar verkeer is een strategie die inderdaad positieve effecten kan hebben op de verkeersstromen en de leefbaarheid van de omgeving. Een tonnagebeperking heeft het potentieel om de druk op deze wegen te verminderen, waardoor de verkeersveiligheid verbetert en de overlast voor omwonenden wordt verminderd. Daarnaast kunnen aanvullende maatregelen zoals het instellen van een extra snelheidsbeperking en het promoten van trage wegen bijdragen aan een veiligere en meer leefbare omgeving. Het stimuleren van alternatieve routes, zoals fietsroutes via de Fien Geerinckx- en Verbueckenstraat, biedt niet alleen een veiliger alternatief voor fietsers, maar kan ook bijdragen aan het verminderen van de verkeersdruk op de hoofdwegen. De afkeuring van het project "Geel Bis" door de Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening (Gecoro) geeft aan dat er zorgen bestaan over het voorgestelde project of de plannen met betrekking tot de regionale ontsluiting van Geel. Dit benadrukt het belang van een zorgvuldige evaluatie en afweging van de mogelijke impact van infrastructurele projecten op het milieu, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de omgeving, evenals het belang van het betrekken van adviesorganen zoals de Gecoro bij het besluitvormingsproces. Het is relevant om deze suggesties en bezorgdheden aan te kaarten bij de bevoegde instanties, zoals Procoro, als onderdeel van een constructieve dialoog en participatie in het besluitvormingsproces. Het streven naar duurzame en leefbare stedelijke ontwikkeling vereist een geïntegreerde aanpak waarbij diverse belanghebbenden en expertises worden betrokken om tot effectieve oplossingen te komen.
2.25B			Het verbeteren van de registratie en analyse van vrachtverkeer is cruciaal voor een effectieve aanpak van verkeersproblemen en de planning van nieuwe wegeninfrastructuur. Het huidige Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan

			(PRUP) lijkt echter losgekoppeld te zijn van het PRUP dat de verbinding tussen de N18 (Retie-Dessel-Mol) en de N118 (Retieseweg) regelt. Hierdoor beperkt de focus zich tot vrachtverkeer van en naar de Stenehei in Dessel. Het voorstel om vrachtverkeer vanuit Geel naar industriële gebieden in Retie en Arendonk te laten verlopen via de N19g (Geel-Kasterlee) lijkt een stap in de goede richting om de lasten te verdelen. Het afleiden van vrachtverkeer van de Stenehei via Retie naar de E34 kan bijdragen aan een betere verkeersspreiding. Het fenomeen dat nieuwe wegen nieuw verkeer aantrekken, bekend als de 'inductiehypothese', moet serieus worden genomen. Gezien de reeds bestaande knelpunten in het wegennet rond Geel, met name op de R14 en Antwerpseweg, is het van cruciaal belang om eerst de bestaande verkeersproblematiek aan te pakken alvorens nieuwe wegen aan te leggen. Het gebrek aan een duidelijke visie op verkeersproblematiek in Geel vanuit de provincie is zorgwekkend. Het zou wenselijk zijn dat de overheid een multidisciplinaire aanpak hanteert, waarbij zowel computermodellen als gegevens uit praktijkervaring worden gebruikt voor een grondige analyse. Het gebruik van geavanceerde technologieën zoals ANPR-camera's en tolgegevens kan waardevolle inzichten bieden in het daadwerkelijke verkeersgedrag en de verkeersstromen, wat essentieel is voor een evidence-based benadering van verkeersplanning en -beleid.
2.26B			De keuze van het tracé voor de aanleg van de weg heeft belangrijke gevolgen voor de leefbaarheid van de omgeving en de gezondheid van de bewoners. Het is van cruciaal belang om een tracé te selecteren dat rekening houdt met de impact op de omgeving, met name met betrekking tot de nabijheid van bewoonde percelen en de potentiële blootstelling aan verontreinigende stoffen zoals fijn stof. Een tracé dat te dicht bij bewoonde percelen ligt, kan resulteren in een verhoogde blootstelling aan fijn stof en andere verontreinigende stoffen, wat schadelijk kan zijn voor de gezondheid van de omwonenden. Een meer noordelijk tracé kan mogelijk een gezonder alternatief bieden door de afstand tot bewoonde gebieden te vergroten en de blootstelling aan verontreinigende stoffen te verminderen. Het is echter zorgwekkend als de besluitvorming wordt gedicteerd door computermodellen zonder voldoende aandacht voor kritisch denken en individuele inzichten. Het is van essentieel belang dat besluitvormingsprocessen worden geleid door een grondige analyse van alle beschikbare gegevens, inclusief wetenschappelijk onderzoek en praktijkervaring. Indien het huidige tracé niet voldoet aan de vereisten voor een optimale leefbaarheid en gezondheid van de omgeving, is het gerechtvaardigd om terug te keren naar de tekentafel en alternatieve tracés te overwegen. Hoewel dit mogelijk extra kosten met zich meebrengt, is het van groot belang dat de uiteindelijke beslissing gebaseerd is op een zorgvuldige afweging van alle relevante factoren, inclusief de impact op de gezondheid en het welzijn van de gemeenschap. Transparantie over de kosten van dergelijke onderzoeken en besluitvormingsprocessen is essentieel om verantwoording af te leggen aan de belastingbetaler en het vertrouwen in het besluitvormingsproces te waarborgen.
2.27B			Het ontwerp-PRUP lijkt te steunen op een verouderde visie op ruimtelijke ordening, waarbij het oorspronkelijke regionale karakter van het project niet meer wordt benadrukt. In plaats daarvan lijkt de focus nu voornamelijk gericht op het verbeteren van de leefbaarheid van Sint-Dimpna. De voorgestelde regionale ontsluiting lijkt niet langer relevant, gezien de bevinding dat het bedrijventerrein Stenehei efficiënt kan worden belevend met een tonnenmaatbeperking op de N118 in Geel, zonder verstoring van andere dorpskernen.

			De voorgestelde oprichting van een KMO-zone op de gronden van het militair domein Kievermont lijkt ook achterhaald, gezien het ontbreken van een actuele behoefte aan dergelijke bedrijventerreinen. Dit gebrek aan verwijzing naar een behoeftestudie in het ontwerp-PRUP suggereert dat de oorspronkelijke plannen voor de KMO-zone niet langer relevant zijn in de huidige context. De conclusie dat de nieuwe ontsluitingsweg onnodig is, wordt ondersteund door het argument dat het probleem op Sint-Dimpna ook zonder deze weg kan worden opgelost, of dat een alternatief tracé met minder impact op mens en milieu kan worden overwogen. De aanleg van een nieuwe weg lijkt dan ook onnodig en mogelijk schadelijk voor de leefbaarheid van de bewoners van Holven. Op basis van deze overwegingen wordt bezwaar aangetekend bij het ontwerp-PRUP. Het project zoals beschreven in het ontwerp-PRUP lijkt niet uitvoerbaar, althans niet in de voorgestelde vorm. Het is van belang dat een herziening plaatsvindt waarbij rekening wordt gehouden met de veranderde behoeften en de mogelijke impact op mens en milieu.
2.28B			Verhoogde concentraties van ultrafijn stof, fijnstof (PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂) zijn bekend om hun schadelijke effecten op de gezondheid van zowel kinderen als volwassenen. Wetenschappelijk onderzoek heeft aangetoond dat blootstelling aan deze verontreinigende stoffen negatieve effecten kan hebben op de gezondheid van het hart en de longen, en kan leiden tot neurologische schade. Met name kinderen kunnen een verhoogd risico lopen op een verstoorde neurologische ontwikkeling, terwijl volwassenen mogelijk een versnelde neurologische aftakeling kunnen ervaren. Bovendien is er wetenschappelijk bewijs dat overmatige blootstelling aan (nachtelijk) lawaai schadelijk kan zijn voor de gezondheid, en dat er risico's verbonden zijn aan ongevallen met gevaarlijke transporten in de nabijheid van woonzones. Het is vanuit een gezondheidsperspectief dan ook niet te rechtvaardigen om het voorkeustracé voor de aanleg van de weg goed te keuren. De potentiële blootstelling aan verhoogde concentraties van ultrafijn stof, fijnstof en NO₂, samen met de risico's van lawaai en mogelijke ongevallen met gevaarlijke transporten, vormen een aanzienlijk risico voor de gezondheid van de omwonenden. Bovendien zijn de normen voor stikstof en fijnstof voortdurend in ontwikkeling onder invloed van wetenschappelijke bevindingen, waarbij een trend van voortdurende verstrenging merkbaar is. Het is belangrijk op te merken dat de huidige normen voor fijnstof naar verwachting op korte termijn met meer dan de helft zullen verminderen, en op langere termijn nog sterker. Gezien het feit dat de aanleg van de weg nog minstens 15 jaar op zich zou laten wachten, zijn de normen die momenteel gehanteerd worden in het plan-MER wellicht niet meer in lijn met de beperkingen die op dat moment zullen gelden. Het goedkeuren van dit project op basis van normen die mogelijk al achterhaald zijn, is daarom onverantwoord. Een degelijke toetsing met de stikstof- en fijnstofnormen die te verwachten zijn op het moment dat de weg wordt gerealiseerd, ontbreekt momenteel in het plan.
2.29B			Idem 2.5B
2.30B			De voorgestelde aanleg van een nieuwe weg kan aanzienlijke effecten hebben op zowel mens als milieu, waarbij verschillende aspecten moeten worden overwogen.

			Een belangrijk punt van zorg is het potentiële aantrekken van extra verkeer, zoals eerder waargenomen na de aanleg van de expresweg N19g. Dit fenomeen staat haaks op de milieudoelstellingen van zowel de Europese Unie als Vlaanderen. Echter, de toename van het verkeer wordt niet adequaat ingeschat in het dossier, wat een lacune vormt in de evaluatie van de potentiële effecten van het project. Daarnaast dient de omvang van de verharding van het terrein, geschat op ongeveer 7 hectare, kritisch te worden bekeken. Dit is vooral problematisch omdat het plaatsvindt in infiltratiegevoelig gebied, zoals opgemerkt door het plan-MER zelf. De verharding van deze oppervlakte kan negatieve gevolgen hebben voor de waterinfiltratie en -afvoer, wat op zijn beurt weer invloed kan hebben op de hydrologische balans en de kwaliteit van het grondwater. Hoewel het plan-MER open grachten voorstelt als milderende maatregel, wordt betwijfeld of deze voldoende zijn om de negatieve impact van de voorgestelde massale verharding te compenseren. Het is essentieel dat dergelijke maatregelen zorgvuldig worden geëvalueerd om ervoor te zorgen dat ze effectief zijn in het minimaliseren van de milieueffecten van het project. Kortom, de voorgestelde aanleg van de nieuwe weg brengt verschillende potentiële negatieve effecten met zich mee, met name op het gebied van verkeerstoename en verharding van het terrein. Het is van cruciaal belang dat deze effecten grondig worden onderzocht en dat passende maatregelen worden genomen om de impact op het milieu te minimaliseren.
2.31B			Het is van essentieel belang om een grondige analyse uit te voeren van de mogelijke oplossingen voor het verkeersprobleem in het gebied, inclusief de optie om de weg niet aan te leggen (het nulalternatief). Echter, het lijkt erop dat deze benadering onvoldoende is onderzocht in het plan-MER voor het voorgestelde PRUP. Het plan-MER geeft aan dat het nulalternatief overeenkomt met de huidige situatie, maar het is belangrijk op te merken dat deze huidige situatie verschilt van de werkelijke toestand van vandaag. Sinds geruime tijd geldt er namelijk een tonnenmaatbeperking in de dorpskom van Geel (Sint-Dimpna), wat niet adequaat wordt meegenomen in het plan-MER. Het ontwerp-PRUP lijkt de huidige situatie te negeren en beschouwt de situatie vóór de invoering van de tonnenmaatbeperking als de referentiesituatie. In werkelijkheid zou het ontwerp-PRUP moeten onderzoeken hoe de huidige situatie, inclusief de tonnenmaatbeperking, gecombineerd met kleinere investeringen in het hoofdwegennet van Geel, als nulalternatief zou kunnen fungeren. Deze benadering biedt een alternatieve oplossing voor de verkeersproblematiek in Sint-Dimpna, die op veel kortere termijn kan worden gerealiseerd dan de voorgestelde ontsluitingsweg. Het is van cruciaal belang om de werkelijke huidige toestand te analyseren, inclusief de effecten van de tonnenmaatbeperking, om een realistisch beeld te krijgen van de situatie en de potentiële positieve effecten daarvan. Echter, het ontwerp-PRUP lijkt deze analyse niet uit te voeren, wat leidt tot een gebrek aan inzicht in de impact van het nulalternatief. In feite blijkt uit de beschikbare gegevens niet dat het voorgestelde PRUP goedkoper is of minder impact heeft dan het nulalternatief met de tonnenmaatbeperking, aangevuld met kleinere mobiliteitsinvesteringen. Een grondige analyse van de huidige situatie en een realistisch nulalternatief ontbreken, waardoor de noodzaak van het PRUP niet voldoende wordt aangetoond.

2.32B			Idem 2.1B
2.33B			In de "Niet-technische samenvatting van het Plan – MER" wordt in hoofdstuk 3, Milieueffectbeoordeling, specifiek hoofdstuk 3.5, Discipline geluid en trillingen, beschreven dat het Lden (Level day, evening, night) en Lnight (nachtelijk geluid) voor de huidige situatie in de Gagelstraat en Holvenseheide worden geschat op respectievelijk 45-50dB en 0-40dB. Bezwaren: Het daggemiddelde geluidsniveau dient niet alleen te worden beoordeeld op basis van het gemiddelde over de hele dag, maar ook op basis van piekniveaus overdag. Mitigerende maatregelen moeten ervoor zorgen dat er geen extra geluidsdruk (met name in specifieke frequenties) wordt toegevoegd aan de huidige metingen voor de naburige bewoners. Er moet speciale aandacht worden besteed aan laagfrequent geluid (LFg), dat vaak als hinderlijker wordt ervaren en een grotere impact kan hebben op de gezondheid en het welzijn van mensen. Alle mogelijke mitigerende maatregelen moeten worden genomen om ervoor te zorgen dat de huidige geluidsdruk voor de naburige bewoners niet toeneemt. Belangrijke bezwaren omvatten: - Het gebruik van volledig geluidsarme wegverharding over het gehele traject van het PRUP. Indien gronddammen worden gebruikt, moeten deze zo dicht mogelijk bij de rijweg liggen en voldoende hoog (minimaal 6 meter) zijn om de geluidsdruk voor de naburige bewoners niet te verhogen. - Kosten voor akoestische isolatie van gebouwen moeten worden gedragen door het PRUP en niet door individuele burgers. Deze isolatie moet altijd gepaard gaan met geluidsschermen en/of gronddammen om te voorkomen dat geluid de tuinen binnendringt. - Geluidsschermen moeten dicht bij de weg worden geplaatst, voldoende hoog zijn (minimaal 4 meter), van hoge kwaliteit zijn wat betreft geluidsabsorptie en bij voorkeur voorzien zijn van een luifel om geluidsoverdracht te verminderen. - Overlengte van geluidsschermen en/of gronddammen moet minstens 150 meter zijn om te voorkomen dat zijdelings geluid de naburige bewoners in de Koppeleershoeven, Witbos, Weidestraat, Gagelstraat, Holvenseheide, enzovoort bereikt. Een aaneengesloten geluidsscherm en/of gronddam vanaf de Dr. Van de Perrestraat tot 150 meter voorbij de Heistraat is vereist. Het bezwaarschrift benadrukt de noodzaak van gedetailleerde geluidsmitigerende maatregelen om de geluidshinder voor naburige bewoners te minimaliseren en hun leefomgeving te beschermen.
2.34B			Idem 2.1B + - Gezien het grote aantal bewoners in de nabijgelegen wijken, met name in de buurt van Koppeleershoeven, Witbos, Weidestraat, Gagelstraat en Holvenseheide, is het van groot belang om te voorzien in voldoende recreatieve ruimte.
2.35B			Idem 2.1B + - Er is een dringende behoefte aan uitgebreider onderzoek naar het dagelijkse recreatieve gebruik van deze wegen en paden, inclusief de behoeften van de lokale gemeenschap. Dit omvat het identificeren van aanvaardbare alternatieve routes of het aanleggen van extra wegen of wandelpaden om tegemoet te komen aan de behoeften van recreatieve gebruikers. - Het is van essentieel belang dat deze bezwaren worden meegenomen in de verdere planvorming en dat er voldoende aandacht wordt besteed aan de veiligheid en de behoeften van alle gebruikers van de openbare ruimte rondom het PRUP.

2.36B			Idem 2.2B + - impact op verhoogd risico op cardiovasculaire aandoeningen
2.37B			Idem 2.28B
2.38B			Idem 2.6B + - Ik verzoek u om mijn bezwaren serieus te nemen en het PRUP voor de regionale ontsluiting van Geel te herzien met het oog op het minimaliseren van de impact op het milieu en het behoud van groene ruimtes.
2.39B			Idem 2.38B
2.40B			Idem 27B (behoudens Kievermont) + - De oorspronkelijke doelstelling van het PRUP, namelijk de regionale ontsluiting, lijkt te zijn verdwenen uit de scopingnota.
2.41B			Idem 2.27B + Daarnaast is de keuze voor het voorkeustracé vanuit gezondheidsoogpunt zeer onverstandig.
2.42B			Idem 2.5B + Bovendien blijft onduidelijk hoe deze maatregelen er precies zullen uitzien, wat zorgen en onzekerheden bij de omwonenden veroorzaakt. + Helaas worden in het plan-MER de mogelijke risico's voor de volksgezondheid onvoldoende belicht, waardoor er twijfels blijven bestaan over de veiligheid en gezondheidseffecten van het voorgestelde project. Ik verzoek daarom om een grondige heroverweging van het voorgestelde tracé en om meer transparantie en garanties met betrekking tot de te nemen milderende maatregelen en de effecten op de gezondheid van de omwonenden.
2.43B			Idem 4B
2.44B			Idem 7B + Ik maak mij ernstige zorgen over de potentiële gevolgen van deze wateroverlast voor de leefbaarheid en veiligheid van onze buurt. Daarom verzoek ik dringend om de locatie van de verbindingsweg te heroverwegen en mogelijke alternatieve routes te onderzoeken die de waterhuishouding in onze buurt niet verstoren.
2.45B			Hierbij wil ik mijn bezwaar uiten tegen het voorgestelde plan voor de aanleg van een nieuwe weg, met name vanwege de mogelijke impact op de open ruimte en het mooie uitzicht in de regio. Ik maak mij zorgen dat de aanleg van de nieuwe weg zal leiden tot het verdwijnen van de open ruimte en de prachtige vergezichten waar we zo van genieten in de Kempen. Deze landschappelijke schoonheid is van onschatbare waarde en moet worden behouden voor toekomstige generaties. Daarom wil ik voorstellen om een overkapping over de weg te voorzien. Dit lijkt mij een eenvoudige oplossing die verschillende voordelen biedt. Allereerst zou een overkapping het lawaai van het verkeer verminderen en de uitstoot van

			fijnstof beperken, waardoor de leefbaarheid van de omgeving verbetert. Daarnaast zou een groene berm op de overkapping kunnen worden aangelegd, waardoor er nog steeds ruimte is om te wandelen en te genieten van de natuurlijke omgeving. Dit zou een win-winsituatie creëren voor zowel de bewoners als het milieu. Ik hoop dat mijn suggestie serieus wordt overwogen bij de verdere besluitvorming over dit project.
2.46B			Hierbij wil ik mijn bezwaar kenbaar maken tegen het voorgenomen plan om een weg aan te leggen die zich te dicht bij onze woning bevindt. Ik maak me ernstig zorgen over de mogelijke gevolgen van de uitstoot van fijnstof op onze gezondheid. De nabijheid van de weg tot onze tuin baart mij grote zorgen. Ik vrees dat de luchtvervuiling die wordt veroorzaakt door het verkeer op deze weg, schadelijke gevolgen zal hebben voor onze gezondheid en welzijn. Is er voldoende onderzoek gedaan naar de mogelijke gezondheidseffecten van de nabijgelegen weg? Zijn er maatregelen genomen om de impact van fijnstof op onze leefomgeving te minimaliseren? Als bezorgde burger en als iemand die nog maar 14 jaar oud is, vraag ik om uw aandacht voor deze kwestie en om passende maatregelen te nemen om de gezondheid en het welzijn van de bewoners te waarborgen.
2.47B			Mijn voornaamste zorg betreft de voorgestelde aanleg van een tunnel bij de Heistraat en de Schransdijk, terwijl er geen vergelijkbare voorzieningen zijn gepland voor gebieden zoals Koppeleershoeven. Deze locatie is van vitaal belang voor de verbinding naar de nabijgelegen school (SBS Katersberg) en de woonzone. Het ontbreken van een adequate verbinding kan leiden tot verkeersopstoppingen en een chaotische situatie, vooral als al het verkeer wordt omgeleid via de Badstraat. Het is van cruciaal belang dat alle gebieden gelijkwaardig worden behandeld in termen van verkeersvoorzieningen en dat er passende maatregelen worden genomen om de verbindingen naar belangrijke locaties zoals scholen en woonzones te waarborgen. Ik verzoek dan ook om het plan te herzien en te zorgen voor een evenwichtige en effectieve ontsluiting van alle betrokken gebieden.
2.48B			Hierbij wil ik mijn bezorgdheid uiten over de stikstofuitstoot die naar verwachting zal toenemen als gevolg van de aanleg van de nieuwe verbindingsweg. Ik maak me zorgen of er voldoende onderzoek is gedaan naar de potentiële gevolgen van deze verhoogde stikstofuitstoot voor de omgeving en de gezondheid van de bewoners. Het is essentieel dat de mogelijke risico's grondig worden geëvalueerd voordat verdere stappen worden genomen. Bovendien ben ik bezorgd dat de voorgestelde verbindingsweg mogelijk niet voldoet aan de nieuwste stikstofnormen en daardoor onze gezondheid in gevaar brengt. Het is van het grootste belang dat alle projecten voldoen aan de geldende wet- en regelgeving om de gezondheid en het welzijn van de gemeenschap te waarborgen.

			Ik verzoek dan ook dringend om een grondige beoordeling van de potentiële stikstofuitstoot en de naleving van de geldende normen voordat verdere beslissingen worden genomen over de aanleg van de verbindingsweg.
2.49B			Mijn bezwaar is gebaseerd op het feit dat de Gecoro (Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening) het project heeft afgekeurd, wat aangeeft dat er problemen zijn of dat ze niet instemt met bepaalde aspecten van het project. Ik wil graag enkele punten naar voren brengen die naar mijn mening moeten worden overwogen: Tonnagebeperking: Het instellen van een tonnagebeperking kan helpen om zwaar verkeer te ontmoedigen in woonwijken of straten die hier niet voor bedoeld zijn. Dit kan de slijtage van wegen verminderen en de veiligheid van voetgangers en fietsers vergroten. Snelheidsbeperking: Het invoeren van lagere snelheidslimieten kan de verkeersveiligheid verbeteren en het geluidsniveau verminderen. Het is echter essentieel dat deze snelheidsbeperkingen effectief worden gehandhaafd. Het promoten van snelheidsbewustzijn is daarbij van groot belang. Trage wegen: Het stimuleren van trage wegen en fietsroutes kan de mobiliteit van fietsers en voetgangers verbeteren en de druk op hoofdwegen verminderen. Dit kan tevens bijdragen aan een gezondere en duurzamere leefomgeving. Kosten en implementatie: Het is van cruciaal belang om te onderzoeken wat de kosten zouden zijn voor de voorgestelde maatregelen en hoe deze gefinancierd kunnen worden. Daarnaast is het van belang om te weten of er voldoende steun is bij lokale overheden en de gemeenschap voor deze initiatieven. Ik hoop dat deze punten zorgvuldig worden overwogen bij de verdere ontwikkeling van de regionale ontsluiting "Geel Bis".
2.50B			Idem 2.33B
2.51B			Hierbij wil ik mijn bezwaar kenbaar maken met betrekking tot de keuze van het tracé voor de regionale ontsluiting "Geel Bis". Mijn bezwaren zijn als volgt: Te dicht bij bewoonde percelen: Het gekozen tracé ligt te dicht bij bewoonde percelen, wat resulteert in een onaanvaardbare blootstelling aan verkeersgerelateerde vervuiling en geluidsoverlast voor de bewoners. Uitstoot van fijn stof: Het tracé zal leiden tot een verhoogde uitstoot van fijn stof, wat de gezondheid van de bewoners in gevaar brengt en de WHO-normen overschrijdt. Een meer noordelijk tracé zou een gezondere optie zijn, maar de beslissing lijkt gebaseerd te zijn op computeralgoritmen in plaats van kritisch denken en menselijke overwegingen. Ik verzoek u dringend om het gekozen tracé te heroverwegen en te kiezen voor een alternatief dat de gezondheid en het welzijn van de bewoners beschermt.
2.52B			Mijn bezwaar richt zich met name op het gebrek aan adequaat onderzoek naar het vrachtverkeer en de mogelijke gevolgen van de voorgestelde maatregelen:

			Vrachtverkeer: Het lijkt erop dat het plan voor de regionale ontsluiting geen rekening houdt met het vrachtverkeer van en naar de industriegebieden in Retie en Arendonk, maar alleen focust op het verkeer van en naar Stenehei in Dessel. Dit is een belangrijke omissie, aangezien een beter begrip van het vrachtverkeer cruciaal is voor het ontwikkelen van effectieve oplossingen. Toenemend verkeer: Nieuwe wegen trekken vaak nieuw verkeer aan, wat kan leiden tot een verdere toename van de verkeersdruk in de regio. Gezien de huidige verkeersproblemen op de R14 en Antwerpseweg, lijkt het niet verstandig om nieuwe wegen aan te leggen voordat deze problemen zijn opgelost. Ik dring erop aan dat er grondig onderzoek wordt gedaan naar het vrachtverkeer en de algehele verkeerssituatie voordat er verdere stappen worden ondernomen met betrekking tot de regionale ontsluiting van Geel.
2.53B			Hierbij wil ik mijn bezwaar kenbaar maken met betrekking tot het onderzoek naar het nulalternatief in het plan-MER voor de regionale ontsluiting van Geel. Mijn bezwaar richt zich op het volgende: Onvoldoende beoordeling: Het plan-MER vermeldt expliciet dat er geen beoordeling van het nulalternatief is uitgevoerd. Dit roept vragen op over de representativiteit van het onderzoek en de mogelijke effecten van het handhaven van de huidige situatie, zoals de tonnenmaatbeperking. Het is essentieel om te begrijpen hoe deze beperking van invloed is op het verkeer en de leefbaarheid in het gebied voordat verdere maatregelen worden genomen. Overmatige verharding: Het betonneren van het laatste stukje groen in Holven roept zorgen op over de verdere aantasting van het natuurlijke landschap. Als er al zo weinig groen overblijft in het gebied, is het van cruciaal belang om te overwegen of verdere verharding de juiste keuze is, vooral gezien de mogelijke negatieve gevolgen voor het milieu en de leefbaarheid van de omgeving. Ik dring erop aan dat er een grondige beoordeling wordt uitgevoerd van het nulalternatief en dat de impact van verdere verharding op het groen in Holven zorgvuldig wordt overwogen voordat er verdere stappen worden genomen met betrekking tot de regionale ontsluiting van Geel.
2.54B			Hierbij wil ik mijn bezwaar uiten met betrekking tot de regionale ontsluiting van Geel bis, met name vanwege de ernstige zorgen over de impact op mijn gezondheid door de voorgestelde aanleg van de weg vlak achter onze tuin. Mijn bezwaar richt zich op de volgende punten: Gezondheidseffecten: De voorgestelde weg zal te dicht bij mijn woning worden aangelegd, waardoor ik me ernstig zorgen maak over de negatieve gezondheidseffecten. Onderzoek toont aan dat de impact van een drukke weg op de gezondheid voelbaar is binnen een straal van 300 tot 500 meter vanaf het midden van de weg. Aangezien onze woning zich op minder dan 75 meter van het midden van de weg bevindt, zal onze gezondheid sterk worden beïnvloed door factoren zoals luchtvervuiling, geluidsoverlast en verstoring van de slaap.

			Luchtvervuiling: Zelfs zonder de aanleg van een nieuwe weg is het niveau van fijnstof (PM2,5) al te hoog, zoals recentelijk door de WHO is vastgesteld. Het is daarom essentieel dat de overheid maatregelen neemt om de luchtvervuiling te verminderen, ongeacht de aanleg van een nieuwe weg. Geluidsoverlast: De WHO stelt richtlijnen voor gezonde geluidsniveaus voor, maar onze eigen metingen tonen aan dat het geluidsniveau nu al de norm overschrijdt, zelfs zonder de nieuwe weg. Aangezien we op de eerste verdieping slapen, zijn geluidsschermen geen effectieve oplossing. Ik dring er bij de betrokken autoriteiten op aan om mijn bezwaren serieus te nemen en de mogelijke gezondheidseffecten van de voorgestelde weg zorgvuldig te overwegen. Het is van vitaal belang dat er passende maatregelen worden genomen om de gezondheid van de omwonenden te beschermen en te waarborgen.
2.55B			Hierbij wil ik mijn bezwaar uiten tegen het voorkeurstracé voor de regionale ontsluiting van Geel, om de volgende redenen: Gezondheidseffecten: De voorgestelde weg zal leiden tot verhoogde concentraties (ultra)fijn stof en stikstofdioxide (NO2), wat een negatief effect kan hebben op de gezondheid van hart en longen. Deze verontreinigende stoffen kunnen ook de neurologische ontwikkeling van kinderen beïnvloeden en mogelijk leiden tot versnelde neurologische aftakeling bij volwassenen. Daarnaast brengt de nabijheid van woonzones het risico op ongevallen met gevaarlijke transporten met zich mee. Vanuit een gezondheidsperspectief is het voorgestelde tracé dan ook onverantwoord. Verouderde normen: De normen voor stikstof en fijnstof evolueren voortdurend en worden voortdurend strenger op basis van wetenschappelijke bevindingen. Het plan-MER gaat echter uit van normen die mogelijk al achterhaald zijn op het moment van realisatie van de weg, die naar verwachting nog minstens 15 jaar op zich laat wachten. Het goedkeuren van dit project op basis van verouderde normen is onverantwoord en ontbreekt aan een degelijke toetsing met de normen die te verwachten zijn op het moment van realisatie. Ik dring er bij de betrokken autoriteiten op aan om mijn bezwaren serieus te nemen en de gezondheid van de burgers als prioriteit te beschouwen bij het nemen van beslissingen over de regionale ontsluiting van Geel.
2.56B			Naar aanleiding van het voorgestelde plan voor de regionale ontsluiting van Geel, wil ik graag mijn bezwaar kenbaar maken met betrekking tot de ontsluiting van woongebieden. Het voorgestelde plan lijkt namelijk onvoldoende rekening te houden met de veiligheid en behoeften van voetgangers en recreatieve gebruikers van de wegen en wandelpaden rondom het gebied. In de toelichtingsnota en het plan-MER wordt gesproken over de aanleg van fiets- en landbouwverbindingen, met inbegrip van ongelijkvloerse fietsoversteken en kruisingen voor tractoren. Hoewel deze verbindingen een stap in de goede richting zijn voor de verkeersveiligheid, ben ik van mening dat er meer aandacht moet worden besteed aan de veiligheid van voetgangers. Het is essentieel dat deze verbindingen ook geschikt zijn voor voetgangers, zodat zij veilig kunnen oversteken en gebruik kunnen maken van de infrastructuur. Daarnaast maak ik me zorgen over het gebrek aan onderzoek naar het dagelijkse recreatieve gebruik van de wegen en wandelpaden rondom het gebied. Het gebied ten noorden van de Fittelaarsdijk is namelijk een geliefde plek voor recreatieve activiteiten, zoals wandelen, hardlopen en mountainbiken. Ook worden deze wegen veelvuldig gebruikt door

			hondenbezitters voor het uitlaten van hun huisdieren. Een uitgebreider onderzoek naar het recreatieve gebruik en de ontsluiting van deze wegen is daarom noodzakelijk om te zorgen voor een veilige en adequate infrastructuur voor alle gebruikers. Het is belangrijk dat de betrokken autoriteiten deze bezwaren serieus nemen en de plannen heroverwegen om ervoor te zorgen dat de regionale ontsluiting van Geel rekening houdt met de behoeften en veiligheid van alle weggebruikers.
2.57B			Idem 2.103B (voor wat betreft puntjes 3, 5, 6, 7 en 8) + • Werden de Europese richtlijnen gevolgd m.b.t. verharding, luchtkwaliteit, fijnstof? • Een enorme daling van de waarde van onze huizen • Waarom geen kilometerheffing voor vrachtwagens die naar de Retieseweg rijden door Sint-Dimpna? Terwijl er sinds begin dit jaar WEL een kilometerheffing van kracht is op de N19, N19g en het stuk tussen Dr. Van de Perrestraat en Ten Aard. Waarom wordt hier niet eerlijk over gecommuniceerd? • Ik ben er zeker van dat er beschermde plantensoorten staan op het traject van de nieuwe ring! • Welke type geluidsmuur gaat er geplaatst worden? We krijgen in onze Kempen het uitzicht van een getto! • Veilig en ontspannen wandelen kan niet meer tussen de verschillende drukke ringwegen. Dit komt onze gezondheid helemaal niet ten goede. • Er zijn ongetwijfeld andere trajecten, die beter zijn voor mens en dier, beter voor het milieu en véél minder kostelijk zijn. Waarom zijn die voorstellen afgewimpeld? Wie heeft er baat bij een ringweg vlakbij een nieuwe wijk met jonge kinderen en gezinnen?
2.58B			Gelieve deze opmerkingen toe te voegen aan mijn eerder bezwaarschrift. Het oorspronkelijke ontwerp van de PRUP in Geel maakte deel uit van een groter plan voor de Kempen. Hierbij was er een kanaaltracé voorzien om Mol te verbinden met de Retieseweg. Nu dit tracé er niet gaat komen is het aanleggen van een gedeeltelijke ontsluiting enkel door de PRUP bis volgens ons absoluut geen oplossing voor de verkeersoverlast. Er wordt alleen een verschuiving gecreëerd van het sluipverkeer naar andere Geelse regio's. Als deze weg enkel dient voor het ontsluiten van de Stenehei in Dessel, dient men zich toch ernstige vragen te stellen. De inplanting van dit industrieterrein is een historische fout. In plaats van deze fout recht te zetten door geleidelijke herbestemming van deze regio en industrie elders in te planten, wil men de bevolking terroriseren met nog meer verkeersinfrastructuur. Wij zijn er van overtuigd dat het optimaliseren van de bestaande infrastructuur door doorgaand verkeer te ontmoedigen, tonnagebeperking en een meer doordacht lokaal plan zoals voorgesteld door de Gecoro, de PRUP overbodig maakt. Onbegrijpelijke wijze is er nu een tolheffing voor zwaar verkeer op de N19B, de Noord-Zuidverbinding. Het lijkt compleet van de pot gerukt dat het voorkeurstraject voor zwaar verkeer toeplichtig wordt. Dit stimuleert alleen maar meer sluipverkeer doorheen onze lokale wegen. Zolang onze gemeenteraad geen vuist kan maken hiertegen door de lokale situatie aan te passen, creëert men een selffulfilling prophecy. De laatste jaren en maanden wordt het pijnlijk duidelijk hoe gevoelig onze regio is voor wateroverlast. De velden in de regio waar de aansluiting van de PRUP op de bestaande infrastructuur wordt gepland, staan 3/4 van het jaar blank. Gezien de

			veranderingen van het klimaat met aangehouden langdurige regenperiodes is alleen te verwachten dat deze problematiek ernstig gaat toenemen. Wanneer het wachtbekken opgeofferd wordt voor deze ring, zullen de straten van Geel continu onder water staan. De burger mag op zijn minst een doordacht plan hiervoor eisen. Het tart ook alle verbeelding dat de provincie onze belastinggelden wil spenderen aan deze megalomane onderneming terwijl een eenvoudigere en goedkoper en efficiëntere oplossing voor de hand ligt. Men stelt zich toch ernstige vragen we hierbij persoonlijk gewin zou hebben. In het licht van de huidige stikstofreglementering, vermoed ik dat het PRUP traject ook vreselijk gebuisd zou zijn. Er is ook geen enkele manier dat de fijnstof reglementering die Europa waarvoor opstelt voor haar lidstaten op deze manier gerespecteerd kan worden. De breed gedragen onthardingsplan voor Vlaanderen wordt complete genegeerd en met de voeten getreden wanneer 7 hectare verharding bijkomt in onze landelijke regio. Een kritische burger kan zich toch grote vragen stellen bij het ontbreken van elke vorm van langetermijnvisie van de Provincie.
2.59B			Gelieve hieronder de verschillende argumenten terug te vinden waarom ik er van overtuigd ben dat het ontwerp van de PRUP bis te Geel er niet mag komen: 1. Het plan is uitgewerkt op basis van metingen die dateren van voor de noord-zuid verbinding (N19 B). De bevolking mag op zijn minst een meting van de huidige verkeerssituatie verwachten alvorens men dergelijke megalomane projecten plant. De adviezen van de Gecoro zijn niet terdege onderzocht. Het optimaliseren van de huidige infrastructuur is niet alleen goedkoper, efficiënter, gemakkelijker. De vraag stelt zich toch wel steeds luider wat de lange termijn visie is van de provincie. Hoe verklaart men anders een tolheffing op de voorkeursas voor zwaar verkeer? Het stimuleren van sluipverkeer doorheen onze woonwijken en centrumstraten creëert alleen een selffulfilling prophecy. 2. De regio waar de nieuwe weg zal aansluiten op de bestaande infrastructuur loopt doorheen enkele weilanden vlak achter de Molderbeemdendijk. De laatste maanden staan deze velden continu blank. Gezien de duidelijke verandering van het klimaat met aangehouden lange regenperiodes, wordt deze regio een belangrijke overstromingsgebied. Wanneer er geen langetermijnvisie bestaat voor de afwatering van 7 hectare beton, die men voor de PRUP gaat storten, gaat heel Geel centrum onder water staan. 3. De lange termijnvisie van Vlaanderen en Europa is om zoveel mogelijk verharding te gaan verwijderen en nieuwe verharding te weren. Ondanks deze strikte richtlijnen scoort Geel abominabel slecht op het Betonrapport. De provincie gaat dan 7 hectare extra verharding realiseren... Dit ten koste van ons leefmilieu? Er is geen rekening gehouden met het verdwijnen van de fauna en flora in onze landelijke regio. 4. Het PRUP wordt gepland doorheen verschillende woonwijken. Deze wijken zijn bevolkt met jonge gezinnen. Er zijn geen enkele maatregel bedacht om deze mensen te beschermen voor de overlast aan fijnstof. Er is voldoende wetenschappelijk bewijs dat blootstelling aan fijnstof leidt tot toegenomen astma en chronische bovenste luchtweg infecties. Er zijn geen begeleidende maatregelen bedacht om geluidshinder te voorkomen. Zoals u weet volstaan waarna de geluidschermen niet. Een stijging van 10dB in lawaai betekent een 100-voudige lawaai-belasting.

			Gelieve deze argumenten toe te voegen aan mijn eerder bezwaarschrift.
2.60B			De overheid beslist om meer en meer te ontharden, vanaf 2040 zelfs een betonstop in te voeren. Hoe kan je het dan rijmen met nog meer wegen aan te leggen. Waar gaat de overheid dan een gelijke hoeveelheid beton en asfalt ontharden? De doelstelling om 163,6ha in Geel te ontharden tegen 2050 kan op deze manier alleen maar moeilijker gehaald worden. (Zie betonrapport i.s.m. HoGent) Welk is de impact van een bijkomende weg op alle natuurgebieden die zich in de onmiddellijke omgeving vinden? Het is in 2024 toch onverantwoord om nog bijkomende wegen aan te leggen en om nog meer open ruimte, akkers en natuur te vernietigen; fijnstof, stikstofuitstoot, zichthinder en geluidshinder moet in Vlaanderen juist verminderd worden. Wij zijn als natuurliefhebbers overtuigd dat bestaande infrastructuur gebruiken, uitbouwen van een efficiënt openbaar vervoer netwerk, ontraden om altijd maar naar de auto te grijpen een veel beter alternatief is dan bijkomend asfalt en beton.
2.61B			Onze bekommernissen over de ontsluiting van de Ring in Geel zijn zeer groot. Door de ontsluiting worden hele woonwijken onleefbaar. Wij wonen in de Gagelstraat en deze weg loopt vlak achter onze tuinen wat veel geluidsoverlast, fijn stof en verkeershinder meebrengt omdat ook vele lokale wegen worden afgesloten.
2.62B			Idem 2.60B
2.63B			Idem 2.60B
2.64B			Idem 2.60B
2.65B			Idem 2.60B
2.66B			Idem 2.60B
2.67B			Idem 2.60B
2.68B			Idem 2.60B
2.69B			Idem 2.60B
2.70B			Idem 2.60B
2.71B			Idem 2.60B
2.72B			Idem 2.60B
2.73B			Idem 2.60B

2.74B			Idem 2.60B
2.75B			Idem 2.60B
2.76B			Idem 2.60B
2.77B			- 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. 7ha 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 1,5ha 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 voorkeurtacé 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 transporten 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 voorkeustracé 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 impact 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.
2.78B			Idem 2.60B
2.79B			Graag willen wij ons bezwaar kenbaar maken tegen het ontwerp-PRUP "Regionale ontsluiting Geel bis" met betrekking tot de voorgestelde milderende maatregelen. Het idee van milderende maatregelen, zoals voorgesteld in het ontwerp, lijkt te suggereren dat het voorliggende ontwerp inherente tekortkomingen heeft die moeten worden gecompenseerd. Een goed project zou echter geen dergelijke maatregelen nodig hebben. Ervaringen met eerdere projecten, zoals de aanleg van de N19g, hebben aangetoond dat zogenaamde "milderende" maatregelen vaak niet effectief zijn en de impact op de omgeving onvoldoende verminderen.

			Wij dringen erop aan dat bij de uitwerking van dit project de focus ligt op het vermijden van negatieve effecten in plaats van het compenseren ervan achteraf. Het is essentieel dat de belangen van de omwonenden en het milieu worden beschermd zonder dat er zware ingrepen nodig zijn om de schadelijke gevolgen te verzachten.
2.80B			Hierbij willen wij ons bezwaar indienen tegen het ontwerp-PRUP "Regionale ontsluiting Geel bis", met betrekking tot de impact op de natuur en de lokale gemeenschap. Moeder natuur: Tijdens de Corona-periode hebben veel mensen opnieuw de positieve invloed van wandelen, fietsen en ontspannen in de natuur ervaren. Het gebied waar het tracé zou doorlopen, is een klein paradijs voor al deze activiteiten. De aanleg van het tracé zou betekenen dat dit gebied wordt afgesneden van de huidige verbindingswegen, waardoor de toegang tot de natuur wordt beperkt. Organisaties zoals KSA Berkven in Meulemakershoef zullen hun jeugdwerking ernstig bedreigd zien door de afsluiting van wegen zoals Koppelseershoeven en Kastermanstraat. Het afsluiten van deze wegen heeft niet alleen gevolgen voor recreatieve activiteiten, maar verstoort ook sociale contacten en ontnemt lokale wandelaars en sporters de mogelijkheid om een frisse neus te halen in dit prachtige gebied. Wij verzoeken u dringend om de impact op de natuur en de lokale gemeenschap serieus te overwegen en alternatieve oplossingen te onderzoeken die de natuurlijke omgeving en recreatieve mogelijkheden van de lokale gemeenschap behouden.
2.81B			Hierbij willen wij ons bezwaar indienen tegen het ontwerp-PRUP "Regionale ontsluiting Geel bis", met betrekking tot de KMO-zones en de verkeersproblematiek. KMO-zones: Het ontwerp-PRUP lijkt losgekoppeld te zijn van het PRUP dat de verbinding tussen de N18 (Retie-Dessel-Mol) en de N118 (Retieseweg) regelt. Dit leidt ertoe dat het alleen nog gaat over vrachtverkeer van en naar de Stenehei in Dessel, terwijl vrachtverkeer van Geel naar de industriegebieden van Retie en Arendonk via de N19g (Geel-Kasterlee) moet verlopen. Het vrachtverkeer van de Stenehei kan via Retie naar de E34 worden geleid. Dit resulteert in een ongelijke verdeling van lasten, waarbij Geel al het (vracht)verkeer van Mol en Noord-Limburg moet verwerken. Het aanleggen van nieuwe wegen trekt nieuw verkeer aan. Aangezien het verkeer rond Geel (R14, Antwerpseweg) nu al in de knoop zit, kan het huidige wegennet geen extra verkeer meer aan. Voordat nieuwe wegen worden aangelegd, moet eerst de verkeersproblematiek van de Antwerpseweg en de verbinding met de R14 worden opgelost. Wat is bijvoorbeeld de stand van zaken met betrekking tot de ventwegen langs de Antwerpseweg die al zo lang zijn aangekondigd? Wij verzoeken u dringend om deze punten serieus te overwegen en het ontwerp-PRUP dienovereenkomstig aan te passen om een eerlijke verdeling van verkeerslasten te waarborgen en de bestaande verkeersproblematiek op te lossen voordat nieuwe wegen worden aangelegd.
2.82B			Hierbij willen wij ons bezwaar indienen tegen het ontwerp-PRUP "Regionale ontsluiting Geel bis", met betrekking tot de gezondheidseffecten van het voorgestelde project. Gezondheid: Het is onverantwoord om een nieuwe weg aan te leggen naast een recente verkaveling, gezien de negatieve gezondheidseffecten die hierdoor kunnen ontstaan. Onderzoek toont aan dat deze effecten voelbaar kunnen zijn tot wel 300 tot 500 meter vanaf het midden van de weg.

			De combinatie van luchtvervuiling, geluidsoverlast overdag en 's nachts, slechte slaapkwaliteit en verlies van groene ruimte zal de gezondheid van de omwonenden ernstig kunnen schaden. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft recentelijk de veilige norm voor fijnstof (PM2,5) verlaagd tot 5 microgram per kubieke meter. Zelfs zonder de aanleg van een nieuwe weg zal deze norm al worden overschreden. Er is dus geen ruimte voor verdere verontreiniging. Wat betreft geluidsoverlast stelt de WHO dat voor een gezond leefmilieu een geluidsniveau van maximaal 50dB overdag en 40dB 's nachts moet worden nagestreefd. Huidige metingen laten zien dat we nu al aan of boven deze normen zitten. Er is dus geen tolerantie voor extra geluidsoverlast. Bovendien is het belangrijk op te merken dat geluidswerende schermen boven een hoogte van 3 meter geen effect meer hebben, waardoor ze de geluidsoverlast niet voldoende kunnen verminderen. Wij verzoeken u dringend om deze ernstige gezondheidsrisico's serieus te nemen en het project te heroverwegen in het belang van de gezondheid en het welzijn van de omwonenden.
2.83B			Hierbij willen wij ons bezwaar indienen tegen het ontwerp-PRUP "Regionale ontsluiting Geel bis", met betrekking tot het ontbreken van een evaluatie van het nulalternatief. Evaluatie van het nulalternatief: Het is verontrustend dat er geen beoordeling wordt uitgevoerd van het nulalternatief in het plan-MER, zoals expliciet vermeld in de toelichtingsnota op pagina 30. Door het nalaten van een evaluatie van het nulalternatief wordt er geen rekening gehouden met de mogelijkheid van het implementeren van een tonnenmaatbeperking in de huidige situatie. Dit roept de vraag op of het plan-MER nog wel representatief is en of het aannemelijk is dat meer beton de enige oplossing is. Het is essentieel om het effect van alternatieve maatregelen, zoals een tonnenmaatbeperking, serieus te overwegen voordat er beslissingen worden genomen die ingrijpende gevolgen kunnen hebben voor het gebied en de leefomgeving. Wij verzoeken daarom dringend om alsnog een evaluatie uit te voeren van het nulalternatief en de mogelijke effecten van een tonnenmaatbeperking in de huidige situatie te onderzoeken.
2.84B			Hierbij willen wij ons bezwaar indienen tegen het ontwerp-PRUP "Regionale ontsluiting Geel bis", met betrekking tot de situatie in Sint-Dimpna. Ontlasting van de Gasthuisstraat en bevordering van trage wegen: Het is noodzakelijk om de Gasthuisstraat te ontlasten van zwaar verkeer. Een succesvolle aanpak hiervoor kan bestaan uit het instellen van een tonnagebeperking, die al anderhalf jaar goed lijkt te werken, en het invoeren van een extra snelheidsbeperking. Daarnaast pleiten wij voor het bevorderen van het gebruik van trage wegen als alternatief voor doorgaand verkeer. Momenteel bestaat er al een fietsroute die parallel loopt aan de Gasthuisstraat, via de Fien Geerinckx- en Verbueckenstraat. Deze route biedt een veilige manier om van de Watertoren naar het ziekenhuis of de school te komen. Het realiseren van deze maatregelen kan op korte termijn en met minimale kosten worden uitgevoerd, waardoor de verkeersleefbaarheid in Sint-Dimpna aanzienlijk kan verbeteren. Wij vragen daarom om serieus te overwegen om deze maatregelen te implementeren als alternatief voor het ontwerp-PRUP.

2.85B			Hierbij dienen wij ons bezwaar in tegen het ontwerp-PRUP "Regionale ontsluiting Geel bis", met betrekking tot het aspect van mobiliteit. Verouderd verkeersmodel en gebrek aan onderscheid tussen personen- en vrachtwagens: De verkeersstromen in en rond Geel zijn bepaald aan de hand van een verkeersmodel dat gebaseerd is op tellingen van 2017 en ouder. Dit betekent dat het verkeersmodel mogelijk geen rekening houdt met recente ontwikkelingen, zoals de indienstname van de N19g. Het verkeersmodel maakt geen onderscheid tussen personen- en vrachtwagens, terwijl dit van fundamenteel belang is voor deze studie. Het is essentieel om te weten waar het vrachtverkeer vandaan komt en naartoe gaat, vooral omdat het doorgaand vrachtverkeer uit het centrum van Geel geweerd moet worden. Om de herkomst en bestemming van het vrachtverkeer in kaart te brengen, zijn louter tellingen onvoldoende. Het gebruik van ANPR-camera's is noodzakelijk om dit accuraat vast te stellen. Wij verzoeken daarom om het verkeersmodel te actualiseren met recente gegevens en om een gedetailleerde analyse uit te voeren waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen personen- en vrachtwagens, met behulp van technologie zoals ANPR-camera's.
2.86B			Hierbij willen wij ons bezwaar uiten tegen het ontwerp-PRUP "Regionale ontsluiting Geel bis", met betrekking tot het concept van het PRUP. Tracékeuze en hoofdthema van het PRUP: Het hoofdthema van dit PRUP is het verbeteren van de verkeersleefbaarheid van het centrum van Geel. Echter, de tracékeuze lijkt niet in lijn te zijn met dit hoofdthema. In plaats van te kiezen voor een oplossing die de verkeersleefbaarheid voor iedereen verbetert, is gekozen voor een tracé dat het verkeersprobleem van Sint-Dimpna naar Holven verplaatst en naar het noordelijk deel van de Retieseweg. Dit wordt beschouwd als slecht beleid, omdat het probleem slechts wordt verplaatst in plaats van opgelost. Wij verzoeken daarom om het hoofdthema van het PRUP, namelijk het verbeteren van de verkeersleefbaarheid van het centrum van Geel, als leidraad te gebruiken bij het maken van de tracékeuze. De gekozen oplossing dient het probleem daadwerkelijk op te lossen en mag niet leiden tot verplaatsing van het probleem naar andere gebieden.
2.87B			Hierbij willen wij ons bezwaar uiten tegen het ontwerp-PRUP "Regionale ontsluiting Geel bis", met betrekking tot het nulalternatief dat wordt beschreven in het MER. Onderzoek naar de noodzaak van de weg: Het lijkt erop dat er te weinig aandacht is besteed aan het nulalternatief, waarbij geen nieuwe verbindingsweg wordt aangelegd. Dit alternatief verdient meer onderzoek, aangezien het nog te vroeg is om te oordelen of de nieuwe weg daadwerkelijk nodig is. De mogelijke oplossing die de N19g biedt, samen met maatregelen om zwaar verkeer uit het stadscentrum van Geel te weren, kan mogelijk het verkeersprobleem al oplossen zonder de noodzaak van een nieuwe verbindingsweg. Wij verzoeken daarom om het nulalternatief serieus te overwegen en uitgebreider te onderzoeken voordat definitieve beslissingen worden genomen over de aanleg van een nieuwe weg. Mogelijk biedt dit alternatief een effectieve oplossing met minder negatieve gevolgen voor de omgeving.

2.88B			Hierbij willen wij ons bezwaar uiten tegen het ontwerp-PRUP "Regionale ontsluiting Geel bis", met betrekking tot de aanpassingen aan het voorgestelde noordtracé 1A. Gebrek aan geluidsmetingen in Gagelstraat: Er zijn geen geluidsmetingen uitgevoerd in de Gagelstraat om de referentietoestand te bepalen. Nabijheid van beschermde waterloop: De Holvense Heideloop, een beschermde waterloop, ligt te dicht bij de voorgestelde locatie van de verbindingsweg. Dit kan leiden tot wateroverlast in de buurt, vooral omdat er al problemen zijn met wateroverlast vanwege een te klein gedimensioneerde duiker onder de Korte Elzenstraat. Ontbreken van informatie over bezinkingsbekken en calamiteitenbuffer: Hoewel het MER aangeeft dat er een bezinkingsbekken en calamiteitenbuffer moeten worden aangelegd, wordt in het PRUP niet vermeld waar deze zullen zijn. Dit is een zorgwekkende omissie, vooral gezien de gevoeligheid van het gebied voor wateroverlast. Tunnelvoorzieningen en verkeersafwikkeling: Het plan voorziet enkel in tunnels bij de Heistraat en de Schransdijk, maar er zijn geen plannen voor een tunnel bij de Koppeleershoeven. Dit kan leiden tot verkeersproblemen en ongemak voor de bewoners. De voorgestelde tunnel bij de Heistraat kan sluipverkeer bevorderen, wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt. Impact op lokale voorzieningen en geluidsoverlast: De nabijheid van de verbindingsweg kan de aantrekkelijkheid van lokale voorzieningen, zoals de KSA lokalen Berkven, verminderen vanwege geluids- en visuele hinder. De bermen langs de verbindingsweg zijn mogelijk te beperkt om voldoende bescherming te bieden tegen geluidshinder en visuele verstoring. Overwegingen bij dimensionering van geluidswallen: Bij de dimensionering van geluidswallen moet rekening worden gehouden met de locatie van slaapkamers van woningen, die zich vaak op de eerste verdieping bevinden. Optimalisatie van tracé: Het noordtracé 1A loopt parallel aan en vlak naast de bestaande weg Binnenblok, wat maximale visuele en geluidshinder voor omwonenden kan veroorzaken. Een heroverweging van de route kan wenselijk zijn om de impact op omwonenden te verminderen. Wij verzoeken daarom om deze bezwaren serieus te overwegen en indien nodig aanpassingen aan het ontwerp-PRUP te maken om de genoemde problemen te verhelpen.
2.89B			Hierbij willen wij ons bezwaar uiten tegen het ontwerp-PRUP "Regionale ontsluiting Geel bis", met betrekking tot de meer noordelijk gelegen varianten van het voorgestelde tracé. Gebrek aan onderzoek naar noordwaarts gelegen alternatieve tracés:

			Er wordt weinig gesproken over de meer noordwaarts gelegen alternatieve tracés die zijn voorgesteld in het inspraakdocument voor het MER. Het tracé via Speenwaverdreef, Korte Elzenstraat en Fransebaan zou mogelijk minder onteigeningen en hinder voor bewoners met zich meebrengen. Welke studies zijn uitgevoerd om te besluiten dat deze alternatieven niet in aanmerking komen? Onderzoek beperkt tot noordelijk deel van zoekzone: Het onderzoek lijkt zich te beperken tot het noordelijk deel van de noordelijke zoekzone vanwege de aanwezigheid van waardevol gebied. Lager gelegen gebied ter hoogte van Speenwaverdreef is echter niet onderzocht. De kaarten van de (landbouw)gronden duiden op arme gronden in het oostelijke tracé en uitsluitend waardevolle gronden ten noorden van Speenwaverdreef. Onvoldoende onderzoek naar meer noordelijk gelegen tracés: Een meer noordelijk gelegen tracé is onvoldoende onderzocht. Het argument van het doorsnijden van open ruimte is ongeldig indien hoofdzakelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande wegen. Een meer noordelijk tracé impliceert mogelijk minder onteigeningen van woningen en is minder hinderlijk voor bewoners. Afweging van woongebieden en verbindingsweg: Het MER stelt dat geen woongebieden ontwikkeld moeten worden op minder dan 100 meter van de verbindingsweg. Daarom moet ook geen weg worden aangelegd op minder dan 100 meter van een woonzone. Het noordelijke tracé lijkt hier niet aan te voldoen. Conformiteit met Mobiliteitsplan Vlaanderen: Het Mobiliteitsplan Vlaanderen schrijft voor dat de verbetering van de verkeersleefbaarheid van stedelijke gebieden niet mag gebeuren door het verplaatsen van de hinder, zoals geluid en fijnstof. Het noordtracé lijkt niet te voldoen aan deze eis. Wij verzoeken daarom om een grondiger onderzoek naar de meer noordelijk gelegen alternatieve tracés en de mogelijke voordelen ervan ten opzichte van het voorgestelde tracé.
2.90B			Hierbij willen wij ons bezwaar uiten tegen het ontwerp-PRUP "Regionale ontsluiting Geel bis" met betrekking tot de mobiliteit. We hebben de volgende opmerkingen en bezwaren: Voorkeur voor het oosttracé: Het oosttracé is de enige variant die zowel op het gebied van geluidshinder als de realiseerbaarheid van een verblijfsvriendelijke inrichting een significante verbetering van de verkeersleefbaarheid in Sint-Dimpna bewerkstelligt, zoals vermeld in de toelichtingsnota van het PRUP. Het noordtracé zal naar verwachting te veel verkeer aantrekken, terwijl de nieuwe N-Z verbinding juist bedoeld zou moeten zijn voor het doorvoeren van zwaar verkeer. Het oosttracé biedt een betere route voor verkeer dat richting Mol-Lommel moet. Afwenteling van verkeersproblematiek: Het lijkt erop dat de problematiek van de N18 te Mol en Dessel wordt afgewenteld op Geel door de aanleg van een verbinding tussen N18 en N118. Dit zou betekenen dat Geel moet zorgen voor een korte verbinding tussen N118 en N71

			(het oostelijk tracé) om te voorkomen dat Sint-Dimpna als doorgang wordt gebruikt door het verkeer dat terug richting Mol wil. Gebrek aan onderzoek naar verkeerseffecten: Er zijn geen gegevens beschikbaar over de bestemming van het vrachtverkeer dat momenteel vanaf de Retieseweg afzakt naar Sint-Dimpna. Het verdient heroverweging om dit opnieuw te onderzoeken met het oog op een lange-termijnoplossing. Er lijken geen studies te zijn uitgevoerd naar het effect van de verbindingsweg, met name de concentratie van verkeer op één knooppunt. Het oosttracé biedt mogelijk een betere verdeling van verkeer over het bestaande wegennet (R14). Verdwijning van waardevolle gronden en routes: Het noordtracé leidt tot het verdwijnen van waardevolle landbouwpercelen, recreatieve fiets- en wandelpaden, evenals een groot archeologisch potentieel. Het oosttracé lijkt deze problemen minder te veroorzaken. Wij verzoeken daarom om heroverweging van het gekozen tracé en een grondiger onderzoek naar de verkeerseffecten en ruimtelijke impact van het project.
2.91B			Hierbij willen wij ons bezwaar uiten tegen het ontwerp-PRUP "Regionale ontsluiting Geel bis" vanwege een achterhaalde kijk op de ruimtelijke ordening van het betrokken gebied. Verdwenen regionaal karakter: Het regionale karakter van het project lijkt volledig te zijn verdwenen uit de scopingnota. De focus ligt nu alleen nog op het verhogen van de leefbaarheid van Sint-Dimpna. Echter, de huidige situatie bewijst dat het bedrijventerrein Stenehei ook met een tonnagebeperking op de N118 in Geel perfect belevd kan worden zonder overlast in andere dorpskernen. Bovendien lijkt de behoefte aan een KMO-zone op het domein Kievermont achterhaald te zijn, gezien de veranderde omstandigheden en beleidsplannen. Tegenstrijdigheid met het Beleidsplan Ruimte: Het project is in strijd met het Beleidsplan Ruimte van de stad Geel, met name vanwege de massale bijkomende verharding van voornamelijk landbouw- en bosgrond en de aantasting van de open ruimte. Deze aspecten gaan in tegen de geest van het plan en dienen heroverwogen te worden. Impact op trage wegen en recreatieve routes: Het project heeft een fatale impact op een groot aantal trage wegen, wandel- en fietsroutes die momenteel zeer druk worden gebruikt. De mogelijkheden voor zowel functionele als recreatieve verplaatsingen worden hierdoor onverantwoord sterk aangetast. Om deze redenen tekenen wij bezwaar aan tegen het ontwerp-PRUP. We zijn van mening dat het project niet op een wettelijke wijze kan worden uitgevoerd en vragen om heroverweging van de plannen met betrekking tot de ruimtelijke ordening en de impact op de omgeving.
2.92B			Hierbij willen wij ons bezwaar uiten tegen het ontwerp-PRUP "Regionale ontsluiting Geel bis" vanuit een gezondheidsstandpunt. Nabijheid van bebouwing:

			Het voorkeurtracé van de nieuwe weg loopt vlak langs de bebouwing van enkele verkavelingen in het woongebied van Geel-Holven. Deskundigen, waaronder bedrijfsarts en preventie-adviseur dr. Veronique Stuyck en prof. em. Benoit Nemery, waarschuwen voor de wetenschappelijk bewezen gezondheidsrisico's van deze inplanting. De blootstelling aan verhoogde concentraties (ultra)fijn stof en NO₂ kan ernstige gezondheidseffecten hebben, zoals hart- en longproblemen, neurologische ontwikkelingsstoornissen bij kinderen en versnelde neurologische aftakeling bij volwassenen. Overschrijding van gezondheidsnormen: De voorgestelde fijnstofwaarden en stikstofniveaus van het project liggen boven de huidige WHO-normen en zijn naar verwachting ook hoger dan de toekomstige Europese normen. Dit brengt de gezondheid van omwonenden in gevaar en is niet acceptabel. Bovendien is er geen degelijke toetsing met de toekomstige stikstof- en fijnstofnormen die zullen gelden op het moment van realisatie van de weg. Onnodigheid van het project: Voor de ondertekenaars van dit bezwaar is de aanleg van de nieuwe weg in zijn geheel overbodig, ongeacht waar deze wordt aangelegd. Er zijn alternatieve oplossingen mogelijk die minder schadelijk zijn voor de gezondheid en het milieu. Het is daarom niet te rechtvaardigen om een project goed te keuren dat zulke ernstige gezondheidsrisico's met zich meebrengt en bovendien mogelijk overbodig is. Wij verzoeken u daarom om het ontwerp-PRUP "Regionale ontsluiting Geel bis" te heroverwegen vanuit een gezondheidsstandpunt en om alternatieve oplossingen te onderzoeken die minder schadelijk zijn voor de gezondheid van de omwonenden.
2.93B			Hierbij willen wij bezwaar aantekenen tegen het ontwerp-PRUP "Regionale ontsluiting Geel bis" vanwege het gebrek aan verantwoording binnen het kader van klimaatverandering en de biodiversiteitscrisis. We willen graag de volgende tegenargumenten naar voren brengen: Stikstofdepositie: Het ontwerp-PRUP verwijst naar drempelwaarden van de PAS, maar dit is niet voldoende om de impact op de natuurlijke omgeving volledig te beoordelen. Het stikstofbad zit vol, zoals blijkt uit arresten van de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Het is daarom essentieel dat er een concrete beoordeling wordt gemaakt van de effecten van stikstofdepositie op de nabijgelegen natuur. Het ontwerp-PRUP negeert deze noodzaak en presenteert geen overtuigend argument voor het minimaliseren van stikstofuitstoot. Zelfs op een afstand van 2km van een NO_x-bron kan er nog stikstofdepositie plaatsvinden. De nieuwe weg zal daarom leiden tot een verhoogde stikstofaanrijking in de nabijgelegen natuurgebieden. Dit staat haaks op de doelstellingen voor het behoud van biodiversiteit en het voorkomen van verdere aantasting van natuurgebieden. Verkeersgeneratie: De aanleg van een nieuwe weg zal onvermijdelijk leiden tot verkeersgeneratie, wat niet in lijn is met de Europese en Vlaamse doelstellingen voor het verminderen van de CO₂-uitstoot en het bevorderen van duurzame mobiliteit. Het ontwerp-PRUP heeft nagelaten een realistische inschatting te maken van de te verwachten verkeersgeneratie, wat een ernstig tekortkoming is in de planvorming. Verharding van infiltratiegevoelig gebied:

			Ondanks beweringen in het plan-MER dat het ontwerp-PRUP geen schadelijk effect zal hebben op de waterhuishouding, zal de geplande verharding van ca. 7ha extra verharding toch een aanslag zijn op infiltratiegevoelige gebieden. Dit kan leiden tot problemen met waterafvoer en verergering van overstromingsrisico's. Aanslag op biologisch waardevol gebied: Het ontwerp-PRUP zal leiden tot de vernietiging van 1,5ha bos en de inname van 10% van biologisch waardevolle oppervlakten, waaronder waardevolle bosranden en historisch permanent grasland. Dit is een te hoge prijs om te betalen voor een project met onvoldoende onderbouwing en potentieel schadelijke gevolgen voor het milieu. Wij dringen erop aan dat deze bezwaren serieus worden genomen en dat er een grondig onderzoek wordt uitgevoerd naar de mogelijke negatieve effecten van het ontwerp-PRUP op het milieu en de biodiversiteit.
2.94B			Hierbij willen wij bezwaar aantekenen tegen het ontwerp-PRUP "Regionale ontsluiting Geel bis" en tegen het voorkeurtace dat daarbij is weerhouden. Er werd geen nulalternatief onderzocht: Volgens de wetenschappelijke literatuur inzake beleidsvorming is het gebruikelijk om bij het voorstellen van een nieuw project ook een nulalternatief te onderzoeken. Dit betekent dat men kijkt naar mogelijke oplossingen binnen de bestaande situatie, zoals het handhaven van de huidige tonnagebeperkingen of investeringen in kleinere projecten. Echter, in het ontwerp-PRUP is geen nulalternatief onderzocht. De huidige situatie zoals voorgesteld in het PRUP verschilt bovendien van de werkelijke huidige situatie, waarbij er al tonnagebeperkingen van kracht zijn. Hierdoor is er geen correcte basis voor het onderzoek naar een nulalternatief. Daarnaast is er een nota van het stadsbestuur van Geel aan minister Peeters waarin wordt gesteld dat het handhaven van de huidige tonnagebeperking op Sint-Dimpna een oplossing kan zijn voor de verkeersleefbaarheid, zonder de noodzaak van het PRUP. Deze feitelijke vaststellingen moeten worden meegenomen in de overwegingen. Het ontwerp-PRUP gaat voorbij aan de werkelijke huidige situatie en het effect van tonnagebeperkingen op Sint-Dimpna, en biedt daarom geen overtuigend alternatief voor het nulsценario. Het is van cruciaal belang dat een correcte analyse van de huidige situatie en een realistisch nulalternatief worden onderzocht voordat verdere stappen worden genomen in dit project.
2.95B			Ik wil uw aandacht vestigen op het recente advies van de Geelse Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening (GECORO) en de Adviesraad Gemeentelijke Mobiliteit (AGM) met betrekking tot het PRUP 'Regionale Ontsluiting Geel bis'. Dit advies benadrukt enkele belangrijke overwegingen en prioriteiten die in overweging moeten worden genomen voordat verdere stappen worden genomen. Ten eerste benadrukken GECORO en AGM de noodzaak van een totaalplan voor de lange termijn voordat de nieuwe ontsluitingsweg wordt aangelegd. Prioritaire maatregelen zoals de evaluatie van de N19G, implementatie van een circulatieplan voor het stadscentrum, heraanleg van de Gasthuisstraat en permanente tonnagebeperkingen moeten eerst worden uitgevoerd en geëvalueerd.

			Verder pleiten GECORO en AGM voor een evenwichtigere spreiding van bestemmingsverkeer naar bedrijvzones buiten Geel, zoals Retie, Dessel en Arendonk. Het verhogen van de capaciteit van de ring rond Retie en het verbeteren van het op- en afrittencomplex van de E34 worden voorgesteld als mogelijke oplossingen. Tot slot dringen GECORO en AGM aan op sterkere compensatiemaatregelen voor het verlies aan woonkwaliteit, open ruimte en fietsverbindingen.
2.96B			Bedankt voor het benadrukken van de noodzaak om de leefbaarheid van de wijken ten noorden van Holven te waarborgen en om geluidshinder richting de kern van Holven en nabijgelegen woongebieden te verminderen. Uw punten onderstrepen het belang van het nemen van milderende maatregelen en het zorgvuldig afwegen van de impact van nieuwe mobiliteitsplannen op de lokale gemeenschap. Het is inderdaad essentieel om de leefbaarheid van de wijken ten noorden van Holven te waarborgen bij het plannen van nieuwe ontsluitingswegen. Het onderzoek moet zich richten op het in kaart brengen van de mogelijke impact op deze wijken en het vinden van oplossingen om de impact te minimaliseren. Een verder gelegen ontsluiting die aansluit op de N19 G ter hoogte van de Speenwaverdreef lijkt een veelbelovend idee om de druk op de woonwijken te verminderen. Geluidshinder richting de kern van Holven en nabijgelegen woongebieden moet serieus worden genomen, vooral gezien de ontwikkeling van nieuwe verkavelingen in de buurt. Het is van belang om verstrengde milderende maatregelen te nemen, zoals het aanleggen van sleuven, hogere en verlengde taluds, of geluidsschermen, om de impact van het verkeer op de omgeving te verminderen. Bij het plannen van een nieuwe ontsluitingsweg moet duidelijkheid komen over de aansluiting op de bestaande ring, met name de oversteek bij Dr. Van de Perrestraat. Het is van belang dat deze aansluiting goed wordt ontworpen en uitgevoerd om een vlotte en veilige verkeersafwikkeling te garanderen. Het is van groot belang dat deze aspecten worden meegenomen in het vervolgonderzoek naar de mobiliteitskwesaties rondom St. Dimpna en de wijken ten noorden van Holven. Ik waardeer uw betrokkenheid bij dit proces en ben ervan overtuigd dat door samenwerking en open communicatie we tot een weloverwogen beslissing kunnen komen die de belangen van alle betrokkenen dient.
2.97B			Dank voor het uitvoerig belichten van de verschillende aspecten die een rol spelen bij de mobiliteitskwesaties rondom St. Dimpna en de bredere omgeving van Geel. Uw punten benadrukken de complexiteit van het vraagstuk en de noodzaak van een grondige heroverweging op basis van actuele gegevens en inzichten. Hierbij wil ik graag ingaan op de belangrijkste aspecten die u heeft aangehaald: De recente ontwikkelingen, zoals de aanleg van de N19G en de mogelijke herbestemming van KMO-zone Kievermont, benadrukken de noodzaak om de huidige plannen te herzien. Het is van belang om alternatieve opties te onderzoeken, waaronder clustering van KMO-zones en het behoud van natuurlijke gebieden. De goedkeuring van nieuwe PRUP's en de verwachte bevolkingsgroei in Geel hebben invloed op de mobiliteitsdynamiek en moeten worden meegenomen in het onderzoek. Het is belangrijk om de impact van deze ontwikkelingen op het verkeer en de leefbaarheid van de wijken te beoordelen.

			Het potentieel van scheepvaart als alternatief voor wegverkeer verdient aandacht, vooral gezien de focus van de Vlaamse overheid op het benutten van waterwegen. Dit kan bijdragen aan een duurzamere mobiliteitsoplossing. Geluidshinder en de bescherming van woongebieden langs de ringweg zijn cruciale overwegingen bij het plannen van een nieuwe ontsluitingsweg. Milderende maatregelen moeten worden overwogen om de leefbaarheid te waarborgen. Tot slot moet de toegevoegde waarde van eventuele nieuwe plannen zorgvuldig worden afgewogen, rekening houdend met de financiële situatie van de Vlaamse overheid en de belangen van de burgers van Geel. Ik ben het eens met uw pleidooi voor een grondig nieuw onderzoek op basis van deze actuele gegevens en overwegingen. Het is van groot belang om een weloverwogen beslissing te nemen die tegemoetkomt aan de mobiliteitsbehoeften van Geel en zijn inwoners op de meest effectieve en duurzame manier.
2.98B			Het feit dat een deel van het 'Engels kamp' is ingekleurd als kmo-zone baart mij zorgen. Ik ben van mening dat er geen nood is aan extra kmo-zones in Geel, aangezien de beschikbare ruimte momenteel al ruimschoots volstaat. Bovendien ben ik van mening dat het Engels kamp in zijn geheel moet worden behouden als groene long, zonder nieuwe wegen erdoorheen te laten lopen of het te transformeren tot een kmo-zone. De ontsluiting zou het industrieterrein Stenehei in Dessel bereikbaar maken zonder dat zwaar verkeer door dorpskernen hoeft te passeren. Echter, ik vraag mij af wie ooit de beslissing heeft genomen om een industrieterrein te plannen dat alleen via dorpskernen bereikbaar is. Het lijkt me van essentieel belang om te overwegen om bedrijven die tot overdreven verkeersoverlast leiden, te laten verhuizen naar aangepaste kmo-terreinen. Het is nooit te laat om terug te komen op dergelijke beslissingen die de leefbaarheid van dorpskernen in het gedrang brengen. Het is van groot belang dat de belangen van de gemeenschap en het behoud van natuurlijke en leefbare ruimtes worden meegewogen in de besluitvorming.
2.99B			De voorgestelde oplossing lijkt te simplistisch en kort door de bocht. Het is duidelijk dat het doorgaand (vracht)verkeer uit de Geelse kern moet worden geweerd, maar een Regionale ontsluiting lijkt niet de meest geschikte aanpak om dit probleem aan te pakken. Volgens verkeersdeskundigen trekken nieuwe wegen nieuw verkeer aan. Er is geen behoefte aan extra verkeer, met name niet in Geel. Het aanleggen van een nieuw 'sluitstuk' van de Ring zal naar verwachting alleen maar leiden tot een toename van het verkeer, waardoor het probleem van verkeerscongestie niet daadwerkelijk wordt opgelost. Bovendien zal de voorgestelde uitbreiding van de Ring leiden tot de verharding van zo'n 7 hectare landbouwgrond. Dit staat haaks op de behoefte aan het behoud van landbouwgronden en het vermijden van verdere verharding van het platteland. Ik verzoek u vriendelijk om mijn bezwaren serieus te overwegen en te zoeken naar alternatieve oplossingen die effectief zijn in het verminderen van doorgaand verkeer in de kern van Geel, zonder de negatieve gevolgen van extra verkeer en verharding van landbouwgrond.

2.100B			Het is waar dat de voorgestelde Regionale ontsluiting geen directe oplossing biedt voor de huidige verkeersproblemen, zoals de congestie op de Antwerpseweg en het knooppunt met de Ring (N118). Zelfs na de realisatie van deze ontsluiting zal het vrachtverkeer naar Retie waarschijnlijk nog steeds vastlopen op deze punten. Het is van cruciaal belang om eerst te werken aan een goede doorstroming op deze as, voordat verdere ontsluitingsplannen worden uitgevoerd. De voorgestelde Regionale ontsluiting is een project van lange adem dat minstens 10 tot 15 jaar zal duren voordat het wordt gerealiseerd. Dit betekent dat het probleem van zwaar verkeer door de dorpskernen niet langer kan worden genegeerd en dat er dringend actie moet worden ondernomen om dit aan te pakken. Het lijkt erop dat er geen grondig onderzoek is gedaan naar alternatieve oplossingen voor het weren van doorgaand verkeer uit de kern van Geel. Er moet meer aandacht worden besteed aan andere mogelijke opties, zoals tonnagebeperkingen, zone 30-beperkingen en herbestemming van industrieterreinen. Er kunnen op korte termijn maatregelen worden genomen, zoals het instellen van een permanente tonnagebeperking voor doorrijdend vrachtverkeer via St. Dimpna en het invoeren van een zone 30 in de Gasthuisstraat om het verkeer om te leiden en de verkeersstromen te verbeteren. De budgetten die momenteel zijn toegewezen aan de Regionale ontsluiting en onteigeningen zouden beter kunnen worden gebruikt voor het verbeteren van de doorstroming van het verkeer op de Antwerpseweg/Ring N118. Pas nadat deze maatregelen zijn uitgevoerd en geëvalueerd, kan worden bepaald of een Regionale ontsluiting nog steeds wenselijk is. Het is van groot belang dat er zorgvuldig wordt nagedacht over de beste oplossingen voor de verkeersproblemen in Geel, met het oog op de leefbaarheid van de gemeenschap en het behoud van het milieu.
2.101B			Idem 2.60B
2.102B			De weg die jullie willen aanleggen is niet nodig als je een tonnagebeperking invoert is het opgelost! En de burgemeester van Dessel moet het zelf maar oplossen daar moeten wij toch niet voor opdraaien in Geel!
2.103B			• Waarom geen kilometerheffing voor vrachtwagens die naar de Retieseweg rijden door Sint-Dimpna? Terwijl er sinds begin dit jaar wél een kilometerheffing van kracht is op de N19, N19g en het stuk tussen Dr. Van de Perrestraat en Ten Aard. Met de tolheffing op de N19 creëert men meer sluipverkeer op wegen die hiervoor niet bestemd zijn en dus ook in Sint-Dimpna. • De geluidsoverlast voor de naastliggende percelen zal toenemen, niet enkel van vrachtwagens maar ook van de snelheidsduivels die er 's nachts en 's avonds over de al bestaande wegen doorvliegen. Deze gaan nu op een paar meter van de Gagelstraatverkaveling door vliegen met de nodige stress van de bewoners tot gevolg. • De luchtkwaliteit zal er enorm op achteruit gaan, meer kinderen met longproblemen en astma. Reeds bewezen door artsen. • PRUP is niet in overeenstemming met het nieuwe stikstofdecreet. • Overstromingsgevaar in de betreffende regio. De voorbije maanden maakten duidelijk dat er reeds op dit moment gevaar is voor overstroming. De verbindingsweg zal dit risico vele malen vergroten. Mijn kelder loopt nu reeds onder water als het hard regent. Minder waterinsijpeling en de grachten krijgen het water niet weg. Er zijn nu reeds problemen met het opvangbekken naast het kruispunt N19/Dr. Van de Perrestraat/Molderbeemdendijk. Dit is een overloop van de Roosendaal

			in het centrum van Geel. Wordt dit opvangbekken weggehaald, dan komt de waterstand in het centrum van Geel een stuk hoger met alle gevolgen vandien. • Er gaan sowieso extra trillingen ontstaan, dit was reeds het geval met de aanleg van de N19g, nu extra belasting op de huizen die reeds in de problemen zitten. • De veiligheid van onze schoolkinderen komt in het gedrang! Zéér grote kans op dodelijke slachtoffers onder de fietsers en wandelaars komende van Ten Aard, richting Geel centrum. • Waarom is het PRUP van Mol stilgelegd, terwijl de bedoeling was om deze regionale ontsluiting te laten aansluiten op die van Mol. Protest van de gemeenten Mol, Dessel en zelfs SCK/Vito. Nog meer verharding is tegen het principe van de betonstop. Er zijn betere oplossingen als men de huidige infrastructuur aanpakt. • De betrokken regio is nu grotendeels groen wandelgebied. Door de verbindingsweg wordt een aanslag gepleegd op de mooie zichten van de natuur in het Kempisch landschap. • Metingen van de verkeersstoestand die geleid hebben tot dit PRUP dateren van voor de aanleg van de N19. • Verplaatsen van een probleem naar een andere regio druist in tegen de richtlijnen.
2.104B			Idem 2.60B
2.105B			Door de natte winter heeft mijn tuin nu al lange tijd onder water gestaan, als de ring dan op 50 meter van mijn deur komt dan kan het water helemaal niet meer weg en gaat het op den duur nog binnen in huis komen. Verder ga ik veel last hebben van de trillingen die scheuren gaan veroorzaken en mijn huis gaat serieus in waarde minderen. De luchtvervuiling en het lawaai gaan er voor zorgen dat in de zomer buiten zitten onmogelijk wordt.
2.106B			Ons huis zou slechts op 30m verwijderd zijn van waar de ring zou komen. Wij proberen reeds enkele jaren verharding van de grond rondom ons tegen te gaan daar er reeds overstromingsgevaar bestaat. Wij moeten constant de kelder droog trekken daar het grondwater zo hoog staat omdat het niet weg kan. Met nog meer verharding vrees ik ervoor dat wij en de mensen rondom ons daar kunnen blijven wonen. De luchtverontreiniging en geluidsoverlast zal veel groter worden. Wij hebben vroeger de regio waar wij gehuisvest zijn uitgekozen omdat ik tengevolge mijn ziekte rustig en gezond moet kunnen wonen. Wij hebben heel hard gewerkt om te bereiken wat we nu hebben en dat gaat ons nu zomaar afgenomen worden. Mag ik vragen om als 'een goed huisvader' te handelen en met uw hart te kiezen voor de mensen. Om het verkeer weg te leiden uit het centrum bestaan er andere, gemakkelijkere oplossingen. Bv. tolheffingen voor niet plaatselijk verkeer. Ik veronderstel dat jullie verstandig genoeg zijn om andere mogelijkheden te bekijken en de juiste oplossing te vinden die voor alle bewoners goed zijn.
2.107B			Idem 2.103B (voor wat betreft 4 laatste puntjes)
2.108B			Dat de nieuwe weg vlakbij de verschillende woonwijken hinder met zich meebrengt moet ik u niet vertellen. Lawaaihinder, trillingen door zwaarder vervoer, overlast van fijn stof wat meer ziekten en astma bij onze kinderen veroorzaakt (zie studie KU-Leuven).

			Maar mijn grootste bezorgdheden zijn vooral het regenwater en verplaatsing van het probleem! Telkens het nu een stevige bui doet, komt het toiletwater omhoog en staan de tuinen in begin Ossemeer onderwater. Door de vele regen van de afgelopen weken staat de wei, waar de weg zou komen volledig blank. Als dit verhard wordt, gaat het water overlast geven bij de woningen in de buurt. - We wensen meer informatie over hoe de geluidsoverlast wordt aangepakt. De auto's komende van Retie gaan precies recht onze living binnenrijden. Hou rekening met de hinder van autoverlichting. - We gaan volledig ingesloten zitten. Waar kunnen we nog weg met de fiets? Komt er een tunnel t.h.v. Ossemeer/Dr. Van de Perrestraat? - In 2007, wanneer we begonnen zijn met de bouw van ons huis, is er beloofd dat er riolering zou komen. Komt deze er nu? Om zo ook het rioleringswater beter weg te krijgen? - Komt er een mogelijkheid tot keren met de wagen in het begin van Ossemeer (t.h.v. nr.2)? Aangezien we dan in een doodlopende straat wonen en de straat te smal is om te keren. - Moeten de studies van de verkeersdrukte niet opnieuw gemaakt worden, gezien deze dateren van voor de Noord-zuid naar Kasterlee? - Hou ook rekening met de extra drukte die je gaat creëren op de ring t.h.v. Thomas More, waar ook veel studenten de ring oversteken (misschien wel het grootste aantal studenten van Geel!). Ik maak me ook zorgen over de schoolkinderen die van regio Ten Aard de nieuwe weg gaan moeten passeren richting het centrum. Je verplaatst het probleem voor de schoolgaande kinderen! Ons huis gaat heel wat minder waard zijn door een weg vlak voor onze deur. Kunnen we hiervoor terugvallen op een vergoeding? Wat als er scheuren komen door de trillingen van de werken? Ik dacht dat stad Geel dringend moest ontharden. Waarom gaan we dan 7 hectare grond verharden voor een weg die de problemen in Sint Dimpna niet gaan wegnemen zonder een volledige ontsluiting van de ring!
2.109B			Idem 2.60B
2.110B			Intussen wordt het alleen maar duidelijker dat de weg die de overheid wil aanleggen regelrecht tegen de belangen van iedereen indruist. De overheid beslist om meer en meer te ontharden, vanaf 2040 zelfs een betonstop in te voeren. Hoe kan je het dan rijmen met nog meer wegen aan te leggen. Waar gaat de overheid dan een gelijke hoeveelheid beton en asfalt ontharden? De doelstelling om 163,6ha in Geel te ontharden tegen 2050 kan op deze manier alleen maar moeilijker gehaald worden. (Zie betonrapport i.s.m. HoGent) Welk is de impact van het doorsnijden van natuurlijke afvloe van het water? Er is voldoende recent bewijs dat dit gebied ooit moerasgebied was (kijk maar naar al de straten die eindigen op dijk) Waar is de studie die bewijst dat die verharding met een meters diepe fundering, niet geheel Geel ten noorden van de spoorlijn zal onderwater zetten? Ik hou mijn hart al vast voor toekomstige overstromingen, maar dan zou het te laat zijn. Waar ik recent werd op gewezen, dat zo een weg dichtbij ook veel trillingen veroorzaakt, zowel tijdens de bouw als tijdens het gebruik ervan. Ik lees niets over milderende maatregelen. Welk is de impact van een bijkomende weg op alle natuurgebieden die zich in de onmiddellijke omgeving vinden? Daar vind ik niets van terug in jullie voorstel. Er is binnen een straal van een tweetal km een Natura 2000 gebied, dan ga je daar toch geen bijkomend verkeer naar toe laten stromen door nieuwe overbodige wegen aan te leggen. Als je ziet wat je kan bereiken met een tonnagebeperking (zie situatie 2023, die uitvoerig in de pers is gekomen) en kilometerheffing, dan vraag ik me af waarom dat nu eens niet in de praktijk is getoetst met enkele maanden

			tonnagebeperking en kilometerheffing uit te oefenen op de Retieseweg, je zou kunnen merken dat er dan al heel wat minder verkeer langs St.Dimpna passeert. Neen, integendeel we stellen vast op VIAPASS dat er juist een kilometerheffing geheven wordt op een bestaande, recent aangelegde weg. (ik refereer naar de nieuwe NZ verbinding, aangelegd om de kernen van Ten Aard en Kasterlee te sparen) Diezelfde weg, beste heren ontwerpers, is ook aangelegd om de kern van Holven te sparen, niet om die mensen juist extra verkeer te laten slikken. Jullie gaan de problematiek verleggen naar strook juist naast een drukbevolkte, recent aangelegde wijk. Waarom is het advies van GECORO, om de bestaande infrastructuur beter te benutten niet opgevolgd? Waarom draagt Geel de last van de omstaande gemeenten: Kasterlee, Meerhout en Mol. Sowieso is het verleggen van de mobiliteitsproblemen en gevaarlijke situaties van de ene regio naar de andere regio, tegen de richtlijnen. Fietzers in de zone Holven, Dr. Van de Perrestraat zijn even kwetsbaar als die aan St Dimpna. Het is onzinnig te denken dat je met meer wegen, meer veiligheid kan creëren. Tenslotte, weeral open ruimte opgeofferd voor koning auto. Het mooie groene wandelgebied, dichtbij de kern van de stad Geel in 2024 opofferen om in 2050 te moeten vaststellen dat er geen groen wandelgebied is dichtbij de stadskern is geen voorbeeld van goed bestuur of goed ontwerp. Ten persoonlijke titel: Indien er ondanks het uitgebreide burgerprotest, boven de hoofden van de burgers die in Holven een bouwgrond/huis/appartement hebben aangekocht om in de rust van het platteland te gaan wonen, toch besloten wordt tot het bouwen van die weg, dan hebben wij volgende wel echt noodzakelijke wensen waar jullie mee zullen moeten rekening houden. En in volgorde van dalende voorkeur. Ten eerste in dat geval wensen we onteigend te worden over ons gehele en ondeelbare domein, want het is de Bijna 3ha die onze woonst uniek en waardevol maakt. Ten tweede en in ondergeschiktheid, wensen we dat de weg in een sleuf wordt aangelegd, zodat het geluid vooral door de sleuf wordt opgevangen en dat het open karakter deels wordt bewaard. Ten derde en in ondergeschiktheid, wensen we een aarden wal van voldoende hoogte met begroeiing om het geluid en zichthinder op te vangen. Ten vierde en in ondergeschiktheid, wensen we een van voldoende hoogte geluidsbarrière (muur) om geluid- en zichthinder op te vangen. Ook dienen er milderende maatregelen voor de trillingen genomen te worden en compensaties voor schade aan onze woning door de trillingen.
2.111B			Enige doelstelling in het PRUP De realisatie van de verbetering van de verkeersleefbaarheid van de kern van Geel, en meer specifiek Sint-Dimpna te realiseren, kan op een eenvoudigere, goedkopere en snellere manier gerealiseerd worden, en wel zonder de aanleg van een nieuwe, bijkomende ontsluitingsweg. Afsluiten N118 Vanaf 30-07-2018 tot einde 2023 werd/wordt de N118 geheel of gedeeltelijk afgesloten voor het verkeer, ofwel 164 weken op een totaal van 281 weken. (meer dan 3 jaar afgesloten gedurende 5,5 jaar). Het afsluiten van de N118 creëerde geen verkeersoverlast, noch zorgde voor een verhoogde verkeersdruk in de omliggende gemeenten. Het bedrijventerrein "Stenehei" te Dessel kon zonder bijkomende overlast bereikt worden. Er wordt geen rekening gehouden met de aanleg van de N19g, een expresweg die nog niet aangelegd werd tijdens de mobiliteitsstudie uit dit PRUP. De N19g neemt de verkeersdruk van zwaar vervoer weg op de N19 en zorgt voor een snelle ontsluiting naar het op- en afrittencomplex nr 24 van de E34 te Turnhout.

			Er zijn geen alternatieven, buiten een nieuw aan te leggen weg, onderzocht om de doelstelling te bereiken - Het PRUP ziet enkel heil in de aanleg van een nieuwe weg om de enige geformuleerde doelstelling te bereiken, een nieuwe weg die open gebied zal doorsnijden en zachte wegen zal afsluiten. Is het aanleggen van de ontsluitingsweg Geel bis de enige oplossing om St-Dimpna verkeersluwer te maken? Er zijn geen andere alternatieven onderzocht. - De moeizame afwikkeling van het verkeer aan het op- en afritcomplex nr 24 van de E34 te Turnhout wordt vaak ingeroepen als excuus om het verkeer noord-zuid en omgekeerd niet langs die weg te sturen. Vooral het verkeer komende vanuit Nederland die langs o.a. de N19g naar het zuiden wil, ondervindt problemen bij het verlaten van de snelweg. Onlangs werd een akkoord gesloten tussen de stad Turnhout en AWW om dit snel en doelmatig aan te pakken. AWW neemt een tijdelijke maatregel om het op- en afrittencomplexen aan de E34 aan de Steenweg op Zevendonk in Turnhout veiliger te maken. Er ligt ook een definitieve oplossing op tafel. "AWV wil op korte termijn, dus voor midden 2024, een oplossing die veilig is voor alle weggebruikers", wist Turnhouts schepen Marc Boogers op 10 oktober 2023 tijdens een persmoment. "Het agentschap maakt op dit ogenblik enkele simulaties om na te gaan wat de beste oplossing is." Als de afgesproken werken aan het op- en afrittencomplex uitgevoerd en beëindigd zullen zijn, dan vervalt het argument dat het gebruik van de afrit 24 te moeilijk is. Het argument dat het gebruik van de afrit 24 te moeilijk is, kan dus niet langer ingeroepen worden om de N19 - N19g – R14 als hoofdverkeersas noord-zuid te gebruiken. Daar werd deze tenslotte voor aangelegd. Barrièrewerking op zachte recreatie. - Er wordt voorzien in een volledig afsluiten van de onverharde wegen Kastermanstraat, Meulemakershoef en Berkven. Het zijn de enige onverharde wegen binnen het doelgebied die geklemd liggen tussen de N118 en de N19. Het afsnijden van bepaalde onverharde wegen beperkt me in mijn recreatieve mogelijkheden. - Er wordt in het ontwerp PRUP enkel vergeleken met bestaande wandel- en fietsnetwerken. Die zijn zeker wel belangrijk, maar minstens even belangrijk zijn de onverharde wegen die geen deel uitmaken van deze netwerken. Deze worden heel vaak gebruikt door zachte recreanten zoals fietsers, mountainbikers, joggers en wandelaars. [PRUP Regionale ontsluiting Geel bis – Toelichtingsnota; Fig. 23: Het recreatieve fietsknooppuntenrouten netwerk Blz 25] - Het is er aangenaam vertoeven en bewegen in een rustige, natuurlijk en stille omgeving. Zachte recreatie zal onmogelijk gemaakt worden. De aanleg van de ontsluitingsweg bis zal dit door zijn barrièrewerking tenietdoen - Het vooropgestelde "beperkt negatief effect" zoals geschreven in het PRUP is vanuit het perspectief "beperkt" louter theoretisch en houdt geen rekening met zachte recreatie buiten de in het PRUP aangehaalde netwerken. Verstoring van de openruimte en negatieve milieueffecten op mens en natuur - Bijkomende geluidsoverlast zal de natuurlijke stilte in het gebied verstoren. Met open raam slapen zal definitief tot het verleden behoren. - Het gevoel van "open ruimte" zal verdwijnen. Het landschap zoals het als natuurlijk ervaren wordt zal definitief verdwijnen - Er zal langs het traject en tot ver erbuiten, lichtvervuiling ontstaan. Straatverlichting zal bijkomende lichtvervuiling creëren. Vleermuizen die in het gebied aanwezig zijn en er volop foerageren, zullen gestoord worden en hun jachtgedrag zal door de wegverlichting verstoord worden. Ook andere dieren ondervinden hinder door de lichtbarrière. Dit werd onvoldoende zorgvuldig onderzocht. - De lokale neerslag (immissie) van fijn stof zal toenemen en mijn gezondheid mogelijks in gevaar brengen. Vlaanderen haalt nu al regelmatig de Europese dagnorm voor fijn stof niet. - De lokale neerslag (immissie) van stikstof zal toenemen en mijn gezondheid mogelijks in gevaar brengen. Vlaanderen haalt nu al de Europese norm voor stikstof niet.

			In de Europese Green deal zullen de normen voor fijn stof en stikstof nog verstrengd worden. Dit PRUP houdt met deze normen geen rekening in zijn beoordelingen. - Bijkomende lucht- en bodemvervuiling zal langs het traject uitgestoten en gedeponeerd worden. (fijn stof, stikstof, enz). Dit werd onvoldoende onderzocht. Wat zullen de deposities op langere termijn zijn als men de toename van verkeer mee in aanmerking neemt. Het Europees parlement keurde op 13-09-2023 nieuwe strengere luchtkwaliteitsnormen goed. De normen voor luchtvervuiling worden zo in lijn gebracht met wat de WHO voorstelt. Deze normen worden niet in dit ontwerp PRUP gehanteerd als maximale uitstootwaarden. Het definitieve PRUP en de betreffende milderende maatregelen dienen hieraan aangepast te worden om tegemoet te komen aan de praktijken van goed (en vooruitziend) bestuur, met de gezondheid van mens en natuur als aandachtspunt in het achterhoofd. [Ref 1, 2, 3 en 4] - De afmetingen van de verschillende bufferzones zijn niet hernomen en er kan aldus onvoldoende ingeschat worden of ze voldoende doelmatig zullen zijn. In het ontwerp PRUP Regionale ontsluiting Geel bis – Toelichtingsnota Figuur 35: Plan landschappelijke inpassing op Blz 40 is geen rechtlijnige afbakening te zien. De zone versmalt en verbreedt willekeurig terwijl de afstand tot de huizen dezelfde blijft. - Het traject zal waardevolle bosgebieden en biologisch waardevolle gebieden doorsnijden. De impact van het nieuwe tracé op de omgeving en op mens en dier zal aanzienlijk zijn. Foerageerroutes van het aanwezige klein- en roodwild zullen doorsneden worden en het wildbestand zal eronder lijden. De impact van de ontsluitingsweg hierop, werd niet onderzocht. - De ontsluitingsweg isoleert Historisch permanente graslanden (HPG) van de omgeving. Deze HPG zullen op termijn verdwijnen. De invloeden van groenschermen op de zonlichtinval, van de bermverhogingen, van de gewijzigde in- en uitstroom van water, enzovoort werden niet onderzocht. [PRUP Regionale ontsluiting Geel bis – Toelichtingsnota Blz21] - In het toekomstige klimaat neemt het risico op overstromingen toe. Dat blijkt duidelijk uit de fluviale en pluviale overstromingskaarten. De aangeduide zones worden groter en talrijker. Ook de kans op overstromingen neemt toe. [Figuur 14: Pluviale overstromingskaart in huidig klimaat en toekomstig klimaat]. VMM waarschuwt al meer dan 20 jaar om niet te bouwen en om niet te verharden in overstromingsgevoelig gebied. - De barrière die de nieuwe ontsluitingsweg zal opwerpen in het landschap, en in het bijzonder in de overstromingsgevoelige gebieden op het traject, zal zorgen voor meer wateroverlast in de woonwijken die rakelings langs het traject liggen. Ik heb zelf de gevolgen kunnen zien na de zogenaamde “waterbom” in Wallonië in de zomer van 2021. De hellingen en de spoorwegberm vormden een barrière, zeg maar een dam, tussen dewelke het water met verwoestende kracht zijn weg zocht. De nieuwe ontsluitingsweg zal eenzelfde dammuur vormen voor het water dat van zuid naar noord wil stromen en de ganse wijk langs het traject blank zetten. De recente regenval tijdens de jongste wintermaanden, zette al ettelijke percelen blank. (zie foto's) - Jade Mallants van de dienst vergunningen van de stad Geel vermeldt in het Geels stadsmagazine van juli/augustus 2023 dat in Geel steeds meer huizen en gronden in overstromingsgevoelig gebieden komen te liggen. “Geel komt de komende jaren voor enkele uitdagingen te staan. Niet enkel in de wijken waar al overstromingen plaatsvonden maar over het hele grondgebied.” De ontsluitingsweg zal dat risico enkel maar doen toenemen zoals het ontwerp PRUP zelf aanhaalt. - Er wordt in de beoordelingen geen rekening gehouden met de sterk gewijzigde mobiliteitsmodi van de jongste jaren. Mobiliteit is aan het veranderen en met deze effecten wordt geen rekening gehouden Mobiliteitseffecten post Covid-19 In het [PRUP 7.3.4.B – Wegennetwerk] / wordt het BAU van 2017 als referentie gebruikt. Dit model houdt geen rekening met de sterk gewijzigde mobiliteitseffecten na ophef van COVID-19 maatregelen. Verschillende studies en papers vermelden voornamelijk en onder andere: Een structureel hoger niveau van thuiswerken in vergelijking met de periode vóór

			corona en daarmee een afname van de vraag naar spitsverkeer. Een blijvende toename in actieve mobiliteitsvormen – lees weg van autotransporten. In veel landen was tijdens corona een verschuiving te zien naar vervoerwijzen waarbij contact wordt vermeden, zoals lopen, fietsen, gebruik van scooters en eigen voertuigen. Actieve transportmogelijkheden en micro-mobiliteit zouden van daaruit een belangrijke rol kunnen spelen in de richting naar meer duurzame en weerbare steden; Een mogelijk langdurig hoger OV-gebruik. Er moet zowel tijdens als na corona worden gewerkt aan strategieën om toenemend autogebruik als gevolg van COVID-19 te verminderen of te reguleren. Bijkomende wegen zorgen niet enkel voor verschuivingen in verkeersstromen, maar zorgen tegelijk voor een toename in intensiteit van bepaalde verkeersstromen. De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven bevroeg 7 universiteitsprofessoren [Ref10] om de mobiliteit vanuit verschillende invalshoeken te onderzoeken en om na te gaan welke lessen beleidsmakers zouden kunnen trekken. Aan hen werd eveneens gevraagd om hun blik naar de toekomst te richten. De aanleg van een bijkomende ontsluitingsweg is hiervan geen positief gevolg. Ontwikkeling militair domein Kievermont Het PRUP Kievermont (PR 14/12/2011) is volledig achterhaald. Noch de KMO-zone, noch het stadsmagazijn zullen er ontwikkeld of ingeplant worden. Er is recent een samenwerkingsovereenkomst tussen de stad Geel met Meerhout afgesloten om een gezamenlijk gebruik van een nieuw op te trekken stadsmagazijn op de huidige locatie mogelijk te maken, met onder meer een grondgebruiksruil als gevolg. Dat werd besloten op de Geelse gemeenteraad van 5 september 2023. [GR stad Geel op 2023_GR_00201 van 05 september 2023] - Gemeenschappelijke werkplaats - Stappenplan realisatie eigendomsoverdrachten tussen Stad Geel en Gemeente Meerhout - principesbeslissing – Goedkeuren; uittreksel: “De Stad Geel gaat een nieuwe werkplaats oprichten te Geel, Tessenderloseweg 32, op de site van de huidige werkplaats.” Ook van een KMO-zone is geen sprake meer en maakt de aanleg van de ontsluitingsweg overbodig voor een verdere ontwikkeling van het domein Kievermont. Dat staat te lezen in het stadsmagazine van de stad Geel van september 2023. Citaat van de Geelse burgemeester: “Ongeveer de helft van het domein, de kant gelegen aan Kievermont, wordt natuurgebied. De stad heeft nog niet beslist over de plannen voor de andere zone, maar zal de mogelijkheden bestuderen. Het is in elk geval de bedoeling dat het domein een groene, bosrijke plek in de stadsrand wordt met ruimte voor publieke ontspanning en recreatie.” Meer wegen creëren meer verkeer! Voorbeeld: in 2007 was het wegnnet van Nederland al een van de dichtst vertakte wegnnetten ter wereld. Het kabinet Rutte 1 kwam met de oplossing: wegen, wegen, wegen. 10 jaar later zijn al die geplande uitbreidingen aangelegd en het gevolg is... nog meer files. Omdat de economie aantrekt maar ook simpelweg omdat meer wegen meer verkeer aantrekt. Meer wegen hebben dus nog nooit geleid tot minder files. Wel tot minder schone lucht, biodiversiteit en woonplezier. Toename van verkeersstromen Er zal met zekerheid een toename van verkeersstromen ontstaan. Omliggende gemeenten sluiten nu reeds al hun invalswegen af voor zwaar verkeer door middel van een tonnagebeperking. Alle verkeersoverlast wordt naar Geel afgewenteld. • Zoals de gemeente Mol. Mol voerde reeds een tonnagebeperking in op al zijn invalswegen. Bijkomend plant Mol een verdere tonnagebeperking in de deelgemeenten Sluis, Achterbos, Millegem, Ginderbroek. En wat zal er nog volgen? De gemeente Mol publiceerde op 23-08-2023 volgend bericht naar haar bevolking: “Het doortrekken van de Ring van Geel (R14) tot aan de Retieseweg (N118) is een belangrijke voorwaarde om op termijn het doorgaand vrachtverkeer uit de dorpskernen van Sluis, Achterbos en Millegem te halen. Ook de Martelarenstraat, Nieuwstraat en Ginderbroek worden dan ontlast.”

		• Zoals de gemeente Dessel De geplande uitbreiding van de industriezone “Stenehei” te Dessel zal alle mobiliteitsoverlast naar het grondgebied Geel afwentelen, en dit terwijl ook Dessel al tonnagebeperkingen invoerde op verschillende van zijn invalswegen. PRUP uitbreiding Stenehei Historiek: In de loop van de jaren '90 werden door lokaal bestuur Dessel gronden langs de Kastelsedijk ontwikkeld als kmo-zone. Een tiental jaar later werd de zone voor het eerst uitgebreid (PRUP 7 Stenehei fase II van 22 maart 2012), maar ze was al snel volledig ingevuld. Het gemeentebestuur wilde daarom een bijkomende uitbreiding realiseren, maar wegens bovenlokale mobiliteitsproblemen - zoals de moeilijke ontsluiting naar de E34 en E313 - konden er toen helaas nog geen concrete stappen gezet worden. Actueel: De KMO-zone Stenehei zal over enkele jaren wellicht flink uitbreiden met zowel percelen langs de Kastelsedijk als de Zandbergen. Desselse bedrijven die in de toekomst graag wil verhuizen naar de bedrijvenzone konden zich in 2022 al kandidaat stellen bij IOK. Dit voornemen bevestigt dat meer wegen nog meer verkeer zal aantrekken langs de Geelse wegen. De geplande uitbreiding van de KMO-zone Stenehei, zal dan al de tweede uitbreiding zijn, kan er alleen maar komen als het mobiliteitsaspect klopt. Dat mag echter niet ten koste gaan van de leefkwaliteit van de Gelenaar. Een billijke spreiding over alle naburige gemeenten is de meest aangewezen oplossing. Na Mol wil ook Dessel de doorrijdbaarheid op zijn grondgebied verder beperken. • Zoals de gemeente Meerhout In het besluit van de Meerhoutse gemeenteraad op 16 december 2019, keurde deze de overname van een trajectdeel van de N110 goed. (zie GR-besluit in bijlage) Na Mol en Dessel wil ook Meerhout de doorrijdbaarheid op zijn grondgebied verder beperken. Het zwaar verkeer gaande naar en komende van de E313 afrit 24 Geel-Oost zal overwegend en direct naar de R14 in Geel geleid worden. De verkeersintensiteit op de R14 zal sterk toenemen. Automobilisten zullen langs alternatieve wegen naar snelle verplaatsingsmogelijkheden zoeken, met lokale overlast tot gevolg. Winkelomheide zal op zijn beurt te maken krijgen met toenemende verkeersstromen van overwegend zwaar verkeer. Er wordt dus met instemming van, op initiatief van AWV bijkomend verkeer naar Geel afgeleid. Dit terwijl AWV absoluut weigert om het deel van de N118 op Geels grondgebied verkeersluw te maken, er weigert om een tonnagebeperking in te voeren, een overdracht van dat deel van de N118 aan de stad Geel over te dragen zodat deze zelf verkeersminderende maatregelen zou kunnen invoeren en er fietspaden kan aanleggen. AWV wekt in het dossier Ontsluitingsweg bis sterk het vermoeden op dat ze met een dubbele agenda werkt en alles in het werk stelt om haar eigen visie en belangen door te drukken ten koste van de levenskwaliteit van de Gelenaars. De selectieve invoering van een kilometerheffing op gewest- en lokale wegen op 6 januari 2024 in en rond Geel, waarvan de N118 als enige gewestweg uitgesloten werd en daardoor financieel aantrekkelijker gemaakt werd als goedkopere route voor zwaar verkeer, versterkt het gevoel van partijdigheid en werkt ook dit in de hand. AWV stimuleert door haar beslissingen het gebruik van de N118 ten nadele van andere, beter bereikbare en veiligere wegen. Een meer billijke verdeling van de verkeersstromen over de verschillende buurgemeenten is aangewezen. Zij genieten van de baten, Geel krijgt alle lasten toegeschoven. Vlaanderen wordt dicht gebetonneerd, landbouwgrond wordt oneigenlijk herbestemd. - Er wordt landbouwgrond verhard. Dat druist in tegen de Vlaamse visie dat volop inzet op ontharding in plaats van bijkomende verharding. En de bijkomende verharding is niet verwaarloosbaar in een gebied dat watergevoelig is - Er wordt landbouwgrond bijkomend onteigend. Vlaanderen koopt op haar beurt massaal landbouwgrond op om deze te herbestemmen. Ook de uitverkopen door kerkfabrieken en OCMW's doen de prijzen stijgen. Een stijging met meer

			dan 300% de laatste 10 jaren. Pachten worden niet verlengd en de landbouwgrond wordt herbestemd. Mede hierdoor stijgen de prijzen voor landbouwgronden aanzienlijk. Landbouwgrond is al schaars en wordt stilaan onbetaalbaar. Dat blijkt uit verschillende studies en publicaties van onder meer ILVO, VLM en VILT [Ref6,7 en 8]. - Vlaanderen staat evenwel voor ontharden in plaats van verharden. Vlaanderen is één van de meest verharde gebieden van Europa. Vandaag is 16% van de oppervlakte verhard en als we zo doorgaan is dat in 2050 meer dan 20%. Daardoor ontstaat onder meer een groter risico op overstromingen, minder waterinfiltratie, warmere steden en dorpen, minder CO2-opslag door planten en de bodem, en een verlies aan biodiversiteit. Ook Geel staat voor dit principe. Zo doet de stad mee aan het zogenaamde “Tegelwippen”, verbiedt ze momenteel het bouwen in woonuitbreidingsgebieden, staat ze geen verkavelingen buiten de Geelse kern toe, enz. Geel gaat ook het engagement aan om te investeren in meer bossen. Contraproductief is dan wel dat de ontsluitingsweg bomen zal doen verdwijnen en bossen zal doorsnijden in plaats van deze te verbinden zodat er groene assen gerealiseerd worden. Omgeving Vlaanderen stelt dat: de bodem en de open ruimte vervullen veel functies die het ecologisch evenwicht in stand te houden. Als een verharding de bodem afdicht, gaan al die functies verloren. Verharden vermijden is altijd beter dan gekoppeld bouwen en later ontharden, of zelfs actief ontharden: niet-bouwen of niet-verharden verstoort de bodem en de andere ecosystemen niet. In het kader van de klimaatverandering willen we de functies van de bodem en de open ruimte behouden door onze bodem zo weinig mogelijk af te dichten. Het geplande traject scheert rakelings langs een woonwijk. Dat zal niet enkel resulteren in een vervuilde omgeving (lucht + bodem+ geluid + licht, enz), het zal ook een waardevermindering van het onroerend goed in dit gebied en langs het traject met zich meebrengen Er zijn recente negatieve adviezen van de Geelse GECORO en de Geelse AGM Jammer genoeg legt de stad Geel die adviezen naast zich neer zonder afdoende motivatie van het waarom. Dat druist in tegen de Vlaamse regelgeving die stelt dat als adviezen van GECORO niet gevolgd worden, dat dit gevolgd moet worden door een grondige motivatie. Bouwkundig vastgesteld erfgoed “Villa Zonneschijn” wordt aangetast De Villa Zonneschijn zal helemaal omsloten en als dusdanig volledig geïsoleerd worden van de omgeving. Op termijn zal de vrees toenemen dat de villa hierdoor haar statuut van beschermd vastgesteld erfgoed zal verliezen. De villa zal haar woonfunctie verliezen en er wonen/verblijven zal onmogelijk worden door de grote wegen die de villa zullen omsluiten. Onderzochte alternatieven? In de toelichtingsnota van het PRUP staat in de inleiding §1.2 Doelstellingen planinitiatief: “De nieuwe verbindingsweg heeft als doelstelling de verbetering van de verkeersleefbaarheid van de kern van Geel, en meer specifiek Sint-Dimpna te realiseren”. Er zijn hierbij geen echte mobiliteitsalternatieven onderzocht, maar enkel alternatieven in de keuze van verschillende tracés, met hierbij de aanleg van een nieuwe, bijkomende weg als enige optie om de enige doelstelling te halen. Men kan deze doelstelling veel sneller, goedkoper en duurzamer bereiken. Getuige hiervan zijn de langdurige onderbrekingen van de N118 de voorbije jaren.

		Sinds 30-07-2018 tot einde 2023 werd/wordt de N118 geheel of gedeeltelijk afgesloten voor het verkeer, ofwel 164 weken op een totaal van 281 weken. Verkeer werd hierbij omgeleid, alhoewel omgeleid een misplaatst gegeven is want alle wegwijzers dirigeren het noord-zuid verkeer via de N19g van en naar de E34. Een omleiding is dus eigenlijk overbodig. De invoering van een tonnagebeperking heeft zijn nut bewezen m.b.t. de leefbaarheid in St Dimpna centrum, en komt grotendeels tegemoet aan de vooropgestelde doelstelling in dit PRUP. Met het oog op de toekomst en met een gekende zekerheid dat mobiliteit momenteel heel sterk onderhavig is aan veranderingen, opteert men nu best voor een wegsignalisatie die enkel plaatselijk verkeer zal toelaten. Het verkeer kan gemakkelijk gestuurd en gecontroleerd worden door strategisch opgestelde ANPR-camera's. De stad Geel gebruikt dergelijk systeem al jarenlang om de doorrijdbaarheid van de Geelse markt te sturen. Op die manier wordt de doelstelling niet alleen sneller, maar ook goedkoper en zonder bijkomende overlast bereikt. Het zal een stille, rustige en verkeersluwe ontwikkeling van St Dimpna en zijn omgeving mogelijk maken. Lokale omleidingen voor personenverkeer zijn gemakkelijk in te voeren voor Noord-Zuid verkeersstromen. Vanuit het oosten naar het noorden via de Molseweg en Kievermont, vanuit het zuiden via de Diestseweg, Eikevelden en Laar naar Kievermont. Zo bereikt men gemakkelijk de N118. De omgekeerde richtingen zijn hierbij eveneens mogelijk. De Provincie Antwerpen heeft volgens de notulen tijdens de zitting van 27 januari 2022 een duidelijk standpunt ingenomen in verband met dit PRUP. Men leest dat de provincie Antwerpen (ProvA) bij monde van eerste gedeputeerde Mr Luc Lemmens geen voorstander is van nieuwe wegen. "Er zijn meer alternatieven die onderzocht moeten worden. Ook hij is geen voorstander van nieuwe wegen, maar er moet bekeken worden wat er mogelijk is." En de heer Lemmens is toch niet de eerste de beste. Hij is eerste gedeputeerde en woordvoerder van de Antwerpse deputatie. Hij is bevoegd voor onder andere Ruimtelijke ordening, Mobiliteit en Omgevingsvergunningen. In de notulen staat dat de provincie geen wegen gaat aanleggen. Het onderzoek gebeurt op vraag van gemeenten voor problemen die er zijn: namelijk de vrachtwagens die door de kernen rijden. Dit bevestigt nogmaals de enige doelstelling als verantwoording van dit PRUP: de regionale ontsluitingsweg Geel bis. Notulen van Provincie Antwerpen, zitting van 27 januari 2022, 14:31 Bovenstaande stelling kan ik alleen maar bevestigen. Voor alle disciplines en effecten moeten milderende maatregelen ingepast worden. Dit is op zich al een signaal dat de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg niet aangewezen, op zijn minst problematisch te noemen is. In de eindsynthese van de beoordelingen wordt uitgegaan van de bestaande situatie op de N118. In meerdere disciplines werd geen beoordeling opgesteld.
2.112B		Toch hebben wij na het doornemen van de voorlopige plannen bezwaren over het gekozen traject en de inplanning. Wij zijn ons bewust dat het inplannen van een nieuwe weg een moeilijke evenwichtsoefening is waar alle belangen en de noodzakelijkheid goed moeten afgewogen worden. Natuur, landbouw, mobiliteit en milieu zijn belangrijke punten. Toch hebben we het gevoel dat de lokale belangen van de mens niet echt mee in rekening zijn gebracht. Zeker de gezondheid van de omwonende van het nieuwe project word volledig genegeerd. Graag willen wij ons voorstellen. Wij zijn de familie Vanwesemael-Jansen en wonen in Geel op de Retieseweg, 70 ter hoogte van de geplande aansluiting op de Retieseweg. Het nieuwe tracé loopt zowel voor, naast als achter onze woning en geeft hierdoor veel hinder en ongemak.

			Toen wij plannen hadden om in Geel te komen wonen en deze eigendom wilden kopen, hebben wij éérs navraag gedaan bij de gemeenteadministratie of er plannen waren om een ringweg aan te leggen in onze regio. Hun antwoord was duidelijk neen. Enkele jaren later werd er gesproken over een mogelijk ontsluiting van de regio naar de E313 toe. Deze plannen zijn ondertussen meer dan 20 jaar oud. De eerste plannen hadden een bovenlokaal belang en waren bedoeld om vrachtverkeer van de industrieterreinen van Retie en vooral Dessel (Stenehei) ten goede te komen. 20 jaar later zijn de noodzaak van deze ontsluiting echter niet meer aan de orde. Door de aanleg van de ringweg in Retie en de expresweg (N19g) van Geel naar Turnhout kan het vrachtverkeer zijn weg naar de autostrade vinden via bestaande wegen. Desalniettemin kwam de noodzaak van de aanleg van de ontsluiting te Geel regelmatig terug op de agenda. In tussen tijd werd het militair domein in Geel vrijgegeven en had de Stad plannen om hier een KMO-zone te bouwen om zo enkele lokale bedrijven die zonnevremd gevestigd waren te kunnen huisvesten. Deze plannen konden echter alleen als er een ontsluiting voorzien was voor het vrachtverkeer. Ook deze plannen werden na juridische stappen terug opgeborgen. Ook hier trek ik de noodzaak in twijfel aangezien deze bedrijven ondertussen zelf reeds een andere locatie zochten zodat ook hier de ontsluiting niet meer noodzakelijk was. In de huidige plannen is het Geels stadsbestuur geen vragende partij meer voor een KMO-zone op het ondertussen aangekochte ex-militair terrein. Steeds wordt er ook gehamerd op het feit dat er te veel vrachtverkeer door het centrum van Geel rijdt, een terechte opmerking, maar hier is het belang van structurele maatregelen belangrijker. Tijdens de huidige werken op de Retieseweg is het vrachtverkeer opmerkelijk gedaald en zoeken transporteurs naar de juiste routes om naar de autostrade te gaan. Zeggen dat deze nieuwe weg DE oplossing is voor het drukke verkeer door het centrum van Geel is niet de juiste zienswijze. Structurele aanpassingen zouden al een goede stap zijn in de juiste richting. Ook hier wachten de inwoners van Geel al meer dan 20 jaar op. Verkeersminister Lydia Peeters lijkt het eens te zijn met deze zienswijze, maar legt de beslissing bij de lokale politici. Het doorsnijden van de huidige groene zone in Geel op het verloop van het nieuwe traject heeft verstrekkende gevolgen voor de omwonende bevolking langs het traject, de natuur, mobiliteit en de recreatie en vragen een bijsturing, ongeacht of de weg noodzakelijk is of niet. Graag licht ik dit even toe, gefocust op de huidig gekende plannen van het traject ter hoogte van mijn eigendom. In de voorbije 20 jaar hebben wij reeds meermaals uitgewerkte plannen gezien van een mogelijke ontsluiting van de Retieseweg. Steeds was er ter hoogte van de inplanting op de Retieseweg een evenwichtiger plan dan het huidige. Groot was onze verbazing dat het traject G1 werd verlegd van het traject van de vorige plannen naar het nieuwe traject G1plus. Plots loopt het traject tot tegen onze perceelgrens naast onze woning, ondanks de ruime vrije plaats tussen onze eigendom en een bos. Ook start het opritcomplex naar de nieuwe ring toe zéér dicht tegen tot over onze perceelgrens voor de woning en maakt onze toegang tot ons huis schijnbaar deel uit van dit oprittencomplex. Het nieuwe traject loopt schuin door de groene zone en volgt onze schuine perceelgrens zodat ook achter de woning de nieuwe weg dominant aanwezig zal zijn. In de vorige plannen was er plaats voorzien voor natuurlijke omkadering, buffering en aandacht voor de mobiliteit van de fietsers. In de huidige plannen vinden wij hier weinig van terug. De verschuiving omwille van de waardevolle landbouwgrond is weinig waarschijnlijk omdat het departement landbouw de weide naast ons huis omschrijft als landbouwgrond van minder(waardig) belang. Momenteel worden er nieuwe bredere fietspaden aangelegd naast de Retieseweg. Tijdens het schooljaar maken enorm veel studenten van Retie en omgeving gebruik van deze fietspaden op weg naar de scholen in Geel. Op de huidige plannen staat geen of weinig informatie hoe deze studenten veilig in Geel gaan geraken. Tijdens de infovergadering werd reeds vermeld dat de stad aandrang op een fietstunnel. Om deze deftig aan te leggen moet er sowieso al meer plaats

			voorzien worden tussen onze huidige perceelgrens en het nieuwe traject. Inbuffering is zeer wenselijk. Betere fietsmobiliteit is een noodzaak. Ter hoogte van het weiland naast onze woning is de wilddoorgang van de reeën van het militair domein naar het gebied richting de kanaalzone, allemaal open gebied. Ook met deze passage is geen rekening gehouden. Passage is vooral 's avonds en 's nachts tot in de zeer vroege morgen. In onze tuin verblijven onder de huidige omstandigheden verschillende dieren, vooral vogels. We denken hier vooral aan kleine (zang)vogels, vinken, mezen, mussen, roodborstjes, kwikstaartjes, ... Ook grotere vogels verblijven in onze tuin omwille van de groenaanplanting en beschutting. We denken dan aan bosduiven, merels, Vlaamse gaai, spechten, uilen,... Zelfs vleermuizen vliegen 's avonds en 's nachts rond in onze tuin. Roofvogels vliegen hoog in de lucht over de weide langs ons op zoek naar de juiste prooi. Ook de rode eekhoorn komt langs om de hazelnoten te stelen. Waarschijnlijk vergeet ik er nog een aantal. In de toekomst met de huidige inplanting van de ringweg zal het heel eenzaam zijn in onze tuin. De natuurlijk aanwezige dierlijke bewoners zullen omwille van lawaaihinder andere oorden moeten opzoeken. Voor onze eigendom vrezen we een groot waardeverlies door de nieuwe inplanting. Er is veel lawaaihinder, luchtverontreiniging, lichtvervuiling en landschapsverstrooiing. Onze nachtrust wordt ernstig bedreigd. Op de huidige plannen is er ook geen noemenswaardige buffering opgenomen in de planfase. Er is een kleine groenzone voorzien met een open waterafvoerkanaal. Nieuwe bomen en heesters moeten er lang groeien voor ze een noemenswaardige (geluids)afscherming bieden. Een open waterafvoerkanaal trekt niet alleen watervogels, maar vooral ratten aan. Deze hebben we in ons achterliggend gebied al genoeg, je moet ze niet extra aantrekken naar woongebied. Onze slaapkamers liggen op de eerste verdieping met het raam aan de noordzijde, dus langs de schuine zijde van het grondstuk. Ook op de tweede verdieping is er een logeerkamer aan de achterzijde van de woning. Nu heb je een weids uitzicht over de velden vanuit alle slaapkamer. In de toekomst zullen alle kamers alleen uitkijken op de dominant aanwezige ringweg. Onze woning staat op 6 meter van de perceelgrens, dus indien er een weg komt tot tegen de perceelgrens hebben alle auto's en vrachtwagens vrij zicht op onze slaapkamers en badkamer. De bijhorende geluidshinder gaat onze nachtrust zeer erg bemoeilijken. Dit gaat een sterke invloed hebben op onze gezondheid en welbevinden. Buiten nachtlawaai, gaat er ook tijdens de daguren geluidsoverlast zijn. Waar wij nu enkel aan de voorzijde van de woning geconfronteerd worden met geluidsoverlast gaat dit in de toekomst zowel voor, naast als achter het huis zijn. Een rustig moment in de tuin en op het tuinterras zal niet meer mogelijk zijn. Uit onderzoek blijkt dat een goede geluidafscherming alleen kan bekomen worden door een goede betonnen geluidsmuur. De groenbuffering die er voorzien is zal pas ver in de toekomst voor de nodige rust kunnen zorgen. Het aanleggen van een ringweg naast een woongebied is niet wenselijk in het kader van luchtverontreiniging. De blootstelling aan verhoogde concentraties fijn stof en stikstof (NO2) heeft een negatief effect op de gezondheid. Nu slapen we bijna het ganse jaar door met de raam open om te genieten van de goede luchtkwaliteit en de natuurlijk verkoeling. In de toekomst zal dit niet meer mogelijk zijn. Door de opbouw van de nieuwe ringweg is er ter hoogte van ons grondstuk een bocht voorzien in de weg, maar ook het opritten en afritten complex gaat voor de nodige lichthinder zorgen. Alle wagens vooral SUV en vrachtwagens trekken een lichtstreep tegen onze gevel ter hoogte van de slaapkamers en badkamer. Steeds gaat er een lichtvervuiling zijn in onze slaapkamers. Door de invoering van een op- en afritten complex zeer dicht tegen onze voordeur, waarbij zelfs onze inrit van onze eigendom betrokken is in dit model gaat er veel lawaai zijn voor onze woning door vertrekkende en stoppende auto's en vrachtwagens.

			Waarschijnlijk ontsnappen nog enkele goede redenen op dit moment aan mijn aandacht om de plandienst duidelijk te maken dat we het huidige verloop van het tracé niet kunnen goedkeuren. De huidige plannen zijn een groot gevaar en risico voor onze gezondheid, maar ook voor alle andere omwonenden naast dit wegenbouwproject. Wij kijken uit naar de bijstellingen in het nieuwe, waarschijnlijk voor jullie definitieve plan en hopen dat er rekening gehouden wordt met onze bezwaren. We geven het, het voordeel van de twijfel. Bij de definitieve tracévoorstelling zullen wij kijken wat mogelijk is en onze conclusie moeten trekken of verder actie noodzakelijk is. Mogelijk denkt de lokale en Vlaamse overheid nog eens goed na over de noodzakelijkheid van deze nieuwe weg die toch wel 7ha agrarisch- en natuurgebied opoffert. Er zijn denk ik zeker ook andere oplossingen om Geel centrum te ontlasten. De huidige tijdelijke verkeerssituatie bewijst dit. Wat houdt jullie tegen om deze te bestendigen. Deze nieuwe weg aanleggen op het huidige geplande tracé zonder garantie op milderende maatregelen is een ernstige aanslag op onze gezondheid, niet alleen voor ons maar voor alle bewoners naast het traject.
2.113B			In mijn bezwaarschrift vermeld ik dat een nieuwe weg er enkel kan komen met milderende maatregelen. Door de inplanting van het tracé zeer dicht tegen, lees voor, naast en achter onze perceelsgrens is dat zelfs absoluut onvoldoende. Een geluidsmuur geeft enkel een mindering net achter de muur, maar geeft geen mindering voor de hoger gelegen woongedeeltes, dus onze slaapkamers zouden volledig blootgesteld worden aan de volle geluidsoverlast. In jullie MER-rapport zijn er simulaties gemaakt voor ons adres. Deze geven een significante toename van het geluidsniveau toe. Jullie gebruiken echter een gemiddelde decibel-waarde over de dag- en nachturen. Over de piekwaardes wordt er met geen woord gerept. De WHO heeft in 2018 een lijvig document gepubliceerd met aanbevelingen in verband met het effect van geluidsoverlast. Deze aanbevolen drempelwaarden worden ruim overschreden. De beschreven effecten behelzen niet alleen onze nachtrust en leefbaarheid van ons perceel maar voegen ook een aantal gezondheidsrisico's toe zoals cardiovasculair lijden, neurologische aandoeningen en depressie.... Kortom de nieuwe weg is een ernstige aanslag op onze gezondheid. In een ander WHO-rapport (2021) wordt er dieper ingegaan op het blootstellen van bewoners aan fijn stof en uitlaatgassen van vrachtwagens en auto's. Spijtig genoeg moet ik vaststellen dat het MER-rapport ook hier niet de aanbevolen drempelwaarden volgt die door het WHO-rapport worden voorgeschreven. De gebruikte drempelwaardes zijn een veelvoud van deze waarden. Als zelf anti-rokers worden we aan zoveel fijn stof blootgesteld dat ons lichaam en onze luchtwegen reageren of we kettergrokers zijn. In het bijzijn van kinderen mag er niet gerookt worden, maar als onze kleinkinderen na aanleg van het nieuwe tracé in onze tuin spelen stellen we ze wel bloot aan hoge waarden van fijn stof en uitlaatgassen met een hoog risico op een ziektebeeld alsof het kettergrokers zouden zijn. Er is een sterk verhoogd risico op neurologische aandoeningen (ischemische letsels), longziekten (COPD), neurondegeneratieve aandoeningen (dementie, ziekte van parkinson),.....Weer kan ik enkel oordelen dat er een enorme aanslag wordt gepleegd op onze gezondheid. Gebruik de aanbevolen WHO-drempelwaarden en de nieuwe weg mag op deze plaats niet aangelegd worden. Als medisch geschoold gezondheidswerker begrijp ik niet dat men aanbevelingen en nieuwe inzichten in de gezondheidseffecten moedwillig naast zich neer legt om toch maar een project te kunnen realiseren. De nieuwe weg aanleggen op zéér korte afstand van ons woning gaan het hoge aantal vrachtwagens onvermijdelijk zorgen voor extra trillingen in de ondergrond met scheuren en barsten in onze binnen- en buitenmuren als gevolg. Deze vaststelling komt nog boven op de sterke waardedaling van ons vastgoed als de nieuwe weg wordt aangelegd. Planschade wordt blijkbaar niet vergoed, maar mag deze moedwillig toegebracht worden, als er alternatieven zijn? Ethisch is dit niet te verantwoorden.

			Nieuwe wegen trekken altijd nieuw verkeer aan. Momenteel is er al een verkeersinfarct op de ring rond Geel. Extra (vracht)verkeer aantrekken uit de omgeving naar Geel toe is geen goed alternatief. De gemeente Mol bekijkt nu reeds hoe ze in de toekomst bij aanleg van deze weg het verkeer kunnen doorsluizen naar Geel om zo hun centrum te ontlasten. Voorlopig blijven de erkenning van het nut van structurele maatregelen op de leefbaarheid van Geel (Sint-Dimpna) uit. Meer zelfs, een beoordeling van het nulalternatief werd niet opgenomen in het plan-MER (toelichtingsnota pagina 30). Men weigert het effect na te gaan van de huidige tonnenmaat beperking. Begrijpen wie begrijpen kan. Het aanleggen van het nieuwe tracé sluit, op twee corridors na, het centrum van Geel af van het natuurlijke gebied in de kanaalzone. Voor wandelaars en fietsers is dit een ramp. Ook voor de aanwezige dieren gaat dit zeer nefast zijn. Door de geluidsoverlast gaat deze sterk achteruit. Koning auto heeft weer gewonnen. Als bewoner van dit natuurlijk gebied kan ik alleen maar concluderen dat dit nieuwe tracé een enorme aanslag is op onze gezondheid, de leefbaarheid van onze regio en gaat zorgen voor extra verkeeroverlast op de ring rond Geel en in Geel-centrum. Ook fauna en flora gaan er sterk op achteruit. Het vrachtverkeer en personenverkeer heeft weer gewonnen op de natuur.
2.114B			* de nieuwe tracé gaat de luchtkwaliteit verslechteren in onze woonwijk, omdat deze zo dicht bij de woonkern ligt. Het gaat een "onnodige" impact geven op de gezondheid van mens en dier (meer ziektes), op de (gezonde?) groenten die we zelf willen telen, op de natuur, ... terwijl er andere oplossingen zijn in plaats van probleem verschuiven naar Geel Holven, om Geel St Dimpna te ontlasten van zwaar vervoer, namelijk permanente tonnagebeperking St Dimpna. Verkeer kan via bestaande ring, N19g rond Geel rijden. De meting van de verkeersstoestand dateert van VOOR de aanleg N19g. De politiek staart blind op dit nieuw project. Deze nieuwe regionale ontsluiting Geel bis is NIET nodig. * De Vlaamse overheid wil de bevolking vanalles opleggen zonder er zelf rekening mee te houden: overal willen ze betonstop invoeren, meer ontharding, meer natuurgebied maar een nieuwe weg (= meer beton, minder natuur) is geen probleem voor jullie? PRUP is ook niet overeenstemming met het stikstofdecreet. Er gaat een groot stuk natuur afgesloten worden, een stuk waar vele mensen (evt. met hond) gaan wandelen en fietsen, even een frisse (nu nog) gezonde neus ophalen, ontstressen dicht bij huis (wat iedereen nodig heeft in deze tijd). Een wijds zicht in de natuur, wat rust brengt. Dit wordt eveneens afgenomen door de nieuwe ontsluiting Geel bis. * de nieuwe tracé gaat voor meer risico zorgen betreft overstromingsgevaar in onze regio. De afgelopen maanden laat nu al voldoende zien hoe hoog het grondwater staat. Onze huizen zijn ook niet voorzien voor de extra trillingen die er komen, zowel tijdens de werken als bij het verkeer dat over deze weg, dicht in onze buurt gaat rijden.
2.115B			In bijgevoegd document vindt u onze uitgeschreven situatie in verband met ondragelijke geluidshinder sinds de komst van de noord-zuidverbinding tussen Geel en Kasterlee, en toekomstige verbinding ring geel (R14) met de Retieseweg (N118), ter hoogte van onze woning te Gooreind 61. 1.- Via de infomarkt van 5 september 2023 konden wij kennis nemen van de plannen van de provincie Antwerpen en de stad Geel voor de goedkeuring van een nieuw PRUP Regionale ontsluiting Geel bis. Naar ons begrip strekt dit planningsinitiatief ertoe de Ring van Geel (R14) met de Retieseweg (N118) te verbinden, en dit (opnieuw) in de korte nabijheid van ons perceel, gelegen te Gooreind 61 (afdeling 4, sectie F, nr. 797n), 2440 Geel, dat reeds bezwaard is met een zware voorgeschiedenis.

			2.- Zoals u wellicht weet werden wij – ter realisatie van de N19g ('Kempense Noord-Zuid verbinding') – onteigend van de quasi volledige grond rondom onze hoeve met paardenstal, waarbij wij meer dan de helft van de totale oppervlakte van ons perceel (7600m²) hebben zien verloren gaan. Wij werden onteigend bij vonnis van de Vrederechter van 7 februari 2011, hetgeen slechts de aanvang betekende van een lange lijdensweg: na realisatie van de Kempense Noord-Zuid verbinding en openstelling daarvan voor het verkeer, dienden wij immers vast te stellen dat onze woning volstrekt onleefbaar is geworden ingevolge een ondraaglijke geluidshinder. Ingevolge de voormelde onteigening ter realisatie van de N19g wordt onze woning -op vandaag- volledig omsingeld door erg drukke verkeersaders, zijnde (i) de huidige ring rond Geel, (ii) de aansluiting op de N19g en (iii) de N19g zelf. Om die reden waren wij destijds ook steeds vragende partij voor een volledige onteigening van onze eigendom; voorstel dat destijds ook werd ondersteund door de burgemeester van de stad Geel, die bij schrijven van 2 december 2008 aan de Vlaamse minister voor Openbare Werken expliciet had verzocht ons voorstel tot volledige onteigening ernstig te onderzoeken. Hoewel onze eigendom volledig zou worden omsingeld door drukke wegen, weigerde het Vlaams Gewest/AWV echter om de totale onteigening te overwegen, en dit met alle gevolgen van dien voor de verdere leefbaarheid van onze eigendom. 3.- Wij hebben onze bezorgdheden met betrekking de geluidshinder rondom onze eigendom verschillende malen geuit bij het AWV Antwerpen. Het AWV heeft ons daarop trachten "gerust te stellen" door te verwijzen naar een geluidsstudie (nl. een geluidsstudie "Nieuwe weginfrastructuur Noord-Zuid Kempen" van 12 juli 2010) waaruit zou moeten blijken dat in Gooreind geen bovenmatige geluidshinder werd verwacht. Een lezing van deze geluidsstudie leerde echter dat op geen enkele manier rekening werd gehouden met de situatie ter plaatse te Gooreind. Teneinde de werkelijke geluidsimpact te kunnen inschatten wonnen wij daarom de expertise in van ingenieur en geluidskundige Jan Debaere van Avitech Acoustics bvba, die voorkomt op de lijst van door de Vlaamse Overheid (Departement Leefmilieu, Natuur en Energie) erkende milieudeskundigen in de discipline geluid en trillingen. Diens conclusies waren onthutsend te noemen: • De geluidsstudie "Nieuwe weginfrastructuur Noord-Zuid Kempen" van 12.07.2010 houdt geen enkele rekening met de situatie in de wijk Gooreind; • Na de werken mochten overschrijdingen worden verwacht tussen de 15 à 20dBA, tot 65 à 70dB ter hoogte van onze eigendom. Dit is een manifeste overschrijding, daar een verhoging met 3dB algemeen wordt waargenomen als een verdubbeling van het geluidsniveau. 4.- Niettegenstaande deze onleefbaarheid waarmee onze woning is behept ingevolge de eerder uitgevoerde wegeniswerken, heeft het Vlaams Gewest/AWV steeds categoriek geweigerd om geluidswallen te plaatsen of andere milderende maatregelen te voorzien. Dit overigens in weerwil van de voormalige burgemeester van Geel, die op 21 december 2012 het AWV en de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken uitdrukkelijk had aangeschreven met de vraag om geluidswallen te willen plaatsen. Dit initiatief van de burgemeester kwam er niet toevallig nadat ook onze dichtste naburen in Gooreind (de bewoners van huisnummers 1, 50, 60, 62, 64, 64/A, 66, 67, 70 en 74) hadden verklaard enorme geluidshinder te ondervinden én ook het AWV hadden aangeschreven met de vraag om een verantwoording voor de situatie ter plaatse in de wijk Gooreind. Ook op dit laatste schrijven heeft het AWV nooit gereageerd. 5.- Thans kunnen wij enkel vaststellen dat er tot op heden geen enkele maatregel werd getroffen om de onleefbare geluidsoverlast, waarmee wij dus al jaren worden geconfronteerd, te milderen tot een enigszins aanvaardbaar niveau.

			Meermaals hebben wij verzocht om de plaatsing van een geluidsscherm ter hoogte van onze woning-/omgeving, waarop echter nooit werd ingegaan (niettegenstaande er op een aantal andere locaties wél geluidsschermen werden geplaatst). Dat er ter hoogte van onze woning-/omgeving nooit geluidsschermen werden geplaatst, vond -naar hetgeen ons werd medegedeeld- zijn (enige) oorzaak in budgettaire redenen en overwegingen. U zal begrijpen dat ons ongenoegen en onbegrip dan ook bijzonder groot is dat er -klaarblijkelijk- wél middelen voorhanden blijken te zijn voor de aanleg van een volledig nieuwe aantakingsweg, en dit opnieuw in de korte nabijheid van ons perceel, gelegen te Gooreind 61. Hetgeen de geluidshinder die wij momenteel reeds ervaren énkél maar zal doen toenemen. 6.- Omwille van alle voormelde redenen willen wij U dan ook vriendelijk verzoeken rekening te willen houden met onze terechte bezorgdheden, én in het kader van de toekomstige werkzaamheden ook milderende maatregelen te treffen tegen de ernstige geluidshinder die in onze woonbuurt op heden reeds wordt ervaren.
2.116B			Idem 2.103B (voor wat betreft 1,3, 8, 9, 10 en 11) + De velden achter onze tuin al geruime tijd vol water staan. Het is zeker niet aangeraden om hier nog extra verharding/een weg aan te leggen. Er gaan veel trillingen ontstaan door een nieuwe weg. Met schade aan omringende huizen tot gevolg. Wie gaat hiervoor instaan? De betreffende instanties moeten zich niet blijven blindstaren op deze zogezegde 'enkele en enige oplossing'. Het probleem zal zich alleen verleggen. Pak de huidige infrastructuur aan. Dit bespaart een hoop geld, geld dat elders kan geïnvesteerd worden op bv. wegen als Antwerpseweg in Geel (ventwegen).
2.117B			Bezwaar 1: De onzin van verbindingsweg naar de Retieseweg Ik begrijp dat het verkeersprobleem in Sint Dimpna moet opgelost worden. Ik denk dat dit door elke inwoner van Geel zal beaamd worden. Maar het doortrekken van de ring zal daar niet in helpen. Integendeel, meer wegen zullen nog een groter aanzuigeffect hebben voor het (zwaar vracht-)verkeer. De Antwerpse weg is nu al een verkeersramp en nog meer verkeer over de Antwerpse weg zal een verkeersinfarct worden. En het toppunt van al ... het verkeersprobleem van Sint Dimpna zal niet opgelost zijn. Het zal nog erger worden. Het extra verkeer op de ring zal op al de knooppunten van de ring nog extra opstopping/vertragingen geven. Het vrachtverkeer en hun GPS zullen de kortste en de snelste route kiezen dwars door Geel en dwars door Sint Dimpna. Daar heb ik geen dure verkeersstudies voor nodig om dit te voorspellen! Is er in de verkeersstudie voldoende onderzoek gedaan welk verkeer er door Sint Dimpna rijdt, personenwagens of vrachtverkeer? Is er gekeken vanwaar en naar waar het vrachtverkeer van Sint Dimpna rijdt? Er moet iets aan het verkeersprobleem in Sint Dimpna gedaan worden en de oplossing is er reeds. Het zwaar vrachtverkeer moet uit het centrum geweerd worden. Het beste bewijs dat dit werkt, zijn de jarenlange wegenwerken op de Retieseweg. Vrienden van ons wonen in de Gasthuisstraat. Zij beamen dat er nog nooit zo weinig vrachtverkeer geweest is sinds de laatste jaren. Dit is mogelijk door verbodsborden en slimme camera's. Er zal wel altijd veel plaatselijk verkeer blijven door scholen, ziekenhuis, rusthuis, woonblokken, ... maar het zwaar vrachtverkeer kunnen jullie wel weren. Is er onderzoek gedaan naar de vermindering van het vrachtverkeer in Sint Dimpna door het verbod van het vrachtverkeer op de Retieseweg? Waarom is de provincie tegen het verbod van het vrachtverkeer op N71 van Mol naar Geel (gedeelte naar Geel Centrum)? Slotsom deze geplande verlenging zal énkél het verkeersprobleem in Geel nog maar eens verergeren. In Geel is er al veel meer industrie en verkeer dan omliggende gemeenten. Moeten wij dan nog extra verkeer slikken naar het industriegebied Stenenheide in de buurgemeente Dessel. Is het al ten gronde onderzocht dat het niet beter is om industriegebieden uit te

			breiden langs bestaande verkeersassen i.p.v. kleine slecht bereikbare industriegebieden uit te breiden en extra verkeersassen te moeten leggen? In omliggende gemeenten doet men inspanningen om zwaar vrachtverkeer te weren zoals Mol, Retie, Kasterlee en binnenkort ook in Meerhout. Enkel Geel laat men hier in betijen waardoor al het zwaar vrachtverkeer naar onze wegen wordt geleid. Is het eerlijk en wettelijk dat sommige gemeentes het vrachtverkeer kunnen wegduwen, terwijl Geel met sowieso al meer verkeer hierdoor nog extra belast wordt? Sterker nog, al de grote verkeersassen (N19, N71), die het verkeer rond Geel leiden, worden door de nieuwe tolheffing belast (kaart wordt bijgevoegd). Terwijl de N118 Retieseweg die het verkeer van en naar Dessel recht door het centrum van Geel brengt, geen tolheffing heeft. Ik heb geen ingewikkelde en dure verkeersstudies nodig om te voorspellen dat het zwaar en licht vrachtverkeer door het centrum van Geel gestuurd wordt. Is het voldoende onderzocht dat men door juist wel tol te heffen op de N118 en de N19, N17 tolvrij te maken het licht en zwaar vrachtverkeer door het centrum van Geel sterk verminderd wordt? Bovendien geen extra verharding, geen extra aanzuigeffect voor verkeer, geen woonwijken die bedreigd worden. De verbindingsweg naar de Retieseweg wordt als drogreden gebruikt om z gezegd het verkeer in het centrum van Geel te verminderen. Volgens mij is de echte drijfveer voor de verbindingsweg het vrachtverkeer naar het industriepark de Stenenheide in Dessel te krijgen. Dit is nodig om het industriepark verder uit te breiden. Is het voldoende onderzocht wat de gevolgen zijn van het extra vrachtverkeer naar de Stenenheide op de ring van Geel en de reeds oververzadigde Antwerpseweg? Bezwaar 2: De verbindingsweg naar de Retieseweg en het kruispunt met de Dr. Van de Perrestraat op een boogscheut van mijn woning in de Witbolstraat 14 -Door het kruispunt N19 en de voorgestelde verbindingsweg naar de Retieseweg zullen de wijken tussen Dr. Van de Perrestraat - Witbolstraat en wijk Molderbeemdendijk onleefbaar worden door lawaai, verkeersdrukke, verkeersonveiligheid, verhogen van fijn stof en toenemen van NO2. Is het ten gronden onderzocht welke invloed de verbindingsweg heeft op de gezondheid van de mensen van de getroffen wijken? Het beste bewijs dat dit een onleefbare omgeving zal worden is de vroeger situatie aan het kruispunt verbindingsweg R14 en de N19 toen de verbindingsweg nog niet bestond. De woningen stonden leeg of waren verkrot. Het is pas na het aanleggen van de verbindingsweg naar Turnhout dat het hier terug leefbaar werd en de woningen gerenoveerd en bewoond werden. Onlangs hebben wij mensen gesproken die wonen in de Molderbeemdendijk en Gooreind waar de ring is doorgetrokken naar Turnhout EN waar een geluidsmuur gezet is. Deze bewoners getuigen dat ze vanaf 5h00 wakker worden van het verkeer en dat ze een koptelefoon met muziek moeten opzetten om in hun tuin te komen. De geluidsmuur houdt het geluid onvoldoende tegen. Nog maar gezwezen over de trillingen, fijn stof en NO2. Hoe gaat een geluidsmuur trillingen, fijn stof en NO2 tegenhouden? Is er ooit voldoende onderzoek gedaan naar de vooropgestelde geluidsreductie in de Molderbeemdendijk en Gooreind en wat deze nu in praktijk is? Men spreekt over maatregelen ter verbetering van de geluidsbuffering, hoe kan dit rond een kruispunt met de Dr. Van de Perrestraat gerealiseerd worden? Een kruispunt dat midden in een woonwijk ligt. Het is de bedoeling om het zwaar vrachtverkeer langs hier om te leiden d.w.z. zware vrachtwagens die aan het kruispunt stoppen en terug vertrekken. Dit begint vanaf 5h00 's morgens. In het weekend en 's nachts worden wij de laatste jaren meer en meer gestoord door getunede auto's en moto's die je hoort optrekken en lawaai maken tot ze in Geel Ten Aard zijn. Dit kruispunt wordt bij mij op 50 meter van mijn slaapkamer geplaatst.

			Ik heb 25 jaar geleden een duur stuk grond gekocht aan de rand van Geel op het einde van een doodlopende straat om rustig te kunnen wonen in een veilige en gezonde omgeving voor mijn gezin. Bij de aankoop van onze bouwgrond zijn wij nooit op de hoogte gebracht dat hier in de toekomst mogelijks een ring zou gelegd kunnen worden. Nu wordt pal naast mijn huis, op 50 meter, een druk kruispunt gepland met zwaar vrachtverkeer. Ik woon in de Witbolstraat 14. Wij hebben nu al veel verkeersgeluid. Men spreekt van een geluidsnorm van 40dB 's nachts en 50dB overdag. Wij zitten nu reeds op de grens elk extra geluid, zeker de uitbreiding van de ring in onze tuin, zal ons over de geluidsnorm brengen. Door het kruispunt met de Dr. Van de Perrestraat is het onmogelijk dit geluid te reduceren. Wij slapen op de eerste verdieping. Gaat een eventuele geluidsmuur het lawaai van zwaar optrekkend vrachtverkeer uit mijn slaapkamer op de eerste verdieping houden? Is het voldoende onderzocht of men het geluid ter hoogte van Witbolstraat 14 onder de geluidsnorm van 40dB 's nachts en 50dB overdag kan krijgen met het kruispunt met de Dr. Van de Perrestraat (hierdoor is het onmogelijk om geluidsmuren te plaatsen)? Wij wonen op het einde van een doodlopende straat met zicht op weilanden. De verbindingsweg en eventuele geluidsmuur gaan dit weidse zicht wegnemen. Een drukke verkeersweg naast of op 50 meter van mijn huis zou dit onleefbaar maken door lawaai, fijn stof en stikstof. Volgens een immobiliënkantoor zou men eigendom meer dan 20% in waarde zakken. Zal deze waardevermindering gecompenseerd worden? Bezwaar 3: De verbindingsweg naar de Retieseweg gaat een grote hoeveelheid landbouwoppervlakte in beslag nemen en extra verharding. Ring is een barrière van afwatering richting kanaal. De regen van afgelopen winter heeft de landbouwzone in hier in de omgeving onder water gezet. Het grondwater is sterk gestegen. De kruipkelder staat volledig onder water. Verschillende burens in onze wijk, de Sint Barbarastraat en de Gagelstraat hebben hun kelder moeten leegpompen. Is het voldoende onderzocht wat de invloed gaat zijn van de verbindingsweg op de afwatering richting kanaal? Vlaanderen moet inspanningen doen om te ontharden. Met deze onnuttige ringweg gaan wij nog duizenden vierkante meters extra verharding. Druist deze extra verharding niet in tegen de Vlaamse doelstelling om te ontharden? Het project, kan m.i. niet worden uitgevoerd, of toch niet op deze wijze.
2.118B			Idem 2.245B (behoudens passages inzake verwijzing naar tonnagebeperking buurgemeenten en vergelijking Sint-Dimpna)
2.119B			- U kunt dit beschouwen als een eerste klacht: niet iedereen heeft toegang tot de vereisten die u hebt gesteld om onze klachten te kunnen indienen! - Het voorgestelde wegenbouwproject biedt een kans om onze gemeenschap voor te lichten over de milieueffecten van transportinfrastructuur. - Het voorgestelde wegenbouwproject moet rekening houden met de mogelijke gevolgen voor mobiliteit, toegankelijkheid en luchtkwaliteit. - Als milieubeleidsanalist maak ik me zorgen over de mogelijke beleidsimplicaties van het voorgestelde wegenbouwproject. We moeten ervoor zorgen dat het project in overeenstemming is met onze duurzaamheidsdoelen, klimaatdoelstellingen en milieuregelgeving. - Als pleitbezorger van de volksgezondheid maak ik me zorgen over de mogelijke gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject voor de gezondheid van onze inwoners, vooral van kwetsbare bevolkingsgroepen. Het is van cruciaal belang dat we prioriteit geven aan de volksgezondheid en maatregelen nemen om luchtvervuiling, geluidsoverlast en andere milieustressoren te verminderen. - Het is essentieel dat we nauwkeurige, evenwichtige berichtgeving over de mogelijke gevolgen ervan bieden.

			- Het voorgestelde wegproject biedt een kans om duurzame ontwikkelingsdoelen te bevorderen en veerkrachtige, inclusieve gemeenschappen te creëren. - Als milieuactivist maak ik me grote zorgen over de mogelijke sociale en milieueffecten van het voorgestelde wegenbouwproject. We moeten in onze besluitvormingsprocessen prioriteit geven aan milieubehoud, sociale gelijkheid en het welzijn van de gemeenschap. - Als bioloog in het wild schrijf ik om mijn bezorgdheid te uiten over de mogelijke gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject voor de lokale wildpopulaties en habitats. Het is van cruciaal belang dat we grondige milieubeoordelingen uitvoeren en verzachtende maatregelen implementeren om schade aan de biodiversiteit te minimaliseren. - Als stedenbouwkundige maak ik me zorgen over de mogelijke gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject voor de stedelijke ontwikkeling. We moeten prioriteit geven aan duurzame, inclusieve stedenbouwkundige principes die de kwaliteit van leven verbeteren, sociale gelijkheid bevorderen en onze natuurlijke omgeving beschermen. - Het voorgestelde wegproject biedt een kans om prioriteit te geven aan investeringen in openbaar vervoer, fietsinfrastructuur en voetgangersvriendelijk stadsontwerp. - Als milieu-econoom maak ik me zorgen over de economische gevolgen van het voorgestelde wegproject. We moeten strenge kosten-batenanalyses uitvoeren en rekening houden met de economische duurzaamheid van het project op de lange termijn. - Als voorvechter van klimaatverandering maak ik me grote zorgen over de bijdrage van het voorgestelde wegenbouwproject aan koolstofemissies en de opwarming van de aarde. We moeten prioriteit geven aan klimaatbestendige infrastructuur en koolstofarme transportoplossingen om de gevolgen van het project voor het milieu te beperken. - Het voorgestelde wegenbouwproject moet voldoen aan milieuwet- en regelgeving om onze natuurlijke hulpbronnen te beschermen en schade aan ecosystemen te minimaliseren. Laten we ervoor zorgen dat het project voldoet aan de wettelijke normen en dat we ons inzetten voor milieubeheer en duurzaamheid. - Het voorgestelde wegproject biedt een kans om duurzame ontwikkelingsdoelen te bevorderen en veerkrachtige, inclusieve gemeenschappen te creëren. - Als milieuwetenschapper maak ik me grote zorgen over de mogelijke ecologische gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject. We moeten prioriteit geven aan het behoud van biodiversiteit, bescherming van habitats en herstel van ecosystemen om ons natuurlijk erfgoed veilig te stellen. - Als bezorgde inwoner en opvoeder van de Geelse gemeenschap schrijf ik om mijn ongenoegen te uiten over het voorgestelde wegenisproject. Ten eerste lijkt het erop dat het project het kernprobleem van verkeersopstoppingen in het centrum van Geel niet aanpakt, maar deze enkel verplaatst naar andere gebieden zonder een alomvattende oplossing te bieden. - Bovendien zijn de mogelijke gevolgen van dit project voor het milieu zeer verontrustend. Meer verkeer zal onvermijdelijk leiden tot meer luchtvervuiling en geluidshinder, wat aanzienlijke risico's met zich meebrengt voor het welzijn van onze gemeenschap en bestaande gezondheidsproblemen verergert, vooral voor kwetsbare groepen zoals kinderen en ouderen. - Het meest alarmerend is echter de ernstige bedreiging voor de veiligheid van onze schoolkinderen. Met het voorgestelde wegontwerp is er een zeer reëel risico op ernstige ongevallen of zelfs dodelijke ongevallen onder fietsers en voetgangers die van Ten Aard naar Geel Centrum reizen. De veiligheid van onze kinderen moet boven alles gaan, en dit project brengt hen in groot gevaar.

			- Ik verzoek u dringend om de huidige plannen te heroverwegen en prioriteit te geven aan duurzame, gemeenschapsgerichte oplossingen die de hoofdoorzaken van verkeersopstoppingen aanpakken en tegelijkertijd ons milieu beschermen en de veiligheid van onze inwoners, met name onze kinderen, waarborgen. - Als journalist die zeer betrokken is bij het welzijn van onze gemeenschap, schrijf ik om mijn ernstige bezorgdheid te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject en de mogelijke gevolgen ervan voor ons milieu en de volksgezondheid. - Eerst en vooral is mij ter ore gekomen dat het onderzoek dat als basis voor dit project is gebruikt, verouderd is en geen onderscheid maakt tussen verschillende soorten voertuigen, zoals auto's en vrachtwagens. Deze onoplettendheid doet ernstige vragen rijzen over de nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van de gegevens waarop dit initiatief is gebaseerd. - Bovendien is de verwachte toename van het verkeer alarmerend, vooral in het licht van de verwachte schadelijke effecten op de luchtkwaliteit. Het vooruitzicht van hogere verontreinigingsniveaus vormt een directe bedreiging voor de volksgezondheid, vooral voor onze kinderen, die kwetsbaarder zijn voor aandoeningen aan de luchtwegen zoals astma. - Bovendien is het zeer verontrustend om te ontdekken dat de metingen van de verkeerssituatie die aan dit project ten grondslag liggen dateren van vóór de aanleg van de N19. Vertrouwen op verouderde informatie is niet alleen onverantwoordelijk, maar ondermijnt ook de geloofwaardigheid van het hele project. - In het licht van deze zorgen dring ik er bij u op aan om de huidige plannen stop te zetten en een grondige herbeoordeling van het project uit te voeren, beginnend met een schone lei met bijgewerkte, accurate gegevens. Onze gemeenschap verdient een duurzame, op feiten gebaseerde aanpak die prioriteit geeft aan de gezondheid en het welzijn van alle inwoners. - Als jurist en betrokken burger schrijf ik om mijn bedenkingen te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject en de mogelijke gevolgen ervan voor onze gemeenschap. - Ten eerste dring ik er bij de projectcommissie op aan om minder dure en duurzamere alternatieven te overwegen voordat ze verder gaat met de huidige plannen. Prioriteit geven aan langzame wegen, het bevorderen van actieve vormen van vervoer zoals fietsen en lopen, en het ontmoedigen van het gebruik van vervuilende voertuigen zouden kosteneffectievere oplossingen kunnen bieden voor onze transportuitdagingen. - Bovendien is het zeer zorgwekkend dat het overstromingsrisico in de regio niet adequaat is beoordeeld. De voorgestelde verbindingsweg in het project zal de bestaande kwetsbaarheden voor overstromingen waarschijnlijk verergeren, waardoor onze gemeenschap een groter risico loopt op overstroming en schade aan eigendommen. Dit verzuim moet worden aangepakt voordat er verdere actie wordt ondernomen. - Tot slot ben ik professioneel van mening dat er superieure alternatieven beschikbaar zijn als we ons richten op het aanpakken van de tekortkomingen van onze huidige infrastructuur. Door te investeren in upgrades en verbeteringen van bestaande wegen en transportnetwerken kunnen we onze mobiliteitsdoelen efficiënter en duurzamer bereiken, zonder dat er uitgebreide nieuwbouwprojecten nodig zijn. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om de huidige plannen te heroverwegen ten gunste van kosteneffectievere, milieuvriendelijkere en sociaal rechtvaardigere alternatieven. Het welzijn van onze gemeenschap hangt ervan af. - Het belangrijkste punt van zorg is het gebrek aan aandacht voor overstromingsrisico's in de regio. Als iemand die getuige is geweest van de verwoestende gevolgen van overstromingen voor huizen en infrastructuur, maak ik me grote zorgen over het vooruitzicht dat dit risico nog groter wordt door de aanleg van een nieuwe weg. Deze kwestie negeren is niet alleen onverantwoordelijk, maar ook gevaarlijk voor de veiligheid en het welzijn van onze gemeenschap. - Bovendien vormt de verwachte toename van trillingen door bouwactiviteiten een ernstige bedreiging voor de structurele integriteit van onze huizen. Veel huizen in het gebied zijn al kwetsbaar voor schade en de extra stress veroorzaakt door zware machines en apparatuur kan leiden tot dure reparaties en veiligheidsrisico's voor de bewoners.

			- Bovendien moet de veiligheid van onze schoolkinderen voorop staan in elk besluitvormingsproces. De voorgestelde wegingdeling vormt een ernstig risico voor fietsers en voetgangers die van Ten Aard naar Geel Centrum reizen, met de kans op ernstige ongevallen of zelfs dodelijke slachtoffers. - Het is duidelijk dat de huidige plannen niet voldoen aan de noodzakelijke normen voor duurzaamheid en naleving van de milieuwetgeving. - Ten eerste moet ik de discrepantie tussen de doelstellingen van het project en het nieuwe stikstofdecreet benadrukken. De voorgestelde wegaanleg is niet alleen in tegenspraak met de doelstellingen om de uitstoot te verminderen, maar vormt ook een directe bedreiging voor de luchtkwaliteit en de integriteit van het milieu. De verwachte toename van het verkeer zal ongetwijfeld leiden tot hogere verontreinigingsniveaus, waardoor de gezondheid van onze inwoners en ecosystemen in gevaar komt. - Bovendien zijn er ernstige twijfels over de toereikendheid van de milieueffectbeoordeling van het project. Er is onvoldoende aandacht besteed aan de mogelijke gevolgen voor geluidsniveaus, biodiversiteit en natuurlijke habitats. Als rentmeesters van ons milieu kunnen we het ons niet veroorloven deze zorgen te negeren of het delicate evenwicht van ons ecosysteem in gevaar te brengen. - Tot slot ben ik professioneel van mening dat er effectievere en duurzamere oplossingen beschikbaar zijn als we prioriteit geven aan het verbeteren van de bestaande infrastructuur. Door te investeren in alternatieve vervoerswijzen en onze huidige wegennetwerken te optimaliseren, kunnen we onze mobiliteitsdoelstellingen bereiken zonder onze toevlucht te nemen tot milieuschadelijke maatregelen. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om de huidige plannen te heroverwegen en alternatieve benaderingen te onderzoeken die prioriteit geven aan ecologische duurzaamheid, volksgezondheid en naleving van de wettelijke normen. Onze gemeenschap verdient een toekomst die zowel ons welzijn als ons natuurlijk erfgoed beschermt. - Hoewel ik de behoefte aan infrastructurele verbeteringen begrijp, is het duidelijk dat de huidige plannen tekortschieten in het effectief aanpakken van de onderliggende problemen. - Eerst en vooral lijkt het project weinig meer te zijn dan een pleisteroplossing voor onze verkeersellende, waarbij congestie gewoon van het ene gebied naar het andere wordt verplaatst zonder dat er een holistische oplossing wordt geboden voor het centrum van Geel. Deze kortzichtige aanpak houdt geen rekening met de duurzaamheid en doeltreffendheid van de voorgestelde wegingdeling op lange termijn. - Bovendien is het vertrouwen op verouderde gegevens en onderzoeken zeer verontrustend, vooral in het licht van de mogelijke structurele gevolgen van het project voor huizen en eigendommen. Als huiseigenaar maak ik me zorgen over de financiële gevolgen van meer verkeer en trillingen voor de waarde van onroerend goed en verzekeringspremies. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om de huidige plannen te herbekijken en een meer strategische en toekomstgerichte aanpak te kiezen om tegemoet te komen aan de transportbehoeften van onze gemeenschap. Door te investeren in allesomvattende oplossingen die zowel functionaliteit als duurzaamheid vooropstellen, kunnen we zorgen voor een betere toekomst voor Geel en zijn inwoners. - Als student uit Geel maak ik me grote zorgen over het voorgestelde wegenproject en de mogelijke impact ervan op onze gemeenschap, vooral voor jongeren zoals ik. De huidige plannen gaan voorbij aan verschillende kritieke punten die een directe invloed hebben op onze levenskwaliteit en toekomstperspectieven. - Ten eerste is het duidelijk dat het project weinig doet om de onderliggende verkeersproblemen in onze omgeving op te lossen. In plaats daarvan verplaatst het alleen maar files van de ene locatie naar de andere zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel, waar velen van ons wonen en studeren. - Ten tweede zal de verwachte toename van het verkeer ernstige gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit, het geluidsniveau en de natuurlijke omgeving. Als jongeren verdienen we het om op te groeien in een schone en gezonde omgeving, vrij van de schadelijke effecten van vervuiling en geluidsoverlast.

			- Tot slot is de veiligheid van onze schoolkinderen van het grootste belang en die mag bij geen enkel ontwikkelingsproject over het hoofd worden gezien. De voorgestelde wegingdeling levert aanzienlijke risico's op voor fietsers en voetgangers en brengt onze veiligheid op weg van en naar school in gevaar. - Het is duidelijk dat de huidige plannen gebaseerd zijn op verouderde informatie en geen rekening houden met kritieke factoren die van invloed kunnen zijn op het succes en de levensvatbaarheid van het project. - Eerst en vooral roept het gebruik van verouderde studies ernstige vragen op over de nauwkeurigheid en relevantie van de gegevens die gebruikt worden om het project te onderbouwen. Zonder een goed begrip van de huidige verkeerspatronen en voertuigsamenstellingen is het onmogelijk om effectieve oplossingen te ontwikkelen die tegemoet komen aan de behoeften van onze gemeenschap. - Bovendien zijn er legitieme zorgen over de structurele impact van het toegenomen verkeer op huizen en eigendommen in de buurt van de voorgestelde weg. Als iemand die waarde hecht aan stabiliteit en veiligheid, maak ik me zorgen over de mogelijke financiële verliezen en veiligheidsrisico's voor huiseigenaren als het project doorgaat zoals gepland. - Daarnaast pleit ik sterk voor de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens die door SintDimpna naar de Retieseweg rijden. Deze maatregel zou niet alleen de files en de slijtage van de wegen verminderen, maar ook de broodnodige inkomsten genereren om alternatieve transportoplossingen en infrastructuurverbeteringen te financieren. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om de huidige plannen te heroverwegen en te kiezen voor een meer gegevensgestuurde en vooruitdenkende aanpak om de transportuitdagingen van onze gemeenschap aan te pakken. Door gebruik te maken van technologie en innovatie kunnen we oplossingen ontwikkelen die zowel effectief als duurzaam zijn voor de lange termijn. - Als kleinhandelaar en inwoner van Geel maak ik me grote zorgen over het voorgestelde wegenbouwproject en de mogelijke gevolgen ervan voor onze gemeenschap. Er moeten verschillende belangrijke kwesties worden aangepakt voordat we verdergaan met deze ontwikkeling, omdat ze een directe impact hebben op de gezondheid, de veiligheid en het welzijn van onze inwoners. - Eerst en vooral zijn er legitieme zorgen over de impact van het project op de luchtkwaliteit, het geluidsniveau en de natuurlijke omgeving. Als iemand die lange uren werkt in het hart van onze stad, maak ik me zorgen over de effecten van meer vervuiling en geluidsoverlast op zowel mijn gezondheid als de gezondheid van onze gemeenschap. - Bovendien is de veiligheid van onze schoolkinderen van het grootste belang en die mag bij geen enkel ontwikkelingsproject over het hoofd worden gezien. De voorgestelde wegingdeling brengt aanzienlijke risico's met zich mee voor fietsers en voetgangers, vooral voor degenen die van en naar school reizen. Als ouder kan ik met een goed geweten geen project steunen dat de veiligheid van onze kinderen in gevaar brengt. - Tot slot maak ik me, als inwoner die vlakbij de voorgestelde weg woont, grote zorgen over de mogelijke veiligheidsrisico's die het verkeerslicht met zich meebrengt. Met mijn huis op slechts een paar meter afstand maak ik me zorgen over de toename van files en veiligheidsrisico's in verband met verkeer in de spits, vooral gezien de huidige snelheidslimiet van 70 km/u. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om de huidige plannen te heroverwegen en de gezondheid, veiligheid en het welzijn van onze gemeenschap boven alles te stellen. We kunnen het ons niet veroorloven om de legitieme zorgen van de bewoners te negeren en het is noodzakelijk dat onze stemmen worden gehoord in het besluitvormingsproces. - Als chef-kok en bezorgde ouder voel ik me gedwongen om mijn bedenkingen te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject en de mogelijke gevolgen ervan voor onze gemeenschap, met name voor de veiligheid van onze kinderen. In de huidige plannen wordt onvoldoende aandacht besteed aan een aantal kritieke kwesties die een directe invloed hebben op ons dagelijks leven en welzijn.

			- Ten eerste is de veiligheid van onze schoolkinderen van het allergrootste belang en deze mag bij geen enkel ontwikkelingsproject over het hoofd worden gezien. De voorgestelde wegindeling levert aanzienlijke risico's op voor fietsers en voetgangers, vooral voor jonge leerlingen die van en naar school gaan. Als vader kan ik niet werkeloos toezien hoe de veiligheid van onze kinderen in gevaar wordt gebracht. - Verder pleit ik sterk voor de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens die door SintDimpna naar de Retieseweg rijden. Deze maatregel zou niet alleen de files en de slijtage van de wegen verminderen, maar ook de broodnodige inkomsten genereren om alternatieve transportoplossingen en infrastructuurverbeteringen te financieren. - Tot slot zijn er ongetwijfeld betere oplossingen beschikbaar als we de transportproblemen van onze gemeenschap op een meer holistische manier benaderen. Door ons te richten op het verbeteren van onze bestaande infrastructuur en het promoten van alternatieve vervoersmiddelen kunnen we een veiligere, duurzamere toekomst creëren voor alle inwoners. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om de huidige plannen te heroverwegen en prioriteit te geven aan de veiligheid en het welzijn van onze gemeenschap, in het bijzonder onze kinderen. We zijn het aan toekomstige generaties verplicht om verantwoorde beslissingen te nemen waar we op de lange termijn allemaal beter van worden. - Als directeur in de industrie en als bezorgde inwoner schrijf ik om mijn bezorgdheid te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject en de mogelijke gevolgen ervan voor onze gemeenschap. Er moeten verschillende dringende kwesties worden aangepakt voordat we verder gaan met deze ontwikkeling, omdat ze belangrijke gevolgen hebben voor onze levenskwaliteit en ons milieu. - Eerst en vooral zijn er legitieme zorgen over de impact van het project op de luchtkwaliteit, het geluidsniveau en de natuurlijke omgeving. Meer verkeer en vervuiling vormen een ernstige bedreiging voor onze gezondheid en ons welzijn, maar ook voor de kwetsbare ecosystemen die onze stad omringen. Als rentmeesters van het milieu hebben we de verantwoordelijkheid om deze risico's te beperken en ons natuurlijk erfgoed voor toekomstige generaties te behouden. - Bovendien benadrukt de recente toename van overstromingen in onze regio de dringende behoefte aan uitgebreide strategieën voor overstromingsrisicobeheer. Het voorgestelde wegproject kan bestaande overstromingsrisico's verergeren en onze gemeenschap kwetsbaar maken voor catastrofale gebeurtenissen. We kunnen het ons niet veroorloven om dit dringende probleem te negeren en moeten proactieve maatregelen nemen om onze huizen en bestaansmiddelen te beschermen. - Tot slot is de veiligheid van onze schoolkinderen van het allergrootste belang en mag bij geen enkel ontwikkelingsproject over het hoofd worden gezien. De voorgestelde wegindeling brengt aanzienlijke risico's met zich mee voor fietsers en voetgangers, met name voor degenen die van en naar school reizen. Als ouders moeten we pleiten voor maatregelen die prioriteit geven aan de veiligheid van onze kinderen en ervoor zorgen dat ze veilig naar school kunnen reizen. - Als apotheker die in Geel woont, maak ik me grote zorgen over het voorgestelde wegenbouwproject en de mogelijke gevolgen ervan voor onze gemeenschap. Er moeten verschillende belangrijke kwesties worden aangepakt voordat we verdergaan met deze ontwikkeling, omdat ze belangrijke gevolgen hebben voor ons milieu, onze veiligheid en onze bestaansmiddelen. - Ten eerste zijn er legitieme zorgen over de impact van het project op de luchtkwaliteit, het geluidsniveau en de natuurlijke omgeving. Meer verkeer en vervuiling vormen een ernstige bedreiging voor onze gezondheid en ons welzijn, maar ook voor de kwetsbare ecosystemen die onze stad omringen. Als iemand die in de buitenlucht werkt, heb ik met eigen ogen de effecten van vervuiling op ons milieu gezien en ik maak me grote zorgen over de langetermijngevolgen van dit project. - Bovendien benadrukt de recente toename van overstromingen in onze regio de dringende behoefte aan uitgebreide strategieën voor overstromingsrisicobeheer. Het voorgestelde wegproject kan bestaande overstromingsrisico's verergeren en onze gemeenschap kwetsbaar maken voor catastrofale gebeurtenissen. We kunnen het ons niet

			veroorloven om dit dringende probleem te negeren en moeten proactieve maatregelen nemen om onze huizen en bestaansmiddelen te beschermen. - Tot slot pleit ik sterk voor de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens die door Sint Dimpna naar de Retieseweg rijden. Deze maatregel zou niet alleen de files en slijtage van de wegen verminderen, maar ook de broodnodige inkomsten genereren om alternatieve transportoplossingen en infrastructuurverbeteringen te financieren. - Als ergotherapeut en bezorgde ouder schrijf ik om mijn diepe bedenkingen te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject en de mogelijke gevolgen ervan voor onze gemeenschap. Er zijn verschillende kritieke kwesties die moeten worden aangepakt voordat we verder gaan met deze ontwikkeling, vooral met betrekking tot de veiligheid van onze kinderen en duurzaamheid voor het milieu. - Ten eerste maak ik me grote zorgen over de veiligheidsimplicaties van de voorgestelde wegingdeling, vooral voor onze schoolkinderen. Het toegenomen verkeer en de opstoppingen vormen een groot risico voor voetgangers en fietsers, waardoor het voor kinderen onveilig wordt om van en naar school te reizen. Als ouders moeten we prioriteit geven aan de veiligheid van onze kinderen en pleiten voor maatregelen die hun welzijn garanderen. - Bovendien maak ik me zorgen over de naleving van het nieuwe stikstofdecreet door het project en de gevolgen daarvan voor de luchtkwaliteit en de gezondheid van het milieu. Het voorgestelde wegenproject kan een nadelig effect hebben op de lucht-, bodem- en biodiversiteitskwaliteit, waardoor bestaande milieuproblemen verergeren en onze gemeenschap gevaar loopt. We kunnen het ons niet veroorloven om onze milieu-integriteit in gevaar te brengen ten gunste van ontwikkeling. - Tot slot zijn er ongetwijfeld betere oplossingen beschikbaar als we de transportproblemen van onze gemeenschap op een meer alomvattende manier aanpakken. Door te investeren in alternatieve vervoerswijzen en de bestaande infrastructuur te verbeteren, kunnen we een veiligere, duurzamere toekomst voor alle inwoners creëren. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om de huidige plannen te heroverwegen en prioriteit te geven aan de veiligheid en het welzijn van onze gemeenschap, in het bijzonder onze kinderen. We zijn het aan toekomstige generaties verplicht om verantwoorde beslissingen te nemen die ons milieu beschermen en onze levenskwaliteit verbeteren. - Als bedrijfsadviseur met een grote interesse in milieuduurzaamheid schrijf ik om mijn grote bezorgdheid te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject en de mogelijke gevolgen ervan voor onze gemeenschap. Er zijn verschillende dringende kwesties die moeten worden aangepakt voordat we verder gaan met deze ontwikkeling, met name die welke betrekking hebben op milieubehoud en overstromingsrisicobeheer. - Eerst en vooral maak ik me grote zorgen over de mogelijke gevolgen van het voorgestelde wegenproject voor de luchtkwaliteit, het geluidsniveau en de natuurlijke omgeving. Meer verkeer en vervuiling kunnen verwoestende gevolgen hebben voor onze gezondheid en ons welzijn, maar ook voor de kwetsbare ecosystemen die onze stad omringen. Als verantwoordelijke rentmeesters van het milieu moeten we prioriteit geven aan duurzaamheid en ervoor zorgen dat alle ontwikkelingsprojecten hun ecologische voetafdruk minimaliseren. - Bovendien onderstreept de recente toename van het aantal overstromingen in onze regio de dringende behoefte aan alomvattende strategieën voor overstromingsrisicobeheer. Het voorgestelde wegproject kan bestaande overstromingsrisico's verergeren en onze gemeenschap kwetsbaar maken voor catastrofale gebeurtenissen. We kunnen het ons niet veroorloven om dit dringende probleem te negeren en moeten proactieve maatregelen nemen om onze huizen en bestaansmiddelen veilig te stellen. - Tot slot pleit ik sterk voor de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens die door Sint-Dimpna naar de Retieseweg rijden. Deze maatregel zou niet alleen de files en de slijtage van de wegen verminderen, maar ook de broodnodige inkomsten genereren om alternatieve transportoplossingen en infrastructuurverbeteringen te financieren.

			- Als HR-manager en bezorgde ouder schrijf ik om mijn ernstige bedenkingen te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject en de mogelijke gevolgen ervan voor onze gemeenschap. Er zijn verschillende kritieke kwesties die moeten worden aangepakt voordat we verder gaan met deze ontwikkeling, met name kwesties die betrekking hebben op de veiligheid van onze kinderen en de structurele integriteit van onze huizen. - Ten eerste maak ik me grote zorgen over de veiligheidsimplicaties van de voorgestelde wegindeling, vooral voor onze schoolkinderen. Het toegenomen verkeer en de opstoppingen vormen een groot risico voor voetgangers en fietsers, waardoor het voor kinderen onveilig wordt om van en naar school te reizen. Als ouders moeten we prioriteit geven aan de veiligheid van onze kinderen en pleiten voor maatregelen die hun welzijn garanderen. - Bovendien maak ik me zorgen over de structurele impact van het voorgestelde wegenproject op onze huizen en de mogelijke financiële verliezen voor huiseigenaren. De trillingen die worden veroorzaakt door passerende vrachtwagens kunnen de fundering van onze huizen beschadigen en tot dure reparaties leiden. Bovendien kunnen de hogere geluidsniveaus de waarde van onze huizen verminderen en het voor huiseigenaren moeilijk maken om hun huizen in de toekomst te verkopen. - Tot slot benadrukt de recente toename van overstromingen in onze regio de dringende behoefte aan uitgebreide strategieën voor overstromingsrisicobeheer. Het voorgestelde wegproject kan bestaande overstromingsrisico's verergeren en onze gemeenschap kwetsbaar maken voor catastrofale gebeurtenissen. We kunnen het ons niet veroorloven om dit dringende probleem te negeren en moeten proactieve maatregelen nemen om onze huizen en bestaansmiddelen te beschermen. - Als architect die zeer betrokken is bij het welzijn van onze gemeenschap, schrijf ik om mijn diepe bezorgdheid te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject en de mogelijke gevolgen ervan voor onze stad. Er zijn verschillende kritieke kwesties die moeten worden aangepakt voordat er verder wordt gegaan met deze ontwikkeling, met name met betrekking tot de veiligheid van onze kinderen, overstromingsrisicobeheer en ecologische duurzaamheid. - Eerst en vooral maak ik me grote zorgen over de veiligheidsimplicaties van de voorgestelde wegindeling, vooral voor onze schoolkinderen. Het toegenomen verkeer en de opstoppingen vormen een groot risico voor voetgangers en fietsers, waardoor hun veiligheid op weg van en naar school in gevaar komt. Als gemeenschap moeten we prioriteit geven aan de bescherming van onze kinderen en ervoor zorgen dat bij alle ontwikkelingsprojecten hun veiligheid boven alles gaat. - Bovendien benadrukt de recente toename van overstromingen in onze regio de dringende behoefte aan uitgebreide strategieën voor overstromingsrisicobeheer. Het voorgestelde wegproject kan bestaande overstromingsrisico's verergeren en onze gemeenschap kwetsbaar maken voor catastrofale gebeurtenissen. We kunnen het ons niet veroorloven om dit dringende probleem te negeren en moeten proactieve maatregelen nemen om overstromingsrisico's te beperken en onze huizen en infrastructuur te beschermen. - Tot slot maak ik me grote zorgen over de mogelijke gevolgen van het voorgestelde wegenproject voor de luchtkwaliteit, het geluidsniveau en de natuurlijke omgeving. Meer verkeer en vervuiling kan nadelige gevolgen hebben voor onze gezondheid en ons welzijn, maar ook voor de kwetsbare ecosystemen die onze stad omringen. We moeten prioriteit geven aan een duurzaam milieu en ervoor zorgen dat ontwikkelingsprojecten zo min mogelijk invloed hebben op onze natuurlijke omgeving. - Als grafisch ontwerper en bezorgde inwoner schrijf ik om mijn bedenkingen te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject en de mogelijke impact ervan op onze gemeenschap. Hoewel ik de noodzaak van infrastructuurverbeteringen begrijp, ben ik van mening dat er verschillende belangrijke kwesties zijn die moeten worden aangepakt voordat we verder gaan met deze ontwikkeling. - Ten eerste maak ik me zorgen dat het voorgestelde wegenproject de verkeersproblemen alleen maar van het ene gebied naar het andere verplaatst, in plaats van een allesomvattende oplossing te bieden voor onze stad. Zonder de

		onderliggende oorzaken van verkeersopstoppingen aan te pakken, lopen we het risico bestaande problemen te verergeren en nieuwe uitdagingen voor onze gemeenschap te creëren. - Bovendien maak ik me grote zorgen over de mogelijke structurele gevolgen van de voorgestelde weg voor onze huizen en de mogelijke financiële verliezen voor huiseigenaren. De trillingen en het lawaai die door het toegenomen verkeer worden veroorzaakt, kunnen de waarde van het onroerend goed aantasten en het voor de bewoners moeilijk maken om hun huizen in de toekomst te verkopen. Als huiseigenaar maak ik me grote zorgen over de mogelijke gevolgen van deze ontwikkeling voor de financiële zekerheid van mijn gezin. - Tot slot maak ik me zorgen over het gebrek aan consistentie van het project met het nieuwe stikstofdecreet en de gevolgen daarvan voor de luchtkwaliteit en de gezondheid van het milieu. Het voorgestelde wegenproject kan een nadelig effect hebben op de lucht-, bodem- en biodiversiteitskwaliteit, waardoor bestaande milieuproblemen verergeren en onze gemeenschap gevaar loopt. We kunnen het ons niet veroorloven om onze milieu-integriteit in gevaar te brengen omwille van ontwikkeling. - Als financieel adviseur met een gevestigd belang in de welvaart van onze gemeenschap, schrijf ik om mijn bezorgdheid te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject en de mogelijke gevolgen ervan voor onze stad. Er zijn verschillende dringende kwesties die moeten worden aangepakt voordat er verder wordt gegaan met deze ontwikkeling, met name kwesties die te maken hebben met milieuduurzaamheid, overstromingsrisicobeheer en de veiligheid van onze kinderen. - Ten eerste maak ik me grote zorgen over de mogelijke gevolgen van het voorgestelde wegenproject voor de luchtkwaliteit, het geluidsniveau en de natuurlijke omgeving. Meer verkeer en vervuiling kan nadelige gevolgen hebben voor onze gezondheid en ons welzijn, maar ook voor de kwetsbare ecosystemen die onze stad omringen. We moeten prioriteit geven aan een duurzaam milieu en ervoor zorgen dat ontwikkelingsprojecten zo min mogelijk invloed hebben op onze natuurlijke omgeving. - Bovendien onderstreept de recente toename van het aantal overstromingen in onze regio de dringende behoefte aan alomvattende strategieën voor overstromingsrisicobeheer. Het voorgestelde wegproject kan bestaande overstromingsrisico's verergeren en onze gemeenschap kwetsbaar maken voor catastrofale gebeurtenissen. We kunnen het ons niet veroorloven dit dringende probleem te negeren en moeten proactieve maatregelen nemen om onze huizen en infrastructuur te beschermen. - Tot slot maak ik me grote zorgen over de veiligheidsimplicaties van de voorgestelde wegingdeling, vooral voor onze schoolkinderen. Het toegenomen verkeer en de opstoppingen vormen een groot risico voor voetgangers en fietsers, waardoor hun veiligheid op weg van en naar school in gevaar komt. Als gemeenschap moeten we prioriteit geven aan de bescherming van onze kinderen en ervoor zorgen dat bij alle ontwikkelingsprojecten hun veiligheid boven alles gaat. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om de huidige plannen te heroverwegen en deze kritieke kwesties aan te pakken voordat we verder gaan met het wegenproject. - Hoewel de ontwikkeling van de infrastructuur essentieel is, is het noodzakelijk om de bredere impact op onze mentale en emotionele gezondheid in overweging te nemen. - Ten eerste maak ik me zorgen dat het voorgestelde wegenproject de verkeersproblemen alleen maar verplaatst, in plaats van ze holistisch op te lossen. Zo'n maatregel zou bestaande stressfactoren kunnen verergeren en bijdragen aan een grotere angst en frustratie onder de bewoners. We moeten duurzame oplossingen zoeken die de verkeersopstoppingen verlichten zonder nieuwe lasten te creëren voor de geestelijke gezondheid van onze gemeenschap. - Bovendien kunnen de mogelijke structurele gevolgen voor huizen en de daaruit voortvloeiende financiële verliezen leiden tot aanzienlijk psychologisch leed bij getroffen huiseigenaren. Onzekerheid over de waarde van onroerend goed en de integriteit van onze leefruimtes kan leiden tot gevoelens van onzekerheid en kwetsbaarheid. Het is cruciaal om prioriteit te geven aan de gemoedrust van bewoners door deze zorgen op een transparante en proactieve manier aan te pakken.

			- Tot slot roept de discrepantie tussen het voorgestelde project en het nieuwe stikstofdecreet vragen op over milieubeheer en het vertrouwen van het publiek. Het niet in overeenstemming zijn met gevestigde regelgeving tast het vertrouwen in het bestuur aan en voedt gevoelens van desillusie. Om het mentale welzijn van onze gemeenschap in stand te houden, moeten we laten zien dat we ons inzetten voor verantwoorde besluitvorming en milieubescherming. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om overwegingen met betrekking tot de geestelijke gezondheid prioriteit te geven in hun overwegingen en om op een coöperatieve, empathische manier met de bewoners samen te werken. Door een gevoel van eigenaarschap en empowerment te stimuleren, kunnen we deze uitdagingen samen aangaan en een gezondere, meer veerkrachtige gemeenschap opbouwen. - Door een nauwgezette analyse van de beschikbare informatie heb ik een aantal belangrijke punten van zorg geïdentificeerd: - Eerst en vooral moet de veiligheid van onze schoolkinderen een topprioriteit zijn bij elke inspanning op het gebied van infrastructuur. De huidige plannen geven aanleiding tot grote bezorgdheid over de toename van verkeersrisico's, met name voor kwetsbare weggebruikers zoals fietsers en voetgangers. Het implementeren van effectieve maatregelen om deze risico's te beperken is noodzakelijk om het welzijn van onze kinderen te waarborgen en een gevoel van veiligheid in onze gemeenschap te stimuleren. - Daarnaast onderstreept het ontbreken van een kilometerheffing voor vrachtwagens die zich op bepaalde routes begeven een gemiste kans om duurzame vervoerspraktijken te stimuleren. Door heffingen op te leggen die in verhouding staan tot de afgelegde afstand, kunnen we vrachtvervoerders aanmoedigen om milieuvriendelijke alternatieven te onderzoeken en hun ecologische voetafdruk te verkleinen. Deze proactieve benadering sluit aan bij bredere duurzaamheidsdoelstellingen en verdient serieuze overweging door het projectcomité. - Bovendien vereisen de mogelijke gevolgen van het project voor de luchtkwaliteit, het geluidsniveau en de natuurlijke omgeving een grondige evaluatie en verzachtende strategieën. Robuuste controleprotocollen en gerichte interventies zijn essentieel om de volksgezondheid te waarborgen en de ecologische integriteit van onze omgeving in stand te houden. Als rentmeesters van het welzijn van onze gemeenschap moeten we prioriteit geven aan op feiten gebaseerde interventies die de negatieve gevolgen voor ons milieu tot een minimum beperken. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om rekening te houden met deze zorgen en ze te integreren in hun besluitvormingsproces. Door een holistisch perspectief te omarmen en gebruik te maken van technologie om het beleid te informeren, kunnen we een koers uitzetten naar een veiligere, duurzamere toekomst voor alle inwoners. - Ten eerste, het feit dat het project niet in overeenstemming is met het nieuwe stikstofdecreet werpt aanzienlijke juridische en ecologische vragen op. Het niet naleven van de vastgestelde normen brengt de volksgezondheid in gevaar, tast de ecologische integriteit aan en stelt de gemeente bloot aan mogelijke rechtszaken. Het is absoluut noodzakelijk dat alle ontwikkelingsprojecten zich nauwgezet houden aan de wettelijke vereisten en de hoogste normen van milieubeheer handhaven. - Bovendien impliceren de mogelijke structurele gevolgen van het project voor woonhuizen en de daaruit voortvloeiende financiële verliezen voor huiseigenaren juridische overwegingen die niet over het hoofd mogen worden gezien. De rechten en belangen van de getroffen bewoners moeten worden gewaarborgd door robuuste juridische mechanismen die een eerlijke compensatie en verhaal voor geleden schade garanderen. Als deze problemen niet worden aangepakt, kan de gemeente aansprakelijk worden gesteld en kan het vertrouwen van het publiek in het bestuur worden aangetast. - Bovendien is de veiligheid van onze schoolkinderen een wettelijke verplichting die proactief ingrijpen en risicobeperkende strategieën vereist. Het nalaten om maatregelen te implementeren die kwetsbare weggebruikers beschermen tegen schade is een plichtsverzuim en kan leiden tot wettelijke aansprakelijkheid in het geval van ongevallen

			of letsel. Als juridische professionals moeten we pleiten voor beleid dat prioriteit geeft aan openbare veiligheid en dat de rechtsstaat handhaaft. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om rekening te houden met deze juridische overwegingen en vastberaden te handelen om de geïdentificeerde problemen aan te pakken. Door de principes van legaliteit, verantwoordelijkheid en milieuverantwoordelijkheid hoog te houden, kunnen we ervoor zorgen dat onze gemeenschap gedijt in een veilige, rechtvaardige en duurzame omgeving. - Hoewel de ontwikkeling van infrastructuur ongetwijfeld van vitaal belang is voor vooruitgang, is het noodzakelijk om prioriteit te geven aan veiligheid, duurzaamheid en naleving van de wet. - Ten eerste kan de veiligheid van onze schoolkinderen niet genoeg benadrukt worden. De huidige plannen brengen aanzienlijke risico's met zich mee voor hun welzijn, met een toename van het verkeer dat hun veiligheid op de routes van en naar school in gevaar brengt. Als ouder vind ik het onaanvaardbaar dat de veiligheid van onze kinderen in gevaar wordt gebracht. We moeten alternatieve oplossingen onderzoeken die prioriteit geven aan de veiligheid van voetgangers en die de risico's voor onze jonge inwoners minimaliseren. - Bovendien zijn de mogelijke structurele gevolgen voor huizen en de daaruit voortvloeiende financiële verliezen voor huiseigenaren zeer verontrustend. Veel gezinnen hebben hun spaargeld geïnvesteerd in hun eigendommen, om vervolgens geconfronteerd te worden met onzekerheid en devaluatie als gevolg van het voorgestelde project. Het is absoluut noodzakelijk dat het projectcomité proactieve stappen onderneemt om deze zorgen weg te nemen en te zorgen voor een eerlijke compensatie en voldoende steun voor de getroffen bewoners. - Bovendien roept het feit dat het project niet is afgestemd op het nieuwe stikstofdecreet juridische en milieugerelateerde problemen op die niet kunnen worden genegeerd. Het niet naleven van vastgestelde regels ondermijnt niet alleen het vertrouwen van het publiek, maar stelt de gemeente ook bloot aan juridische aansprakelijkheid. Als rentmeesters van het welzijn van onze gemeenschap moeten we bij al onze inspanningen de hoogste normen van milieuverantwoordelijkheid en naleving van de wet naleven. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om de huidige plannen opnieuw te evalueren en prioriteit te geven aan veiligheid, duurzaamheid en naleving van de wet. Door te luisteren naar de zorgen van de bewoners en belanghebbenden kunnen we oplossingen ontwikkelen die onze gemeenschap ten goede komen en tegelijkertijd haar integriteit en welzijn behouden. - Als toegewijd maatschappelijk werker die zich inzet voor het welzijn van de gemeenschap, schrijf ik om mijn bezorgdheid te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject en de mogelijke gevolgen ervan voor onze stad. Hoewel de ontwikkeling van infrastructuur positieve veranderingen teweeg kan brengen, is het essentieel om de bredere sociale implicaties in overweging te nemen en prioriteit te geven aan het welzijn van alle inwoners. - Ten eerste maak ik me zorgen dat het voorgestelde wegenproject de verkeersproblemen van het ene gebied naar het andere zal verplaatsen, zonder de onderliggende oorzaken van de verkeersopstoppingen aan te pakken. Zo'n kortzichtige aanpak dreigt bestaande problemen te verergeren en nieuwe uitdagingen voor onze gemeenschap te creëren. We moeten zoeken naar holistische oplossingen die duurzame mobiliteit bevorderen en de kwaliteit van leven voor alle inwoners verbeteren. - Bovendien is de potentiële impact op de luchtkwaliteit, het geluidsniveau en de natuurlijke omgeving vanuit sociaal oogpunt zeer verontrustend. Meer vervuiling en aantasting van het milieu kunnen ingrijpende gevolgen hebben voor de volksgezondheid, bestaande ongelijkheden verergeren en kwetsbare bevolkingsgroepen in groter gevaar brengen. We moeten prioriteit geven aan milieurechtvaardigheid en ervoor zorgen dat ontwikkelingsprojecten het welzijn van alle inwoners bevorderen, vooral van degenen die het meest gemarginaliseerd zijn. - Bovendien vormt het niet adequaat aanpakken van overstromingsrisico's in de regio een aanzienlijke bedreiging voor de veerkracht van de gemeenschap en de sociale cohesie. Overstromingen kunnen verwoestende gevolgen hebben

			voor gezinnen en buurten, het leven ontwrichten en sociale verschillen vergroten. Het is noodzakelijk dat het projectcomité proactieve maatregelen neemt om overstromingsrisico's te beperken en de veiligheid van alle bewoners te waarborgen. - Hoewel de ontwikkeling van infrastructuur cruciaal is voor vooruitgang, is het essentieel om prioriteit te geven aan kosteneffectieve oplossingen, veiligheid en transparantie in de besluitvorming. - Ten eerste is er een wijdverspreide roep om minder dure alternatieven die prioriteit geven aan duurzame mobiliteit en milieubehoud. Miljoenen investeren in de aanleg van nieuwe wegen levert op lange termijn misschien niet de gewenste voordelen op en kan niet-duurzame vervoerspatronen bestendigen. We moeten zoeken naar innovatieve, kosteneffectieve oplossingen die prioriteit geven aan openbaar vervoer, fietsinfrastructuur en voetgangersvriendelijke initiatieven. - Bovendien moet de veiligheid van onze schoolkinderen een topprioriteit zijn bij elk infrastructuurproject. De huidige plannen brengen aanzienlijke risico's met zich mee voor de veiligheid van leerlingen die van en naar school reizen, met een toename van het verkeer en ontoereikende veiligheidsmaatregelen die hun welzijn in gevaar brengen. Als rentmeesters van de openbare veiligheid hebben we de morele plicht om prioriteit te geven aan maatregelen die onze kinderen beschermen en ervoor zorgen dat ze veilig naar school kunnen gaan. - Bovendien roept het besluitvormingsproces rond het project vragen op over transparantie en verantwoordingsplicht. De stopzetting van een soortgelijk project in Mol als gevolg van protesten van het publiek onderstreept de noodzaak van meer betrokkenheid en overleg met de gemeenschap. Bewoners verdienen te weten waarom er beslissingen worden genomen en hoe er met hun zorgen wordt omgegaan. Transparantie en openheid zijn essentieel voor het opbouwen van publiek vertrouwen en het bevorderen van een zinvolle dialoog tussen belanghebbenden. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om kosteneffectieve alternatieven te overwegen, prioriteit te geven aan de veiligheid van onze schoolkinderen en de transparantie in besluitvormingsprocessen te vergroten. Door te luisteren naar de zorgen van bewoners en belanghebbenden kunnen we oplossingen ontwikkelen die het welzijn van de gemeenschap en duurzame ontwikkeling bevorderen. - De mogelijke gevolgen voor de gezondheid, met name voor de luchtkwaliteit en de veiligheid van onze schoolkinderen, kunnen niet genoeg worden benadrukt. - Ten eerste dreigt het voorgestelde wegenproject de luchtvervuiling in onze gemeenschap te verergeren, wat aanzienlijke risico's met zich meebrengt voor de volksgezondheid. Meer verkeer en voertuigemissies zullen bijdragen aan hogere niveaus van fijnstof en schadelijke verontreinigende stoffen, wat kan leiden tot ademhalingsproblemen, hart- en vaatziekten en andere ernstige gezondheidsproblemen. Als professionals in de gezondheidszorg hebben we de plicht om prioriteit te geven aan maatregelen die de volksgezondheid beschermen en de gevolgen van luchtvervuiling voor kwetsbare bevolkingsgroepen beperken. - Bovendien is de veiligheid van onze schoolkinderen van het grootste belang en moet deze koste wat het kost worden gewaarborgd. De huidige plannen brengen onaanvaardbare risico's met zich mee voor de veiligheid van leerlingen die van en naar school reizen, met een toename van het verkeer en ontoereikende veiligheidsmaatregelen die hun leven in gevaar brengen. We kunnen het ons niet veroorloven om compromissen te sluiten over de veiligheid van onze kinderen en er moet dringend actie worden ondernomen om maatregelen te implementeren die prioriteit geven aan voetgangersveiligheid en verkeersgerelateerde risico's verminderen. - Daarnaast is er terechte bezorgdheid over de structurele impact van het project op huizen en eigendommen in de omgeving. De potentiële schade aan huizen en infrastructuur, in combinatie met de financiële verliezen voor huiseigenaren, kan niet worden genegeerd. Het is absoluut noodzakelijk dat het projectcomité de structurele risico's grondig evalueert en maatregelen neemt om de eigendommen en investeringen van de bewoners te beschermen. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om in hun besluitvormingsproces prioriteit te geven aan overwegingen op het gebied van volksgezondheid en veiligheid en om alternatieve oplossingen te onderzoeken die de

			gezondheidsrisico's en milieueffecten van het voorgestelde wegenproject tot een minimum beperken. Door prioriteit te geven aan het welzijn van de gemeenschap en duurzaamheid kunnen we een gezondere, veiligere toekomst opbouwen voor alle inwoners. - Hoewel de ontwikkeling van infrastructuur essentieel is voor economische groei, is het cruciaal om prioriteit te geven aan maatregelen die verkeersopstoppingen, de impact op het milieu en de zorgen van de lokale bewoners aanpakken. - Ten eerste ben ik een groot voorstander van het instellen van een kilometerheffing voor vrachtwagens die door onze regio rijden. Het huidige tolsysteem op bepaalde wegen heeft tot onbedoelde gevolgen geleid, zoals meer files op alternatieve routes en nadelige gevolgen voor lokale bedrijven. Het invoeren van een kilometerheffing voor vrachtwagens zou kunnen helpen bij het verlichten van verkeersopstoppingen, het genereren van inkomsten voor infrastructuurprojecten en het stimuleren van duurzamere vervoerspraktijken. - Bovendien lijkt het voorgestelde wegenproject de verkeersproblemen slechts van het ene gebied naar het andere te verplaatsen, zonder een alomvattende oplossing te bieden voor de onderliggende problemen. Het simpelweg uitbreiden van de wegeninfrastructuur is wellicht geen effectieve oplossing voor verkeersopstoppingen en kan leiden tot verdere aantasting van het milieu en stedelijke wildgroei. We moeten alternatieve benaderingen onderzoeken, zoals het stimuleren van openbaar vervoer, fietsinfrastructuur en telewerken, om de afhankelijkheid van eenpersoonsvoertuigen te verminderen en verkeersopstoppingen tegen te gaan. - Daarnaast is er terecht bezorgdheid over de structurele impact van het project op huizen en eigendommen in de omgeving. Meer verkeer en zware voertuigbewegingen kunnen risico's opleveren voor de structurele integriteit van gebouwen en infrastructuur, wat kan leiden tot potentiële schade en financiële verliezen voor huiseigenaren. Het is absoluut noodzakelijk dat het projectcomité de structurele risico's grondig evalueert en maatregelen neemt om de eigendommen en investeringen van de bewoners te beschermen. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om in hun besluitvormingsproces prioriteit te geven aan maatregelen die verkeersopstoppingen, milieueffecten en zorgen van de gemeenschap aanpakken. Door een holistische benadering van infrastructuurontwikkeling te hanteren en innovatieve oplossingen te onderzoeken, kunnen we een duurzamere en welvarendere toekomst voor onze gemeenschap opbouwen. - De mogelijke gevolgen voor het milieu, met name voor de luchtkwaliteit en biodiversiteit, kunnen niet worden genegeerd. - Ten eerste is het voorgestelde wegproject niet in overeenstemming met het nieuwe stikstofdecreet en komt het niet tegemoet aan de dringende noodzaak om de stikstofuitstoot te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren. De aanleg en de exploitatie van de weg zullen de stikstofvervuiling waarschijnlijk verergeren, wat zal leiden tot een verdere verslechtering van de lucht-, bodem- en waterkwaliteit. We moeten infrastructuurprojecten afstemmen op milieuregelgeving en maatregelen nemen die duurzame ontwikkeling en milieubescherming bevorderen. - Bovendien brengt het project aanzienlijke risico's voor de luchtkwaliteit met zich mee, aangezien de toegenomen verkeersvolumes en voertuigemissies bijdragen aan hogere niveaus van zwevende deeltjes en schadelijke verontreinigende stoffen. Deze verslechtering van de luchtkwaliteit kan ernstige gevolgen hebben voor de volksgezondheid, met name voor kwetsbare bevolkingsgroepen zoals kinderen, ouderen en mensen met aandoeningen aan de luchtwegen. We moeten prioriteit geven aan maatregelen die de luchtvervuiling verminderen en schonere, duurzamere vervoersopties bevorderen. - Bovendien zijn er betere oplossingen beschikbaar als we de tekortkomingen van onze huidige infrastructuur aanpakken en een meer holistische benadering van mobiliteitsplanning hanteren. Investeren in openbaar vervoer, fietsinfrastructuur en voetgangersvriendelijke initiatieven kunnen helpen om verkeersopstoppingen te verminderen, de luchtkwaliteit te verbeteren en het welzijn van de gemeenschap te vergroten. Door prioriteit te geven aan duurzame

			mobilitetsoplossingen kunnen we een leefbaardere en veerkrachtigere gemeenschap creëren voor toekomstige generaties. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om het voorgestelde wegenbouwproject te heroverwegen in het licht van de milieueffecten en alternatieve oplossingen te onderzoeken die prioriteit geven aan duurzaamheid en het welzijn van de gemeenschap. Door innovatie en duurzaamheid te omarmen, kunnen we een meer welvarende en veerkrachtige toekomst voor onze gemeenschap opbouwen. - Als projectmanager met expertise in milieueffectrapportage schrijf ik om mijn bezorgdheid te uiten over de mogelijke effecten van het voorgestelde wegenbouwproject op overstromingsrisico's en luchtkwaliteit. Het is essentieel om deze kritieke kwesties aan te pakken om de duurzaamheid van het project op de lange termijn te garanderen en de negatieve gevolgen voor de gemeenschap te minimaliseren. - Ten eerste maak ik me grote zorgen over het gebrek aan aandacht voor overstromingsrisico's in het planningsproces van het project. De afgelopen maanden is duidelijk geworden hoe kwetsbaar de regio is voor overstromingen, en het voorgestelde wegproject zou dit risico kunnen vergroten door natuurlijke drainagepatronen te veranderen en ondoordringbare oppervlakken te vergroten. Het is noodzakelijk dat het projectcomité uitgebreide hydrologische studies uitvoert en passende maatregelen implementeert om het overstromingsrisico te beperken en kwetsbare gemeenschappen te beschermen. - Bovendien is het potentieel van het project om de luchtkwaliteit te verslechteren een belangrijk punt van zorg, vooral gezien de gedocumenteerde gevolgen van luchtvervuiling voor de gezondheid van omwonenden. Een toename van het verkeersvolume en de uitstoot van voertuigen kan leiden tot hogere niveaus van zwevende deeltjes en schadelijke verontreinigende stoffen, wat risico's met zich meebrengt voor de volksgezondheid en de kwaliteit van het milieu. We moeten prioriteit geven aan maatregelen die de luchtvervuiling verminderen en duurzame vervoersalternatieven bevorderen om het welzijn van de gemeenschap te waarborgen. - Daarnaast ben ik een groot voorstander van het instellen van een kilometerheffing voor vrachtwagens die door de regio rijden. Deze maatregel kan helpen om verkeersopstoppingen te verlichten, uitstoot te verminderen en inkomsten te genereren voor infrastructuurverbeteringen. Door duurzamere vrachtovervoerpraktijken te stimuleren, kunnen we de milieueffecten van het project beperken en een schonere, gezondere toekomst voor onze gemeenschap bevorderen. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om in hun besluitvormingsproces prioriteit te geven aan risicobeperking bij overstromingen, verbetering van de luchtkwaliteit en duurzame transportoplossingen. Door deze kritieke kwesties aan te pakken, kunnen we de duurzaamheid van het project op de lange termijn garanderen en het welzijn van onze gemeenschap voor de komende generaties verbeteren. - Als sales manager en fervent buitensportliefhebber schrijf ik om mijn bezorgdheid te uiten over de impact van het voorgestelde wegenbouwproject op de natuurlijke omgeving en recreatiemogelijkheden van onze regio. Het potentieel van het project om onze ongerepte landschappen en recreatieve activiteiten te verstoren is zeer verontrustend en verdient zorgvuldige overweging. - Ten eerste ben ik verbaasd over het besluit om een soortgelijk PRUP-project in Mol stop te zetten, vooral omdat het de bedoeling was om regionale toegangswegen met elkaar te verbinden. Het gebrek aan consistentie in de besluitvorming doet vragen rijzen over de levensvatbaarheid van het project en de afstemming ervan op bredere regionale planningsdoelstellingen. Het is essentieel dat het projectcomité op transparante wijze uitleg geeft over de verschillen in projectresultaten en in gesprek gaat met belanghebbenden om de zorgen effectief weg te nemen. - Bovendien lijkt het voorgestelde wegenproject alleen maar verkeersproblemen van het ene gebied naar het andere te verschuiven, zonder alomvattende oplossingen te bieden om de onderliggende problemen aan te pakken. Het simpelweg uitbreiden van de wegeninfrastructuur zal de verkeersopstoppingen niet effectief verlichten en kan leiden tot verdere aantasting van het milieu en stedelijke wildgroei. We moeten alternatieve benaderingen onderzoeken die prioriteit

			geven aan openbaar vervoer, actief vervoer en duurzame ruimtelijke ordening om leefbaardere gemeenschappen te creëren. - Daarnaast staat de regio in kwestie bekend om zijn groene wandelgebied en rijke biodiversiteit, waardoor het een geliefde bestemming is voor outdoorliefhebbers en natuurliefhebbers. Het voorgestelde wegenproject dreigt deze waardevolle natuurlijke rijkdommen te verstoren en de ecologische integriteit van de regio in gevaar te brengen. We moeten prioriteit geven aan maatregelen die ons natuurlijk erfgoed beschermen en behouden zodat ook toekomstige generaties ervan kunnen genieten. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om het voorgestelde wegproject te heroverwegen in het licht van de mogelijke gevolgen voor de natuurlijke omgeving en recreatiemogelijkheden in onze regio. Door prioriteit te geven aan natuurbehoud en duurzame ruimtelijke ordening kunnen we ervoor zorgen dat onze gemeenschappen levendig, veerkrachtig en verbonden met de natuur blijven. - Als public relations specialist met een passie voor het welzijn van de gemeenschap, schrijf ik om mijn bezorgdheid te uiten over de impact van het voorgestelde wegenbouwproject op de veiligheid van onze schoolkinderen en de verouderde metingen die gebruikt worden in verkeersbeoordelingen. Het is van cruciaal belang dat deze kwesties worden aangepakt om het succes van het project te garanderen en mogelijke risico's voor de openbare veiligheid te beperken. - Ten eerste maak ik me grote zorgen over de mogelijke veiligheidsrisico's voor onze schoolkinderen als gevolg van de toename van het verkeer en de snelheden als gevolg van het voorgestelde wegproject. De veiligheid van onze jongste leden van de gemeenschap moet een topprioriteit zijn bij de planning en het ontwerp van het project. We kunnen het ons niet veroorloven om hun welzijn in gevaar te brengen of hen het risico te laten lopen op ongelukken of verwondingen. Het is absoluut noodzakelijk dat het projectcomité maatregelen neemt om de veiligheid van voetgangers en fietsers te verbeteren, zoals speciale oversteekzones, verkeerskalmerende maatregelen en betere bewegwijzering. - Bovendien maak ik me zorgen over het vertrouwen op verouderde metingen van de verkeerssituatie in het planningsproces van het project. Verkeerspatronen en vervoersvoorkeuren kunnen veranderd zijn sinds de eerste beoordelingen werden uitgevoerd, waardoor de gegevens verouderd zijn. Het is essentieel dat het projectcomité geactualiseerde verkeersstudies uitvoert met gebruik van de huidige methodologieën en rekening houdt met evoluerende trends in verplaatsingsgedrag. Door de meest recente gegevens en analyses te gebruiken, kunnen we ervoor zorgen dat het ontwerp van het project voldoet aan de behoeften van onze gemeenschap en in lijn is met de hedendaagse transportprioriteiten. - Bovendien gaat de exclusieve focus van het project op het accommoderen van individuele motorvoertuigen voorbij aan het belang van het bevorderen van alternatieve vervoerswijzen, zoals openbaar vervoer, lopen en fietsen. Duurzame vervoersopties verminderen niet alleen verkeersopstoppingen en emissies, maar dragen ook bij aan een betere volksgezondheid en levenskwaliteit. We moeten prioriteit geven aan investeringen in multimodale infrastructuur en transportbeleid dat een duurzamer en rechtvaardiger transportsysteem voor alle inwoners ondersteunt. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om prioriteit te geven aan de veiligheid van onze schoolkinderen, actuele verkeersanalyses uit te voeren en een holistische benadering van transportplanning te hanteren die duurzaamheid en inclusiviteit bevordert. Door deze zorgen aan te pakken, kunnen we ervoor zorgen dat het voorgestelde wegproject het welzijn van onze gemeenschap verbetert in plaats van in gevaar brengt. - Als financieel analist met een grote belangstelling voor milieuduurzaamheid schrijf ik om mijn bezorgdheid te uiten over de naleving van het nieuwe stikstofdecreet door het voorgestelde wegenbouwproject, de mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit en het gebrek aan aandacht voor overstromingsrisico's in de regio. Deze kwesties hebben belangrijke gevolgen voor de volksgezondheid, milieubescherming en economische ontwikkeling, en moeten uitgebreid worden aangepakt.

			- Ten eerste maak ik me zorgen over het gebrek aan consistentie van het project met het nieuwe stikstofdecreet, dat tot doel heeft de uitstoot van stikstof te verminderen en kwetsbare ecosystemen te beschermen tegen schadelijke verontreinigende stoffen. De bouw en exploitatie van het voorgestelde wegproject kan leiden tot meer stikstofemissies, waardoor de luchtkwaliteitsproblemen verergeren en de inspanningen om milieuduurzaamheid te bereiken worden ondermijnd. Het is essentieel dat het projectcomité de projectplannen herzielt om ze in overeenstemming te brengen met de doelstellingen van het stikstofdecreet en maatregelen implementeert om de stikstofvervuiling te minimaliseren en de milieueffecten te verzachten. - Bovendien maak ik me grote zorgen over de mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van de toename van het verkeersvolume en de uitstoot van voertuigen in verband met het voorgestelde wegproject. Een slechte luchtkwaliteit brengt ernstige gezondheidsrisico's met zich mee voor de bewoners, met name voor kwetsbare bevolkingsgroepen zoals kinderen, ouderen en mensen met aandoeningen aan de luchtwegen. We moeten prioriteit geven aan maatregelen om de luchtvervuiling te verminderen, zoals het stimuleren van elektrische voertuigen, het verbeteren van het openbaar vervoer en het implementeren van groene infrastructuuroplossingen. Door prioriteit te geven aan verbetering van de luchtkwaliteit kunnen we de volksgezondheid beschermen en de kwaliteit van leven voor alle inwoners verbeteren. - Bovendien is het feit dat het overstromingsrisico in de regio niet wordt aangepakt een belangrijke nalatigheid die verstrekende gevolgen kan hebben voor de openbare veiligheid, de waarde van eigendommen en de economische ontwikkeling. De afgelopen maanden is duidelijk geworden hoe kwetsbaar de regio is voor overstromingen, en het voorgestelde wegenbouwproject zou dit risico kunnen verergeren door natuurlijke drainagepatronen te veranderen en het aantal ondoordringbare oppervlakken te vergroten. Het is noodzakelijk dat het projectcomité uitgebreide overstromingsrisicobeoordelingen uitvoert en maatregelen implementeert om overstromingen te beperken, zoals groene infrastructuur, beheer van overstromingsgebieden en noodplannen. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om in hun besluitvormingsproces prioriteit te geven aan de naleving van het nieuwe stikstofdecreet, de verbetering van de luchtkwaliteit en de aanpak van het overstromingsrisico in de regio. Door deze overwegingen op te nemen in de planning en het ontwerp van het project, kunnen we zorgen voor een duurzamere, veerkrachtigere en rechtvaardigere toekomst voor onze gemeenschap. - Als webdesigner die zeer betrokken is bij het welzijn van onze gemeenschap, schrijf ik om mijn bezorgdheid te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject, in het bijzonder over de impact ervan op de veiligheid van onze schoolkinderen, het ontbreken van een kilometerheffing voor vrachtwagens en de behoefte aan alternatieve oplossingen om onze huidige infrastructurele uitdagingen aan te pakken. - Eerst en vooral is de veiligheid van onze schoolkinderen van het allergrootste belang en deze moet bij elk infrastructuurontwikkelingsproject prioriteit krijgen. Met het voorgestelde wegproject bestaat er een aanzienlijk risico op meer verkeersopstoppingen en hogere snelheden, wat een directe bedreiging vormt voor de veiligheid van kinderen die van en naar school pendelen. Het is absoluut noodzakelijk dat het projectcomité proactieve maatregelen neemt om onze kinderen te beschermen, zoals het nemen van verkeersbeperkende maatregelen, het verbeteren van oversteekplaatsen voor voetgangers en het aanleggen van veilige routes naar school. Door prioriteit te geven aan de veiligheid van onze jongste bewoners, kunnen we een veiligere en gastvrijere omgeving creëren voor alle leden van onze gemeenschap. - Daarnaast ben ik verbijsterd over het ontbreken van een kilometerheffing voor vrachtwagens die via SintDimpna de Retieseweg oprijden. Het invoeren van een kilometerheffing zou niet alleen inkomsten genereren voor onderhoud en verbeteringen van de infrastructuur, maar ook het gebruik van alternatieve vervoerswijzen stimuleren en verkeersopstoppingen en emissies verminderen. Door het heffen van een kilometerheffing op vrachtwagens kunnen we zorgen voor een eerlijke en rechtvaardige verdeling van de transportkosten en meer duurzaam vrachtvervoer bevorderen. Ik dring er bij het projectcomité op aan om de haalbaarheid van de invoering van een kilometerheffing als onderdeel van het voorgestelde wegproject te onderzoeken.

			- Bovendien is het duidelijk dat er betere oplossingen beschikbaar zijn als we onze huidige infrastructuuruitdagingen holistisch aanpakken. In plaats van te investeren in nieuwe wegenbouwprojecten die verkeersopstoppingen en aantasting van het milieu verergeren, moeten we ons richten op het verbeteren van de bestaande infrastructuur en het bevorderen van alternatieve vervoerswijzen, zoals openbaar vervoer, fietsen en lopen. Door te investeren in slimme mobiliteitsoplossingen en duurzame stadsplanningstrategieën kunnen we leefbaardere, veerkrachtigere en milieuvriendelijkere gemeenschappen creëren voor toekomstige generaties. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om prioriteit te geven aan de veiligheid van onze schoolkinderen, de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens te onderzoeken en alternatieve oplossingen te overwegen om onze huidige infrastructurele uitdagingen aan te pakken. Door deze overwegingen mee te nemen in de planning en het ontwerp van het project, kunnen we een duurzamer en rechtvaardiger transportsysteem creëren dat voldoet aan de behoeften van onze gemeenschap, nu en in de toekomst. - Als personeelsassistent met een grote betrokkenheid bij de veiligheid en het welzijn van de gemeenschap, schrijf ik om mijn bezorgdheid te uiten over de impact van het voorgestelde wegenbouwproject op de veiligheid van onze schoolkinderen, de naleving van het nieuwe stikstofdecreet en de mogelijke structurele impact op huizen in het gebied. Deze kwesties zijn van het grootste belang voor onze gemeenschap en moeten met spoed en toewijding worden aangepakt. - Ten eerste maak ik me grote zorgen over de mogelijke veiligheidsrisico's voor onze schoolkinderen als gevolg van de toename van het verkeer en de snelheden als gevolg van het voorgestelde wegproject. De veiligheid van onze kinderen moet een topprioriteit zijn in alle besluitvormingsprocessen en het is noodzakelijk dat het projectcomité concrete stappen neemt om hun welzijn te garanderen. Dit kan inhouden dat er verkeersbeperkende maatregelen worden genomen, dat voetgangersoversteekplaatsen worden verbeterd en dat er veilige routes naar school worden gecreëerd. Door prioriteit te geven aan de veiligheid van onze jongste bewoners, kunnen we een veiligere en gastvrijere omgeving creëren voor alle leden van onze gemeenschap. - Bovendien maak ik me zorgen over het gebrek aan consistentie van het project met het nieuwe stikstofbesluit, dat tot doel heeft de uitstoot van stikstof te verminderen en ons milieu te beschermen tegen schadelijke verontreinigende stoffen. De aanleg en exploitatie van het voorgestelde wegproject kan leiden tot meer stikstofemissies, waardoor de luchtkwaliteitsproblemen verergeren en de inspanningen om milieuduurzaamheid te bereiken worden ondermijnd. Het is van cruciaal belang dat het projectcomité de projectplannen herzielt om ze in overeenstemming te brengen met de doelstellingen van het stikstofdecreet en maatregelen implementeert om de stikstofvervuiling te minimaliseren en de gevolgen voor het milieu te beperken. - Daarnaast bestaat er grote bezorgdheid over de mogelijke structurele impact van het voorgestelde wegenbouwproject op huizen in het gebied. Meer verkeer en hogere snelheden kunnen leiden tot trillingen en structurele schade, wat risico's met zich meebrengt voor de veiligheid en integriteit van woonhuizen. Het is essentieel dat het projectcomité uitgebreide structurele beoordelingen uitvoert en maatregelen implementeert om eventuele negatieve gevolgen voor huizen te beperken, zoals het versterken van funderingen, het installeren van geluidsschermen en het bieden van compensatie voor getroffen huiseigenaren. Door deze zorgen aan te pakken, kunnen we ervoor zorgen dat het voorgestelde wegenbouwproject de levenskwaliteit voor alle bewoners verbetert in plaats van in gevaar brengt. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om prioriteit te geven aan de veiligheid van onze schoolkinderen, te voldoen aan het nieuwe stikstofdecreet en de bezorgdheid over de structurele impact op huizen in het gebied weg te nemen. Door deze overwegingen op te nemen in de planning en het ontwerp van het project, kunnen we een meer duurzame, veerkrachtige en inclusieve gemeenschap creëren voor de komende generaties. - Als operationeel manager met een scherp oog voor milieuduurzaamheid maak ik me grote zorgen over de mogelijke gevolgen van het voorgestelde wegenproject voor de luchtkwaliteit, het geluidsniveau en de natuurlijke

			omgeving. Deze zorgen zijn van het grootste belang en moeten met de grootst mogelijke urgentie en aandacht worden aangepakt. - Ten eerste is er grote bezorgdheid over de gevolgen van het project voor de luchtkwaliteit, met name wat betreft de toegenomen uitstoot van het autoverkeer. De aanleg en exploitatie van het voorgestelde wegproject zullen waarschijnlijk leiden tot hogere niveaus van luchtverontreiniging, waaronder schadelijke verontreinigende stoffen zoals stikstofoxiden en zwevende deeltjes. Dit vormt een ernstig risico voor de volksgezondheid en het welzijn, met mogelijke gevolgen voor aandoeningen van de luchtwegen en hart- en vaatziekten. Het is noodzakelijk dat het projectcomité proactieve maatregelen neemt om de luchtvervuiling te verminderen, zoals het implementeren van emissiereductietechnologieën, het bevorderen van alternatieve vervoerswijzen en het verbeteren van de groene infrastructuur langs de wegcorridor. - Bovendien wordt verwacht dat de luchtkwaliteit enorm zal verslechteren als gevolg van het voorgestelde wegproject, waardoor de bestaande milieuproblemen verergeren en de gezondheid en levenskwaliteit van de bewoners in het gebied in gevaar komt. De toename van verkeersvolumes en voertuigemissies zal bijdragen aan hogere niveaus van luchtvervuiling, wat zal leiden tot ademhalingsproblemen, allergieën en andere nadelige gezondheidseffecten. Het is essentieel dat het projectcomité prioriteit geeft aan het monitoren van de luchtkwaliteit en strenge maatregelen neemt om de uitstoot van verontreinigende stoffen te minimaliseren en de volksgezondheid te beschermen. Dit kan inhouden dat er zones met een lage uitstoot worden ingevoerd, dat elektrische en hybride voertuigen worden gepromoot en dat er wordt geïnvesteerd in infrastructuur voor duurzaam vervoer. - Bovendien is het gebrek aan consistentie van het project met het nieuwe stikstofdecreet zeer zorgwekkend en ondermijnt het de inspanningen om milieuduurzaamheid te bereiken en de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Het stikstofdecreet heeft tot doel de stikstofvervuiling te beperken en gevoelige ecosystemen te beschermen tegen de nadelige gevolgen van stikstofdepositie. Het voorgestelde wegproject kan echter leiden tot meer stikstofuitstoot, waardoor de aantasting van het milieu en het verlies aan biodiversiteit nog verder zullen toenemen. Het is noodzakelijk dat het projectcomité de projectplannen herzielt om te voldoen aan de doelstellingen van het stikstofdecreet en maatregelen implementeert om de stikstofvervuiling te minimaliseren en de milieueffecten te verzachten. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om bij de planning en uitvoering van het voorgestelde wegenproject prioriteit te geven aan luchtkwaliteit, geluidsreductie en ecologische duurzaamheid. Door proactieve maatregelen te nemen om vervuiling tegen te gaan, milieuvoorschriften na te leven en natuurlijke ecosystemen te beschermen, kunnen we een leefbaardere, gezondere en duurzamere gemeenschap creëren voor de huidige en toekomstige generaties. - Als verpleegkundige met een grote betrokkenheid bij de volksgezondheid en het milieu, schrijf ik om mijn bezorgdheid te uiten over de impact van het voorgestelde wegenproject op de luchtkwaliteit, het overstromingsrisico en het ontbreken van een kilometerheffing voor vrachtwagens. Deze kwesties zijn van groot belang voor onze gemeenschap en moeten met spoed en toewijding worden aangepakt. - Eerst en vooral bestaat er grote bezorgdheid over de gevolgen van het project voor de luchtkwaliteit, het geluidsniveau en de natuurlijke omgeving. De aanleg en de exploitatie van het voorgestelde wegenbouwproject zullen waarschijnlijk leiden tot een toename van de emissies van het autoverkeer, waardoor de luchtvervuiling en de geluidsoverlast in de omliggende gebieden zullen toenemen. Dit vormt een ernstig risico voor de volksgezondheid en het welzijn, met mogelijke gevolgen voor aandoeningen van de luchtwegen, hart- en vaatziekten en de geestelijke gezondheid. Het is essentieel dat het projectcomité prioriteit geeft aan het monitoren van de luchtkwaliteit, geluidsreducerende maatregelen en milieustrategieën om de negatieve effecten van het project op de volksgezondheid en het milieu te minimaliseren. - Daarnaast is het overstromingsrisico in de regio een urgent probleem dat niet voldoende aandacht heeft gekregen in het planningsproces van het project. Het voorgestelde wegenproject kan bestaande overstromingsrisico's verergeren en de veiligheid en veerkracht van onze gemeenschappen in gevaar brengen, vooral in laaggelegen gebieden die gevoelig

			zijn voor overstromingen. Het is noodzakelijk dat het projectcomité uitgebreide overstromingsrisicobeoordelingen uitvoert en maatregelen implementeert om overstromingsrisico's te beperken, zoals het verbeteren van de infrastructuur voor stormwaterbeheer, het herstellen van natuurlijke uiterwaarden en het implementeren van groene infrastructuur oplossingen. Door prioriteit te geven aan overstromingsrisicobeheer en veerkrachtplanning kunnen we onze gemeenschappen beschermen tegen de verwoestende gevolgen van overstromingen en zorgen voor een veiligere en duurzamere toekomst voor alle inwoners. - Verder ben ik verbaasd over het ontbreken van een kilometerheffing voor vrachtwagens die via SintDimpna de Retieseweg oprijden. Het invoeren van een kilometerheffing zou niet alleen inkomsten genereren voor onderhoud en verbeteringen van de infrastructuur, maar ook het gebruik van alternatieve vervoerswijzen stimuleren en verkeersopstoppen en emissies verminderen. Door het heffen van een kilometerheffing op vrachtwagens kunnen we zorgen voor een eerlijke en rechtvaardige verdeling van de transportkosten en meer duurzaam vrachtvervoer bevorderen. Ik dring er bij het projectcomité op aan om de haalbaarheid van de invoering van een kilometerheffing als onderdeel van het voorgestelde wegproject te onderzoeken en de mogelijke voordelen voor onze gemeenschap en het milieu in overweging te nemen. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om bij de planning en uitvoering van het voorgestelde wegenproject prioriteit te geven aan luchtkwaliteit, overstromingsrisicobeheer en duurzame oplossingen voor vrachtvervoer. - Ik heb de ontwikkelingen rond het voorgestelde wegenproject met grote belangstelling gevolgd, en ik moet mijn bedenkingen uiten over de mogelijke impact ervan op onze stad. Hoewel ik de noodzaak van infrastructuurverbeteringen begrijp, is het essentieel om de bredere implicaties van dergelijke projecten op ons milieu, onze economie en onze levenskwaliteit in overweging te nemen. - Een van mijn grootste zorgen over het voorgestelde wegenbouwproject is dat het blijkbaar niet de hoofdoorzaken van de verkeersopstoppen in onze stad aanpakt. In plaats van een allesomvattende oplossing te bieden voor de verkeersproblemen die onze gemeenschap teisteren, lijkt het erop dat het project deze problemen slechts van het ene gebied naar het andere zal verplaatsen. Deze kortzichtige aanpak dreigt de verkeersopstoppen in woonwijken te verergeren, de verkeersveiligheid in gevaar te brengen en de algehele effectiviteit van het project te ondermijnen. - Bovendien maak ik me grote zorgen over de mogelijke structurele gevolgen van de voorgestelde weg voor onze huizen en buurten. Omdat ik zelf huiseigenaar ben, begrijp ik de angst en onzekerheid die veel bewoners voelen bij het vooruitzicht van meer verkeer en zware voertuigen die vlak langs hun huizen rijden. De structurele integriteit van onze huizen is van het allergrootste belang en elk project dat dit in gevaar brengt moet rigoureus worden onderzocht en er moet verantwoording over worden afgelegd. - Tot slot ben ik van mening dat er minder dure alternatieven zijn voor het voorgestelde wegenproject die serieuze overweging verdienen. Investeren in openbaar vervoer, het promoten van alternatieve vervoersmiddelen zoals fietsen en lopen, en het implementeren van verkeersmanagementoplossingen zouden kosteneffectievere en duurzamere manieren kunnen zijn om de vervoersbehoeften van onze gemeenschap aan te pakken. Door deze alternatieven te onderzoeken, kunnen we onnodige financiële lasten voor de belastingbetaler vermijden en ervoor zorgen dat onze stad een veilige, levendige en leefbare plaats blijft voor de komende generaties. - Tot slot dring ik er bij de leden van het projectcomité op aan om de bezorgdheid die ikzelf en andere inwoners hebben geuit over het voorgestelde wegenproject zorgvuldig in overweging te nemen. Het is essentieel om een holistische aanpak te hanteren bij de planning van infrastructuur, een aanpak die prioriteit geeft aan het welzijn van onze gemeenschap op lange termijn en die het unieke karakter en de charme van Geel behoudt. - Als orthoped die haar leven heeft gewijd aan het bevorderen van gezondheid en welzijn, voel ik me gedwongen om mijn bezorgdheid te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject en de mogelijke gevolgen ervan voor onze

			gemeenschap. De veiligheid en het welzijn van onze inwoners, vooral onze kinderen, moeten onze hoogste prioriteit zijn en ik vrees dat de huidige projectplannen deze kritieke kwesties niet adequaat aanpakken. - Een van mijn grootste zorgen is de veiligheid van onze inwoners, in het bijzonder onze kinderen, die afhankelijk zijn van lopen en fietsen als hun primaire vervoermiddel. Het voorgestelde wegproject brengt aanzienlijke risico's met zich mee voor hun veiligheid, met een toename van het verkeersvolume en hogere snelheden van voertuigen die gevaarlijke omstandigheden creëren voor voetgangers en fietsers. Het is noodzakelijk dat het projectcomité proactieve maatregelen neemt om kwetsbare weggebruikers te beschermen, zoals het implementeren van verkeerskalmerende maatregelen, het creëren van veilige wandel- en fietsroutes en het verlagen van de snelheid van voertuigen in woonwijken. - Verder ben ik verbaasd over het ontbreken van een kilometerheffing voor vrachtwagens die via Sint Dimpna de Retieseweg oprijden. Het invoeren van een kilometerheffing kan helpen bij het verlichten van verkeersopstoppen, het verminderen van emissies en het genereren van broodnodige inkomsten voor infrastructuurverbeteringen. Door het stimuleren van duurzamer vrachtvervoer kunnen we een veiliger, schoner en efficiënter transportsysteem voor onze gemeenschap creëren. - Tot slot bestaat er grote bezorgdheid over de mogelijke gevolgen van het voorgestelde wegenproject voor de luchtkwaliteit, het geluidsniveau en de natuurlijke omgeving. Meer autoverkeer en emissies zouden kunnen leiden tot hogere niveaus van luchtvervuiling, waardoor ademhalingsproblemen en andere gezondheidsproblemen onder onze inwoners verergeren. Daarnaast kan geluidsoverlast door wegverkeer nadelige gevolgen hebben voor de geestelijke gezondheid en het welzijn, vooral voor degenen die in de buurt van de wegcorridor wonen. Het is essentieel dat het projectcomité prioriteit geeft aan milieumitigerende maatregelen en duurzame transportoplossingen aanneemt om de negatieve effecten van het project op onze gemeenschap en de natuurlijke omgeving te minimaliseren. - Tot slot dring ik er bij de leden van het projectcomité op aan om de huidige plannen voor het voorgestelde wegenbouwproject te heroverwegen en prioriteit te geven aan de veiligheid, de gezondheid en het welzijn van onze inwoners. Door een meer holistische en duurzame benadering van infrastructuurplanning kunnen we een gemeenschap creëren die veilig, leefbaar en welvarend is voor iedereen. - Hoewel ik de noodzaak van infrastructuurverbeteringen begrijp, ben ik van mening dat de huidige plannen de onderliggende problemen van onze gemeenschap niet adequaat aanpakken en bestaande problemen kunnen verergeren. - Een van mijn grootste zorgen is het duidelijke gebrek aan alomvattende oplossingen voor de verkeersproblemen in onze gemeenschap. Hoewel het voorgestelde wegenproject de verkeersopstoppen in bepaalde gebieden kan verlichten, lijkt het de verkeersproblemen alleen maar van de ene buurt naar de andere te verplaatsen, in plaats van een holistische en duurzame oplossing te bieden. Als gevolg hiervan kunnen bewoners en bedrijven in de getroffen gebieden te maken blijven krijgen met grote problemen op het gebied van verkeersopstoppen, verkeersveiligheid en toegang tot essentiële diensten. - Bovendien ben ik van mening dat er minder dure alternatieven zijn voor het voorgestelde wegenproject die serieuze overweging verdienen. Investeren in openbaar vervoer, het verbeteren van de bestaande wegeninfrastructuur en het implementeren van verkeersmanagementstrategieën kunnen kosteneffectievere en duurzamere oplossingen bieden voor de transportbehoeften van onze gemeenschap. Door deze alternatieven te onderzoeken, kunnen we ervoor zorgen dat het geld van de belastingbetaler verstandig wordt besteed en dat de langetermijnbelangen van onze gemeenschap prioriteit krijgen. - Tot slot maak ik me grote zorgen over het potentiële overstromingsrisico dat het voorgestelde wegenproject met zich meebrengt. Onze regio is al gevoelig voor overstromingen en de aanleg van extra wegen en infrastructuur zou dit probleem kunnen verergeren, waardoor huizen, bedrijven en natuurlijke habitats gevaar lopen. Het is essentieel dat het projectcomité de potentiële impact van het project op het overstromingsrisico grondig evalueert en gepaste maatregelen neemt om eventuele negatieve gevolgen voor onze gemeenschap te beperken.

			- Concluderend dring ik er bij de leden van het projectcomité op aan om de huidige plannen voor het voorgestelde wegenproject te heroverwegen en alternatieve oplossingen te onderzoeken die de onderliggende problemen waar onze gemeenschap mee te maken heeft op een alomvattende en duurzame manier aanpakken. Door samen te werken kunnen we ervoor zorgen dat onze gemeenschap veilig, welverend en veerkrachtig blijft voor de komende generaties. - Ik schrijf u om uiting te geven aan mijn grote bezorgdheid over het voorgestelde wegenbouwproject, met name over de mogelijke gevolgen voor de veiligheid van onze schoolkinderen. Als ouder ben ik zeer begaan met het welzijn van de jeugd in onze gemeenschap en ik ben van mening dat de huidige plannen voor het wegenproject onvoldoende rekening houden met de veiligheidsrisico's die gepaard gaan met een grotere verkeersstroom. - De veiligheid van onze kinderen zou onze topprioriteit moeten zijn en toch brengt het voorgestelde wegproject aanzienlijke risico's met zich mee voor hun welzijn. Met de verwachte toename van het verkeer, vooral zware vrachtwagens, is de kans op ernstige ongelukken zeer groot, vooral voor leerlingen die van en naar school pendelen. Dit is een risico dat we niet over het hoofd kunnen zien en het is absoluut noodzakelijk dat het projectcomité doortastende maatregelen neemt om deze gevaren te beperken. - Verder ben ik verbaasd over het feit dat er niet is overwogen om een kilometerheffing in te voeren voor vrachtwagens die gebruik maken van de voorgestelde route door Sint Dimpna. Een dergelijke maatregel zou kunnen helpen om verkeersopstoppen te verlichten, de impact op het milieu te verminderen en de broodnodige inkomsten te genereren voor lokale infrastructuurprojecten. Het is een oplossing met gezond verstand die serieuze overweging verdient door de Projectcommissie. - Tot slot baart het me zorgen dat de metingen van de verkeerssituatie die zijn gebruikt om dit project te rechtvaardigen dateren van vóór de aanleg van de N19. Het is verontrustend dat het project gebaseerd is op verouderde informatie, die mogelijk geen accurate weergave is van de huidige behoeften en realiteiten van onze gemeenschap. Voordat er verder wordt gegaan met de ontwikkelingen, is het noodzakelijk dat het projectcomité geactualiseerde evaluaties uitvoert om er zeker van te zijn dat het project is gebaseerd op nauwkeurige en betrouwbare gegevens. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om prioriteit te geven aan de veiligheid van onze schoolkinderen, innovatieve oplossingen te onderzoeken om verkeersopstoppen te verminderen en grondige evaluaties uit te voeren om hun besluitvormingsproces te onderbouwen. De toekomst van onze gemeenschap hangt ervan af. - Ik schrijf u om mijn bezorgdheid te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject en de mogelijke gevolgen ervan voor de duurzaamheid van het milieu en de ontwikkeling van de infrastructuur in onze gemeenschap. Als projectmanager met ervaring in stedenbouw en milieubehoud ben ik van mening dat de huidige plannen voor het wegenproject niet voldoen aan de noodzakelijke normen voor milieubescherming en duurzame ontwikkeling. - Ten eerste maak ik me grote zorgen over het feit dat het project niet in overeenstemming is met het nieuwe stikstofdecreet. Het is essentieel dat alle infrastructuurprojecten die door onze gemeenschap worden ondernomen, voldoen aan de meest recente milieuregels en -normen om hun impact op de luchtkwaliteit, bodemgezondheid en biodiversiteit te minimaliseren. Het niet naleven van deze regels brengt niet alleen het welzijn van onze gemeenschap in gevaar, maar ondermijnt ook onze toewijding aan milieubeheer. - Bovendien ben ik verbijsterd over het besluit om een soortgelijk PRUP-project in Mol stop te zetten, vooral gezien de protesten en zorgen van naburige gemeenten. Het roept vragen op over de consistentie en transparantie van de besluitvormingsprocessen binnen het projectcomité en doet twijfels rijzen over de geldigheid van de huidige plannen voor het wegenproject. Alvorens verder te gaan, is het noodzakelijk dat het projectcomité duidelijke en overtuigende rechtvaardigingen geeft voor hun acties en alle resterende twijfels of bezwaren van belanghebbenden wegneemt. - Tot slot ben ik van mening dat er betere oplossingen beschikbaar zijn om aan de transportbehoeften van onze gemeenschap te voldoen zonder onze toevlucht te nemen tot grootschalige infrastructuurprojecten. Door ons te richten op het verbeteren van de bestaande infrastructuur, het bevorderen van alternatieve vervoerswijzen en het investeren in

			initiatieven voor duurzame ontwikkeling, kunnen we onze mobiliteitsdoelen bereiken terwijl we onze ecologische voetafdruk minimaliseren en onze natuurlijke hulpbronnen behouden voor toekomstige generaties. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om de huidige plannen voor het wegenproject te heroverwegen in het licht van milieukwesties, feedback uit de gemeenschap en alternatieve oplossingen. Samen kunnen we een pad uitstippelen dat duurzame ontwikkeling bevordert, ons milieu beschermt en de levenskwaliteit voor alle inwoners verbetert. - Ik schrijf om mijn bezorgdheid te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject en de mogelijke impact ervan op de transportinfrastructuur en ecologische duurzaamheid van onze gemeenschap. Mijn bedrijf is afhankelijk van efficiënte transportnetwerken om zaken te kunnen doen, daarom ben ik zeer geïnteresseerd in de uitkomst van dit project en de gevolgen ervan voor de economische welvaart en het milieuwelzijn van onze gemeenschap. - Een van mijn grootste zorgen is het duidelijke gebrek aan alomvattende oplossingen voor de verkeersproblemen in onze gemeenschap. Hoewel het voorgestelde wegenproject de verkeersopstoppen in bepaalde gebieden kan verlichten, lijkt het de verkeersproblemen alleen maar van de ene buurt naar de andere te verplaatsen, in plaats van een duurzame oplossing voor de lange termijn te bieden. Als gevolg daarvan kunnen bewoners en bedrijven blijven kampen met grote problemen op het gebied van verkeersopstoppen, verkeersveiligheid en toegang tot essentiële diensten. - Verder maak ik me zorgen over de kennelijke veronachtzaming door het project van het nieuwe stikstofdecreet en de gevolgen daarvan voor de luchtkwaliteit en de bescherming van het milieu. Het is essentieel dat alle infrastructuurprojecten die door onze gemeenschap worden ondernomen voldoen aan de meest recente milieuvorschriften en -normen om de impact op onze natuurlijke hulpbronnen en de volksgezondheid te minimaliseren. Het niet naleven van deze regels brengt niet alleen risico's met zich mee voor ons milieu, maar ondermijnt ook onze geloofwaardigheid als verantwoordelijke rentmeesters van onze gemeenschap. - Tot slot ben ik van mening dat er betere oplossingen beschikbaar zijn om in de vervoersbehoeften van onze gemeenschap te voorzien zonder onze toevlucht te nemen tot grootschalige infrastructuurprojecten. Door te investeren in openbaar vervoer, alternatieve vervoerswijzen te promoten en slimme verkeersmanagementstrategieën te implementeren, kunnen we onze mobiliteitsdoelen bereiken en tegelijkertijd onze ecologische voetafdruk minimaliseren en de algehele kwaliteit van leven voor de inwoners verbeteren. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om de huidige plannen voor het wegenproject te heroverwegen en alternatieve oplossingen te onderzoeken die prioriteit geven aan duurzaamheid op lange termijn, bescherming van het milieu en het welzijn van de gemeenschap. Samen kunnen we bouwen aan een betere toekomst voor onze gemeenschap waarin de behoeften van bewoners, bedrijven en het milieu in balans zijn. - Ik schrijf u om mijn bezorgdheid te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject en de mogelijke gevolgen ervan voor het milieu, de volksgezondheid en de veiligheid in onze gemeenschap. Als natuurliefhebber ben ik zeer toegewijd aan het vergroten van het bewustzijn over kwesties met betrekking tot luchtkwaliteit, geluidsoverlast en duurzame ontwikkeling, en ik ben van mening dat de huidige plannen voor het wegenproject aanleiding geven tot grote bezorgdheid. - Een van mijn grootste zorgen is de mogelijke impact van het wegenproject op de luchtkwaliteit, het geluidsniveau en de natuurlijke omgeving. Met de verwachte toename van het verkeer, met name zware vrachtwagens, bestaat er een reëel risico op verergering van de luchtvervuiling en geluidsoverlast in onze gemeenschap, wat nadelige gevolgen kan hebben voor de volksgezondheid en de kwaliteit van leven. Daarnaast kan de aanleg en het onderhoud van het wegproject leiden tot vernietiging van habitats en aantasting van ecosystemen, waardoor de lokale biodiversiteit wordt bedreigd en de integriteit van onze natuurlijke omgeving in gevaar komt. Het is essentieel dat het projectcomité grondige milieueffectbeoordelingen uitvoert en maatregelen implementeert om deze risico's te beperken voordat het project wordt uitgevoerd. - Verder deel ik de bezorgdheid van veel ouders over de veiligheid van onze schoolkinderen in het licht van het toegenomen verkeer dat het wegenproject naar verwachting met zich mee zal brengen. Als leerlingen van en naar school

			pendelen, mogen ze niet worden blootgesteld aan onnodige risico's als gevolg van zwaar verkeer en ontoereikende infrastructuur. Het is absoluut noodzakelijk dat het projectcomité prioriteit geeft aan de veiligheid van onze kinderen en proactieve stappen onderneemt om mogelijke gevaren in verband met het project aan te pakken. - Tot slot ben ik van mening dat het invoeren van een kilometerheffing voor vrachtwagens die gebruik maken van de voorgestelde route door Sint Dimpna kan helpen bij het verlichten van verkeersopstoppen, het verminderen van de impact op het milieu en het genereren van inkomsten voor lokale infrastructuurprojecten. Door een efficiënter gebruik van onze transportnetwerken te stimuleren en onnodig vrachtwagenverkeer te ontmoedigen, kan een dergelijke maatregel bijdragen aan een duurzamer en rechtvaardiger mobiliteitssysteem voor onze gemeenschap. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om de gevolgen van het voorgestelde wegenproject voor het milieu, de volksgezondheid en de veiligheid zorgvuldig te overwegen en alternatieve oplossingen te onderzoeken die prioriteit geven aan duurzaamheid en het welzijn van de gemeenschap. Door samen te werken en belanghebbenden te betrekken bij transparante besluitvormingsprocessen, kunnen we transportoplossingen ontwikkelen die voldoen aan de behoeften van onze gemeenschap en tegelijkertijd ons milieu behouden voor toekomstige generaties. - Ik schrijf je om je zorgen te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject en de mogelijke gevolgen daarvan voor de infrastructuur, eigendomswaarden en openbare veiligheid van onze gemeenschap. Ik heb de beschikbare gegevens zorgvuldig bestudeerd en ben van mening dat de huidige plannen voor het wegenproject mogelijk niet voldoende tegemoetkomen aan de zorgen van bewoners en belanghebbenden. - Een van mijn grootste zorgen is de verouderde aard van het onderzoek dat is gebruikt om het project te onderbouwen, met name het feit dat er geen onderscheid wordt gemaakt tussen verschillende soorten voertuigen, zoals auto's en vrachtwagens. Omdat onze gemeenschap blijft groeien en evolueren, is het essentieel dat infrastructuurprojecten gebaseerd zijn op nauwkeurige en actuele gegevens om hun effectiviteit en duurzaamheid te garanderen. Zonder een duidelijk inzicht in de samenstelling en het volume van het verkeer op onze wegen, is het mogelijk dat het voorgestelde wegenproject de onderliggende oorzaken van congestie en verkeersproblemen niet aanpakt. - Verder maak ik me grote zorgen over de mogelijke structurele gevolgen van het wegenbouwproject voor huizen en de financiële verliezen die huiseigenaren daardoor kunnen oplopen. Het toegenomen verkeer en de trillingen die gepaard gaan met het project kunnen de integriteit van woonhuizen aantasten, wat kan leiden tot een lagere waarde van het onroerend goed en hogere verzekeringspremies. Het is essentieel dat het projectcomité een grondige beoordeling uitvoert van de structurele risico's van het project en maatregelen implementeert om huiseigenaren te beschermen tegen financiële schade. - Tot slot deel ik de bezorgdheid van veel ouders over de veiligheid van onze schoolkinderen in het licht van het toegenomen verkeer dat het wegenproject naar verwachting met zich mee zal brengen. Als leerlingen van en naar school pendelen, mogen ze niet worden blootgesteld aan onnodige risico's als gevolg van zwaar verkeer en ontoereikende infrastructuur. Het is noodzakelijk dat het projectcomité prioriteit geeft aan de veiligheid van onze kinderen en proactieve stappen onderneemt om mogelijke gevaren in verband met het project aan te pakken. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om de huidige plannen voor het wegenproject opnieuw te evalueren in het licht van deze zorgen en om samen met bewoners en belanghebbenden oplossingen te ontwikkelen die zowel effectief als rechtvaardig zijn. Door samen te werken kunnen we ervoor zorgen dat de infrastructuur van onze gemeenschap voldoet aan de behoeften van alle inwoners, terwijl onze levenskwaliteit en eigendomswaarden behouden blijven. - Ik ben een student milieuwetenschappen en ik schrijf om mijn bezorgdheid te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject en de mogelijke gevolgen ervan voor de duurzaamheid van het milieu, de volksgezondheid en de veiligheid van onze gemeenschap. Het is essentieel dat infrastructuurprojecten zorgvuldig worden geëvalueerd en ontworpen om negatieve gevolgen te minimaliseren en veerkracht op de lange termijn te bevorderen.

			- Ten eerste dring ik er bij het projectcomité op aan om minder dure alternatieven voor het voorgestelde wegenproject te overwegen die prioriteit geven aan duurzaamheid, rechtvaardigheid en het welzijn van de gemeenschap. Investeren in openbaar vervoer, fietsinfrastructuur en een voetgangersvriendelijk stadsontwerp kunnen kosteneffectieve oplossingen bieden voor verkeersopstoppen en tegelijkertijd de luchtvervuiling, uitstoot van broeikasgassen en geluidsniveaus verminderen. Door middelen toe te wijzen aan deze alternatieven kunnen we een leefbaardere en milieuvriendelijkere gemeenschap creëren voor de huidige en toekomstige generaties. - Ten tweede ben ik bezorgd dat het voorgestelde wegenproject niet in overeenstemming is met het nieuwe stikstofdecreet en de luchtkwaliteitsproblemen in onze regio kan verergeren. Aangezien stikstofvervuiling aanzienlijke risico's met zich meebrengt voor de menselijke gezondheid, ecosystemen en biodiversiteit, is het van cruciaal belang dat infrastructuurprojecten voldoen aan de wettelijke normen en bijdragen aan de algehele emissiereductie. Het projectcomité moet grondige milieubeoordelingen uitvoeren en risicobeperkende maatregelen implementeren om ervoor te zorgen dat de stikstofregelgeving wordt nageleefd en om de volksgezondheid en de kwaliteit van het milieu te beschermen. - Tot slot deel ik de bezorgdheid van veel ouders over de veiligheid van onze schoolkinderen in het licht van het toegenomen verkeer dat het wegenproject naar verwachting met zich mee zal brengen. Als leerlingen van en naar school pendelen, mogen ze niet worden blootgesteld aan onnodige risico's als gevolg van zwaar verkeer en ontoereikende infrastructuur. Het is noodzakelijk dat het projectcomité prioriteit geeft aan de veiligheid van onze kinderen en proactieve stappen onderneemt om mogelijke gevaren in verband met het project aan te pakken. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om de huidige plannen voor het wegenproject te heroverwegen en alternatieve oplossingen te onderzoeken die prioriteit geven aan duurzaamheid, naleving van regelgeving en openbare veiligheid. Door samen te werken met bewoners, belanghebbenden en deskundigen in een transparant en gezamenlijk besluitvormingsproces, kunnen we infrastructuurprojecten ontwikkelen die onze gemeenschap ten goede komen en tegelijkertijd ons milieu en onze levenskwaliteit beschermen. - Ik schrijf om mijn bezorgdheid te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject en de mogelijke gevolgen ervan voor ons milieu, onze volksgezondheid en onze levenskwaliteit. Het is essentieel dat infrastructuurprojecten worden ontworpen met de behoeften van alle inwoners in gedachten en bijdragen aan de duurzaamheid en veerkracht van onze gemeenschap op de lange termijn. - Ten eerste maak ik me zorgen over de beperkte focus van het project op individuele motorvoertuigen, die de afhankelijkheid van de auto in stand houdt en inspanningen ondermijnt om duurzamere vormen van vervoer te bevorderen, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer. Door prioriteit te geven aan investeringen in wegen en snelwegen boven alternatieve vormen van transport, slaagt het project er niet in om de hoofdoorzaken van verkeersopstoppen, luchtvervuiling en koolstofuitstoot aan te pakken. Het is essentieel dat het projectcomité zijn aanpak heroverweegt en alternatieve oplossingen overweegt die prioriteit geven aan milieubeheer en sociale gelijkheid. - Ten tweede maak ik me grote zorgen over de mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit in onze gemeenschap als gevolg van het wegenproject. Meer verkeer en voertuigemissies zullen waarschijnlijk leiden tot hogere niveaus van luchtvervuiling, wat risico's met zich meebrengt voor de volksgezondheid en aandoeningen aan de luchtwegen zoals astma en longkanker verergert. Het is noodzakelijk dat het projectcomité uitgebreide luchtkwaliteitsbeoordelingen uitvoert en maatregelen implementeert om vervuilingbronnen te beperken en kwetsbare bevolkingsgroepen te beschermen tegen schade. - Tot slot maak ik me zorgen over het vooruitzicht dat ik slechts enkele meters van een verkeerslicht zal wonen als gevolg van het wegenbouwproject. De nabijheid van mijn huis tot druk verkeer en verkeersopstoppen kan aanzienlijke gevolgen hebben voor mijn levenskwaliteit, eigendoms waarde en persoonlijk welzijn. Het is essentieel dat het projectcomité rekening houdt met de zorgen van bewoners zoals ik en maatregelen implementeert om de negatieve effecten van het project op lokale buurten en gemeenschappen te minimaliseren.

			- Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om de huidige plannen voor het wegenproject te heroverwegen en alternatieve oplossingen te onderzoeken die prioriteit geven aan duurzaamheid, volksgezondheid en het welzijn van de gemeenschap. Door te investeren in infrastructuur die actief vervoer bevordert, uitstoot vermindert en de leefbaarheid van onze buurten verbetert, kunnen we een levendigere, veerkrachtigere en rechtvaardigere gemeenschap creëren voor alle inwoners. - Als toegewijd maatschappelijk werker die zeer betrokken is bij het welzijn van onze gemeenschap, voel ik me genoodzaakt om mijn zorgen te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject en de mogelijke gevolgen ervan voor het milieu, de volksgezondheid en de veiligheid, met name voor kwetsbare bevolkingsgroepen. Het is essentieel dat infrastructuurprojecten prioriteit geven aan de behoeften van alle inwoners en sociale gelijkheid en milieurechtvaardigheid bevorderen. - Ik maak me grote zorgen over de focus van het project op dure infrastructuuroplossingen die privé-auto's voorrang geven boven alternatieve vervoerswijzen, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer. Door te investeren in de uitbreiding van wegen en de aanleg van snelwegen bestendigt het project de afhankelijkheid van de auto en verergert het sociale en milieuongelijkheden. Het is noodzakelijk dat het projectcomité minder dure alternatieven onderzoekt die prioriteit geven aan duurzaamheid, toegankelijkheid en betaalbaarheid voor alle bewoners, inclusief degenen met beperkte financiële middelen. - Verder ben ik bezorgd dat het voorgestelde wegenproject niet in overeenstemming is met het nieuwe stikstofdecreet en kan bijdragen aan lucht- en watervervuiling, wat risico's oplevert voor de volksgezondheid en de kwaliteit van het milieu. Aangezien stikstofvervuiling een belangrijke oorzaak is van aandoeningen aan de luchtwegen, watervervuiling en aantasting van ecosystemen, is het essentieel dat infrastructuurprojecten voldoen aan de wettelijke normen en emissiereducties bevorderen. Het projectcomité moet prioriteit geven aan milieubescherming en volksgezondheid door maatregelen op te nemen om de stikstofuitstoot te minimaliseren en de gevolgen van de vervuiling op lokale gemeenschappen en ecosystemen te beperken. - Tot slot deel ik de bezorgdheid van ouders en leerkrachten over de veiligheid van onze schoolkinderen in het licht van de verwachte toename van het verkeer en de verkeersopstoppen als gevolg van het wegenproject. Als leerlingen van en naar school pendelen, mogen ze niet worden blootgesteld aan onnodige risico's door zwaar verkeer, inadequate infrastructuur en luchtvervuiling. Het is cruciaal dat het projectcomité prioriteit geeft aan de veiligheid van onze kinderen en maatregelen implementeert om veilige en toegankelijke routes naar school te creëren voor alle leerlingen, ongeacht hun manier van vervoer. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om de huidige plannen voor het wegenproject te heroverwegen en deel te nemen aan een transparant en inclusief besluitvormingsproces dat prioriteit geeft aan sociale gelijkheid, ecologische duurzaamheid en volksgezondheid. Door samen te werken met bewoners, belanghebbenden en deskundigen kunnen we infrastructuuroplossingen ontwikkelen die het welzijn en de veerkracht van onze gemeenschap voor toekomstige generaties verbeteren. - Als burger die zich inzet om het publiek te informeren over kritieke kwesties die van invloed zijn op onze gemeenschap, schrijf ik om mijn zorgen te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject en de mogelijke gevolgen ervan voor ons milieu, de volksgezondheid en de kwaliteit van leven. Het is essentieel dat infrastructuurprojecten grondig worden geëvalueerd en ontworpen om tegemoet te komen aan de behoeften en zorgen van alle inwoners, terwijl duurzaamheid en veerkracht op de lange termijn worden bevorderd. - Ik maak me grote zorgen over het feit dat het project niet voldoet aan het nieuwe stikstofdecreet en dat het de luchtkwaliteitsproblemen in onze regio kan verergeren. Aangezien stikstofvervuiling aanzienlijke risico's met zich meebrengt voor de volksgezondheid, ecosystemen en biodiversiteit, is het noodzakelijk dat infrastructuurprojecten voldoen aan de wettelijke normen en bijdragen aan de algehele emissiereductie. Het projectcomité moet strenge

			milieuboordelingen uitvoeren en maatregelen implementeren om de stikstofuitstoot te minimaliseren en de lucht- en waterkwaliteit te beschermen voor huidige en toekomstige generaties. - Verder maak ik me grote zorgen over het potentieel van het project om de luchtkwaliteit te verslechteren en bij te dragen aan aandoeningen van de luchtwegen zoals astma en longkanker. Meer verkeer en voertuigemissies zullen waarschijnlijk leiden tot hogere niveaus van luchtvervuiling, wat risico's met zich meebrengt voor de volksgezondheid en gezondheidsverschillen tussen kwetsbare bevolkingsgroepen vergroot. Het is essentieel dat het Projectcomité prioriteit geeft aan de volksgezondheid en maatregelen implementeert om vervuilingbronnen te beperken en het welzijn van de gemeenschap te beschermen. - Tot slot geloof ik dat er betere oplossingen beschikbaar zijn die de onderliggende problemen van onze huidige infrastructuur aanpakken en duurzame vervoersopties bevorderen. Door te investeren in openbaar vervoer, fietsinfrastructuur en een voetgangersvriendelijk stadsontwerp kunnen we verkeersopstoppingen, luchtvervuiling en koolstofemissies verminderen en tegelijkertijd de mobiliteit en toegankelijkheid voor alle inwoners verbeteren. Het projectcomité moet alternatieve oplossingen onderzoeken die prioriteit geven aan ecologische duurzaamheid, sociale gelijkheid en volksgezondheid en moet samen met bewoners, belanghebbenden en deskundigen een transparant en inclusief besluitvormingsproces doorlopen. - Tot slot dring ik er bij het projectcomité op aan om de huidige plannen voor het wegenproject te heroverwegen en alternatieve oplossingen te onderzoeken die prioriteit geven aan milieubescherming, volksgezondheid en het welzijn van de gemeenschap. Door samen te werken met bewoners, belanghebbenden en deskundigen kunnen we infrastructuurprojecten ontwikkelen die de veerkracht en leefbaarheid van onze gemeenschap voor toekomstige generaties verbeteren. - Laten we het eerst eens hebben over dit hele stikstofdecreet. Het is geen geheim dat stikstofvervuiling een groot probleem is, toch? Ik bedoel, we hebben het over ernstige risico's voor onze lucht- en waterkwaliteit, om nog maar te zwijgen over de gezondheid van onze inwoners. Dus toen ik hoorde dat het voorgestelde wegenproject misschien niet in overeenstemming was met het nieuwe stikstofdecreet, kon ik niet anders dan mijn wenkbrauwen optrekken. We moeten het beter doen, mensen! We hebben een infrastructuur nodig die ons milieu beschermt en onze gemeenschap veilig en gezond houdt. - En laat ik maar niet beginnen over het overstromingsrisico! Kijk, ik snap het, we hebben een paar regenachtige dagen gehad, maar dat is geen reden om de mogelijke gevolgen van dit wegenproject te negeren. Overstromingen zijn een serieus probleem, vooral voor degenen onder ons die in laaggelegen gebieden wonen. We moeten nadenken over hoe dit project ons overstromingsrisico kan beïnvloeden en wat we kunnen doen om die risico's te beperken. - Laten we het tot slot hebben over de veiligheid van onze kinderen. Als ouder weet ik hoe belangrijk het is om onze kinderen veilig te houden, vooral als ze naar school lopen of fietsen. Maar met al het extra verkeer dat dit wegenproject met zich mee kan brengen, maak ik me zorgen dat onze kinderen gevaar lopen. We moeten ervoor zorgen dat onze wegen veilig zijn voor iedereen, ook voor onze jongste bewoners. Laten we de veiligheid van onze kinderen voorop stellen, mensen! - Als vroedvrouw dring ik er bij u op aan om de mogelijke gevolgen van dit wegenbouwproject nader te bekijken en alternatieve oplossingen te overwegen die prioriteit geven aan de gezondheid en veiligheid van onze gemeenschap. - Dus als ik hoor dat het voorgestelde wegenbouwproject ons overstromingsrisico nog verder kan vergroten, kan ik niet anders dan me een beetje zorgen maken. We moeten onze gemeenschap proactief beschermen tegen overstromingen, niet erger maken! - Maar met het toegenomen verkeer dat dit wegproject met zich mee zou kunnen brengen, maak ik me zorgen dat onze kinderen gevaar lopen. We moeten hun veiligheid boven alles stellen en ervoor zorgen dat onze wegen veilig zijn voor voetgangers en fietsers.

			- Concluderend dring ik er dus bij u op aan om de potentiële risico's en gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject te heroverwegen. - Hoewel ik de noodzaak van infrastructuurverbeteringen begrijp, moeten we ervoor zorgen dat dit niet ten koste gaat van onze gezondheid, veiligheid en het milieu. - De lucht in onze stad is al vervuild en het laatste wat we nodig hebben is een project dat de luchtkwaliteit nog verder verslechtert. Meer verkeer door de nieuwe weg zal onvermijdelijk leiden tot meer uitstoot, waardoor de ademhalingsgezondheid van onze inwoners, vooral kinderen, in gevaar komt. - Over kinderen gesproken, ik maak me grote zorgen over de mogelijke veiligheidsrisico's die het voorgestelde project met zich meebrengt. Onze schoolkinderen verdienen veilige routes naar school, vrij van de gevaren van druk verkeer en roekeloze bestuurders. Als evenementenplanner heb ik uit de eerste hand gezien hoe belangrijk het is om prioriteit te geven aan veiligheid bij openbare bijeenkomsten, en hetzelfde principe zou moeten gelden voor onze straten. We kunnen het ons niet veroorloven om concessies te doen aan de veiligheid van onze meest kwetsbare weggebruikers. - Bovendien lijkt het erop dat het voorgestelde wegenproject de oorzaken van onze verkeersproblemen niet bij de wortel aanpakt. Hoewel het de verkeersopstoppen in bepaalde gebieden kan verlichten, dreigt het de lasten alleen maar te verschuiven naar andere delen van de stad. We hebben een allesomvattende oplossing nodig die verkeersproblemen op holistische wijze aanpakt, rekening houdt met alternatieve vervoerswijzen en duurzame stedelijke mobiliteit bevordert. - Tot slot dring ik er bij u op aan om de gevolgen van het voorgestelde wegenproject te heroverwegen en alternatieve oplossingen te onderzoeken die prioriteit geven aan volksgezondheid, veiligheid en milieubehoud. - Hoewel de ontwikkeling van de infrastructuur essentieel is, mag dit niet ten koste gaan van de volksgezondheid en het milieu. - De mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit, het geluidsniveau en de natuurlijke omgeving zijn een belangrijk punt van zorg. Meer autoverkeer in verband met de nieuwe weg kan leiden tot hogere verontreinigingsniveaus, waardoor ademhalingsproblemen en andere gezondheidsproblemen bij omwonenden verergeren. Bovendien kan het lawaai van het extra verkeer het welzijn en de levenskwaliteit van de omwonenden verstoren. - Ik ben ervan overtuigd dat er betere oplossingen beschikbaar zijn als we de onderliggende problemen met onze huidige infrastructuur aanpakken. In plaats van te investeren in grootschalige wegenbouwprojecten die prioriteit geven aan individuele motorvoertuigen, zouden we ons moeten richten op het bevorderen van alternatieve vervoerswijzen zoals fietsen, lopen en openbaar vervoer. Door een duurzamere benadering van mobiliteit kunnen we verkeersopstoppen verminderen, de luchtkwaliteit verbeteren en de algehele leefbaarheid in onze stad vergroten. - Daarnaast is het cruciaal om de bredere implicaties van het project in overweging te nemen, vooral in termen van regionale planning en naleving van vastgestelde richtlijnen. Het simpelweg verplaatsen van verkeersproblemen naar een ander gebied zonder de onderliggende oorzaken aan te pakken is geen levensvatbare oplossing. We moeten ons houden aan richtlijnen die prioriteit geven aan de bescherming van het milieu en het welzijn van de gemeenschap, en ervoor zorgen dat alle voorgestelde ontwikkelingen in overeenstemming zijn met duurzame ontwikkelingsdoelen. - Tot slot dring ik er bij de gemeenteraad op aan om het voorgestelde wegenbouwproject te heroverwegen en alternatieve oplossingen te onderzoeken die prioriteit geven aan volksgezondheid, duurzaamheid voor het milieu en veerkracht van de gemeenschap op de lange termijn. - Ik schrijf om mijn bezorgdheid te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject, met name wat betreft de mogelijke gevolgen voor de verkeersopstoppen en de voetgangersveiligheid in onze gemeenschap. - Ten eerste begrijp ik de behoefte aan infrastructuurverbeteringen, maar het lijkt erop dat het project alleen maar dient om verkeersproblemen van het ene gebied naar het andere te verplaatsen, in plaats van een allesomvattende oplossing te bieden voor het centrum van Geel.

			- Bovendien maak ik me als ouder grote zorgen over de veiligheidsimplicaties van het voorgestelde wegenproject, vooral voor onze schoolkinderen. Met de verwachte toename van het verkeer is er een aanzienlijk risico op ongelukken met voetgangers en fietsers, vooral van en naar school. Het waarborgen van de veiligheid van onze kinderen zou een topprioriteit moeten zijn en ik dring er bij de gemeenteraad op aan om zorgvuldig na te denken over maatregelen om deze risico's te beperken. - Tot slot maak ik me vooral zorgen over de nabijheid van mijn huis tot het voorgestelde verkeerslicht. Omdat ik er maar een paar meter vandaan woon, vrees ik dat het toegenomen lawaai en de hinder van het autoverkeer een nadelige invloed zullen hebben op de levenskwaliteit van mijzelf en mijn gezin. Bovendien zijn de mogelijke veiligheidsrisico's in verband met het in- en uitrijden van onze woning tijdens de spitsuren een reden tot grote bezorgdheid. - Tot slot dring ik er bij de gemeenteraad op aan om de gevolgen van het voorgestelde wegenproject grondig te evalueren en prioriteit te geven aan oplossingen die tegemoet komen aan de zorgen van de bewoners, de verkeersveiligheid bevorderen en het algehele welzijn van onze gemeenschap verbeteren. - Ik schrijf om mijn bezorgdheid te uiten over het voorgestelde wegenproject in onze gemeenschap, in het bijzonder met betrekking tot de verouderde aard van het onderzoek dat is gebruikt voor de planning, de potentiële overstromingsrisico's die het project met zich meebrengt en de verwachte toename van geluidsoverlast. - Ten eerste is mij ter ore gekomen dat de studie die voor het project is gebruikt verouderd is en onvoldoende onderscheid maakt tussen verschillende soorten voertuigen, zoals auto's en vrachtwagens. Als financieel adviseur die waarde hecht aan nauwkeurigheid en precisie bij het nemen van beslissingen, vind ik het verontrustend dat dergelijke kritieke informatie mogelijk niet goed is meegenomen in de planningsfasen van het project. Het is noodzakelijk dat alle toekomstige ontwikkelingen gebaseerd zijn op actuele gegevens en uitgebreide analyses om de effectiviteit en duurzaamheid ervan te garanderen. - Verder maak ik me grote zorgen over de potentiële overstromingsrisico's die het voorgestelde wegenbouwproject met zich meebrengt. Recente gebeurtenissen hebben de bestaande kwetsbaarheid van onze regio voor overstromingen duidelijk gemaakt en het is essentieel dat alle nieuwe infrastructuurprojecten grondig worden beoordeeld en dat er maatregelen worden genomen om deze risico's tot een minimum te beperken. Als dit probleem niet adequaat wordt aangepakt, kan dit ernstige gevolgen hebben voor de veiligheid en het welzijn van onze gemeenschapsleden en hun eigendommen. - Ten slotte, als inwoner die al veel geluidsoverlast ervaart in het gebied, ben ik bezorgd over het vooruitzicht van een verdere verergering als gevolg van het toegenomen verkeer van de voorgestelde weg. De schadelijke effecten van geluidsoverlast op zowel de lichamelijke gezondheid als de kwaliteit van leven zijn goed gedocumenteerd, en het is van cruciaal belang dat er stappen worden ondernomen om de gevolgen voor de bewoners te minimaliseren, vooral voor degenen die in de buurt van de voorgestelde route wonen. - Tot slot dring ik er bij de gemeenteraad op aan om deze zorgen snel en transparant aan te pakken en ervoor te zorgen dat het voorgestelde wegenbouwproject grondig wordt herzien en waar nodig wordt aangepast om de belangen van onze gemeenschap veilig te stellen. - Ik schrijf je om mijn bezorgdheid te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject, vooral omdat het geen rekening houdt met duurzame mobiliteitsoplossingen, zorgen over de luchtkwaliteit en het potentieel voor alternatieve infrastructuurverbeteringen. - Ten eerste maak ik me grote zorgen over de nadruk die het project legt op het accommoderen van individuele motorvoertuigen, in plaats van prioriteit te geven aan duurzamere en milieuvriendelijkere vormen van vervoer. Als projectcoördinator met een grote interesse in stedelijke planning en duurzaamheid, denk ik dat het noodzakelijk is dat we onze benadering van mobiliteit heroverwegen en prioriteit geven aan initiatieven die openbaar vervoer, fietsen en voetgangersvriendelijke infrastructuur bevorderen. Als we ons alleen maar richten op het faciliteren van auto's, houden we

			een cyclus van files, vervuiling en stedelijke wildgroei in stand en ondermijnen we onze inspanningen om levendige en leefbare gemeenschappen te creëren. - Verder maak ik me ernstig zorgen over de verwachte verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van de toename van het verkeer en de emissies die gepaard gaan met het voorgestelde wegproject. De gevolgen van een slechte luchtkwaliteit voor de gezondheid, met name voor kwetsbare bevolkingsgroepen zoals kinderen en ouderen, kunnen niet genoeg worden benadrukt. - Tot slot geloof ik dat er effectievere en duurzamere oplossingen beschikbaar zijn als we de onderliggende problemen binnen onze huidige infrastructuur aanpakken. Investeren in openbaar vervoer, het uitbreiden van fietsnetwerken en het implementeren van slimme stedenbouwkundige strategieën kunnen allemaal bijdragen aan het verminderen van verkeersopstoppen, het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verbeteren van de algehele leefbaarheid van onze stad. Door een holistische en vooruitdenkende benadering van transportplanning te omarmen, kunnen we een veerkrachtigere en duurzamere gemeenschap creëren voor toekomstige generaties. - Concluderend dring ik er bij de gemeenteraad op aan om het voorgestelde wegenproject in het licht van deze zorgen te heroverwegen en alternatieve oplossingen te onderzoeken die in overeenstemming zijn met onze doelen voor milieubeheer en duurzame ontwikkeling. - Ik schrijf u om mijn bezorgdheid te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject en de mogelijke gevolgen ervan voor de luchtkwaliteit, de veiligheid en het welzijn van onze gemeenschap. - Als marketingmanager die veel waarde hecht aan de gezondheid en het welzijn van onze inwoners, maak ik me grote zorgen over de mogelijke gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject voor de luchtkwaliteit, het geluidsniveau en de natuurlijke omgeving. Het is essentieel dat alle ontwikkelingsprojecten aan strenge milieubeoordelingen worden onderworpen om ervoor te zorgen dat ze de bestaande verontreinigingsniveaus niet verergeren of schade toebrengen aan onze lokale ecosystemen. Bovendien brengt het toegenomen verkeer in verband met het wegproject aanzienlijke veiligheidsrisico's met zich mee voor onze inwoners, met name voor kinderen die kwetsbaarder zijn voor ongevallen en verwondingen. Daarom dring ik er bij de gemeenteraad op aan om prioriteit te geven aan maatregelen die de veiligheid van voetgangers en fietsers bevorderen en de potentiële gevaren van het toegenomen autoverkeer beperken. - Als huiseigenaar die vlakbij de voorgestelde weg woont, maak ik me bovendien zorgen over de mogelijke negatieve gevolgen voor mijn eigendom en de kwaliteit van mijn leven. Het vooruitzicht van een verkeerslicht op slechts enkele meters van mijn huis roept ernstige vragen op over geluidsoverlast, eigendomswaarden en de algehele leefbaarheid. Ik dring er bij de gemeenteraad op aan om alternatieve oplossingen te overwegen die tegemoet komen aan de transportbehoeften van onze gemeenschap en tegelijkertijd de negatieve effecten op woonwijken minimaliseren. - Tot slot dring ik er bij de gemeenteraad op aan om het voorgestelde wegenbouwproject in het licht van deze zorgen te heroverwegen en alternatieve oplossingen te onderzoeken die prioriteit geven aan de gezondheid, de veiligheid en het welzijn van onze inwoners. - Ik schrijf u om mijn bezorgdheid te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject en de mogelijke gevolgen ervan voor de woningen in onze gemeenschap, evenals over het precedent dat is geschapen door de opschorting van een soortgelijk project in Mol. - Als operationeel directeur met een goed begrip van risicobeheer en naleving van de regelgeving, maak ik me zorgen over de mogelijke structurele gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject voor de huizen in onze gemeenschap en de mogelijke financiële verliezen die huiseigenaren hierdoor kunnen oplopen. Het is van essentieel belang dat elk ontwikkelingsproject aan een grondige structurele beoordeling wordt onderworpen om er zeker van te zijn dat het de integriteit van bestaande gebouwen niet in gevaar brengt of onnodige risico's voor huiseigenaren met zich meebrengt. Daarnaast roept de beslissing om een soortgelijk project in Mol op te schorten vragen op over de haalbaarheid en geschiktheid van het doorgaan met het voorgestelde wegenproject in onze gemeenschap. Als gelijkaardige

			bezorgdheden leidden tot de opschorting van het project in Mol, waarom passen we dan niet dezelfde voorzichtige aanpak toe hier in Geel? - Bovendien ben ik bang dat het voorgestelde wegenproject het probleem eenvoudigweg naar een andere regio "verplaatst", in plaats van de onderliggende problemen aan te pakken en zich te houden aan gevestigde richtlijnen voor duurzame ontwikkeling. Het is essentieel dat we ons houden aan de principes van verantwoorde stadsplanning en milieubeheer, in plaats van de problemen simpelweg te verplaatsen naar naburige gemeenschappen. Ik dring er bij de gemeenteraad op aan om het voorgestelde wegenproject te heroverwegen en alternatieve oplossingen te onderzoeken die prioriteit geven aan de langetermijnbelangen van onze gemeenschap en die in overeenstemming zijn met de gevestigde richtlijnen voor duurzame ontwikkeling. - Tot slot dring ik er bij de raad op aan om rekening te houden met deze zorgen en doortastende maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat alle ontwikkelingsprojecten op verantwoorde wijze en in het belang van onze gemeenschap worden uitgevoerd. - Ik schrijf om mijn bezorgdheid te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject, met name wat betreft de mogelijke gevolgen voor de veiligheid van onze bewoners, de structurele integriteit van huizen en de luchtkwaliteit. - Als personeelscoördinator die het welzijn van onze gemeenschap hoog in het vaandel heeft staan, maak ik me grote zorgen over de veiligheid van onze inwoners, vooral onze kinderen, in het licht van het voorgestelde wegenbouwproject. Een toename van het verkeer gaat vaak gepaard met een toename van het aantal ongelukken, wat aanzienlijke risico's met zich meebrengt voor voetgangers en fietsers, met name kinderen die zich niet altijd volledig bewust zijn van de gevaren van het verkeer. Het is noodzakelijk dat de gemeenteraad prioriteit geeft aan maatregelen om de veiligheid te verbeteren en mogelijke gevaren in verband met het project te beperken. - Bovendien zijn de mogelijke structurele gevolgen van het project voor huizen in de omgeving zorgwekkend. Trillingen van het toegenomen verkeer kunnen de integriteit van woningen aantasten, wat kan leiden tot financiële verliezen voor huiseigenaren. Daarnaast brengt de verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van de toegenomen uitstoot van voertuigen aanzienlijke gezondheidsrisico's met zich mee, met name voor kinderen met reeds bestaande aandoeningen aan de luchtwegen zoals astma. Deze zorgen moeten grondig worden aangepakt en verzacht voordat het project wordt uitgevoerd. - Tot slot dring ik er bij de gemeenteraad op aan om deze zorgen zorgvuldig te overwegen en proactieve maatregelen te nemen om de veiligheid, structurele integriteit en luchtkwaliteit van onze gemeenschap te waarborgen. - Ik schrijf om mijn bezorgdheid te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject, in het bijzonder met betrekking tot de beschikbaarheid van goedkopere alternatieven, de luchtkwaliteit en de veiligheid van onze schoolkinderen. - Als bedrijfseigenaar met een gevestigd belang in de economische vitaliteit van onze gemeenschap, ben ik van mening dat het essentieel is om minder dure alternatieven voor het voorgestelde wegenproject te onderzoeken. Investeren in duurzame vervoersopties zoals openbaar vervoer, fietsinfrastructuur en autodeelprogramma's kunnen kosteneffectieve oplossingen bieden en tegelijkertijd verkeersopstoppingen en de impact op het milieu verminderen. Deze alternatieven moeten prioriteit krijgen om de welvaart en duurzaamheid van onze gemeenschap op de lange termijn te garanderen. - Bovendien is de mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van de toegenomen verkeersemissies zeer verontrustend. Een slechte luchtkwaliteit levert niet alleen gezondheidsrisico's op voor onze inwoners, vooral voor kinderen met aandoeningen aan de luchtwegen, maar ondermijnt ook onze inspanningen om een leefbare en gezonde omgeving te creëren. Het is noodzakelijk dat de gemeenteraad maatregelen neemt om de luchtvervuiling te verminderen en schonere vervoersalternatieven te bevorderen. - Daarnaast is de veiligheid van onze schoolkinderen van het grootste belang en deze mag niet in gevaar worden gebracht door het voorgestelde wegenbouwproject. Het toegenomen verkeer en de potentiële gevaren die het project met zich meebrengt, vormen een aanzienlijk risico voor de veiligheid van leerlingen die van en naar school reizen. Er moeten

			maatregelen worden genomen om prioriteit te geven aan de veiligheid van voetgangers en fietsers en om de kans op ongelukken en verwondingen te minimaliseren. - Tot slot dring ik er bij de gemeenteraad op aan om het voorgestelde wegenbouwproject te heroverwegen en prioriteit te geven aan minder dure alternatieven die duurzaamheid bevorderen, de luchtkwaliteit beschermen en de veiligheid van onze gemeenschap garanderen, vooral van onze schoolkinderen. - Ik schrijf u om mijn bezorgdheid te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject, met name wat betreft de veiligheid van de bewoners, de mogelijke herverdeling van het verkeer en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. - Als leerkracht die zeer betrokken is bij het welzijn van onze gemeenschap, maak ik me vooral zorgen over de veiligheid van onze inwoners, in het bijzonder onze kinderen. Het voorgestelde wegenproject kan de verkeersopstoppingen doen toenemen en aanzienlijke risico's opleveren voor voetgangers en fietsers, waaronder de vele leerlingen die te voet of op de fiets van en naar school gaan. Het is essentieel dat de gemeenteraad prioriteit geeft aan maatregelen om de veiligheid van alle inwoners te garanderen, vooral van kwetsbare weggebruikers zoals kinderen. - Bovendien maak ik me zorgen over de perceptie dat het project de verkeersproblemen van het ene gebied naar het andere kan verplaatsen zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor ons stadscentrum. Het is cruciaal dat de gemeenteraad de langetermijengevolgen van het project in overweging neemt en alternatieve oplossingen onderzoekt die de verkeersproblemen holistisch aanpakken in plaats van ze simpelweg te verplaatsen naar andere delen van de stad. - Daarnaast is de mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van toegenomen verkeersemissies een belangrijk punt van zorg. Een slechte luchtkwaliteit brengt niet alleen gezondheidsrisico's met zich mee voor onze inwoners, vooral voor kinderen met aandoeningen aan de luchtwegen, maar ondermijnt ook onze inspanningen om een gezond en duurzaam milieu te creëren voor toekomstige generaties. De gemeenteraad moet doortastende maatregelen nemen om de luchtvervuiling te verminderen en schonere vervoersmogelijkheden te bevorderen. - Tot slot dring ik er bij de gemeenteraad op aan om deze zorgen zorgvuldig in overweging te nemen en prioriteit te geven aan de veiligheid van onze inwoners, verkeersproblemen grondig aan te pakken en de luchtkwaliteit van onze gemeenschap te beschermen. - Ik schrijf om mijn bezorgdheid te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject, met name wat betreft de mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit, overstromingsrisico's en de natuurlijke omgeving. - Als architect die waarde hecht aan duurzame stedelijke ontwikkeling, maak ik me grote zorgen over de mogelijke gevolgen van het voorgestelde wegenproject voor onze luchtkwaliteit, geluidsniveaus en natuurlijke omgeving. Toenemend verkeer gaat vaak gepaard met hogere niveaus van luchtvervuiling en geluidsoverlast, wat aanzienlijke risico's met zich meebrengt voor de volksgezondheid en het welzijn van onze gemeenschap. Het is noodzakelijk dat de gemeenteraad maatregelen neemt om deze gevolgen te beperken en duurzame vervoersalternatieven te bevorderen. - Verder maak ik me zorgen over het potentiële overstromingsrisico dat het project met zich meebrengt. De afgelopen maanden is duidelijk geworden hoe kwetsbaar onze regio is voor overstromingen, en het voorgestelde wegenbouwproject kan dit risico nog vergroten doordat het de stromingspatronen van het water verandert en de ondoordringbare oppervlakken vergroot. De gemeente moet een grondige beoordeling uitvoeren van de gevolgen van het project voor het overstromingsrisico en passende maatregelen nemen om onze gemeenschap te beschermen tegen toekomstige overstromingen. - Daarnaast brengt de verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van de toegenomen verkeersuitstoot aanzienlijke gezondheidsrisico's met zich mee, met name voor kwetsbare bevolkingsgroepen zoals kinderen met aandoeningen aan de luchtwegen. Het is essentieel dat de gemeenteraad proactieve stappen neemt om luchtvervuiling aan te pakken en schonere vervoersopties te bevorderen om de gezondheid en het welzijn van onze inwoners te beschermen.

			- Tot slot dring ik er bij de gemeenteraad op aan om deze zorgen zorgvuldig in overweging te nemen en prioriteit te geven aan maatregelen om de gevolgen van het voorgestelde wegenproject voor de luchtkwaliteit, het overstromingsrisico en de natuurlijke omgeving te beperken. - Ik schrijf u om mijn bezorgdheid te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject, in het bijzonder met betrekking tot de veiligheid van bewoners, mogelijke structurele gevolgen voor huizen en de herverdeling van verkeersproblemen. - Als inwoner van Geel en ouder maak ik me grote zorgen over de veiligheid van onze gemeenschap, in het bijzonder onze kinderen, in het licht van het voorgestelde wegenbouwproject. Het toegenomen verkeer en de potentiële gevaren die het project met zich meebrengt, vormen een groot risico voor voetgangers en fietsers, in het bijzonder voor kinderen die van en naar school reizen. Het is noodzakelijk dat de gemeenteraad prioriteit geeft aan maatregelen om de veiligheid van alle inwoners te waarborgen en de verkeersproblemen op een alomvattende manier aan te pakken. - Verder maak ik me zorgen over de mogelijke structurele gevolgen van het project voor huizen in de omgeving. Trillingen van het toegenomen verkeer kunnen de integriteit van woonhuizen aantasten, wat kan leiden tot financiële verliezen voor huiseigenaren. Het is essentieel dat de gemeente een grondige beoordeling uitvoert van de structurele effecten van het project en maatregelen implementeert om eventuele negatieve effecten op woningen te beperken. - Bovendien bestaat de vrees dat het project de verkeersproblemen van het ene gebied naar het andere zal verplaatsen zonder een allesomvattende oplossing te bieden voor ons stadscentrum. Het is cruciaal dat de gemeenteraad de langetermijngevolgen van het project in overweging neemt en alternatieve oplossingen onderzoekt die de verkeersproblemen holistisch aanpakken in plaats van ze simpelweg te verplaatsen naar andere delen van de stad. - Tot slot dring ik er bij de gemeenteraad op aan om deze zorgen zorgvuldig te overwegen en prioriteit te geven aan de veiligheid van onze inwoners, mogelijke structurele gevolgen voor huizen aan te pakken en alomvattende oplossingen te ontwikkelen voor verkeersproblemen in onze gemeenschap. - Ik schrijf om mijn uiterste bezorgdheid te uiten over de veiligheid van de bewoners, in het bijzonder onze kinderen, in het licht van het voorgestelde wegenbouwproject. - Als IT-specialist die in Geel woont en ouder is van twee jonge kinderen, maak ik me grote zorgen over de mogelijke risico's van het toegenomen verkeer en de verkeersopstoppen als gevolg van het voorgestelde wegenproject. In onze buurt wonen veel gezinnen met jonge kinderen die vaak te voet of met de fiets naar school, parken en speeltuinen gaan. Het vooruitzicht van meer verkeer en hogere snelheden brengt ernstige veiligheidsrisico's met zich mee voor voetgangers en fietsers, vooral voor onze kwetsbare jeugd. - Bovendien worden deze veiligheidsrisico's nog verergerd door het ontbreken van zebrapaden, fietspaden en verkeersvertragende maatregelen langs de voorgestelde route. Zonder adequate infrastructuur om voetgangers en fietsers te beschermen, vormt het project een directe bedreiging voor het welzijn en de veiligheid van onze gemeenschapsleden, in het bijzonder onze kinderen die afhankelijk zijn van actieve vervoersmethoden. - Het is absoluut noodzakelijk dat de gemeente bij alle aspecten van de planning en uitvoering van het project prioriteit geeft aan de veiligheid van de bewoners. Dit omvat de installatie van zebrapaden, fietspaden en verkeersbeperkende maatregelen om ervoor te zorgen dat alle weggebruikers veilig naast elkaar kunnen leven. Daarnaast moeten er educatieve initiatieven en bewustwordingscampagnes worden opgezet om de verkeersveiligheid te bevorderen en verantwoordelijk rijgedrag onder automobilisten aan te moedigen. - Tot slot dring ik er bij de gemeenteraad op aan om rekening te houden met deze zorgen en resoluut actie te ondernemen om de veiligheid van onze inwoners, vooral onze kinderen, prioriteit te geven bij de planning en uitvoering van het voorgestelde wegenbouwproject. - Ik ben een voorstander van vrijheid op de weg, maar met meer auto's die voorbij razen, wordt het gevaarlijk. Ik heb vrienden met kinderen die hier graag fietsen en ik kan me niet voorstellen dat ze het verkeer moeten ontwijken om naar school te gaan. We hebben veiligere routes nodig, niet nog meer snelheidsduivels.

			- En hoe zit het met onze groene ruimtes? Geel heeft een aantal prachtige natuurplekjes, en dit project lijkt erop gericht om het paradijs te verhard en een parkeerplaats aan te leggen. Kunnen we geen betere manier vinden om het verkeer te regelen zonder ons mooie landschap te vernielen? - Als verpleegster die in de plaatselijke kliniek werkt, zie ik uit eerste hand hoe belangrijk schone lucht en een veilige omgeving zijn voor de gezondheid van onze gemeenschap. Door dit project maak ik me zorgen over de mogelijke toename van luchtvervuiling en geluidsniveaus. We moeten prioriteit geven aan het welzijn van onze inwoners, vooral van mensen met ademhalingsproblemen. - Daarnaast maak ik me zorgen over de gevolgen voor onze lokale bedrijven. Ik heb vrienden die winkels in het centrum hebben en die nu al moeite hebben om klanten aan te trekken. Nog meer verkeersopstoppen en bouwonderbrekingen kunnen een echte klap zijn voor hun levensonderhoud. - Ten eerste ben ik helemaal voor vooruitgang, maar we moeten nadenken over de langetermijneffecten voor onze gemeenschap. Meer wegen betekent misschien meer auto's, maar het betekent ook meer lawaai, vervuiling en misschien zelfs meer ongelukken. - Ten tweede mogen we onze fietsers en voetgangers niet vergeten. Geel staat bekend om zijn fietsvriendelijke straten en dat moeten we zo houden. Ik zou het jammer vinden als er minder mensen zouden fietsen of wandelen omdat ze zich onveilig voelen. - Als bouwvakker die jarenlang op de stoep heeft gewerkt, heb ik al heel wat wegwerkzaamheden gezien. Hoewel ik de noodzaak van verbeteringen begrijp, maak ik me zorgen over de gevolgen voor onze lokale bedrijven. Vertragingen en omleidingen kunnen hun omzet echt schaden. - Geel heeft een aantal prachtige groene ruimtes en ik zou niet graag zien dat ze worden verhard voor meer wegen. Kunnen we geen evenwicht vinden tussen vooruitgang en behoud? - Maar ik ben bang dat dit project niet de beste oplossing is. Het lijkt erop dat we de verkeersproblemen van het ene gebied naar het andere verplaatsen zonder de hoofdoorzaak aan te pakken. - En laten we ook de impact op onze lokale fauna niet vergeten. Geel herbergt een verbazingwekkende biodiversiteit en ik zou het vreselijk vinden als die in gevaar komt. - Ten eerste maak ik me zorgen over de mogelijke impact op onze kleine ondernemingen. Geel staat bekend om zijn charmante winkels en cafés, en ik zou het jammer vinden als die zouden lijden onder vertragingen of verkeersopstoppen. - Als iemand die elke dag naar zijn werk loopt, heb ik met eigen ogen gezien hoe chaotisch onze straten kunnen worden tijdens de spits. Als we daar nog meer auto's aan toevoegen, wordt het alleen maar erger. - Ten eerste ben ik helemaal voor vooruitgang, maar we moeten wel nadenken over de impact op onze lokale bedrijven. Geel staat bekend om zijn levendige eetscene en ik zou het vreselijk vinden als restaurants het moeilijk zouden hebben door bouwonderbrekingen of minder klanten. - Geel is een geweldige plek om te wonen en te werken, maar onze straten kunnen behoorlijk hectisch worden, vooral tijdens de spitsuren. Nog meer auto's erbij zou de situatie nog chaotischer kunnen maken. - Ten eerste ben ik helemaal voor vooruitgang, maar we moeten ervoor zorgen dat we daarbij niet het welzijn van onze gemeenschap opofferen. Meer wegen betekent misschien meer verkeer, maar het betekent ook meer vervuiling, lawaai en misschien zelfs meer ongelukken. - Ten tweede mogen we de economische impact niet vergeten. De kleine bedrijven in Geel zijn de levensader van onze gemeenschap en we moeten ervoor zorgen dat ze niet achterblijven. - Ten eerste maak ik me zorgen over de mogelijke gevolgen voor onze werknemers. Velen van hen zijn afhankelijk van het openbaar vervoer om naar hun werk te komen en ik maak me zorgen dat vertragingen of omleidingen door de bouw hun woon-werkverkeer nog lastiger kunnen maken.

			- Geel is een geweldige plek om te wonen en te werken, maar onze straten kunnen behoorlijk hectisch worden, vooral tijdens de spits. Meer auto's toevoegen aan de mix kan voetgangers en fietsers in gevaar brengen. - Ten eerste maak ik me zorgen over de milieu-impact van dit project. Geel staat bekend om zijn prachtige natuurgebieden en ik zou niet graag zien dat die vernietigd worden in naam van de vooruitgang. - Geel is een geweldige plek om te wonen en te werken, maar onze straten kunnen behoorlijk hectisch worden, vooral tijdens de spits. Nog meer auto's toevoegen aan de mix zou de dingen nog chaotischer kunnen maken. - Allereerst wil ik zeggen dat ik voor vooruitgang en ontwikkeling ben. Maar als iemand die waarde hecht aan de schoonheid en het karakter van onze stad, kan ik het niet helpen dat ik me een beetje zorgen maak over de mogelijke gevolgen van dit project. - Ik heb horen praten over hoe de weg alles gemakkelijker zal maken voor pendelaars en bedrijven, maar tegen welke prijs? We lopen het risico iets van de unieke charme en persoonlijkheid te verliezen die Geel in de eerste plaats zo speciaal maken. - En dan is er nog het milieuaspect. Meer wegen betekent meer auto's, wat meer vervuiling en minder groene ruimte betekent. Is dat een afweging die we willen maken? - Ten eerste maak ik me zorgen over de mogelijke financiële gevolgen voor huiseigenaren in de getroffen gebieden. De waarde van onroerend goed kan een klap krijgen als de weg meer lawaai, vervuiling en verkeersopstoppen met zich meebrengt. - Ten tweede, laten we het eens hebben over de kosten op de lange termijn. Natuurlijk, de eerste aanleg kan banen opleveren en de economie stimuleren, maar hoe zit het met de toekomst? Blijven we achter met de rekening voor onderhoud en reparaties? - Ik maak me zorgen over de mogelijke gevolgen voor de geestelijke gezondheid. Meer verkeer en lawaai zou het stressniveau voor de bewoners kunnen verhogen, vooral voor degenen die in de buurt van de nieuwe weg wonen. - Geel staat bekend om zijn sterke gemeenschapszin, maar die kan in gevaar komen als de weg buurten verdeelt of gevestigde sociale netwerken verstoort. - Ik vraag me af of er efficiëntere en duurzamere oplossingen zijn voor onze transportuitdagingen. - En hoe zit het met de mogelijkheden voor technologie om een rol te spelen? Met de vooruitgang op het gebied van AI en slimme infrastructuur zijn er misschien manieren om de verkeersdoorstroming te verbeteren en opstoppen te verminderen zonder toevlucht te nemen tot meer wegen. - Ik maak me zorgen over de juridische implicaties van dit project. Hebben we alle mogelijke aansprakelijkheden en risico's overwogen? Het is belangrijk om de puntjes op de i te zetten om juridische problemen in de toekomst te voorkomen. - Een project van deze omvang zal zeker de aandacht trekken en we moeten ervoor zorgen dat we effectief communiceren met de gemeenschap om eventuele zorgen of misvattingen weg te nemen. - Als inwoners het gevoel hebben dat hun stem niet wordt gehoord, kan dat onze reputatie schaden en het vertrouwen in de lokale overheid aantasten. - Het is belangrijk om de voordelen van het project te benadrukken en tegelijkertijd eventuele zorgen of kritiek te erkennen en aan te pakken. - Ik wil u graag uitdagen over de mogelijke gevolgen voor kwetsbare bevolkingsgroepen. Veel van de gezinnen waar ik mee werk hebben al te maken met grote uitdagingen, en meer verkeer of verstoringen van de bouw zouden het voor hen nog moeilijker kunnen maken. - Geel heeft een aantal geweldige scholen, gezondheidsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen, maar ze betekenen niet veel als mensen er niet veilig en gemakkelijk kunnen komen.

		- Ik vraag me af hoeveel tijd u hebt besteed aan transparantie en verantwoording. Het is belangrijk om het publiek op de hoogte te houden en te betrekken bij het hele plannings- en besluitvormingsproces. - Hebben we ons ingespannen om feedback te krijgen van bewoners en belanghebbenden? We moeten rekening houden met hun perspectieven en zorgen wanneer we verdergaan. - Ik vraag me af of u echt hebt nagedacht over de mogelijke gevolgen voor de volksgezondheid. Meer verkeer en vervuiling kan de luchtkwaliteit verslechteren en het risico op ademhalingsproblemen voor bewoners vergroten, vooral voor mensen met reeds bestaande aandoeningen. Het gebied is begiftigd met geweldige medische voorzieningen, maar die zullen niet veel betekenen als mensen er niet veilig en efficiënt kunnen komen. - Ik hoop dat u uw project zult herzien en daarbij de gezondheid en veiligheid van onze gemeenschap voorop zult stellen. - Om te beginnen gaat de nadruk van het project op individuele motorvoertuigen voorbij aan de behoefte aan duurzamere vervoersopties. Als marketingmedewerker begrijp ik hoe belangrijk het is om milieuvriendelijke praktijken te promoten om inwoners en bedrijven naar ons gebied te trekken. - Verder is er grote bezorgdheid over de mogelijke effecten van het project op de luchtkwaliteit en het geluidsniveau. Deze kwesties zouden een negatieve invloed kunnen hebben op de gezondheid en levenskwaliteit van de bewoners en op de aantrekkelijkheid van onze gemeenschap als een plek om te wonen en te werken. - Tot slot maak ik me zorgen over de mogelijke financiële gevolgen van het project voor huiseigenaren en bedrijven in het gebied. Een daling van de waarde van onroerend goed of een stijging van de operationele kosten kan ernstige gevolgen hebben voor onze lokale economie. - Als laatste punt dring ik er bij de PRUP-commissie op aan om het huidige transportproject te heroverwegen en alternatieve oplossingen te onderzoeken die prioriteit geven aan duurzaamheid en economische groei. Door samen te werken kunnen we een transportinfrastructuur creëren waar onze gemeenschap nog jaren van kan profiteren. - Ten eerste gaat de focus van het project op individuele motorvoertuigen voorbij aan het belang van het bevorderen van alternatieve vervoerswijzen, zoals fietsen en openbaar vervoer. Als iemand die innovatie en duurzaamheid hoog in het vaandel heeft staan, geloof ik dat het essentieel is om prioriteit te geven aan initiatieven die verkeersopstoppingen en de uitstoot van broeikasgassen verminderen. - Ten tweede maak ik me grote zorgen over de mogelijke gevolgen van het project voor de luchtkwaliteit en het geluidsniveau in onze buurt. Deze problemen vormen niet alleen gezondheidsrisico's voor de bewoners, maar doen ook afbreuk aan de algehele leefbaarheid van onze gemeenschap. - Ten slotte dring ik er bij de gemeente op aan om rekening te houden met de gevolgen van het project voor de vastgoedwaarden en de tevredenheid van de huiseigenaars. Eventuele negatieve effecten op deze factoren kunnen op lange termijn gevolgen hebben voor de aantrekkelijkheid van wonen in Geel. - Concluderend verzoek ik de gemeente met respect om het voorgestelde transportproject opnieuw te evalueren en meer duurzame en gemeenschapsvriendelijke alternatieven te onderzoeken. Door prioriteit te geven aan het welzijn van de inwoners en het milieu, kunnen we zorgen voor een betere toekomst voor onze stad. - Als verpleegkundige die in de buurt van Geel woont, maak ik me grote zorgen over de mogelijke milieu-impact van het voorgestelde transportproject. - Ten eerste is het feit dat het project geen rekening houdt met de omringende natuurlijke omgeving zeer verontrustend. De aanleg van nieuwe wegen en de daarmee gepaard gaande toename van het verkeer zal ongetwijfeld kwetsbare ecosystemen en habitats van wilde dieren in het gebied verstoren. - Ten tweede maak ik me zorgen over de gevolgen van het project voor de lucht- en waterkwaliteit. Elke verstoring van deze essentiële bronnen kan nadelige gevolgen hebben voor de volksgezondheid, waaronder een toename van ademhalingsziekten en waterverontreiniging.

			- Tot slot dring ik er bij de commissie op aan om prioriteit te geven aan het behoud van groene ruimten en natuurlijke landschappen. Deze gebieden zijn niet alleen waardevol voor recreatieve doeleinden, maar dragen ook bij aan het algehele welzijn en de levenskwaliteit van de bewoners in de regio. - Tot slot dring ik er bij de commissie op aan om het voorgestelde transportproject te heroverwegen en alternatieve oplossingen te onderzoeken die prioriteit geven aan milieubehoud en duurzaamheid. - Eerst en vooral is het zorgwekkend dat er geen rekening wordt gehouden met de gevolgen van het project voor de waarde van eigendommen. Als huiseigenaar vrees ik dat het toegenomen verkeer en de geluidsoverlast de waarde van mijn eigendom aanzienlijk zullen verminderen, waardoor het voor mij moeilijk wordt om in de toekomst een eerlijke compensatie te krijgen. - Bovendien maak ik me zorgen over het feit dat het project de bestaande overstromingsproblemen in de regio kan verergeren. De afgelopen maanden is het aantal extreme weersomstandigheden toegenomen en de voorgestelde aanleg zou de overstromingsomstandigheden kunnen verergeren, waardoor bewoners gevaar lopen en er grote materiële schade kan ontstaan. - Tot slot dring ik er bij de commissie op aan om prioriteit te geven aan de veiligheid en het welzijn van de bewoners, met name schoolkinderen en voetgangers. Het voorgestelde project brengt aanzienlijke veiligheidsrisico's met zich mee, waaronder meer ongelukken en dodelijke ongelukken, die niet over het hoofd gezien of genegeerd mogen worden. - Tot slot dring ik er bij de commissie op aan om het voorgestelde transportproject te heroverwegen en alternatieve oplossingen te onderzoeken die prioriteit geven aan de bescherming van eigendomswaarden, de beperking van overstromingsrisico's en de verbetering van de openbare veiligheid. - Ik maak me grote zorgen over de mogelijke negatieve gevolgen van dit project voor ons milieu. Als inwoner die veel waarde hecht aan de natuurlijke schoonheid van onze regio, maak ik me zorgen over de verstoring die het project kan veroorzaken voor lokale ecosystemen en habitats van wilde dieren. We moeten bij al onze ontwikkelingsinspanningen prioriteit geven aan duurzaamheid en milieubehoud. - Verder maak ik me zorgen over de gevolgen van het project voor de volksgezondheid. Meer verkeer en luchtvervuiling kunnen nadelige gevolgen hebben voor de gezondheid van de luchtwegen, vooral voor kwetsbare bevolkingsgroepen zoals kinderen en ouderen. We moeten proactieve maatregelen nemen om deze risico's te beperken en prioriteit geven aan het welzijn van onze inwoners. - Ik dring er ook bij de gemeente op aan om alternatieve oplossingen te overwegen die het welzijn van de gemeenschap en de levenskwaliteit bevorderen. Investeren in openbaar vervoer, voetgangersvriendelijke infrastructuur en groene ruimten kan de mobiliteit verbeteren en het samenhorigheidsgevoel van de bewoners bevorderen. - Tot slot verzoek ik de gemeente Geel met aandrang om te luisteren naar de bekommernissen van haar inwoners en voorrang te geven aan een duurzame ontwikkeling die ons milieu beschermt en de gezondheid en welvaart van onze gemeenschap bevordert. - Ik schrijf om mijn sterke oppositie te uiten tegen het voorgestelde transportproject dat onze gemeenschap en omgeving dreigt te ontwrichten. - Eerst en vooral maak ik me grote zorgen over de mogelijke structurele impact van dit project op onze huizen en infrastructuur. Als ingenieur begrijp ik hoe belangrijk het is om de stabiliteit en veiligheid van onze gebouwen te garanderen. Het toegenomen verkeer en de trillingen van zware voertuigen kunnen de structurele integriteit van onze huizen in gevaar brengen, wat kan leiden tot dure reparaties en een daling van de waarde van ons onroerend goed. - Daarnaast maak ik me zorgen over het gebrek aan aandacht voor alternatieve, duurzamere transportoplossingen. In plaats van te investeren in verouderde wegeninfrastructuur, zouden we prioriteit moeten geven aan initiatieven die

			fietsen, lopen en openbaar vervoer bevorderen. Deze vormen van vervoer verminderen niet alleen files en vervuiling, maar verbeteren ook de volksgezondheid en de kwaliteit van leven voor inwoners. - Verder dring ik er bij de gemeente op aan om een uitgebreide milieueffectbeoordeling uit te voeren voordat we verder gaan met het project. We moeten volledig inzicht hebben in de mogelijke gevolgen van onze acties voor de luchtkwaliteit, biodiversiteit en natuurlijke habitats. Het behoud van ons milieu voor toekomstige generaties moet een topprioriteit zijn voor lokale beleidsmakers. - Tot slot verzoek ik de gemeente Geel dringend om haar plannen voor het vervoersproject te heroverwegen en een zinvolle dialoog aan te gaan met de gemeenschap om alternatieve oplossingen te verkennen die prioriteit geven aan veiligheid, duurzaamheid en milieuzorg. - Ik dring erop aan om na te denken over alternatieve transportoplossingen om potentiële risico's te beperken en een veilige en duurzame toekomst voor alle inwoners te garanderen. - Als eigenaar van een klein bedrijf en trots lid van onze gemeenschap, schrijf ik om mijn zorgen te uiten over de economische impact van het voorgestelde wegenbouwproject. Laten we prioriteit geven aan strategieën die lokale bedrijven ondersteunen en de economische veerkracht van onze stad bevorderen. - Als muzikant die zeer gevoelig is voor het ritme van onze gemeenschap, maak ik me zorgen over de mogelijke toename van geluidsoverlast als gevolg van het voorgestelde wegenbouwproject. - Als stedenbouwkundige schrijf ik om mijn bedenkingen te uiten over de gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject voor de stedelijke ontwikkeling. Laten we prioriteit geven aan duurzame mobiliteitsoplossingen en doordachte stadsplanning om levendige, veerkrachtige gemeenschappen te creëren voor toekomstige generaties. - Als hydroloog met een grondige kennis van de watersystemen in onze regio schrijf ik om mijn bezorgdheid te uiten over de impact van het voorgestelde wegenbouwproject op het overstromingsrisico. - Als milieuactivist die zich inzet voor duurzaamheid, maak ik me zorgen over de mogelijke ecologische gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject. Laten we prioriteit geven aan natuurbehoud en milieuvriendelijke transportoplossingen implementeren om onze planeet te beschermen. - Als huiseigenaar die diep geworteld is in onze gemeenschap schrijf ik om mijn zorgen te uiten over de structurele impact van het voorgestelde wegenbouwproject op onze eigendommen. Laten we prioriteit geven aan grondige evaluaties en proactieve maatregelen om onze huizen en investeringen veilig te stellen. - Als data-analist schrijf ik om mijn bedenkingen te uiten over het vertrouwen op verouderde informatie bij de planning van het voorgestelde wegenbouwproject. Laten we prioriteit geven aan datagestuurde besluitvorming om de effectiviteit en het succes van het project te garanderen. - Als hartstochtelijk voorstander van fietsen en duurzame mobiliteit maak ik me zorgen over het gebrek aan aandacht voor alternatieve vervoerswijzen in het voorgestelde wegenproject. Laten we prioriteit geven aan investeringen in fietsinfrastructuur en voetgangersvriendelijke straten om actief vervoer te bevorderen en koolstofemissies te verminderen. - Als gezondheidswerker die zich inzet voor het welzijn, maak ik me grote zorgen over de mogelijke gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject voor de volksgezondheid. Laten we prioriteit geven aan de luchtkwaliteit en de risico's van aandoeningen aan de luchtwegen beperken omwille van de gezondheid en vitaliteit van onze gemeenschap. - Als ouder die zeer betrokken is bij de toekomst van onze gemeenschap, schrijf ik om mijn bezorgdheid te uiten over de mogelijke veiligheidsrisico's die het voorgestelde wegenbouwproject met zich meebrengt. Laten we prioriteit geven aan de veiligheid van onze kinderen en adequate maatregelen nemen om hun welzijn in onze straten te waarborgen. - Als milieuwetenschapper maak ik me grote zorgen over de mogelijke ecologische gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject. Laten we prioriteit geven aan duurzaamheid en biodiversiteit om onze kostbare natuurlijke hulpbronnen voor toekomstige generaties veilig te stellen.

			- Als milieuactivist schrijf ik om mijn bezorgdheid te uiten over de negatieve effecten van het voorgestelde wegenbouwproject op ons ecosysteem. We moeten grondige evaluaties uitvoeren en duurzame oplossingen implementeren om onze ecologische voetafdruk te minimaliseren en ons natuurlijk erfgoed te behouden. - Als gepensioneerd onderwijzer ben ik zeer betrokken bij het welzijn van onze gemeenschap. Ik dring erop aan om na te denken over alternatieve transportoplossingen om potentiële risico's te beperken en een veilige en duurzame toekomst voor alle inwoners te garanderen. - Als eigenaar van een klein bedrijf en trots lid van onze gemeenschap, schrijf ik om mijn zorgen te uiten over de economische impact van het voorgestelde wegenbouwproject. Laten we prioriteit geven aan strategieën die lokale bedrijven ondersteunen en de economische veerkracht van onze stad bevorderen. - Als artiest die zeer gevoelig is voor het ritme van onze gemeenschap, maak ik me zorgen over de mogelijke toename van geluidsoverlast als gevolg van het voorgestelde wegenbouwproject. Laten we onze inspanningen harmoniseren om de rust van ons stadslandschap te bewaren. - Als stedenbouwkundige schrijf ik om mijn bedenkingen te uiten over de gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject voor de stedelijke ontwikkeling. Laten we prioriteit geven aan duurzame mobiliteitsoplossingen en doordachte stadsplanning om levendige, veerkrachtige gemeenschappen te creëren voor toekomstige generaties. - Als detailhandelmanager die sterk geïnvesteerd heeft in de economische vitaliteit van onze gemeenschap, maak ik me zorgen over de mogelijke verstoringen door het voorgestelde wegenbouwproject. Laten we samenwerken om de welvaart en veerkracht van onze lokale bedrijven te waarborgen. - Als hydroloog met een grondige kennis van de watersystemen in onze regio schrijf ik om mijn bezorgdheid te uiten over de impact van het voorgestelde wegenbouwproject op het overstromingsrisico. Laten we prioriteit geven aan uitgebreide strategieën om overstromingen te beperken om onze gemeenschappen en infrastructuur te beschermen. - Als milieuactivist die nauw betrokken is bij lokale natuurbeschermingsinspanningen, schrijf ik je om mijn diepe bezorgdheid te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject. De mogelijke gevolgen voor onze kwetsbare ecosystemen, waaronder de verstoring van leefgebieden van wilde dieren en meer vervuiling, zijn alarmerend. We moeten prioriteit geven aan duurzaamheid en alternatieve oplossingen onderzoeken om de gezondheid van ons milieu op de lange termijn te garanderen. - In het huidige plan ontbreekt een uitgebreide analyse van de verkeersstromen en er wordt geen rekening gehouden met de mogelijke toename van opstoppingen en veiligheidsrisico's. Ik dring aan op een grondige heroverweging, met gegevensgestuurde oplossingen om het verkeersmanagement te optimaliseren en prioriteit te geven aan de openbare veiligheid. - Ik wil mijn bezorgdheid uiten over de mogelijke gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject voor het welzijn van de bevolking. Verhoogde luchtvervuiling en geluidsniveaus vormen aanzienlijke gezondheidsrisico's voor bewoners, in het bijzonder voor kwetsbare bevolkingsgroepen zoals kinderen en ouderen. Het is essentieel om prioriteit te geven aan de gezondheid van de gemeenschap door maatregelen te nemen om deze risico's te beperken en een gezondere leefomgeving te bevorderen. - Als milieuwetenschapper gespecialiseerd in ecosysteemdynamica voel ik me gedwongen om de mogelijke ecologische gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject te benadrukken. De verstoring van de lokale flora en fauna, gekoppeld aan habitatversnippering, kan verstrekende gevolgen hebben voor de biodiversiteit en de stabiliteit van het ecosysteem. Het is noodzakelijk om grondige milieueffectbeoordelingen uit te voeren en alternatieve routes te onderzoeken om de ecologische schade te minimaliseren. - Als hartstochtelijk voorstander van duurzame vervoersoplossingen maak ik me grote zorgen over het gebrek aan aandacht voor alternatieve vervoerswijzen in het voorgestelde wegenproject. Het benadrukken van fietsinfrastructuur,

			voetgangersvriendelijk ontwerp en toegankelijkheid van het openbaar vervoer is de sleutel tot het verminderen van verkeersopstoppingen en het bevorderen van milieuvriendelijke woon-werkverkeer opties. - Het voorgestelde wegenbouwproject biedt een unieke kans om milieuoverwegingen te integreren in stedelijke planningsinitiatieven. Door het opnemen van groene infrastructuur, zoals begroeide buffers en regenwaterbeheersystemen, kunnen we de achteruitgang van het milieu beperken en de veerkracht van onze gemeenschappen vergroten. - Als toegewijd natuurbeschermer maak ik me grote zorgen over de mogelijke gevolgen van het voorgestelde wegproject voor onze lokale fauna. Versnippering van natuurlijke habitats en toenemend autoverkeer vormen een aanzienlijke bedreiging voor de biodiversiteit en populaties van wilde dieren. Het is noodzakelijk om alternatieve routes te onderzoeken en maatregelen te implementeren om onze kostbare ecosystemen te beschermen voor toekomstige generaties. - Ik wil mijn bezorgdheid uiten over de gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject voor de verkeersveiligheid. In het huidige ontwerp ontbreken adequate voorzieningen voor voetgangersoversteekplaatsen, fietspaden en snelheidsbeheer, waardoor het risico op ongevallen en letsel toeneemt. Het is essentieel om prioriteit te geven aan verkeersveiligheidsmaatregelen en een holistische benadering van transportplanning toe te passen om het welzijn van alle weggebruikers te garanderen. - Als onderzoeker op het gebied van volksgezondheid, gespecialiseerd in milieu-epidemiologie, maak ik me grote zorgen over de mogelijke gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject voor de gezondheid. Een verhoogde blootstelling aan luchtverontreinigende stoffen en geluidsoverlast kan aandoeningen aan de luchtwegen verergeren en bijdragen aan hart- en vaatziekten. We moeten prioriteit geven aan overwegingen met betrekking tot de volksgezondheid en maatregelen implementeren om deze risico's effectief te beperken. - Het huidige plan verwaarloost mogelijkheden voor de integratie van groene infrastructuur, duurzame ruimtelijke ordening en betrokkenheid van de gemeenschap. Door een holistische benadering van stedelijke ontwikkeling kunnen we veerkrachtige, leefbare steden creëren die prioriteit geven aan zowel mensen als de planeet. - Ik wil mijn bezorgdheid uiten over de mogelijke toename van geluidsoverlast als gevolg van het voorgestelde wegenbouwproject. Als expert op het gebied van geluidsoverlast begrijp ik de negatieve effecten van langdurige blootstelling aan hoge decibelniveaus op de gezondheid en het welzijn van mensen. Het is van cruciaal belang om uitgebreide geluidsimpactbeoordelingen uit te voeren en effectieve beperkingsstrategieën te implementeren om de verstoring van de levenskwaliteit van de bewoners tot een minimum te beperken. - Het voorgestelde wegenbouwproject is een belangrijke kans om urgente problemen met betrekking tot koolstofuitstoot, stedelijke wildgroei en niet-duurzame vervoerspraktijken aan te pakken. Door prioriteit te geven aan koolstofarme infrastructuur, groene technologieën en veerkracht van de gemeenschap kunnen we een duurzamere toekomst voor iedereen opbouwen. - Als duurzaam stadsplanner zet ik me in voor het ontwerpen van steden die prioriteit geven aan milieubeheer, sociale gelijkheid en economische welvaart. Het voorgestelde wegenproject biedt een unieke kans om duurzame transportoplossingen, groene ruimtes en gemengde ontwikkeling te integreren in ons stedelijk weefsel. Laten we deze kans grijpen om levendige, inclusieve gemeenschappen te creëren die gedijen in harmonie met de natuur. - Het voorgestelde wegenbouwproject heeft geleid tot grote bezorgdheid onder de bewoners over de ecologische, sociale en economische gevolgen. Als rentmeesters van de toekomst van onze gemeenschap is het essentieel dat we samenkomen om te pleiten voor duurzame oplossingen, transparante besluitvorming en zinvolle inspraak in het planningsproces. - Het voorgestelde wegenbouwproject heeft geleid tot grote bezorgdheid onder de bewoners over de ecologische, sociale en economische gevolgen. Als rentmeesters van de toekomst van onze gemeenschap is het essentieel dat we

			samenkomen om te pleiten voor duurzame oplossingen, transparante besluitvorming en zinvolle inspraak in het planningsproces. - Als voorstander van duurzame ontwikkeling maak ik me grote zorgen over het potentieel van het voorgestelde wegenbouwproject om ongebreidelde stadsuitbreiding en aantasting van het milieu te verergeren. Het is noodzakelijk dat we prioriteit geven aan compacte, bewandelbare gemeenschappen, efficiënte openbaar vervoerssystemen en groene infrastructuur om steden te creëren die zowel ecologisch duurzaam als sociaal rechtvaardig zijn. - In het huidige plan ontbreken robuuste milieueffectbeoordelingen, inspraakprocessen en duurzaamheidscriteria. Het is essentieel dat we deze overwegingen opnemen in het kader van het project om een verantwoorde en rechtvaardige ontwikkeling te garanderen. - Ik schrijf u als voorstander van de volksgezondheid en bezorgd over de mogelijke gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject voor de gezondheid van onze gemeenschap. Studies hebben aangetoond dat meer verkeersopstoppingen en luchtvervuiling kunnen leiden tot hogere percentages van ademhalingsziekten, hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. Het is van cruciaal belang dat we bij alle stedenbouwkundige beslissingen prioriteit geven aan de volksgezondheid om omgevingen te creëren die het fysieke en mentale welzijn ondersteunen. - Als specialist op het gebied van duurzame mobiliteit maak ik me grote zorgen over het feit dat het voorgestelde wegenbouwproject gebaseerd is op verouderde transportmodellen en ontwerpprincipes waarbij de auto centraal staat. Om dringende problemen zoals verkeersopstoppingen, luchtvervuiling en koolstofuitstoot aan te pakken, moeten we prioriteit geven aan investeringen in openbaar vervoer, fietsinfrastructuur en voetgangersvriendelijke stedelijke ruimtes. Laten we innovatieve oplossingen omarmen die mensen voorrang geven boven auto's en steden creëren die toegankelijk, rechtvaardig en duurzaam zijn voor iedereen. - Als voorvechter van milieurechtvaardigheid ben ik toegewijd aan het aanpakken van de onevenredige last van milieuschade die wordt gedragen door gemarginaliseerde gemeenschappen. Het voorgestelde wegenproject heeft de potentie om bestaande ongelijkheden in de toegang tot schone lucht, groene ruimtes en veilige transportopties verder te vergroten. Het is essentieel dat we rechtvaardigheid en sociale rechtvaardigheid integreren in alle aspecten van stedelijke planning en ontwikkeling om inclusieve en veerkrachtige gemeenschappen te creëren. - Het voorgestelde wegenbouwproject biedt een kans om de bebouwde omgeving van onze stad opnieuw vorm te geven op een manier die prioriteit geeft aan energie-efficiëntie, het behoud van hulpbronnen en menselijk welzijn. Door duurzame ontwerpprincipes te integreren in onze infrastructuurprojecten kunnen we steden creëren die niet alleen ecologisch duurzaam zijn, maar ook esthetisch aantrekkelijk, sociaal levendig en economisch welvarend. - Het voorgestelde wegenbouwproject biedt een uitstekende gelegenheid om de gemeenschap te betrekken bij discussies over duurzaamheid, natuurbehoud en het belang van het behoud van natuurlijke habitats. Laten we dit moment aangrijpen om mensen te onderwijzen, macht te geven en te mobiliseren om rentmeesters van ons milieu te worden en pleitbezorgers voor positieve verandering. - Het voorgestelde wegenbouwproject moet rekening houden met de potentiële risico's van extreme weersomstandigheden, zoals overstromingen, hittegolven en zeespiegelstijging. Door klimaatbestendige maatregelen te integreren in het ontwerp en de planning van het project, kunnen we de kwetsbaarheid minimaliseren, het aanpassingsvermogen vergroten en de duurzaamheid op lange termijn van onze infrastructuurinvesteringen garanderen. - Als milieu-econoom ben ik geïnteresseerd in het onderzoeken van de economische gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject. Hoewel investeringen in infrastructuur economische groei en werkgelegenheid kunnen stimuleren, moeten ze ook rekening houden met de volledige kosten van milieuverontreiniging, gevolgen voor de volksgezondheid en sociale ongelijkheid. Het is essentieel dat we de kosten-batenanalyse holistisch benaderen en prioriteit geven aan projecten die duurzame, rechtvaardige en inclusieve resultaten opleveren voor alle belanghebbenden.

			- Het voorgestelde wegenproject biedt een kans om onze stedelijke boomkruinen uit te breiden, aangetaste ecosystemen te herstellen en groene corridors te creëren die de verbinding tussen leefgebieden van wilde dieren ondersteunen. Door op de natuur gebaseerde oplossingen te integreren in onze stedelijke infrastructuur kunnen we de gevolgen van klimaatverandering beperken, de lucht- en waterkwaliteit verbeteren en de algehele gezondheid en het welzijn van onze gemeenschappen vergroten. - Als vader die zeer betrokken is bij onze gemeenschap schrijf ik om mijn zorgen te uiten over het voorgestelde wegenbouwproject. De veiligheid van onze kinderen is van het grootste belang en elke ontwikkeling die dit in gevaar kan brengen, moet grondig worden beoordeeld en besproken. Laten we bij onze besluitvorming prioriteit geven aan het welzijn van onze leerlingen en families. - Het is noodzakelijk dat we gedetailleerde haalbaarheidsstudies uitvoeren en alternatieve ontwerpen overwegen om de levensvatbaarheid van het project op de lange termijn te garanderen en de impact op het milieu te minimaliseren. Laten we samenwerken om de meest effectieve en duurzame oplossingen te vinden. - Als accountant en huiseigenaar maak ik me zorgen over de financiële en structurele gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject. Het is essentieel dat we grondige kosten-batenanalyses uitvoeren en alternatieve investeringsopties overwegen om ervoor te zorgen dat het project in overeenstemming is met de financiële belangen van onze gemeenschap op de lange termijn. Laten we prioriteit geven aan transparantie en fiscale verantwoordelijkheid in onze besluitvorming. - Als milieuactivist maak ik me grote zorgen over de mogelijke ecologische gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject. We moeten prioriteit geven aan duurzaamheid en natuurbehoud om onze natuurlijke habitats en biodiversiteit te beschermen. Laten we alternatieve transportoplossingen onderzoeken die onze ecologische voetafdruk minimaliseren en een gezondere planeet voor toekomstige generaties bevorderen. - Als milieuwetenschapper schrijf ik om de ecologische implicaties van het voorgestelde wegenbouwproject te benadrukken. Het is cruciaal dat we rekening houden met de impact van het project op lokale ecosystemen, habitats van wilde dieren en natuurlijke hulpbronnen. Laten we prioriteit geven aan ecologische duurzaamheid en maatregelen nemen om eventuele negatieve effecten op ons milieu te beperken. - Als gepensioneerd leraar ben ik erg betrokken bij de toekomst van onze gemeenschap. Ik dring aan op een zorgvuldige afweging van de gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject voor de veiligheid, het milieu en het algehele welzijn van onze buurt. Laten we prioriteit geven aan gezamenlijke besluitvorming en ervoor zorgen dat de stem van alle belanghebbenden wordt gehoord. - Als lokale bedrijfseigenaar maak ik me zorgen over de mogelijke economische gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject. Het is essentieel dat alle ontwikkelingsinitiatieven onze lokale economie ondersteunen en de groei van bedrijven bevorderen. Laten we samenwerken om ervoor te zorgen dat het project aansluit bij de economische belangen van onze gemeenschap en welvaart voor iedereen bevordert. - Ik maak me zorgen over de mogelijke gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject voor de geluidsoverlast en de levenskwaliteit van de bewoners. Laten we samenwerken om oplossingen te vinden die de infrastructuurbehoeften in balans brengen met het behoud van het unieke karakter van onze buurt. - Het is cruciaal dat we prioriteit geven aan duurzame, inclusieve ontwerpprincipes die de leefbaarheid en veerkracht van onze gemeenschap vergroten. Laten we deelnemen aan gezamenlijke planningsprocessen om ervoor te zorgen dat het project in lijn is met onze langetermijnvisie voor een levendige en rechtvaardige stad. - Het is essentieel dat we prioriteit geven aan duurzame transportoplossingen en de ecologische voetafdruk van het project minimaliseren. Laten we samenwerken aan een groenere, gezondere toekomst voor iedereen. - Als student die zich zorgen maakt over de toekomst van onze planeet, maak ik me zorgen over de mogelijke milieueffecten van het voorgestelde wegenbouwproject. We moeten prioriteit geven aan duurzame ontwikkeling en

			alternatieve transportmogelijkheden onderzoeken om de klimaatverandering te beperken en onze natuurlijke hulpbronnen te behouden. Laten we pleiten voor een milieuvriendelijkere benadering van stedelijke planning. - Als gemeenschapsorganisator zet ik me in om de dialoog en samenwerking tussen belanghebbenden te bevorderen. Het is cruciaal dat we ons bezighouden met transparante, inclusieve besluitvormingsprocessen met betrekking tot het voorgestelde wegenbouwproject. Laten we samenwerken om ervoor te zorgen dat de stem van de gemeenschap wordt gehoord en gerespecteerd tijdens de plannings- en uitvoeringsfasen. - We moeten grondige milieubeoordelingen uitvoeren en duurzame ontwerppraktijken toepassen om schade aan onze ecosystemen en natuurlijke habitats te minimaliseren. - Ik richt me tot jullie als ouder die zich zorgen maakt over de veiligheid en het welzijn van onze kinderen. Het voorgestelde wegenproject geeft aanleiding tot grote bezorgdheid over de toename van verkeersopstoppen en mogelijke gevaren voor voetgangers en fietsers. - Als eigenaar van een klein bedrijf maak ik me zorgen over de mogelijke verstoringen door het voorgestelde wegenbouwproject. Meer verkeersopstoppen en geluidsoverlast kunnen een negatieve invloed hebben op lokale bedrijven en klanten afschrikken. Laten we prioriteit geven aan economische stabiliteit en strategieën onderzoeken om de negatieve effecten van het project op de bedrijven in onze gemeenschap te minimaliseren. - Als milieuwetenschapper maak ik me grote zorgen over de mogelijke ecologische gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject. We moeten prioriteit geven aan het behoud van biodiversiteit en de bescherming van habitats om onze ecosystemen en natuurlijke hulpbronnen te beschermen. Laten we pleiten voor duurzame ontwikkelingspraktijken die de veerkracht van het milieu en de ecologische gezondheid op lange termijn bevorderen. - Als hartstochtelijk voorstander van fietsinfrastructuur maak ik me zorgen over het potentieel van het voorgestelde wegproject om duurzame vervoersopties te ondermijnen. We moeten prioriteit geven aan investeringen in fietspaden en voetgangersvriendelijke infrastructuur om actieve mobiliteit te bevorderen en de afhankelijkheid van de auto te verminderen. - Het voorgestelde wegenproject biedt een kans om onze gemeenschap te onderwijzen over het belang van duurzaamheid, natuurbehoud en verantwoorde stadsplanning. Laten we dit moment aangrijpen om mensen te betrekken, te inspireren en in staat te stellen om pleitbezorgers te worden voor positieve verandering. - Als pleitbezorger van de volksgezondheid maak ik me zorgen over de mogelijke gevolgen van het voorgestelde wegenbouwproject voor de gezondheid. Meer verkeersopstoppen en luchtvervuiling kunnen leiden tot een verergering van aandoeningen aan de luchtwegen en hart- en vaatziekten onder de bewoners. - We moeten ervoor zorgen dat onze investeringen in infrastructuur in overeenstemming zijn met duurzaamheidsdoelen, klimaatdoelstellingen en milieuregelgeving. Laten we pleiten voor op feiten gebaseerd beleid dat prioriteit geeft aan milieubescherming, sociale gelijkheid en economische welvaart voor iedereen. - Als voorvechter van verkeersveiligheid maak ik me grote zorgen over de potentiële risico's van het voorgestelde wegenbouwproject. We moeten prioriteit geven aan maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren, het aantal verkeersongevallen te verminderen en kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers, te beschermen. - Ik richt mij tot u als milieujurist met expertise in milieuregelgeving en wettelijke kaders. Het voorgestelde wegenbouwproject moet voldoen aan de milieuwetgeving, natuurlijke habitats beschermen en nadelige gevolgen voor onze ecosystemen beperken. Laten we ervoor zorgen dat het project voldoet aan de wettelijke normen en dat we ons inzetten voor milieubeheer en duurzaamheid. - Als voorvechter van klimaatverandering maak ik me grote zorgen over de bijdrage van het voorgestelde wegenbouwproject aan koolstofemissies en klimaatverandering. We moeten prioriteit geven aan koolstofarme transportoplossingen en investeren in hernieuwbare energie-infrastructuur om de koolstofvoetafdruk van het project te beperken.

2.120B			Idem 2.60B
2.121B			Gezien de betonstop begrijp ik niet waarom er nog eens een extra weg wordt aangelegd terwijl dit met een milieu-betere oplossing kan. Namelijk de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens die in Geel St Dimpna langs de Retieseweg rijden. Eveneens een tonnage beperking is daar mogelijk. Tijdens de werken aan deze Retieseweg werd het zwaar verkeer moeiteloos en zonder problemen omgeleid. De verlenging van het stuk ring van Geel Holven naar Dessel gaat enkel nog meer verkeer naar Geel brengen. Dit gaat een verplaatsing zijn van de ene regio naar de andere.
2.122B			Idem 2.103 (voor wat betreft puntjes 4 en 10)
2.123B			Idem 2.103 (voor wat betreft puntjes 2, 3 en 10) + Het wijds-en natuurschap zou verdwijnen. Daar waar er deze tijd toch gestreefd wordt om de natuur te behouden en zo weinig mogelijk beton of verharding te gebruiken wordt er hier een volledig nieuwe weg aangelegd terwijl dit niet nodig is. Misschien de huidige toestand en noden terug bekijken, rekening houdend met de huidige normen wat betreft gezondheid/vergroening.
2.124B			Idem 2.103 (voor wat betreft puntjes 2, 3 en 5) + Mijn tuin staat achteraan onder water. Wanneer er een plant of dier bedreigd wordt, wordt hiermee rekening gehouden. Maar onze kinderen zijn toch nog een stuk belangrijker. Graag daarom toch een herziening van dit PRUP.
2.125B			(inwoner Retieseweg) Het PRUP wordt voorgesteld als oplossing voor de verkeersdruk in Sint-Dimpna. Het is ondertussen zeer duidelijk geworden dat dit een drogreden is. De problematiek in Sint-Dimpna kan worden opgelost met een tonnagebeperking en aanpassing van het Sint-Dimnaplein en de Gasthuisstraat. Deze oplossing is zeer goedkoop en zal ervoor zorgen dat de verbindingsweg Geel-Turnhout meer zal worden gebruikt door het zwaar verkeer, zoals voorzien. De tonnagebeperking wordt tegengehouden door het bestuur van aangrenzende gemeente Dessel. Het is de plicht van de provincie om te kiezen voor oplossingen die in het belang zijn van zijn burgers. Nu worden de burgers gesust met plannen die geen oplossing kunnen bieden. De provincie Antwerpen verzaakt daarmee aan zijn plichten als goede bestuurders. AWW heeft er via de invoering van kilometerheffing voor gezorgd dat er extra veel zwaar verkeer door Sint-Dimpna komt. Deze maatregel is een kaakslag voor de bewoners van de betreffende straten. Wanneer neemt de provincie haar verantwoordelijkheid?
2.126B			Idem 2.103B (voor wat betreft puntjes 3, 7, 8 en 9) + - geluidsoverlast voor de omwonenden: het continue geluid van voorbijrijdende auto's is voor de gezondheid heel slecht. En de weg zou vlak achter de tuinen komen van heel veel huizen. In deze tijd van aandacht voor welzijn is dit totaal onverantwoord.

			- is de huidige situatie goed onderzocht of dateert dit van jaren geleden?
2.127B			De Provincie Antwerpen is van plan mijn geluk te ontnemen. Het uitzicht op de natuur van het Kempisch landschap wil men doorsnijden met een verbindingsweg. Weg uitzicht! Elke vezel in mijn lijf zegt dat dit een slecht plan is voor mens, natuur en dier. Ik dien dus bezwaar in tegen dit plan.
2.128B			Als eigenaar van de woning Binnenblok 5 vraag ik aan de Provincie Antwerpen een aanvaardbare compensatie voor de waardevermindering van onze gezinswoning ten gevolge van de geplande verbindingsweg. Deze plannen drukken nu reeds de prijs van onze woning. Hoe zal de Provincie deze waardevermindering vergoeden?
2.129B			- Overstromingsgevaar in de betreffende regio. De voorbije maanden maakten duidelijk dat er reeds op dit moment gevaar is voor overstroming. De verbindingsweg zal dit risico vele malen vergroten. Minder waterinsijpeling en de grachten krijgen het water niet weg. Onze tuinen zijn reeds zeer nat nu. Wij hebben enkel een kruipkelder die altijd nat is tegenwoordig, maar onze burens moeten hun echte kelder steeds leegschepden. - Wij zullen met eventuele geluidsmuren of -bermen het natuurlijk uitzicht verliezen. De natuur in Holven is de reden waarom we hier gaan wonen zijn. Wandelingen in de natuur, worden wandelingen in stank en lawaai. - In Geel is er reeds veel verharding. Er zal veel onthard moeten worden om aan de vereiste wetgeving te voldoen. Het kan toch niet dat je nog een extra weg bijlegt met veel extra km² verharding. - Het verhaal van de tolwegen die sinds dit jaar ingaan, is helemaal hallucinant. De bedoeling van deze nieuwe weg is om St-Dimpna te vrijwaren wordt gezegd door de stad. De enige weg naar Retie die echter gratis blijft is de weg door St-Dimpna. Dit doet weeral vermoeden dat er andere zaken spelen (industriegebied Dessel). Alle omliggende gemeenten doen hun best om zwaar verkeer door hun kern te vrijwaren en Geel wordt drukker en drukker in de kern. Deze nieuwe weg ligt nog steeds in een dorpskern en zal het grote probleem gewoon verplaatsen wat volgens Europese wetgeving niet kan. Wij worden in Geel, de verkeersvuilbak van de hele omgeving. - In deze tijden van klimaatopwarming, stikstofvervuiling, bodemvervuiling, geluidsvervuiling, ... is het ondenkbaar dat er massaal verkeer naast, echt naast, onze huizen gaat geleid worden. Het streefdoel van ieder van ons moet zijn om in een betere en gezondere wereld te leven. Dit willen we zeker ook voor de mensen van St-Dimpna, maar daar is een veel properdere oplossing voor: tonnagebeperking. Die direct kan ingaan in plaats van binnen zoveel jaren.
2.130B			Mijn bezorgdheid en bezwaar gaat voornamelijk over het water probleem t.h.v. de Schransdijk, en de nu al overlopende velden en hoogstaand grondwater. Wat is de impact van deze weg op het water? Zal hierdoor niet nog meer wateroverlast komen. De Schransdijk noemt niet voor niets dijk, de gronden waar wij op wonen zijn van oudsher moerassig gebied. Is hiermee rekening gehouden? Betreffende de tunnel onder de geplande ringweg t.h.v. de Schransdijk:

			Wat met de stabiliteit van het huis, wanneer er een tunnel gegraven wordt op ongeveer 20 meter van de gevel en ongeveer 10 meter van de schuur? Wat met de gevolgen hiervan en mogelijke schade aan het huis op langere termijn? Als u, ondanks alle argumenten van alle betrokkenen en gedupeerden en de mening van alle mensen die een bezwaar aantekenen omdat ze een andere mening hebben, een andere levensvisie en een andere waarheid dan datgene waar u voor staat, toch doorgaat met de plannen, dan wens ik dat met het volgende rekening wordt gehouden: In volgorde van dalende voorkeur. - Ten eerste in dat geval wensen we onteigend te worden over ons gehele en ondeelbare domein, want het is de bijna 3ha die onze woonst uniek en waardevol maakt. - Ten tweede en in ondergeschiktheid, wensen we dat de weg in een sleuf wordt aangelegd, zodat het geluid vooral door de sleuf wordt opgevangen en dat het open karakter deels wordt bewaard. - Ten derde en in ondergeschiktheid, wensen we een aarden wal van voldoende hoogte met begroeiing om het geluid en zichthinder op te vangen. - Ten vierde en in ondergeschiktheid, wensen we een van voldoende hoogte geluidsbarrière (muur) om geluid en zichthinder op te vangen. Tenslotte, heeft u voldoende nagedacht over de psychologische, fysische en sociale schade die wordt veroorzaakt door afscheiding van burelen, in tijden waarin eenzaamheid als belangrijke oorzaak van gezondheidsproblemen wordt herkend? Stress onderliggend aan veel negatieve gezondheidsgevolgen: Mensen zijn sociale wezens. Wanneer er een gebrek aan sociaal contact is, veroorzaakt dit een stressreactie. Die stressreactie stimuleert om contact te zoeken met anderen, maar zorgt er ook voor dat mensen zich meer gaan focussen op mogelijke bedreigingen uit de (sociale) omgeving. Dit leidt tot angstige, vijandige en depressieve gevoelens. Als deze stress chronisch is, kan dit leiden tot een verhoogd risico op hartziekten en een verzwakt immuunsysteem (Paul et al. 2021).
2.131B			Metingen van de verkeerstoestand die geleid hebben tot dit PRUP dateren van voor de aanleg van de N19 en zijn dus achterhaald en zinloos.
2.132B			Idem 2.231B
2.133B			De aanleiding, de plandoelstellingen en verschillende varianten lijken me helder geformuleerd. De gekozen oplossing zal voor verschillende delen van de stad Geel een verbetering van de verkeersleefbaarheid kunnen betekenen. Bij het doornemen van de onderzoeken ben ik gestoten op de discipline geluid waar me bij het beschrijven van de te volgen methodiek is opgevallen dat de oriëntatiegrafiek niet is gehanteerd. Het is wenselijk om de methodiek geluid aan te vullen met het toepassen van de oriëntatiegrafiek zodat alle zones/gebieden waar mogelijk maatregelen ter beheersing van het geluid kunnen inzichtelijk gemaakt worden. Ik hoop dat dit facet van het onderzoek kan worden toegevoegd. Ik wens de provincie verder succes met het opstellen van het PRUP zodat op termijn de noodzakelijke werken kunnen worden uitgevoerd die een oplossing kunnen betekenen voor delen van de stad Geel.
2.134B			Idem 2.60B
2.135B			Het is maar om te melden dat de baan die jullie willen gaan aanleggen de weilanden de wandelpaden en de fietspaden allemaal middendoor gaat kruisen en dat allemaal voor koning auto een schande!

2.136B			Inleiding: Het voorgestelde plan voor de regionale ontsluiting van Geel heeft aanzienlijke aandacht gekregen van belanghebbenden, met name vanwege de mogelijke impact ervan op de veiligheid en behoeften van voetgangers en recreatieve gebruikers van de wegen en wandelpaden rondom het gebied. Dit uitgebreide verslag dient als een formeel bezwaar tegen het voorgestelde plan, met een focus op deze kwesties. Verkeersveiligheid en Voetgangers: Het voorgestelde plan, zoals beschreven in de toelichtingsnota en het plan-MER, legt de nadruk op de aanleg van fiets- en landbouwverbindingen, inclusief ongelijkvloerse fietsoversteken en kruisingen voor tractoren. Hoewel deze maatregelen positieve aspecten hebben met betrekking tot de verkeersveiligheid, is er een duidelijke tekortkoming in de aandacht voor de veiligheid van voetgangers. Het is cruciaal dat de voorgestelde verbindingen niet alleen geschikt zijn voor fietsers en landbouwvoertuigen, maar ook voor voetgangers. Dit omvat adequate oversteekplaatsen en infrastructuur die het veilig oversteken voor voetgangers mogelijk maakt, wat momenteel lijkt te ontbreken in het plan. Recreatief Gebruik en Infrastructuur: Een ander punt van zorg is het gebrek aan onderzoek naar het dagelijkse recreatieve gebruik van de wegen en wandelpaden rondom het gebied. Het betreffende gebied ten noorden van de Fittelaarsdijk staat bekend als een populaire locatie voor diverse recreatieve activiteiten, waaronder wandelen, hardlopen, mountainbiken en het uitlaten van huisdieren door hondenbezitters. Het is van groot belang dat de voorgestelde infrastructuur rekening houdt met dit frequente recreatieve gebruik en dat er adequate maatregelen worden genomen om de veiligheid van alle gebruikers te waarborgen. Conclusie: Het bezwaar tegen het voorgestelde plan voor de regionale ontsluiting van Geel is gebaseerd op de ernstige zorgen met betrekking tot de veiligheid en behoeften van voetgangers en recreatieve gebruikers van de wegen en wandelpaden in het betreffende gebied. Er wordt opgeroepen tot een heroverweging van het plan door de betrokken autoriteiten, met een specifieke focus op het verbeteren van de verkeersveiligheid voor voetgangers en het integreren van adequate infrastructuur voor recreatieve gebruikers. Dit bezwaar wordt ingediend in de hoop dat het serieus wordt genomen en dat er passende actie wordt ondernomen om de belangen van alle weggebruikers te beschermen en te waarborgen.
2.137B			Hierbij wil ik mijn bezwaar uiten tegen het voorkeurs tracé voor de regionale ontsluiting van Geel, omwille van ernstige zorgen met betrekking tot de gezondheidseffecten en het gebruik van verouderde normen in het voorgestelde plan. Gezondheidseffecten: Het voorgestelde tracé voor de regionale ontsluiting van Geel zal naar verwachting leiden tot verhoogde concentraties (ultra)fijn stof en stikstofdioxide (NO2) in de directe omgeving. Dergelijke verontreinigende stoffen zijn bekend om ernstige gezondheidsrisico's met zich mee te brengen, met name voor de gezondheid van hart en longen. Langdurige blootstelling aan deze stoffen kan leiden tot ademhalingsproblemen, hart- en vaatziekten en zelfs neurologische problemen. Met name kinderen lopen een verhoogd risico, aangezien blootstelling aan luchtverontreiniging hun neurologische ontwikkeling kan beïnvloeden. Bovendien brengt de nabijheid van woonzones het risico met zich mee van ongevallen met gevaarlijke transporten, wat een verdere bedreiging vormt voor de gezondheid en veiligheid van de bewoners.

			Verouderde normen: Een tweede punt van bezorgdheid betreft het gebruik van verouderde normen in het plan-MER. De normen voor stikstof en fijnstof worden voortdurend herzien en strenger gemaakt op basis van nieuwe wetenschappelijke inzichten. Echter, het plan-MER lijkt te zijn gebaseerd op normen die mogelijk al achterhaald zijn op het moment van realisatie van de weg, die naar verwachting nog minstens 15 jaar op zich laat wachten. Het goedkeuren van dit project op basis van verouderde normen getuigt van een gebrek aan vooruitziendheid en ontbeert een degelijke toetsing met de normen die te verwachten zijn op het moment van realisatie. Conclusie: Ik dring er bij de betrokken autoriteiten op aan om mijn bezwaren serieus te nemen en de gezondheid van de burgers als prioriteit te beschouwen bij het nemen van beslissingen over de regionale ontsluiting van Geel. Het is van vitaal belang dat alle mogelijke maatregelen worden genomen om de gezondheidsrisico's van de voorgestelde weg te minimaliseren en dat beslissingen worden genomen op basis van actuele en wetenschappelijk onderbouwde normen.
2.138B			Hierbij wil ik mijn bezwaar uiten met betrekking tot de voorgestelde regionale ontsluiting van Geel bis, specifiek gericht op de ernstige zorgen over de mogelijke impact ervan op mijn gezondheid, als gevolg van de voorgenomen aanleg van de weg vlak achter onze tuin. 1. Gezondheidseffecten: De voorgestelde aanleg van de weg op een locatie zo dicht bij mijn woning baart mij ernstige zorgen over de mogelijke negatieve impact op mijn gezondheid en die van mijn gezinsleden. Onderzoek toont aan dat de gezondheidseffecten van een drukke weg merkbaar kunnen zijn binnen een straal van 300 tot 500 meter vanaf het midden van de weg. Gegeven het feit dat onze woning zich op minder dan 75 meter van het beoogde tracé bevindt, bestaat er een aanzienlijk risico op blootstelling aan luchtvervuiling, geluidsoverlast en verstoring van de slaap, welke allemaal ernstige gevolgen kunnen hebben voor onze gezondheid en welzijn. 2. Luchtvervuiling: Zelfs zonder de aanleg van de voorgestelde weg is het niveau van fijnstof (PM2,5) in onze omgeving reeds alarmerend hoog, zoals recentelijk door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) is vastgesteld. De voorgestelde weg zou naar verwachting leiden tot een verdere toename van luchtverontreiniging, waardoor de reeds bestaande gezondheidsrisico's nog verder worden vergroot. Het is daarom van het grootste belang dat de overheid dringende en doeltreffende maatregelen neemt om de luchtvervuiling te verminderen, ongeacht de eventuele aanleg van de nieuwe weg. 3. Geluidsoverlast: Onze eigen metingen hebben aangetoond dat het geluidsniveau in onze omgeving momenteel al de door de WHO aanbevolen normen overschrijdt, zelfs zonder de aanwezigheid van een nieuwe weg. Als bewoners van een woning op de eerste verdieping ervaren we met name 's nachts aanzienlijke geluidsoverlast, wat een ernstige verstoring van onze slaap en algeheel welzijn veroorzaakt. Het installeren van geluidsschermen wordt niet als een effectieve oplossing beschouwd, gezien de aard van ons specifieke woonsituatie. Gezien de bovenstaande punten, dring ik er bij de betrokken autoriteiten op aan om mijn bezwaren serieus te nemen en de mogelijke gezondheidseffecten van de voorgestelde weg zorgvuldig te overwegen. Het is van vitaal belang dat er

			passende maatregelen worden genomen om de gezondheid van alle omwonenden te beschermen en te waarborgen, zodat zij kunnen genieten van een veilige en gezonde leefomgeving.
2.139B			Hierbij wil ik mijn bezwaar kenbaar maken met betrekking tot het onderzoek naar het nulalternatief in het plan-MER voor de regionale ontsluiting van Geel. Mijn bezwaar richt zich op de onvoldoende beoordeling van het nulalternatief en de mogelijke overmatige verharding van het groene gebied in Holven. Onvoldoende beoordeling van het nulalternatief: Een kritiek punt van bezwaar betreft het gebrek aan een grondige beoordeling van het nulalternatief in het plan-MER. Het rapport vermeldt expliciet dat er geen beoordeling is uitgevoerd van de huidige situatie, waarbij de tonnenmaatbeperking wordt gehandhaafd. Dit roept vragen op over de representativiteit van het onderzoek en de mogelijke effecten van het handhaven van deze beperking op het verkeer en de leefbaarheid in het gebied. Het is van essentieel belang om te begrijpen hoe het nulalternatief van invloed is op de verkeersstromen, de veiligheid en de algehele leefbaarheid voordat verdere maatregelen worden overwogen en genomen. Overmatige verharding van groen gebied in Holven: Een ander punt van bezorgdheid is de voorgestelde overmatige verharding van het laatste stukje groen in Holven. Het betonen van dit gebied wekt zorgen op over de verdere aantasting van het natuurlijke landschap en de gevolgen daarvan voor het milieu en de leefbaarheid van de omgeving. Gezien het belang van groene ruimtes voor de biodiversiteit, het welzijn van de inwoners en het behoud van de natuurlijke omgeving, is het cruciaal om zorgvuldig te overwegen of verdere verharding de juiste keuze is, vooral gezien de mogelijke negatieve gevolgen op lange termijn. Conclusie: Ik dring erop aan dat er een grondige beoordeling wordt uitgevoerd van het nulalternatief in het plan-MER en dat de impact van verdere verharding op het groene gebied in Holven zorgvuldig wordt overwogen voordat er verdere stappen worden genomen met betrekking tot de regionale ontsluiting van Geel. Het is van groot belang om de belangen van de gemeenschap en het milieu serieus te nemen en ervoor te zorgen dat eventuele beslissingen gebaseerd zijn op een solide evaluatie van alle mogelijke opties.
2.140B			Mijn bezwaar richt zich met name op het gebrek aan adequaat onderzoek naar het vrachtverkeer en de mogelijke gevolgen van de voorgestelde maatregelen. Vrachtverkeer: Een van de belangrijkste punten van bezwaar is het gebrek aan aandacht voor het vrachtverkeer van en naar de industriegebieden in Retie en Arendonk. Het lijkt erop dat het plan voor de regionale ontsluiting zich alleen richt op het verkeer van en naar Stenehei in Dessel, terwijl het vrachtverkeer vanuit andere industriële zones niet adequaat wordt meegenomen in de analyses. Dit is een ernstige omissie, aangezien een beter begrip van het vrachtverkeer van cruciaal belang is voor het ontwikkelen van effectieve oplossingen die de verkeersstromen in de regio optimaliseren en tegelijkertijd de leefbaarheid en veiligheid van de omgeving waarborgen. Toenemend verkeer: Een ander punt van bezorgdheid is het fenomeen van induced demand, waarbij nieuwe wegen vaak nieuw verkeer aantrekken en dus kunnen leiden tot een verdere toename van de verkeersdruk in de regio. Gezien de huidige

			verkeersproblemen op de R14 en Antwerpseweg, lijkt het niet verstandig om nieuwe wegen aan te leggen voordat deze problemen zijn opgelost. Het is essentieel dat er een grondige analyse wordt uitgevoerd naar de potentiële impact van nieuwe wegen op de verkeersstromen in de regio, om te voorkomen dat de situatie verder verslechtert en om te garanderen dat eventuele nieuwe infrastructuurontwikkelingen bijdragen aan een duurzame en leefbare omgeving voor alle weggebruikers. Conclusie: Ik dring erop aan dat er grondig onderzoek wordt gedaan naar het vrachtverkeer en de algehele verkeerssituatie voordat er verdere stappen worden ondernomen met betrekking tot de regionale ontsluiting van Geel. Het is van vitaal belang dat de betrokken autoriteiten alle relevante gegevens en analyses zorgvuldig evalueren om weloverwogen beslissingen te nemen die de belangen van de gemeenschap op lange termijn dienen en bijdragen aan een veilige, duurzame en leefbare omgeving voor alle inwoners.
2.141B			Hierbij wil ik mijn bezwaar kenbaar maken met betrekking tot de keuze van het tracé voor de regionale ontsluiting "Geel Bis". Te dicht bij bewoonde percelen: Het voorgestelde tracé voor de regionale ontsluiting ligt onaanvaardbaar dicht bij bewoonde percelen. Deze nabijheid resulteert in een directe blootstelling van de bewoners aan verkeersgerelateerde vervuiling en geluidsoverlast. Dergelijke omstandigheden zijn schadelijk voor de gezondheid en het welzijn van de bewoners, met name voor kwetsbare groepen zoals kinderen, ouderen en mensen met luchtwegaandoeningen. Het is onacceptabel dat bewoners worden blootgesteld aan dergelijke risico's als gevolg van de gekozen locatie van het tracé. Uitstoot van fijn stof: Het voorgestelde tracé zal onvermijdelijk leiden tot een verhoogde uitstoot van fijn stof, wat een ernstige bedreiging vormt voor de gezondheid van de bewoners in de nabijgelegen gebieden. De verhoogde concentraties fijn stof kunnen leiden tot ademhalingsproblemen, cardiovasculaire aandoeningen en andere ernstige gezondheidsproblemen. Bovendien overschrijdt de verwachte uitstoot van fijn stof de normen die zijn vastgesteld door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), wat aantoont dat het voorgestelde tracé niet voldoet aan de vereisten voor een gezonde leefomgeving. Gebrek aan menselijke overwegingen: Het lijkt erop dat de beslissing voor het gekozen tracé hoofdzakelijk gebaseerd is op computeralgoritmen en technische criteria, in plaats van op kritisch denken en menselijke overwegingen. Hierdoor zijn belangrijke aspecten zoals de gezondheid en het welzijn van de bewoners mogelijk niet adequaat meegewogen in het besluitvormingsproces. Het is van groot belang dat bij dergelijke beslissingen menselijke overwegingen en het welzijn van de gemeenschap centraal staan, boven louter technische en economische overwegingen. Heroverweging van het tracé: Ik verzoek u dringend om het gekozen tracé voor de regionale ontsluiting "Geel Bis" te heroverwegen en te kiezen voor een alternatief dat de gezondheid en het welzijn van de bewoners beschermt. Een meer noordelijk tracé zou een gezondere optie kunnen zijn, waarbij de afstand tot bewoonde percelen groter is en de blootstelling aan verkeersgerelateerde vervuiling en geluidsoverlast wordt geminimaliseerd. Het is van vitaal belang dat bij dergelijke beslissingen de gezondheid en het welzijn van de gemeenschap voorop staan.

2.142B			Mijn bezwaar is gebaseerd op het feit dat de Gecoro (Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening) het project heeft afgekeurd, wat aangeeft dat er problemen zijn of dat ze niet instemt met bepaalde aspecten van het project. Ik wil graag enkele punten naar voren brengen die naar mijn mening moeten worden overwogen: Tonnagebeperking: Het instellen van een tonnagebeperking kan helpen om zwaar verkeer te ontmoedigen in woonwijken of straten die hier niet voor bedoeld zijn. Dit kan de slijtage van wegen verminderen en de veiligheid van voetgangers en fietsers vergroten. Daarnaast kan het bijdragen aan een betere leefbaarheid in de omgeving. Snelheidsbeperking: Het invoeren van lagere snelheidslimieten kan de verkeersveiligheid verbeteren en het geluidsniveau verminderen. Het is echter essentieel dat deze snelheidsbeperkingen effectief worden gehandhaafd. Het promoten van snelheidsbewustzijn is daarbij van groot belang. Door lagere snelheden kunnen ook de risico's op ongevallen worden verminderd, met name in gebieden waar veel voetgangers en fietsers zijn. Trage wegen: Het stimuleren van trage wegen en fietsroutes kan de mobiliteit van fietsers en voetgangers verbeteren en de druk op hoofdwegen verminderen. Dit kan tevens bijdragen aan een gezondere en duurzamere leefomgeving. Door het creëren van veilige en aantrekkelijke routes voor niet-gemotoriseerd verkeer kunnen mensen worden aangemoedigd om vaker de fiets te pakken of te voet te gaan, wat gunstig is voor zowel de gezondheid als het milieu. Kosten en implementatie: Het is van cruciaal belang om te onderzoeken wat de kosten zouden zijn voor de voorgestelde maatregelen en hoe deze gefinancierd kunnen worden. Daarnaast is het van belang om te weten of er voldoende steun is bij lokale overheden en de gemeenschap voor deze initiatieven. Het is belangrijk dat er een realistisch plan wordt opgesteld voor de implementatie van deze maatregelen, met duidelijke doelstellingen en een haalbare tijdslijn. Ik hoop dat deze punten zorgvuldig worden overwogen bij de verdere ontwikkeling van de regionale ontsluiting "Geel Bis". Het is van groot belang dat er naar duurzame oplossingen wordt gezocht die de leefbaarheid van de omgeving verbeteren en bijdragen aan een veilige en gezonde leefomgeving voor alle inwoners.
2.143B			Mijn bezwaren zijn gebaseerd op de informatie verstrekt in de "Niet technische samenvatting Plan – MER" en de Toelichtingsnota, met name met betrekking tot geluid en trillingen. Tonnagebeperking: Het is essentieel dat het daggemiddelde geluidsniveau en piekgeluidsniveaus worden gemeten en gemaximaliseerd, en dat de voorgestelde maatregelen de geluidsdruk voor naburige bewoners niet verhogen. Bewoners hebben recht op een leefbare omgeving waarin geluidsoverlast tot een minimum wordt beperkt, vooral als gevolg van grootschalige infrastructuurprojecten zoals deze. Laagfrequent geluid (LFg): Extra aandacht moet worden besteed aan laagfrequent geluid, aangezien dit een significant effect kan hebben op de leefomgeving. Dit soort geluid kan door muren en ramen dringen en kan daardoor een diepgaand effect hebben op de gezondheid en het welzijn van de bewoners. Het is van cruciaal belang dat dit aspect serieus wordt genomen en dat passende maatregelen worden genomen om de impact ervan te minimaliseren.

		Mitigerende maatregelen: Er moeten maximale mitigerende maatregelen worden genomen, waaronder het gebruik van geluidsarme wegverharding, gronddammen, akoestische isolatie van gebouwen en geluidsschermen. Deze maatregelen zijn van vitaal belang om de geluidsoverlast tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen en om de leefbaarheid van de omgeving te waarborgen. Gronddammen: Als gronddammen worden gebruikt, moeten deze dicht bij de rijweg liggen en voldoende hoog zijn om geluidsdruk te verminderen. Het is belangrijk dat deze dammen effectief zijn in het verminderen van geluidsoverlast en dat ze zorgvuldig worden geplaatst om het beoogde effect te bereiken. Akoestische isolatie van gebouwen: Als deze maatregel nodig is, moeten de kosten hiervoor worden gedragen door het project en mag dit niet ten laste komen van individuele burgers. Het is onredelijk om bewoners op te zadelen met de kosten van geluidsisolatie, aangezien zij al de negatieve gevolgen van het project ondervinden. Geluidsschermen: Geluidsschermen moeten dicht bij de weg worden geplaatst, voldoende hoog zijn, geluidsabsorberend zijn en voorzien zijn van een luifel om geluidsoverdracht te minimaliseren. De effectiviteit van geluidsschermen hangt af van verschillende factoren, waaronder de hoogte, de afstand tot de weg en de mate van geluidsabsorptie. Het is van groot belang dat deze schermen zorgvuldig worden ontworpen en geplaatst om de gewenste resultaten te bereiken. Plaatsing van geluidsschermen: Er moeten geluidsschermen worden geplaatst langs de weg, met een overlengte van minstens 150 meter om zijdelingse geluidsoverdracht te voorkomen voor naburige bewoners in de omliggende gebieden zoals Koppelsehoeven, Witbos, Weidestraat, Gagelstraat en Holvenseheide. Het is van groot belang dat alle bewoners die mogelijk worden blootgesteld aan geluidsoverlast, worden beschermd door adequate geluidsschermen om hun leefomgeving te beschermen en hun gezondheid en welzijn te waarborgen. Ik verzoek u deze bezwaren serieus te nemen en te zorgen voor passende maatregelen om geluidsoverlast te minimaliseren voor de naburige bewoners. Het is van groot belang dat bij de planning en uitvoering van dit project de gezondheid en het welzijn van de gemeenschap voorop staan.
2.144B		Als betrokken burger van onze gemeenschap wil ik mijn bezorgdheid uiten over de geplande aanleg van de nieuwe verbindingsweg en de verwachte toename van stikstofuitstoot als gevolg daarvan. Stikstofvervuiling is een ernstig milieuprobleem dat niet alleen schadelijk is voor de natuur, maar ook voor de gezondheid van mens en dier. Verhoogde niveaus van stikstofdioxide (NO₂) in de lucht kunnen leiden tot ademhalingsproblemen, hart- en vaatziekten en andere gezondheidsproblemen, vooral bij kwetsbare groepen zoals kinderen en ouderen. Daarnaast kan stikstofvervuiling ook ernstige schade toebrengen aan onze ecosystemen, met negatieve gevolgen voor de biodiversiteit, bodemkwaliteit en waterkwaliteit. Dit kan op zijn beurt leiden tot verstoringen in de voedselketen en een afname van de natuurlijke hulpbronnen waar we allemaal van afhankelijk zijn.

			Het is daarom van het grootste belang dat er een grondig onderzoek wordt uitgevoerd naar de potentiële stikstofuitstoot van de voorgestelde verbindingsweg en de mogelijke gevolgen daarvan voor onze gezondheid en ons milieu. Dit onderzoek moet transparant zijn en gebaseerd zijn op wetenschappelijk bewijs, zodat we een goed geïnformeerde beslissing kunnen nemen over dit project. Als gemeenschap moeten we er alles aan doen om de stikstofuitstoot te verminderen en de gezondheid en het welzijn van onze burgers te beschermen. Laten we samenwerken om duurzame oplossingen te vinden die de belangen van zowel mens als natuur dienen.
2.145B			Bij deze wil ik graag mijn diepgaande bezorgdheid uiten over het voorgestelde plan voor de regionale ontsluiting van Geel, met specifieke focus op de geplande aanleg van een tunnel bij de Heistraat en de Schransdijk, en het ontbreken van vergelijkbare voorzieningen voor gebieden zoals Koppeleershoeven. Mijn voornaamste zorg betreft de ongelijkheid in verkeersvoorzieningen tussen verschillende gebieden binnen Geel. Terwijl er een tunnel wordt voorgesteld voor de Heistraat en de Schransdijk, lijkt er weinig aandacht te zijn voor gebieden zoals Koppeleershoeven, dat cruciaal is voor de verbinding naar belangrijke locaties zoals de nabijgelegen school (SBS Katersberg) en de woonzone. Dit gebrek aan adequate verkeersvoorzieningen kan resulteren in ernstige verkeersopstoppen en een chaotische situatie, vooral als al het verkeer wordt omgeleid via de Badstraat. Als bewoner van Geel ben ik diep bezorgd over de mogelijke gevolgen van deze ongelijke behandeling van verschillende gebieden binnen onze gemeenschap. Het is van cruciaal belang dat alle inwoners gelijke toegang hebben tot verkeersvoorzieningen en dat de verbindingen naar belangrijke locaties zoals scholen en woonzones worden gewaarborgd. Daarom roep ik de verantwoordelijke autoriteiten op om het voorgestelde plan te herzien en ervoor te zorgen dat alle betrokken gebieden gelijkwaardig worden behandeld in termen van verkeersvoorzieningen. Het is van groot belang dat er passende maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat alle inwoners van Geel veilig en efficiënt kunnen reizen binnen onze gemeenschap. Ik hoop van harte dat mijn bezwaren serieus worden genomen en dat er actie wordt ondernomen om een evenwichtige en effectieve ontsluiting van alle betrokken gebieden te garanderen.
2.146B			Als bewoner van dit gebied maak ik me ernstig zorgen over de mogelijke gevolgen van de uitstoot van fijnstof op onze gezondheid en welzijn. De voorgestelde weg zal zich naar mijn begrip te dicht bij onze tuin bevinden, waardoor onze woning direct blootgesteld zal worden aan de luchtvervuiling die wordt veroorzaakt door het verkeer op deze weg. Dit baart mij grote zorgen, vooral gezien de potentiële schadelijke effecten van fijnstof op onze gezondheid. Als jonge bewoner van deze buurt ben ik extra bezorgd over de mogelijke impact op mijn gezondheid op de lange termijn. Ik vraag me af of er voldoende onderzoek is gedaan naar de mogelijke gezondheidseffecten van de nabijgelegen weg, met name met betrekking tot de uitstoot van fijnstof. Zijn er passende maatregelen genomen om de impact van deze

			luchtervuiling op onze leefomgeving te minimaliseren? Ik maak me zorgen dat de aanleg van deze weg onze leefomgeving zal aantasten en onze gezondheid in gevaar zal brengen. Als bezorgde burger en als iemand die nog maar 14 jaar oud is, vraag ik om uw dringende aandacht voor deze kwestie. Het is van het grootste belang dat de gezondheid en het welzijn van de bewoners worden gewaarborgd bij de besluitvorming over dit project. Ik roep u dan ook op om alle noodzakelijke maatregelen te nemen om de impact van de voorgestelde weg op onze leefomgeving te minimaliseren en ervoor te zorgen dat onze gezondheid niet in gevaar komt.
2.147B			Met deze brief wil ik mijn bezorgdheid uiten over het voorgestelde plan voor de aanleg van een nieuwe weg, met name met betrekking tot de mogelijke impact op de open ruimte en het prachtige uitzicht in onze regio. Als bewoner van deze gemeenschap maak ik me ernstig zorgen over de gevolgen die deze ontwikkeling zou kunnen hebben voor ons landschap en onze leefomgeving. De Kempen staat bekend om zijn weidse open ruimtes en adembenemende vergezichten. Het is een bron van trots voor ons allemaal en een belangrijk onderdeel van onze identiteit. Ik ben dan ook diep bezorgd dat de aanleg van een nieuwe weg deze kostbare landschappen in gevaar zal brengen. Het verdwijnen van deze open ruimte zou niet alleen een verlies zijn voor ons heden, maar ook voor de toekomstige generaties die niet meer kunnen genieten van deze natuurlijke schoonheid. Daarom wil ik voorstellen om een overkapping over de weg te voorzien als alternatieve oplossing. Een overkapping zou verschillende voordelen bieden die de impact op het landschap en de leefbaarheid van de omgeving kunnen verminderen. Allereerst zou het de geluidsoverlast van het verkeer verminderen en de uitstoot van fijnstof beperken, waardoor de leefomgeving aanzienlijk verbetert. Daarnaast zou een groene berm op de overkapping kunnen worden aangelegd, waardoor er nog steeds ruimte is om te wandelen, te fietsen en te genieten van de natuurlijke omgeving. Dit zou niet alleen zorgen voor behoud van het landschap, maar ook voor het bevorderen van een gezonde en duurzame leefomgeving voor ons allemaal. Het is mijn oprechte hoop dat mijn suggestie serieus wordt overwogen bij de verdere besluitvorming over dit project. Door te kiezen voor een overkapping kunnen we de negatieve impact op het landschap minimaliseren en tegelijkertijd een oplossing bieden die zowel de bewoners als het milieu ten goede komt.
2.148B			Hierbij wil ik mijn bezwaar uiten tegen het voorgestelde plan voor de regionale ontsluiting van Geel bis, met specifieke zorgen over de locatie van de verbindingsweg nabij de Holvense Heideloop. De Holvense Heideloop, een beschermde waterloop van groot ecologisch belang, is een essentieel onderdeel van ons lokale ecosysteem. Het is niet alleen een habitat voor diverse planten- en diersoorten, maar speelt ook een cruciale rol in de afwatering en waterhuishouding van onze buurt. Als bewoner van deze buurt maak ik mij ernstige zorgen over de potentiële gevolgen van de voorgestelde verbindingsweg voor de Holvense Heideloop en de omliggende omgeving. Ten eerste ben ik bezorgd over de mogelijke verstoring van het natuurlijke leefgebied van flora en fauna die afhankelijk zijn van de Holvense Heideloop. De aanleg van een verbindingsweg in de nabijheid van deze waterloop zou kunnen leiden tot aantasting van het ecosysteem, met mogelijk verlies van biodiversiteit tot gevolg. Dit zou niet alleen een onherstelbare impact hebben op de lokale flora en fauna, maar ook op het ecologisch evenwicht van de hele regio.

			Daarnaast maak ik mij grote zorgen over de potentiële wateroverlast die kan ontstaan als gevolg van de aanleg van de verbindingsweg. De Holvense Heideleop is een belangrijke waterafvoerende waterloop die momenteel al te maken heeft met problemen van wateroverlast, met name rondom het kruispunt waar de Holvense Heideleop andere waterlopen en Aquafin-rioleringen doorkruist. De aanleg van een verbindingsweg in deze buurt zou de natuurlijke afwatering kunnen verstoren en het risico op wateroverlast in de buurt verder vergroten. Dit kan ernstige gevolgen hebben voor de leefbaarheid en veiligheid van onze buurt, met mogelijk schade aan woningen en infrastructuur tot gevolg. Gezien de potentiële ecologische en hydrologische gevolgen van de voorgestelde verbindingsweg, dring ik er bij de betrokken autoriteiten op aan om de locatie van de verbindingsweg te heroverwegen en mogelijke alternatieve routes te onderzoeken die de waterhuishouding in onze buurt niet verstoren. Het is van het grootste belang dat de belangen van zowel de lokale gemeenschap als het milieu worden meegewogen bij het nemen van beslissingen over de regionale ontsluiting van Geel.
2.149B			Het probleem kan worden opgelost zonder de aanleg van de voorgestelde weg: Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen zonder de aanleg van de voorgestelde weg (het nulalternatief). Het plan-MER vermeldt dat het nulalternatief terugkeert naar de huidige situatie en de mogelijke verkeersgeneratie door ruimtelijke ontwikkelingen volgens de huidige gewestplanbestemmingen. Echter, het ontwerp-PRUP verwijst naar een 'huidige situatie' die niet overeenkomt met de werkelijke situatie van vandaag, namelijk de tonnenmaatbeperking die al langer dan een jaar van kracht is in de dorpskom van Geel (Sint-Dimpna). Het ontwerp-PRUP negeert dit en beschouwt de situatie vóór de tonnenmaatbeperking als referentiesituatie. In feite had het ontwerp-PRUP een nulalternatief moeten onderzoeken, bestaande uit de huidige situatie (tonnenmaatbeperking), gecombineerd met kleinere, flankerende investeringen in het hoofdwegennet van Geel. Het is duidelijk dat er naast de realisatie van dit PRUP nog een andere oplossing is voor de situatie op Sint-Dimpna, namelijk het behouden van de huidige situatie met de tonnenmaatbeperking. De verbetering van de verkeersleefbaarheid van de kern van Geel, en specifiek Sint-Dimpna, kan op een veel kortere termijn worden gerealiseerd dan de tijd die nodig is voor de realisatie van de voorgestelde ontsluitingsweg. Deze visie wordt ondersteund door de voltallige gemeenteraad van Geel. Echter, in het dossier is er geen verwijzing naar de werkelijke huidige situatie en de positieve effecten daarvan voor de doelstelling van het projectvoorstel, die al langer dan een jaar worden ervaren en meetbaar zijn. De huidige situatie en de effecten van de tonnenmaatbeperking worden op geen enkele manier geanalyseerd of bestudeerd. Het ontwerp-PRUP toont dus niet aan dat het projectvoorstel goedkoper is en minder impact heeft dan de huidige situatie met de tonnenmaatbeperking, aangevuld met kleinere investeringen in de mobiliteit in Geel. Een correcte studie van de huidige situatie en een realistisch nulalternatief ontbreken. Daardoor is de noodzaak van het PRUP niet aangetoond.
2.150B			Het probleem kan worden opgelost zonder de aanleg van de voorgestelde weg: Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen zonder de aanleg van de voorgestelde weg (het nulalternatief). Het plan-MER vermeldt dat het nulalternatief terugkeert naar de huidige situatie en de mogelijke verkeersgeneratie door ruimtelijke ontwikkelingen volgens de huidige gewestplanbestemmingen. Echter, het ontwerp-PRUP verwijst naar een 'huidige situatie' die niet overeenkomt met de werkelijke situatie van vandaag, namelijk de tonnenmaatbeperking die al langer dan een jaar van kracht is in de dorpskom van Geel (Sint-Dimpna). Het ontwerp-PRUP negeert dit en beschouwt de situatie vóór de tonnenmaatbeperking als referentiesituatie. In feite had het ontwerp-PRUP een nulalternatief moeten onderzoeken, bestaande uit de huidige situatie (tonnenmaatbeperking), gecombineerd met kleinere, flankerende investeringen in het hoofdwegennet van Geel.

			Het is duidelijk dat er naast de realisatie van dit PRUP nog een andere oplossing is voor de situatie op Sint-Dimpna, namelijk het behouden van de huidige situatie met de tonnenmaatbeperking. De verbetering van de verkeersleefbaarheid van de kern van Geel, en specifiek Sint-Dimpna, kan op een veel kortere termijn worden gerealiseerd dan de tijd die nodig is voor de realisatie van de voorgestelde ontsluitingsweg. Deze visie wordt ondersteund door de voltallige gemeenteraad van Geel. Echter, in het dossier is er geen verwijzing naar de werkelijke huidige situatie en de positieve effecten daarvan voor de doelstelling van het projectvoorstel, die al langer dan een jaar worden ervaren en meetbaar zijn. De huidige situatie en de effecten van de tonnenmaatbeperking worden op geen enkele manier geanalyseerd of bestudeerd. Het ontwerp-PRUP toont dus niet aan dat het projectvoorstel goedkoper is en minder impact heeft dan de huidige situatie met de tonnenmaatbeperking, aangevuld met kleinere investeringen in de mobiliteit in Geel. Een correcte studie van de huidige situatie en een realistisch nulalternatief ontbreken. Daardoor is de noodzaak van het PRUP niet aangetoond.
2.151B			Idem 2.5B + blijft het gebrek aan concrete garanties over de uitvoering hiervan een bron van bezorgdheid en onzekerheid bij de omwonenden. Bovendien blijft onduidelijk hoe deze maatregelen er precies uit zullen zien, wat bijdraagt aan de angst en onzekerheid onder de bewoners. + Helaas blijven de mogelijke risico's voor de volksgezondheid onderbelicht in het plan-MER, wat resulteert in aanhoudende twijfels over de veiligheid en gezondheidseffecten van het voorgestelde project. Gezien het bovenstaande dring ik er bij de bevoegde autoriteiten op aan om het voorgestelde tracé grondig te heroverwegen. Het is van vitaal belang dat er meer transparantie en garanties komen met betrekking tot de te nemen milderende maatregelen en de potentiële effecten op de gezondheid van de omwonenden. De veiligheid en het welzijn van de gemeenschap moeten te allen tijde de hoogste prioriteit hebben bij de planning en uitvoering van dergelijke projecten.
2.152B			Achterhaalde visie op ruimtelijke ordening: Het lijkt erop dat het project is gebaseerd op een verouderde visie op ruimtelijke ordening, gezien het verdwenen regionale karakter uit de scopingnota. Het PRUP lijkt zich nu uitsluitend te richten op het verhogen van de leefbaarheid van Sint-Dimpna. Echter, de huidige situatie toont aan dat het bedrijventerrein Stenehei adequaat kan worden beleverd met een tonnenmaatbeperking op de N118 in Geel, zonder overlast in andere dorpskernen. Bovendien is er geen behoefte meer aan een KMO-zone op een deel van de gronden van het militair domein Kievermont. Het ontwerp-PRUP verwijst echter niet naar een behoeftestudie voor bedrijventerreinen op het domein Kievermont, wat logisch lijkt gezien de niet meer bestaande behoefte. Onnodig project: Mijn conclusie is dat de voorgestelde nieuwe ontsluitingsweg onnodig is. Het probleem op Sint-Dimpna kan worden opgelost zonder de aanleg van deze weg, of door een tracé te kiezen met minder impact op mens en milieu. Er bestaat geen goede reden om de leefbaarheid van de bewoners van Holven aan te tasten met een nieuwe weg. Gezondheidsrisico's: Daarnaast is de keuze voor het voorkeurstacé vanuit gezondheidsoogpunt zeer onverstandig. Het ontwerp-PRUP lijkt onvoldoende rekening te houden met de mogelijke gezondheidseffecten van de voorgestelde weg op omwonenden, met name in de buurt van Holven. Dit kan leiden tot ernstige gezondheidsproblemen en dient serieus te worden genomen.

			Transparantie en onderzoek: Het ontwerp-PRUP lijkt tekort te schieten in transparantie en grondig onderzoek. Er is behoefte aan een meer gedetailleerde analyse van de huidige situatie, inclusief de tonnenmaatbeperking, en een realistisch nulalternatief dat serieus wordt overwogen. Conclusie: Om deze redenen teken ik bezwaar aan tegen het ontwerp-PRUP. Het project, zoals beschreven in het ontwerp-PRUP, lijkt mij niet uitvoerbaar, althans niet op deze wijze. Ik verzoek u dan ook om het ontwerp-PRUP te herzien en meer rekening te houden met de belangen van de omwonenden en de gezondheid van de bevolking.
2.153B			Mijn bezwaren zijn gebaseerd op zorgvuldige overwegingen met betrekking tot de effecten op mens en milieu, zoals hieronder uiteengezet: Effecten op mens en milieu: De voorgestelde aanleg van een nieuwe weg zal hoogstwaarschijnlijk leiden tot extra verkeer, vergelijkbaar met de toename die is waargenomen na de aanleg van de expresweg N19g. Dit zal niet alleen resulteren in een grotere uitstoot van schadelijke stoffen zoals stikstofoxiden en fijnstof, maar ook in een aanzienlijke verstoring van het lokale ecosysteem. De gevolgen voor de luchtkwaliteit en de gezondheid van omwonenden moeten grondig worden onderzocht en in overweging worden genomen bij de besluitvorming over dit PRUP. Toename van verharde oppervlakken: De voorgestelde aanleg van de weg zal naar schatting leiden tot de verharding van ongeveer 7 hectare grondoppervlak. Dit staat haaks op de actuele inzichten over het belang van het behoud van groene ruimtes en het verminderen van verharding om waterinfiltratie te bevorderen en overstromingen te voorkomen. Het is van essentieel belang dat er alternatieve oplossingen worden overwogen die de impact op het milieu minimaliseren en de natuurlijke veerkracht van het gebied versterken. Onderschatting van milieueffecten: Het dossier lijkt de potentiële milieueffecten van het project te onderschatten, met name wat betreft de toename van verkeer en de verharding van oppervlakken. Een grondiger onderzoek naar deze effecten is noodzakelijk om een volledig beeld te krijgen van de mogelijke gevolgen voor het milieu en de leefomgeving van de omwonenden. Ik verzoek u dan ook dringend om mijn bezwaren serieus te nemen en het PRUP voor de regionale ontsluiting van Geel te heroverwegen met het oog op het minimaliseren van de impact op het milieu en het behoud van groene ruimtes. Het is van cruciaal belang dat beslissingen worden genomen op basis van zorgvuldige afwegingen en met het oog op de langetermijnbelangen van zowel de huidige als toekomstige generaties.
2.154B			Hierbij maak ik mijn bezwaren uiterst serieus kenbaar met betrekking tot het voorgestelde Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) voor de regionale ontsluiting van Geel. Mijn bezwaren zijn gebaseerd op grondige overwegingen en zorgen met betrekking tot de mogelijke effecten op de gezondheid van de burgers en het milieu, zoals hieronder uiteengezet: Gezondheidseffecten: De voorgestelde plannen voor de regionale ontsluiting van Geel zullen naar alle waarschijnlijkheid leiden tot verhoogde concentraties van (ultra)fijn stof en stikstofdioxide (NO₂). Deze luchtverontreinigende stoffen zijn berucht om hun ernstige gezondheidseffecten, variërend van ademhalingsproblemen en hart- en vaatziekten tot

			neurologische schade. Met name de nabijheid van woonzones vergroot het risico op blootstelling aan verhoogde niveaus van luchtverontreiniging, wat onaanvaardbare gezondheidsrisico's met zich meebrengt voor zowel kinderen als volwassenen. Bovendien kunnen geluidsoverlast en het risico op verkeersongevallen met gevaarlijke transporten in de buurt van woongebieden verdere negatieve gezondheidseffecten veroorzaken. Het is vanuit het oogpunt van de volksgezondheid dan ook onaanvaardbaar om het voorgestelde tracé goed te keuren. Normen voor luchtkwaliteit: De normen voor stikstof en fijnstof worden voortdurend herzien en aangescherpt op basis van actueel wetenschappelijk onderzoek en inzichten. Het is zorgwekkend dat het plan-MER voor de regionale ontsluiting van Geel mogelijk verouderde normen hanteert die niet langer in lijn zijn met de te verwachten normen op het moment van de realisatie van de weg, die naar verwachting nog minstens 15 jaar op zich laat wachten. Het goedkeuren van het project op basis van achterhaalde normen is onverantwoord en het plan-MER biedt geen afdoende beoordeling van de toekomstige stikstof- en fijnstofnormen op het moment van realisatie van de weg. Ik verzoek u dan ook met klem om mijn bezwaren serieus te nemen en het PRUP voor de regionale ontsluiting van Geel te herzien met het oog op de bescherming van de gezondheid van de burgers en het milieu. Het is van vitaal belang dat beslissingen worden genomen op basis van actuele wetenschappelijke inzichten en dat de gezondheid en het welzijn van de burgers vooropstaan bij de ontwikkeling van dergelijke infrastructurele projecten.
2.155B			Mijn bezwaren zijn gebaseerd op grondige overwegingen en zorgen met betrekking tot de mogelijke effecten op de gezondheid van de burgers en het milieu, zoals hieronder uiteengezet: Gezondheidseffecten: Het voorgestelde tracé voor de regionale ontsluiting van Geel brengt verhoogde concentraties van (ultra)fijn stof en stikstofdioxide (NO₂) met zich mee. Deze luchtverontreinigende stoffen hebben een aantoonbaar negatief effect op de gezondheid van zowel kinderen als volwassenen. Wetenschappelijke studies hebben aangetoond dat langdurige blootstelling aan luchtverontreiniging kan leiden tot respiratoire problemen, cardiovasculaire aandoeningen en zelfs neurologische schade. Daarnaast brengt de aanleg van de weg het risico met zich mee van ongevallen met gevaarlijke transporten in de nabijheid van woonzones, wat de gezondheid en veiligheid van de omwonenden in gevaar kan brengen. Vanuit een gezondheidsperspectief is het voorgestelde tracé dan ook niet te rechtvaardigen en dient dit grondig te worden heroverwogen. Normen voor luchtkwaliteit: De normen voor stikstof en fijnstof worden voortdurend herzien en aangescherpt op basis van actueel wetenschappelijk onderzoek en inzichten. Het is zorgwekkend dat het plan-MER voor de regionale ontsluiting van Geel mogelijk verouderde normen hanteert die niet langer in lijn zijn met de te verwachten normen op het moment van de realisatie van de weg, die naar verwachting nog minstens 15 jaar op zich laat wachten. Het goedkeuren van het project op basis van achterhaalde normen is onverantwoord en het plan-MER biedt geen afdoende beoordeling van de toekomstige stikstof- en fijnstofnormen op het moment van realisatie van de weg. Het is van het grootste belang dat de gezondheid en het welzijn van de burgers voorop staan bij de ontwikkeling van dergelijke infrastructurele projecten. Daarom verzoek ik u vriendelijk, doch dringend, om mijn bezwaren serieus te nemen en het PRUP voor de regionale ontsluiting van Geel te heroverwegen met het oog op de bescherming van de volksgezondheid en het milieu.

2.156B			Hierbij wil ik mijn bezwaar uiten tegen het ontwerp van het PRUP voor de regionale ontsluiting van Geel, met specifieke aandacht voor de voorgestelde fiets- en landbouwverbindingen in het kader van hoofdstuk 6.3.2 van de toelichtingsnota en hoofdstuk 7 van het Plan-MER. Mijn bezwaren zijn gebaseerd op zorgvuldige overwegingen en observaties met betrekking tot de veiligheid en behoeften van alle gebruikers van de openbare ruimte rondom het PRUP. Veiligheid van voetgangers: Het is van essentieel belang dat de voorgestelde fiets- en landbouwverbindingen ook geschikt zijn voor voetgangers. Veiligheid moet altijd voorop staan, en daarom is het noodzakelijk dat deze infrastructuur zodanig wordt ontworpen dat voetgangers veilig kunnen oversteken. Voetgangers vormen een belangrijke groep weggebruikers die niet over het hoofd mag worden gezien. Onderzoek naar recreatief gebruik: In hoofdstuk 7.3 van het Plan-MER wordt slechts een beknopte beschrijving gegeven van het officiële wandelnetwerk, zonder diepgaand onderzoek naar het dagelijkse recreatieve gebruik van de wegen en wandelpaden rondom het PRUP. Het gebied wordt regelmatig bezocht door recreatieve sporters, wandelaars, fietsers, en hondenbezitters die hun huisdieren uitlaten. Een grondige analyse van dit gebruik is essentieel om te zorgen voor een passende infrastructuur die voldoet aan de behoeften van alle gebruikers. Behoefte aan recreatieve ruimte: Gezien het grote aantal bewoners in de nabijgelegen wijken, is er een dringende behoefte aan voldoende recreatieve ruimte. Het gebied ten noorden van de Fittelaarsdijk wordt beschouwd als een ideale locatie voor wandelingen en andere recreatieve activiteiten. Het is van groot belang dat deze ruimte behouden blijft en toegankelijk is voor alle burgers, zodat zij kunnen genieten van de natuurlijke omgeving en hun welzijn kunnen bevorderen. Inclusief beleid: Het is cruciaal dat het beleid rondom de fiets- en landbouwverbindingen inclusief is en rekening houdt met de behoeften van alle gebruikers, ongeacht hun mobiliteits- of recreatieve voorkeuren. Door te streven naar een inclusief ontwerp, kunnen we ervoor zorgen dat de openbare ruimte voor iedereen toegankelijk en veilig is. Op basis van deze argumenten verzoek ik u vriendelijk doch dringend om mijn bezwaren serieus te nemen en deze mee te nemen in de verdere planvorming van het PRUP voor de regionale ontsluiting van Geel. Het is van groot belang dat er voldoende aandacht wordt besteed aan de veiligheid en behoeften van alle gebruikers van de openbare ruimte.
2.157B			Mijn bezwaren zijn gebaseerd op wetenschappelijke inzichten en onderzoeksresultaten met betrekking tot de impact van wegen op de leefbaarheid en gezondheid van de omgeving. Impact op de luchtkwaliteit: Uit wetenschappelijk onderzoek is gebleken dat de aanleg van wegen kan leiden tot een toename van de luchtverontreiniging, met name door de uitstoot van fijn stof en andere schadelijke stoffen. Nabijheid van bewoonde percelen tot de weg kan resulteren in een verhoogde blootstelling aan deze verontreinigende stoffen, wat negatieve gevolgen kan hebben voor de gezondheid van de omwonenden. Het is daarom van belang om een tracé te selecteren dat de blootstelling aan luchtverontreiniging minimaliseert en de gezondheid van de omwonenden beschermt. Geluidsoverlast: De aanleg van een weg kan ook leiden tot geluidsoverlast, wat kan leiden tot verstoring van de slaap en verhoogde stressniveaus bij omwonenden. Uit onderzoek blijkt dat langdurige blootstelling aan geluidsoverlast kan leiden tot een verhoogd risico op gezondheidsproblemen zoals hart- en vaatziekten en slaapstoornissen. Het is daarom van

			belang om een tracé te kiezen dat de blootstelling aan geluidsoverlast minimaliseert en de leefbaarheid van de omgeving bevordert. Ruimtelijke ordening en gezondheid: Wetenschappelijke studies tonen aan dat de ruimtelijke ordening van een gebied een aanzienlijke invloed kan hebben op de gezondheid van de bewoners. Een goed doordacht ruimtelijk plan kan bijdragen aan een gezonde leefomgeving door bijvoorbeeld groene ruimtes te behouden, de toegang tot gezonde voeding te bevorderen en de bereikbaarheid van recreatievoorzieningen te verbeteren. Het is daarom van belang om bij de planvorming rekening te houden met de gezondheidseffecten van de voorgestelde infrastructuur. Op basis van deze wetenschappelijke inzichten ben ik van mening dat het voorgestelde tracé voor de aanleg van de weg mogelijk negatieve gevolgen kan hebben voor de leefbaarheid en gezondheid van de omgeving. Ik roep dan ook op tot een grondige heroverweging van het tracé, waarbij rekening wordt gehouden met de wetenschappelijke inzichten en de belangen van de omwonenden.
2.158B			Met dit bezwaarschrift wil ik mijn ernstige zorgen uiten met betrekking tot het ontwerp-PRUP voor de regionale ontsluiting van Geel, met name gericht op de verouderde visie op ruimtelijke ordening en de mogelijke schadelijke gevolgen voor mens en milieu. Verouderde visie op ruimtelijke ordening: Het lijkt erop dat het ontwerp-PRUP steunt op een verouderde visie op ruimtelijke ordening, waarbij het oorspronkelijke regionale karakter van het project niet langer wordt benadrukt. In plaats daarvan lijkt de focus nu voornamelijk gericht op het verbeteren van de leefbaarheid van Sint-Dimpna. Deze verschuiving in focus roept vragen op over de relevantie van het project in zijn huidige vorm en of het nog steeds voldoet aan de behoeften en doelstellingen van de regio als geheel. Behoeftte aan een KMO-zone: Het plan om een KMO-zone op te richten op de gronden van het militair domein Kievermont lijkt achterhaald, gezien het ontbreken van een actuele behoefte aan dergelijke bedrijventerreinen. Het gebrek aan een gedegen behoeftestudie in het ontwerp-PRUP roept vragen op over de noodzaak en levensvatbaarheid van dit aspect van het project. Het is van essentieel belang om de behoeften van de regio nauwkeurig te onderzoeken voordat dergelijke grootschalige ontwikkelingen worden voorgesteld. Alternatieve oplossingen: Het lijkt erop dat het probleem op Sint-Dimpna ook kan worden opgelost zonder de aanleg van de voorgestelde nieuwe ontsluitingsweg. Het is van groot belang om alternatieve oplossingen te overwegen die minder impact hebben op mens en milieu. De aanleg van een nieuwe weg kan mogelijk schadelijk zijn voor de leefbaarheid van de bewoners van Holven en andere nabijgelegen gebieden. Een grondige evaluatie van de mogelijke alternatieven is daarom noodzakelijk. Op basis van bovenstaande overwegingen verzoek ik dringend om een herziening van het ontwerp-PRUP voor de regionale ontsluiting van Geel. Het is van cruciaal belang dat bij deze herziening rekening wordt gehouden met de veranderde behoeften, de mogelijke impact op mens en milieu, en dat er alternatieve oplossingen worden overwogen die de belangen van alle belanghebbenden behartigen.
2.159B			Mijn bezwaren zijn gebaseerd op verschillende aspecten met betrekking tot verkeersproblematiek en planning van nieuwe wegeninfrastructuur.

		Registratie en analyse van vrachtverkeer: Een effectieve aanpak van verkeersproblemen vereist een grondige registratie en analyse van het vrachtverkeer. Het lijkt er echter op dat het huidige PRUP zich voornamelijk richt op vrachtverkeer van en naar de Stenehei in Dessel, terwijl er geen integrale benadering lijkt te zijn voor het hele gebied rond Geel. Een gedegen analyse van vrachtverkeer in de regio is noodzakelijk om een volledig beeld te krijgen van de verkeersstromen en knelpunten. Verkeersspreiding: Het voorstel om vrachtverkeer vanuit Geel naar industriële gebieden in Retie en Arendonk via de N19g te leiden, lijkt een stap in de goede richting om de verkeersdruk te verminderen. Het is belangrijk om het vrachtverkeer op een evenwichtige manier te verdelen om congestie te verminderen en de verkeersveiligheid te verbeteren. Inductiehypothese: Het is bekend dat nieuwe wegen nieuw verkeer aantrekken, wat kan leiden tot een toename van verkeerscongestie en milieuproblemen. Voordat nieuwe wegen worden aangelegd, is het van cruciaal belang om de bestaande verkeersproblematiek aan te pakken en alternatieve oplossingen te overwegen, zoals verbetering van bestaande infrastructuur en bevordering van alternatieve vervoerswijzen. Multidisciplinaire aanpak: Een effectieve aanpak van verkeersproblemen vereist een multidisciplinaire aanpak waarbij zowel computermodellen als gegevens uit praktijkervaring worden gebruikt. Het gebruik van geavanceerde technologieën kan waardevolle inzichten bieden in het daadwerkelijke verkeersgedrag en de verkeersstromen, wat essentieel is voor evidence-based verkeersplanning en -beleid. Op basis van deze bezwaren roep ik op tot een herziening van het huidige PRUP met betrekking tot de regionale ontsluiting van Geel. Het is van essentieel belang dat verkeersplanning wordt gebaseerd op een grondige analyse van verkeersstromen en knelpunten, en dat er een evenwichtige aanpak wordt gehanteerd om congestie te verminderen en de leefbaarheid te verbeteren.
2.160B		Mijn bezwaar is gebaseerd op het feit dat het implementeren van een tonnagebeperking als oplossing voor het ontlasten van St. Dimpna en de Gasthuisstraat van zwaar verkeer een strategie is die daadwerkelijk positieve effecten kan hebben op de verkeersstromen en de leefbaarheid van de omgeving. Positieve effecten van tonnagebeperkingen: Onderzoek heeft aangetoond dat het implementeren van tonnagebeperkingen kan leiden tot een afname van het aantal zware voertuigen op lokale wegen, wat op zijn beurt de verkeersveiligheid verbetert en de overlast voor omwonenden vermindert. Een studie uitgevoerd door Grawe et al. (2017) toonde bijvoorbeeld aan dat het instellen van tonnagebeperkingen resulteerde in een significante afname van het aantal zware voertuigen op lokale wegen in een stad in Duitsland, wat leidde tot een verbetering van de luchtkwaliteit en een vermindering van geluidsoverlast. Aanvullende maatregelen: Naast tonnagebeperkingen kunnen aanvullende maatregelen, zoals het instellen van extra snelheidsbeperkingen en het promoten van trage wegen, bijdragen aan een veiligere en meer leefbare omgeving. Onderzoek heeft aangetoond dat het creëren van veilige fietsroutes een effectieve manier kan zijn om het fietsgebruik te bevorderen en de verkeersdruk op hoofdwegen te verminderen (Haupt et al., 2018).

			Betrokkenheid van adviesorganen: De afkeuring van het project door de Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening (Gecoro) benadrukt het belang van het betrekken van adviesorganen bij het besluitvormingsproces. Het is essentieel om verschillende perspectieven en expertise te betrekken bij de evaluatie van infrastructurele projecten om tot weloverwogen beslissingen te komen die rekening houden met de belangen van alle belanghebbenden. Op basis van deze argumenten roep ik op tot een zorgvuldige evaluatie van het voorgestelde project "Geel Bis" en een heroverweging van alternatieve oplossingen, met name het implementeren van tonnagebeperkingen en aanvullende maatregelen om de verkeersdruk te verminderen en de leefbaarheid van de omgeving te verbeteren.
2.161B			Mijn bezwaar richt zich met name op het ontbreken van een beoordeling van het nulalternatief in het plan-Milieueffectrapportage (plan-MER), zoals vermeld in de toelichtingsnota. Essentie van het nulalternatief: Een beoordeling van het nulalternatief is van essentieel belang voor een grondige evaluatie van de mogelijke opties en hun impact op het milieu, de volksgezondheid en de leefbaarheid van de omgeving. Het niet meenemen van een tonnenmaatbeperking als onderdeel van het nulalternatief kan de mogelijkheid om alternatieve oplossingen te overwegen beperken, waardoor de representativiteit van de uiteindelijke beslissing in twijfel kan worden getrokken. Milieu-impact: Het toevoegen van meer beton aan een gebied dat al lijdt onder een gebrek aan groen kan aanzienlijke gevolgen hebben voor het milieu en de levenskwaliteit van de omwonenden. Met de urgentie om de uitstoot van schadelijke stoffen zoals stikstof en fijnstof te verminderen, is het van cruciaal belang om de impact van dergelijke ontwikkelingen op het milieu zorgvuldig te overwegen. Transparantie en objectiviteit in besluitvorming: Het is begrijpelijk dat er bezorgdheid bestaat over de mogelijke discrepantie tussen de beweringen van politici in de pers en de realiteit van bepaalde projecten, zoals het project One Ineos te Antwerpen. Het is van groot belang dat de besluitvorming rondom de aanleg van nieuwe wegen en andere infrastructurele projecten transparant is en gebaseerd is op objectieve wetenschappelijke evaluaties van de mogelijke impact ervan. Belang van gemeenschapsbelangen: Kortom, een grondige beoordeling van alle mogelijke alternatieven, inclusief het nulalternatief, en transparante besluitvormingsprocessen zijn cruciaal om ervoor te zorgen dat de uiteindelijke beslissingen in overeenstemming zijn met de belangen van het milieu, de volksgezondheid en de gemeenschap als geheel. Ik verzoek u dringend om mijn bezwaren serieus te nemen en het plan voor de regionale ontsluiting van Geel opnieuw te evalueren met het oog op een zorgvuldige afweging van alle mogelijke alternatieven en de impact daarvan op het milieu en de gemeenschap.
2.162B			Bezwaar tegen de voorgestelde aanleg van de weg met betrekking tot gezondheidsrisico's Ik wil mijn bezwaar kenbaar maken met betrekking tot de voorgestelde aanleg van de weg in uw buurt, met name vanwege de potentiële gezondheidsrisico's die deze ontwikkeling met zich meebrengt. Wetenschappelijke onderzoeken hebben herhaaldelijk aangetoond dat de aanwezigheid van drukke wegen in de nabijheid van woongebieden diverse nadelige effecten kan hebben op de gezondheid van de omwonenden.

			Luchtverontreiniging: De nabijheid van een drukke weg kan leiden tot blootstelling aan schadelijke stoffen zoals fijnstof (PM_{2,5}), stikstofdioxide (NO₂), en koolmonoxide (CO). De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft recentelijk haar veiligheidsnorm voor fijnstof verlaagd tot 5 mcg/m³, wat aangeeft dat zelfs zonder nieuwe wegen de luchtkwaliteit mogelijk al ondermaats is. [Bron: WHO Air quality guidelines] Geluidsoverlast: Geluidsniveaus boven de normen die door de WHO zijn vastgesteld, met name 's nachts, kunnen leiden tot verstoring van de slaap en negatieve gezondheidseffecten veroorzaken. Het is aangetoond dat chronische blootstelling aan verhoogde geluidsniveaus kan leiden tot stress, verminderde cognitieve functie en zelfs hartaandoeningen. [Bron: WHO Night Noise Guidelines] Het is van vitaal belang dat deze gezondheidsrisico's serieus worden genomen en dat passende maatregelen worden genomen om de impact op de gezondheid van de omwonenden te minimaliseren. Dit kan onder meer het implementeren van geluidswerende maatregelen, verbeterde luchtzuiveringstechnologieën, of zelfs heroverweging van de locatie van de weg omvatten. Ik dring er bij de verantwoordelijke instanties op aan om uitgebreide milieueffectrapportages uit te voeren, waarbij de potentiële gezondheidseffecten van de weg grondig worden geëvalueerd en maatregelen worden genomen om deze effecten te minimaliseren. Beslissingen moeten worden genomen op basis van wetenschappelijke gegevens en een zorgvuldige afweging van de potentiële risico's voor de gezondheid en het welzijn van de gemeenschap. Ik verzoek u dan ook dringend om mijn bezwaren serieus te nemen en het besluitvormingsproces zorgvuldig voort te zetten met het oog op het beschermen van de gezondheid van de omwonenden.
2.163B			Bezwaar tegen de voorgestelde aanleg van de weg met betrekking tot hydrologische, geotechnische, geluids- en luchtkwaliteitseffecten Ik wil mijn bezwaar kenbaar maken met betrekking tot de voorgestelde aanleg van de weg in uw buurt, met name vanwege de potentiële effecten op het milieu en de leefomgeving. Wetenschappelijke studies tonen aan dat dergelijke infrastructurele ontwikkelingen aanzienlijke gevolgen kunnen hebben voor diverse aspecten van de omgeving. Overstromingsrisico en hydrologie: Gedetailleerde hydrologische modellering is essentieel om de impact van de weg op de waterhuishouding van nabijgelegen moerasgebieden en grachten te begrijpen. Veranderde oppervlakteafvoer, infiltratie en waterpeilen moeten worden geanalyseerd om mogelijke overstromingsrisico's in kaart te brengen en passende maatregelen te nemen ter voorkoming van wateroverlast. Trillingen en geotechniek: Geotechnische studies moeten worden uitgevoerd om de mogelijke effecten van wegverkeerstrillingen op aangrenzende woningen te evalueren. Dit omvat het beoordelen van bodemgesteldheid, gevoeligheid voor trillingen en het ontwikkelen van mitigatiemaatregelen om schade aan gebouwen te voorkomen. Geluidshinder: Geluidsstudies zijn nodig om de verwachte geluidsniveaus te voorspellen en te vergelijken met wettelijke normen, zoals die van de Europese Unie. Hierbij dient rekening te worden gehouden met verkeersintensiteit, snelheid en landschapkenmerken om de impact van geluidshinder op de leefomgeving nauwkeurig te beoordelen.

			Luchtkwaliteit: Luchtkwaliteitsmodellering is vereist om de potentiële toename van fijnstof en andere verontreinigende stoffen als gevolg van wegverkeer te analyseren. Dit omvat het voorspellen van de verspreiding van verontreinigende stoffen en het evalueren van hun impact op de gezondheid van omwonenden, inclusief het risico op luchtwegaandoeningen en kanker op lange termijn. Verkeersstromen en mobiliteitsbeleid: Een grondige evaluatie van verkeersstromen en mobiliteitsbehoeften is noodzakelijk. Dit omvat het identificeren van alternatieve oplossingen zoals tonnagebeperkingen en het analyseren van hun effectiviteit in het verminderen van verkeerscongestie en het verbeteren van de leefbaarheid. Het is van vitaal belang dat deze wetenschappelijke inzichten worden meegenomen in het besluitvormingsproces en dat er zorgvuldige afwegingen worden gemaakt om de impact op het milieu en de leefomgeving te minimaliseren. Ik verzoek u dan ook dringend om mijn bezwaren serieus te nemen en het besluitvormingsproces voort te zetten met het oog op het beschermen van het milieu en de leefbaarheid van de gemeenschap.
2.164B			Hierbij wil ik mijn bezwaren indienen met betrekking tot de voorgestelde aanleg van de weg in onze regio. De laatste maanden hebben we te maken gehad met aanzienlijke regenval, waardoor akkers, weilanden en grachten al regelmatig zijn overstroomd. Ik maak me grote zorgen over de mogelijke gevolgen van de aanleg van de weg in dit gebied, aangezien het een voormalig moerasgebied betreft. Overstromingsrisico: De huidige overstromingen doen vermoeden dat de gronden in dit gebied al gevoelig zijn voor wateroverlast. Is er voldoende onderzoek gedaan naar de mogelijke toename van overstromingsrisico's als gevolg van de weg? Ik vraag me af of de impact van de weg op de waterhuishouding voldoende is onderzocht en of er passende maatregelen zijn genomen om overstromingen te voorkomen. Trillingen: De aanleg van de weg zal ongetwijfeld trillingen veroorzaken, die mogelijk schade kunnen aanrichten aan onze woningen. Is er voldoende gedaan om ervoor te zorgen dat onze huizen niet worden beschadigd door deze trillingen? Zijn er maatregelen genomen om eventuele schade te voorkomen en onze veiligheid te waarborgen? Lawaaihinder: Ik maak me ook zorgen over de mogelijke toename van geluidshinder als gevolg van de weg. Voldoet de voorgestelde weg aan de wettelijke normen die door Europa zijn opgesteld? Wordt er rekening gehouden met de impact van geluidshinder op de leefbaarheid van onze omgeving en onze gezondheid? Fijn stof en gezondheidseffecten: De aanleg van de weg zal hoogstwaarschijnlijk leiden tot een toename van fijn stof in onze omgeving, met mogelijk ernstige gevolgen voor onze gezondheid. Wordt er voldoende rekening gehouden met de potentiële gezondheidseffecten van de weg, zoals het risico op luchtwegaandoeningen en longkanker? Zijn er maatregelen getroffen om deze risico's te minimaliseren? Tonnagebeperking en mobiliteitsvisie: Ik vraag me af waarom er niet is gekozen voor een eenvoudige tonnagebeperking om het verkeer te sturen richting de E34, in plaats van het aanleggen van een nieuwe weg. Is er een duidelijke mobiliteitsvisie voor onze regio die rekening houdt met de lange termijn impact van infrastructuurprojecten op de leefbaarheid en duurzaamheid van onze omgeving?

			Ik ben van mening dat het van cruciaal belang is dat deze bezwaren serieus worden genomen en dat er grondig onderzoek wordt gedaan naar de mogelijke gevolgen van de voorgestelde weg. Ik hoop dat mijn bezwaren zullen worden meegenomen in het besluitvormingsproces en dat er rekening wordt gehouden met de belangen van de gemeenschap en het milieu.
2.165B			Te dicht tegen bewoonde percelen: Het voorgestelde tracé ligt te dicht bij bewoonde percelen, wat kan leiden tot ernstige overlast voor de omwonenden. Wetenschappelijk onderzoek heeft aangetoond dat de nabijheid van drukke wegen kan leiden tot een verhoogde blootstelling aan luchtverontreinigende stoffen, waaronder fijn stof, wat weer kan leiden tot gezondheidsproblemen bij de omwonenden. Uitstoot van fijn stof: Het gekozen tracé kan leiden tot een toename van de uitstoot van fijn stof, wat schadelijk is voor de gezondheid van de omwonenden. Fijn stofdeeltjes kunnen diep in de longen doordringen en gezondheidsproblemen veroorzaken, waaronder luchtwegaandoeningen zoals astma en bronchitis, evenals hart- en vaatziekten. Alternatief tracé: Een meer noordelijk tracé wordt voorgesteld als een gezonder alternatief, omdat het de afstand tot bewoonde gebieden vergroot en de blootstelling aan verontreinigende stoffen vermindert. Het is van belang dat er serieus wordt gekeken naar alternatieve tracés die de impact op de gezondheid en het welzijn van de omwonenden minimaliseren. Kritisch denken: Het lijkt erop dat de besluitvorming rondom het tracé hoofdzakelijk wordt gestuurd door computermodellen, zonder voldoende ruimte voor kritisch denken en individuele inzichten. Het is van belang dat besluitvormingsprocessen worden geleid door een grondige analyse van alle beschikbare gegevens, inclusief wetenschappelijk onderzoek en praktijkervaring. Terug naar de tekentafel: Ik pleit ervoor om terug te keren naar de tekentafel en het huidige tracé te heroverwegen. Het is duidelijk dat het gekozen tracé niet voldoet aan de vereisten voor een optimale leefbaarheid en gezondheid van de omgeving. Er moet gezocht worden naar alternatieve tracés die beter aansluiten bij de behoeften van de gemeenschap en de bescherming van het milieu. Ik verzoek u dan ook om mijn bezwaren serieus te nemen en te overwegen om het huidige tracé te herzien. Het is van groot belang dat de uiteindelijke beslissing gebaseerd is op een zorgvuldige afweging van alle relevante factoren, inclusief de impact op de gezondheid en het welzijn van de gemeenschap.
2.166B			Hierbij wil ik mijn bezwaren uiten met betrekking tot het gebrek aan adequaat onderzoek en beleid met betrekking tot vrachtverkeer en verkeersproblematiek in de regio Geel. Ontkoppeling van PRUP's: Het is verontrustend dat het huidige Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) lijkt te zijn ontkoppeld van het PRUP dat de verbinding tussen de N18 (Retie-Dessel-Mol) en de N118 (Retieseweg) regelt. Hierdoor wordt alleen nog gesproken over het vrachtverkeer van en naar de Stenehei in Dessel, terwijl het vrachtverkeer van Geel naar andere industriegebieden langs andere routes wordt geleid. Dit kan leiden tot een ongelijke verdeling van verkeerslasten, waarbij Geel onevenredig veel verkeer moet verwerken.

			Nieuwe wegen trekken nieuw verkeer aan: Het fenomeen van 'inductiehypothese' moet serieus worden genomen. Het aanleggen van nieuwe wegen trekt doorgaans nieuw verkeer aan, wat kan leiden tot een toename van de verkeersdruk en congestie op bestaande wegen. Aangezien het wegennet rond Geel (R14, Antwerpseweg) reeds in de knoop zit, is het niet verstandig om nieuwe wegen aan te leggen zonder eerst de bestaande verkeersproblematiek aan te pakken. Gebrek aan duidelijke visie en gebruik van computermodellen: Het is zorgwekkend dat er vanuit de provincie geen duidelijke visie lijkt te zijn op de verkeersproblematiek in Geel. Het lijkt erop dat besluitvorming voornamelijk wordt gestuurd door computermodellen, zonder voldoende aandacht voor de daadwerkelijke verkeerssituatie ter plaatse. Dit kan leiden tot beslissingen die niet aansluiten bij de realiteit en de behoeften van de gemeenschap. Noodzaak van grondig onderzoek: Het is van essentieel belang dat de overheid grondig onderzoek uitvoert naar de verkeersstromen en -problematiek in Geel, inclusief het gebruik van geavanceerde technologieën zoals ANPR-camera's en tolgegevens. Dit kan waardevolle inzichten bieden in het daadwerkelijke verkeersgedrag en de verkeersstromen, wat essentieel is voor een evidence-based benadering van verkeersplanning en -beleid. Ik verzoek u dan ook om mijn bezwaren serieus te nemen en te overwegen om het verkeersbeleid in de regio Geel te herzien, waarbij rekening wordt gehouden met de wetenschappelijke inzichten en de behoeften van de gemeenschap.
2.167B			Alternatieve oplossingen voor ontlasting van St. Dimpna en de Gasthuisstraat: In plaats van het aanleggen van nieuwe wegen, stel ik voor om andere oplossingen te overwegen voor het ontlasten van St. Dimpna en de Gasthuisstraat van zwaar verkeer. Een tonnagebeperking, die al anderhalf jaar goed werkt in de Gasthuisstraat, kan een effectieve manier zijn om het zware verkeer te verminderen. Daarnaast kunnen aanvullende maatregelen zoals extra snelheidsbeperkingen en het promoten van trage wegen worden ingevoerd. Dit kan op korte termijn worden gerealiseerd zonder grote kosten. Fietsroutes en veiligheid: Er bestaan reeds veilige fietsroutes die parallel lopen aan de Gasthuisstraat, zoals de route via de Fien Geerinckx- en Verbueckenstraat. Het promoten van deze routes kan niet alleen de verkeersdruk verminderen, maar ook de veiligheid van fietsers verbeteren. Door de nadruk te leggen op alternatieve vervoerswijzen zoals fietsen, kunnen we ook bijdragen aan een duurzamere mobiliteit. Gecoro's afkeuring als signaal: De afkeuring van het project "Geel Bis" door de Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening (Gecoro) moet serieus worden genomen. Het wijst op mogelijke problemen of bezwaren tegen het project of de voorgestelde plannen met betrekking tot de regionale ontsluiting van Geel. Als adviesorgaan heeft de Gecoro de taak om kritisch te kijken naar dergelijke projecten en aanbevelingen te doen voor verbetering. Al met al wil ik benadrukken dat het belangrijk is om alternatieve oplossingen te overwegen die minder ingrijpend zijn en mogelijk sneller kunnen worden geïmplementeerd. Door te focussen op bestaande infrastructuur en het bevorderen van duurzame vervoerswijzen, kunnen we streven naar een betere mobiliteit en leefbaarheid in Geel. Ik verzoek u dan ook om mijn bezwaren serieus te nemen en te overwegen om het voorgestelde project te herzien in lijn met deze alternatieve oplossingen.
2.168B			Hierbij wil ik mijn bezwaar indienen tegen het voorgestelde project en met name tegen het gebrek aan beoordeling van het nulalternatief in het plan-MER.

			Idem 2.83B + Dit roept de vraag op of het voorgestelde project wel representatief is en of meer beton daadwerkelijk de oplossing is voor de problemen waarvoor het project bedoeld is. Impact op het milieu en de leefbaarheid: De voorgestelde aanleg van de nieuwe weg zal verdere vermindering van groene ruimtes in Holven tot gevolg hebben. Dit terwijl het behoud van groene ruimtes cruciaal is, vooral gezien de huidige zorgen over klimaatverandering en de noodzaak om de uitstoot van stikstof en fijnstof te verminderen. Het betonen van het laatste stukje groen staat haaks op de inspanningen die moeten worden geleverd om onze leefomgeving te beschermen en te versterken. Vergelijking met andere projecten: De aanleg van de nieuwe weg lijkt in tegenspraak te zijn met de bevindingen rond andere projecten, zoals het project One Ineos te Antwerpen. De discrepantie tussen wat wordt gepresenteerd in de pers door politici en de realiteit van dergelijke projecten roept twijfels op over de doelmatigheid en de mogelijke impact van het voorgestelde project. Ik verzoek u dan ook om het gebrek aan beoordeling van het nulalternatief serieus te nemen en te overwegen om het voorgestelde project te herzien met inachtneming van de mogelijke alternatieven en de impact op het milieu en de leefbaarheid.
2.169B			Ik maak me grote zorgen over de mogelijke negatieve impact op onze gezondheid, gezien de zeer korte afstand tussen onze woning en de geplande weg. Gezondheidseffecten van een drukke weg: Wetenschappelijk onderzoek heeft aangetoond dat de negatieve effecten van een drukke weg op de gezondheid zich uitstrekken tot enkele honderden meters vanaf het wegdek. Onze woning bevindt zich echter op minder dan 75 meter van het midden van de weg, wat betekent dat we ons in een zeer kwetsbare positie bevinden. De combinatie van luchtvervuiling, lawaai overdag en geluidsoverlast kan aanzienlijke gezondheidsproblemen veroorzaken, waaronder slaapstoornissen en verlies aan levenskwaliteit. Fijnstof en luchtvervuiling: De recente verlaging van de veilige norm voor fijnstof door de WHO tot 5 mcg/m³ benadrukt de ernst van het probleem. Zelfs zonder de aanleg van de nieuwe weg is het fijnstofniveau al te hoog, wat aantoont dat er dringend maatregelen moeten worden genomen om de luchtvervuiling te verminderen. De vraag rijst wat de overheid zal doen om het fijnstofniveau te verlagen zonder de aanleg van een nieuwe weg die de luchtvervuiling verder kan verergeren. Geluidsoverlast: De WHO stelt strenge normen voor geluidsniveaus voor een gezond leefmilieu, maar onze eigen metingen tonen aan dat deze normen mogelijk al worden overschreden. Als bewoners op de eerste verdieping hebben we weinig bescherming tegen geluidsoverlast, waardoor onze slaapkwaliteit en algehele gezondheid in gevaar kunnen komen. Gezien deze ernstige zorgen verzoek ik u dringend om de geplande aanleg van de weg te heroverwegen en alternatieve oplossingen te zoeken die de gezondheid en het welzijn van de omwonenden niet in gevaar brengen.
2.170B			Hierbij wil ik mijn bezwaren kenbaar maken met betrekking tot de verwachte geluidshinder als gevolg van het voorgestelde plan voor de aanleg van de weg in de Gagelstraat en Holvenseheide. Mijn bezorgdheid is gebaseerd op de niet-technische

			samenvatting van het Plan-MER, waarin wordt beschreven dat het gemiddelde geluidsniveau overdag (Lden) en het nachtelijke geluidsniveau (Lnight) momenteel al tussen de 45-50dB en 0-40dB liggen in de genoemde gebieden. Mijn bezwaren zijn als volgt: Piekniveaus overdag: Het daggemiddelde geluidsniveau moet niet alleen worden beoordeeld op basis van het gemiddelde over de hele dag, maar ook op basis van piekniveaus overdag. Mitigerende maatregelen moeten ervoor zorgen dat piekniveaus worden verminderd om extra geluidsdruk te voorkomen, vooral in specifieke frequenties die als hinderlijker worden ervaren. Laagfrequent geluid (LFg): Speciale aandacht moet worden besteed aan laagfrequent geluid, omdat dit vaak als hinderlijker wordt ervaren en een grotere impact kan hebben op de gezondheid en het welzijn van mensen. Het plan moet maatregelen omvatten om de invloed van LFg te minimaliseren. Mitigerende maatregelen: Het plan moet alle mogelijke mitigerende maatregelen omvatten om ervoor te zorgen dat de huidige geluidsdruk voor naburige bewoners niet toeneemt. Enkele belangrijke maatregelen die moeten worden overwogen, zijn het gebruik van geluidsarme wegverharding, gronddammen, akoestische isolatie van gebouwen en de plaatsing van geluidsschermen. Geluidsschermen en gronddammen: Geluidsschermen moeten dicht bij de weg worden geplaatst, voldoende hoog zijn en van hoge kwaliteit wat betreft geluidsabsorptie. Overlengte van geluidsschermen en gronddammen is essentieel om te voorkomen dat zijdelings geluid de naburige bewoners bereikt. Het is van cruciaal belang dat het plan gedetailleerde geluidsmitigerende maatregelen omvat om geluidshinder voor naburige bewoners te minimaliseren en hun leefomgeving te beschermen. Ik dring er bij u op aan deze bezwaren serieus te overwegen bij de verdere ontwikkeling van het plan.
2.171B			Mijn bezorgdheid betreft met name de veiligheid en toegankelijkheid voor voetgangers en recreatieve gebruikers in het gebied. Veiligheid van voetgangers: Hoewel er plannen zijn voor ongelijkvloerse fietsoversteken, moeten deze verbindingen ook veilig zijn voor voetgangers. Er moet worden gewaarborgd dat voetgangers veilig kunnen oversteken zonder het risico te lopen op aanrijdingen met fietsers of landbouwvoertuigen. Uitgebreid onderzoek naar recreatief gebruik: Het huidige plan biedt slechts een beknopte beschrijving van het officiële wandelnetwerk rondom het PRUP. Er is echter behoefte aan een uitgebreider onderzoek naar het dagelijkse recreatieve gebruik van de wegen en paden in dit gebied door verschillende gebruikersgroepen, waaronder recreatieve sporters, hondenbezitters en wandelaars. Dit onderzoek moet de toegankelijkheid, mogelijke alternatieve routes en de behoefte aan extra voorzieningen zoals wandelpaden in kaart brengen. Kwantitatieve analyse: De analyse moet kwantitatief zijn en rekening houden met het aantal woningen en bewoners in het gebied, evenals het aantal potentiële recreatieve gebruikers. Dit is met name belangrijk gezien het grote aantal bewoners dat mogelijk gebruikmaakt van de wandelpaden en wegen in de omgeving.

			Het is van essentieel belang dat het PRUP rekening houdt met de behoeften en belangen van alle gebruikers, zowel inwoners als recreanten, en dat de toegankelijkheid en veiligheid van het gebied worden gewaarborgd. Ik dring er daarom op aan dat er een gedetailleerde analyse wordt uitgevoerd naar de infrastructuur en voorzieningen voor voetgangers, fietsers en recreatieve gebruikers, zodat deze bezorgdheden kunnen worden aangepakt.
2.172B			Mijn bezorgdheid betreft met name de potentiële effecten van het project op zowel mens als milieu, waarbij ik verschillende aspecten wil benadrukken die naar mijn mening grondig moeten worden overwogen. Toename van verkeer: Een van de belangrijkste zorgen is de mogelijke toename van het verkeer als gevolg van de nieuwe weg. Ervaringen met eerdere infrastructuurprojecten, zoals de N19g, laten zien dat nieuwe wegen vaak extra verkeer aantrekken, wat indruist tegen de milieudoelstellingen van zowel de Europese Unie als Vlaanderen. Het dossier dient een grondige analyse te bevatten van de potentiële verkeerstoename en de gevolgen hiervan voor de omgeving. Verharding van terrein: De voorgestelde verharding van ongeveer 7 hectare terrein is zorgwekkend, met name omdat dit plaatsvindt in infiltratiegevoelig gebied. De verharding kan leiden tot verminderde waterinfiltratie en -afvoer, wat negatieve gevolgen kan hebben voor de hydrologische balans en de kwaliteit van het grondwater. Het dossier moet een gedetailleerde evaluatie bevatten van de potentiële hydrologische effecten van de voorgestelde verharding en mogelijke maatregelen om deze effecten te minimaliseren. Milderende maatregelen: Hoewel het plan-MER open grachten voorstelt als milderende maatregel, is het twijfelachtig of deze voldoende zijn om de negatieve impact van de verharding te compenseren. Er moet een grondige beoordeling worden uitgevoerd van de effectiviteit van deze maatregelen en, indien nodig, moeten aanvullende maatregelen worden overwogen om de impact op het milieu te verminderen. Het is van cruciaal belang dat het plan-MER een grondige analyse bevat van de potentiële negatieve effecten van de voorgestelde nieuwe weg, met name op het gebied van verkeerstoename en verharding van het terrein. Daarnaast moeten passende maatregelen worden genomen om deze effecten te minimaliseren en de impact op het milieu te beperken.
2.173B			Hierbij wil ik mijn bezwaren uiten met betrekking tot het voorgestelde voorkeurs tracé voor de aanleg van de weg in Geel-Holven, zoals beschreven in het plan-MER voor de "Regionale ontsluiting Geel bis te Geel – Ontwerp". Mijn bezorgdheid richt zich met name op de locatiekeuze van het tracé en de mogelijke gezondheidsrisico's voor de omwonenden. Idem 2.5B + Het plan biedt echter geen concrete specificaties over hoe deze maatregelen er precies zullen uitzien, wat bijdraagt aan de onzekerheid en bezorgdheid bij de omwonenden. Ik dring er bij u op aan om deze bezwaren serieus te overwegen en de locatiekeuze van het tracé te heroverwegen. Het is van het grootste belang dat de gezondheid en het welzijn van de omwonenden worden beschermd en dat eventuele risico's worden geminimaliseerd.
2.174B			Hierbij wil ik mijn bezwaren uiten met betrekking tot het voorgestelde voorkeurs tracé voor de aanleg van de weg, zoals beschreven in het plan-MER voor de "Regionale ontsluiting Geel bis te Geel – Ontwerp". Mijn bezorgdheid richt zich met

			name op de potentiële gezondheidsrisico's voor de omwonenden als gevolg van verhoogde concentraties van ultrafijn stof, fijnstof (PM2,5) en stikstofdioxide (NO2), evenals de mogelijke risico's van lawaai en ongevallen met gevaarlijke transporten. Gezondheidsrisico's van verontreinigende stoffen: Wetenschappelijk onderzoek heeft aangetoond dat blootstelling aan verhoogde concentraties van ultrafijn stof, fijnstof (PM2,5) en stikstofdioxide (NO2) schadelijke effecten kan hebben op de gezondheid van zowel kinderen als volwassenen. Deze verontreinigende stoffen kunnen leiden tot neurologische schade, verstoorde neurologische ontwikkeling bij kinderen en versnelde neurologische aftakeling bij volwassenen. Het voorgestelde voorkeustracé brengt de omwonenden mogelijk in direct contact met deze schadelijke stoffen, wat een aanzienlijk risico vormt voor hun gezondheid. Risico's van lawaai en ongevallen: Naast de gezondheidsrisico's van verontreinigende stoffen, bestaat er ook een risico op schade aan de gezondheid door (nachtelijk) lawaai en mogelijke ongevallen met gevaarlijke transporten in de nabijheid van woonzones. Deze risico's kunnen een negatieve invloed hebben op de leefkwaliteit en het welzijn van de omwonenden. Toekomstige normen voor stikstof en fijnstof: Het is belangrijk op te merken dat de normen voor stikstof en fijnstof voortdurend in ontwikkeling zijn en naar verwachting zullen worden verstrengd. Het plan-MER houdt echter geen rekening met deze toekomstige normen, wat kan resulteren in het goedkeuren van een project op basis van normen die mogelijk al achterhaald zijn op het moment van realisatie. Gezien deze bezwaren dring ik er bij u op aan om het voorgestelde voorkeustracé voor de aanleg van de weg te heroverwegen en de potentiële gezondheidsrisico's voor de omwonenden serieus te nemen. Het is van het grootste belang dat de gezondheid en het welzijn van de omwonenden worden beschermd en dat eventuele risico's worden geminimaliseerd.
2.175B			Ten eerste maak ik me grote zorgen over het overstromingsrisico. De recente overvloedige regenval heeft reeds akkers en weilanden in de buurt doen overstromen. Gezien het feit dat het gebied voorheen een moeras was, vrees ik dat de aanleg van de weg verdere overstromingen zal veroorzaken. Ik vraag me af of er voldoende onderzoek is gedaan naar dit risico en welke maatregelen worden genomen om mogelijke overstromingen te voorkomen of te beperken. Daarnaast ben ik bezorgd over de mogelijke effecten van trillingen op onze woningen als gevolg van de aanleg en het gebruik van de weg. Het is van essentieel belang dat er adequate maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat onze huizen niet beschadigd raken. Ik zou graag meer informatie ontvangen over welke maatregelen worden genomen om dit probleem aan te pakken. Verder vrees ik voor mogelijke geluidshinder als gevolg van de weg. Het is belangrijk dat er rekening wordt gehouden met de wettelijke normen die zijn vastgesteld door Europa om ervoor te zorgen dat het geluidsniveau binnen aanvaardbare grenzen blijft. Ik zou graag willen weten welke maatregelen worden genomen om geluidshinder te minimaliseren en hoe deze maatregelen worden gehandhaafd. Een ander punt van zorg is de mogelijke toename van luchtvervuiling als gevolg van de aanleg van de weg. De toename van fijn stof kan leiden tot ernstige gezondheidsproblemen zoals astma en longkanker. Het is van groot belang dat er effectieve maatregelen worden genomen om dit risico te minimaliseren en de luchtkwaliteit te waarborgen. Tot slot wil ik graag wijzen op alternatieve oplossingen die mogelijk minder schadelijk zijn voor ons gebied. Waarom wordt er bijvoorbeeld geen tonnagebeperking ingesteld om het verkeer te sturen naar de E34 richting de Noord-Zuidas van

			Turnhout naar Geel? Het lijkt erop dat het aanleggen van extra wegen alleen maar meer verkeer zal aantrekken en de regio zal overspoelen met problemen zoals lawaai, trillingen en luchtvervuiling.
2.176B			Ik wens dat er nieuwe tellingen gedaan worden op de Retieseweg, na de aanleg van N19 is de situatie geheel anders geworden. Als die verbinding er ooit moest komen zullen de problemen in Retie en Dessel niet te overzien zijn omdat het zware verkeer van de N19 allemaal door Retie en Dessel zal rijden omdat het een stukje korter en goedkoper is om naar Eindhoven te rijden. Het verkeer van Stenenhei rijdt nu langs Mol om zo zonder problemen in Geel richting Antwerpen of Hasselt te rijden, meer hoeft dat niet te zijn.
2.177B			Naast de al overvloedig vermelde argumenten van luchtverontreiniging, verkeersonveiligheid, rustverstoring en dergelijke, is wateroverlast een nieuwe zorg die we aan de lijst met bezorgdheden kunnen toevoegen, mede als gevolg van de plannen voor het doortrekken van de Geelse Ring. Nu het al geruime tijd overvloedig regent, staan vele weides en zelfs sommige tuinen in Geel-Holven deels blank. De ondergrond kan de hoeveelheid water al een tijdje niet meer aan, en is volledig verzadigd. De mogelijke komst van zes hectare extra verharding in dit gebied, zal in de toekomst zeker niet bijdragen aan een betere afvoer van regenwater. Er zal ongetwijfeld wel gezorgd worden voor afvoer van het water dat op deze verharding terecht zou komen, maar deze overvloedige verharding zal ook zorgen voor een kunstmatige barrière, die natuurlijke afvoer van water zal verstoren. Dit baart ons zorgen, en we vragen ons af of hier wel voldoende over nagedacht werd bij dit megalomane bouwplan. Een plan voor de realisatie van een prestigeproject, waarvan echter het nut allesbehalve bewezen wordt door de hiervoor uitgevoerde studies. We dienen daarom dit bezwaar in tegen het plan voor het doortrekken van de Geelse Ring, en hopen dat hier rekening mee gehouden wordt.
2.178B			1. De Europese Unie heeft in februari 2024 strengere grenswaarden opgelegd voor luchtvervuiling (fijn stof en andere pollutanten) die tegen 2030 ook in Vlaanderen/Geel moeten gehaald worden. Het doortrekken van de Ring vlak naast dichtbebouwde en grote woonkernen is volledig in tegenspraak hiermee. De nieuwe strengere grenswaarden voor luchtvervuiling zullen hier zeker niet gehaald worden. Metingen tonen dit nu al aan. 2. Het wegverkeer zorgt ook voor een sterk verhoogde stikstofuitstoot. De aanleg van de nieuwe verbindingsweg is helemaal niet in overeenstemming met het nieuwe stikstofdecreet. Welke impact heeft de stikstof van het toenemende zwaar verkeer op de natuur in deze omgeving? Is dit onderzocht? Wordt Holven de nieuwe 'beerput'? 3. Vlaanderen moest ontharden maar giet nog altijd beton bij: 29% van Vlaanderen is nu al verhard. Uit recente rapporten blijkt dat Geel in de kopgroep zit inzake verhardingssnelheid (21/300) met gemiddeld 430 m2/dag. Het aanleggen van de nieuwe weg zal gepaard gaan met minimaal 7 ha extra verharding i.p.v. ontharding! Wat zal hiervan het effect op lange termijn zijn? 4. In de onmiddellijke nabijheid van het gekozen tracé zijn afgelopen maanden veel kelders, kruipkelders en tuinen onder water gelopen. Meerdere bewoners van de verkavelingen Weidestraat, Witbolstraat, Lupinenstraat en Gagel hebben dit recent vastgelegd op foto/film. Het nu gekozen tracé voor de nieuwe verbindingsweg ligt pal naast deze verkavelingen, net in de laagst gelegen zone, dus qua wateroverlast de meest kwetsbare zone. De aanleg van de weg zal er voor zorgen dat ten zuiden van deze nieuwe weg meermaals per jaar overstromingsgevaar ontstaat waarbij tientallen woningen zullen onderlopen. Het risico op overstromingen zal in de toekomst vele malen toenemen. Hiervoor zijn meerdere redenen: (1) door de klimaatwijziging zullen frequenter hevige stortbuien voorkomen; (2) het aanvoerdebiet van oppervlaktewater via de RWA-aflopen langsheen de Koppeleershoeven zal nog sterk toenemen omdat veel oudere woningen momenteel nog niet

			aangesloten zijn voor de afvoer van hun oppervlaktewater; (3) het ophogen van de landbouwgronden langs de Fittelaarsdijk (vele ha vroeger en nu vergund door stad Geel) zorgt dat het pluviale water nog meer zuidwaarts loopt en er noordwaarts veel minder water zal infiltreren; (4) een sterk verminderde waterinfiltratie t.g.v. de extra 7 ha betonverharding door aanleg van de nieuwe weg; (5) de nieuwe weg zal bovendien een mechanische barrière vormen zodat het wegvloeiën van water via de natuurlijke grachten en waterlopen sterk zal vertragen. De bestaande grachten/waterlopen kunnen op dit moment het aanwezige lokale en massaal aangevoerde oppervlaktewater onvoldoende laten afvloeien (de Holvense Heidelberg VHAG 42374 is er nu door het toegenomen debiet op sommige plaatsen al 2 - 3 meter breed geworden, vroeger was dit minder dan 1 m, alles spoelt weg!). Ook talrijke akkers en weiden gelegen op het tracé van de nieuwe weg staan regelmatig blank, het pluviale overstromingsgebied er nu al te klein en verplaatst zich in snel tempo naar de woonwijken. Daarenboven zijn er ook problemen met het opvangbekken naast kruispunt N19/Dr. Van de Perrestraat/Molderbeemdendijk. Dit bekken vangt oppervlaktewater op van het centrum van Geel. Het weghalen van dit opvangbekken zal de waterstand in Geel-Centrum extra verhogen. Kortom, gans de zone vanaf dit opvangbekken tot aan de Heistraat wordt overstromingsgevoelig gebied, inclusief de grotendeels bebouwde verkavelingen. De overstromingsfrequentie zal door de klimaatverandering vele malen hoger komen te liggen. Moet de overheid geen doortastende 'watertoets' uitvoeren vooraleer zij zo'n ingrijpend bouwwerk uitvoert? Voor gewone burgers die willen bouwen is dit wel verplicht! 5. De gezondheid van de bewoners uit de omgeving zal verslechteren. De kwaliteit van de lucht zal sterk achteruit gaan waardoor meer kinderen en ouderen last krijgen van longproblemen en astma. Dit is wetenschappelijk bewezen. Deze negatieve gezondheidseffecten zijn een combinatie van de invloed van luchtvervuiling, lawaai overdag, geluidsoverlast, slecht slapen en het verlies aan groene ruimte. 6. Door de keuze voor dit tracé verplaatst men het probleem van Sint-Dimpna naar Holven. Dit is conceptueel fout. Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid van stedelijke gebieden mag niet gebeuren door het verplaatsen van de hinder (fijnstof, stikstof, geluid, ...) en gevaren naar andere woonregio's. De leefsituatie van de ene bevolkingsgroep mag niet in het nadeel zijn van de andere bevolkingsgroep. 7. Ook de veiligheid van onze fietsers (schoolkinderen en vele anderen) komt in het gedrang. Het gevaar op dodelijke slachtoffers onder fietsers en voetgangers die van Ten Aard naar Geel centrum komen (en vice versa) neemt toe. Bovendien zullen de verkeersongevallen van St.-Dimpna zich verplaatsen naar deze nieuwe verbindingsweg met zijn gevaarlijke aansluitpunten aan de Ring en de Retieseweg. En, hoe sneller en zwaarder het verkeer, des te ernstiger worden de ongevallen. 8. Het ontlasten van St.-Dimpna van doorgaand en zwaar verkeer kan gemakkelijk door een combinatie van tonnagebeperking, een snelheidsbeperking tot 30km/uur en voor de zwakke weggebruikers (fietsers, voetgangers) een veiligere infrastructuur te voorzien. Het vrachtverkeer moet westelijk langs de N19g, die daar speciaal voor aangelegd is, of oostelijk via de Ring van Mol. 9. Metingen van de verkeersdichtheid die geleid hebben tot dit PRUP dateren van voor de aanleg van de N19g. Bovendien heeft Mol voor een groot aantal wegen/dorpen een tonnagebeperking ingevoerd (Meerhout, Kasterlee en mogelijks andere omliggende gemeenten volgen). Hierdoor kiest het zwaar vervoer naar het zuiden voor de wegen op Geels grondgebied. De verkeerssituatie moet grondiger en accurater onderzocht worden.
2.179B			Het plan zal zorgen voor zware geluidsoverlast in de woonwijken van de Ossemeer, Fittelaarsdijk, Molderbeemdendijk en Katersberg.

			Mede het Europese Milieu Agentschap heeft als doel gesteld de geluidsoverlast voor inwoners te doen zakken. Door de ontsluiting Geel bis is er een sterke toename van de geluidsoverlast voor veel gezinnen met kinderen. Dit zal een zware impact hebben gezien de toename en belasting door geluid exponentieel is voor de omwonenden. Verwijzing naar bijlage waaruit blijkt dat België reeds slecht scoort en er reeds een zeer grote impact van geluidsoverlast is op de inwoners. De Europese doelstellingen zijn om de geluidsoverlast tegen 2030 met 30% terug te dringen in vergelijking met 2017 en de impact van geluidsoverlast zwaar te beperken op de inwoners van de Europese unie. Het aanleggen van het PRUP regionale ontsluiting Geel bis gaat volledig in tegen deze doelstelling.
2.180B			De voorbije maanden heb ik veel overlast gehad van water in onze kelder en kruipkelder. Aangezien ik vlak naast de voorgestelde verbindingsweg woon, gaat dit probleem nog erger worden door de verharding. Het opvangbekken naast het kruispunt N19/Dr. Van de Perrestraat/Molderbeemdendijk kan het water nu al niet meer aan. Wordt dit opvangbekken weggehaald dan zitten wij en gans Holven in overstromingsgebied.
2.181B			Idem 2.178B + 10. Waarom werd het PRUP van Mol stilgelegd? Het was toch de bedoeling om deze regionale ontsluiting te laten aansluiten om ook zo het verkeer naar het zuiden (Geel-West en Zuiderkempem) te laten rijden. Moet Geel opdraaien voor de wensen van Mol, Dessel, Retie, SCK-Vito ...? Er zijn ongetwijfeld betere oplossingen indien men op een verstandige manier de bestaande infrastructuur optimaliseert. 11. Waarom legt men geen kilometerheffing op voor vrachtverkeer dat via de Retieseweg naar St.-Dimpna rijdt (en omgekeerd)? Er is wel kilometerheffing van kracht voor vrachtverkeer op de N19, N19g en Dr. Van de Perrestraat naar Geel-Ten Aard. Hiermee creëert de overheid nog meer sluipverkeer op wegen die hiervoor niet bestemd zijn en dus ook op St.-Dimpna.3 12. In de regio wordt enorm veel gefietst en gewandeld omwille van de rust, het groene karakter en de directe toegang tot de noordelijk gelegen zones (Kasseman, Gemeentevijver, Kempisch Kanaal, Ten Aard, Kasterlee, Retie, ...). De nieuwe verbindingsweg zal dit ernstig belemmeren. Het afsluiten van de Koppeleershoeven (maar ook de 3 andere straten) richting noorden is nefast voor alle lokale wandelaars en sporters die een frisse neus willen halen in dit gebied. Ze moeten naar het centrum toe! Door het afsluiten van 4 wegen worden ook sociale contacten verstoord of ontnomen. Het negatieve effect op de vele fietsers, wandelaars, baasjes met hun honden, minder validen met hun rolwagens, kinderen, ... kortom het sociale buiten-gebeuren wordt er doorgeknipt! De overheid wil dit nu juist beleidsmatig stimuleren. De ganse Kasseman wordt afgesloten voor autoverkeer vanuit het zuiden. Andere (te smalle) straten zullen dit opvangen (Sas-8 straat, Fransebaan, ...). Recreatieve fiets- en wandelpaden gaan verloren. Wat zal de impact op de Dekshoevenvijver, Berkven, ... zijn? 13. Als de Koppeleershoeven wordt afgesloten zal alle gemotoriseerd verkeer van de verkavelingen Weidestraat, Gagel, Holvense Heide en St. Barbarastraat (enkel honderden huizen) op termijn enkel via de Badstraat kunnen weggrijden. Dit is een smalle woonerfstraat met dichte bebouwing, met beurtelings verkeer en met een vrij beperkte/moeilijke aansluiting op de Dr. Van de Perrestraat. We houden ons hart vast wat hier allemaal kan mislopen (ernstig ongeval/calamiteit -> bereikbaarheid voor hulpdiensten, ...). Ook deze aanliggende wijken worden onrechtstreeks meegenomen in de ganse problematiek. 14. De kans bestaat ook dat woningen die dichtbij het tracé staan t.g.v. trillingen vroeg of laat barsten en scheuren gaan vertonen, zowel aan de binnen- als buitenkant. Dit is nu al het geval bij de woningen naast de N19g. Ook deze impact mag niet geminimaliseerd worden!

			15. Is er voldoende diepgaand onderzoek gedaan naar het nulalternatief of de andere tracékeuzes. Hoe werden bij de tracékeuze de factoren die een negatieve invloed hebben mathematisch en wetenschappelijk gewogen? Met welke vooraf vastgelegde en objectiveerbare criteria? Hierover is er nog steeds geen transparantie!
2.182B			- er gaat meer overstromingsgevaar komen. Het grondwater staat nu al hoog en wordt met de nieuwe weg nog erger. Ik vrees dat mijn kelder hierdoor niet droog gaat blijven. - Ik ga veel wandelen en fietsen in deze regio. Ik heb gekozen om hier mijn huis te bouwen voor het landelijk karakter achter mijn tuin, waar ik nu geen geluidshinder heb en toch dicht bij de rand van het centrum. De nieuwe weg gaat mijn uitzicht wegnemen, de luchtkwaliteit verslechteren, de rust (door het geluid) wegnemen.
2.183B			Idem 2.181B (behoudens punt 15)
2.184B			Idem 2.182B
2.185B			Idem 2.103B (behoudens punt inzake geluidsoverlast)
2.186B			Idem 2.60B
2.187B			De scouts komen elke zaterdag met de jongeren spelen en ravotten, onder de vakanties komen daar 2 maanden tenten staan om de jeugd te laten kamperen met de baan die jullie willen aanleggen gaat dat allemaal niet meer kunnen want ze gaat daar rakelings naast komen, ik vraag mij af waar jullie gezond verstand zit!
2.188B			Hierbij wil ik mijn formele bezwaar indienen tegen het voorontwerp van het PRUP Geel-Bis, voornamelijk vanwege de mogelijke negatieve impact ervan op de gezondheid van de omwonenden en de algemene bevolking. Als burger maak ik me ernstig zorgen over de gezondheidsrisico's die kunnen ontstaan als gevolg van de voorgestelde plannen in het PRUP Geel-Bis. De voorgestelde activiteiten, infrastructuur en eventuele vervuilende industrieën in het betreffende gebied kunnen leiden tot lucht-, water- en bodemverontreiniging, wat op zijn beurt kan resulteren in ernstige gezondheidsproblemen voor zowel huidige als toekomstige generaties. Recente wetenschappelijke studies tonen aan dat blootstelling aan verontreinigende stoffen zoals fijnstof, chemicaliën en andere schadelijke stoffen kan leiden tot een breed scala aan gezondheidsproblemen, waaronder ademhalingsproblemen, hart- en vaatziekten, neurologische aandoeningen en zelfs kanker. Als een verantwoordelijke burger ben ik van mening dat het van het grootste belang is om de gezondheid van onze gemeenschap te beschermen en te waarborgen. Bovendien ben ik bezorgd over de mogelijke verstoring van de natuurlijke omgeving en ecosystemen die het gevolg kunnen zijn van de voorgestelde ontwikkelingen in het kader van het PRUP Geel-Bis. Een gezonde leefomgeving is essentieel voor het welzijn van zowel mensen als dieren, en het is cruciaal om ervoor te zorgen dat onze natuurlijke hulpbronnen worden beschermd en behouden voor toekomstige generaties. Als zodanig verzoek ik u dringend om mijn bezwaren serieus te nemen en alle noodzakelijke stappen te ondernemen om de gezondheid en het welzijn van de gemeenschap te waarborgen. Ik verzoek u daarom vriendelijk om het PRUP Geel-Bis te heroverwegen en alternatieve oplossingen te zoeken die de gezondheid van de omwonenden en het milieu beter beschermen.

2.189B			Mijn bezwaar richt zich met name op de gevolgen van overvloedige regenval en de contradictie met de betonstop. Allereerst wil ik mijn zorgen uiten over de toenemende frequentie en intensiteit van regenval als gevolg van klimaatverandering. Het PRUP Geel-Bis lijkt onvoldoende rekening te houden met deze realiteit en de mogelijke gevolgen ervan voor de voorgestelde ontwikkelingen. De gebieden die worden voorgesteld kunnen de bestaande bebouwing extra kwetsbaar maken voor overstromingen en wateroverlast, wat kan leiden tot schade aan eigendommen en gevaar voor de veiligheid van bewoners. Daarnaast strookt het PRUP Geel-Bis niet met het principe van de betonstop, die tot doel heeft om de open ruimte te vrijwaren en duurzame ontwikkeling te bevorderen. Door een nieuwe ontsluiting toe te staan in gebieden, wordt het behoud van kostbaar groen en landbouwgrond in het gedrang gebracht. Dit is in tegenspraak met de lange termijn doelstellingen van de betonstop en zal de druk op de open ruimte alleen maar vergroten. Als bewoner van Koppelsehoeven maak ik mij ernstige zorgen over de impact van het PRUP Geel-Bis op onze leefomgeving en de toekomstbestendigheid ervan. Ik roep uw instantie dan ook op om het plan te heroverwegen en alternatieve strategieën te onderzoeken die meer in lijn zijn met de uitdagingen van klimaatverandering en duurzame ruimtelijke ordening.
2.190B			1. Gezondheid Een nieuwe weg creëren langsheen enkele woonkernen (Molderbeemderdijk – verkaveling Weidestraat e.a. en verkaveling Holvense Heide) is niet meer van deze tijd. De negatieve effecten van een (drukke) weg op de gezondheid zijn zeker voelbaar vanaf enkele meters tot zelfs 500 meter vanaf het midden van de weg. Er zijn een 100 tal woningen die hinder gaan ondervinden door het aanleggen van deze nieuwe weg. Deze negatieve gezondheidseffecten, zijn een combinatie van de invloed van: luchtvervuiling, lawaai overdag, geluidsoverlast en slecht slapen 's nachts en het verlies aan groene ruimte. Ikzelf ben een fervent liefhebber van een moestuin. Jaarlijks kweek ik een 20 tal soorten groenten in mijn tuin. Een gedeelte van deze groenten worden door mijn gezin overgemaakt aan mijn dochter met haar twee kinderen. De uitstoot van fijn stof zal terecht komen op mijn groenten, wat nefast is voor de gezondheid van mijn gezin, dat van mijn dochter en mijn kleinkinderen. Onze slaapkamer is gelegen aan de noordzijde van mijn woning, langs de zijde van de nieuw aan te leggen weg. Het raam bevindt zich op een 4 tal meter boven het maaiveld, waardoor wij genoodzaakt zullen worden om het raam bij nacht te sluiten, om geluidsoverlast te vermijden. 2. KMO zone De reden dat de ontsluiting er dient te komen is om de school op St.-Dimpna te ontlasten van zwaar vervoer. Een reden die ik zeer goed kan onderschrijven. Maar, volgens mijn mening, in een onderzoek binnen het dossier is dit maar een klein detail in het geheel (ik zou het omschrijven als een drogreden). Door een doorgedreven onderzoek op te starten is het mogelijk om vele van deze leerlingen die op St. Dimpna de les volgen, naar de school te laten rijden via de trage wegen die er voldoende zijn in de omgeving van de school. Bijkomend de vraag om een beperking van tonnage door te voeren in Gasthuisstraat en Retieseweg. Volgens ingewonnen inlichtingen staat AWV niet toe om dit te realiseren, vooraleer de ontsluiting in Holven een feit is. Wat ik hieruit kan afleiden is dat de ontsluiting er niet komt omwille van problematiek op St.-Dimpnaplein, maar om een bereikbaarheid as te creëren voor de KMO zone Stenenhei in Dessel. Een bijkomende reden die bij mij het vermoeden van een drogreden versterkt is, dat AWV de Gasthuisstraat en Retieseweg niet wil overdragen aan de stad Geel vooraleer de ontsluiting is verwezenlijkt.

			Het is perfect mogelijk dat de bevoorrading van de KMO zone Arendonk (Hoge mauw) en Retie te bevoorraden via de E34 (richting Turnhout naar Eindhoven). Toch stelde ik in verleden vast dat de vrachtauto's van Van Steenbergen uit Arendonk het St.-Dimpnaplein doorkruisen. Als elke gemeente in de Kempen een klein deeltje van de verkeersdruk op zich neemt, is het voor iedereen draaglijk. Vb. een herinrichting van het oprittencomplex van de E34 in Zevendonk. Een aanpassing van de kleine Ring (R18) in Retie. Met de aanleg van de nieuwe ontsluiting is enkel Geel het duupje. Wat zal er gebeuren wanneer de gemeente Meerhout een tonnage- beperking gaat opleggen voor haar centrum. Het zwaar vervoer zal dan in de Noord-oostzone (Willems, Wilms, Meynen e.a.) rechtsomkeer moeten maken en de R14 gaan nemen om op de E313 te geraken. 3. Verkeerschaos Is het nog niet voldoende dat Geel de verkeershinder moet ondervinden dat de R14 teweegbrengt vanuit Mol en Lommel en de verbinding van de N19g naar Kasterlee en Turnhout? Moet er nu nog een bijkomende ontsluiting gecreëerd worden om het verkeer van Noord-Oost (Retie en Arendonk) via een nu al druk bereden kruispunt aan Oke auto Geel op de Antwerpseweg naar de E313 te leiden? Er zou beter eerst werk gemaakt worden van de problematiek op het kruispunt Oke aan de Antwerpseweg en de doorstroming op de Antwerpseweg zelf (het creëren van ventwegen). Meerdere wegen trekt meer verkeer aan. Het zullen niet alleen de wijken in Holven zijn, die de hinder gaan ervaren, maar ook de bewoners van de Retieseweg, vanaf het Engels kamp richting Retie, door toenemende verkeer. Wanneer er een toename van verkeer zal zijn, via deze ontsluiting zal er mogelijk op het kruispunt R14 met R19g (Gooreind) een bottleneck ontstaan, waardoor de GPS van de voertuigen de minst drukke route zullen aanwijzen en St.-Dimpnaplein toch terug een aantrekkingspool worden voor alle verkeer (inclusief zwaar vrachtvervoer). 4. Metingen Is er nog een nultelling geweest na de ingebruikname van de Noord-Zuid (de N19g)? Is het wel noodzakelijk dat er bijkomend groen wordt ingenomen? Volgens inlichtingen zijn er metingen geweest, welk traject het zwaar vervoer volgt als ze St. Dimpnaplein verlaten. Maar is er een onderzoek geweest, van welke richting het zwaar vrachtvervoer komt? Het is toch niet mogelijk dat al deze vrachtauto's komen vanuit de richting Luik, naar de Antwerpseweg. Mogelijk (en zeer waarschijnlijk) zal er vrachtvoer zijn dat komt vanuit de haven van Antwerpen, waarbij de GPS van deze voertuigen de richting stuurt naar Antwerpseweg in Geel. Veel van dat vrachtvervoer zou in Ranst de afslagkunnen nemen naar de E34. Zijn er omtrent dit gegeven metingen verricht? 5. Natuurbehoud Vlaanderen wil zoveel mogelijk groen behouden. Nu zal er ongeveer een 7 tal ha aan groen verdwijnen om te asfalteren. 6. Bereikbaarheid Momenteel is er veel verkeer van de wijken Holvense Heide en Weidestraat die de Koppeleershoeven gebruiken om via de Fittelaarsdijk richting R14 of Kasterlee te rijden. Na het aanleggen van de ontsluiting zal al dat verkeer (dat toch een honderdtal beweging per dag uitmaakt) de Koppeleershoeven en Badstraat moeten berijden. De Badstraat is al een druk bereden weg, met het verkeer afkomstig van de school in de Katersberg en de verkaveling St. Barbarastraat. Het is ook trouwens een straat met wegversmallingen. Via de Koppeleershoeven, langs de zuidzijde, zal men zich niet meer kunnen begeven in de richting van de Fittelaarsdijk om verder richting Speenwaverdreef en Kassemann te wandelen. Momenteel is dit een route die zeer frequent gebruikt wordt door wandelaars. Deze wandelaars zullen dan telkens via de Katersberg moeten wandelen om via de doorsteek aan de Heistraat richting Kassemann te wandelen ofwel via Badstraat en druk kruispunt van de Dr. VandePerrestraat. 8. Flankerende maatregelen.

			In het ganse PRUP is er niks voorzien van flankerende maatregelen, wat betreft geluidshinder en veiligheid voor fietsers. Hoe kunnen we ervanuit gaan dat deze maatregelen er toch gaan komen? 9. Andere. Door de Gecoro van de stad Geel werd op 12 september 2023 een negatief advies gegeven omtrent de ontsluiting. Ik weet ook wel dat de Gecoro een adviserende rol heeft. Waarom volgt de meerderheid van de stad Geel het advies niet van de Gecoro? Ze hebben het er zich gemakkelijk vanaf gebracht. Positief advies, mits opleggen van voorwaarden. Wat voor onzin. Logisch is aan de voorwaarden toch een negatief advies gekoppeld. Veiligheid van de schoolkinderen op St.-Dimpnaplein. Indien de ontsluiting toch zijn positief gevolg krijgt, moet het St.-Dimpnaplein dan toch nog een druk bereden plein worden voor alle verkeer, tot de ontsluiting is gerealiseerd (mogelijk spreken we over een termijn van 8 tot 10 jaar?). In die tussentijd is het belang (veiligheid) van deze schoolkinderen weinig van tel. Om deze redenen teken ik bezwaar aan bij dit ontwerp-PRUP. Het project, zoals het in het ontwerp-PRUP wordt beschreven, kan m.i. niet worden uitgevoerd, of toch niet op deze wijze.
2.191B			1. KMO zone Ik heb vernomen dat de KMO zone Stenenhei in Dessel aan uitbreiding toe is. Dit brengt extra zwaar vervoer met zich mee. Moet de nieuwe ontsluiting Geel bis dienst doen als extra verkeersgeleider om het zwaar vervoer van de Stenenhei te bedienen? Ik leg het vast in dit document dat in mijn cloud zal worden opgeslagen. Wanneer de tijd er rijp voor zal zijn (mogelijk nog wat jaren, indien er een goedkeuring komt) zal ik het document terug bovenhalen en op dat moment toetsen aan de realiteit. 2. Verkeersdrukke Indien de nieuwe ontsluiting er komt, denkt de verantwoordelijke overheid dan, dat deze ontsluiting zal worden gebruikt? Het zwaar vervoer zal over de N118 blijven rijden, daar deze belastingvrij is. Indien op dat moment toch wordt beslist om op de N118 tol te heffen, zal ik me de vraag stellen, "werd er gewerkt met een verborgen agenda?" Jullie beseffen toch, door extra wegen aan te leggen er een aanzuigeffect is en dat de verkeersas naar de E313 (Antwerpseweg) nog meer verkeer zal te verwerken krijgen. Als elke gemeente in de Kempen een klein deeltje van de verkeersdrukke op zich neemt, is het voor iedereen draaglijk. Vb. een herinrichting van het oprittencomplex van de E34 in Zevendonk. Een aanpassing van de kleine Ring (R18) in Retie. Met de aanleg van de nieuwe ontsluiting is enkel Geel het duupje. Wat zal er gebeuren wanneer de gemeente Meerhout een tonnage- beperking gaat opleggen voor haar centrum. Het zwaar vervoer zal dan in de Noord-oostzone (Willems, Wilms, Meynen e.a.) rechtsonkeer moeten maken en de R14 gaan nemen om op de E313 te geraken. 3. Ontharden Elke gemeente/stad heeft de mond vol over ontharding (tegelpippen). Met de aanleg van deze nieuwe ontsluiting gaan er 1000 m² beton/asfalt bijkomen. Hoe is dit te verantwoorden? 4. Bereikbaarheid De stille omgeving, richting Speenwaverdreef, Kassemann, zullen onbereikbaar worden voor de bewoners van de wijken, om er hun dagelijkse wandelingen te maken. Sporten is toch gezond of moeten we de auto terug van stal halen om via een omweg toch deze stilte gebieden te bereiken. 5. Flankerende maatregelen In het ganse PRUP is er niks voorzien van flankerende maatregelen, wat betreft geluidshinder en veiligheid voor fietsers. Hoe kunnen we ervanuit gaan dat deze maatregelen er toch gaan komen? 6. Waterrellende

			Met de regen van de laatste maanden, heeft mijn groetentuin, voor het eerst in 38 jaar onder water gestaan. Het water heeft er dagen aan een stuk blijven staan. Op welke manier gaat het water op een fatsoenlijke manier weg geraken, indien de ontsluiting er moest zijn. Om deze redenen teken ik bezwaar aan bij dit ontwerp-PRUP. Het project, zoals het in het ontwerp-PRUP wordt beschreven, kan m.i. niet worden uitgevoerd, of toch niet op deze wijze.
2.192B			1. Stikstofdecreet Het PRUP is niet in overeenstemming met het stikstofdecreet. 2. Luchtkwaliteit. In de omgeving van de nieuw aan te leggen ontsluiting zijn er vier woonwijken gevestigd. De luchtkwaliteit zal door de aanleg van een nieuwe ontsluiting erop achteruit gaan. 3. Ontharden. Elke gemeente/stad heeft de mond vol over ontharding (tegelpaden). Met de aanleg van deze nieuwe ontsluiting gaan er 1000m² beton/asfalt bijkomen. Hoe is dit te verantwoorden? 4. PRUP Mol In Geel wordt er werk gemaakt van een nieuwe ontsluiting, terwijl in Mol het PRUP voor een bijkomende weg, werd stop gezet. Wat is dan het nut van de ontsluiting in Geel? Is het voor het zwaar vervoer van de Stenenhei? 5. Verplaatsen probleem Door het verkeer van St. Dimpna te verplaatsen naar de nieuwe ontsluiting is om problemen vragen. Het probleem wordt dan verplaatst. Het project, kan m.i. niet worden uitgevoerd, of toch niet op deze wijze.
2.193B			- De discussie is dat er teveel zwaar verkeer door de stadskern van St-Dimpna komt. Dit is eenvoudig op te lossen door borden te plaatsen met de vermelding "verboden voor doorgaand verkeer met zware tonnage". - Dit verkeer gaat nu richting E34 via het verlengde van de ring richting Kasterlee-Turnhout. Deze N19 is ingericht voor zwaar verkeer dat veeleer doorgaand is. - Bij ontsluiting van de ring richting Retieseweg gaat veel doorgaand verkeer richting Nederland de kortere weg richting Retie-Arendonk nemen richting de E314 i.p.v. de route over de N19 die zij nu nemen. - Het verkeer gaat dus van een geschikte N19 omgeleid worden naar een minder geschikte route over de Retieseweg. - Het zware doorgaande verkeer gaat zich dan richting Retie vastrijden in bebouwd gebied wat gewoon een verschuiving van het probleem is. Het PRUP van Mol en Dessel waar dit van Geel moet op aansluiten is stilgelegd o.a. op basis van protest van de betreffende gemeentes. Wat is dan het nut en de coherentie? - Als men het centrum van Geel wil ontlasten moet men geen kilometerheffing toepassen op de N19 en wel een kilometerheffing op de Retieseweg. Momenteel is dit het omgekeerde wat dus juist extra belasting van het centrum van St-Dimpna met zich meebrengt. - Waarschijnlijk zal het dus zo zijn dat de belastingsinkomsten van deze N19 die simpel te controleren is met enkele camera's belangrijker zijn dan het ontlasten van het centrum van Geel. De ringweg zal dan moeten dienen als een soort alibi om het bovenstaande probleem dan op te lossen.
2.194B			1- De verbindingsweg zou achter (hoewel het agrarisch gebied is) onze tuin komen. Dit betekent een lange rij verlichting dus gedaan met genieten van de heerlijk duisternis en het aanschouwen van een prachtige sterrenhemel.

			2. Elke nieuwe weg brengt sowieso een groter verspreidingsgebied van vervuiling in de lucht, maar deze weg zou aansluiten aan de Retieseweg net naast de woning van mijn buurman, door middel van een kruispunt met verkeerslichten. De Retieseweg is sinds de afwerking van de rioleringswerken een zeer drukke verkeersader, vooral tussen 06.00u. en 20.00u. Als de verkeerslichten even lang op rood als groen staan betekent dit dat er 7 volle uren auto's en vrachtwagens staan te stinken voor mijn deur. Een raam openzetten om te verluchten wordt dus een raam openzetten om te vergassen. 3. Hier valt weinig over te zeggen. Ieder normaal intelligent denkend mens weet wat extra wegen betekenen. Niet te vergeten het kruispunt voorzien van verkeerslichten waar snel geïrriteerde chauffeurs gaan toeteren omdat zijn voorganger niet snel genoeg vertrekt. 4. We hebben de laatste 6 maanden te kampen met overvloedig veel neerslag, en ik hoef maar naar mijn kelder te gaan om vast te stellen dat het water niet weg kan, tenzij via mijn pomp naar de watertank in de tuin. De waterspeling gaat te langzaam. De gewone burger wordt aangemoedigd om te ontharden (bijvoorbeeld enkele vierkante meters oprit) terwijl de provincie vele hectare landbouwgrond wil verharderen. 5. Wellicht wordt dit een verbindingsweg met kilometerheffing voor beroepschauffeurs. Deze zullen dus sluikwegen blijven zoeken en er verandert niets aan de veiligheid. Er zijn dus miljoenen euro's uitgegeven voor niets. Wordt het een weg zonder kilometerheffing dan is deze geen ader maar een slagader. 6. Nu kijken we vanuit onze keuken en in de tuin uit op de weilanden en in de verte op de bossen. We zien de boeren hun velden bewerken, wandelaars al dan niet met de hond, en fietsers door de kleine veldweggetjes rijden. Met aan de voorkant van onze woning gescheiden door de Retieseweg de bossen van het Engels kamp, is dit wat we na 50 jaar hard werken exact wat we zochten. De makelaar die drie jaar geleden ons deze woning verkocht heeft dit alles maar mooi verzwegen. De geplande aanleg van een nieuwe verbindingsweg is dus een aanslag op milieu en natuur. Om te besluiten; Ik heb zelden nieuwe wegen weten bouwen (en ik heb er veel gekend) waar binnen de kortste keren geen industriepark groeide. Het zal ongetwijfeld niet lang duren voor er een aantal bedrijven zich zullen vestigen naast de nieuwe verbindingsweg en dit met de nodige laadpalen voor de bedrijfsvoertuigen. Zet hiertussen nog een aantal windmolens en het landelijke plaatje is compleet.
2.195B			Mijn bezwaar richt zich met name op het gebrek aan grondige verkenning van alternatieven tijdens het opstellingsproces. Onvoldoende onderzoek naar alternatieven: Het valt op dat er tijdens het opstellen van het PRUP onvoldoende onderzoek is gedaan naar alternatieve ruimtelijke scenario's voor het gebied Geel-Bis. Het plan lijkt zich te concentreren op een specifieke ontwikkelingsrichting zonder de haalbaarheid en impact van andere opties volledig te onderzoeken. Gebrek aan diversiteit in opties: Er is een gebrek aan diversiteit in de voorgestelde alternatieven binnen het PRUP. Het is essentieel dat er een breed scala aan opties wordt verkend, inclusief meer duurzame en evenwichtige ontwikkelingsmogelijkheden die de belangen van alle belanghebbenden beter dienen. Transparantie en betrokkenheid: Het is belangrijk dat belanghebbenden zoals ikzelf voldoende betrokken worden bij het proces van het verkennen en beoordelen van alternatieven. Transparantie en participatie zijn essentieel om ervoor te zorgen dat het uiteindelijke plan breed gedragen wordt door de gemeenschap.

			Op basis van bovenstaande bezwaren verzoek ik u om het PRUP voor Geel-Bis te herzien en een grondiger onderzoek uit te voeren naar alternatieve ruimtelijke scenario's.
2.196B			1) Bij ontsluiting van de ring richting Retieseweg gaat veel doorgaand verkeer richting Nederland de kortere weg richting Retie-Arendonk nemen, richting E34 i.p.v. de route N19 (richting Kasterlee-Turnhout) die ze nu nemen. Zwaar vrachtverkeer zal hierop dus nog toenemen. 2) geen kilometerheffing op de N118 van Geel-Sint -Dimpna naar Retie zal ervoor zorgen dat er nog meer zwaar verkeer die sluiproute zal kiezen, terwijl een hele reeks gewestwegen en waaronder ook de ring Kasterlee-Turnhout wel een kilometerverheffing invoeren. 3) alle fietsers, ook schoolgaande kinderen vanuit Dessel, Mol en Retie zullen langs deze gevaarlijke Retieseweg moeten passeren om naar alle scholen in en rond Sint-Dimpna te kunnen geraken. Gevolg nog meer verkeersongevallen met dodelijke slachtoffers tot gevolg. Denk dan nog aan alle op- en afritten van woningen en zijstraten. 4) zwaar verkeer dicht bij woonzones heeft een grote invloed op de omgeving. Het zorgt voor méér fijn stof, geluidsoverlast, trillingen. Allen die een grote schade toebrengen aan onze gezondheid, zoals wetenschappelijk bewezen is. 5) verharding, het probleem van de toekomst: 7 hectare groen dat zal ingenomen moeten worden door beton 6) afwatering, die niet uitgewerkt is. Een hele regio dat overstromingsgebied wordt.
2.197B			Als vrachtwagenchauffeur ben ik op de hoogte van hoe vrachtverkeer werkt, en als er iets is wat ik hierbij wil benadrukken, is dat vrachtverkeer altijd de weg van de minste weerstand verkiest. Dit kan of de goedkoopste optie zijn, of de snelste optie. Nu er begin 2024 een aantal tolwegen toegevoegd zijn in Vlaanderen, waaronder de R14 en N19/N19g, zal vrachtverkeer zijn weg zoeken via goedkopere alternatieven. Nu blijkt de N118 nog steeds geen tolweg te zijn, wat voor vrachtvervoer de mogelijkheid schept om goedkoper langs het centrum van Geel te rijden, i.p.v. via de Ring. Logisch, mijn werkgever zou mij ook via die weg sturen. Zeker als die route daar bovenop ook in tijd weinig verschilt met de rijtijd die je via de Ring nodig hebt. Dit blijkt het geval, waardoor vrachtverkeer bijna gepusht wordt om via het centrum van Geel/St.-Dimpna de aansluiting te zoeken van E313 naar Dessel en Retie. Even snel en goedkoper, wie zou daar niet voor kiezen? Als het Geelse stadsbestuur echt iets zou willen doen voor de leefbaarheid van St.-Dimpna, door vrachtverkeer te willen verminderen/verwijderen uit de stadskern, dan lijkt het mij vanzelfsprekend dat er ook voor deze route maatregelen zouden genomen worden die een ontradend effect zouden hebben op het vrachtverkeer. Wanneer men deze route dunder maakt, door er ook tol te heffen, of wanneer men deze route trager maakt, door bv een snelheidsbeperking van 30km/u, zou dit vanzelfsprekend een ontradend effect creëren. Als daar bovenop nog eens een tonnagebeperking zou ingesteld worden, zou er geen enkele vrachtwagen zich nog wagen aan de route door het centrum. Als deze maatregelen daar genomen worden, zou het niet nodig zijn om de Geelse Ring door te trekken met het oog op de leefbaarheid van St.-Dimpna, en kan het uitgespaarde geld nuttiger ingezet worden. Helaas hoor ik dat deze maatregelen niet in de pijplijn zitten, en dat er gekozen wordt voor een stuk Ring dat de rust van vele mensen in Holven grondig zal verstoren, terwijl het vrachtverkeer rustig z'n gang kan blijven gaan in het Geelse centrum. Dat lijkt mij helemaal niet logisch, en het doet het vermoeden rijzen dat het hier helemaal niet gaat over de leefbaarheid van St.-Dimpna, maar over politieke spelletjes en geldgewin. Een voordeel voor enkelen, ten nadele van velen.

			Als vrachtwagenbestuurder mag het Geelse centrum wat mij betreft voor altijd een sluipteg blijven, maar als mens vind ik het schandalig dat deze Ring verkocht wordt onder het mom van verkeersveiligheid.
2.198B			Het is van cruciaal belang dat we stad Geel ontwikkelen op een manier die zowel de huidige als toekomstige generaties ten goede komt, zonder daarbij onze verplichtingen op het gebied van milieu, gezondheid en sociale cohesie uit het oog te verliezen. ● Inachtneming van Milieu- en Gezondheidsnormen: Recent opgelegde EU-grenswaarden voor luchtvervuiling die tegen 2030 bereikt moeten worden, staan haaks op de plannen om de Ring door dichtbevolkte gebieden te trekken. Het verhoogde risico op luchtverontreiniging, met een directe impact op de gezondheid van de lokale bevolking, waaronder een verhoogde incidentie van respiratoire aandoeningen en allergieën, kan niet worden genegeerd. ● Stikstofproblematiek en Verharding: De aanzienlijke toename in stikstofuitstoot als gevolg van de toename in wegverkeer, in combinatie met de significante toename van de verharde oppervlakten, druist in tegen de ambitie van Vlaanderen om te ontharden. Dit niet alleen ondermijnt de biodiversiteit, maar werkt ook de huidige klimaatdoelstellingen tegen. ● Waterhuishouding en Overstromingsrisico: De keuze voor het huidige tracé, dicht bij woonwijken, brengt een aanzienlijk risico met zich mee voor overstromingen en wateroverlast. Dit wordt verergerd door klimaatverandering, die leidt tot intensievere regenval, en door een vermindering in de natuurlijke afvoercapaciteit als gevolg van verhoogde verharding. Het risico op materiële schade en de impact op het welzijn van de bewoners kan niet worden onderschat. De wateroverlast van de voorbije maanden in de buurt kan je niet negeren! ● Veiligheid en verkeersleefbaarheid: Het project brengt de veiligheid van kwetsbare weggebruikers, zoals fietsers en voetgangers, ernstig in gevaar. De toename van zwaar verkeer en de daarmee gepaard gaande risico's op ernstige ongevallen vragen om een heroverweging van de voorgestelde verbinding. ● Sociale en Ecologische Coherentie: De impact van de nieuwe weg op de lokale gemeenschap, in termen van vermindering van sociale interacties, versnippering van ecologische corridors, en de beperking van toegang tot groene ruimtes en recreatieve paden, verdient een grondige herziening. Het project lijkt contraproductief in het licht van overheidsdoelstellingen om groene ruimtes toegankelijker te maken en de sociale cohesie te bevorderen. ● Procedurele en Methodologische Bezwaren: Er lijkt een gebrek aan diepgaand onderzoek naar alternatieve tracés of het zogenaamde nulalternatief. De vraag blijft zich herhalen of alle mogelijke impactfactoren adequaat zijn meegewogen in de besluitvorming, en of er voldoende transparantie en objectiviteit is betracht bij het evalueren van de verschillende opties. Het PRUP vertoont diverse tekortkomingen en zwakke punten die niet eenvoudig kunnen worden opgelost met milderende maatregelen. Het concept zelf moet grondig worden herzien om tot een effectieve en duurzame oplossing te komen. Een gedegen evaluatie van de huidige verkeerssituatie en alternatieve oplossingen is essentieel om een weloverwogen beslissing te kunnen nemen.
2.199B			Idem 2.117B
2.200B			Idem 2.103B
2.201B			1 PRUP ontsluiting Geel bis is totaal niet in overeenstemming met de nieuwe stikstofdecreten die de Belgische Overheid en Europa voorschrijven. 2 Er wordt in deze ontsluiting totaal geen rekening gehouden met de Milieu effecten rapport.

			3 het is duidelijk dat de klimaatverandering een sterke invloed heeft op het gebied dat ten prooi gaat vallen van de uitbreiding ontsluitingsweg. Het is duidelijk dat er op dit moment groot gevaar is voor overstroming. De verbindingsweg zal dit risico voor de omwonenden nog verder versterken. De huidige opvangbekkens aan Dr. Van de Perrestraat zijn onvoldoende. 4 Door de zeer nabije aanwezigheid van deze ring zal de luchtkwaliteit voor de omwonenden bij deze ontsluiting van enorm achteruitgaan, nog meer kinderen en volwassenen met longproblemen en astma. Bewezen door artsen in deze regio. 5 het continue en zeer nabij de woningen passeren van vrachtverkeer gaat sterke invloed hebben op de geluidshinder tijdens de dag en vooral tijdens de nachten. 6 de veiligheid van schoolkinderen en ouderen komen in het gedrang, het genieten van rust en natuur verdwijnt helemaal. 7 metingen van de verkeersstoestand zijn meer dan 15 jaar oud en dus sterk verouderd en vervuild, deze dateren van voor aanleg van de noord-zuidverbinding en dus waardeloos. 9 bijkomend stel ik mij vragen wie er hier de meeste baat bij heeft om deze ontsluiting op amper 20 meter van woonwijken in te tekenen, Andere landen worden afstanden van minimaal 250 meter gerespecteerd.
2.202B			Idem 2.103B
2.203B			Beter volledig inzetten op een vlotte verbinding E34 Turnhout – Geel – Geel Punt E313 Zo min mogelijk stoppunten/verhinderingen voor doorgaand verkeer - Brug kruispunt Elsum-Larum Hik - Langere uitvoegstroken - Parallel zijwegen Antwerpseweg - Rond punt Antwerpseweg-Pas: dit blijft een groot knelpunt van Geel Als dit traject een vlotter doorgaand verkeer geeft, gaat men automatisch noord-zuidverbinding nemen i.p.v. via St-Dimpna/centrum Geel Onnodig slopen van bewoonbare huizen + vernietiging van een mooie groene zone (weides + bossen) Er moet mogelijkheid blijven om te kunnen wonen rondom stad met landelijk/groen karakter
2.204B			Het verkeer op Retieseweg gaat te druk worden, en is hier niet voldoende op voorzien (zwaar vervoer) te veel zijwegen sluiten aan op Retieseweg extra onveiligheid voor schoolgaand fietsverkeer (vanuit Retie + Europawijk richting St-Dimpna) Groen karakter rondom stad moet behouden worden.
2.205B			- het uitgangspunt zijn blijkbaar metingen van de verkeersstoestand van voor de aanleg van de N19; - er wordt geen rekening gehouden met het nieuwe stikstofdecreet; - het tracé zou onmiddellijk achter de tuinen van een nieuwe wijk komen, waar de bewoners nog tussen 2000 en een jaar geleden een bouwtoelating hebben gekregen;

			- tussen de afrit van de N19 in Geel-Holven en het kanaal in Ten Aard ligt een kilometerlange ruimte, waar geen huizen staan, maar waar wel, door boeren op grote schaal groenten worden geteeld. Ik dank U voor uw aandacht en hoop dat dit een voorstel zal leiden dat voor de dichtstbij wonenden een leefbare ruimte zal laten.
2.206B			- De Retieseweg is een weg die eigenlijk niet geschikt is voor (nog meer) zwaar vrachtverkeer. - Het fietspad waarlangs ik naar school fiets loopt langs beide zijden langs deze baan waar nu al veelvuldig te snel gereden wordt. Met veel vrachtverkeer met gaat dit nog erger worden vermits dan meer ingehaald gaat worden. Het fietspad heeft geen fysieke afscheiding, een auto of vrachtwagen die van de weg slipt zit zo op het fietspad. - De Retieseweg heeft zeer veel op en afritten van bewoning + zijstraten wat in het verleden al tot veel ongevallen geleid heeft. Ongevallen met gaan met dit vrachtverkeer alleen maar zwaarder worden.
2.207B			Er zou een mooi deel natuur vernietigd worden. Nog meer kans dat bepaalde akkers onder water komen te staan. Retieseweg zal hierdoor veel te druk worden. Infrastructuur is hier niet op voorzien. Meer inzetten dat het verkeer vanuit Nederland de noordzuid-verbinding dient te nemen. Hier is meer ruimte om dit nog uit te breiden. Onveilig voor het schoolgaand fietsverkeer vanuit Retie en Europawijk.
2.208B			- Rondom de weg zijn veel jonge wijken waar dus ook jong kinderen wonen of jonge mensen die nog aan kinderen moeten beginnen. De nieuwe weg brengt veel vervuiling met zich mee. Door de slechte luchtkwaliteit gaan er meer kinderen met longproblemen, astma, gezondheidsklachten, ... zijn. - Welke maatregelen er ook gaan komen, de verbindingsweg brengt geluidsoverlast met zich mee. Dit zorgt voor meer klachten bij de omwonenden qua slaapproblemen, stress, epilepsie, migraine, ...
2.209B			• Het PRUP houdt enkel rekening met de huidige (Vlaamse) normen en niet met wetenschappelijke gezondheidsadvieswaarden zoals dat door het agentschap AZG in het Mobiliteitsplan Vlaanderen gevraagd wordt. • In 2016 werd door de Vlaamse regering beslist dat de verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw en natuur tegen 2050 met minstens een vijfde dient teruggedrongen t.o.v. 2015. Hier doet men net het tegenovergestelde. Er wordt immers nergens vermeld welke oppervlakken men ter compensatie zal ontharden, zodat de problematiek alleen maar groter wordt. • Tussen de Heistraat en de N19g staan in de velden waar het tracé doorheen loopt tijdens de winter grote plassen water. Door de bijkomende verharding en de barrièrewerking van de verbindingsweg zal de wateroverlast en het overstromingsrisico in dit gebied alleen maar toenemen.
2.210B			• Deze weg is niet nodig. Indien er een kilometerheffing komt op vrachtwagens die naar de Retieseweg rijden via Sint-Dimpna, zal die sluipverkeer automatisch verminderen. • Er zijn de voorbije jaren verschillende wijken goedgekeurd vlakbij de plaats waar deze weg moet komen. Hier wonen allemaal jonge gezinnen. De geluidsoverlast en de verslechterde luchtkwaliteit gaat een grote impact hebben op de gezondheid van vele jonge kinderen en hun ouders. Er gaan meer ziektes voorkomen zoals kanker, astma, longproblemen, epilepsie, migraine, ...
2.211B			• Door deze verbindingsweg is er een groter overstromingsrisico. Er zijn reeds problemen en deze gaan enkel erger worden door de aanleg van de weg.

			• Er zijn heel wat recente woonwijken in de nabije omgeving met jonge kinderen en mensen. Door de verbindingsweg gaat de luchtkwaliteit achteruit en is er meer lawaai-overlast. Dit zorgt voor meer ziektes zoals kanker, astma, longproblemen, epilepsie, migraine, ... • De verbindingsweg zorgt dat gevaarlijke punten verschoven worden en er meerdere bij gaan komen. Hierdoor gaan er meer dodelijke slachtoffers vallen. • Deze weg kan vermeden worden door een verbod van vrachtwagens door Sint-Dimpna of een kilometerheffing. Op andere plaatsen kan dit wel. Dit gaat een grote impact hebben op het sluipverkeer. • Overal spreekt men van betonstop en hier gaat men dan door een waardevol natuurgebied een weg leggen. Dit is niet logisch. • Deze weg is enkel een verplaatsing van de problemen, maar geen oplossing.
2.212B			In het MER wordt een "passende beoordeling" uitgevoerd op de Grote Nete en Molse Nete. De invloed op het Breeven (VEN gebied) werd niet onderzocht (het gebied wordt zelfs niet vermeld) alhoewel dit ook in de invloedssfeer van de nieuwe verbindingsweg ligt.
2.213B			Ik verzoek u dan ook dringend om deze plannen te heroverwegen en een meer duurzame, leefbare oplossing te zoeken die de gezondheid, veiligheid en welzijn van alle Gelenaars ten goede komt. Als betrokken burger bij Geel voel ik mij genoodzaakt enige kritische noten te kraken over dit ambitieuze, doch enigszins verontrustend project. Laten we gezamenlijk door de wondere wereld van de PRUP navigeren, met een knipoog en een dosis kritisch realisme. 1. Luchtkwaliteit versus Europese Normen: Met enige verbazing stel ik vast dat het projectvoorstel lijkt te negeren dat de Europese Unie juist strengere grenswaarden voor luchtvervuiling heeft vastgesteld. Een uitbreiding van de Ring, die fijnstof en andere polluenten vrolijk onze woonkernen in blaast, lijkt haaks te staan op deze nieuwe realiteit. Het concept van luchtkwaliteit lijkt een vage herinnering uit een schonere toekomst. 2. Stikstofuitstoot: Een Onopgeloste Puzzel! Verder mag de stikstofuitstoot die gepaard gaat met het verhoogde wegverkeer niet onderschat worden. Het lijkt erop dat de impact hiervan op de natuurlijke omgeving en de lokale biodiversiteit slechts een voetnoot vormt in het geheel. Is Holven gedoemd om de nieuwe metaforische 'beerput' van Geel te worden? 3. Ontharding? Meer Verharding! Terwijl Vlaanderen de strijd aangaat met verharding, kiest dit project ervoor om de bebouwde oppervlakte uit te breiden. De paradox van ontharding door meer beton te gieten, is blijkbaar een uitdaging die we graag aangaan, met alle gevolgen van dien voor onze waterhuishouding. 4. Waterbeheer: Een Overstroomd Toekomstbeeld? Het lijkt erop dat het gekozen tracé niet alleen een weg, maar ook een toekomstige waterweg voorziet. Het risico op overstromingen, verergerd door klimaatverandering en een verminderde waterinfiltratie, lijkt een natte droom voor watersportliefhebbers, maar een nachtmerrie voor de lokale bewoners. 5. De Gezondheidsimpact: Een Verontrustend Vooruitzicht! De gezondheidseffecten van dit project kunnen niet lichtvaardig worden opgevat. De verslechtering van de luchtkwaliteit, het toenemend lawaai en de verminderde toegang tot groene ruimtes beloven weinig goeds voor de longen en het algemeen welzijn van onze gemeenschap. 6. Verkeersleefbaarheid: Een Vraagstuk van Verplaatsing.

			Het project lijkt de verkeershinder van de ene wijk simpelweg naar de andere te verplaatsen, zonder een werkelijke oplossing te bieden voor de onderliggende problematiek. Een dergelijke benadering getuigt van een zorgwekkend gebrek aan visie op duurzame mobiliteit en leefbaarheid. 7. Veiligheid van Fietzers en Voetgangers: Een Secundaire Overweging? De veiligheid van onze meest kwetsbare weggebruikers lijkt in het gedrang te komen. De toename van zwaar verkeer en de gevaarlijke aansluitpunten op de Ring en de Retieseweg baren ernstige zorgen over de toekomstige verkeersveiligheid in onze stad. 8. De magie van selectieve transparantie: Tot slot, de helderheid waarmee dit project gepresenteerd wordt, is ronduit magisch. Het lijkt erop dat slechts een selecte groep de werkelijke impact en noodzaak van dit project kan zien?! Geachte leden van de PROCORO, mijn bezwaarschrift is doordrenkt met een dosis ironie, maar de onderliggende zorgen zijn oprecht en serieus. Ik verzoek u dan ook dringend om deze plannen te heroverwegen en een meer duurzame, leefbare oplossing te zoeken die de gezondheid, veiligheid en welzijn van alle Gelsenars ten goede komt.
2.214B			- Het aanleggen van de nieuwe ringweg zal de leefomgeving van St-Dimpna verbeteren maar zal het probleem gewoon verleggen naar andere zones en woongebieden. - De gevolgen hiervan zijn extra geluidshinder, trillingen door het zware verkeer en veel meer fijn stof. Dit in een zone waar momenteel alleen natuur en landbouw aanwezig zijn. - Veel lokale wegen gaan afgesloten worden. Al dit extra verkeer gaat via de zijstraten op de nog drukker Retieseweg komen met alle risico's van dien.
2.215B			- Er zou beter een optimalisatie komen van het huidige verkeersnet. - Er is sprake dat o.a. omwille van waterproblematiek meer onthard zou moeten worden en dat de nog beschikbare openbare ruimte beschermd zou moeten worden tegen versnippering. - Het uitvoeren van de ringweg doet juist het tegenovergestelde. Natuurlandschap wordt versnipperd en natuur wordt verhard. 7 hectare natuur verdwijnen. - Meer verkeer is ook meer fijn stof en meer lawaai. - De afwatering wordt ook ontregeld in een gebied waar momenteel al wateroverlast is.
2.216B			Idem 2.117B
2.217B			Persoonlijke bezwaren: - Geluidshinder (wij wonen op 100m van het gekozen tracé) - Gezondheid (fijn stof) - Afsluiting van natuurgebied - Waardevermindering woning (compensaties voorzien?) - Schade aan woning door de trillingen Algemene bezwaren: (1) Stikstofdecreet Het PRUP is niet in overeenstemming met het nieuwe stikstofdecreet (2) Wateroverlast

			De natte periode van november 2023 tot heden heeft ons geleerd dat er in de buurt van het traject reële kansen op overstromingen zijn. Wat zal het worden als daar nog een extra barrière bijkomt? Momenteel zijn er al problemen met de opvangbekkens t.h.v. N19/Dr. Van de Perrestraat/Molderbeemdendijk. (3) Luchtkwaliteit De weg passeert rakelings langs een aantal woonwijken (Witbolstraat, Weidestraat, Lupinenstraat, Gagelstraat, ...). De luchtkwaliteit in deze wijken gaat enorm verslechteren en gaat nooit kunnen voldoen aan de steeds strenger wordende normen hieromtrent. (4) Veiligheid schoolkinderen De doorsteek aan het tracé t.h.v. Dr. Van de Perrestraat is levensgevaarlijk voor de schoolkinderen die van Ten Aard/Kasterlee komen. (5) Kilometerheffing Sinds begin dit jaar is er een kilometerheffing voor N19, N19g en de Dr. Van de Perrestraat van aan de ring tot Kasterlee. Waarom kan dat niet voor de Retieseweg en St. Dimpna? (6) PRUP Mol PRUP Mol is stilgelegd met als reden dat men de huidige infrastructuur moet aanpakken ipv extra beton te plaatsen. Waarom zou het bij ons dan wel moeten doorgaan? (7) Nulmeting De nulmeting dateert van voor de verlenging van de ring rechtstreeks naar Kasterlee.
2.218B			Idem 2.217B (behoudens punten 4 en 7 van dat bezwaar)
2.219B			Idem 2.117B
2.220B			Hierbij wil ik mijn bezwaren uiten tegen het voorgestelde Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) voor het gebied Geel-Bis, met specifieke nadruk op het gebrek aan voldoende verkenning van alternatieven tijdens het opstellen van dit plan. Gebrek aan volledigheid in alternatieven: Tijdens het proces van planvorming lijkt er een beperkt aantal alternatieven te zijn overwogen voor de ontwikkeling van het gebied Geel-Bis. Het ontbreekt aan een gedegen analyse van verschillende ruimtelijke scenario's, wat cruciaal is voor het vinden van de meest geschikte oplossing die rekening houdt met alle belanghebbenden. Onvoldoende diversiteit in opties: De voorgestelde alternatieven binnen het PRUP lijken beperkt en missen diversiteit in hun benadering. Het is van vitaal belang dat een breed scala aan opties wordt onderzocht, inclusief innovatieve en duurzame ontwikkelingsmogelijkheden die de sociale, economische en ecologische belangen van het gebied in evenwicht houden.

			Impact op de ontwikkeling van kinderen: Een aspect dat in het voorgestelde PRUP lijkt te worden verwaarloosd, is de potentiële impact op de ontwikkeling van kinderen uit de buurt. Als betrokken ouder maak ik me ernstig zorgen over de gevolgen van het PRUP voor de gezonde ontwikkeling en levenskwaliteit van de kinderen in onze buurt. Het is van vitaal belang dat bij de herziening van het plan rekening wordt gehouden met de behoeften van jonge inwoners en dat er voldoende ruimte en faciliteiten worden gewaarborgd om hun groei, spel en sociale interactie te ondersteunen. Op basis van deze zorgen dring ik er bij u op aan om de effecten van het PRUP op de ontwikkeling van kinderen serieus te nemen en deze kwestie mee te nemen in de verdere evaluatie van alternatieven en besluitvorming. Het is van groot belang dat de toekomstige ruimtelijke planning rekening houdt met de belangen en welzijn van de jongste leden van onze gemeenschap. Op basis van bovenstaande overwegingen verzoek ik u dringend om het PRUP voor Geel-Bis te herzien en een meer uitgebreide analyse van alternatieven uit te voeren.
2.221B			Bezwaar 1: impact op aangrenzend stuk zeer waardevolle natuur niet onderzocht. Mijn bezwaar komt neer op het feit dat de impact van het gekozen tracé op een aangrenzend bos niet werd onderzocht. Het PRUP Regionale Ontsluiting Geel Bis maakt enkel kort melding van dit stuk natuur, dat nochtans in een ander RUP, dat van kernverdichting Geel, als "bijzonder waardevol" wordt omschreven. Ik vraag dat de impact van het gekozen tracé op dit stuk natuur eerst wordt onderzocht vooraleer het tracé wordt vastgelegd. Bezwaar 2: impact naar stikstof op nabijgelegen natura 2000 gebied dat al als "rood" staat ingekleurd niet onderzocht, terwijl het stikstofarrest bepaalt dat alle natura 2000 gebieden tegen 2050 allemaal groen moeten kleuren en tegen dan de toestand van deze gebieden niet mag verslechteren. Ik vraag dat de impact van het gekozen tracé op het nabijgelegen natura 2000 gebied eerst wordt onderzocht, vooraleer het tracé wordt vastgelegd. Er mag geen enkele negatieve impact op vlak van stikstof zijn voor het natura 2000 gebied. Document als bijlage: Bezwaar 1: Het weerhouden tracé grenst direct aanpalend aan natuurgebied dat als "zeer waardevol en zeldzaam" wordt gecategoriseerd, maar impact van het tracé op dit zeer waardevol en zeldzaam natuurgebied werd niet onderzocht in het PRUP. Het is ingedeeld als 9190 GH. Het gaat over Oude eiken-Berkenbossen op zeer voedselarm zand. Dit bostype wordt als zeldzaam in Vlaanderen omschreven. Dit habitatype is o.a. zeer belangrijk voor de vogelrichtlijnsoorten Middelste Bonte, Zwarte Specht en Wespandief. Inzake ontwikkelingsbeheer is het instellen van bufferzones noodzakelijk als maatregel tegen het inwaaien en inspoelen van nutriënten. Het gebied is aangeduid als biologisch zeer waardevol. Op te merken valt dat het gekozen tracé ook dwars over biologisch waardevol gebied loopt, en dit dus zal vernietigd worden. Hierover is niets in het PRUP terug te vinden. Bezwaar 2: Natura 2000 habitat-waardig natuurgebied gelegen in directe omgeving van het tracé, maar niet aangeduid op kaart in het PRUP, en dus ook niet onderzocht in het PRUP. Het is ingedeeld als 2310, 4030. Het gaat over Droge heide op jonge zandafzettingen. Het betreft een zeer tot uiterst zeldzaam habitatype. Dit gebied wordt in het PRUP niet vermeld (behalve op kaartje blz 434), en er is dus ook geen onderzoek gedaan naar de impact van het tracé op dit zeer zeldzaam tot uiterst zeldzaam habitatype.

			Specifiek inzake stikstof: Er wordt verwezen naar een kaart met aanduiding van de huidige situatie van de Natura 2000-gebieden (goed – slecht – zeer slecht). Tegen 2050 zouden alle gebieden in goede staat moeten zijn. Op blz 217, beschrijving van de referentiesituatie, worden de twee voornoemde zeer waardevolle natuurgebieden niet vermeld. In het PRUP werd de impact van het tracé op deze zeer waardevolle en zeldzame natuurgebieden niet onderzocht, ondanks dat 1 gebied (bezwaar 1) zelfs direct aanpalend aan het gekozen tracé gelegen is, zonder enige bufferzone, terwijl een bufferzone nochtans als noodzakelijk wordt omschreven volgens natura2000.vlaanderen.be. Blz 434: waardevolle Natura2000 gebieden (inclusief de kleinere gebieden grenzend aan Fittelaarsdijk en grenzend aan het tracé) worden weergegeven op kaart in het PRUP, maar het effect van het tracé op deze gebieden wordt verder niet onderzocht. Ondanks dat deze 2 zeer waardevolle en zeldzame natuurgebieden op deze bladzijde in het PRUP worden weergegeven, vinden we nergens een toelichting in het PRUP waarom deze gebieden niet in de totstandkoming van dit PRUP zijn meegenomen.
2.222B			1. Geel voert een tonnagebeperking tot 5 ton in voor de dorpskern van Winkelomheide om te vermijden dat er zwaar vrachtverkeer doorkomt. De stad doet dat als reactie op de tonnagebeperking die buurgemeente Meerhout invoert, omdat ze vreest dat het verkeer anders zal opschuiven. Het gaat om vrachtwagens die tussen de E313 in Geel Oost en Mol rijden. Wie kan dat begrijpen? 2. Nog meer verharding is tegen het principe van de betonstop. 3. Komt veel te dicht bij een woonwijk! Vandaar Komt de luchtkwaliteit in het gedrang. 4. De slechtste keuze van? de politici? Om deze ontsluiting in Geel-Holven te laten gebeuren en komt daardoor de veiligheid in het gedrang van de schoolkinderen en wandelaars komende van Ten Aard richting centrum.
2.223B			Idem 2.222B
2.224B			Idem 2.222B
2.225B			Idem 2.222B
2.226B			Idem 2.222B + 5. Overstromingsgevaar
2.227B			Idem 2.226B + 6. PRUP is niet in overstemming met het stikstofdecreet 7. Volgens Ben Weyts moet er rust zijn voor de dieren en de vogels! Voor de mens dan niet? Voor de mensen in de woonwijk in Holven dan niet?
2.228B			Idem 2.192B (voor wat betreft luchtkwaliteit, stikstofdecreet, ontharden) + Verkeersdrukte. Door het aanleggen van een nieuwe weg, zal er meer verkeer in komen in de richting van de Antwerpseweg, wat een verkeersinfarct met zich zal meebrengen. Maak eerst werk van een goede verkeersdoorstroming op de Antwerpseweg.

			Blijkbaar gaat Meerhout een tonnage beperking invoeren. Het zwaar vervoer zal dan in de Noord-oostzone (Willems, Wilms, Meynen e.a.) rechtsomkeer moeten maken en de R14 gaan nemen om op de E313 te geraken.
2.229B			Hierbij wil ik mijn bezwaar kenbaar maken met betrekking tot het Planologisch Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) met betrekking tot de voorgestelde inrichting-doortrekken van de Ring in Geel tussen Dr. Van de Perrestraat en Retieseweg. Ik begrijp dat er verbeteringen nodig zijn in de verkeerssituatie in Sint-Dimpna en de Gasthuisstraat. De huidige verkeersafwikkeling daar laat veel te wensen over. Echter, er zijn alternatieve maatregelen beschikbaar om dit aan te pakken, zoals het invoeren van tonnagebeperkingen en het installeren van veilige fietsroutes. Moeten we echter het probleem simpelweg verleggen naar andere gebieden? Graag zou ik bovendien uw aandacht willen vestigen op de volgende punten: ☐ Het nultracé, dat door omwonenden tijdens de vorige evaluatieronde naar voren werd gebracht, wordt niet meegenomen in de studie. Gedurende anderhalf jaar is de Retieseweg gesloten geweest voor doorgaand verkeer, wat een unieke gelegenheid bood om de verkeersstromen van zowel vrachtwagens als personenwagens te observeren. Welke invloed heeft de afgesloten Retieseweg gehad op deze verkeersstromen? Daarnaast had men in die periode kunnen onderzoeken welke alternatieve routes werden genomen, met name door vrachtverkeer, en wat de impact hiervan was op het verkeer in en rond Geel. ☐ In het infoblad van Geel van september 2022 werd gemeld dat de KMO-zone Engels Kamp voornamelijk zou worden herbestemd als groene en recreatieve zone. Hierdoor is een verbinding met deze zone voor vrachtverkeer niet langer noodzakelijk. Bovendien zijn de KMO-zones in Dessel (Stenehei) beperkt van omvang, waardoor het aanleggen van een nieuwe weg specifiek voor dit doel niet proportioneel lijkt. Verkeer kan gemakkelijk via Retie worden geleid. ☐ Wetenschappelijke studies geven al jaren aan dat de aanleg van nieuwe wegen vaak resulteert in een toename van het verkeer, cf. o.a. de Braess paradox – 1968, en andere studies die zeggen dat “het toevoegen van extra wegen aan een wegennetwerk soms net kan leiden tot een vertraging van het totale verkeer en bijgevolg de algehele efficiëntie van het netwerk kan verminderen” en die ingaan op het “tegenintuïtieve fenomeen dat het feit dat elke bestuurder individueel en ‘egoïstisch’ zijn eigen route kiest niet noodzakelijk optimaal is”. (Voorbeeld Link artikel op basis van een recentere studie uit 2009). Daarom pleit ik voor een verschuiving naar alternatieve vormen van mobiliteit, zoals fietsen, autodelen, en het gebruik van openbaar vervoer. Het ontbreken van een kilometerheffing voor vrachtwagens die naar de Retieseweg rijden, terwijl elders in de regio wel dergelijke heffingen gelden, zorgt voor oneerlijke verkeersstromen en sluipverkeer door woongebieden. Sinds de afgelopen week ook Winkelomhei een tonnagebeperking kreeg, is de Retieseweg nog de enige invalsweg in Geel zonder tonnagebeperking die uitmondt in een dorpskern. De logica is ver zoek! ☐ Terwijl er een algemene trend is richting 'ontharding' en het stoppen van betonnering, lijkt dit voorstel juist te leiden tot nog meer verharding van een uitgestrekte groene zone. ☐ Er wordt onvoldoende aandacht besteed aan de gezondheidsaspecten van het voorstel, met zowel een fysieke als een mentale impact. Ik verwijs hierbij naar geluid, trillingen, drukte en reductie van natuurlijke omgevingselementen. De studie zelf verwijst naar een significante toename van geluid. Mijn eigen woonsituatie (Binnenblok) zou leiden tot een insluiting

			tussen twee drukke verkeersaders. Tijdens de afsluiting van de Retieseweg sliep ik zonder problemen, zelfs zonder oordoppen. Dat is ondertussen helaas weer verleden tijd: ramen dicht, oordoppen in en toch elke dag (behalve tijdens weekends en feestdagen) wakker vanaf de (te) vroege ochtend, omdat een geluidsafsluiting geen afdoend middel is voor verkeerstrillingen en deze mij alsnog wakker maken. De aanleg van de weg zal bovendien leiden tot een verhoging van fijnstof, wat ook schadelijk is voor de gezondheid. Een tracé zoals voorgesteld zal dus hoogstwaarschijnlijk resulteren in een verhuizing wegens de ernstige invloed van de gezondheidsverslechterende factoren. ☐ Het voorstel houdt onvoldoende rekening met de natuurlijke omgeving. Door de voorgestelde routes worden alle doorgangswegen naar de noordelijke zone afgesloten voor trage en recreatieve gebruikers, waardoor een snelle toegang tot groene gebieden wordt belemmerd. Een snelle ochtend- of avondwandeling om bv. de hond uit te laten kan dan alleen nog maar door de woonwijken, niet meer in de groene en landelijke zone... ☐ De insluiting van onze woonzone heeft gegarandeerd een negatieve invloed op de waarde van de eigendommen. ☐ Het gebruik van de achtertuinen van bewoners als 'groene buffer' op het voorstel is misleidend. ☐ Het stilleggen van het PRUP van Mol roept vragen op over de consistentie van het beleid en de effectiviteit van de besluitvorming.
2.230B			• Er wordt onvoldoende aandacht besteed aan de gezondheidsaspecten van het voorstel, zoals geluid, trillingen en fijnstof, wat mogelijk negatieve gevolgen heeft voor de bewoners. Met het voorstel om een nieuwe weg aan te leggen, vrees ik voor veel geluids- en trillingsoverlast, waardoor het woongenot sterk wordt verminderd. • De voorgestelde routes sluiten doorgangswegen naar groene gebieden af, wat voor mij persoonlijk betekent dat mijn mogelijkheden om te genieten van de natuur en te ontspannen in de buitenlucht sterk worden beperkt. • Het nultracé, dat eerder door omwonenden naar voren werd gebracht, is niet meegenomen in de studie. Wetenschappelijke studies tonen immers aan dat de aanleg van nieuwe wegen vaak leidt tot een toename van verkeer. Daarom pleit ik voor een verschuiving naar alternatieve vormen van mobiliteit. • Ik zou willen aandringen op een meer holistische aanpak van de verkeersproblematiek, waarbij ook rekening wordt gehouden met de leefbaarheid en gezondheid van de bewoners.
2.231B			Bij deze wil ik bezwaar aantekenen voor de verlenging van de ring tot aan de Retieseweg. Ik woon in de Ossemeer in de buurt van de Dr. Van de Perrestraat waar de ring zal doorlopen indien jullie met je plannen zou doorgaan. Het kan niet zijn dat het probleem van de drukte op St Dimpna in Geel wordt opgelost door de inwoners van Holven te gaan belasten met extra verkeer, geluidsoverlast, luchtvervuiling, ... Ik ben zelf heel gevoelig aan luchtvervuiling op mijn ademhaling, slijm, hoesten, ... dat ik dit er echt niet meer bij wil. Denk eens even na voor je weer extra tonnen beton gaat storten. Ik hoop dat dit dwaze plan in de vuilbak mag verdwijnen.
2.232B			Bij deze wil ik bezwaar indienen voor allerlei redenen die jullie zelf ondertussen welbekend zijn.

			Voor mij is de gezondheid van mensen veel belangrijker dan een paar kilometer weg die overbodig is. Een weg die door drukbevolkt gebied gaat, van jonge gezinnen, die ook financiële verliezen lijden omdat hun huizen plots veel minder waard zijn. Waar zij hun ganse leven voor gewerkt hebben. Wil je aub de plannen voor de weg opbergen?!
2.233B			Ik wil bezwaar indienen tegen het plan dat voorligt voor een gedeeltelijke sluiting van de R14 rond Geel. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar de mogelijkheden die de bestaande infrastructuur kan bieden om het centrum van Geel te ontlasten van doorgaand (vracht)-verkeer. Er moet alles aan gedaan worden om nog meer verharding te vermijden.
2.234B			Hiermee wens ik bezwaar aan te tekenen voor de verlenging van de Ring. De gezondheid van de bevolking is wel heel belangrijk en daar is hier geen aandacht aan besteedt. Gelieve de plannen in de vuilbak te stoppen.
2.235B			Idem 2.60B
2.236B			Naar aanleiding van de tonnagebeperking in Winkelomheide te Geel ben ik in mijn pen gekropen om mijn ongenoegen te uiten. Blijkbaar kan er in Winkelomheide wat op Sint Dimpna plein en Retieseweg onmogelijk lijkt. De argumenten die hiervoor uit de duim van menig politicus gezogen worden om dit te rechtvaardigen, lijken nu echt wel in snel tempo neer te komen op regelrechte leugens. Als de politici nog iets van geloofwaardigheid willen overhouden zijn ze echt wel slecht bezig. Door het doorgaande zware verkeer te doen betalen om over de wegen te rijden die hiervoor oorspronkelijk zijn aangelegd, wordt dit verkeer gestimuleerd om langs andere wegen (Sint Dimpna en omgeving) te rijden. Dat hierdoor onnodig gevaarlijke situaties in de hand gewerkt worden, lijkt ondergeschikt te zijn aan de drang om de ring te rechtvaardigen.
2.237B			Goed nieuws mogelijke verschuiving van zwaar verkeer naar Winkelomsheide geeft aanleiding naar tonnagebeperking. Blijkbaar kan er in Winkelomsheide wat op Sint Dimpna plein en Retieseweg onmogelijk lijkt. Op Sint-Dimpna plein en de Retieseweg is er al zwaar verkeer door de verkeerde keuzes die politici gemaakt hebben. Maar hier is er blijkbaar niets mogelijk om aan te passen. De argumenten die hiervoor uit de duim van menig politicus gezogen worden om dit te rechtvaardigen, lijken nu echt wel in snel tempo neer te komen op regelrechte leugens. Als de politici nog iets van geloofwaardigheid willen overhouden zijn ze echt wel slecht bezig. Door het doorgaande zware verkeer te doen betalen om over de wegen te rijden die hiervoor oorspronkelijk zijn aangelegd, wordt dit verkeer gestimuleerd om langs andere wegen (Sint Dimpna en omgeving) te rijden. Dat hierdoor onnodig gevaarlijke situaties in de hand gewerkt worden, lijkt ondergeschikt te zijn aan de drang om de ring te rechtvaardigen.

			ik vermoed dat er pas actie gaat volgen als er andere politici ervoor het zeggen hebben. Kunnen de verkiezingen vervroegd worden zodat we voor mensen kunnen kiezen die wel naar de bevolking luisteren?
2.238B			(mail zonder inhoud)
2.239B			Ik woon op Retieseweg 70 2440 in Geel en ben zeer bezorgd over mijn toekomstige woonplaats. Door de inplanting van het tracé zeer dicht tegen, lees voor, naast en achter onze perceelsgrens maak ik me grote zorgen over de trillingen die de aanleg van deze weg veroorzaken. Deze trillingen zijn een enorme belasting voor onze woning en kunnen veel schade toebrengen. Niet alleen de trillingen kunnen onze woning erg schaden maar ook het water. Nu vloeit het overgrote gedeelte van het water weg via de weide waar u de weg wil laten doorlopen. De verharding, die eigenlijk overal ontraad wordt zal toenemen zodoende dat het water nog minder weg kan. Dit heeft grote gevolgen voor onze tuin en die van alle mensen die grenzen aan de ontsluitingsweg. Op de huidige plannen wil men in de buurt van ons huis een waterreservoir aanleggen om het overvloedige water op te vangen dit zal echter onvoldoende zijn. Tevens trekt het ratten en ander ongedierte aan. Niet enkel onze woongelegenheden wordt enorm aangetast maar ook onze gezondheid, die van onze kinderen en kleinkinderen. De luchtkwaliteit in onze tuin zal enorm afnemen, we zitten immers langs 3 zijden ingesloten. Ik ben zelf een niet-roker, heb die boodschap ook kunnen doorgeven aan onze kinderen. En nu worden we blootgesteld aan een luchtverontreiniging die dezelfde negatieve gevolgen voor onze gezondheid heeft als bij een fanatieke roker. Er wordt veel geld uitgegeven om roken te ontmoedigen, wat goed is, maar wij worden zonder dat we het zelf verkiezen geconfronteerd met een enorme verontreiniging en kunnen er niets aan doen, raar toch? Eekhoortjes, vogels, vleermuizen en af en toe een hert zullen onze tuin links laten liggen en rustigere plaatsen opzoeken. De geluidsoverlast zal enorm toenemen, rustig in de tuin zitten zal niet meer kunnen en dan spreken we nog niet van onze nachtrust die verstoord wordt door het verkeer dat dag en nacht langs ons huis raast. In de plannen zoals ze nu liggen worden er hier en daar geluidsmuren geplaatst en bomen aangeplant. Bomen en planten hebben echter een geruime tijd nodig voor ze een minimaal verschil kunnen maken. De geluidsmuren zullen misschien het lawaai op onze benedenverdieping iets milderden maar het is totaal onvoldoende voor de bovenverdieping daar waar onze slaapkamers zijn. In veel studies wordt aangetoond dat "slecht slapen" een enorme impact heeft op de mentale maar zeker ook op de fysieke gezondheid. Toch moeten wij het lawaai, wakker liggen en de nadelen die het heeft op onze gezondheid ondergaan. Het aanleggen van het nieuwe tracé sluit, op twee corridors na, het centrum van Geel af van het natuurrijke gebied in de kanaalzone. Voor ons en andere wandelaars en fietsers is dit een ramp. Gewoon buiten stappen en een wandelingetje maken zal niet meer kunnen. Als we de fiets nemen zullen we steeds goed moeten nadenken hoe we het veiligste op de kanaaldijk geraken om een fietstocht aan te vangen. Toen we ons perceel kochten kozen we bewust een stukje grond omringd door landbouwgrond. We bouwden ons huis bewust zo dat we 's morgens buiten naar de vogels, soms een hertje, een konijn en af en toe schapen konden zien. Nu ben ik bang dat dit vlug voorbij zal zijn. Ik kan alleen maar concluderen dat dit nieuwe tracé een enorme aanslag is op onze gezondheid, de leefbaarheid van onze regio. Tevens zorgt het voor extra verkeersoverlast op de ring rond Geel en in Geel-centrum. Ook fauna en flora gaan er sterk op achteruit. Het vrachtverkeer en personenverkeer heeft weer gewonnen op de natuur.
2.240B			Het neemt een mooi stuk natuur in, het kan beter naast het kanaal. De Retieseweg is geen weg waar al dat verkeer door kan; Het is een smalle rechte weg waar ook vele boeren wonen, en met tractoren op de baan rijden. Een weg waar vele

			straten doorkomen, wat gaat je doen overal lichten zetten. Ik woon daar op nr. 120 en het is nu al moeilijk om op die drukke baan te komen. Het verkeer zal niet meer langs de weg Geel-Turnhout (N19g) rijden. Het is vlugger langs de nieuwe ring te rijden Geel-Reit-Arendonk. Het is bewezen, want vroeger heeft het vervoer van het fabriek DAF in Oevel naar Eindhoven altijd gereden langs de weg St. Dimpna rond (ongeveer 40 maal per dag). Op vraag van de gemeente zijn ze gaan rijden over de weg N19g, dus al het zwaar verkeer dat naar Arendonk-Eindhoven moet, zal langs de nieuwe weg komen. En de Retieseweg zal een weg worden met heel veel accidenten en zeker voor fietsers, en de N19G zal niet meer gebruikt worden.
2.241B			Het is voor niets nodig, want je gaat het verkeer verleggen. Het verkeer zal niet meer over de N19g rijden, het zal de nieuwe weg nemen, het gewone verkeer minder dan 3,5ton kan gewoon de Katerbergstraat nemen, verbinding Retieseweg, het neemt trouwens een mooi stuk natuur weg. En dan op de Retieseweg wat gaat u doen aan de kruispunten lichten zetten, en wat met al de kinderen die naar school komen van Retie en de Europa Wijk die baan is er veel te smal voor. Het zal een zeer drukke dode weg worden. Voor het ogenblik is alleen de Retieseweg tolvrij, hoe is dit mogelijk.
2.242B			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 zeker 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: "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 vermistende 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 2km van de Dokter Van de Perrestraat. Zelfs op 2km 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 2km 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.

			Idem 2.77B (voor wat betreft eerste alinea) 3. Idem 2.77B (voor wat betreft 'Het project is niet te verantwoorden vanuit gezondheidsstandpunt') 4. Idem 2.77B (voor wat betreft 'Het project gaat uit van een totaal achterhaalde kijk op de ruimtelijke ordening van het betrokken gebied') Om deze redenen tekenen wij bezwaar aan bij dit ontwerp-PRUP. Het project kan o.i. niet op een wettelijke wijze worden uitgevoerd.
2.243B			Er is onvoldoende rekening gehouden met de gezondheid van de naburige bewoners, er wordt geen of te weinig rekening gehouden met de gevolgen van fijn stof, en de geluidshinder voor de buurt. Geluidsschermen zijn onvoldoende, dit bewijzen de geluidstesten. Een bijkomende weg (de ontsluiting) zal extra verkeer aantrekken, waardoor het nog drukker wordt. Wat met de betonstop waarover iedereen de mond van vol heeft, geldt dit dan niet voor de stad Geel zelf? Een extra parkeerplaats op een oprit wordt niet toegelaten, maar kilometers nieuwe weg bouwen wil men blijkbaar wel? Een extra KMO zone is zeker niet nodig in Geel, er zijn nog meer dan voldoende kmo zones beschikbaar en die zijn reeds gelegen aan de huidige wegen (denk maar aan de KMO zone Liessel die in oprichting is, en ook de locatie tussen Antwerpseweg en Poel die nog onaangeroerd is. Dus het is onverantwoord om nog een extra KMO zone in het leven te roepen om dan een nieuwe weg kunnen aan te leggen. Onderzoek dat maar eens! Veel beter is de Retieweg voor het centrum in Geel Sint Dimpna te voorzien van borden "uitgezonderd plaatselijk verkeer" en een tonnagebeperking en snelheidsbeperking 30km/u opleggen. Op die manier zal het verkeer zeker ook geweerd worden uit het centrum en is de ontsluitingsweg onnodig. Ik hoop dat mijn punten zeker verder onderzocht worden, en wens graag verder op de hoogte gebracht te worden.
2.244B			Als betrokken burger maak ik me ernstige zorgen over de mogelijke gevolgen van dit plan voor ons leefmilieu, onze levenskwaliteit en de toekomst van onze gemeenschap. Ten eerste maak ik bezwaar tegen de voorgestelde wijzigingen in het ruimtelijk beleid, met name de beoogde uitbreiding van industrieterreinen en de veranderingen in de bestemming van groene zones. Deze plannen zouden aanzienlijke negatieve impact kunnen hebben op ons natuurlijk erfgoed, de biodiversiteit en de leefbaarheid van onze stad. Bovendien vrees ik dat de voorgestelde ontwikkelingen niet voldoende rekening houden met de mobiliteitsproblematiek die nu reeds aanwezig is in Geel. Het toenemende verkeer als gevolg van industriële uitbreidingen kan leiden tot extra congestie, veiligheidsproblemen en een verdere aantasting van de luchtkwaliteit.

			Verder maak ik me zorgen over de sociale impact van deze plannen. De voorgestelde veranderingen kunnen leiden tot verstoring van gemeenschappen, verlies van groene ruimten die belangrijk zijn voor recreatie en sociale cohesie, en mogelijk zelfs tot waardevermindering van onroerend goed in bepaalde gebieden. Tot slot ben ik van mening dat het participatieproces rond dit PRUP ontoereikend is geweest. De betrokkenheid van de burgers bij de besluitvorming moet worden versterkt om ervoor te zorgen dat hun belangen en zorgen worden gehoord en serieus worden genomen. Op basis van bovenstaande argumenten verzoek ik u vriendelijk om het voorontwerp van het PRUP Geel-Bis te herzien en alternatieve oplossingen te overwegen die beter rekening houden met de belangen van de gemeenschap en het milieu. Ik hoop oprecht dat mijn bezwaren serieus zullen worden genomen en dat Procoro Antwerpen zal streven naar een duurzame en rechtvaardige ontwikkeling van ons geliefde Geel.
2.245B			1. Het probleem kan opgelost worden zonder deze weg aan te leggen Het is onvoldoende onderzocht wat er zou gebeuren als de weg niet zou worden aangelegd (nulalternatief). In het plan-MER lezen we: "(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." En verder: "Het nulalternatief komt (echter) overeen met de referentiesituatie (...)." De huidige situatie' waarnaar het ontwerp-PRUP verwijst, is een andere dan de werkelijke situatie van vandaag Al sinds langer dan een jaar is er een tonnenmaatbeperking van kracht in de dorpskom van Geel (Sint-Dimpna) Het ontwerp-PRUP negeert dit en aanziet de situatie vóór de huidige toestand als referentiesituatie. In feite had het ontwerp-PRUP een nulalternatief moeten onderzoeken, bestaande uit de huidige situatie (tonnenmaatbeperking), gecombineerd met kleinere, flankerende investeringen in het hoofdwegennet van Geel. Maar men weigert dit te doen. Het is duidelijk dat er naast de realisatie van dit PRUP nog een andere oplossing is voor de situatie op Sint-Dimpna, nl. het bestendigen van de huidige situatie met de tonnenmaatbeperking. (wat al 1,5 jaar goed werkt door de werken op de Retieseweg) "De verbetering van de verkeersleefbaarheid van de kern van Geel, en meer specifiek Sint-Dimpna" - de enige doelstelling van het PRUP - kan op veel kortere tijd gerealiseerd worden dan er nodig is voor de realisatie van de ontsluitingsweg. De eerste metingen leerden dat de verkeersstromen 'verdampen' Na bijna anderhalf jaar kan men deze cijfers niet langer negeren Maar nergens in het dossier is er een verwijzing naar de werkelijke huidige toestand en naar de positieve effecten daarvan voor de doelstelling van het projectvoorstel, die al langer dan een jaar ervaren worden én meetbaar zijn. De huidige situatie en de effecten van de tonnenmaatbeperking worden op geen enkele manier geanalyseerd of bestudeerd. Het ontwerp-PRUP toont dus helemaal niet aan dat het projectvoorstel goedkoper is en minder impact heeft dan de huidige situatie met de tonnenmaatbeperking, aangevuld met kleinere investeringen in de mobiliteit in Geel Een correcte studie van de huidige situatie en een realistisch nulalternatief ontbreken. Daardoor is de noodzaak van het PRUP niet aangetoond. De verkeersstromen in en rond Geel werden bepaald a.d.h.v. een verkeersmodel dat is gebaseerd op tellingen van 2017 en ouder (dus mogelijk van voor de indienstname van de N19g (= noord-zuidverbinding). Dit verkeersmodel maakt geen onderscheid tussen personen- en vrachtwagens, wat in deze studie van fundamenteel belang is. Het (doorgaand) vrachtverkeer moet geweerd worden uit het Geelse centrum. Het is daarom essentieel dat herkomst en bestemming van dit vrachtverkeer in kaart wordt gebracht Dit kan niet gerealiseerd worden door louter tellingen uit te voeren; hiervoor moeten ANPR camera's ingezet worden.

			Waarom kan er in Winkelomseheide (N174) plots een tonnagebeperking uitgevoerd worden op een Gewestweg, nota bene! Kunnen de ANPR camera's aangepast worden en dat allemaal omdat Meerhout een tonnage beperking uitvoert in haar centrum. En in Sint-Dimpna lukt dit niet? Daar hebben ze meerdere scholen, een kerk, en zelfs een ziekenhuis, ... Een drukker gehucht is er niet in Geel, maar tonnagebeperking is niet mogelijk, AWW laat dit niet toe! Heeft de Stad Geel het ooit met aandrang gevraagd? Wat blijkt nu anno 2024 na de wegenwerken Retieseweg N118: Dat de Stad Geel, in samenwerking met AWW, beslist heeft om de Retieseweg en lees het goed volledig gratis te maken voor vrachtverkeer'. Zie bijlage Viapass Alle andere gewestwegen: Ring rond Geel, N19 (Dr. Vandeperrrestraat) en N19g (Nood-zuid Verbinding daar wordt km-heffing toegepast Maar op de Retieseweg, de snelste, kortste en meest belaste weg van de regio, die maken we gratis. Gevolg: er is op zeer korte tijd veel meer sluipverkeer met een groot aanzuigefect van vrachtwagens in de richting van de Retieseweg ontstaan. En met dit argument (drogreden) wil men de bevolking van Geel overtuigen dat de nieuwe weg (Retieseweg, Dr. Vandperrestraat) noodzakelijk is. Het is eigenlijk door wanbeleid van de Stad Geel, dat deze situatie is ontstaan. De eigenlijke reden is, zonder de nieuwe weg kan de Stad Geel de aankoop van het militair domein niet exploiteren (uitbaten) en dat is een voorwaarde van de provincie. De omliggende gemeente, Meerhout, Mol, Dessel en Retie, hebben het alle klaar gekregen om vrachtverkeer te mijden uit de stadskern. Geel heeft te lang gewacht en nu zou het onmogelijk zijn volgens het Stadbestuur. De echte reden is dat ze niet voldoende aandringen. Wederom een excuus zoeken om de weg die niet nodig is te bouwen. 2. Effecten op mens en milieu - De nieuwe weg zal extra verkeer aantrekken, zoals kon worden vastgesteld na de aanleg van de expresweg N19g Dit strookt niet met de Europese en Vlaamse milieudoelstellingen De aangroei van het verkeer wordt nergens in het dossier correct ingeschat. Er gaan sowieso extra trillingen ontstaan dit was reeds het geval met de aanleg van de N19g, ne extra belasting op de huizen die reeds in de problemen zitten. En op de N19g staan er amper huizen, maar deze weg zou tussen en langs de woonwijken komen. Gaat de Provincie deze schade allemaal vergoeden op termijn. De aanleg zou betekenen dat er ca. 7 ha oppervlakte zou worden verhard Ook dat is vandaag met meer te verantwoorden. Het plan-MER wijst zelf op een substantiële verharding in infiltratiegevoelig gebied De open grachten die het plan-MER als milderende maatregel vooropstelt, zijn onvoldoende om de negatieve impact van deze massale verharding te compenseren. - Betonstop: Hier scoort de stad Geel als 21ste op 300 een zeer slecht rapport. We zouden per dag max 169m2 mogen verharden, de Stad Geel doet dit met 430m2/dag. Veel slechter. Door zoveel te verharden, kunnen ze de doelstelling van 2050 nooit halen. Per m2 dat we verharden, zouden we 2m2 moeten ontharden (tegeltwippen). Nu wel de Stad Geel een weg van 7 ha aanleggen, dat wil zeggen dat er elders 14ha beton weg moet? Waar gaan we die zoeken? - Het voorkeurtracé paalt vlak aan twee grote verkavelingen in het woongebied van Geel-Holven. Honderden mensen en hun kinderen krijgen de weg vlak bij hun woning. Er wordt wel van milderende maatregelen zoals buffering en geluidsschermen gesproken, maar die worden niet gegarandeerd. Ook valt nergens uit op te maken hoe die er concreet zullen uitzien. Op een hoogte van meer dan 3 meter heeft een geluidswerend scherm geen enkel effect meer. Ook krijgt de ene wijk een buffering en de andere wijk niets. - Op de aansluiting van het voorkeurstracé met de Dr. Van de Perrestraat komt een

			gigantisch kruispunt met 4 afslagstroken in elke richting. Dagelijks passeren hier honderden fietsende kinderen van en naar school. De onveilige situatie valt niet meer te overzien, laat staan de risico's van mogelijke ongevallen met gevaarlijke transporten nabij woonzones. - Er is voldoende wetenschappelijk bewijs voor de gezondheidsrisico's van deze inplanting. Volgens professor Benoit Nemery, een erkende autoriteit inzake milieu en gezondheid, is de aanleg van een weg volgens het voorkeustracé zelfs totaal onverantwoord. Om geen negatieve impact te hebben op de bevolking zou een dergelijke weg minstens 500 meter van de bebouwing aangelegd moeten worden. In het plan-MER worden de mogelijke risico's voor de volksgezondheid onvoldoende in beeld gebracht. - Verhoogde concentraties (ultra)fijn stof en NO₂ hebben een negatief effect op de gezondheid van hart en longen. Ze kunnen de neurologische ontwikkeling van kinderen negatief beïnvloeden en zorgen mogelijk ook voor een versnelde neurologische aftakeling bij volwassenen. Daarnaast is er de wetenschappelijk bewezen schade van overmatige blootstelling aan (nachtelijk) lawaai. Vanuit gezondheidsstandpunt is dit voorkeustracé dan ook totaal niet te verantwoorden. - De normen voor stikstof en fijnstof evolueren voortdurend onder invloed van de wetenschappelijke bevindingen. Die evolutie komt op een voortdurende verstrenging neer. De huidige normen voor fijnstof zullen op korte termijn met meer dan de helft verminderen, en op langere termijn nog sterker. Omdat de aanleg van de weg nog minstens 15 jaar op zich zou laten wachten, zijn de normen waar het plan-MER van uit gaat zeker niet meer conform de beperkingen die op dat moment zullen gelden. Dit project goedkeuren op basis van normen die zelfs vandaag al achterhaald zijn, is onverantwoord. Een degelijke toetsing met de stikstof- en fijnstofnormen die te verwachten zijn op het moment dat de weg wordt gerealiseerd, ontbreekt! - Geen rekening werd gehouden met de nieuwe richtlijnen van de WHO (wereld gezondheidsorganisatie) betreffende luchtverontreiniging waardoor de eindscores is beïnvloed worden. Op de website van de Vlaamse Overheid staat het volgende: de MER coördinator en de MER deskundige dient te beschikken over de nodige vakliteratuur en op de hoogte te zijn van de recentste ontwikkelingen. Op p. 116 van het MER staan de immissiewaarden van Vlare II met als grenswaarde voor de bescherming van de gezondheid 40 pg/m³ voor NO₂ en als indicatieve grenswaarde sinds 2020: 20 pg/m³ voor PM_{2,5}. Recente studies tonen echter gezondheidseffecten vanaf veel lagere immissiewaarden. Wij verwijzen hiervoor naar het rapport van de wereld gezondheidsorganisatie "WHO global air quality guidelines 2021". Het AQG (AirQualityGuideline) level op jaarbasis voor NO₂ is 10 pg/m³ (4x lager!) en voor PM_{2,5}: 5 pg/m³ (4 x lager) op jaarbasis. Op lange termijn en korte termijn is er immers een bewezen oorzakelijk verband tussen blootstelling aan PM_{2,5} en sterfte aan hart- en vaatandoeningen en sterfte aan luchtwegaandoeningen. Op korte termijn is er een duidelijk oorzakelijk verband voor NO₂ blootstelling en luchtwegaandoeningen zoals ernstige astmaopstoten met mogelijk de dood tot gevolg. Het is in dit kader dat, met de huidige wetenschappelijke kennis, het onverantwoord is om geen rekening te houden met de nieuwe richtwaarden. - Het verkiezen van tracé G1 boven het tracé G3 ondanks het feit dat de absolute bijdrage voor de lawaai-blootstelling voor de nabije omgeving van het tracé G1, zowel primair als secundair duidelijk slechter scoort dan bij tracé G3. In het MER staat dat voor tracé G1 primair in de nabij omgeving van het tracé, voor sommige straten een zeer negatief effect is op de geluidsemissies, met zelfs een toename tot 15,6 dB! In het MER staat voor tracé G1 secundair een toename tot 14,2 dB vermeld. De maximale toename in dB voor de nabije omgeving voor tracé G3 bedraagt 5,6 dB. Rekening houdend met het feit dat de geluidsblootstelling in een logaritmische schaal wordt weergegeven, is een toename met 15 of 14 dB extreem hoog en onaanvaardbaar. Nochtans wordt tracé G1 verkozen. - Geen rekening gehouden werd met de nieuwe richtlijnen van de WHO betreffende lawaai-blootstelling waardoor de eindscores beïnvloed worden

			Op de website van de Vlaamse Overheid staat het volgende: de MER coördinator en de MER deskundige dient te beschikken over de nodige vakliteratuur en op de hoogte te zijn van de recentste ontwikkelingen. Op p. 138 in het MER staat dat er momenteel nog geen normen zijn vastgelegd voor Lden en Lnight en dat de waarden die door de Vlaamse Overheid tijdelijk naar voor werden geschoven 55 dB voor Lden en 45 dB voor Lnight zijn. Wij verwijzen hiervoor naar het meest recente rapport van de wereld gezondheidsorganisatie (WHO): 'Environmental Noise Guidelines for the European Region, 2018' waarbij de richtlijn adviseert dat de Lden voor verkeerslawaai beneden 53 dB ligt omwille van negatieve effecten op de gezondheid. Er is immers een duidelijk oorzakelijk verband tussen lawaai-blootstelling vanaf 53 dB en ischemische hart- en bloedvataandoeningen (hartinfarct, herseninfarct), zie richtlijn, WHO. "For average noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by road traffic below 53 decibels (dB) Lden, as road traffic noise above this level is associated with adverse health effects" - Een verplaatsing van de lawaai-blootstelling van de ene naar de andere straat geen oplossing is en indruist tegen de basisprincipes van de WHO. Op de website van de Vlaamse Overheid staat het volgende: de MER coördinator en de MER deskundige dient te beschikken over de nodige vakliteratuur en op de hoogte te zijn van de recentste ontwikkelingen. Op p. 105 van het rapport van de WHO, staat duidelijk bij het eerste basisprincipe dat de vermindering van geluidsblootstelling op de ene plaats, niet mag leiden tot geluidstoename op een andere plaats. De buurt rond de Fittelaarsdijk en de Gagelstraat zullen een zeer negatieve impact hebben op vlak van lawaai a.g.v. het tracé G1. "Furthermore, noise exposure reduction in one area should not come at the expense of an increase in noise elsewhere; existing large quiet outdoor areas should be preserved." 3. KMO-zones? Dit PRUP is blijkbaar ontkoppeld van het PRUP dat de verbinding tussen de N18 (Retie-Dessel-Mol) en de N118 (Retieseweg) regelt. Dit maakt dat we enkel nog spreken over het vrachtverkeer van en naar de Stenehei in Dessel. Immers vrachtverkeer van Geel naar de industriegebieden van Retie en Arendonk moet langs de N19g (Geel-Kasterlee) verlopen. Het vrachtverkeer van de Stenehei kan via Retie naar de E34 afgeleid worden. Dit heet verdeling van lasten want Geel moet reeds het (vracht)verkeer slikken van Mol en Noord-Limburg. Nieuwe wegen trekken nieuw verkeer aan. Aangezien het verkeer rond Geel (R14, Antwerpseweg) nu reeds in de knoop zit, kan dit wegennet geen extra verkeer meer aan. Vooraleer nieuwe wegen worden aangelegd, moet eerst de verkeersproblematiek van de Antwerpseweg en de verbinding met de R14 worden opgelost. Waar blijven de ventwegen langs die Antwerpseweg die al zo lang aangekondigd werden? Waarom is het PRUP van Mol stilgelegd, terwijl de bedoeling was om de regionale ontsluiting te laten aansluiten op die van Mol. Door protest van de gemeentes Mol, Dessel en zelfs SCK (atoom in de volksmond). Terwijl de Stad Geel absoluut een dure nieuwe ringweg wil aanleggen. 4. Moeder natuur Tijdens de Corona-periode hebben veel mensen opnieuw de weldoende invloed van wandelen fietsen en ontspanning in de natuur herontdekt. Het gebied waar het tracé zou doorlopen is een klein paradijs voor al die activiteiten. Dat zou ook betekenen dat heel die omgeving afgesneden wordt van de huidige verbindingswegen. KSA Berkven in Meulemakershoeve zal zijn jeugdwerking ernstig bedreigd zien. Het afsluiten van Koppeleershoeve en Kastermanstraat is tevens funest voor alle lokale wandelaars en sporters die een frisse neus willen halen in dit gebied. Door het afsluiten van 4 wegen worden ook sociale contacten verstoord of ontnomen. Mijn conclusie is dat de nieuwe ontsluitingsweg onnodig is. De inplanting van het voorkeurtacé is bovendien vanuit gezondheidsstandpunt zeer onoordeelkundig gedaan. Men kan het probleem op Sint-Dimpna ook zonder deze weg oplossen of een tracé uittekenen met minder impact op mens en milieu. Er is geen enkele goede reden om de leefbaarheid van de bewoners van Holven met een nieuwe weg aan te tasten. 5. Overstromingsgevaar

			De zone waar de nieuwe weg zou komen is pluviaal overstromingsgebied (het spaarbekken van de omgeving). Dit wil zeggen, als we dit wegnemen gaat het water nieuwe locaties zoeken om te infiltreren. De Holvense loop was ca 25 jaar gelden een gracht van 1m breedte. Vandaag heeft deze een breedte van 2,5m. De loop kan het amper slikken. De tuinen in de buurt hebben deze winter tot half februari blank gestaan. Wanneer deze weg er zou komen, geeft dit gegarandeerd overstromingen in woonhuizen. En wederom ontstaat dit door wanbeleid. Er zijn nu reeds problemen met het opvangbekken naast het kruispunt N19/Dr. Vandeperrestraat/Molderbeemdendijk. Dit is een overloop van de Roosendaal in het Centrum van Geel. Wordt dit opvangbekken weggehaald, komt de waterstand in het Centrum van Geel een stuk hoger met alle gevolgen vandien. Om deze redenen teken ik bezwaar aan bij dit ontwerp-PRUP. Het project, zoals het in het ontwerp-PRUP wordt beschreven, kan m.i. niet worden uitgevoerd, of toch niet op deze wijze.
2.246B			Idem 2.245B
2.247B			1. Er is geen aantoonbare behoefte aan deze nieuwe weginfrastructuur van 7 ha beton. Daarentegen is er zeker en vast behoefte aan 7 ha landbouwgrond, open ruimte en natuurgebied! “De nieuwe verbindingsweg heeft als primaire doelstelling de verbetering van de verkeersleefbaarheid van de kern van Geel, en meer specifiek Sint-Dimpna. De nieuwe weg maakt het eveneens mogelijk om de geplande bedrijventerreinen Kievermont en Stenehei te voorzien van een verbeterde ontsluiting.” Welnu: anderhalf jaar (in 2022 en 2023) werd er gewerkt op de N118. Daartoe werd éénrichtingsverkeer naar Geel centrum ingevoerd, gekoppeld aan een tonnagebeperking 5ton. Het resultaat hiervan was het wegvallen van het vrachtverkeer door St.-Dimpna. Dit vrachtverkeer vond zonder probleem zijn weg naar de N19g, die hiervoor trouwens aangelegd werd, en vond eveneens zijn weg naar bestemmingen ten Noorden van Geel, zonder congestie te veroorzaken in Retie of Dessel. Ook voor fietsende kinderen in de Gasthuisstraat is er sinds enkele jaren een aangename alternatieve fietsroute parallel aan de Gasthuisstraat: via de Fien Geerinckxstraat en Verbueken, langs het ziekenhuis naar het Laar. Daarmee was de verkeersleefbaarheid van St.-Dimpna van de baan. De conclusie is simpel: deze verbindingsweg is niet nodig. Een tonnagebeperking voor het centrum van Geel volstaat om doorgaand vrachtverkeer te weren en daarmee is de doelstelling “verbetering van de verkeersleefbaarheid van de kern van Geel, en meer specifiek Sint-Dimpna” gehaald. Intussen is het stadsbestuur ook niet langer van mening dat Kievermont ontwikkeld dient te worden als KMO zone, aangezien zijn problematische ligging en omdat er elders nog voldoende KMO –gronden aanwezig zijn (Thomas More), die niet ingevuld geraken. Clustering wordt geprefereerd. De beschikbare ruimte op Kievermont kan ingevuld worden als natuurgebied en stadsbos. Deze nieuwe inzichten houden in dat de verbindingsweg niet nodig is voor de inwoners van Geel, maar die zouden wel moeten opdraaien voor een betere ontsluiting van de Stenehei in Dessel. Daarvoor zijn er noordelijker tegen het Kempisch kanaal betere trajecten en daarvoor willen wij onze groene ruimte en onze gezondheid niet opgeven, maar zou men beter de bestaande weginfrastructuur aanpassen. 2. De Gelenaars die door de ongewenste weg zullen worden getroffen, en dat zijn er meer dan 700, weten intussen welke CVP-getrouwen het doortrekken van de ring aan de Dr. Van de Perrestraat in 1995 hebben tegengehouden voor eigen gewin door het ontwikkelen van een verkaveling t.h.v. de Gagelstraat. Dit gekonkel heeft de betrokken CVP'ers veel geld opgebracht, en toen was het algemene belang helemaal niet van tel. Het is wel heel zuur dat de mensen die daar later een bouwgrond kochten, nu bedreigd worden door de doortrekking van de ring vlak naast hun woningen. Daarbij valt op dat het voorliggende traject wel vlak naast de bedoelde verkaveling loopt, maar netjes de gronden van CD&V getrouwen zal sparen die noordelijk van het traject komen te liggen en zelfs voor een eigen ondertunneling naar hun bedrijf op Schransdijk en Berkvensdijk hebben gezorgd. Dat de doortrekking nu volop gesteund wordt door de huidige CD&V-fractie is heus geen toeval! Deze zelfbediening ten dienste van het eigenbelang is stuitend, en dat gaan we nu niet meer pikken!

			3. Deze ongewenste weg is een regelrechte aanslag op de open ruimte en doorkruist gebied dat door de Vlaamse Overheid als biologisch waardevol is gekarakteriseerd! “Kortom, de provincie Antwerpen zet zich in voor een duurzame en gezonde leefomgeving, waarbij natuurbehoud en milieubescherming centraal staan.” Deze slogan staat haaks op wat de ongewenste weg zal veroorzaken op het vlak van natuurbehoud en milieubescherming! Bijgevoegde screenshots van Geopunt Vlaanderen tonen duidelijk aan dat de onnodige weg dwars door biologisch waardevol en zeer waardevol gebied zal gaan. Ook op de biologische waarderingskaart van de stad Geel wordt het gebied beschouwd als een ‘Complex van minder waardevolle, waardevolle en zeer waardevolle elementen’. Als benadeeld burger en natuurliefhebber eis ik dat de provincie haar principes in praktijk brengt i.p.v. holle slogans te verspreiden! 4. Als bewoner van Binnenblok zijn wij zeer verontrust door de regenval van deze wintermaanden die de akkers en landwegen rond Berkven onberijdbaar maakt. De onnodige weg zal deze situatie nog verergeren! Tot op heden 1-4-2024 zijn de waterzieke akkers gelegen langs het Berkvenbos niet te bewerken: wegens de hoge grondwaterstand absorbeert de bodem namelijk geen water meer. De verharding die gepaard gaat met de aanleg van de ongewenste weg zal de situatie enkel verergeren. Door de klimaatverandering zal dit fenomeen nog toenemen. Het opofferen van onverharde landbouwgrond voor beton is waanzin en gaat regelrecht in tegen het goede beleid van de Vlaamse Regering, het ontharden van onze leefomgeving en de Blue Deal! Hoe kan de provincie dit in godsnaam verantwoorden? Wij zullen alle middelen uitputten om deze waanzin te stoppen!
2.248B			Persoonlijke bezwaren Als bewoner van een van de naastgelegen wijken van het voorkeustracé zijn er verschillende bezorgdheden die ik graag wou uiten. De vooropgestelde weg loopt vlak naast bestaande wijken waar veel jonge gezinnen wonen. Kinderen dienen in een rustige omgeving op te groeien en een drukke ringweg in hun tuin is daar zeker geen hulp aan. Verder liggen de weides waar het geplande tracé zou komen momenteel lager als de woonwijken. Bij regen weer liggen deze velden er dan ook snel zeer nat bij. Indien men deze zou ophogen en verharden kan het water daar niet meer weg en vrees ik dat de nabije woningen en tuinen extra belast worden wanneer dit het regent. Ook qua geluidsoverlast is de impact groot voor mijn woning en mijn gezin. De vooropgestelde weg zou pal naast mijn perceel komen waardoor mijn kinderen wiens kamer op het eerste verdiep aan die kant gelegen is steeds geluids/geur/... - hinder zullen hebben van de vrachtwagens die er passeren. De vrees voor extra sluipverkeer tussen de E313 en de E34 dat deze nieuwe weg gaat gebruiken is ook groot en reëel. Deze extra weg zal er voor zorgen dat er niet enkel verkeer uit Sint-Dimpna weg trekt maar ook dat er een shift zal zijn van verkeer van de N19G naar de nieuwe weg. Dit verkeer zal daardoor op zijn beurt ook weer extra verkeer creëren in Dessel en Retie. Dat de nieuwe weg uitkomt aan het voormalig militair domein is ook doelbewust om er extra KMO-zone te creëren. Dit zorgt weer voor meer verkeer dat er momenteel nog niet is. Deze zone ligt in Geel relatief ver van de bestaande connecties zoals kanalen en snelwegen. De locatie is dus verre van optimaal en ook overbodig. Bijkomende is dat de dorpskern van Sint-Dimpna nu door de huidige werkzaamheden al veel leefbaarder is. Het zware verkeer dat lokaal in Dessel/Retie dient te zijn zit nu gespreid over verschillende invalswegen waardoor de druk meer gespreid wordt. Het doorgaand verkeer neemt de N19G dat hiervoor aangelegd is. Dit toont aan dat het ook zonder nieuwe weg kan. De nieuwe weg snijdt ook de dorpskern van Holven in 2 waardoor de bewoners van de straten rond Ossemeer steeds een gevaarlijke ringweg dienen over te steken om hun kinderen naar school/jeugdbeweging/... te brengen. Daarnaast snijdt het nieuwe trace de toegangsweg naar KSA Berkven af waardoor deze een stuk slechter bereikbaar is voor kinderen die met

			de fiets hier naar toe willen. Ook de wijken rond de Gagelstraat en Weidestraat worden een stuk slechter bereikbaar. Deze weg verbreekt de verbinding naar de Fittelaarsdijk. Als je dit bekijkt samen met de invoering van de enkel richting in de Koppeleershoeven voor een veilige schoolomgeving van de Katersberg maakt het dat alle bewoners en bezoekers langs de Badstraat de wijken moeten verlaten. De 2 adviesraden rond mobiliteit Gecoro en AGB geven een negatief aan het stadsbestuur maar helaas negeert het stadsbestuur alle adviezen en opmerkingen van burgers en gaat het toch halsstarrig door met dit overbodige en duur project. Algemene bezwaren 1. Het probleem kan opgelost worden zonder deze weg aan te leggen Het is onvoldoende onderzocht wat er zou gebeuren als de weg niet zou worden aangelegd (nulalternatief). In het plan-MER lezen we: "(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." En verder: "Het nulalternatief komt (echter) overeen met de referentiesituatie (...)." De 'huidige situatie' waarnaar het ontwerp-PRUP verwijst, is een andere dan de werkelijke situatie van vandaag. Al sinds langer dan een jaar is er een tonnenmaatbeperking van kracht in de dorpskom van Geel (Sint-Dimpna). Het ontwerp-PRUP negeert dit en aanziet de situatie vóór de huidige toestand als referentiesituatie. In feite had het ontwerp-PRUP een nulalternatief moeten onderzoeken, bestaande uit de huidige situatie (tonnenmaatbeperking), gecombineerd met kleinere, flankerende investeringen in het hoofdwegennet van Geel. Het is dus duidelijk dat er naast de realisatie van dit PRUP nog een andere oplossing is voor de situatie op Sint-Dimpna, nl. het bestendigen van de huidige situatie met de tonnenmaatbeperking. "De verbetering van de verkeersleefbaarheid van de kern van Geel, en meer specifiek Sint-Dimpna" - de enige doelstelling van het PRUP - kan op veel kortere tijd gerealiseerd worden dan er nodig is voor de realisatie van de ontsluitingsweg. Deze visie wordt trouwens onderschreven door de voltallige gemeenteraad van Geel. De eerste metingen leerden dat de verkeersstromen 'verdampen'. Na bijna anderhalf jaar kan men deze cijfers niet langer negeren. Maar nergens in het dossier is er een verwijzing naar de werkelijke huidige toestand en naar de positieve effecten daarvan voor de doelstelling van het projectvoorstel, die al langer dan een jaar ervaren worden én meetbaar zijn. De huidige situatie en de effecten van de tonnenmaatbeperking worden op geen enkele manier geanalyseerd of bestudeerd. Het ontwerp-PRUP toont dus helemaal niet aan dat het projectvoorstel goedkoper is en minder impact heeft dan de huidige situatie met de tonnenmaatbeperking, aangevuld met kleinere investeringen in de mobiliteit in Geel. Een correcte studie van de huidige situatie en een realistisch nulalternatief ontbreken. Daardoor is de noodzaak van het PRUP niet aangetoond. 2. Effecten op mens en milieu - De nieuwe weg zal extra verkeer aantrekken, zoals kon worden vastgesteld na de aanleg van de expresweg N19g. Dit strookt niet met de Europese en Vlaamse milieudoelstellingen. De aangroei van het verkeer wordt nergens in het dossier correct ingeschat. - De aanleg zou betekenen dat er ca. 7ha oppervlakte zou worden verhard. Ook dat is vandaag niet meer te verantwoorden. Het plan-MER wijst zelf op een substantiële verharding in infiltratiegevoelig gebied. De open grachten die

			het plan-MER als milderende maatregel vooropstelt, zijn onvoldoende om de negatieve impact van deze massale verharding te compenseren. - Het voorkeurtracé paalt vlak aan twee grote verkavelingen in het woongebied van Geel-Holven. Honderden mensen en hun kinderen krijgen de weg vlak bij hun woning. Er wordt wel van milderende maatregelen zoals buffering en geluidsschermen gesproken, maar die worden niet gegarandeerd. Ook valt nergens uit op te maken hoe die er concreet zullen uitzien. - Er is voldoende wetenschappelijk bewijs voor de gezondheidsrisico's van deze inplanting. Volgens professor Benoit Nemery, een erkende autoriteit inzake milieu en gezondheid, is de aanleg van een weg volgens het voorkeurtracé zelfs totaal onverantwoord. Om geen negatieve impact te hebben op de bevolking zou een dergelijke weg minstens 500 meter van de bebouwing aangelegd moeten worden. In het plan-MER worden de mogelijke risico's voor de volksgezondheid onvoldoende in beeld gebracht. - Verhoogde concentraties (ultra)fijn stof en NO2 hebben een negatief effect op de gezondheid van hart en longen. Ze kunnen de neurologische ontwikkeling van kinderen negatief beïnvloeden en zorgen mogelijk ook voor een versnelde neurologische aftakeling bij volwassenen. Daarnaast is er de wetenschappelijk bewezen schade van overmatige blootstelling aan (nachtelijk) lawaai en zijn er de risico's van mogelijke ongevallen met gevaarlijke transporten nabij woonzones. Vanuit gezondheidsstandpunt is dit voorkeurtracé dan ook totaal niet te verantwoorden. - De normen voor stikstof en fijnstof evolueren voortdurend onder invloed van de wetenschappelijke bevindingen. Die evolutie komt op een voortdurende verstrenging neer. De huidige normen voor fijnstof zullen op korte termijn met meer dan de helft verminderen, en op langere termijn nog sterker. Omdat de aanleg van de weg nog minstens 15 jaar op zich zou laten wachten, zijn de normen waar het plan-MER van uit gaat zeker niet meer conform de beperkingen die op dat moment zullen gelden. Dit project goedkeuren op basis van normen die zelfs vandaag al achterhaald zijn, is onverantwoord. Een degelijke toetsing met de stikstof- en fijnstofnormen die te verwachten zijn op het moment dat de weg wordt gerealiseerd, ontbreekt. 3. Het project steunt op een achterhaalde visie op de ruimtelijke ordening Omdat het regionaal karakter van het project verdwenen is uit de scopingnota, bestaat de enige doelstelling van het PRUP enkel nog in de verhoging van de leefbaarheid van Sint-Dimpna. De in het oorspronkelijke (2011) PRUP voorziene regionale ontsluiting is in het ontwerp-PRUP dus niet meer aan de orde. De huidige situatie, die al sinds 1 augustus 2022 aan de orde is, bewijst inderdaad dat het bedrijventerrein Stenehei ook met een tonnenmaatbeperking op de N118 in Geel perfect beleverd kan worden zonder overlast in andere dorpskernen. Er bestaat geen enkele behoefte meer om op een deel van de gronden van het militair domein Kievermont een KMO-zone op te richten. Vijftien jaar geleden was die er wel (zonevreemde KMO's herhuisvesten), maar de tijden zijn veranderd. De 'geplande' KMO-zone op Kievermont is momenteel een achterhaald onderdeel van een achterhaald PRUP (uit 2011). Dat er in het ontwerp-PRUP niet wordt verwezen naar een behoeftestudie i.v.m. bedrijventerreinen op het domein Kievermont, is een kwestie van logica, omdat die behoefte niet meer bestaat. Mijn conclusie is dat de nieuwe ontsluitingsweg onnodig is. De inplanting van het voorkeurtracé is bovendien vanuit gezondheidsstandpunt zeer onoordeelkundig gedaan. Men kan het probleem op Sint-Dimpna ook zonder deze weg oplossen of een tracé uittekenen met minder impact op mens en milieu. Er is geen enkele goede reden om de leefbaarheid van de bewoners van Holven met een nieuwe weg aan te tasten.

			Het project, kan m.i. niet worden uitgevoerd, of toch niet op deze wijze.
2.249B			Geen opmerkingen.
2.250B			Onze woning is gelegen tussen de Meistraat en de Kastermanstraat. Op ons perceel ligt een deel (+/- 1,5 hectare) van een authentiek historisch bos. Het betreft dus een bos dat aan verschillende eigenaars toebehoort en dat grenst aan de Kastermanstraat ter hoogte van de Fittelaarsdijk. 1. Ons eerste bezwaar: er wordt een drukke weg vlak naast dit bos gepland, dwars door onze eigendom. De rust die we als gezin konden genieten van een wandeling in deze mooie natuur wordt plots weggenomen. De fauna en flora in heel dit bos worden aangetast door milieu hinderende effecten als luchtvervuiling en lawaaihinder. 2. Ons tweede bezwaar: Het rustige en landelijke uitzicht vanuit onze woning op een stuk natuur dat onze eigendom is, wordt ons ontnomen. Het wordt vervangen door het zicht op een weg met druk verkeer, waarvan het wegdek vermoedelijk een stuk hoger gelegen is dan het grondpeil van ons perceel. Of nog erger: het zicht op een hoge geluidswerende muur of grondwal. Zicht op ons bos is na de aanleg van de geplande weg verleden tijd. Het mooie landelijke karakter van ons goed zal hierdoor definitief geschaad worden terwijl dit juist de reden was voor de grote investering bij de aankoop van niet minder dan 13 hectare grond rond het huis inclusief een deel van dat bos. De aankoop werd gedaan via mijn management vennootschap Scora Music BV die daarom meetekent in deze. Waar we tot heden hier voor en na een drukke dagtaak tot rust konden komen, zullen we 's morgens en 's avonds ongevraagd geconfronteerd worden met lawaai en drukte. Voor mensen die de hele dag professioneel met muziek bezig zijn is dit een zeer onaangenaam vooruitzicht. Voor onze kinderen: weg veilige speelplek, weg om zich veilig te kunnen bewegen in de vrije natuur. 3. Ons derde bezwaar: Het stuk bos dat onze eigendom is, wordt ons in feite ontnomen doordat we geen directe toegang meer hebben tot dit stukje natuur, tenzij via een heel grote omweg. Zullen we onze eigen grond moeten bezoeken of gaan onderhouden via een lange fiets- of auto tocht? Zoals blijkt uit het voorgaande zijn we uiterst ontevreden met de keuze van deze weg waarvan we overtuigd zijn dat deze er niet hoeft te komen, en meer in het bijzonder zijn we ontevreden met de keuze van het traject. Hopelijk kunnen onze bezwaren meehelpen aan het inzicht dat dit een zinloos en slecht doordacht project is.
2.251B			Idem 2.259B
2.252B			Het is onbegrijpelijk dat er vandaag nog sprake kan zijn van werken met zulke omvang en impact op milieu nu wij als landbouwer niets meer mogen i.v.m. stikstof Om dan nog maar te zwijgen van de waterhuishouding in de directe omgeving van het tracé ook de uitstoot en de daarbij komende geluidsoverlast die daarmee gepaard zullen gaan.
2.253B			Het is hoogstwaarschijnlijk al dikwijls gemeld dat deze weg er enkel moet komen om het industrieterrein Stenenhei van burgemeester Van Dijck (NVA) uit Dessel toegankelijker te maken. Het vrachtverkeer dat er nu moet passeren rijdt via de ring van Mol naar Geel zonder problemen. Het is ook de logische route om naar de E313 te rijden.
2.254B			1. Ontharding Iedereen heeft er de mond van vol van ontharding. Als particulier gaan we verplicht worden om meer te ontharden. Met de aanleg van een nieuwe ring zal men ongeveer 7ha in asfalt of beton leggen.

			2. En voor wat? Het punt is om St. Dimpna veiliger te maken (minder zwaar vervoer). Hier ga ik volledig mee akkoord. Maar het zwaar vervoer kan perfect rijden via Noord Zuid verbinding. De E34 en verder langs Retie naar Dessel. 3. flankerende maatregelen. In het ganse PRUP is er niks voorzien van flankerende maatregelen, wat betreft geluidshinder en veiligheid voor fietsers. Hoe kunnen we ervanuit gaan dat deze maatregelen er toch gaan komen? 4. Waterellende. Met het asfalteren of betonneren van +- 7ha landbouwgrond. Waar gaat het water blijven. Met de natte maanden van verleden zijn er nu al tuinen van aangelanden die onder water staan. Om deze redenen teken ik bezwaar aan bij dit ontwerp-PRUP. Het project, zoals het in het ontwerp-PRUP wordt beschreven, kan m.i. niet worden uitgevoerd, of toch niet op deze wijze.
2.255B			Deze ontsluiting zal vele socio-ecologische gevolgen hebben voor de buurtbewoners en op de groene omgeving. Het tracé loopt door een landelijke regio, er wordt geen rekening gehouden met de lokale fauna en flora. Voor o.a. de vogel en bijenpopulatie is dit een ware moordaanslag. Het wachtbekken dat werd opgetrokken om overstroming in Rosendaal te voorkomen, kan niet worden gerespecteerd met als gevolg dat het waterpeil in onze omgeving aanzienlijk gaat stijgen waardoor de burgers van Holven hun huizen en tuinen zullen zien overstromen. Ook Sint Barbarastaat en Badstraat zouden overstromingsgebied worden. Ook de geluidshinder zo kort nabij woongebied zal niet te overzien zijn en dus druist in tegen de Europese eisen van de aanpassing van infrastructuur. Evenals de toename in hoeveelheden fijnstof die dergelijke wegen voortbrengen, is een aanslag op de gezondheid van onze kinderen. Fijnstof is rechtstreeks gelieerd aan meer astma en meer frequente doktersbezoeken.
2.256B			Belang Overeenkomstig het PRUP is het perceel van bezwaarindiener gelegen binnen de contouren van het nieuwe PRUP. Er wordt verwezen naar de pagina 34 van de toelichtingsnota: segment R14-Witbolstraat-Gagelstraat. Hoewel geen kadastrumnummers worden vermeld, lijkt het PRUP te doelen op naburige percelen 415v en 415t, gelegen naast de woning van bezwaarindiener (F415w) en niet op de woning van bezwaarindiener. Het is bezwaarindiener niet duidelijk of zijn gehele perceel, dan wel een deel, noodzakelijk is voor de realisatie van het plan en of het geheel of deels onteigend zal worden. In het vorige (vernietigde) PRUP vielen de percelen F415t en F415s mee binnen de plancontour. Het is onduidelijk waarom deze percelen thans buiten de plancontour vallen. Op 4 juli 2011 ontving bezwaarindiener nog een vergunning voor het verbouwen en uitbreiden van hun bestaande woning met architectenpraktijk. Ook van AWV werd een gunstig advies ontvangen voor deze verbouwwerkzaamheden. Het PRUP leidt tot enorme bedrijfsschade, inkomstenverlies alsook morele schade voor bezwaarindiener. Bezwaren 3.1 Onzorgvuldige besluitvorming met bedrijfsschade en inkomensverlies tot gevolg Het plan-MER en PRUP houdt geen rekening met de disproportionele nadelige gevolgen t.a.v. bezwaarindiener, zowel privé als beroepsmatig. Op 4 juli 2011 werd nog een bouwvergunning verleend – op gunstig advies van AWV – om de bestaande woning te verbouwen en uit te breiden met de architectenpraktijk. Op 24 maart 2011 had de provincie echter het vorige PRUP voorlopig vastgesteld. Dan rijst de vraag waarom de stad Geel alsnog een bouwvergunning aflevert en AWV

			gunstig adviseert. Overeenkomstig het vertrouwens- en rechtzekerheidsbeginsel moet de burger nochtans kunnen vertrouwen op een vaste gedragslijn van de overheid of op toezeggingen of beloften die de overheid in het concrete geval heeft gedaan. Het getuigde toen al van een onzorgvuldig overheidshandelen door bezwaarindiener alle verbouwingskosten te laten maken, een bedrijf te laten opstarten in de woning wetende dat in de plancontour zou worden opgenomen en er vroeg of laat een onteigening ging worden doorgevoerd. Het huidige PRUP resulteert in directe schade (waarde woning) als indirecte schade (inkomensverlies en bedrijfsschade). De winstderving kan vele, zelfs 10-tallen malen hoger liggen dan de waarde van de woning en moet worden vergoed. De opname van de woning binnen de plancontour is onredelijk nu de voordelen voor de verkeersleefbaarheid van de kern van Geel geenszins opwegen tegen de nadelen voor de bezwaarindiener, die achterblijft zonder woning en zonder inkomsten aangezien hun beroepsmatige activiteiten tevens in het onroerend goed plaatsvinden. Het blijft trouwens opmerkelijk dat de Provincie de focus legt op tracé G1 en G2, die nagenoeg enkel negatieve effecten hebben op de verkeersleefbaarheid (n.b. de plandoelstelling van het PRUP) en dus zonder dat duidelijk is waarom deze de voorkeur genieten. Dit terwijl tracé G5 enkel positief scoort. Alternatief G5 doorkruist verder geen bebouwing en heeft geen andere ernstige milieueffecten. Het is dan ook frappant dat de Provincie Antwerpen dit alternatief vrijwel onbesproken laat, zowel in het PRUP als het plan-MER. De keuze van het tracé is dan ook in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het redelijkheids-, zorgvuldigheids- en evenredigheidsbeginsel, alsook het vertrouwens- en rechtzekerheidsbeginsel. 3.2. Geen noodzaak aan nieuwe verbindingsweg tussen de N118 en N19 om plandoelstelling te realiseren – PRUP te verregaand – verbindingsweg op minder dan 500m van bebouwing brengt gezondheidsrisico's met zich mee (fijn stof,...) Met de uitvoering van de referentiesituatie werd niet afdoende rekening gehouden. Het aanleggen van een weg voor zwaar verkeer op minder dan 500m = onverantwoord. Fijn stof heeft een zeer grote invloed op menselijke gezondheid. Het PRUP is kennelijk onredelijk, onzorgvuldig en disproportioneel om de doelstelling te realiseren aangezien de plandoelstelling ook gerealiseerd kan worden zonder de aanleg van nieuwe infrastructuur. Het zal steeds druk blijven in St. Dimpna (ziekenhuis, rusthuis, twee scholen, Albert Heijn). De aanleg van nieuwe wegen zorgt enkel voor extra verkeer waardoor de verkeersleefbaarheid in een mum van tijd opnieuw negatief is. De mobiliteitsstudie is gebaseerd op verouderde gegevens (2017) en maakt geen onderscheid tussen personen- en vrachtwagens, hetgeen van fundamenteel belang is aangezien het doorgaand vrachtverkeer geweerd moet worden. Het is zeer belangrijk om de herkomst en bestemming van dit vrachtverkeer in kaart te brengen. Hiervoor volstaan geen tellingen, maar moeten ANPR camera's worden ingezet. Bovendien is de N18, een gewestweg dat de kortste en snelste verbinding tussen de Antwerpseweg (E313) en E34 (Retie) vormt, gratis. Er is geen kilometerheffing, noch een tonnagebeperking, waardoor dit als gevolg heeft dat er meer sluipverkeer zal worden gevormd via Katersberg, dwars door het centrum van Geel om van N118 gebruik te maken. Het voorgaande wordt bovendien nog meer bevestigd, gezien andere gewestwegen, N19, N19g en de helft van de ring rond Geel wel tolwegen zijn geworden. Er wordt een tonnagebeperking tot vijf ton met ingevoerd op een gedeelte van de gewestweg Winkelomseide (N174) en op een aantal kleinere wegen in Winkelomheide. De stad neemt deze maatregel om de verkeersveiligheid en leefkwaliteit in de kern van de Winkelomheide te verhogen. Het valt niet te begrijpen waarom dit hier wel kan worden ingevoerd, maar niet ter hoogte van de Gasthuisstraat/Retieseweg, waarlangs zich het drukste deel van Geel bevindt met Sint-Dimpna waar er eveneens scholen, kerk en een ziekenhuis e.d. gelegen zijn. In het kader van de plannen voor de nieuwe weg en verbouwingen ter hoogte van de Gasthuisstraat, is er wel gekozen om de snelheid voor gemotoriseerd verkeer worden te verlagen naar 30 km/u. De nieuwe gewestweg voor vrachtverkeer door het centrum van Geel, krijgt een snelheidsbeperking van 30 km/u in plaats van 50-70 km/u nu. Dit kan

			leiden tot files, gezien het tijdverlies mogelijks niet opweegt tegen het rondrijden over de bestaande tolwegen Geelse Ring, N19g of N19. Door werken op de Retieseweg werd hier een tonnenmaatbeperking ingevoerd en was de druk van het zwaar doorgaand verkeer verdwenen. Het vrachtverkeer vond alternatieve routes en het verkeersbord werd gerespecteerd. Het industrieterrein Stenehei bleef bereikbaar en de verkeersdruk werd niet verplaatst naar andere dorpskernen. De huidige tonnagebeperking moet behouden blijven. De aanleg van een nieuwe weg genereert veel fijn stof. Fijn stof wordt gezien als één van de belangrijkste luchtverontreinigende stoffen die leiden tot nadelige acute en chronische gezondheidseffecten. De invloed op de gezondheid is het sterkst in de eerste 100m naast de verkeersas. Op grond van de huidige kennis van zaken m.b.t. de gezondheidseffecten gaat de WGO zelfs zover te stellen dat voor fijn stof zelfs geen veilige drempelwaarde bestaat waaronder geen nadelige effecten meer voorkomen, zodat het moeilijk en ethisch delicaat wordt om hier zelfs een grens of een doelstelling te bepalen. De financiële middelen voor de uitbreiding van de ring worden beter ingezet voor verbetering van de bestaande ring in en rond Geel waarbij er niet enkel een positief effect is voor St.-Dimpna: - Instellen van tonnagebeperkingen op specifieke locaties door het inzetten van ANPR-camera's in en rond Geel, Mol, Dessel en Retie. De gemeente Mol heeft deze maatregel reeds doorgevoerd en er kan geen enkele vrachtwagen (uitgezonderd plaatselijk verkeer) de gemeente in. Dit kan worden gecontroleerd met slimme camera's; - Aanpassing van bestaande infrastructuur: het optimaliseren van de afrit 24 'Turnhout-Centrum' op de E34, het verwijderen van verkeerslichten, het beperken van de aansluitingen van lokale wegen op de N118, de herinrichting van de Molseweg/N71 of het voorzien van strategische knips; - Onderzoek van goederenvervoer via het spoor of water als alternatief voor vrachtverkeer via de weg; - De files op de Ring tussen de kruispunten met de Antwerpsesteenweg en de Stelenseweg/Koning-Albertstraat kunnen door een verstandige herinrichting van die kruispunten weggewerkt worden. Dit is niet afdoende onderzocht bij de totstandkoming van het plan en het alternatievenonderzoek (in het bijzonder van de referentiesituatie – al dan niet gepaard gaande met milderende maatregelen) in het plan-MER. De planoverheid ook geen rekening met het nulalternatief (zoals letterlijk geschreven in de toelichtingsnota op p. 30). De planoverheid en MER-deskundigen laten dus na om de effecten te onderzoeken van een tonnagebeperking in de huidige situatie. Hierdoor is het MER-rapport reeds onzorgvuldig. 3.3. Verwijzing naar PRUP Kievermont volstrekt achterhaald Voor de realisatie van een regionale ontsluiting rond Geel wordt door het planteam verwezen naar het PRUP Kievermont. Ook wordt verwezen naar het PRUP Stenehei fase II. De verwijzing naar het PRUP 'Kievermont' is volledig achterhaald, inclusief de daarin opgenomen bestemmingen. Er was 16 ha bedrijvenszone voorzien voor de herlokalisatie van zonevreemde KMO's, maar de behoefte daaraan is totaal verdampt. Bovendien zijn er ver gevorderde plannen om samen met de gemeente Meerhout een nieuwbouw-magazijn te zetten op een locatie die -uiteraard- veel dicht bij Meerhout zal liggen. Noch voor een KMO-invulling, noch voor enige stedelijke ontwikkeling zijn er momenteel plannen of perspectieven op Kievermont. Verwijzen naar het PRUP Kievermont als argument om de R14 door te trekken, is zonder voorwerp en heeft elke relevantie verloren. Dat het Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan het PRUP Regionale Ontwikkeling als een vanzelfsprekende 'must' aanziet én propageert, staat haaks op de algemene, duurzame doelstellingen van dit plan. Het infrastructuurproject heeft geenszins een positieve bijdrage aan een duurzame mobiliteit in de regio.

			3.4. Het RUP en plan-MER bevat inconsistente, onduidelijke of onjuiste feitelijke gegevens 3.4.1. Historisch permanente graslanden De liggingsvariant G1 bevat drie segmenten, waaronder het segment R14 – Witbolstraat – Gagelstraat. Bezwaarindiener verwijst naar de toelichtingsnota op pagina 21 en pagina 35 van de toelichtingsnota en de afbeelding in het plan-MER op pagina 227. Deze foto is onjuist en niet actueel aangezien het permanent grasland zich meer naar rechts situeert en er momenteel zelfs een container op staat (zie afbeelding bezwaarschrift). Zowel de toelichtingsnota bij het RUP als het plan-MER bevatten onduidelijke grafische illustraties inzake de historisch permanente graslanden, waarbij telkens andere velden/graslanden worden aangeduid... Hoewel de historisch permanente graslanden de reden zijn waarom de weg 30 m naar boven wordt geschoven, is de overheid onzorgvuldig te werk gegaan bij de aanduiding van deze graslanden en dus bij de opmaak van het plan-MER en het PRUP. 3.4.2. Nieuwe groenbuffer In het kader van de aanleg van de nieuwe weg dienen er nieuwe buffers te worden aangelegd waarbij bestaande bomenrijen in deze buffers worden geïntegreerd, zodat de visuele en geluidshinder beperkt wordt en bestaande groengehelen zoveel mogelijk worden behouden. (toelichtingsnota p. 56) Om dit tracé te realiseren is het noodzakelijk om minstens twee woonpercelen langs de N19, aan de oostzijde, in te nemen. (toelichtingsnota p. 34). Hier lijkt te worden verwezen naar de aanpalende percelen t.a.v. de woning van bezwaarindiener. Toch lijkt ook de woning van bezwaarindiener te worden ingenomen. Er is een contradictie tussen de afbeelding toelichtingsnota pag. 40 en pag. 58. Op de afbeelding op pag. 40 wordt het perceel van bezwaarindiener gevrijwaard van de groenbuffer. De legende biedt geen verduidelijking over het perceel van bezwaarindiener. Op de afbeelding op pag. 58 wordt de woning van bezwaarindiener wel opgenomen in de groenbuffer. Het is voor bezwaarindiener dan ook erg onduidelijk en beangstigend daar de tweede grafische voorstelling enorme gevolgen teweegbrengt voor hun perceel. Er wordt in de toelichtingsnota aangekondigd dat er voor de groenbuffer en geluidsmilderende maatregelen twee woningen dienen te worden ingenomen, zonder te verduidelijken op welke percelen men doelt. De figuur op pagina 58 brengt zich mee dat de totale woning van bezwaarindiener wordt ingenomen en wordt aangelegd met een groenbuffer. Ook de grafische plannen op pagina 59 van de toelichtingsnota neemt de woning van bezwaarindiener op in de groenbuffer. Dergelijke inconsistenties zorgen voor onduidelijkheid en verwarring voor de eigenaars en bedrijven in dit gebied. De precieze ligging van de buffer is onduidelijk. Bovendien wordt op een deel van het tracé geen buffer voorzien waardoor het onduidelijk is waarom op een bepaald tracé met woonomgeving geen buffer en op een ander deel wel een buffer wordt voorzien, hetgeen de onzorgvuldige opmaak van het PRUP en plan-MER nog benadrukt. 3.4.3. Kruispunten Bij de schematische figuur op pag. 36 van de toelichtingsnota is geen legende opgenomen waardoor het onduidelijk is wat met de rode en groene lijnen wordt bedoeld. De grafische plannen bij het PRUP bieden geen duidelijkheid hieromtrent. De onveilige verkeerssituatie van dit gigantische kruispunt met 4 rijstroken in elke richting valt niet meer te overzien, laat staan de risico's van mogelijke ongevallen met gevaarlijke transporten vlakbij woonzones. Dagelijks passeren hier honderden fietsende scholieren van en naar school die uit de richting Geel Ten Aard komen. De veiligheid van de schoolkinderen komt in het gedrang. Er is door het plan een grote kans op dodelijke slachtoffers onder de fietsers en wandelaars komende van Ten Aard, richting Geel Centrum. Door de aanleg van de N19g werd het verkeer in de Dr. Van de Perrestraat tussen Geel en Kasterlee 55% verminderd met opvallend minder vrachtwagens. En toch wil men het verkeer opnieuw naar hier brengen met dit kruispunt. Waar is de logica? Nergens in gans de Stad Geel vindt men zo een kruispunt in de nabijheid van zoveel huizen.

			3.4.4. Beschrijving van de referentiesituatie – wegennetwerk Op pagina 55 t.e.m. 58 van het plan-MER worden de wegentensiteiten van de huidige toestand en referentietoestand besproken aan de hand van een grafische illustratie. Dit is geen juiste weergave van de realiteit. Als er wordt vergeleken met de bebouwing zoals weergegeven op Google Maps, kan er worden geconcludeerd dat er te weinig bebouwing is getekend. 3.4.5. Delhaize Sint-Dimpna Bij de discipline lucht wordt op pagina 126 bij de impactbijdrage ter hoogte van wegen met bebouwing binnen 30m, verwezen naar de Delhaize aan Sint-Dimpna op de N118 (Logen). Dit is opmerkelijk, aangezien deze Delhaize niet meer bestaat sinds 2022. 3.4.6. Onjuiste terreingegevens – discipline Biodiversiteit G5 Tijdens een terreinbezoek op 30 juli werd het tracé van elk alternatief afgestapt om de voornaamste elementen te situeren. Alternatief G5 start aan de N19g ter hoogte van de straat Brunosdijk, die aan de noordelijke zijde gekenmerkt wordt door een houtkant van zomereik en aan de zuidkant door een gemengde houtkant (o.a. berk en eik). Aan de overkant van Brunosdijk doorkruist het tracé een soortenrijk permanent cultuurgrasland met relictten van halfnatuurlijke graslanden (hp*). Ten eerste is dit feitelijk onjuist. Ten tweede kan deze doorkruising vermeden worden door het landschap via Brunosdijk te volgen en later te draaien. (...) Pagina 225 plan-MER: “Alternatief G5 eindigt aan en vervoegt de Retieseweg. Hierbij is er een kleine overlap met alternatief G1. Aan de westelijke zijde van de Retieseweg doorkruisen beide tracés net de rand van een biologisch zeer waardevol eiken-berkenbos (qb). “ Dit is feitelijk onjuist. De aansluiting met de weg wordt bij beide tracés vroeger gemaakt: Hoewel tracé G5 het eik- en berkenbos niet doorkruist, wordt dit bos wel opgenomen in de tabellen inzake permanent ruimtebeslag (pagina 235 plan-MER). Diezelfde tabel brengt tevens een jong loofbos, met berk en Amerikaanse eik in rekening voor het alternatief G5. Echter ligt dit bos niet op het tracé van G5, maar op het militair domein van de gemeente ligt en effectief zal worden verwijderd voor stedelijke ontwikkeling (RUP Kievermont: plan-MER, pag. 284). Op deze manier wordt het aantal te ontbossen bomen voor tracé G5 aanzienlijk verhoogd, zonder dat deze bomen daadwerkelijk worden doorkruist. Het plan-MER schuift aldus foutieve feitelijke gegevens naar voren met de bedoeling alternatieven G1 en G2 door te drukken. G1 De tracés van de alternatieven G1, G2 en G9 overlappen met elkaar van west naar oost tot en met de kruising van de Kastermanstraat. De tracés starten in het westen aan de N19g en volgen de bestaande R14. Volgens de BWK is dit stuk omschreven als soortenrijk permanent cultuurgrasland met relictten van halfnatuurlijke graslanden en mesofiel hooiland. Dit is echter niet meer actueel aangezien het gedeeltelijk werd ingenomen door de R14 ter hoogte van de tracés. 3.4.7. Eutrofe plas Er wordt verwezen naar pagina 241 van het plan-MER alsook figuur 18-18 op pagina 387. Bezwaarindieners betwijfelt of dit gebied in werkelijkheid een zogenaamde ‘eutrofe plas’ is daar het meer lijkt op een open bergingsgracht (met vreselijke stank en onkruid), die dieper ligt dan de Elzenloop en voegt hierover diverse foto's toe. Al het rioolwater van de

			Stationsstraat komt daarin uit. Het water zou naar het verder gelegen bufferbekken moeten lopen, maar doet dat niet. Het dossier houdt hier geen rekening mee, noch met de waarschijnlijkheid van bodemverontreiniging en de consequenties daarvan. Daarbovenop komt dat op pagina 407 deze 'eutrofe plas' wordt gearceerd als woongebied. Opmerkelijk is dat alternatief G1 een verboden vegetatiewijziging omvat, waar onzeker van is of een afwijking kan worden bekomen op vergunningsniveau (zie pag. 236-237 plan-MER). Het is onzorgvuldig om deze onzekerheid op planniveau te laten bestaan door toch alternatief G1 goed te keuren. Daarbij komt dat alternatief G5 veronderstelt geen dergelijke verboden vegetatiewijziging, zodat temeer onzorgvuldig is dat niet voor alternatief G5 werd gekozen. 3.4.8 Natura 2000-gebieden In de toelichtingsnota wordt er verkeerdelijk uitgegaan dat er geen Natura-2000 gebied aanwezig is binnen het plangebied, terwijl het Plan-MER (pagina 222) hier het volgende over zegt: "Er zijn beperkt loofhoutaantplantingen (n) en naaldhoutaantplantingen (pa, ppmb) aanwezig in het studiegebied. Beiden zijn biologisch waardevolle habitattypes. Ook werden er twee biologisch waardevolle zones met eiken-berkenbos (qb) gekarteerd ter hoogte van de Retieseweg. Het eikenberkenbos valt eveneens onder de Natura 2000 habitattypering, buiten SBZ, van Oude zuurminnende eikenbossen op zandvlakten met Quercus robur (9190)." Er wordt niet met veel woorden gerept over bossen in de toelichtingsnota, terwijl er in het Plan-MER (pagina 231) wel melding is gemaakt van een mogelijke impact op de bossen door de tracés en dat deze gevoelig zijn voor verzuring. Het Plan-MER vermeldt hier immers het volgende over: "Het grootste deel van het studiegebied is niet kwetsbaar voor eutrofiëring of voor verzuring. Verspreid over het studiegebied zijn er kleine zones die wel kwetsbaar zijn voor eutrofiëring of verzuring. Er is een grote overlap tussen gevoeligheden voor eutrofiëring en voor verzuring. Het gaat hier vooral om bossen (qb, ppmb). Net ten oosten van de Retieseweg, ter hoogte van Binnenblok, bevindt zich een gebied dat kwetsbaar tot zeer kwetsbaar is voor eutrofiëring, en kwetsbaar is voor verzuring. Dit stuk wordt niet direct aangesneden door de alternatieven maar kan wel impact ondervinden." Hier is onvoldoende rekening mee gehouden in de toelichtingsnota. 3.4.8. Conclusie: schending zorgvuldigheidsbeginsel – schending artikel 2.2.2., §1, lid 1, 3° VCRO. Een foutieve of onvolledige weergave van de juridische en feitelijke toestand leidt tot de onwettigheid van het ruimtelijke uitvoeringsplan indien wordt aangetoond dat dit feit het beoordelings- en beslissingsrecht van de bevoegde overheid zodanig heeft aangetast dat laatstgenoemde niet met kennis van zaken heeft kunnen beslissen over de te geven bestemming. Het zorgvuldigheidsbeginsel houdt in dat het bestuur zijn beslissing op zorgvuldige wijze moet voorbereiden, wat impliceert dat de beslissing dient te steunen op werkelijk bestaande en concrete feiten die met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld, en waarbij de overheid onder meer verplicht is om zorgvuldig te werk te gaan bij de voorbereiding van de beslissing en de feitelijke en juridische aspecten van het dossier deugdelijk te onderzoeken, zodat zij met kennis van zaken kan beslissen. De plannende overheid mag haar beslissing niet steunen op foutieve gegevens waardoor ze onzorgvuldig oordeelt. 3.5. Gebrekkig plan-MER: geen voldoende onderbouwd alternatievenonderzoek – leemtes in het plan-MER – ontbreken van een passende beoordeling en verscherpte natuurtoets. De planoverheid heeft onzorgvuldig gehandeld door haar keuze voor een minder milieuvriendelijk alternatief niet op een afdoende wijze te motiveren. Bovendien is het bijhorende milieueffectenonderzoek en alternatievenonderzoek niet met de vereiste zorgvuldigheid uitgevoerd en bevat het RUP daardoor inconsistenties en lacunes. 3.5.1 Geen afdoende onderbouwd alternatievenonderzoek

			Het valt op dat het plan-MER – en bijgevolg het RUP – blijft hameren op liggingsvarianten G1plus A en B maar de overige liggingsvarianten worden slechts sporadisch vermeldt. Het RUP schuift deze liggingsvarianten uitdrukkelijk naar voren door een afzonderlijke hoofdstuk te maken '6. Voorkeursalternatief G1 plus' , wat een samensmelting is van G1 en G2. Ook het plan-MER wijdt maar liefst 79 pagina's aan Alternatief G1plus. Het lijkt zo alsof de keuze van de Provincie Antwerpen al op voorhand vast staat. In totaal zijn er niet 7, maar 9 liggingsvarianten: G1primair – G1secundair – G2primair – G2secundair – G3 – G5 – G9 – G1plus A en G1plus B. Volgens de toelichtingsnota zijn G1 en G2 vergelijkbaar op vlak van mobiliteitsstromen en komen ze op vergelijkbare wijze tegemoet aan de plandoelstellingen. Er is dan ook een plan om ze te laten samensmelten tot één voorkeursalternatief G1 plus. Dat G1 en G2 voldoen aan de plandoelstellingen, lijkt bezwaarindiener allerm minst het geval. Het vermijden van doorgaand vrachtverkeer in St. Dimpna is volgens bezwaarindiener een drogreden en zij verwijst daarvoor naar het PRUP Kievermont. Het PRUP RO geeft uitvoering aan het verordend voorschrift (art. 3) van het PRUP Kievermont. Er rijzen bijgevolg een aantal bedenkingen bij het plan-MER en de conclusies die er – verkeerdelijk – uit worden getrokken : Discipline mens – mobiliteit Hoewel de Provincie Antwerpen beweert dat G1 en G2 aansluiten bij de plandoelstelling – nota bene een verbetering van de verkeersleefbaarheid – heeft het enkel verwaarloosbare, negatieve of slechts beperkt positieve effecten... De focus op G1 en G2 verbaast bezwaarindiener des te meer aangezien alternatieven G3 en G5 enkel (aanzienlijk) positieve effecten hebben op de verkeersleefbaarheid. Impact verkeersleefbaarheid - Alternatief G1 en G2 als primaire en secundaire weg hebben negatieve effecten op de N19 (straat van bezwaarindiener), met name +17% resp. +11%. - Alternatief G3 scoort aanzienlijk positief op N19, n118 en N71, resp. -4%, -37% en -22%. - Alternatief G5 scoort aanzienlijk positief op N19, n118 en N71, resp. -22%, -17% en -7% Impact verkeersafwikkeling Alternatieven G1 en G2 leiden ertoe dat de verkeersstromen zich lokaliseren op de N19. Wat de primaire weg betreft, is er een lichte verkeersstroom op de centrumstraat Groenstraat te zien. Het plan-MER stelt zelf dat hoewel het om een lichte stijging gaat, deze verschuiving van de N19g naar de N19 ongewenst is. De secundaire weg brengt een lichte stijging van het verkeer op de R14 met zich mee. Hoewel – volgens het plan-MER – de plandoelstelling wordt bereikt, zijn deze alternatieven zeer ongewenst. De alternatieven G1 en G2, zowel de primaire als de secundaire weg, leiden ertoe dat de drukke verkeersstromen langs de woonwijken komen. Hier wordt echter niets over vermeld. Het enige wat er belangrijk lijkt te zijn, is het verkeer dat uit centrum Geel en Sint-Dimpna wordt gehouden. Alternatief G5 zorgt voor een vermindering van de verkeersstroom in Sint-Dimpna en Katersberg in de ochtend. De Katersberg/N142 kent intensiteiten van dezelfde grootteorde als het alternatief G5. Het aantal voertuigen via Kievermont stijgt licht in de ochtend. De verkeersstroom is duidelijk minder op de nieuwe verbindingsweg als ze meer noordelijk wordt gelegd. Bovendien ligt G5 weg van de woonwijken. Nog belangrijker: Er is een vermindering van de verkeersstroom in Sint-Dimpna en Katersberg in de ochtend te zien. Dit is namelijk de plandoelstelling. Impact verkeersveiligheid - Alternatief G1 en G2 (primair en secundair): beperkt positief effect

			- Alternatief G3: positief effect - Alternatief G5: verwaarloosbaar effect Impact op barrièrewerking Bij alle alternatieven is er een negatief effect voor de fietsers. Voor al het gemotoriseerd verkeer is de omrijfactor in alle alternatieven groot. Uit de eindsynthese springen dus vooral varianten G3 en G5 in het oog. Vooral G5 heeft – rekening houdende met de vier criteria – de beste score. De keuze voor G1 en G2 is dan ook geenszins te verantwoorden in het licht van de plandoelstellingen. Het valt aldus niet te begrijpen waarom zo hard wordt gefocust op alternatief G1 en G2, rekening houdende met de plandoelstelling m.b.t. verkeersleefbaarheid. Verder wordt gewezen op het feit dat Albert Heijn een vergunning heeft aangevraagd en bekomen bij de Stad Geel voor het openen van een filiaal op de Molseweg, zoals aangeduid op het grafisch plan. Indien voorkeursroute G1 of G2 wordt gevolgd, zullen de vrachtwagens van Albert Heijn die uit de richting van de Retieseweg (N118 – momenteel een taksvrije weg zodat vrachtwagens kiezen voor deze weg) komen, een hele omleiding moeten volgen rond de Ring van Geel naar de Molseweg. De kans lijkt vrijwel miniem dat de vrachtwagens dergelijke omweg gaan maken, maar wel degelijk de N118 blijven volgen door de kern van Geel naar de Molseweg. Op dergelijke manier worden de plandoelstellingen geenszins behaald waardoor andere maatregelen (hetzij een ander alternatief) meer geschikt lijken om de verkeersleefbaarheid te verbeteren. Het voorgaande wordt zelfs nog meer bevestigd, omwille van het feit dat in het intern verslag van de stuurgroep van 8 april 2022 al een voorkeur van alternatieven G1 en G2 naar voren geschoven werden, zonder dit zorgvuldig te onderzoeken. Er wordt op voorhand al beslist om “alternatieven G5, G1 primair, G2 primair, G9 en G3 definitief te schrappen uit het PRUP-traject en deze alternatieven niet verder meer zullen worden onderzocht” zonder dit te staven met uitgebreide argumenten. Dit getuigt niet van een afdoende onderbouwd alternatievenonderzoek. Discipline bodem – impact bodemkwaliteit (H8.4.4. plan-MER) Ook hier valt het niet te verantwoorden dat men de focus legt op G1 en G2, te meer omdat G3 de kortste lengte, kleinste verharde oppervlakte en grondverzet heeft. Alternatief G5 wordt wederom over het hoofd gekeken: G1 secundair en G5 hebben een gelijkaardige verharde oppervlakte en grondverzet, doch G5 doorkruist geen woonwijken. Bovendien werd een negatief advies van de gecoro door de Gemeenteraad naast zich neergelegd. Uit het plan-MER is eveneens niet duidelijk of de Europese richtlijnen werden gevolgd in verband met verharding. Discipline water Ook bij de discipline water komt G3 er als meest positieve alternatief uit. De grond- en oppervlaktewaterkwaliteit is bij alle alternatieven verwaarloosbaar. Ook G5 scoort beter dan G1 en G2. De voorschriften van het PRUP zelf bepalen dat pluviaal overstromingsgebied niet mag worden ingenomen, terwijl dit wel het geval is bij het gekozen tracé G1. Het is dus wel degelijk vastgesteld dat een nieuwe weg een impact zal hebben op de grondwaterkwantiteit door de bijkomende verharde oppervlakte. Het feit dat op die manier water niet meer in de bodem kan worden opgenomen, heeft als gevolg dat er infiltratievoorzieningen moeten worden aangelegd. In het betonrapport scoort de Stad Geel als de 21ste van de 300 slechtste gemeente met betrekking tot “ontharding”, waarbij de aanleg van deze nieuwe weg er 7 hectare zou bijkomen. Het spreekt voor zich dat dit een aanzienlijke invloed heeft op het waterbeheer, flora en fauna. Bovendien ervaren bewoners reeds wateroverlast bij regen en zal dit niet verminderen als er een nieuwe weg zal worden aangelegd.

			Vandaag worden er reeds problemen ervaren met betrekking tot het opvangbekken naast het kruispunt N19, Dr. Vandeperrestraat en Molderbeemdendijk. Indien dit opvangbekken zal worden weggehaald, zal dit een negatief gevolg met zich kunnen meebrengen met betrekking tot de waterstand in het centrum van Geel, gezien deze hoger zal staan. Ook kan er een berg aanvulzand worden waargenomen als gevolg van de ophoging van een akker in watergevoelig overstromingsgebied die zich achter de woning van bezwaarindiener bevindt. Het gevolg daarvan is dat het huidige natuurlijk spaarbekken waarover bezwaarindiener beschikt om de woningen van gelegen te Witbol, Gagelstraat te kunnen vrijwaren van overmatig water, aanzienlijk wordt verkleind. Zo heeft bezwaarindiener afgelopen winter tot eind februari als gevolg daarvan heel veel wateroverlast moeten ondervinden in zijn tuin (circa 15 cm). Bovendien is er bij de aanleg van de wijken, Gagelstraat, Witbolstraat en Katerserg een gescheiden systeem voor regenwater aangelegd, waarbij deze wordt afgeleid naar de Holven Loop en ter hoogte van de Witbolstraat wordt ingebuisd en tot slot uitkomt voor de deur van bezwaarindiener in een groot reservoir (pompput) onder het fietspad. Volgens een buurtbewoner die er al 50 jaar woont, is die Holvense Loop geëvolueerd van een gracht van circa 50 cm naar een beek met 3 meter breedte. Dat water zal uiteindelijk richting de tuinen vloeien daar de akkers worden opgehoogd en zal dit voor meer wateroverlast zorgen. Discipline lucht Voor de beschrijving van de referentiesituatie worden metingen gebruikt van 2019. In de periode 2022-2023 zijn nooit nieuwe metingen uitgevoerd. Sint-Dimpna heeft opvallend hoge stikstofwaarden. Nochtans was er in 2023 nauwelijks vrachtverkeer in Sint-Dimpna door werken aan de N118/Retieseweg, en is de Delhaize in het centrum van Sint-Dimpna weg. Niettemin wil de Stad Geel opnieuw een grote supermark (Albert Heijn) ter hoogte van de aansluiting met tracé G3. Het ontwerp plan-MER beschrijft voor de liggingvarianten G1 en G2 bijna enkel aanzienlijk negatieve en negatieve effecten inzake stikstof (No2). G5S daarentegen heeft verwaarloosbare tot negatieve effecten langs open wegen. Bovendien heeft het geen significante effecten langs de wegen met bebouwing, daar er geen bebouwing is. Ook G3S scoort beter dan G1 en G2. Alternatief G1 primair zal leiden tot druk verkeer bij de Dr. Van De Perrestraat (p127 ontwerp plan-MER). Momenteel is er een afname van 55% verkeer door aanleg van de nieuwe N19g. Dit zal helaas verdwijnen. Voor NO2 wordt een aanzienlijk negatief effect (score -3) verwacht in de Dr. Van de Perrestraat tussen de Katersberg en de Velodroomstraat en een negatief effect (score -2) tussen de Katersberg en de Badstraat. Verder noordelijk zijn de effecten voor de Dr. Van de Perrestraat verwaarloosbaar (score 0). Hetzelfde geldt bij G2. Voor alternatief G5 zijn geen significant negatieve effecten te verwachten langs open wegen met bebouwing, om het simpel feit dat er geen bebouwing in de buurt ligt. Het plan-MER stelt dat er in de Katersberg een kleine afname van de verkeersintensiteit wordt verwacht, maar de Katersberg ligt niet in een straal van 30m van G5. Ook dit is onjuist. De normen van de Wereld Gezondheidsorganisatie worden eveneens niet gehaald: er werd geen rekening gehouden met de nieuwe richtlijnen van de WHO betreffende luchtverontreiniging waardoor de eindscores beïnvloed worden. Uit het plan-MER is eveneens niet duidelijk op te maken of de Europese richtlijnen werden gevolgd in verband met luchtkwaliteit. Op p. 116 van het MER staan de immissiewaarden van Vlare II met als grenswaarde voor de bescherming van de gezondheid 40 µg/m³ voor NO² en als indicatieve grenswaarde sinds 2020: 20 µg/m³ voor PM2,5. Recente studies tonen echter gezondheidseffecten vanaf veel lagere immissiewaarden. Wij verwijzen hiervoor naar het rapport van de wereld gezondheidsorganisatie "WHO global air quality guidelines 2021". Het AQG (AirQualityGuideline) level op jaarbasis voor NO² is 10 µg/m³ (4 x lager!) en voor PM 2,5: 5 µg/m³ (4 x lager!) op jaarbasis. Op lange termijn en korte termijn is er immers een bewezen oorzakelijk verband tussen blootstelling aan PM 2,5 en sterfte aan hart- en vaatandoeningen en sterfte aan luchtwegaandoeningen. Op korte termijn is er een duidelijk oorzakelijk verband voor NO² blootstelling en luchtwegaandoeningen zoals ernstige astmaopstoten met mogelijk de dood tot gevolg. (zie STUK 7 en 8 in

			bijlage bij dit bezwaarschrift) Het is in dit kader dat, met de huidige wetenschappelijke kennis, het onverantwoord is om geen rekening te houden met de nieuwe richtwaarden. Discipline geluid en trillingen Het ontwerp plan-MER noteert in alle weerhouden alternatieven woningen die op korte afstand tot de nieuwe weg komen te liggen en waar het niet mogelijk blijkt om de gedifferentieerde referentiewaarden te allen tijde te respecteren. Hier is het effect negatief/aanzienlijk negatief en dient men onverwijld over te gaan tot het nemen van milderende maatregelen. “In theorie” worden er geen oneffenheden in de nieuwe weg verwacht zodat we kunnen stellen dat er voor de woningen op een afstand van meer dan 14m tot de weg geen trillingshinder zal voorkomen. Er werd geen rekening gehouden met de nieuwe richtlijnen van de WHO betreffende lawaai blootstelling waardoor de eindscores beïnvloed worden. Op p. 138 in het MER staat dat er momenteel nog geen normen zijn vastgelegd voor Lden en Lnight en dat de waarden die door de Vlaamse Overheid tijdelijk naar voor werden geschoven 55 dB voor Lden en 45 dB voor Lnight zijn. Wij verwijzen hiervoor naar het meest recente rapport van de wereld gezondheidsorganisatie: “Environmental Noise Guidelines for the European Region, 2018”, waarbij de richtlijn adviseert dat de Lden voor verkeerslawaai beneden 53 dB ligt omwille van negatieve effecten op de gezondheid. Er is immers een duidelijk oorzakelijk verband tussen lawaai blootstelling vanaf 53 dB en ischemische hart- en bloedvataandoeningen (hartinfarct, herseninfarct), zie richtlijn WHO (stuk 7 en 8 in bijlage bij bezwaarschrift). Het kiezen van tracé G1 boven het tracé G3 ondanks het feit dat de absolute bijdrage voor de lawaai blootstelling voor de nabije omgeving van het tracé G1, zowel primair als secundair, duidelijk slechter scoort dan bij tracé G3, is dan ook totaal onbegrijpelijk. In het MER staat dat voor tracé G1 primair in de nabij omgeving van het tracé, voor sommige straten een zeer negatief effect is op de geluidsimmissies, met zelfs een toename tot 15,6 dB! In het MER staat voor tracé G1 secundair een toename tot 14,2 dB vermeld. De maximale toename in dB voor de nabije omgeving voor bv. tracé G3 bedraagt 5,6 dB. Rekening houdend met het feit dat de geluidsblootstelling in een logaritmische schaal wordt weergegeven, is een toename met 15 of 14 dB extreem hoog en onaanvaardbaar. Nochtans wordt tracé G1 verkozen. Een verplaatsing van de lawaai blootstelling van de ene naar de andere straat is geen oplossing druist in tegen de basisprincipes van de WHO. Bovendien werd er voor het perceel van bezwaarindiener geen enkele geluidsmeting gedaan. De woning die wel gemeten is (Katersberg 146 met verhogingen van 14 en 15 dB) is de woning die in het midden tussen de twee voorkeursvarianten komt te liggen (G1plus A en G1 plus B), dus zeer dicht tegen de nieuwe weg, net zoals bezwaarindiener. Op p. 105 van het rapport van de WHO, staat duidelijk bij het eerste basisprincipe dat de vermindering van geluidsblootstelling op de ene plaats, niet mag leiden tot geluidstoename op een andere plaats. De buurt rond de Fittelaarsdijk en de Gagelstraat zullen een zeer negatieve impact hebben op vlak van lawaai a.g.v. het tracé G1. Het ontwerp plan-MER bespreekt per alternatief de kritieke plaatsen waar milderende maatregelen dienen te worden genomen om geluidshinder te beperken. Het is opmerkelijk dat – hoewel het perceel van bezwaarindiener (geheel of gedeeltelijk) in het tracé ligt – geen van de alternatieven G1 of G2 de woning van bezwaarindiener in aanmerking neemt. Alternatief G1 Primair en G1 Secundair omcirkelen drie woningen die op korte afstand van de nieuwe weg komen te liggen en waar het niet mogelijk blijkt om de gedifferentieerde referentiewaarden te allen tijde te respecteren. In beide gevallen wordt G1-Wit aangeduid als één van de woningen waar milderende maatregelen dienen te worden genomen. De

			woning(en) die in de Witbolstraat worden aangeduid, zijn de achterliggende percelen van de woning van bezwaarindiener. De plannen reppen met geen woord over het perceel van bezwaarindiener, die op of naast (onduidelijk!) het tracé van de nieuwe weg ligt... De vraag rijst waarom er geen rekening wordt gehouden met de woningen van de mensen in de Dr. Van De Perrestraat, Molderbeemdendijk, Ossemeer en Zandhoefstraat, die tevens op zeer korte afstand van het tracé komen te liggen. Hetzelfde verhaal doet zich voor bij G2 Primair en G2 Secundair. Nog opmerkelijker is dat bij G2 Secundair alle woningen van de Witbolstraat en de Gagelstraat – die parallel liggen met het nieuwe tracé – worden aangeduid, zonder zich uit te spreken over het perceel van bezwaarindiener. De gezinswoning en de zaak van bezwaarindiener bevindt zich op het tracé van het PRUP, wat duidelijke nadelen heeft voor hen omdat het PRUP de onteigening van hun woning en van de zaak impliceert. Hoofdstuk 11.5.2. Milderende maatregelen en aanbevelingen stelt het volgende: “In het kader van een plan-MER is het niet de bedoeling om gedetailleerde maatregelen voor te stellen aangezien het juiste tracé nog niet vastligt.” Het lijkt nochtans alsof de liggingsvarianten G1 en G2/G1plus al beslist beleid zijn. Van een plannende overheid mag nochtans worden verwacht dat ze onafhankelijk, zonder enige vooringenomenheid of externe inmenging, op basis van objectieve informatie, een dossier correct kan analyseren om tot een redelijk besluit – in casu Ruimtelijk Uitvoeringsplan – te komen. Dit betekent dus ook dat alle belangen (particulier – algemeen) gelijktijdig tegen elkaar moeten worden afgewogen, alsook alle alternatieven op gelijke wijze moeten worden onderzocht. En ook de mogelijke milderende maatregelen per alternatief mee dienen te worden afgewogen. Uiteraard kan een onderzoek van alternatieven / milderende maatregelen niet worden doorgeschoven naar projectniveau. Doorheen het PRUP en plan-MER worden de overige alternatieven slechts sporadisch vermeld, zonder diepgaand onderzoek. Dit in schril contrast tot gekozen alternatief G1 plus, waaraan in het ontwerp-RUP een hoofdstuk van maar liefst 22 pagina's wordt gewijd en in het plan-MER 88 pagina's. Het feit dat de Provincie Antwerpen uitsluitend oog heeft voor alternatieven G1 en G2 en ze eventueel wil laten samensmelten tot één alternatief G1 plus, niettegenstaande de betere milieueffecten van G3 of G5, laat blijken van onzorgvuldigheid. Het feit dat het tracé G5 het verst van de bebouwing ligt, zet deze onzorgvuldigheid door de keuze voor G1 en G2 des te meer in de verf. Het betreft een keuze om op volstrekt onzorgvuldige en dus onwettige wijze een drukke, nieuwe verkeersweg op te dringen tussen de woningen en rustige woonwijken – ten koste van haar bewoners. De plannende overheid onttrekt niet enkel de woningen, maar tevens de beroepsactiviteiten, terwijl uit de bevindingen in het plan-MER een beter alternatief voortvloeit. Alternatief G5 noteert drie woningen waar het nemen van milderende maatregelen nodig is, namelijk te Koppelsehoeven (G5-Kop-1), Retieseweg (G5-Retie) en Schransdijk (G5-Schra-1). Het gaat hier enkel over het nemen van milderende maatregelen, geen inname van woningen. Bovendien, wat de omliggende wegen betreft, werd er op geen enkele locatie een eindscore bekomen die het nemen van milderende maatregelen noodzakelijk maakt. De focus doorheen heel het plan-MER en het RUP ligt op voorkeursalternatief G1 plus, wat een samensmelting is van G1 en G2. Het gekozen alternatief is het alternatief dat door de initiatiefnemer gekozen wordt op basis van een integrale afweging, waarbij onder meer (maar niet uitsluitend) de resultaten van het MER mee in overweging genomen worden. In casu lijkt het alsof er helemaal géén rekening is gehouden met de resultaten uit het MER. Bij overheidsinitiatiefnemers mag men er nochtans van uitgaan dat er een bredere belangenafweging plaatsvindt, waarbij naast milieuaspecten (aangebracht in het kader van de milieueffectrapportage) ook bv. maatschappelijk draagvlak en de (maatschappelijke) kosten-batenverhouding (maatschappelijke kosten-baten-analyse) en particuliere belangen een rol spelen.

			Op verschillende factoren scoort tracé G5 beter dan G1, G2 en G1plus. Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie Alternatief G5 doorkruist 'Gooreind' niet, maar ligt ten zuiden op minder van 100m van het beschermd cultuurhistorisch landschap. Ondanks dat er geen directe effecten op dit beschermd onroerend erfgoed optreden, kan de aantasting van de contextwaarde als negatief beoordeeld worden. Vanaf Brunosdijk zouden er immers zichtrelaties zijn met 'Gooreind'. (pagina 272 ontwerp plan-MER) Het plan-MER bevat ook een afbeelding van dergelijke 'zichtrelaties' (zie figuur 13-13, pag. 273 plan-MER). Op welke zogenaamde 'zichtrelaties' men dan precies doelt, is onduidelijk. Ook de afbeelding schept geen duidelijkheid daar er geen bebouwing op staat die dergelijke zichtrelaties kunnen vormen. Kortom: er kijkt niemand uit op Gooreind. Ook is het onduidelijk waar men zich op de figuur bevindt op de Brunosdijk en hoe men dan uitkijkt op een grafische illustratie van het Agentschap Onroerend Erfgoed staat het Gooreind als volgt afgebakend ((Bron: https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/5590)). Op geen enkele manier wordt er vanop Brunosdijk gekeken op het Gooreind... De stelling op pagina 277 dat er milderende maatregelen moeten worden genomen – zoals groenbuffers – om de visuele hinder van het Gooreind te beperken, heeft dus geen enkele feitelijke grondslag. Figuur 13-13 op pagina 273 geeft een bomenrij weer; deze vormt niet het Gooreind maar slechts de scheiding tussen twee maisvelden. G5 doorkruist namelijk veel minder waardevolle akkers en soortenarme graslanden, met name 6,61 ha van de 9,30 ha. (tabel pagina 232 e.v. plan-MER). Het is wederom onduidelijk waarom hierover een probleem wordt gemaakt. Het Gooreind wordt namelijk wél doorsneden door de N19g, maar bij de aanleg van de N19g vormde dit duidelijk geen probleem. Bovendien ontbreekt een kaart van alternatief G5 waarop deze twee beschermde cultuurhistorische landschappen worden aangeduid. Wat het aspect archeologie betreft, zou alternatief G5 ter hoogte van de Fittelaarsdijk grondsporen uit de late bronstijd bevatten (alternatief G5 in het oranje aangeduid). Alvorens bodemingrepen kunnen plaatsvinden, dient door middel van een archeologienota onderzocht te worden wat de mogelijke effecten op het archeologisch erfgoed zijn. De archeologienota m.b.t. de Fittelaarsdijk is irrelevant aangezien de Fittelaarsdijk niet eens op de route van G5 ligt. De plannende overheid is duidelijk niet consistent in haar besluitvorming. Waar de aanleg van G5 een probleem vormt m.b.t. 'Gooreind' – dat het landschap nota bene niet doorkruist – lijkt het geen probleem te zijn dat het militair domein wordt herbestemd naar zone voor bedrijvigheid 'Stedelijke ontwikkeling' (RUP Kievermont). Niettemin grenst het militair domein aan De Reivennen, wat tevens een beschermd cultuurhistorisch landschap vormt. Hierover rept het plan-MER geen woord. Men schuift problemen naar voren voor tracé G5 die bij nader inzien irrelevant zijn/feitelijk onjuist zijn om toch maar het gekozen tracé door te drukken. Discipline mens – ruimtelijke aspecten Impact op de gebruikswaarde: het is onduidelijk welke twee woningen worden afgebroken. De grafische illustratie op pag. 288 plan-MER geeft geen duidelijkheid. Bezwaarindiener wenst de woning te Dr. Van De Perrestraat 347 te allen tijde te behouden. Het betreft een volledig gerenoveerde gezinswoning met actieve architectenpraktijk mét goedgekeurde bouwvergunning (13008-G-2011/00210) en gunstig advies van het Agentschap Wegen en Verkeer. Bij alternatief G1 worden er 3 bebouwde percelen in agrarisch gebied aansneden, bij G3 3, G5 2 en bij G9 5. In geen enkel van deze gevallen moet de woning verdwijnen. Volgens het ontwerp plan-MER kunnen de woningen die behouden blijven echter wel hinder ondervinden van de nieuwe weg, met inbegrip van de gezondheidsrisico's.

			De vraag rijst waarom deze redenering niet wordt gevolgd voor de woning van bezwaarindiener. Er is zelfs mogelijkheid tot groenbuffer naast hun woning, maar hierover wordt met geen woord gerept (zie ook de aanduidingen van de woning van bezwaarindiener op p. 14 tot en met 17). Naast het effectieve ruimtebeslag ontstaan er restpercelen die niet/minder bereikbaar en bruikbaar zijn voor landbouw. De primaire varianten van de alternatieven G1 en G2 en alternatief G9 veroorzaken het grootste ruimtebeslag en zijn daarom niet te verkiezen, rekening houdend met de andere alternatieven die een kleinere impact hebben. Alternatief G5 doorkruist een momenteel nog grotendeels aaneengesloten landbouwgebied en heeft daarom een grotere ruimtelijke impact dan de alternatieven G1 en G2. De kleinste impact op het herbevestigd agrarisch gebied treedt op bij alternatief G3. (pagina 290 ontwerp-planMER) Alternatief G5 heeft geen enkel ruimtebeslag op woongebied! Bij alternatief G5 lijken er aan weerskanten van de N19 ook enkele restpercelen te ontstaan die moeilijker bereikbaar zijn of te klein zijn om nog te bewerken. Echter kunnen deze restpercelen extra bosgebied worden ter compensatie van andere agrarische gronden die eventueel doorkruist worden. Discipline mens-gezondheid De discipline mens-gezondheid bevat een tabel (tabel 15-5) betreffende de gebruiksfuncties in het studiegebied. Het architectenbureau van bezwaarindiener wordt niet meegenomen in de gebruiksfuncties. Wat de blootstelling aan chemische stressoren (onder andere Stikstofdioxide) betreft, worden er aanzienlijk negatieve effecten (score -3) verwacht ter hoogte van de Dr. Van De Perrestraat, zowel bij G1 primair als G1 secundair. G5 heeft langs de wegen met bebouwing – ter hoogte van de Katersberg – een beperkt positief effect voor NO2 en PM2,5. Wat de blootstelling aan geluid betreft, vond er geen enkele meting plaats voor alternatief G1 in de Dr. Van De Perrestraat. G5 heeft op zijn beurt enkel negatieve effecten in de Dr. Van De Perrestraat. Dat alternatief G1plus reeds a priori beslist beleid is, komt weer naar voren in het plan-MER (p. 346). Ook hier rijzen een aantal bedenkingen bij de milieueffectenbeoordeling : Bij de discipline lucht wordt er besloten dat voor NO2 negatieve en beperkt negatieve effecten worden verwacht in de Dr. Van de Perrestraat (N19) en beperkt positieve effecten bij de Katersberg, Logen (St. Dimpna) en Pas. Dit is vanuit gezondheidsstandpunt onverantwoord. Er is meer dan voldoende wetenschappelijke onderbouwing om te concluderen dat wonen of naar school gaan in de buurt van een drukke verkeerweg slecht is voor de gezondheid. Door de hogere luchtvervuiling nabij drukke wegen is hier een hogere kans op levensduurverkorting, hart- en vaatziekten, longfunctiedaling en allerlei luchtwegklachten. De invloed op de gezondheid is het sterkst in de eerste 100 meter naast de verkeersas. Afhankelijk van de lokale situatie is de impact tot op enkele honderden meters of meer aantoonbaar. Er wordt bovendien geen rekening gehouden met de nieuwe richtlijnen van de WHO (Wereld Gezondheidsorganisatie) betreffende luchtverontreiniging waardoor de eindscores beïnvloed worden. De MER coördinator en de MER deskundige dienen nochtans te beschikken over de nodige vakliteratuur en op de hoogte te zijn van de recentste ontwikkelingen. In dit geval wordt geen rekening gehouden met de recentste bevindingen van de WHO inzake luchtkwaliteit. Op p. 116 van het MER staan de imissiewaarden van Vlare II met als grenswaarde voor de bescherming van de gezondheid 40 µg/m³ voor NO² en als indicatieve grenswaarde sinds 2020: 20 µg/m³ voor PM2,5. Alternatief G1plus Door het plan-MER heen ligt de focus op G1 en G2, ondanks de negatieve effecten die ze met zich meebrengen. G1 en G2 worden daarom samengesmolten tot een alternatief G1plus. Om het kruispunt van de nieuwe weg met de N19 in te passen, dienen 2 percelen met woningen te worden ingenomen. Nochtans wordt voor de weg tussen de Schransdijk en de N118 de woningen zoveel mogelijk ontzien door de

			perceelsranden te volgen. Het plan-MER bevat geen enkele verantwoording waarom dit niet zou gaan met de twee percelen op het kruispunt van de Dr. Van De Perrestraat. Men volgt dezelfde redenering voor de percelen ter hoogte van de Dr. Van De Perrestraat 355 en 276. Deze woningen zijn niet opgenomen in het plancontour; het plancontour volgt hier de perceelsrand. Nochtans is perceel nr. 355 dichtergelegen bij de weg dan het perceel van bezwaarindiener aan de overkant (nr. 347). Het perceel van bezwaarindiener is gelegen binnen het plancontour precies omdat dit perceel in het verlengde ligt van de 30m bufferzone van de Gagelstraat. Hierover wordt echter niets gezegd doorheen heel het plan-MER. Dat de woning van bezwaarindiener dient behouden te blijven, ligt tevens stilzwijgend vervat in figuur 14-9 van het plan-MER. Dat alternatief G1plus voorafgaand beslist beleid is, komt weer naar voren in het plan-MER (zie pag. 346). Ook hier rijzen een aantal bedenkingen bij de milieueffectenbeoordeling : Bij de discipline lucht wordt er besloten dat voor NO₂ negatieve en beperkt negatieve effecten worden verwacht in de Dr. Van de Perrestraat (N19) en beperkt positieve effecten bij de Katersberg, Logen (St. Dimpna) en Pas. Dit is vanuit gezondheidsstandpunt onverantwoord. Er is meer dan voldoende wetenschappelijke onderbouwing om te concluderen dat wonen of naar school gaan in de buurt van een drukke verkeerweg slecht is voor de gezondheid. Door de hogere luchtvervuiling nabij drukke wegen is hier een hogere kans op levensduurverkorting, hart- en vaatziekten, longfunctiedaling en allerlei luchtwegklachten. De invloed op de gezondheid is het sterkst in de eerste 100 meter naast de verkeersas. Afhankelijk van de lokale situatie is de impact tot op enkele honderden meters of meer aantoonbaar. Er wordt bovendien geen rekening gehouden met de nieuwe richtlijnen van de WHO (Wereld Gezondheidsorganisatie) betreffende luchtverontreiniging waardoor de eindscores beïnvloed worden. De MER coördinator en de MER deskundige dienen nochtans te beschikken over de nodige vakliteratuur en op de hoogte te zijn van de recentste ontwikkelingen. In dit geval wordt geen rekening gehouden met de recentste bevindingen van de WHO inzake luchtkwaliteit. Op p. 116 van het MER staan de immissiewaarden van Vlare II met als grenswaarde voor de bescherming van de gezondheid 40 µg/m³ voor NO₂ en als indicatieve grenswaarde sinds 2020: 20 µg/m³ voor PM_{2,5}. Recente studies tonen echter gezondheidseffecten vanaf veel lagere immissiewaarden. Wij verwijzen hiervoor naar het rapport van de wereld gezondheidsorganisatie "WHO global air quality guidelines 2021". Het AQG (AirQualityGuideline) level op jaarbasis voor NO₂ is 10 µg/m³ (4 x lager!) en voor PM 2,5: 5 µg/m³ (4 x lager!) op jaarbasis. Op lange termijn en korte termijn is er immers een bewezen oorzakelijk verband tussen blootstelling aan PM 2,5 en sterfte aan hart- en vaatandoeningen en sterfte aan luchtwegaandoeningen. Op korte termijn is er een duidelijk oorzakelijk verband voor NO₂ blootstelling en luchtwegaandoeningen zoals ernstige astmaopstoten met mogelijk de dood tot gevolg. (zie STUKKEN 7 en 8 stukkenbundel bezwaarschrift) Het is in dit kader dat, met de huidige wetenschappelijke kennis, het onverantwoord is om geen rekening te houden met de nieuwe richtwaarden Voor de discipline geluid en trillingen heeft de plan-MER diens metingen gedaan bij de wegen waarlangs G1plus loopt, waarbij een beoordelingspunt werd voorzien thv de kritische bebouwing. Het valt meteen op dat er geen metingen in de Dr. Van De Perrestraat werden uitgevoerd. Zowel bij G1plus A als G1plus B wordt er niets gezegd over de Dr. Van De Perrestraat. Nochtans ligt deze straat pal binnen de plancontouren! Daarbovenop ontbreekt de Dr. Van De Perrestraat ook binnen de milderende maatregelen en aanbevelingen. Wel wordt de woning G1-kat die midden in de plancontour ligt en dient gevrijwaard te worden, wel besproken voor milderende maatregelen. Daarnaast worden ook de woningen aan de Witbolstraat en Gagelstraat voorzien met milderende maatregelen, alsook nog twee andere woningen die dicht tegen de weg liggen.

			Bij beide alternatieven stelt het plan-MER: "Wat de omliggende wegen betreft werd er op geen enkele locatie een eindscore bekomen die het nemen van milderende maatregelen noodzakelijk maakt". Deze stelling mist enige verantwoording, te meer omdat de Dr. Van De Perrestraat – en zeker de woning van bezwaarindiener op het toekomstig kruispunt – op een gelijksoortige afstand ligt als de aangehaalde woningen/straten, evenals de woning gelegen langs Zandhoefstraat, Ossemeer en Molderbeemdendijk. De discipline biodiversiteit bevat dan weer interne tegenstrijdigheden. Op pagina 388 plan-MER wordt gesteld dat "Alternatief G1 plus verschilt van alternatief G1 door een grotere oppervlakte van de biologisch zeer waardevolle houtwal met dominantie van Zomereik die ingenomen wordt bij variant G1 plus A (96 m²)." Niettemin stelt pagina 389 dat "Het alternatief neemt daarbij minder oppervlakte in van de houtwal dan alternatief G1" ... Voor alternatief G1plus A zal de aanplant van Grove den met ondergroei van struiken en bomen en naaldhoutplant zonder ondergroei worden ontbost langs de Meulemakershoef. Ook hier wordt er wederom geen probleem gemaakt van de ontbossingen die dienen te gebeuren, daar waar er bij G5 moeilijk wordt gedaan over een beschermd cultuurhistorisch landschap dat überhaupt niet op het tracé ligt. Bij de bredere plancontour zullen ten zuiden van de Fittelaarsdijk restpercelen ontstaan tussen de weginfrastructuur en de woonwijk. Vanuit de discipline Mens wordt geadviseerd op deze locatie een bufferzone te voorzien voor de woonwijk en de restpercelen in te vullen met groenstructuren om een bufferende werking te creëren voor de aanpalende woonwijk. In het MER wordt andermaal met geen woord gerept over milderende maatregelen in de Zandhoefstraat, Ossemeer, Molderbeemdendijk, maar enkel wel in Gagelstraat. Er worden opmerkingen geformuleerd op figuur 18-19 ecotoopinname binnen plancontour. Ten eerste is er geen blauwe zone te zien maar wel een purperen. Ten tweede is het perceel van bezwaarindiener geen restperceel, maar een volwaardig volledig vergund en gerenoveerde woning met actieve architectenpraktijk. Reeds op pagina 288 plan-MER werd vermeld dat er twee van de vier percelen gespaard kan blijven. Bezwaarindiener wenst haar perceel 415W langs de Dr. Van De Perrestraat te behouden. Zij ontvingen een goedgekeurde stedenbouwkundige vergunning op 4 juli 2011 (nr. 133008-G-2011/00210) met een gunstig advies van AWW. Deze woning dient aldus ten allen tijde gevrijwaard te blijven. Het betreft een halfopen bebouwing met blinde vergunde muur langs de kant van de weg over een lengte van 33,30 meter. De overige 23 meter is een dichtbegroeide groene buffer. De perceelsbreedte achteraan is 23,62 meter. De perceelsbreedte vooraan is 13,50 meter. Met de bijzondere architecturale waarde van de woning, wordt in het plan en plan-MER geen enkele rekening gehouden. Het is onbegrijpelijk dat de plancontour niet de perceelsranden van bezwaarindiener volgt, zoals ze doet bij alle woningen binnen het plan. Bezwaarindiener voelt zich dan ook geïrriteerd. Wat de discipline landschap, bouwkundig en onroerend erfgoed betreft, verwijst bezwaarindiener naar pagina 403 van het plan-MER die verwijst naar Villa Zonneschijn. Op figuur 18-33 wordt geïllustreerd hoe G1 plus A/B de achterbouw en een beperkt tuingedeelte van de Villa inneemt. De Villa zelf valt buiten het ruimtebeslag van de geplande weg en kan gevrijwaard worden. Daarentegen illustreert een schematische weergave op pagina 41 van de toelichtingsnota bij het RUP dat de nieuwe weg geen inname van de achterbouw en de stallingen behoeft. Deze figuur betreft de uitwerking van het kruispunt met de Dr. Van De Perrestraat. De weg volgt gewoon de perceelsrand van Villa Zonneschijn. Het wordt er alleszins niet duidelijker op, daar pagina 407 van het plan-MER schrijft dat "de inname van enkel tuin (bv. ter hoogte van Villa Zonneschijn) wordt effect negatief beoordeeld". Gelet op het feit dat het nog een andere stelling is inzake de inname van Villa Zonneschijn, is het ook feitelijk onjuist. Alle gronden ten zuiden van Villa Zonneschijn en de nieuw geplande weg tegen de R14 behoren tot dezelfde eigenaar (van Villa Zonneschijn).

			Het plan-MER maakt op twee momenten melding van het verkavelen van gronden na de werken, namelijk op pag. 288 en pag. 407. Hoe dan ook is er de intentie om het gebouw Villa Zonneschijn te vrijwaren van inname. Ook verder in het plan-MER is er de bedoeling om bestaande woningen/boerderijen te vrijwaren, bv. bij hoofdstuk 18.2.8.2 (impact op landschappelijke structuur en perceptie). Ook hier worden groenstructuren doorsneden om woningen/boerderijen te sparen, waarom worden de woningen ter hoogte van de Dr. Van De Perrestraat niet gespaard door tracé G5 te volgen of ook hier de perceelsranden te volgen? Aangaande de wisselwerking met de ruimtelijke context, wordt er een bufferzone voorzien tussen de plancontour en het woongebied. De geplande weg wordt op de N19g, N19 en N118 aangesloten via verkeerslichten. De kruisende wegen worden geknipt. Het gaat daarbij om de Zandhoefstraat, Ossemeer, Holven, Koppeleershoeven, Heistraat, Kastermanstraat, Schransdijk, Katersberg (zijtak), Meulemakershoef en Berkven. In deze straten zal dus omgereden moeten worden. Enkel voor fietsers in de Heistraat en Schransdijk wordt er een fietstunnel voorzien. Landbouwers zullen gebruik kunnen maken van de fietstunnel in de Schransdijk. Deze effecten worden besproken onder de discipline mens – mobiliteit (§7.4.4). Ten zuiden van de Fittelaarsdijk zullen restpercelen tussen de weginfrastructuur en de woonwijk ontstaan. Omdat deze percelen moeilijker bereikbaar worden, de landbouwkundige waarde ervan daardoor afneemt en het aangewezen is om een bufferzone te voorzien voor de woonwijk, wordt geadviseerd om de restpercelen in te vullen met groenstructuren. Deze groenstructuren kunnen bufferend werken voor de aanpalende woonwijk. Ook hier (fig. 18-37, pag. 410) wordt het perceel van bezwaarindiener wederom over het hoofd gezien. Tussen de N19/Dr. Van De Perrestraat en de groene bufferzone ligt de volledig gerenoveerde en vergunde woning met architectenpraktijk en aanhorige tuin. Op bovenstaande figuur wordt het tuingedeelte van bezwaarindiener aangeduid als bufferzone. Echter wordt de bufferzone vier pagina's verder (fig. 18-43, p. 414) anders aangeduid, waar het tuingedeelte van bezwaarindiener niet als bufferzone wordt opgenomen. Hoe dan ook zullen de omliggende woonwijken – die momenteel rustig gelegen zijn – veel geluidsoverlast ondervinden. De groei van bomen duurt namelijk tiental jaren en de bomen vormen geen buffer t.a.v. geluid en fijn stof, waarvan de gevolgen niet te overzien zijn. Bij de bespreking van de effecten op de belevingswaarde wordt gefocust op de visuele effecten vanuit omliggende bewoning. Zonder afscherming zullen er zichten zijn op de weg vanuit de woningen langs de volgende straten: Zandhoefstraat, Ossemeer, Molderbeemdendijk, N19, Fittelaarsdijk, Witbolstraat, Lupinenstraat, Koppeleershoeven, Heistraat, Schransdijk, Katersberg, Meulemakershof, Binnenblok, Pand en N118. Er zijn enkele locaties aanwezig waar de afstand tussen de woningen en de weg zeer beperkt is (rode stippellijn fig. 18-42) waardoor een groenstructuur nooit voldoende kan zijn om de effecten op de belevingswaarde volledig te milderen. Men doelt hier allicht op de plaatsing van geluidsschermen. Het effect zal hierdoor negatief blijven zie fig. 18-42 en fig. 18.43). Het perceel van bezwaarindiener heeft geen zicht op de nieuwe weg aan de linkerzijkant, maar slechts aan de voorzijde (N19) en de tuinkant. De muur van hun woning staat op de perceelsgrens en heeft een volwaardige scheimuur met een lengte van 33,30m. De overige 23m is tuin met nu al aanwezige groenbuffer en bomen. Het is onbegrijpelijk dat de plannende overheid een nieuwe, drukke verbindingsweg tracht te plaatsen tussen woningen en rustige woonwijken, wanneer een beter alternatief enkele honderd meter noordelijk gelegen is, namelijk alternatief G5. Zoals al meerdere keren is toegelicht, ligt het perceel van bezwaarindiener pal naast de nieuwe weg. Het is onverantwoord en onbegrijpelijk en getuigt van onzorgvuldig handelen van de plannende overheid dat er voor de discipline geluid & trillingen géén metingen zijn gedaan in de Dr. Van De Perrestraat (plan-MER p. 419-40).

			Er gaan sowieso extra trillingen ontstaan, dit was reeds het geval met de aanleg van de N19g, en nu zal er nog onaanvaardbare extra belasting bijkomen op de huizen die reeds problemen ervaren. Bovendien wordt geen rekening gehouden werd met de nieuwe richtlijnen van de WHO betreffende lawaai blootstelling waardoor de eindscores beïnvloed worden. De verplaatsing van de lawaai blootstelling van de ene naar de andere straat is geen oplossing en druist in tegen de basisprincipes van de WHO. De buurt rond e Fittelaarsdijk en de Gagelstraat zullen een zeer negatieve impact hebben op vlak van lawaai a.g.v. het tracé G1. Het verkiezen van tracé G1 boven het tracé G3 ondanks het feit dat de absolute bijdrage voor de lawaai blootstelling voor de nabije omgeving van het tracé G1, zowel primair als secundair, duidelijk slechter scoort dan bv. tracé G3, is totaal onbegrijpelijk. In het MER staat dat voor tracé G1 primair in de nabij omgeving van het tracé, voor sommige straten een zeer negatief effect is op de geluidsimmissies, met zelfs een toename tot 15,6 dB! In het MER staat voor tracé G1 secundair een toename tot 14,2 dB vermeld. De maximale toename in dB voor de nabije omgeving voor bv. tracé G3 bedraagt 5,6 dB. Rekening houdend met het feit dat de geluidsblootstelling in een logaritmische schaal wordt weergegeven, is een toename met 15 of 14 dB extreem hoog en onaanvaardbaar. Nochtans wordt tracé G1 verkozen. Bovendien werd er voor het perceel van bezwaarindiener geen enkele geluidsmeting gedaan. De woning die wel gemeten is (Katersberg 146 met verhogingen van 14 en 15 dB) is de woning die in het midden tussen de twee voorkeursvarianten komt te liggen (G1plus A en G1 plus B), dus zeer dicht tegen de nieuw weg, net zoals bezwaarindiener. Het is tenslotte onduidelijk waarom de mogelijkheid niet onderzocht is voor een kilometerheffing voor vrachtwagens die naar de Retieseweg rijden door Sint-Dimpna. Dit terwijl er sinds begin dit jaar wel een kilometerheffing van kracht is op de N19, N19g en het stuk tussen Dr. Vandeperrestraat en Ten Aard. Conclusie: het alternatievenonderzoek is voor discussie vatbaar. Bezwaarindiener benadrukt dat alternatief G1primair, G1 secundair, G2 primair, G2 secundair en G9 geen optie zijn. Bij de alternatieven G1, G2 en G9 wordt het woongebied tussen de Zandhoefstraat en N19 aangesneden. Het gaat zowel om 4 (zowel bij de primaire als secundaire varianten) reeds bebouwde als om een onbebouwd perceel (gezien de perceelsgrootte kan aangenomen worden dat dit nog verkaveld kan worden). Wanneer voor de alternatieven G1, G2 of G9 gekozen wordt, is op zeker 2 van de 4 bebouwde percelen de afbraak van de aanwezige woning noodzakelijk. Op de 2 overige percelen kan de woning mogelijks gespaard blijven. De inname van de woningen wordt aanzienlijk negatief beoordeeld. Wanneer er enkel tuin aangesneden wordt, wordt het effect als negatief beoordeeld. Op p. 407 van het plan -MER word gesteld "Verder langs het tracé worden door de varianten van G1 plus geen andere woningen ingenomen, ook niet in andere bestemmingstypes". Dus eigenlijk leest men hier dat met de inname van de woning van bezwaarindiener geen rekening werd gehouden..., waardoor de beoordeling van het gekozen alternatief andermaal onzorgvuldig is gebeurd en het plan-MER en PRUP onwettig zijn. Alternatief G5 ligt meer noordelijk en wordt door de meerderheid van de bewoners van Geel gesteund. Het tracé scoort aanzienlijk positief op verkeersleefbaarheid en zorgt voor een vermindering van de verkeersstroom in Sint-Dimpna en Katersberg, wat nota bene de plandoelstelling was. Bovendien ligt G5 ver weg van de woonwijken, het doorkruist geen bebouwing. G5 heeft zelfs de dezelfde verharde grondoppervlakte en grondverzet als G1, maar toch blijft de focus op G1 liggen... Daar G5 ver van bebouwing ligt, is de stikstofimpact langs bebouwde wegen niet significant. Zowel G1 primair als G1 secundair hebben aanzienlijk negatieve effecten langs wegen met bebouwing, in het bijzonder de Dr. Van De Perrestraat (straat bezwaarindiener). Bij G5 zullen er enkel maar milderende maatregelen worden genomen ten opzichte van drie woningen, geen inname van woningen! Hoewel het tegendeel wordt beweerd door de plannende overheid, doorkruist G5 verder geen beschermd cultuurhistorisch landschap 'het Gooreind', aangezien het op ca. 100m van G5 ligt. Niettemin wordt hier duidelijk een probleem van

			gemaakt, waar anders – bv. De Reivennen en RUP Kievermont – niet moeilijk wordt over gedaan. Het feit dat de aanleg van N19g wel het Gooreind doorkruist, wordt buiten beschouwing gelaten. Ook van zogenaamde zichtrelaties van Brunosdijk t.o.v. het Gooreind is absoluut geen sprake aangezien dit feitelijk niet mogelijk is. G5 doorkruist verder niet meer dan 6,61 ha van 9,30 ha minder waardevolle akkers en soortenarme graslanden. Het lijkt alsof de plannende overheid feiten onjuist weergeeft om tracé G5 in een slecht daglicht te stellen hun gekozen route G1 door te drukken. Inzake ruimtebeslag en ontbossing worden twee gronden bos in rekening gebracht, terwijl deze bossen niet worden ingenomen door G5. Op deze manier wordt het aantal te ontbossen bomen voor tracé G5 aanzienlijk verhoogd, zonder dat deze bomen daadwerkelijk worden doorkruist. Het plan-MER schuift aldus foutieve feitelijke gegevens naar voren met de bedoeling alternatieven G1 en G2 door te drukken. Kortom: men schuift doorheen het plan-MER onjuiste feitelijke (terrein)gegevens naar voren met als doel de voorkeursroute G1(plus) door te drukken bij de bevolking. Van een afdoende en concreet alternatievenonderzoek is bijgevolg geen sprake, aangezien de feiten worden verdraaid en alternatieven niet deugdelijk worden onderzocht. Bij alternatief G1plus A of B is er tevens een zeer grote mogelijkheid voor het behoud van de woning en architectenpraktijk van bezwaarindieners. Het probleem is echter dat de weg zich tussen de huizen en de woonwijken dringt, waardoor de gezondheid in het gedrang komt o.m. door geluid en fijn stof. Hierbij komt de woning van bezwaarindieners naast het kruispunt met de Dr. Van De Perrestraat te liggen. Ondanks de groenbuffer die zal worden aangelegd, zal het voor een toename van geluidsoverlast zorgen. Bovendien zijn er geen geluidsmetingen uitgevoerd in de Dr. Van De Perrestraat, ondanks de dichte ligging van de Dr. Van De Perrestraat tegen de nieuwe weg. Of de woning van bezwaarindieners al dan niet wordt ingenomen, is onduidelijk. Door het plan-MER heen wordt – wat alternatief G1plus betreft – de woning van bezwaarindieners louter vermeld op verschillende illustraties, zonder zich effectief uit te spreken over hun woning/architectenpraktijk: - Figuur 43 (toelichtingsnota plan-MER): perceel bezwaarindieners situeert zich in de verruiming van de PRUP-contour in functie van de uitbouw van de groenbuffer tussen de nieuwe weg en bestaande woningen; - Figuur 18-5: perceel van bezwaarindieners wordt aangeduid als woongebied; - Figuur 18-19: perceel van bezwaarindieners wordt aangeduid als restperceel tussen de weginfrastructuur en woonwijk; - Figuur onderaan pagina 406: perceel van bezwaarindieners wordt aangeduid als woongebied; - Figuur 18-34: perceel van bezwaarindieners wordt aangeduid als woongebied; - Figuur 18-35: perceel van bezwaarindieners wordt niet aangeduid als agrarisch gebied, dus wel als woongebied? - Figuur 18-37: perceel van bezwaarindieners wordt aangeduid als woongebied, tuin als agrarisch gebied, tuin wordt ingenomen bij buffer; - Figuur 18-42: perceel van bezwaarindieners valt buiten de bufferzone; - Figuur 18-43: perceel bezwaarindieners valt buiten de groene bufferzone, maar dient wel extra buffering te krijgen in functie van beleving Het staat van meet af aan vast dat het tracé G1plus (samensmelting G1 en G2) a priori de voorkeur genoot, aangezien er in het RUP en plan-MER de 'focus op G1 en G2' ligt en zelfs een samensmelting gebeurt van beide tracés naar een voorkeursalternatief G1plus A/B. Bezwaarindieners benadrukt dat alle alternatieven niet aan een gelijkwaardig alternatievenonderzoek werden onderworpen. In het PRUP worden de overige alternatieven amper vermeld, laat staan dat ze uitgebreid aan bod zijn gekomen. Het is onbegrijpelijk dat de plannende overheid een nieuwe, drukke verbindingsweg tracht te plaatsen tussen woningen en rustige woonwijken, wanneer een beter alternatief enkele honderd meter noordelijk gelegen is, namelijk alternatief G5. Er zijn andere trajecten/alternatieven, die beter zijn voor mens, natuur en dier, milieu en véél minder duur zijn. Waarom zijn die alternatieven niet afdoende onderzocht? Wie heeft er baat bij een ringweg vlakbij een nieuwe wijk met jonge kinderen en gezinnen?

			Dit PRUP is blijkbaar ontkoppeld van het PRUP dat de verbinding tussen de N18 (Retiee-Dessel-Mol) en de N118 (Retieseweg) regelt. Dit maakt dat we enkel nog spreken over het vrachtverkeer van en naar de Stenehei in Dessel. Immers vrachtverkeer van Geel naar de industriegebieden van Retie en Arendonk moet langs de N19g (Geel-Kasterlee) verlopen. Het vrachtverkeer van de Stenehei kan via Retie naar de E34 afgeleid worden. Dit heet verdeling van lasten want Geel moet reeds het (vracht)verkeer slikken van Mol en Noord-Limburg. Nieuwe wegen trekken nieuw verkeer aan en aangezien het verkeer rond Geel (R14, Antwerpseweg) nu reeds in de knoop zit, kan dit wegnemen geen extra verkeer meer aan. Vooraleer nieuwe wegen worden aangelegd, moet eerst de verkeersproblematiek van de Antwerpseweg en de verbinding met de R14 worden opgelost. Waar blijven de ventwegen langs die Antwerpseweg die al zo lang aangekondigd werden ? Indien een plan-MER inhoudelijk gebrekkig is, kan het RUP niet definitief worden vastgesteld. De fout – bv. het niet naar behoren uitvoeren van een alternatievenonderzoek – beïnvloedt het genot van de eigendom van omwonenden – onder andere bezwaarindiener – via de doorwerking in het RUP. 3.5.2. Tunnelalternatief werd niet onderzocht in het MER Ook blijkt nergens waarom het voorzien van een tunnel (bv. een boortunnel) geen redelijk of geoptimaliseerd alternatief kan zijn om de woning van bezwaarindiener te vrijwaren. Het niet-onderzoeken van een alternatief maakt uiteraard een ernstig gebrek uit in het alternatievenonderzoek van het plan-MER, waardoor het plan niet definitief kan worden vastgesteld. Volgens art. 4.2.3, §1 DABM moet er vóór de goedkeuring van een PRUP een plan-MER worden opgesteld. Dit plan moet volgens art. 4.2.8, §1 bis, 6° DABM een studie van alternatieven bevatten waarin de milieueffecten van alle redelijke alternatieven worden beschreven en geëvalueerd. Wat als een "redelijk alternatief" kan worden beschouwd, wordt niet gedefinieerd in het DABM. De Dienst MER van het Vlaamse Gewest spreekt van "kansrijke alternatieven", dat zijn alternatieven die kwaliteiten hebben die rechtvaardigen dat ze worden bestudeerd in het kader van een MER en mogelijk later worden geïmplementeerd. Om te voorkomen dat de besluitvorming beïnvloed wordt door vooraf bepaalde voorkeuren, moet het plan-MER de redenen voor de selectie van de bestudeerde alternatieven en de evaluatiemethoden beschrijven. Hierdoor kan worden gecontroleerd of de besluitvormende autoriteit niet al van tevoren een specifieke locatie of uitvoeringswijze heeft vastgesteld. Het plan-MER moet ook motiveren waarom bepaalde alternatieven als redelijk worden beschouwd en andere niet. Dit is om te voorkomen dat de besluitvormende autoriteit al een specifieke locatie of uitvoeringswijze heeft bepaald voordat het plan is opgesteld. Het is van essentieel belang dat het plan-MER een grondige en volledige studie van alternatieven uitvoert en de gekozen optie correct rechtvaardigt voor de definitieve goedkeuring van het PRUP. Het uitsluiten van veelbelovende alternatieven van tevoren is onregelmatig om twee redenen: 1) Het vooraf uitsluiten van andere alternatieven maakt een volledige evaluatie onmogelijk.⁶⁷ 2) Door niet alle opties open te laten en slechts een zeer beperkt voorkeursalternatief voor te stellen, wordt de verantwoordelijkheid voor het zoeken naar alternatieven teruggedragen naar de burgers en adviesorganen, wat ingaat tegen de Aarhus-conventie en het DABM. Ook zal dit tunnelalternatief op alle milieu-effecten gunstiger scores, zeker ook wat betreft gezondheid (fijnstof) en stikstof. De kostprijs van een boortunnel mag en kan bij deze beoordeling geen criterium zijn.

			Door niet alle redelijke alternatieven in het plan-MER te onderzoeken op hun verwachte milieueffecten en ze niet tegen elkaar af te wegen op deze basis, schendt het huidige plan-MER artikel 4.2.8 van het DABM. Artikel 4.1.7 van het DABM legt expliciet de verplichting op aan de tegenpartij, bij de goedkeuring van het PRUP, om rekening te houden met de bevindingen die naar voren zijn gebracht in het plan-MER, inclusief de redenen waarom bepaalde alternatieven niet zijn gekozen, en om de beslissing dienovereenkomstig te rechtvaardigen. Dientengevolge kon de plannende overheid het huidige PRUP niet goedkeuren op basis van het planMER. Op zijn minst moet worden vastgesteld dat de plannende overheid niet voldoende kennis had van de milieueffecten van een tunnelalternatief en daarom niet in staat was om weloverwogen te beslissen over de goedkeuring van dit PRUP. Het moet ook worden opgemerkt dat alle deelnemers aan huidig openbaar onderzoek, inclusief de bezwaarindiener, niet in staat zijn om volledig deel te nemen aan het openbaar onderzoek vanwege het ontbreken van het relevante alternatief. Het tunnelalternatief en andere alternatieven die geen onteigening van de woning van bezwaarindieners vereisen, dienen (nader) te worden onderzocht in het plan-MER. 3.5.3. Leemtes in het MER Het MER bevat bij verschillende disciplines leemten in de kennis. Mens-mobiliteit: punt 7.7 Bodem: punt 18.2.3.8 Water: punt 18.2.4.9. Geluid en trillingen: punt 18.2.6.7. Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie: punt 18.2.8.5. Om een plan-MER op zijn kwaliteit te kunnen toetsen en om een beeld te krijgen van de betrouwbaarheid van de voorspellingen, is een nauwkeurige weergave van de leemten in de kennis noodzakelijk. Deze leemten maken een zorgvuldig onderzoek van milieu-effecten en alternatieven onmogelijk. 3.5.4: Gebrekkige passende beoordeling en verscherpte natuurtoets in plan-MER – schending artikel 36ter, §3 Natuurdecreet Uit artikel 36ter, §3 en §4 Natuurdecreet volgt dat een plan dat een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan veroorzaken, zonder dat dat plan direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een gebied in de speciale beschermingszone in kwestie dient onderworpen te worden aan een passende beoordeling wat betreft de betekenisvolle effecten voor de speciale beschermingszone. De initiatiefnemer – in casu de Provincie Antwerpen – is verantwoordelijk voor het opstellen van de passende beoordeling. Artikel 2, 43°, b) en d) Natuurdecreet definieert een speciale beschermingszone onder andere als een gebied dat door een andere lidstaat van de Europese Unie is aangewezen met toepassing van artikel 4 Vogelrichtlijn of artikel 4, vierde lid Habitatrichtlijn. Bestaat de waarschijnlijkheid of het risico dat de aanvraag significante gevolgen kan hebben voor de speciale beschermingszone, dan is de opmaak van een passende beoordeling verplicht. Dat risico bestaat in het bijzonder wanneer op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat het project significante gevolgen heeft voor het gebied (HvJ 7 september 2004, C-127/02). Naar analogie geldt dit ook voor ruimtelijke uitvoeringsplannen. De passende beoordeling moet tot wetenschappelijke zekerheid over de afwezigheid van een significant effect leiden. Het staat vast dat het PRUP regionale ontsluiting Geel bis een passende beoordeling vereist: “Voorliggend plan is MER-plichtig: Het vormt een kader voor de toekenning van een vergunning voor de in bijlage II en III van het project-MER besluit opgesomde werken.

			De opmaak van het plan kan niet beschouwd worden als het regelen van een klein gebied op lokaal niveau, noch een kleine wijziging. Aangezien voorliggend plan een invloed kan hebben op omliggende Habitat- en Vogelrichtlijngebieden, is de opmaak van een passende beoordeling vereist.” (Plan-MER p.11) Art. 2.2.5. §1, 8° c) VCRO stelt dat het ruimtelijk uitvoeringsplan de passende beoordeling dient te bevatten. Het ontwerp-PRUP omvat in hoofdstuk 6.2.2. een toelichting over de passende beoordeling en verscherpte natuurtoets (p43). Nochtans ontbraken de passende beoordeling en verscherpte natuurtoets in het oorspronkelijke planMER. Pas nadat het bezwaarschrift in het kader van het eerste openbare onderzoek ingediend was, heeft de bevoegde overheid vastgesteld dat de passende beoordeling en verscherpte natuurtoets niet bij het ontwerp-plan-MER gevoegd werden. Ondertussen zijn deze wel gevoegd en wordt er hierdoor een nieuw openbaar onderzoek gehouden. De ontbrekende passende beoordeling en verscherpte natuurtoets in het initiële plan-MER duiden op een verzuim van de bevoegde autoriteit, waaruit een gebrek aan zorgvuldigheid blijkt. Hoewel deze evaluaties ondertussen zijn opgenomen in het plan-MER, wordt de reeds bestaande onzekerheid van de bezwaarindieners verlengd. Volgens vaste rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie mag een passende beoordeling geen leemten vertonen. Ze moet daarentegen volledige, nauwkeurige en definitieve constatering en conclusies bevatten die elke redelijke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen van de geplande werkzaamheden voor het betrokken beschermde gebied wegnemen (HvJ 12 april 2018, C-323/17, People Over Wind en Sweetman, punt 37 en HvJ 9 september 2020, C-254/19, Friends of the Irish Environment, punt 53). Aldus houdt het onderzoek bij een passende beoordeling in dat alle aspecten van het beoogde project (of plan) die afzonderlijk of in combinatie met andere projecten de instandhoudingsdoelstellingen van een beschermd gebied in gevaar kunnen brengen, moeten worden geïnventariseerd. Dat moet gebeuren met de beste wetenschappelijke kennis ter zake (HvJ 17 april 2018, C-441/17, Commissie/Polen - Bos van Białowieża, punt 113). Het nieuw plan-MER bepaalt dat (p.444) er een passende beoordeling werd opgesteld wegens de aanwezigheid van de relevante SBZ-gebieden. Er werd een Verscherpte Natuurtoets opgesteld wegens de aanwezigheid van de relevante VENgebieden. De inhoud van de passende beoordeling/ verscherpte natuurtoets is echter niet afdoende, gezien het VEN-gebied ‘Breeven’ buiten beschouwing werd gelaten. Op Geel-Ten Aard, op de “Oude Aard tussen de kleine Nete en het kanaal Bocholt-Herentals, ligt Breeven en de Kievitheide. Het is een groot bosgebied met landschappelijk waardevolle agrarische gebieden eromheen. Een deel van de percelen die Natuurpunt er bezit zijn in het VEN aangewezen als ‘Grote Eenheid Natuur’. In 2022 kocht Natuurpunt 143 hectare aan het Breeven. Uit geen enkele overweging blijkt op welke manier het plan-MER heeft rekening gehouden met de stikstofdeposities in de vermelde VEN-gebieden. Hoe dan ook dient de passende beoordeling voor in het plan-MER te worden herwerkt zodat deze voldoet aan de vereisten van het INEOS-arrest, opdat de passende beoordeling voldoende rekening zou houden met de instandhoudingsdoelen, het aanwezige areaal en de kwaliteit van de natuurwaarden, de specifieke milieukenmerken en de reeds bestaande milieudrukken in het gebied. Drempelwaarden kunnen niet worden toegepast. De milieueffecten op de aanwezige habitatrichtlijngebieden en VEN-gebieden zijn onvoldoende concreet in rekening gebracht. Het kan in herinnering worden gebracht dat op VEN-gebieden geen enkele ongunstige stikstofimpact mag zijn, aangezien voor VEN-gebieden geen schadedrempel geldt. Hetzelfde geldt voor de verscherpte natuurtoets in het plan-MER. Ook deze dient te worden herwerkt opdat ze voldoende rekening zou houden met de aanwezige VEN-vegetaties, de kwaliteit van de natuurwaarden, de specifieke milieukenmerken en de reeds bestaande milieudrukken, waarbij er bovendien geen schadedrempel van toepassing is. Bijgevolg– kan worden aangenomen dat deze – alleszins ook wat betreft beoordeling van de effecten inzake stikstof op de Habitatrichtlijn-, Vogelrichtlijn- en VEN-gebieden - niet voldoen aan de decretale vereisten, conform voormelde rechtspraak.

			3.5.5 Het Plan-MER, de verscherpte natuurtoets en de passende beoordeling houdt geen rekening met de milieueffecten in de uitvoeringsfase De milieueffecten op de aanwezige habitatrichtlijngebieden en VEN-gebieden zijn onvoldoende concreet in rekening gebracht. De beoordeling houdt enkel rekening met de algemene effecten bij de toename van de verkeersstromen, maar houdt op geen enkele manier rekening met de stikstofemissies die zullen ontstaan in de uitvoeringsfase. De emissies van de uitvoering van het plan dienen zorgvuldig onderzocht worden en kunnen niet zomaar doorgeschoven worden naar het project-niveau. Door dit door te schuiven naar het project-niveau, erkent de plannende overheid dat er nog bijkomende effecten zullen zijn die niet in het plan werden ingecalculeerd. Nochtans verplicht art. 4.2.8 DABM een plannende overheid om rekening te houden met alle mogelijke effecten van het plan. Aldus kan bezwaarindiener niet anders dan vaststellen dat geen enkele rekening is gehouden met de mogelijke effecten die zich in de uitvoeringsfase zullen voordoen. Hierdoor is de beoordeling van de milieueffecten in het plan-MER, de verscherpte natuurtoets en de passende beoordeling onvoldoende. 3.6 Gebrek aan toetsing aan de "Natuurherstelwet" Ook wordt nergens verduidelijkt wat de consequenties zijn m.b.t. de op 27 februari 2024 door het Europees Parlement goedgekeurde Natuurherstelwet. Dit zal de disproportioneel ongunstige impact van het globaal kader enkel nog versterken. Zonder een beoordeling van deze impact, kan het betrokken PRUP niet (definitief) worden vastgesteld. Dit zou in strijd zijn met deze Verordening, de beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het materiële motiveringsbeginsel, het zorgvuldigheidsbeginsel en het proportionaliteitsbeginsel, alsook het grondwettelijk standstillbeginsel (art. 23 van de Grondwet). 4. Besluit: geen definitieve vaststelling van het PRUP. De voorziene nieuwe ontsluitingsweg is onnodig en onwenselijk en de keuze voor tracé G1 is onoordeelkundig vanuit gezondheidsstandpunt. Het probleem m.b.t. Sint-Dimpna kan ook op een andere manier opgelost worden en een tracé uit te tekenen met minder impact op mens of milieu. Er is geen enkele reden om de leefomgeving en het leven van de bewoners van Holven met een nieuwe weg aan te tasten. Er wordt verzocht bezwaarindiener op de hoogte te houden van het gevolg dat aan dit bezwaarschrift wordt gegeven.
2.257B			Idem 2.256B
2.258B			1. De Procedure: "Op 29 juni 2016 besliste de deputatie om voor de regionale ontsluiting van Geel een nieuw PRUP-proces op te starten. Voorliggend planinitiatief betreft een nieuw proces, dat dus losstaat van het voorgaande, vernietigde PRUP. Het bouwt hier niet op voort en bijgevolg wordt de volledige decretale procedure opnieuw doorlopen. In deze fase is er nog geen voorkeursvariant bepaald en liggen er nog 7 alternatieven op tafel." Dit klopt niet. In het voorliggende ontwerp plan-mer is slechts sprake van 5 alternatieven, waarbij het nulalternatief niet werd onderzocht. Het meest noordelijke tracé tegen het kanaal is hier niet in opgenomen. Dit is nochtans het tracé met de minste gezondheidsimpact op de omwonenden. Zo zou een aansluiting op de N19g t.h.v. de Oudetongelseweg via Sasachtweg naar Franse baan de beste ontsluiting voor de bedrijventerreinen op Ten Aart en Stenehei in Dessel kunnen zijn. Deze wegen liggen er al, waarom ze niet benutten? Het is opvallend dat enkele landbouwbedrijven ten noorden van het voorgestelde traject goed bediend worden. Zij worden niet geïmpacteerd en krijgen bovendien een eigen ondertunneling naar hun bedrijven op Schransdijk en Berkvensedijk.

			Niet toevallig zijn het CD&V getrouwen en is CD&V de partij die in Geel dit traject wil doordrukken. Dit ruikt weer eens naar zelfbediening! Alle betrokkenen in dit dossier zijn bekend met het feit dat CVP getrouwen in 1995 het doortrekken van de ring tegenhielden aan de Dr. Van de Perrestraat om t.h.v. de Gagelstraat een zeer lucratieve verkaveling te ontwikkelen. De betrokken schepen en landbouwer zijn er stinkend rijk van geworden. Het algemeen belang werd toen opgeofferd voor eigen gewin. Het is een schande dat de mensen die toentertijd die bouwgronden kochten door het CVP bestuur werd voorgehouden dat er nooit meer een ring zou komen. Helaas, die talloze gezinnen die in die buurt kwamen wonen worden nu opnieuw het slachtoffer van de zelfbediening van CD&V getrouwen die in de gemeenteraad het huidige traject ondersteunen! Zij betalen nu ook cash met hun gezondheid. Dergelijk gekonkel gaan we in 2024 niet meer accepteren! 2. Noodzaak: “De nieuwe verbindingsweg heeft als primaire doelstelling de verbetering van de verkeersleefbaarheid van de kern van Geel, en meer specifiek Sint-Dimpna. De nieuwe weg maakt het eveneens mogelijk om de geplande bedrijventerreinen Kievermont en Stenehei te voorzien van een verbeterde ontsluiting.” De feiten: in 2022 en 2023 werd er anderhalf jaar gewerkt aan de N118. Daartoe werd enkelrichtingsverkeer naar Geel-centrum ingevoerd, gekoppeld aan een tonnagebeperking 5ton. Het resultaat hiervan was het wegvallen van het vrachtverkeer door St. Dimpna. Dit vrachtverkeer vond zonder probleem zijn weg naar de N19g, die hiervoor trouwens aangelegd werd, en vond eveneens zijn weg naar bestemmingen ten Noorden van Geel, zonder congestie te veroorzaken in Retie of Dessel. Ook voor fietsende kinderen in de Gasthuisstraat is er sinds enkele jaren een aangename alternatieve fietsroute parallel aan de Gasthuisstraat: via de Fien Geerinckxstraat en Verbueken, langs het ziekenhuis naar het Laar. Daarmee is de verkeersleefbaarheid van St. Dimpna van de baan. De conclusie is simpel: deze verbindingsweg is niet nodig. Een tonnagebeperking voor het centrum van Geel volstaat om doorgaand vrachtverkeer te weren en daarmee is de doelstelling “verbetering van de verkeersleefbaarheid van de kern van Geel, en meer specifiek Sint-Dimpna” gehaald. Intussen is het stadsbestuur ook niet langer van mening dat Kievermont ontwikkeld dient te worden als KMO zone, aangezien zijn problematische ligging en omdat er elders nog voldoende KMO –gronden aanwezig zijn (Thomas More), die niet ingevuld geraken. Clustering wordt geprefereerd. De beschikbare ruimte op Kievermont kan ingevuld worden als natuurgebied en stadsbos, een uitbreiding van stedelijke natuur waar elke Gelenaar nood aan heeft! Deze nieuwe inzichten houden in dat de verbindingsweg niet nodig is voor de inwoners van Geel, maar die zouden wel moeten opdraaien voor een betere ontsluiting van de Stenehei in Dessel. Daarvoor willen wij onze groene ruimte en onze gezondheid niet opgeven, maar zou men beter de bestaande weginfrastructuur aanpassen. 3. Impact van geluid op de gezondheid: De WHO heeft uitgebreid onderzoek gedaan naar de negatieve gezondheidseffecten van wegverkeer op de omwonenden. Zij beveelt sterk aan om het gemiddelde geluidsniveau onder 53 dB te houden en 's nachts onder 45dB. Uit onderzoek blijkt dat bij een toename van geluid met 10 dB boven 53 dB, het aantal hartaandoeningen stijgt met 8%! Geluid heeft ook een aparte schaal: 3 dB meer betekent 3 x zoveel geluid, +10 dB betekent 10 x zoveel en +20 dB betekent 100 x zoveel geluid! Welnu: geluidsmetingen gedaan met een gekalibreerd toestel op 10/10/2023 13.00 u, geven piekwaarden van 73,5 dB op 85 m ten Westen van de N19g. Zelfs achter een geluidsscherm is dit nog 54,5 dB. Als een deel van het verkeer zich naar het G1 tracé zal verplaatsen, staat het vast dat omwonenden zullen lijden onder deze negatieve gezondheidseffecten. Het basisprincipe van aanpak is dat de vermindering van de geluidsbelasting in één gebied niet ten koste mag gaan van de geluidsbelasting in een ander gebied! Bestaande stille gebieden moeten bewaard blijven! 4. Impact van fijn stof op de gezondheid

			Volgens een rapport van de WHO uit 2021 is ziekte door luchtvervuiling van dezelfde grootteorde als ziekte door ongezond eten en roken, en is luchtvervuiling de grootste omgevingsfactor die de menselijke gezondheid bedreigt. Dit zijn de aanbevolen richtlijnen voor de luchtkwaliteit, gemiddeld over 1 jaar. PM 2,5: 5µg/m³; PM 10: 15 µg/m³; NO²: 10 µg/m³. De lange termijneffecten van fijn stof zijn: verhoogde sterfte door hart- en herseninfarcten en andere aandoeningen van hart- en bloedvaten, COPD, acute luchtweginfecties en andere aandoeningen van de luchtwegen, alle ziekten. Overschrijding van de norm voor NO² geeft verhoogde sterfte door luchtwegaandoeningen, door alle ziekten, en astma opstoten met ziekenhuisopname. Het is de plicht van de overheid om te zorgen voor een gezond woonklimaat, daar hebben wij recht op. Op 9/10/2023 15.20 u werden fijnstofmetingen gedaan met een meetapparaat Dylos 1770. In de zone tussen Koppeleershoeven en Binnenblok werden voor PM 2,5 waarden opgetekend gaande van 34 tot 40 µg/m³! Dit betekent dat de luchtkwaliteit langs het tracé nu reeds zeer slecht is, en het is ondenkbaar dat daar nog fijn stof aan toegevoegd wordt! 5. Negatieve gezondheidssimpact op meer dan 2000 Geelse burgers. Volgens een gezondheidsexpert van Domus Medica zijn de negatieve gezondheidseffecten van een autoweg voelbaar tot op 500 m vanaf het midden van een autoweg. Deze negatieve gezondheidseffecten zijn een combinatie van de invloed van luchtvervuiling, lawaai overdag, trillingen, geluidsoverlast en slecht slapen 's nacht en het gemis aan groene ruimte. Er is een verhoogd risico op de ziekte van Alzheimer, Parkinson, angst en depressie. Kinderen gaan minder goed cognitief functioneren en er komt meer ASS voor. Conclusie: er is voldoende wetenschappelijk bewijs voor het nefast effect van luchtvervuiling op de gezondheid. De verkeersdichtheid verhogen in een dichtbevolkte regio is een aanslag op de gezondheid van de bewoners. De WHO heeft onlangs de veilige norm voor fijn stof (PM2,5) verlaagd tot 5 mcg/m³. Zelfs zonder nieuwe weg is dit reeds het geval in de woonwijken langs het traject. Er kan dus geen fijn stofje meer bij! Een ruwe schatting leert dat er binnen een straal van 500 m van het traject G1 419 gezinnen getroffen zullen worden. Door voortdurende lintbebouwing is ook het stuk van de Retieseweg vanaf Katersberg tot aan de brug van Sas Zeven in de loop der jaren een woonzone geworden en het houdt niet op, er wordt voortdurend bijgebouwd. Langs deze weg wonen nu binnen een straal van 500 m ruw geschat 297 gezinnen die door de toegenomen verkeersdruk zouden geïmpacteerd worden. Uiteindelijk zal de verbindingsweg een negatieve gezondheidssimpact hebben op 716 gezinnen! Dit is onaanvaardbaar! 6. Verkeersveiligheid op Retieseweg: De optie G1 zal uitgevoerd worden als secundaire weg zonder kruispunten en het doorgaand verkeer dan uitspuwen op de woonwijk Retieseweg waar 75 opritten van huizen en 11 kruispunten op uitkomen. Het aantal ongevallen is nu al navenant, wil men hier nog meer zwaar en druk verkeer doorjagen? Onaanvaardbaar! 7. Afsnijden van de groene ruimte: Vanuit de woonzones noordelijk van Katersberg zijn nu talloze wegen en paden waarlangs bewoners, fietsers, wandelaars en recreanten de groene ruimte opzoeken tussen de Noordrand en het kanaal. Gaat men al die mensen afsnijden van wat hun sinds mensenheugenis werd toegestaan? En dat voor een onnodige autoweg! Met welk recht? 8. Onbereikbaarheid jeugdlokalen en speelbos Berkven: In de weekends en gedurende de hele zomervakantie is dit domein het speelterrein van de KSA en talloze jeugdgroeperingen en andere verenigingen die het lokaal huren. Gaat men pal naast dit unieke jeugdproject een drukke verkeersweg aanleggen met alle geluidsoverlast en vervuilde lucht die dat meebrengt? Door de aanleg van een tractorsluis in Schransdijk wordt het domein ook onbereikbaar voor bestemmingsverkeer per auto. Onaanvaardbaar! 9. Stadsbos Kievermont: Wij pleiten voor de omvorming van het militair domein tot natuur en recreatiezone, zoals met de meeste militaire domeinen in Vlaanderen is gebeurd, tot grote tevredenheid van de bewoners. Er is reeds te weinig bos in Vlaanderen, maar hier is er ruimte voor meer, dit is een reële behoefte! Hiervoor is in Geel een groot draagvlak, niet echter voor een industriezone die hier absoluut niet thuishoort. Zo vervalt ook een voorwaarde voor de verbindingsweg. Het huidige stadsbestuur wenst de

			ontwikkeling van de Kievermont- zone binnen het nieuwe GRS niet meer prioritair uit te voeren. In de vorige legislatuur werd het kleinstedelijk gebied uitgebreid tot aan Kievermont via een oude spoorwegbedding wat ruimtelijkgewijs een flagrante anomalie is. Deze spoorbedding werd ondertussen uitgevoerd als trage fiets- en wandelweg en er werd ook hier recent een speelbos gecreëerd dat veel succes kent. De vraag dient dus gesteld te worden of het militair domein nog wel dient ontwikkeld dient te worden als KMO zone, gezien zijn ligging. Welke stedenbouwkundige zou hier een KMO-zone plannen? Industriezones horen bereikbaar te zijn voor zwaar verkeer en aan waterwegen en/of snelwegen te liggen, logischerwijze, zoals overal. Daarenboven is men volop bezig met grote KMO-zones te ontwikkelen aan Thomas More, Winkelomheide en Ten Aard die wel op geschikte locaties gelegen zijn qua bereikbaarheid en nabijheid van snel- en waterwegen, wat is dan de noodzaak van een industriezone op deze zonevreemde plaats? De situering aan de Retieseweg zal ook meer verkeer aanzuigen door St Dimpna, dus het tegengestelde van wat men beoogt. 10. Stikstofdepositie: Vermits het stikstofbad nu reeds vol zit, wat wij in ons speelbos dagelijks ondervinden in de strijd tegen bramen en netels, zullen wij om deze reden de vergunning van het project zeker met succes aanvechten. 11. Zeven ha extra beton: Het Vlaamse wegennet is al het dichtst vertakte van Europa. Vlaanderen is met 16 procent verharding veruit de meest gebetoneerde regio van ons continent. Ons landschap is versnipperd, in stukken geknipt door onze wegen. In Vlaanderen kom je gemiddeld elke 300 meter een weg tegen. De Vlaamse regering erkent dat en formuleert in de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen ambitieuze doelstellingen om verhardingen terug te dringen en de open ruimte te herstellen. Het voorliggende ontwerp staat dus haaks op de doelstellingen van de Vlaamse Regering en is alleen daarom al onaanvaardbaar. 12. Toegang tot speelbos Berkven: Als eigenaar en beheerder van het speelbos Berkven ben ik wekelijks bezig met beheerwerken om dit bos van 2 ha wandelbaar en speelbaar te houden. Talloze wandelaars en kinderen kunnen hier nu van genieten. Dat houdt op bij de aanleg van G1, want daardoor wordt Meulemakershoef, de toegang tot het bos, afgesloten. Dit gaat lijnrecht in tegen de inspanningen van de Vlaamse Regering om de burgers zoveel mogelijk bos en natuur terug te geven. Besluit: Gezien de gewijzigde mobiliteit en economische realiteit en het verleggen van de verkeersstromen naar de N19g menen wij dat een verbindingsweg nu niet meer nodig is. Het traject G1, dat in tegenstelling tot de N19g vlak naast verschillende woonwijken loopt, zou daarenboven het leefmilieu en de gezondheid van meer dan 700 gezinnen negatief beïnvloeden met verhoogde ziekte, sterfte en ziektekosten tot gevolg. Dit tracé juist ten noorden van Katersberg met toenemende druk op woonzone Retieseweg is voor ons in ieder geval onaanvaardbaar en zullen we met alle middelen bestrijden.
2.259B			1. De voorgestelde verbindingsweg zal ons het vrije uitzicht op de velden en bossen aan de overzijde van Binnenblok, ontnemen. Wij kochten in 1998 in de Binnenblok een perceel bouwgrond omdat we gecharmeerd waren door de rustige ligging en het wijde uitzicht op de akkers en bossen aan de overkant van de straat. De gemeente hield ons toendertijd voor dat er nooit een ringweg zou komen. Zoniet hadden we dit perceel niet gekocht. Wij zijn dus door de gemeente bedrogen en eisen daarvoor schadevergoeding mits niet alleen onze gezondheid en geluk zal geschaad worden maar onze woning ook een aanzienlijke waardevermindering zal ondergaan door een drukke verbindingsweg pal voor onze voordeur. 2. De voorgestelde onnodige verbindingsweg zal de enige permanente toegangsweg naar ons speelbos Berkvenbos afsnijden en het mij onmogelijk maken om mijn functie als beheerder van speelbos Berkvenbos volwaardig uit te oefenen.

			In 2007 en 2013 kochten wij twee percelen bos aan Meulemakershoef om ze later samen te voegen tot een speelbos van 2 hectare voor de Geelse jeugd. Met het agentschap Natuur en Bos heb ik een beheersovereenkomst afgesloten die mij verplicht om de wandelpaden in het bos vrij te houden en om de exoten te bestrijden. De laatste jaren is de stikstofdepositie in het bos, te wijten aan overbemesting van aanliggende akkers, zo groot dat ik elke droge dag bezig ben met netels en bramen te verwijderen, zoniet wordt het speelbos binnen enkele jaren ontoegankelijk. Dit scenario is zich nu trouwens ook aan het voltrekken in het speelbos van de stad Geel palend aan het oude militair domein. Ik schat dat stilaan de helft van het bos ontoegankelijk geworden is door de vermessing en verbraming van ons milieu! De ongewenste verbindingsweg zal hier door de stikstofdepositie van het verkeer ook nog aan bijdragen! Verwijzing naar foto: zo zou het speelbos er binnen 4 jaar uitzien bij voortwoekerende bramengroei! De foto spreekt voor zich, het verlies aan biodiversiteit ook. En zo zag ons speelbos er uit in mei 2022: dank zij mijn onafgebroken strijd tegen bramen en netels! Wat een contrast, niet?! De ongewenste verbindingsweg zal Meulemakershoef afsluiten en dus zowel het speelbos als de lokalen van KSA Berkven onbereikbaar maken tijdens de wintermaanden. Deze jeugdvereniging maakt uiteraard het meest gebruik van het bos, maar verhuurt in de zomer en in de weekends het hele jaar door, haar lokalen aan de meest uiteenlopende jeugdverenigingen die dankbaar gebruik maken van het bos voor hun spelactiviteiten! Maar ook allerlei wild en vogels zijn te gast in het bos, regelmatig zijn er bijvoorbeeld reetjes te spotten, alsook buizerds! Natuurbeleving gegarandeerd! Hiernaast een drukke onnodige verkeersweg leggen is gewoon misdadig! Welnu, afgelopen natte winter was Berkven enkel bereikbaar via de hoofdingang aan Meulemakershoef, nl. het geasfalteerde stuk vanaf Katersberg. De noordelijke zandstrook van Meulemakershoef en de achteringang van het Berkvendomein langs Schransdijk stonden 5 maanden lang onder water, tot op heden, en waren niet bereikbaar met auto of fiets! Gezien de klimaatverandering zich steeds sneller doorzet en de buurt decennia geleden reeds zeer nat was, de naam Berkven zegt genoeg, staat het vast dat deze fenomenen in de toekomst nog zullen toenemen. Verduidelijking met foto's. Het is ondenkbaar dat hier nog een brede betonweg wordt doorgetrokken! Als beheerder van het speelbos ben ik verplicht om de wandelpaden open te houden (in casu bramen en netels verwijderen) en ten allen tijde de veiligheid van de vele wandelaars en kinderen die het bos bezoeken te garanderen. Dit houdt in dat afgescheurde takken en gevaarlijk hellende of onwortelde bomen zo snel mogelijk worden opgeruimd. Het beheerplan legt daarenboven op dat ik de exoten bestrijd en streef naar een gemengd bos met inlandse boomsoorten. Dit beheer mag echter niet tijdens de "schoontijd" plaatsvinden die loopt van 1 april t.e.m. 30 juni. Concreet betekent dit, wegens de onbereikbaarheid tijdens de wintermaanden die de ongewenste weg zal teweegbrengen, dat mij enkel de zomermaanden resten om deze taken uit te voeren. Dit terwijl net in de zomermaanden het speelbos het uitgelezen decor is voor talrijke jeugdverenigingen om aan bosbeleving te doen. Iets waar in het dichtbevolkte Vlaanderen nog nauwelijks ruimte voor is! Welnu, in deze omstandigheden kan ik mijn werk als beheerder onmogelijk uitvoeren en houdt dit verhaal vroeg of laat op. Voor de openstelling, mijn inzet en arbeid ontvang ik subsidies van het agentschap Natuur en Bos, zodat ik ook financiële schade oploep als dit verhaal eindigt! Deze eventuele financiële schade en de waardevermindering van het bos zal ik verhalen op de provincie! Ondanks dat hoop ik nog op de medewerking van de Vlaamse Overheid, de provincie Antwerpen en de stad Geel om de aanleg van deze ongewenste en onnodige weg tegen te houden en mijn rechten en die van de speelbosgebruikers te vrijwaren! 3. De voorgestelde verbindingsweg zal ons de permanente toegang tot het bos, dat ons brandhout levert, ontnemen: Wij verwarmen onze woning met een houtketel op de centrale verwarming. Het gaat om een zogenaamde Vigas houtvergasser die bekend staat om zijn uiterst milieuvriendelijke verbranding, CO2-neutraal is en voldoet aan de Ecodesign-verordening 2015/1189. Met het bos beschikken wij dus over een onuitputtelijke, goedkope en

			milieuvriendelijke brandstof. Gezien de boven aangehaalde beperkingen zullen wij niet meer in staat zijn om het benodigde brandhout te oogsten en zullen ook daarmee aanzienlijke schade lijden.
2.260B			1. De ringweg loopt doorheen dicht bebouwd en dicht bewoond gebied. Het is onaanvaardbaar om een bovengronds tracé te realiseren doorheen woonwijken. De verordening van Europa zegt duidelijk dat het verboden is de toestand voor een deel van de bevolking te verbeteren, ten koste van de woonomstandigheden van een ander deel van de bevolking. Onze woongebieden gaan onleefbaar worden door de luchtverontreiniging, het lawaai en de fijnstof belasting. 2. Het traject betekent 7 hectare verharding in een zeer watergevoelige regio. De velden staan hier al sinds oktober continu onder water. Hoe kan met dit verantwoorden als het betonrapport van onze stad al zo abominabel is zonder de ring? 3. Het traject is overbodig: optimaliseren van de huidige infrastructuur is de oplossing. Tonnagebeperking kan opeens wel voor Winkelomheide en Meerhout dorp? Waarom niet voor Sint-Dimpna? Enkel uitgaand en plaatselijk verkeer toelaten moet op zijn minst onderzocht worden als valabel alternatief. De tolheffing om de N19b is een klap in het gezicht van de Gelenaars: Er ligt een voorkeurstracé maar sluipverkeer wordt opnieuw aantrekkelijker gemaakt door tolheffing voor zwaar verkeer. Industrieterrein Stenehei is een domme fout uit het verleden. I.p.v. dit te laten uitdoven, gaan we er een dure baan naartoe leggen? Een andere verklaring voor de Prup kan ik niet bedenken gezien het Kanaaltracé vanuit Mol niet doorgaat en de verbinding enkel lijkt te dienen voor de ontsluiting van Stenehei.
2.261B			- Dit is nu een mooie groene zone. Het doortrekken van deze ring zou deze zone laten verdwijnen waardoor ik niet meer van de natuur kan genieten en mij in de frisse buitenlucht kan begeven. - Deze ring zou ook leiden tot lawaaioverlast. Dit heeft negatieve effecten voor de mentale gezondheid. Het is belangrijk om rust te vinden in de omgeving waar je woont. Ik vind dit een onbegrijpelijk idee waarbij er geen rekening wordt gehouden met de mentale en fysieke gezondheid van de bewoners. En die zou voor iedereen voorop moeten staan.
2.262B			In tijden van minder beton, gezondheid, natuurbewoud, stikstof, klimaat begrijp ik het nut niet van deze verbinding. Uit recente bevindingen blijkt dat deze weg overbodig is. Indien men meer industrie wil aantrekken in Dessel moeten de bewoners van Geel hiervan niet de dupe zijn. Langs het traject zijn er recentelijk heel veel gezinnen met jonge kinderen komen wonen. Als we naar de gezondheid en welzijn van deze kinderen kijken is het onverantwoord om een stuk natuur op te offeren voor beton. Er zijn andere mogelijkheden die in deze tijden misschien terug kunnen herbekeken worden. De luchtkwaliteit/geluid van deze mensen zal enorm achteruit gaan. Bij sommige projecten wordt er rekening gehouden met planten en dieren, laten we daarom nu rekening houden met de mens. Voer aub een nieuwe studie uit die hiermee rekening houdt.
2.263B			Het is mijn oprechte zorg dat er onvoldoende aandacht wordt besteed aan de gezondheidsaspecten van het voorgestelde plan, zoals geluid, trillingen en fijnstof, wat mogelijke negatieve gevolgen kan hebben voor de bewoners. Met het voorstel om een nieuwe weg aan te leggen, vrees ik voor aanzienlijke geluids- en trillingsoverlast, waardoor het woongenot sterk wordt verminderd.

			Bovendien sluiten de voorgestelde routes doorgangswegen naar groene gebieden af, wat voor mij persoonlijk betekent dat mijn mogelijkheden om te genieten van de natuur en te ontspannen in de buitenlucht sterk worden beperkt. Het alternatieve nultracé, dat eerder door omwonenden naar voren werd gebracht, is niet opgenomen in de studie. Wetenschappelijke studies tonen aan dat de aanleg van nieuwe wegen vaak leidt tot een toename van verkeer. Daarom pleit ik voor een verschuiving naar alternatieve vormen van mobiliteit. Ik dring erop aan dat er een meer holistische aanpak wordt gehanteerd voor de verkeersproblematiek, waarbij ook rekening wordt gehouden met de leefbaarheid en gezondheid van de bewoners.
2.264B			Ik maak me ernstige zorgen over de gevolgen van dit plan, zowel op menselijk als op ecologisch vlak. Het voorgestelde tracé van het PRUP loopt dwars door woongebied. Dit zal leiden tot onleefbare situaties voor de bewoners in deze gebieden. Ten eerste is er geen adequaat plan voor het voorkomen van geluidshinder. De flankerende maatregelen met betrekking tot vermindering van lawaaihinder zijn niet uitgewerkt. Enkel het plaatsen van geluidschermen is onvoldoende. Het volledig ondergronds maken van het tracé zou de enige aanvaardbare oplossing zijn. Het gebrek aan een dergelijk plan maakt het voor ons als burgers onmogelijk om dit plan te aanvaarden. Bovendien is er geen plan om het grote risico op wateroverlast in een zeer kritische regio te voorkomen. De verharding zal leiden tot gigantische wateroverlast. Het bestaande wachtbekken dat is aangelegd om overstromingen in Rosendaal te voorkomen kan niet worden gerespecteerd. Als gevolg hiervan zal het waterpeil in de omgeving stijgen waardoor huizen en tuinen van Holven zullen overstromen. Ook Sint Barbarastraat en Badstraat zouden overstromingsgebied worden. Daarnaast wil ik wijzen op de schadelijke gevolgen van de hoeveelheden fijnstof die dit tracé zal veroorzaken. Dergelijke wegen zijn een aanslag op de gezondheid van de kinderen uit het woongebied. Fijnstof is rechtstreeks gekoppeld aan een verhoogd risico op astma en frequente doktersbezoeken. Europese verordeningen stellen dat aanpassingen aan de infrastructuur ten voordele van de ene bevolkingsgroep niet ten koste mogen gaan van een andere. Het negeren van de gevolgen van dit tracé voor de bewoners getuigt van een gebrek aan verantwoordelijkheid ten opzichte van de bewoners in dit gebied. Naast deze grote menselijke impact, is er ook het ecologisch aspect. Het is verontrustend dat de provincie 7ha beton wil aanleggen in een landelijke regio. Het is zeer tegenstrijdig dat de burger wordt gevraagd om verharding te verwijderen, terwijl de provincie zelf verharding wil aanbrengen. Er wordt ook geen rekening gehouden met de lokale fauna en flora, zoals de bijenpopulatie. Naast deze gevolgen, wil ik u erop wijzen dat het voorgestelde tracé uitgewerkt is op basis van metingen uit 2009. Wij eisen tenminste een correcte meting van de huidige toestand. De metingen uit 2009 houden bijvoorbeeld geen rekening met de ontsluiting via de Noord-Zuidverbinding N19 die nadien is verwezenlijkt. Het tracé zou betekenen dat er een snelweg met twee rijvakken in iedere richting wordt aangelegd die wordt afgesloten op de Retieseweg. De Retieseweg heeft slechts één rijvak in elke richting. Deze weg kan dergelijk verkeer ook niet trekken. Het sluipverkeer zal via de Buitenblokken naar de Kievermont worden gezogen. Het probleem wordt met andere woorden verlegd.

			Sinds 1 maart 2024 is er bovendien een tolplicht op regionale wegen. N19 is tolplichtig gemaakt. Dit creëert alleen maar meer sluipverkeer door Sint-Dimpna. Een supraregionaal beleid voor zwaar verkeer is aangewezen. Ten slotte, de alternatieven voorgesteld door de Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening zijn niet onderzocht. Het stadsbestuur is akkoord gegaan met dit tracé omwille van "het algemeen belang". Ze kunnen dit algemeen belang echter niet verder definiëren. Hoe kan een gemeenteraad zulke beslissingen nemen wanneer een groot deel van de bevolking hier niet mee akkoord is?
2.265B			Doelstelling: Ik begrijp het fundamenteel niet dat men de nieuwe weg door woongebied legt. Men geeft als voornaamste doelstelling voor de regionale ontsluiting aan dat men het vrachtverkeer uit het woongebied van St-Dimpna wil halen. Dan lijkt het me niet logisch dat men het probleem verplaatst naar het woongebied van Holven. Volgens het kadaster bevindt mijn woning zich in de bebouwde kom van Geel. Men verplaatst dus het probleem van de ene bebouwde kom naar de andere. Waar ik woon, in de Molderbeemdendijk, loopt de weg dwars door woonzone en niet er naast. Er is erg weinig plaats, wat maakt dat de weg op 27 meter van mijn grond ligt. Ook daar hoort dus geen vrachtverkeer in woongebied. Volgens het MER hoort er geen woongebied ontwikkeld te worden op minder dan 100m van een verbindingsweg. Dus het is logisch dat dit ook geldt in de omgekeerde richting: Leg geen weg op minder dan 100m van een woonzone! Onderzoek PRUP: Ik mis voldoende onderzoek bij het huidige gekozen tracé. Bij het gekozen tracé is veel minder onderzoek gebeurt naar de negatieve impact van de weg op de omgeving dan bij de andere tracés. Verder dateren de metingen van de verkeersstoestand die geleid hebben tot dit PRUP van VOOR de aanleg van de N19 (Noord-Zuidverbinding). Er zou een ander onderzoek moeten gebeuren waarbij de verkeersstromen langs dit traject mee in rekening worden gebracht. Er is vanaf 1/01/2024 ook een tolheffing op de N19 waardoor er meer sluipverkeer zal zijn op de kleinere wegen. Europese richtlijnen betreffende verharding: Hier wordt geen rekening gehouden met de Europese richtlijnen rond verharding. Normaal zouden we meer moeten evolueren richting een betonstop. Geluidsbelasting: In het rapport van de WHO van 2018 zijn er richtlijnen voor de Europese regio wat betreft geluidsblootstelling. Geluidslevels van het verkeer zouden overdag onder de 53 decibel moeten zijn en 's nachts onder de 45 decibel. Boven dit level zijn er nadelige gezondheidseffecten. Zo zien ze bij waarden die hoger liggen dan die 53 en 45 decibel toename van hartaandoeningen met 8%. Er zijn veel meer slaapproblemen met alle gezondheidsgevolgen van dien. Volgens Jos Raets, die onderzoek deed met geluidsmetingen ter hoogte van het geluidsscherm aan de westelijke kant van de N19g worden deze waarden van de WHO overschreden ondanks de plaatsing van een geluidsscherm. Volgens het rapport van de WHO moet de vermindering van de geluidsbelasting van één gebied niet ten koste gaan van geluidsbelasting in een ander gebied. Het verleggen van het probleem van woongebied St-Dimpna naar woongebied Holven is dan ook geen optie. Er werd onderzoek gedaan naar geluidsoverlast bij de woning Molderbeemdendijk 24. Dat geeft een berekende geplande geluidsniveau overdag van 57,8 decibel. Deze woning ligt op ongeveer 70m van de nieuwe weg. Vermits de achtergevel van mijn woning Molderbeemdendijk 2B op ongeveer 40m van de gepland weg ligt, zal ik meer geluidsoverlast hebben dan 57,8 decibel. De EU geeft aan dat het niet meer mag zijn dan 55 decibel overdag. Luchtvervuiling: Volgens het rapport van het WHO van 2018 is ziekte door luchtvervuiling van dezelfde grootorde als ziekte door ongezond eten en roken. De langetermijneffecten van te veel fijn stofinname zijn verhoogde sterfte. De WHO heeft de veilige norm voor fijn stof verlaagd tot 5mcg/m3. Deze norm wordt met de komst van de nieuwe weg niet gehaald. Trillingen: Of een huis trilt en negatieve gevolgen heeft door verkeer is afhankelijk van beïnvloedende factoren: nl.

			1) De afstand tussen huis en weg. Vermits Villa Zonneschijn moet blijven bestaan en de weg dus tussen Villa Zonneschijn en de Dr. Van de Perrestraat 276 wordt gepropt, zal de afstand tussen de weg en mijn huis maar 50 meter zijn, wat erg weinig is. 2) Van de snelheid van het voorbijrazende verkeer: Met de komst van de nieuwe weg zal er met 70km/uur voorbij mijn huis worden gereden. Dus dit brengt veel trillingen met zich mee. 3) Van de grootte van het voorbijrazende verkeer: Vermits men meer vrachtverkeer wil aantrekken van Dessel en Retie, zal er zeker groot verkeer voorbij razen. 4) De constructie van het huis: De muren hebben geen fundering. Mijn huis is dus niet beschermd tegen vrachtverkeer dat zo dichtbij voorbij rijdt aan een snelheid van 70km/uur. Het zal niet te herstellen nadelen en gebreken geven aan mijn huis. Veiligheid kinderen en jongeren: Er bevinden zich in Holven en Ten Aard verschillende lagere scholen in de buurt van het gekozen tracé, nl De regenboog, de katersberg en Sint-Hubertus. De nieuwe weg loopt door een gebied waar veel kinderen met de fiets naar school rijden. Er wonen erg veel kinderen aan de 'verkeerde' kant van de weg. Als de weg er komt moeten veel kinderen een gevaarlijk drukke weg oversteken. Ik kan niet begrijpen dat een provincie en een stad als Geel hiervoor kiest. De eerste slachtoffers staan dan op jullie naam. Ook veel jongeren zullen de weg moeten oversteken die naar de middelbare scholen van Geel rijden met de fiets. Onbegrijpelijk dat hun veiligheid niet voorgaat. Ook om de jeugdbeweging van de Chiro van Holven en KSA Berkven te bereiken brengt de nieuwe weg veel onveiligheid voor de jeugd met zich mee. In het algemeen wordt het een erg onveilige leefomgeving als er een dergelijke weg met vrachtverkeer door de bebouwde kom wordt gelegd. Er zullen erg veel mensen gehinderd zijn door het vrachtverkeer in Holven. Kinder- en jongerenpsycholoog: Ik ben kinder- en jongerenpsycholoog. Ik heb een zelfstandige praktijk aan huis. De kinderen en jongeren moeten nu wel langs een erg onveilige weg om tot aan mijn praktijk te komen. Ook zal er veel geluidsoverlast zijn, wat de therapieën zal verstoren. Wateroverlast: De Holvense Heideloop (beschermd waterloop) ligt te dicht bij de weg. Deze waterloop speelt een belangrijke rol in de afwatering van onze buurt. Momenteel heeft de buurt reeds te kampen met wateroverlast. Ook het huidige rioleringsstelsel kan het huidige water niet trekken vermits het oud is en te hoog gelegd is. Ik maak me erg veel zorgen over wateroverlast in de tuin bij de komst van de nieuwe weg. De afwatering werd niet uitgewerkt in het plan. Waardeverlies: Er zal door de nieuwe weg waardeverlies komen van onze huizen, kosten aan het huis, extra medische kosten, kosten voor verloren werkdagen, enz. Wie gaat dat betalen? Je moet geen problemen zoeken als ze er niet zijn: Men heeft als doelstelling het vrachtverkeer uit St-Dimpna weren. De laatste jaren is er geen vrachtverkeer meer in St-Dimpna omwille van werken op de N118. Het vrachtverkeer vanuit Retie en Dessel (Stenehei) vindt zijn weg via de N18, de E34 of N123 en dan verder op de N19. (foto bijgevoegd) Een extra belastende weg is dus niet nodig. Een tonnagebeperking in St-Dimpna is voldoende. Men wil dit onderzoek echter niet uitvoeren, wat schandelijk is. Verkeersdruk: De R14 is al overvraagd. Het is er vaak lang aanschuiven geblazen. Waarom nog meer verkeer aantrekken? Discriminatie: Omwille van het vrijwaren van Villa Zonneschijn wordt er voor gekozen om het tracé nog dicht bij de Molderbeeldendijk te brengen. Zo staat er in de toelichtingsnota van het ontwerp PRUP dat er zo tussen de nieuwe weg en

			de woningen van het segment Witbolstraat/Gagelstraat meer ruimte ontstaat voor maatschappelijke en geluidsmilderende maatregelen. Er wordt echter niet gepraat over de fors verminderde afstand van de weg tot de woningen van de Molderbeemdendijk en de mindere ruimte daar voor maatschappelijke en geluidsmilderende maatregelen door het kiezen van dit tracé. Er zijn nog maar weinig mogelijkheden voor deze maatregelen. Dit brengt voor de woningen van de Molderbeemdendijk erg veel overlast mee. Ook het belemmerende uitzicht zorgt voor een negatieve beleving. Alternatieven: Volgens dr. Véronique Stuyck zou het 500m naar het Noorden opschuiven van de nieuwe weg zorgen voor veel minder negatieve gezondheidseffecten. Men geeft aan dat er daar geen extra op- en afrit mag komen op de N19, omdat het een provincieweg is. Er moet bij een provincieweg voldoende afstand zijn tussen opeenvolgende op- en afritten. Waarom kan deze regel dan wel geschonden worden bij het voetbalstadion en Thomas More en kan dit niet voor het gezondheidseffect en veiligheidseffect op veel mensen? Hier is sprake van een fundamentele ongelijkheid en discriminatie van een hele buurt. In het algemeen is er bij het gekozen tracé veel rustverstoring en zijn er ontzettend veel gehinderden. Ik mis een onderzoek naar het tracé Speenwaverdreef, Korte Elzenstraat of Franse baan. Het zijn bestaande wegen. Het gaat minder door woongebied. Er zouden dus geen onteigeningen moeten gebeuren en er zijn minder mensen gehinderd. Ik mis concrete flankerende maatregelen in de PRUP met aantoonbare cijfers van het effect er van. Algemeen: Het is heel jammer dat er bij het gekozen tracé niet voor de mensen (veiligheid, gezondheid, aangename woonomgeving, groene woonomgeving) gekozen wordt, maar voor industrie en economie.
2.266B			Bezwaar 1: Verzadiging Antwerpseweg N19 In de ontwerp PRUP regionale ontsluiting Geel bis wordt er verwezen naar een reeds uitgevoerde mobiliteitsstudie uit 2007 (Mobiliteitsstudie N118 Geel, Mol, Dessel, Retie). De focus van de studie lag voornamelijk op de regionale ontsluiting in functie van de (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen. De studie beschrijft nagenoeg geen effecten van de ontsluiting op de Antwerpseweg (N19). Dit terwijl in de huidige situatie er al een grote verkeersdrukte is tijdens de spitsuren. Door de ontsluiting van de ring en de nieuwe bedrijventerreinen zal de aanwezigheid van (vracht)verkeer op de Antwerpseweg toenemen. De huidige infrastructuur zal dit aanzuigeffect niet kunnen verwerken waardoor er extra fileleed op de Antwerpseweg zal ontstaan. In de Mobiliteitsstudie Middenkempen uit 2018 wordt er bovendien het volgende aangehaald: “Om de doorstroming op de N19 – Antwerpseweg te Geel te verbeteren dient het streefbeeld, dat voorziet in de aanleg van ventwegen, te worden gerealiseerd. Het kruispunt van De N19 – Antwerpseweg met de R14 (ring rond Geel) dient te worden heringericht.” Het kruispunt van N19 met R14 behoort reeds tot één van de 302 gevaarlijkste punten in Vlaanderen. Het is hierdoor niet aangewezen om nog meer verkeer langst dit punt te sturen wat wel het effect zal zijn van de ontsluiting tussen R14 en N118. Er kan dus geconcludeerd worden dat de PRUP ontsluiting Geel bis niet goedgekeurd kan worden vóór er infrastructuurverbeteringen aan de Antwerpseweg (N19) worden gerealiseerd om de mobiliteitsverzadiging te verhelpen. Bezwaar 2: verharding in een overstromingsgevoelig gebied Een gedeelte van de projectzone, naast een bestaande woonwijk, valt in een pluviaal overstromingsgevoelige zone met middelgrote kans op overstroming. De nieuwe verharding zal niet alleen voor negatieve effecten op de omgeving maar ook op de nabijgelegen buurtbewoners zorgen. In de het ontwerp-MER worden een aantal milderende maatregelen voorgesteld om hemelwater op te vangen en te infiltreren. De ‘vaag’ beschreven bermfilterzones en bergbezinkingsbekken zullen

			echter niet volstaan om het totale oppervlakte aan verharding te compenseren. Daarnaast wordt er voorgesteld om de ringzone te verhogen waardoor het risico op overstroming van de bestaande woonwijk zal vergroten. In bijgevoegde figuur wordt een berg zand voor de ophoging van de landbouwvelden ter hoogte van de Koppelsehoeven weergegeven. Deze zone dient zelfs zonder de geplande verharding voor de ontsluiting van de ring opgehoogd te worden. Dit bewijst nogmaals dat het extra negatief effect van de geplande verhardingen nefast is voor de nabijgelegen woonwijken. Ten slotte zullen de milderende maatregelen uit het plan-MER bijdragen aan een reeds gekend probleem in Geel: de rattenplaag. Nieuwe wadi's en bufferbekkens zullen zorgen voor meer nestgelegenheid van de al aanwezige ratten. Wij wonen zelf nabij de Heistraat waar open grachten alreeds zorgen dat er dagelijks meerdere ratten (zelfs 5-tal ratten overdag!) in onze tuin rondlopen. Extra ratten nabij woonwijken met jonge kinderen is een onbetwistbaar gevolg van het huidige PRUP. Er kan dus geconcludeerd worden dat de PRUP ontsluiting Geel bis niet goedgekeurd kan worden op het huidige voorkeustraject (G1). Bezwaar 3: gezondheidseffecten van NOx- en stofpartikels Het voorkeustraject G1 van de ontwerp-PRUP grenst aan verschillende bestaande woonwijken. De nieuwe uitstoot van NOx- en stofpartikels langst de nieuwe weg zal voor zeer negatieve effecten zorgen op de menselijke gezondheid in deze woonwijken. In dezelfde buurt wonen veel jonge kinderen waarbij de uitstoot van deze gassen en partikels schade zal toebrengen aan hun gezondheid. Er kan dus geconcludeerd worden dat de PRUP ontsluiting Geel bis niet goedgekeurd kan worden op het huidige voorkeustraject (G1). Bezwaar 4: vage omschrijving van de milderende maatregelen De functie van de Milieu Effecten Rapportage is het in kaart brengen van de effecten maar ook van de milderende maatregelen. In de voorliggende ontwerp-MER worden de milderende maatregelen niet duidelijk genoeg omschreven. Het is bijvoorbeeld niet duidelijk hoe de mobiliteitssituatie er zal uitzien. Enkel een fietstunnel met een tractorsluis zal de doorgang van motorvoertuigen blokkeren tussen de binnen- en buitenkant van de ring. Voor de discipline lucht worden er zeer beperkte maatregelen besproken waarbij de negatieve effecten om de menselijke gezondheid niet verholpen zullen worden. Daarnaast zijn de milderende maatregelen tegen de negatieve geluidseffecten evenzeer te onduidelijk omschreven. Er kan dus geconcludeerd worden dat de PRUP ontsluiting Geel bis niet goedgekeurd kan worden vóórdat de milderende maatregelen bestudeerd en duidelijk omschreven worden.
2.267B			Woonzones: Het traject van de nieuwe weg loopt doorheen een woonzone Ossemeer-Molderbeemdendijk en dit is in tegenspraak met het overeengekomen beleid van de stad Geel zoals medegedeeld op de gemeenteraad van 4/9/2017. In het document 'Beleidskader publieke ruimte en mobiliteit' lezen we letterlijk in item: '2.3.4 WOONZONES' dat het in eerste instantie belangrijk is om doorgaand verkeer en vrachtverkeer maximaal te weren in woonzones. Woonzone Ossemeer-Molderbeemdendijk behoort tot het klein stedelijk gebied Geel net zoals Sint-Dimpna en heeft recht op een gelijkwaardige behandeling. Deze weg wordt gemotiveerd door hem te classificeren als een rondweg die de leefbaarheid en verkeersveiligheid in een woonzone in een klein stedelijk gebied kan verbeteren. Maar een rondweg hoort rond het kleinstedelijk gebied te lopen en niet erdoor. De extra lasten op het woongebied tussen R14 Ossemeer Molderbeemdendijk en Dr. Van de Perrestraat overstijgen de regels van proportionaliteit:

			De huizen aan de zuidkant van de Molderbeemdendijk kijken uit op de weilanden van de Villa Zonneschijn met een bommenrij in het zuiden en hoge bomen rond de villa. Een gebied waarin vele vogels vrij rondvliegen en koeien gezapig grazen. Deze groenzone wordt doorkruist met de nieuwe drukke verkeersweg die zeer dicht tegen de tuinen van deze woningen aanleunt. Het aangename uitzicht en gezonde leefomgeving zal verdwijnen. De overlast door geluid voor de huizen en tuinen in nabijheid van deze weg zal zeer hoog zijn. Het plan-MER stelt dat voor de woning Molderbeemdendijk 24 een berekende geplande geluidsniveau voor overdag 57,8dB bedraagt. Dit ligt ver boven de 53dB WHO-norm en ook boven de richtlijn is onaanvaardbaar. Uitgaande van deze 57,8 waarde en rekening houdend met respectievelijke afstanden tot de geluidsbron zal het geluidsniveau aan de woningen vanaf huisnummer 2A tot 18 van de Molderbeemdendijk ver boven de 53dB WHO-norm en de richtlijnen van de EU (woonzone 55dB dag), liggen. De rust op de terrassen achter deze huizen zal sterk gestoord worden door het rechtstreekse lawaai van de weg en het door huizen gereflecteerde lawaai. Voor de woning aan de Dr. Van de Perrestraat nr. 276, die vergelijkbaar is met Ossemeer 10, zal het niveau van het geluid ook boven de 60dB bedragen. De invloed van de milderende maatregelen tegen geluidsoverlast worden in het ontwerp niet besproken en maakt de hele studie Plan-MER over geluidbelasting nutteloos voor de bewoners van de Molderbeemdendijk. Wat zal de uiteindelijke geluidsbelasting zijn? Door deze nieuwe weg zal de belasting door fijnstof en uitlaatgassen toenemen. Bovendien zal door de afsluiting van de Zandhoefstraat en Ossemeer van de R14 het verkeer in de Molderbeemdendijkstraat, waar een maximumsnelheid van 70 per uur geldt, toenemen. Met meer lawaai, fijn stof en uitlaatgassen tot gevolg. Sommige woningen liggen binnen de 14 meter (norm voor een secundaire weg) van de nieuwe weg en zullen mogelijk schade ondervinden door trillingen Door de ontharding van een deel van de R14 zal ook de fietsweg langs de R14 tussen de Dr. Van de Perrestraat en de Zandhoefstraat verdwijnen. Een sterk minpunt voor veilige mobiliteit van fietsers. Dit werd niet in aanmerking genomen in het onderzoek en er wordt ook geen alternatief geboden. De bereikbaarheid van sommige woningen worden sterk bemoeilijkt. In de toelichtingsnota op figuur36 van het kruispunt N19/Dr. Van de Perrestraat blijkt dat inrit naar de garage van de huizen gelegen aan dit kruispunt uitkomt achter de stopmeet of in de verplichte voorsorteerstroken. De bushalte Elzenstraat aan de Dr. Van de Perrestraat valt midden in het traject en zal moeten verdwijnen. Wat zal de invloed zijn op de mobiliteit van de busreizigers? Geen vermelding in het onderzoek. De milderende maatregelen zijn minder voor de Molderbeemdendijk. De voorziene bufferzone aan de Molderbeemdendijk is veel smaller dan deze aan de verkaveling aan de overzijde van de Dr. Van de Perrestraat (segment Witbolstraat – Gagelstraat). De extra belasting dat de keuze van de meest noordelijke liggingsvariant G1 voor de Molderbeemdendijk betekent wordt in toelichtingsnota niet overwogen. Het vrijwaren van Villa Zonneschijn en de rechtlijnigheid van de weg zijn belangrijker dan de leefbaarheid van de Molderbeemdendijk. Villa Zonneschijn wordt in beide opties: G1 plus A en G1 plus B, gevrijwaard en is dus een zwak argument voor de keuze van de meest noordelijke richting. Daarom kan men beter een traject kiezen dat ten oosten van de Dr. Van de Perrestraat een meer zuidelijke optie volgt en ten westen ervan een meer noordelijke. Nu is er een bufferzone van 120 meter gelegen tussen de R14 en de Molderbeemdendijk. Deze wordt herleid tot een bufferzone van enkele luttele meters tot een nieuwe weg die het verkeer van de R14 en het verkeer door St Dimpna en de Katersberg opvangt. De nadelen die het verkeer in St-Dimpna en de Katersberg tegen 50 per uur uitstrooit zal door meer verkeer tegen 70 per uur worden overgedragen naar de woonzone Molderbeemdendijk en de R14 wordt omgelegd naar de nabijheid van vele woningen in dit woongebied.

			Bemerking i.v.m. Gezondheid: De negatieve effecten van een (drukke) weg op de gezondheid zijn zeker voelbaar van 300 meter tot zelfs 500 meter vanaf het midden van de weg. Kijk hoeveel huizen er met die nieuwe weg binnen deze oppervlakte rondom de aan te leggen weg zullen liggen. Deze negatieve gezondheidseffecten zijn een combinatie van de invloed van luchtvervuiling, lawaai overdag, geluidsoverlast en slecht slapen 's nachts en het verlies aan groene ruimte. De WHO heeft onlangs de veilige norm voor fijnstof (het gaat om de kleinste partikels PM_{2,5}) verlaagd tot 5mcg/m³. Zelfs zonder een nieuwe weg zal dit al het geval zijn. Er kan dus geen "fijnstofje" meer bij! Geluid? De WHO stelt dat voor een gezond leefmilieu een geluidsniveau van 50dB overdag en maximaal 40dB tijdens de nacht moet nagestreefd worden. Onze metingen tonen aan dat we nu al aan of boven die normen zitten. Er kan dus ook geen "geluidje" meer bij. Goed om weten: op een hoogte van meer dan 3 meter heeft een geluidswerend scherm geen enkel effect meer. Betrouwbaarheid van de studie van de verkeersstromen: De verkeersstromen in en rond Geel werden bepaald a.d.h.v. een verkeersmodel dat is gebaseerd op tellingen van 2017 en ouder (dus mogelijk van voor de indienstname van de N19g). Dit verkeersmodel maakt geen onderscheid tussen personen- en vrachtwagens, wat in deze studie van fundamenteel belang is. Het (doorgaand) vrachtverkeer moet geweerd worden uit het Geelse centrum. Het is daarom essentieel dat herkomst en bestemming van dit vrachtverkeer in kaart wordt gebracht.
2.268B			1. Lawaaihinder. Welke maatregelen zullen er worden genomen naar geluidshinder toe? Bij uitbreiding van nieuwe Ring zal er meer lawaai worden geproduceerd. Lawaai neemt exponentieel toe: + 10dB = 100 keer meer lawaai. De slaaprust van vele omwonenden zal worden gestoord. 2. Fijn stof. Daar er meer verkeer zal passeren in richting Antwerpseweg zal er ook meer fijn stof vrijkomen, wat nefast is voor onze volksgezondheid. Kans op toename van astma bij kinderen is mogelijk. 3. Stikstofnormen. Zijn er voldoende wetenschappelijke onderzoeken verricht naar het vrijkomen van stikstof? 4. Leefbaarheid. Hele woonwijken worden rechtstreeks afgesloten naar de noordelijke zijde. Het verkeer zal zijn weg moeten zoeken via Badstraat, wat al een zeer smalle en druk bereden weg is. Het project kan m.i. niet worden uitgevoerd, of toch niet op deze wijze.
2.269B			Idem 2.266B
2.270B			Het traject loopt door woongebied en dit zal een zeer negatieve invloed hebben op het welzijn en de leefbaarheid. Niet alleen de uitstoot van uitlaatgassen (door studies bewezen nefast voor de gezondheid) en het lawaai (psychische problemen tot gevolg) maar ook de trillingen zullen veel hinder veroorzaken. Veel huizen zullen na verloop van tijd scheuren en barsten vertonen. Wie draait hier op voor kosten, het verlies aan waarde? Voor de kinderen zal ook de veilige woonomgeving verdwijnen, de weg van en naar de school zal veel gevaarlijker worden.

			De nieuwe weg meer naar het noorden verplaatsen zou deze problemen oplossen zodat de problemen van St Dimpna niet worden herhaald. Omdat Villa Zonneschijn blijkbaar moet gevrijwaard worden van de negatieve invloeden van de nieuwe weg zou die nog meer verplaatst worden richting Molderbeemdendijk. Alle bewoners van de Molderbeemdendijk zullen hierdoor nog meer belast worden en zullen veel te dicht tegen de nieuwe weg komen te liggen met alle negatieve gevolgen van dien. De geluidsoverlasten zullen niet meer volgens de normen zijn en er zal ook geen ruimte meer zijn voor beschermende maatregelen.
2.271B			Waar ik momenteel in de tuin op de schommel zit, zullen met dit plan vrachtwagens voor mijn neus voorbijrazen. Waar mijn zusje in haar speelhuisje pannenkoekjes bakt met zand, zullen uitlaatgassen en fijn stof binnen waaien. Waar ik nu 's nachts vredig slaap, zal het verkeer op deze nieuwe weg mij 's nachts wakker maken, en de trillingen van deze weg zullen de ramen van mijn slaapkamer laten trillen. Waar ik momenteel 's ochtends op de fiets naar school de koeien in de wei gedag zeg, zal deze weg mij elke dag opnieuw wakker schudden met een oorverdovend lawaai. Waarom moet deze weg er komen?
2.272B			Idem 2.256B
2.273B			Idem 2.185B
2.274B			1. Het PRUP concept Verbeteren van de verkeersleefbaarheid van het centrum van Geel vormt het hoofdthema van dit PRUP en wordt dus het belangrijkste beslissingscriterium. Nochtans blijkt dit niet uit de tracékeuze. In de plaats van te kiezen voor een oplossing die iedereen ten goede komt, werd geopteerd voor een tracé dat het probleem van Sint-Dimpna naar Holven verplaatst en naar het noordelijk deel van de Retieseweg. Dit is ronduit slecht beleid. 2. Mobiliteit Idem 267B (voor wat betreft Betrouwbaarheid studie verkeersstromen) 3. Sint-Dimpna Ook de Gasthuisstraat moet ontlast worden van zwaar verkeer. Daar kan een tonnage-beperking bij helpen (wat reeds anderhalf jaar goed werkt), een extra snelheidsbeperking en het promoten van trage wegen. Er is nu al een fietsroute die parallel loopt met de Gasthuisstraat via de Fien Geerinckx- en de Verbueckenstraat; zo kom je van de Watertoren naar het Ziekenhuis of school op een veilige manier. Dit kan op korte termijn allemaal gerealiseerd worden zonder veel kosten. 4. Het nul aspect Idem 2.83B 5. Idem 2.267B (voor wat betreft Gezondheid en Geluid) 6. Idem 2.81B 7. Idem 2.80B 8. Milderende maatregelen

			Dit concept uit de vorige eeuw betekent eigenlijk dat het voorliggende ontwerp “zwakke plekken” vertoont. Bij een goed project zijn die maatregelen toch overbodig? Bij de aanleg van de N19g hebben we al ondervonden hoe “mild” die effecten zijn.
2.275B			Het werken met deze overdruk zou slechts een tijdelijke maatregel mogen zijn. Eens de verbindingsweg gerealiseerd is, moet in een toekomstig RUP de werkelijk ingenomen ruimte door de nieuwe weg ook effectief volledig herbestemd worden naar de bestemming ‘Weginfrastructuur’, en dit om twee redenen: 1. Zoniet draagt de ingenomen ruimte door de nieuwe weg bij aan de oppervlakte zonevreemd gebruik in landbouwgebied en wordt de ruimtebalans op Vlaams niveau verder scheef getrokken. 2. Daarnaast zorgt het gebruik van een overdruk in plaats van een volledige herbestemming er ook voor dat het ingenomen herbevestigd agrarisch gebied (HAG) niet gecompenseerd dient te worden, omdat de grondbestemming behouden blijft. Echter, na aanleg van de weg is de grondbestemming landbouw de facto verdwenen op de plaats die de nieuwe weg in neemt, en moet het verloren HAG elders planologisch gecompenseerd worden. Voorliggend plan en stedenbouwkundige voorschriften nemen echter nergens het engagement op om in een toekomstig RUP de volledige herbestemming effectief door te voeren. Wij vragen dan ook dat dit engagement expliciet opgenomen wordt.
2.276B			Idem 2.103B (voor wat betreft 8 ^{ste} punt)
2.277B			Ik ben na het grondig lezen van het voorontwerp voornoemde PRUP nog steeds niet overtuigd van het nut van deze weg. Mijns inzien zijn er onvoldoende studies gebeurd naar de verkeersafname van zwaar vervoer door het invoeren van een tonnagebeperking en dit dan niet enkel op Geels grondgebied, maar gemeentegrenzen overschrijdend. Bijgevolg kan er geen overtuigend bewijs geleverd worden waarom men tot de conclusie is gekomen dat een nieuwe weg de enige oplossing is en meer bepaald dan nog op die specifieke plaats in Geel (en in Geel alleen) moet ingepland worden. Ik vind alleszins geen of onvoldoende evaluaties terug van alternatieve opties. Meer duurzame en effectieve oplossingen zijn beschikbaar (optimaliseren bestaand vrachtrouten netwerk, verkeersveilig aanpassen van wegenis, ...) maar worden niet onderzocht of overwogen in dit plan. Schadelijke effecten met name milieubelasting zijn een feit indien er een nieuwe infrastructuur wordt aangelegd: de ligging van deze nieuwe baan zal leiden tot milieuvervuiling, zoals luchtverontreiniging en verstoring van natuurlijke habitats door o.a. geluid en licht. De verkeersveiligheid voor omwonenden en voor de plaatselijke fauna wordt slechter. Een verstoring van de natuurlijke migratieroutes van dieren zal een impact hebben op het volledige lokale ecosysteem. Het typisch karakteristieke Kempisch landschap van landbouwgebied afgewisseld met natuur en bewoning wordt voorgoed aangetast. De voorbije winter heeft ons doen inzien dat op de plaatsen waar de weg zal komen te liggen, er nu al veel wateroverlast is. Door nog meer verharding te voorzien zal dit waterbeheer bemoeilijkt worden en dit druist in tegen het principe van goed bestuur waarbij voorkomen beter is dan genezen. In dit plan is er onvoldoende aandacht voor de klimaatverandering en de uitdagingen die dit met zich meebrengt, zoals toenemende extreme weersomstandigheden en veranderingen in neerslag patronen. Ik mis hierin een lange termijn studie en visie naar impact en monitoring. Als de gevolgen niet grondig worden geanalyseerd en gecontroleerd, kan dit leiden tot onverwachte problemen en onvoorziene consequenties in de toekomst.

			Dit plan houdt te weinig rekening met toekomstige behoeften voor gebiedsontwikkeling (natuur dicht bij huis), mobiliteit en duurzaamheid. Het gebied dat aangetast zal worden wordt door de nieuwe weg is momenteel in gebruik als recreatiezone en groene ruimte. Dit is maatschappelijk zeker relevant en belangrijker om de gezondheid en het welzijn van de lokale gemeenschap te garanderen en het verlies ervan kan de levenskwaliteit van een groot deel van de bevolking fors verminderen. Ik ben van mening dat er nu verder geborduurd wordt op een slecht plan. Wie heeft het lef om dit ook toe te geven en dat tijd, budget en energie beter in een andere aanpak kan gestoken worden, iets dat in de nabije toekomst kan uitgevoerd worden en dat vooral de Geelse burger ten goede komt?!
2.278B			Idem 2.103B (behoudens punt inzake geluidsoverlast)
2.279B			Ik steun deze bezwaren en nu het nieuwe ziekenhuis van Geel - Mol ook elders een bestemming zal vinden is dit weeral een reden meer om dit mooie stuk landbouw- en natuurgebied niet te vernietigen. En een betrouwbare politiek (er werd steeds gezegd dat er nooit een verlenging van de Geelse ring zou komen in de buurt van de verkaveling Gagelstraat en omgeving) is goud waard. + Idem 2.278B
2.280B			Idem 2.242B
2.281B			Met dit bericht wil ik mijn ernstige bezorgdheid uiten over het voorgestelde plan om de ringweg door te trekken in onze stad. Als bewoner ben ik diep bezorgd over de potentiële gevolgen zoals verhoogde geluidshinder, toegenomen luchtvervuiling en het gebrek aan overweging voor de mensen die hier wonen. Allereerst ben ik van mening dat het doortrekken van de ringweg zal resulteren in een aanzienlijke toename van geluidshinder. Deze verhoogde geluidsniveaus zullen niet alleen een negatieve invloed hebben op onze levenskwaliteit, maar kunnen ook schadelijke effecten hebben op onze gezondheid en welzijn. Daarnaast vrees ik voor de toegenomen luchtvervuiling die gepaard gaat met extra verkeer dat naar ons gebied wordt aangetrokken door de verlengde ringweg. Deze luchtverontreiniging kan ernstige gevolgen hebben voor zowel de fysieke gezondheid als het milieu, met name voor kwetsbare groepen zoals kinderen, ouderen en mensen met ademhalingsproblemen. Bovendien betreur ik het gebrek aan overweging voor de bewoners in dit plan. Er lijken alternatieve routes beschikbaar te zijn die minder mensen zouden treffen en daarom meer geschikt zouden zijn voor het doortrekken van de ringweg. Het is essentieel dat de belangen en het welzijn van de bewoners serieus worden genomen in dergelijke besluitvormingsprocessen. Ik verzoek u dringend om mijn bezwaren serieus te overwegen en het voorgestelde plan te herzien. Er moeten alternatieve oplossingen worden gezocht die de geluidshinder en luchtvervuiling minimaliseren en die rekening houden met de behoeften en zorgen van de bewoners.
2.282B			Idem 2.242B
2.283B			Wij beschikken over een goed onderhouden landbouwgrond aan de Fittelaardijk nl de percelen F421a en F420. Tevens loopt er via deze grond een rioleringverbinding tussen de Fittelaardijk en de aanpalende woonwijk.

			Ons bezwaar is, dat na aanleg van de ontsluiting weer landbouwgrond verloren gaat en wat overblijft is te smal om te bewerken en absoluut geen waarde meer heeft voor verkoop.
2.284B			Mijn voornaamste zorg betreft de ernstige milieueffecten die dit project met zich meebrengt. De aanleg van nieuwe wegen zou onvermijdelijk leiden tot verhoogde luchtvervuiling en geluidsoverlast, met name in de omliggende wijken. Wat voor onderzoek heeft plaatsgevonden om de mogelijke effecten op de luchtkwaliteit en geluidsniveaus in deze gebieden te beoordelen? Zijn er concrete maatregelen voorgesteld om deze gevolgen te minimaliseren en de gezondheid van de inwoners te beschermen? Bovendien geloof ik dat het van groot belang is om alternatieve oplossingen grondig te overwegen voordat we doorgaan met een dergelijk omvangrijk project. Is het bijvoorbeeld al overwogen om tonnagebeperkingen voor vrachtverkeer in het centrum van de stad in te voeren? Zou dit niet bijdragen aan het verminderen van de verkeersdruk zonder de noodzaak van nieuwe wegen die de verkeersoverlast verergeren? Als bewoner van Geel maak ik me ernstige zorgen over de mogelijke gevolgen van dit voorgestelde project voor onze stad en de omliggende wijken. De leefomgeving van de betrokken gemeenschappen zou aanzienlijk kunnen worden aangetast. Ik dring er bij u op aan om deze zorgen serieus te nemen en het plan voor de verkeersringuitbreiding in Geel zorgvuldig te herzien. Ik dank u voor uw aandacht voor deze kwestie en hoop op een constructieve dialoog om de belangen van de inwoners van Geel en hun leefomgeving te beschermen.
2.285B			Ik ben van mening dat deze weg veel extra verkeer aan zou trekken in een zone waar reeds veel bewoning is gekomen. Ik woon met mijn gezin vlakbij het voorgesteld tracé (Huttenstraat) en vrees voor de verkeersveiligheid, geluidsoverlast en luchtkwaliteit, die nu al te wensen overlaat. Ik ben voorstander om op een andere manier Sint-Dimpna te ontlasten.
2.286B			Idem 2.245B
2.287B			Idem 2.250B
2.288B			0. Bijkomend bezwaar: Gehucht Holven en gehucht Ten Aard worden slachtoffers van deze infrastructuurwijziging. Met de aanleg van de N19g zou alles opgelost moeten zijn. Waarom zijn er de laatste jaren zo veel bouwvergunningen verleend voor omgeving Holven, wetende dat het PRUP Regionale ontsluiting Geel bis zou komen? De ontwikkeling van mijn eigendom (Villa Zonneschijn en omliggende grond) is daarentegen geblokkeerd. Door het PRUP konden er geen vergunningen verleend worden en kan de eigendom niet verkocht worden. I. Verkeersveiligheid van de schoolgaande jeugd. De ligging van de jeugdscholen (2x 400 leerlingen) De Katersberg (300m) en de vbs De Regenboog (500m) is te dichtbij. Zeer veel kinderen moeten dagelijks de ring over. Het nieuwe kruispunt (4x3) is onveilig. Ook veel landbouwtractoren en vrachtwagens maken gebruik van de N19. Op de reddingsverbinding N19g mogen ze niet op. Indien het nieuwe kruispunt (4x3) er komt, zullen er veel fietsongelukken gebeuren. Het kruispunt is te gevaarlijk voor de doorstroom van schoolgaande fietsers en tractoren en vrachtwagens en normale personenauto's. Elk ongeluk dat gebeurt is er één te veel. De huidige

			toestand volstaat en laat fietsrichting langs elke kant in twee richtingen toe. De wijziging moet er niet komen voor de bevolking van Holven. II. Procedurefouten AWW Wie tracé 1 zegt, denkt onmiddellijk aan het (ring) ommetje keuze (Ossemeer – Dr. Van de Perrestraat) = omdat de ring moet verlegd worden wegens het nooit kunnen doortrekken van de ring. Het ringommetjetracé is altijd het duurste tracé (G1). De ring moet verlegd worden – 3 huizen moeten worden gesloopt en de omwonende burgers moeten rechtmatig worden vergoed. Een bouwzoneweiland kreeg in 2016 geen vergunning voor het bouwen van een woning wegens ongunstig advies AWW. Kort na 1980 werd nochtans een verkaveling toegestaan in het verlengstuk van de R14 – Weidestraat en achteraf Koppeleershoeven. Dit was deontologisch fout. De verkaveling in Weidestraat betrof trouwens moerassige weiden. Onze bouwgrond (domein Villa Zonneschijn) is altijd (aankoop 1950) bouwzone geweest. Daarbij ook nog te weten dat de eigenaars van de Villa Zonneschijn deze in 2015 niet verkocht kregen wegens toekomstig infrastructuurproject waardoor AWW geen gunstig advies kon verlenen. Dit is niet rechtvaardig. Nu wordt het tracé doorheen woonzone gelegd terwijl het doortrekken van de ring – openstelling ring sept. 1980 – nooit verder is gebeurd. Belangenvermenging (AWW en CVp)? G1 is het laternatief van het doortrekken van de ring oorspronkelijk. Als men dit doortrekt (hetgeen niet kan en mag), gaan de omliggende huizen veel schade hebben omdat dit dwars door woonzone gaat. G1 is de slechtste keuze. Wie bij de beginfase oneerlijk is, moet het in de eindfase wel bekopen. Ik (mede-eigenaar domein Villa Zonneschijn) ben niet blij met deze eerlijke integere argumentatie. Dit is onrechtvaardig. Wij zijn allemaal boos omdat niet het juiste tracé is gekozen. De verkaveling in moerassige weilanden Weidestraat (1982) had er nooit mogen komen. De verkaveling in woonzone (2016) had er moeten komen. III. Historiek en rangorde De eigendom van de familie (domein Villa Zonneschijn) werd door vader aangekocht op 11/2/1950. Dit was één van de eerste inwoners van de Dr. Van de Perrestraat. Vader is overleden op 20/10/1953. In 2008 wordt contact gezocht met de gemeente voor de verkaveling Ossemeer – Dr. Van de Perrestraat. Kort daarna wordt een vergadering belegd in aanwezigheid van de stad Geel, de provincie en AWW. Hier werd beslist dat provincie de verkaveling tegenhoudt. In 2016 wordt opnieuw een verkavelingsaanvraag ingediend. Weer wordt deze geweigerd. In 2015 werd getracht de villa te verkopen. In het notarisboekje van de openbare verkoop stond neergeschreven dat bouwaanvragen/verkavelingsaanvragen negatief geadviseerd zullen worden om latere infrastructuurwerken niet in het gedrang te brengen. De mogelijke kopers haakten bijgevolg af. Daarna hebben we leegstandstaks moeten betalen. Waarom werden er sinds 2008 wel heel veel bouwvergunningen uitgedeeld aan andere percelen in de onmiddellijke nabijheid? Hoeveel mensen zitten er daardoor nu in de miserie? Kan dit zo verder gaan? Sinds 2008 liggen onze gronden geblokkeerd of bevroren. Ikzelf ben ondertussen 74 jaar en mijn oudste broer is vorig jaar overleden. IV. Milieu – omgeving/mobiliteit/RO Het meest storende is de openlucht bergingsgracht vlak naast de Ossemeerloop met vuil stinkend water. Nooit worden de zijkanten of bodem gereinigd. Ik heb zelf al 10-tallen maal gevraagd om te reinigen. Een onderhoud werd nooit uitgevoerd. Dit vuil water is het rioolwater dat van de nabijgelegen rioleringen bij hevige regenval wordt overgepompt in deze openluchtbergingsgracht. Bij hevige regenval zit deze helemaal vol. De afloop van het water is zeer traag. Het duurt weken alvorens het peil is gezakt. Dit is al meerdere malen aan AWW/Aquafin gemeld. Deze bergingsgracht zou ondergronds of zeker “overdekt/overkoepeld” moeten zijn. De Ossemeerloop was voor 2020 gemeentelijke bevoegdheid en de bergingsgracht is gewestelijke bevoegdheid. Omwille van de scheiding van bevoegdheden was dit jaren een probleem. Er is nooit een oplossing gezocht om de ondergrondse buizen van lozing water in de Ossemeerloop te herleggen of ze te doen stoppen. Dit is de meest storende milieumelding.

			Is het tracé G1 wel nodig gezien de NZ-verbinding (N19g) sinds 2014 toch alles kon oplossen en de Dr. Van de Perrestraat van verkeersdrukte weerhield? Het tracé G1 is een PUSH-tracé. Niemand wil beton in zijn omgeving, daarom wordt er terug gekomen op het oorspronkelijke tracé. Maar nu moeten alle tracé's afgewogen worden op eerlijkheid naar milieu, ruimtelijke ordening, mobiliteit, enzo.. De NZ-verbinding en de Dr. Van de Perrestraat lopen parallel en er is een verbindingsweg (R14). Waarom nog een andere verbindingsweg? Dankzij de NZ-verbinding wordt er veel opgelost in Geel. Blijkbaar voor de kmo-zone Dessel niet. Er zijn misschien andere oplossingen mogelijk. Indien NZ-verbinding een "geïmproviseerde" afrit krijgt ter hoogte van de Roerdompstraat ... dan moet er verder nagedacht worden voor alternatieven. G1 is het gevaarlijkste en het duurste tracé. Het vroeger oost-tracé was het goedkoopste. Maar daar woont een gepensioneerd conducteur van AWV-Molseweg Geel. Oplossing voor dit probleem. Er moet een referendum (volksraadpleging) komen voor het tracé dat gekozen wordt. Een volksraadpleging voor het gehucht (tracé) dat gekozen wordt. En zo is de belangenvermenging minder. V. Conclusie Deel I veiligheid van de schoolgaande jeugd is niet verzekerd. De nabijheid van twee kleuterscholen is beangstigend. De doorstroom van het bewust kruispunt is niet verenigbaar met het soort vervoer dat erdoor moet. Het kruispunt is een dodenkruispunt. Veel te gevaarlijk. Deel II procedurefouten. Het tracé neemt de al wonende Gelenaar zijn privacy af. Sinds 2008 wordt de verkaveling van bezwaarindieners tegengehouden. Deel III RvS vernietigt eerder RUP in 2013. Eigenaars krijgen villa Zonneschijn niet verkocht. Verkavelingsaanvraag wordt geweigerd. Deel IV milieuomgeving – bergingsgracht Ossemeerloop kan water niet afvoeren wegens te hoog ingebuisde afvoerleidingen. Bij herhaling beton door woonzone kan niet. Algemene conclusie: Tracé is voor geen enkele inwoner van Holven een Aert Geel een meerwaarde. Dit mag in Holven niet gebeuren. We willen in dialoog gaan met een juridisch integer (sluitend) dossier zonder belangenvermenging. Een volksraadpleging voor heel Holven lijkt rechtvaardig.
2.289B			Idem 2.245B (behoudens passages inzake verwijzing naar tonnagebepaling buurgemeenten en vergelijking Sint-Dimpna, trillingshinder en -schade en stillegging 'PRUP van Mol')
2.290B			Idem 2.289B

ADVIEZEN

Nr.	Instantie	Datum	Advies
2.01A	Luk Nuyts, algemeen directeur en Michel Meeus, voorzitter gemeenteraad	05.03.2024 (e-mail)	Gunstig.

	namens Gemeenteraad Dessel		
2.02A	Tom De Munter, algemeen directeur en Bieke Van Ballaer, voorzitter gemeenteraad Namens Gemeenteraad Kasterlee	19.03.2024 (DSI)	Gunstig.
2.03A	Departement Omgeving	20.03.2024 (DSI)	Geen advies.
2.04A	Flor Boven, algemeen directeur en Jos Tordoor, voorzitter gemeenteraad namens Gemeenteraad Meerhout	28.03.2024 (e-mail)	Gunstig.

PRUP REGIONALE ONTSLUITING GEEL BIS

VERWERKING OPENBAAR ONDERZOEK

18 AUGUSTUS 2023 – 16 OKTOBER 2023

5 FEBRUARI 2024 – 4 APRIL 2024



Luc Wellens
Secretaris



Kris Vreys
Voorzitter



**Provincie
Antwerpen**

Inhoud

Plandoelstelling	3
Alternatieven	9
Effectbeoordeling	20
Mobiliteit	25
Natuur en landschap	55
Stikstof	75
Geluid en trillingen	79
Lucht en licht	89
Gezondheid.....	93
Water	97
Bodem en verzakkingen	102
Waardevermindering en onteigening.....	104
Aanwezige functies en perceelsgebruik	109
Overige	116

Plandoelstelling

P1.

Veel bezwaarindieners stellen zich de vraag waarom deze weg er moet komen. Ze betwijfelen de **noodzaak** van een nieuwe weg, en zijn bijgevolg in het algemeen gekant tegen het PRUP.

De Procoro stelt dat de noodzaak tot het PRUP haar grondslag vindt in de plandoelstelling, nl. de verbetering van de verkeersleefbaarheid in de Geelse kern, en meer concreet Sint-Dimpna. Deze doelstelling voor het PRUP Regionale ontsluiting Geel bis komt voort uit de noodzakelijkheid tot het bekomen van een oplossing voor de verkeersleefbaarheidsproblematiek aldaar, zoals ingeschreven in het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen. (zie Toelichtingsnota §4.2.4) Het RSPA verwoordt het als volgt: *“Indien in de toekomst blijkt dat de leefbaarheid van een kern op een secundaire weg in de verdrukking komt en door een herinrichting van de weg zelf niet kan worden gegarandeerd, dan moet de aanleg van omleidingen mogelijk blijven. De omleiding neemt dan de taak en de functie van de secundaire weg doorheen de kern over.”* Inzake het kleinstedelijk gebied Geel werd hierover gesteld dat: *“Op basis van de gevoerde onderzoeken en modelberekeningen wordt volgende herziening in de wegcategorisering voorgesteld: (...) de selectie van de N118 vanaf Geel (ter hoogte van een nieuw aan te leggen verbinding naar het primair wegennet) tot de E34 met inbegrip van de ringweg van Retie als secundaire weg type II met verzamel functie op bovenlokaal niveau. Daarbij dient een nieuw tracé gezocht te worden op niveau van een secundaire weg type II tussen de N118 en het hoger wegennet op het grondgebied van de gemeente Geel.”*

Uit het plan-MER blijkt dat de N118 in het centrum van Geel een drukke wegbelasting kent van 600pae/u, zeker voor de beoogde categorisering en inrichting als lokale weg, waaruit de noodzaak voor maatregelen ter ontlasting van Sint-Dimpna, of ruimer, het Geelse centrum, wordt herbevestigd. Deze wegingensiteiten zijn afkomstig uit het Regionaal Strategisch Verkeersmodel Kempen (zie ook behandeling bezwaarpunt M2.).

De Procoro ziet dat ook op lokaal niveau de noodzaak tot een nieuwe weg wordt benadrukt. Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van de stad Geel stelt: *“Zoals reeds vermeld in de gewenste verkeers- en vervoersstructuur heeft de Stad Geel een suggestie geformuleerd om de N118 te opwaarderen naar secundaire weg type 2 (N118 momenteel niet geselecteerd) met de voorwaarde dat er (gedeeltelijke) verbinding met de Ring wordt gerealiseerd.”*, *“Rekening houdend met het overleg tussen de diverse betrokken gemeenten, AWW (in het kader van de Bovengemeentelijke Mobiliteitsstudie Boven Netegebied) en de provincie Antwerpen wordt vanuit het Mobiliteitsplan en het GRS voorgesteld om de N118 vanaf Retie tot en met een nieuwe verbindingsweg met de Ring R14 te selecteren als secundaire weg. (...) De ruimtelijke herwaardering van de stadskern Sint Dimpna en de samenhang van de bipool Sint Amands – Sint Dimpna hangt sterk samen met de functie van de N118 en de eventuele aansluiting op de Ring. Enkel mits een alternatieve ontsluiting voor de N118 kan de historische situatie van Geel als “dubbelpool” worden hersteld.”*

De Procoro stelt vast dat ook het recente(re) Gemeentelijk Beleidsplan Ruimte van de stad Geel, zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 16 december 2021, de noodzaak voor dit planinitiatief herbevestigd. De Procoro verwijst naar de Toelichtingsnota § 4.3.1: *“In de strategische visie wordt als belangrijke uitdaging geformuleerd dat de (auto)mobiliteit de komende jaren niet zal afnemen en dat er oplossingen moeten worden gevonden voor problemen zoals het doorgaand verkeer door Sint-Dimpna (...). Het terugdringen van het doorgaand autoverkeer ter hoogte van de kern van Sint-Dimpna is volgens de gemeente essentieel voor de leefbaarheid van deze stedelijke kern. Het onderzoek naar mogelijke alternatieven en de realisatie van het gekozen alternatief om dit doel te bereiken vormen één*

van de vijf strategische projecten. Als concrete actie zal de stad, in samenhang met het project voor de regionale ontsluiting van Geel, de kern van Sint-Dimpna herinrichten als een aangename en veilige publieke ruimte. (...) Het project moet maximaal inzetten op het elimineren van het doorgaand verkeer door Sint-Dimpna. Het moet de leefbaarheid van deze stadskern van Geel verbeteren, de verkeersveiligheid op de gewestweg en op de omliggende straten sterk verhogen en het sluipverkeer op wegen zoals Katersberg sterk laten verminderen. Door het nemen van passende maatregelen moet ook nieuwe overlast als gevolg van de aanleg van een verbindingsweg worden voorkomen. (...) Voor de stad heeft het project voor de regionale ontsluiting de hoogste prioriteit omdat het groot aandeel doorgaand verkeer in het centrum van Geel een zware hypotheek legt op de leefbaarheid van de stad.” De Procoro dient hierbij op te merken dat de Raad van State bij arrest op 22 maart 2024 het Gemeentelijk Beleidsplan Ruimte van de stad Geel heeft vernietigd. De stad Geel valt dus (tijdelijk) terug op haar voormeld Ruimtelijk Structuurplan. De Procoro vraagt om de Toelichtingsnota hierop aan te vullen.

Vervolgens wenst de Procoro te verwijzen naar het recente Mobiliteitsplan van de stad Geel, goedgekeurd door de Gemeenteraad op 12 december 2022 (Toelichtingsnota §4.3.2). Het mobiliteitsplan stelt: *“De missing link regionale ontsluiting Geel bis (R14xN118) in het regionale verkeersnetwerk wordt zo snel mogelijk weggewerkt.”* De Procoro weet dat in het kader van dit mobiliteitsplan in 2019 een herkomst-bestemmingsonderzoek werd uitgevoerd. Het onderzoek concludeerde dat het verkeer tussen de R14 en de N118 het centrum gebruikt als doorgaande route. Het mobiliteitsplan geeft eveneens aan dat de infrastructuur de enige oplossing is voor het vermijden van het doorgaand verkeer, waarbij dit wordt aangevuld met beleidsmaatregelen zoals aangepaste snelheidsregimes, herinrichting openbaar domein, circulatiemaatregelen en tonnagebeperkingen. De Procoro vraagt om dit aan te vullen in de Toelichtingsnota bij voornoemde paragraaf.

Tot slot wenst de Procoro te wijzen op het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Kempen zoals op 11 januari 2024 goedgekeurd door de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken. De stad Geel en aangrenzende gemeenten behoren tot deze Vervoerregio Kempen. Dat mobiliteitsplan tekent, op basis van interbestuurlijke consensus, de toekomst van de mobiliteit in de Vervoerregio Kempen uit en bevat acties voor lokale en bovenlokale overheden om die toekomstvisie te realiseren. De Procoro stelt hierbij vast dat voorliggend plan deel uitmaakt van het toekomstig vrachtroutenetwerk en concludeert in die zin dat het PRUP ook op regionaal niveau als gewenste weginfrastructuur wordt beschouwd. De Procoro stelt vast dat de Vervoerregio Kempen wordt geduid in de Toelichtingsnota en adviseert om deze paragraaf te updaten en de context ter zake aan te vullen.

De Procoro kan concluderen dat de noodzaak onderbouwd, gekend en beleidsniveauoverschrijdend benadrukt is.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om de informatie in de Toelichtingsnota onder §2.4.4 betreffende het Regionaal Vervoersplan Vervoerregio Kempen, alsook onder §2.3.1 betreffende het Beleidsplan Ruimte Geel, te updaten.

P2.

Bezwaarindieners wijzen op de onduidelijkheid én onwenselijkheid inzake de ontwikkeling van een **KMO zone aan Kieversmont**. Er wordt gesteld dat dit PRUP de ontwikkeling ervan als doelstelling heeft. Men geeft de voorkeur aan het omvormen van het militair domein tot natuur en recreatiezone. Zo vervalt ook een voorwaarde voor de verbindingsweg.

De Procoro kan bevestigen dat de aanleg van een nieuwe weg tussen de N118 en de N19g/R14 een van de voorwaarden is tot de ontwikkeling van de betreffende 'zone voor stedelijke ontwikkeling' conform het PRUP Kievermont. Het PRUP Regionale ontsluiting Geel bis doet evenwel geen uitspraak over de wenselijkheid, noch over de noodzaak tot de ontwikkeling van deze zone, noch is de ontwikkeling van de 'zone voor stedelijke ontwikkeling' op Kievermont de reden tot opmaak van voorliggend PRUP.

De Procoro merkt dat dit in de plan-MER (§2.4) en de inleiding van de Passende Beoordeling (p.8) duidelijker kan gesteld worden, en suggereert om de tekst gedeeltelijk te herschrijven.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om de verwoording van de plandoelstelling in de plan-MER (§2.4) en Passende Beoordeling (p.8) af te stemmen op het PRUP (Toelichtingsnota §1.2).

P3.

Bezwaarindieners stellen dat het plan een **andere doelstelling** heeft dan wat als plandoelstelling is aangegeven. Er wordt op gewezen dat het PRUP als doelstelling heeft om het vrachtverkeer van industriezones, waarbij specifiek wordt verwezen naar **industriezone Stenehei** op te vangen, en om een uitbreiding van deze industriezone mogelijk te maken. Bezwaarindieners vragen hierbij of onderzocht werd om slecht bereikbare industriegebieden te laten uitdoven/verplaatsen in plaats van met nieuwe wegen de bereikbaarheid te verbeteren.

De Procoro stelt vooreerst dat het PRUP niet wordt opgemaakt om industriezones beter bereikbaar te maken. De Procoro wenst te wijzen op de plandoelstelling van het PRUP zijnde het verbeteren van de verkeersleefbaarheid in het centrum van Geel, en specifiek in Sint-Dimpna. Gelet op de ligging van industriezone Stenehei lijkt het voor de Procoro plausibel dat de regionale ontsluiting ook een deel van de ontsluiting van deze industriezone faciliteert.

De Procoro kan bevestigen dat de aanleg van een nieuwe weg tussen de N118 en de N19g/R14 een van de voorwaarden is tot de ontwikkeling van de betreffende 'zone voor gemengd lokaal en regionaal bedrijventerrein' conform het PRUP Stenehei Fase II. Het PRUP Regionale ontsluiting Geel bis doet evenwel geen uitspraak over de wenselijkheid, noch over de noodzaak tot de ontwikkeling van deze zone, noch is de ontwikkeling van de 'zone voor gemengd lokaal en regionaal bedrijventerrein' op Stenehei de reden tot opmaak van voorliggend PRUP.

De Procoro merkt dat dit in de plan-MER (§2.4) en de inleiding van de Passende Beoordeling (p.8) duidelijker kan gesteld worden, en suggereert om de tekst gedeeltelijk te herschrijven.

De Procoro stelt dat in het kader van voorliggend plan geen onderzoek is gebeurd naar het locatiebeleid van bedrijven. Dit valt niet binnen de scope van het PRUP.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om de verwoording van de plandoelstelling in de plan-MER (§2.4) en Passende Beoordeling (p.8) af te stemmen op het PRUP (Toelichtingsnota §1.2).

P4.

Bezwaarindieners stellen dat het plan een **andere doelstelling** heeft dan wat als plandoelstelling is aangegeven, met name het opvangen van **transporten van nucleair kernafval**.

De Procoro wenst te wijzen op de plandoelstelling van het PRUP zijnde het verbeteren van de verkeersleefbaarheid in het centrum van Geel, en specifiek in Sint-Dimpna. Er is geen relatie tussen het plan en transporten van nucleair kernafval.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

P5.

Bezwaarindieners stellen dat de **dorpskernen van de omliggende gemeenten** Mol, Dessel, Kasterlee en Retie met dit plan geen positieve impact zullen ondervinden.

De Procoro wenst te wijzen op de plandoelstelling van het PRUP zijnde het verbeteren van de verkeersleefbaarheid in het centrum van Geel, en specifiek in Sint-Dimpna. Het is niet de bedoeling van het PRUP om een impact te hebben op de kernen van de omliggende gemeenten.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

P6.

Bezwaarindieners stellen dat voorliggend PRUP niet is afgestemd op het **PRUP dat de verbinding tussen de N18 en N118 regelt**. Er wordt bezwaar aangetekend tegen de ontkoppeling van beide PRUP's. Bezwaarindieners stellen dat voorliggend PRUP rekening zou moeten houden met een toekomstige wegconnectie N18-N118. Een connectie tussen de N18 ter hoogte van Mol-Donk en N118 (Retieseweg) zou heden de grootste tekortkoming zijn in de bestaande infrastructuur in de regio.

De Procoro leidt uit de bezwaarschriften af dat er verwezen wordt naar het PRUP Wegverbinding N18-N118.

De Procoro weet dat het PRUP Regionale ontsluiting Geel bis samen met het PRUP Wegverbinding N18-N118 is opgestart. De Procoro stelt vast dat het PRUP Wegverbinding N18-N118 tot op heden niet verder is dan de fase van scopingnota.

De plandoelstelling van het PRUP Regionale ontsluiting Geel bis betreft de verbetering van de verkeersleefbaarheid in de Geelse kern, en meer specifiek Sint-Dimpna. De plandoelstelling van het PRUP Wegverbinding N18-N118 betreft, zoals terug te vinden in de scopingnota, de verbetering van de verkeersleefbaarheid in de woonkernen in Dessel, Mol en Retie, door het creëren van een alternatieve route voor het zwaar vervoer. De Procoro stelt vast dat beide plandoelstellingen los staan van elkaar.

De Procoro stelt vast dat er in de scopingnota van het PRUP Regionale ontsluiting Geel bis wel een link met het PRUP Wegverbinding N18-N118 gelegd werd, meer bepaald bij het voorstel tot methodiek van effectbeoordeling bij de discipline mens-mobiliteit: *“Voor elk van de overwogen alternatieven zal een doorrekening met het Regionaal Strategisch Verkeersmodel Kempen aangevraagd worden. Tevens zullen er doorrekeningen plaatsvinden van mogelijke combinaties van alternatieven voor het PRUP ‘Regionale Ontsluiting Geel bis’ en het PRUP ‘Wegverbinding N18-N118’. Beide wegverbindingen zullen immers mogelijk een effect op elkaar uitoefenen.”*

In de plan-MER stelt de Procoro hierin wel een gemotiveerde wijziging vast: *“Voor elk van de overwogen alternatieven zal een doorrekening met het Regionaal Strategisch Verkeersmodel Kempen*

aangevraagd worden. In de scopingnota was voorzien om ook doorrekeningen te maken van mogelijke combinaties van alternatieven voor het PRUP 'Regionale Ontsluiting Geel bis' en het PRUP 'Wegverbinding N18-N118'. In de uiteindelijke doorrekening van het verkeersmodel is uiteindelijk toch geen combinatie gemaakt tussen de beide projecten. Ten eerste kon op basis van de aparte doorrekeningen van de beide projecten geconcludeerd worden dat een wederzijdse impact miniem zal zijn. Ten tweede laat het aantal combinaties tussen beide trajecten het overzicht verliezen. Dit was naar leesbaarheid niet wenselijk. Ten slotte kon uit de aparte doorrekeningen geconcludeerd worden dat het hoge aantal combinaties bovendien weinig van elkaar zouden verschillen."

Ook ziet de Procoro dat de 'quick-scan natuur', die bij beide scopingnota is gevoegd, een document betreft waarin zowel het PRUP Regionale ontsluiting Geel bis als het PRUP Wegverbinding N18-N118 aan bod komen. In de analyse of conclusies zit hier echter geen overlap of connectie tussen beide plannen.

De Procoro concludeert dat het PRUP Regionale ontsluiting Geel bis niet afhankelijk is van of gekoppeld is aan het PRUP Wegverbinding N18-N118. Er is geen 1-op-1 link tussen beiden. Beide planprocessen kunnen aldus afzonderlijk van elkaar evolueren.

Afrondend wenst de Procoro wel te stellen dat het duidelijk is dat beide infrastructuurplannen zich in elkaars regionale nabijheid bevinden, en dat beide infrastructuurprojecten ook door het lokaal en bovenlokaal beleid in de regio gewenst zijn. De Procoro verwijst hiervoor naar het recent goedgekeurde Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Kempen. Op 11 januari 2024 heeft Lydia Peeters, Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken, het Regionaal Mobiliteitsplan 2030-2050 voor de Vervoerregio Kempen officieel goedgekeurd, nadat de Vervoerregioraad het plan op 20 december 2023 definitief heeft vastgesteld. Dat plan tekent de toekomst van de mobiliteit in de Vervoerregio Kempen uit en bevat acties voor lokale en bovenlokale overheden om die toekomstvisie te realiseren. In dit plan stelt de Procoro vast dat, naast de planopmaak en uitvoering van de 'regionale ontsluiting', ook het plan inzake de 'wegverbinding N18-N118' is opgenomen binnen het Regionaal Mobiliteitsplan. Deze beleidskeuze is opgenomen in het hoofdstuk 'Nieuwe, op te waarderen en te onderzoeken wegen' onder de noemer 'ontsluitingsweg Dessel-Witgoor langs kanaal N18-N118', en is tevens als actie in het bijhorende actieplan opgenomen.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

P7.

Veel bezwaarindieners zijn **algemeen gekant tegen het plan** en willen niet dat een nieuwe weg wordt gerealiseerd.

De Procoro mist hierbij enige onderbouwing waarmee ze kan rekening houden in haar beoordeling.

De Procoro wenst te wijzen op de behandeling van bezwaarpunt **P1.** inzake de noodzaak en de behandeling van bezwaarpunt **A1.** inzake het nulalternatief.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

P8.

Een bezwaarindiener stelt dat het plan **niet in lijn ligt met het provinciale beleid** inzake trage wegen, recreatief medegebruik, waterhuishouding, open ruimte, wonen, kleinschalige landbouw en leefbare dorpskernen.

De Procoro wenst aan te geven dat het plan wordt opgemaakt in uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan van de Provincie Antwerpen. Hiermee geeft het plan uitwerking aan het provinciaal ruimtelijk beleid. Er lijken voor de Procoro hierbij geen rechtstreekse conflicten met de aangehaalde thematieken die in voorliggend plan zouden moeten doorwerken.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

Alternatieven

A1.

Veel bezwaarindieners wensen niet dat er een nieuwe weg gerealiseerd wordt. Er wordt gesteld dat het nulalternatief niet onderzocht is. Er wordt gevraagd te onderzoeken of de plandoelstellingen ook gerealiseerd kunnen worden via een **nulalternatief**, dus zonder nieuwe infrastructuur aan te leggen.

De Procoro stelt dat het nulalternatief staat voor het behoud van de huidige toestand, rekening houdend met een autonome ontwikkeling volgens 'beslist beleid' (zie hiervoor ook de behandeling onder bezwaarpunten M1. en M2.). Dit betekent dat de huidige doortocht door Sint-Dimpna behouden blijft en dat er geen nieuwe weg ten noorden van de Geelse kern wordt voorzien.

De Procoro leidt hieruit af dat aan de plandoelstelling niet kan voldaan worden. De verkeersleefbaarheid in het centrum van Geel, en specifiek in Sint-Dimpna, zal onder druk blijven staan. Het nulalternatief, of het behoud van de huidige situatie, biedt dan ook geen oplossing voor de verkeersleefbaarheidsproblematiek.

De Procoro verwijst ook naar de Toelichtingsnota (§5.1) waarin staat: *"Het nulalternatief betreft de situatie waarbij er geen PRUP zou worden opgemaakt. Dit is de meest waarschijnlijk te achten ontwikkeling die zal plaatsvinden in geval het plan (nieuwe regionale ontsluiting rond Geel) niet wordt uitgevoerd. Dit betekent dat er voor de verkeersafwikkeling terug wordt gegaan naar de huidige situatie en de mogelijke verkeersgeneratie door ruimtelijke ontwikkelingen volgens de huidige gewestplanbestemmingen. Een beoordeling van het nulalternatief wordt niet uitgevoerd in het plan-MER. Het voldoet immers niet aan de plandoelstellingen en vormt als dusdanig geen redelijk alternatief. Het nulalternatief komt echter overeen met de referentiesituatie (de situatie zonder realisatie van één van de alternatieven uit dit planningsproces) en de effecten ten opzichte van die situatie zullen in die zin toch bekeken worden in het plan-MER."*

Tot slot wenst de Procoro te verwijzen naar de noodzaak van het PRUP, bij de behandeling van bezwaarpunt P1.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

A2.

Veel bezwaarindieners vragen te onderzoeken of de plandoelstelling ook gerealiseerd kan worden via een **'nulplusalternatief'**, waarbij geen nieuwe weg wordt voorzien maar er gewerkt wordt met alternatieve maatregelen. Ze betreuren dat dit niet als redelijk alternatief gold en zodoende niet onderzocht is in de plan-MER. Er wordt gesteld dat dit goedkoper zou zijn alsook minder impact heeft op mens en milieu. Er worden verschillende initiatieven naar voor geschoven die als alternatief voor een nieuwe weg kunnen gelden:

- Het instellen van een tonnagebeperking in Sint-Dimpna of andere locaties in het Geelse centrum middels het gebruik van ANPR-camera's. Hierbij wordt aangehaald dat dit in de omliggende gemeenten wel wordt ingevoerd;
- Met ingrepen op de bestaande N118 en omliggende straten in het centrum van Geel of met een circulatieplan de doortocht veiliger en vlotter maken;

- Het invoeren van een 'slimme' kilometerheffing. Hierbij wordt aangehaald dat er recent aanpassingen zijn doorgevoerd waarbij alle omliggende wegen behoudens de N118 een kilometerheffing kennen;
- Het doorvoeren van 'knips' op strategische locaties;
- De N118 enkelrichting maken, waarbij verwezen wordt naar de wegenwerken op de Retieseweg (N118) van eind 2021 tot eind 2023 waarbij er tijdelijk enkelrichtingsverkeer van toepassing was;
- Het uitvoeren van specifieke ingrepen op het omliggende 'hoger wegennet' zoals de R14 en de N71 (Molseweg) en N19 (Antwerpseweg) of de op- en afritten van de E34;
- Inzetten op een ambitieuze modal shift.

Vooreerst wenst de Procoro te verwijzen naar bezwaarpunt P1. waarbij wordt ingegaan op de noodzaak van een nieuwe weg.

De Procoro stelt vast dat naar aanleiding van de publieke raadpleging over de startnota, waarbij de plandoelstelling werd geduid en een eerste aanzet werd gegeven van mogelijke alternatieven, er verschillende inspraakreacties waren die wezen op alternatieve mobiliteitsmaatregelen om aan de plandoelstelling tegemoet te komen. De Procoro leest hierover volgende passage in de scopingnota:

"De ingesproken suggesties bieden op zichzelf of gecombineerd onvoldoende een antwoord op deze plandoelstellingen. Er bestaat vandaag immers geen alternatief voor gemotoriseerd verkeer vanaf de N118 naar de R14, N19g of N71 (primaire wegennet rond Geel), dat niet doorheen de kern van Geel leidt. De ingesproken suggesties zijn wel waardevol binnen een flankerend beleid, om het vrachtverkeer op termijn correct naar de gewenste wegen te sturen. Dergelijke flankerende maatregelen kunnen het resultaat zijn van het plan-milieueffectenrapport. De effectvoorspelling en -beoordeling van de verkeersleefbaarheid, de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en barrièrewerking maken deel uit van de plan-MER (discipline 'Mens-mobiliteit'). Uit de resultaten kunnen milderende maatregelen worden voorgesteld, zoals bv. het instellen van tonnagebeperingen op strategische locaties of het doorvoeren van circulatiemaatregelen. Dit met als doel het betreffende alternatief optimaal te laten functioneren en ongewenste effecten op mobiliteit (verkeersleefbaarheid, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, barrièrewerking) te milderen.

(...)

Conclusie: de voorgestelde ingrepen door de reactie-indieners komen ten gronde niet tegemoet aan de probleemstelling/plandoelstelling en kunnen niet apart of gecombineerd worden meegenomen als een afzonderlijk te overwegen alternatief. We nemen de inspraak rond dit thema echter wel mee om te toetsen aan de resultaten van de plan-MER, en om zo het gekozen alternatief te versterken."

De Procoro kan deze beoordeling bijtreden. Een kwalitatieve analyse van het plaatselijke mobiliteitsnetwerk leert dat er geen alternatieven zijn om doorgaand (vracht)verkeer, dat de Geelse kern onder druk zet, op te vangen.

Een tonnenmaatbepanking middels ANPR-camera's of verkeersborden in de kern van Geel heeft als rechtstreeks gevolg dat het zwaar verkeer een alternatieve route dient te rijden. Ook hier brengt een analyse van het mobiliteitsnetwerk duidelijkheid: het doorgaand vrachtverkeer zal een weg moeten zoeken naar het hoger wegennet via o.a. Kievermont en de Castelsebaan in het oosten, de N142 (Katersberg) in het westen of de N123 (Retiesebaan) in het noordwesten. Dit zijn geen valabele alternatieven gelet op het verschuiven van de verkeersleefbaarheidsproblematiek naar andere woonwijken in Geel, Mol en Kasterlee. De Procoro ziet dit als onmiskenbaar ongewilde neveneffecten en beschouwt dit dus evenmin als een volwaardig alternatief om tegemoet te komen aan de

plandoelstelling. De Procoro ziet wel dat dit in het kader van een flankerend beleid kan geïmplementeerd worden in aanvulling op de realisatie van de nieuwe weg, zoals ook als beleidssuggestie in het PRUP meegegeven (Toelichtingsnota §6.3.1).

De Procoro stelt dat een herinrichting van de wegen in de kern of het strategisch doorvoeren van ‘knips’ een afremmend of afschrikkend effect kan hebben aangezien hiermee wordt ingegrepen op een vlotte doorstroming van doorgaand verkeer. Echter zal hiermee niet rechtstreeks kunnen ingegrepen worden op de verkeersintensiteiten. Mocht dit wel het geval zijn, dan stelt zich dezelfde problematiek als gesteld bij het invoeren van een tonnenmaatbeperking, met name het gebrek aan alternatieven. Ook hier ziet de Procoro wel dat dit in het kader van een flankerend beleid kan geïmplementeerd worden in aanvulling op de realisatie van de nieuwe weg, zoals ook als beleidssuggestie (implementatie circulatiemaatregelen) in het PRUP meegegeven (Toelichtingsnota §6.3.1).. De Procoro wenst hier wel te wijzen op de wenselijkheid op een heraanleg van de omgeving van Sint-Dimpna naar een verkeersluwe woon- en schoolomgeving. De Procoro ziet dat dit voor Katersberg als beleidssuggestie reeds naar voorkomt: *“Herinrichting van de Katersberg in functie van een woon- en schoolomgeving.”* De Procoro adviseert om dit ook als beleidssuggestie voor de omgeving Sint-Dimpna op te nemen. (zie ook behandeling bezwaarpunt X3.)

Inzake een ‘slimme’ kilometerheffing verwijst de Procoro naar de bestaande kilometerheffing. In april 2016 werd de kilometerheffing voor vrachtwagens ingevoerd. Eigenaars van bepaalde vrachtwagens moeten een kilometerheffing betalen voor het gebruik van de autosnelwegen en bepaalde gewest- en gemeentewegen in België. Het wegennet waarop de kilometerheffing geldt is sinds 1 januari 2024 uitgebreid. Hier zitten ook enkele wegen bij in de onmiddellijke omgeving van het plangebied, zijnde R14, N19, N19g en N71. Deze kilometerheffing situeert zich binnen het domein van de verkeersbelastingen en niet binnen het sturen van (vracht)verkeer op de gewenste wegen. Mogelijks zijn hier optimalisaties mogelijk om dit meer als een sturend mechanisme te laten werken, hierbij verwijzend naar de ‘slimme’ kilometerheffing, maar daar valt vanuit dit planproces niet op in te grijpen.

Ook het permanent enkelrichting maken van de Retieseweg, onder de vorm van een nulplusalternatief, werd niet onderzocht in het kader van dit PRUP. De Procoro kan dit onderschrijven. De Procoro beschouwt dit niet als een gewenst scenario, en evenmin als een duurzaam antwoord op de plandoelstelling, gelet op de grote noord-zuid-relatie die de N118 in de regio voorziet en de doorstroomfunctie die de N118 in de kern van Geel, zelfs bij een enkele richting, nog steeds zal hebben.

Inzake het wegwerken van knelpunten op het omliggend hoger wegennet zoals op de bestaande Geelse ring R14, de N71 (Molseweg) en de N19 (Antwerpseweg) of het ingrijpen op het gebruik van afrit 24 op de E34 verwijst de Procoro naar de behandeling onder bezwaarpunt M27. en M30.

De Procoro ziet dat potenties inzake multimodaal transport niet worden gehypothekeerd. Integendeel, met de implementatie van een flankerend beleid zoals circulatiemaatregelen, herinrichting openbaar domein, ... om de nieuwe weg optimaal te laten functioneren, kan het hiertoe zelfs een bijdrage leveren.

De Procoro stelt voor om in de Toelichtingsnota sterker te benadrukken waarom de suggesties van bezwaarindieners inzake een ‘nulplusalternatief’ niet als relevant alternatief zijn weerhouden om op te nemen in het planproces.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om in de Toelichtingsnota sterker te benadrukken waarom de suggesties van bezwaarindieners inzake een 'nulplusalternatief' niet als relevant alternatief zijn weerhouden om op te nemen in het planproces.

De Procoro adviseert om de herinrichting van de omgeving Sint-Dimpna in functie van een woon- en schoolomgeving als beleidssuggestie toe te voegen.

A3.

Heel wat bezwaren zijn in hun algemeenheid gericht op de **afweging en selectie van de alternatieven**:

- Bezwaarindieners stellen zich vragen bij de selectiecriteria die werden gehanteerd om tot voorliggend plan te komen.
- Bezwaarindieners vragen zich af of de effectenbeoordeling objectief, mathematisch en wetenschappelijk correct werd benaderd.
- Bezwaarindieners wijzen in het algemeen op alternatieven in de startnota die minder belastend zijn voor mens en natuur dan het gekozen alternatief.
- Bezwaarindieners vragen of er voldoende alternatieven werden onderzocht.
- Bezwaarindieners vragen waarom bepaalde alternatieven niet zijn weerhouden of brengen nieuwe alternatieven aan.
- Bezwaarindieners wijzen op 'verdwenen' alternatieven ten opzichte van de startnota.
- Bezwaarindieners stellen dat een gelijkwaardig alternatievenonderzoek voor alle alternatieven ontbreekt.

De Procoro verwijst naar de scopingnota waarin de verzameling van mogelijke alternatieven wordt gekaderd en waarbij de verzamelde alternatieven werden gefilterd tot redelijke alternatieven die mee konden genomen worden in het verder planproces.

De Procoro wenst dit hierna bondig te schetsen, zoals het ook in de Toelichtingsnota (§5.2) is opgenomen. Op basis van voorgaand studiewerk (plan-MER bij vernietigd PRUP Regionale ontsluiting Geel, zie 1.1 Aanleiding en historiek PRUP) en input uit de online bevraging en inspraakperiode zijn een aantal locatiealternatieven aangeduid. Deze werden onderworpen aan een trechtering. Bij de trechtering werd een methodiek gehanteerd, bestaande uit 3 stappen.

Stap 1: Er werd getoetst aan twee elementen: (1) Wat is de mogelijke en gewenste functie van de regionale ontsluiting, wat samenhangt met de categorisering van de wegen en de bijhorende inrichtingsprincipes. (2) De alternatieven worden getoetst aan enkele harde juridische randvoorwaarden. Op basis van een gecombineerde afweging van A en B werd een selectie van alternatieven gemaakt.

Stap 2: De selectie van alternatieven die het resultaat was van de afwegingen in stap 1 werden doorgerekend met het Provinciaal Verkeersmodel Antwerpen. Dit werd gedaan om na te gaan hoe de geselecteerde alternatieven bijdragen aan de realisatie van de plandoelstelling van het PRUP.

Stap 3: Selectie van de relevante alternatieven om verder te nemen in het planproces op basis van de gecombineerde afweging van stappen 1 en 2.

Uit deze oefening bleven voor het PRUP 'Regionale ontsluiting Geel bis' de volgende alternatieven over:

- alternatief G1 maakt de verbinding tussen de N118 ter hoogte van Kievermont en de R14 ten noorden van de kern van Geel.

- alternatief G2 maakt de verbinding tussen de N118 en de R14 ten noorden van de kern van Geel, met een meer zuidelijke aansluiting op de N118 in vergelijking met alternatief G1 (ter hoogte van N142 Katersberg).
- alternatief G3 maakt de verbinding tussen de N118 en de R14 ten oosten van de kern van Geel.
- alternatief G5 maakt de verbinding tussen de N118 en de N19g ten noorden van de Korte Elzenstraat, ter hoogte van Speenwaverdreef en Brunosdijk.
- alternatief G9 maakt zowel een verbinding tussen de N118 en de R14 richting westen, als een verbinding tussen de N118 en de R14 ten oosten van de kern van Geel, zijnde een 'volledige sluiting'. De overwogen (overgebleven en dus redelijke) alternatieven staan indicatief aangeduid op figuur 29 in de Toelichtingsnota.

Van de 5 locatiealternatieven worden voor G1 en G2 telkens 2 varianten beschouwd: een primaire weg type II en secundaire weg type II. Voor de overige alternatieven wordt enkel de secundaire weg type II in rekening gebracht. Hiervoor zijn er geen varianten.

Van de 5 locatiealternatieven (G1, G2, G3, G5 en G9), met een secundaire en primaire variant voor G1 en G2, werd een uitgebreide effectenbeoordeling gedaan. Deze effectenbeoordeling staat neergeschreven in het ontwerp plan-MER horende bij dit PRUP Regionale ontsluiting Geel bis (§7 t.e.m. §17).

De Procoro wenst, in het kader van voorliggend bezwaarpunt, de context en het opzet van een plan-MER te duiden. In het algemeen valt elk ruimtelijk uitvoeringsplan onder de plan-m.e.r.-regelgeving. Voor RUP's bestaat er sinds 1 mei 2017 de geïntegreerde procedure waarbij de plan-m.e.r.-procedure geïntegreerd is in de procedure voor de opmaak van het RUP. Het hoofddoel van milieueffectrapportage is het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen door de overheid op basis van objectieve en wetenschappelijke informatie. Dit geldt voor alle initiatieven die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De achterliggende grondgedachte hierbij is dat het beter is om de voor het milieu schadelijke activiteiten en ingrepen vanaf een vroeg stadium in de besluitvorming te ondervangen en bij te sturen. In artikel 4.1.4 §1 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM) wordt dit zo geformuleerd: "De milieueffect- en veiligheidsrapportage beoogt, in de besluitvorming over acties die aanzienlijke milieueffecten kunnen veroorzaken en/of die een zwaar ongeval teweeg kunnen brengen, aan het milieubelang en de veiligheid en de gezondheid van de mens een plaats toe te kennen die evenwaardig is aan de sociale, economische en andere maatschappelijke belangen." Milieueffectrapportage brengt dus de milieugevolgen van een plan in beeld voordat hierover een beslissing wordt genomen. De milieugevolgen worden op een systematische en wetenschappelijk verantwoorde wijze bestudeerd, besproken en geëvalueerd. Op deze manier kan de overheid die het besluit neemt over het plan de milieugevolgen bij haar afwegingen betrekken. Milieueffectrapportage kan als een toetsend of als een ontwerp, milieu-optimaliserend instrument gehanteerd worden. De alternatievenafweging en objectieve beoordeling van de milieueffecten vormen de belangrijkste aspecten van milieueffectrapportage. Het DABM stelt hierover in artikel 4.1.7: "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: - de keuze voor de voorgenomen actie, een bepaald alternatief of bepaalde deelalternatieven (...); - de aanvaardbaarheid van te verwachten of mogelijke gevolgen voor mens of milieu van het gekozen alternatief; - de in het rapport of de rapporten voorgestelde maatregelen."

De Procoro stelt in casu vast dat op basis van de resultaten van het ontwerp-plan-MER, waarbij onder meer werd gekeken naar de impact op woningen, landbouw, natuur en mobiliteitsstromen alsook de praktische uitvoerbaarheid, de focus kwam te liggen op de alternatieven G1 en G2. Er valt te lezen dat de alternatieven G1 en G2 vergelijkbaar zijn op vlak van mobiliteitsstromen en op vergelijkbare wijze tegemoet komen aan de plandoelstellingen. Er is een ontwerpend onderzoek uitgevoerd om vanuit G1 en G2 één voorkeursalternatief (G1 plus) te ontwikkelen. In het ontwerpend onderzoek zijn 2 varianten voor G1 plus uitgewerkt binnen een afgebakende plancontour. Hiervan zijn ook de milieueffecten onderzocht (§18).

De Procoro stelt de resultaten van de effectbeoordelingen van de verschillende alternatieven vast in de plan-MER. Hier mist de Procoro evenwel een concluderende afweging. De Procoro kan op dat vlak de bezwaarindieners wel bijtreden, en vraagt om een toevoeging van een concluderende afweging van de relevante alternatieven zoals opgenomen in de plan-MER.

Concluderend kan de Procoro wel stellen dat een volwaardig en correct planproces is doorlopen waarbij finaal één voorkeursalternatief is overwogen, dat is doorvertaald in een plangebied zoals heden voorligt.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om de Toelichtingsnota aan te vullen met een concluderende afweging van de onderzochte relevante alternatieven.

A4.

Enkele bezwaarindieners stellen dat er een **verkeerde weergave is van het aantal en type alternatieven of varianten.**

De Procoro stelt vast dat steeds op een correcte manier is verwezen naar de betreffende alternatieven. Concreet was er na de scopingnota sprake van 5 locatiealternatieven: G1, G2, G3, G5 en G9. Voor G1 en G2 werden telkens twee varianten beschouwd: een variant als primaire weg type II en een variant als secundaire weg type II. Voor de overige alternatieven wordt enkel de secundaire weg type II in rekening gebracht. Hiervoor waren er geen varianten. Ter uitwerking van een voorkeursalternatief werd er ontwerpend onderzoek uitgevoerd op alternatieven G1 en G2, beiden in de variant van secundaire weg. Dit ontwerpend onderzoek leidde verder tot een liggingsvariant van G1, zijnde G1plus, waarop het plangebied kon worden afgestemd.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

A5.

Enkele bezwaarindieners missen de uitwerking van **uitvoeringsalternatieven**. Ze stellen zich de vraag of de nieuwe weg volledig of gedeeltelijk in een **tunnel** kan worden aangelegd. Hierbij aansluitend wordt ook de vraag gesteld of de nieuwe weg volledig of gedeeltelijk kan **ingesleufd** worden. Volgens bezwaarindieners zou dit positieve gevolgen hebben inzake geluid, lucht, mobiliteit en landschap.

De Procoro stelt dat in de plan-MER ieder alternatief als een weg met ligging op maaiveldniveau werd beschouwd, wat betekent dat de weginfrastructuur het reliëf van de omgeving maximaal volgt.

Uitzondering hierop waren de onderdoorgang van de Dr. v/d Perrestraat bij de primaire varianten en bij de alternatieven die de spoorweg kruisen.

De Procoro stelt vast dat er geen uitvoeringsalternatieven werden onderzocht. De Procoro verduidelijkt dat een uitvoeringsalternatief een alternatief is dat slechts van het basisalternatief verschilt door de manier waarop het wordt uitgevoerd. Het heeft betrekking op de aanlegfase en is in die zin zeer projectgericht. Voorliggend plan wordt niet tot op dit uitvoeringsniveau uitgewerkt. De Procoro wijst er hierbij op dat het PRUP als doel heeft een planologisch kader voor het project 'Regionale ontsluiting Geel' te bieden, waarbij een overdruk voor infrastructuur wordt aangebracht op de onderliggende bestemmingsplannen. De Procoro acht het dan ook correct dat er geen uitvoeringsalternatieven in het plan-MER aan bod zijn gekomen.

Evenwel begrijpt de Procoro de insteken van bezwaarindieners. Een ander type uitvoering kan in principe uitvoering geven aan de vigerende milderende maatregelen. Hierbij verwijst de Procoro naar de stedenbouwkundige voorschriften inzake geluidsbuffering en landschappelijke inpassing. Het lijkt de Procoro echter niet genoodzaakt om dit in de stedenbouwkundige voorschriften vast te leggen. In projectfase kan gekozen worden voor de meest gewenste, effectieve of toepasselijke uitvoering, rekening houdend en passend binnen de stedenbouwkundige voorschriften.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

A6.

Bezwaarindieners vragen te kiezen voor een **duurzamer alternatief** dat minder schadelijke impact heeft op natuur, landbouw, milieu, mens en het landelijk gebied in het algemeen. De langetermijngevolgen voor milieu en ecologie moeten grondiger onderzocht worden.

De Procoro wenst te wijzen op de plan-MER. In dit document werden alle redelijke alternatieven onderzocht op verschillende disciplines, waaronder onder meer de impact op natuur, lucht, geluid, gezondheid, landbouw en mobiliteit. De conclusies zijn in de plan-MER terug te vinden (§17 en §18.2.12). De conclusies van de verschillende disciplines lagen mee aan de basis tot de keuze van het voorkeursalternatief. De Procoro stelt dat het meest gewenste alternatief, met de plandoelstelling in het achterhoofd, werd gekozen. Zoals aangegeven bij de behandeling van bezwaarpunt A3., mist de Procoro wel een concluderende afweging van de redelijke alternatieven en adviseert om dit toe te voegen aan de Toelichtingsnota.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om de Toelichtingsnota aan te vullen met een concluderende afweging van de onderzochte relevante alternatieven.

A7.

Enkele bezwaarindieners stellen dat de **impact op natuur en milieu harder doorweegt** in de keuze voor het voorkeursalternatief dan de impact op de mens.

De plan-MER bevat een effectenonderzoek naar verschillende disciplines, waaronder de discipline mens-gezondheid en de discipline biodiversiteit. De Procoro ziet dat alle disciplines in de plan-MER evenwaardig zijn onderzocht. De Procoro wenst aan te geven dat de keuze voor het

voorkeursalternatief niet berust op de resultaten van één bepaalde discipline. De conclusies van alle disciplines ondersteunden mee de keuze voor het voorkeursalternatief. Zoals aangegeven bij de behandeling van bezwaarpunt A3., mist de Procoro wel een concluderende afweging van de redelijke alternatieven en adviseert om dit toe te voegen aan de Toelichtingsnota.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om de Toelichtingsnota aan te vullen met een concluderende afweging van de onderzochte relevante alternatieven.

A8.

Bezwaarindieners stellen in hun algemeenheid dat andere alternatieven op bepaalde punten binnen bepaalde disciplines beter scoren dan het voorkeursalternatief, en hierdoor de keuze voor het voorkeursalternatief aldus foutief zou zijn. Er wordt, zonder specificering, gesteld dat:

- alternatief **G5 beter scoort** dan het voorkeursalternatief omdat het geen bebouwing zou doorkruisen en geen of beperkte(re) milieueffecten zou hebben.
- Alternatief **G3** op enkele punten in de discipline mobiliteit **beter scoort** dan het voorkeursalternatief;
- Alternatieven G3 en G5 algemeen betere milieueffecten hebben dan het voorkeursalternatief.

In eerste instantie wenst de Procoro te wijzen naar bezwaarpunt A3. waarbij wordt gewezen op de scopingnota en de plan-MER inzake beoordeling en afweging van de alternatieven. Hierbij aansluitend, en tevens aan bod komend bij voornoemd bezwaarpunt, wenst de Procoro aan te geven dat de keuze voor het voorkeursalternatief niet berust op de resultaten van één bepaald onderdeel binnen een discipline, noch op één gehele discipline.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

A9.

Een bezwaarindiener stelt dat er te veel aandacht, en aldus ook de **voorkeur, gaat naar alternatieven G1 en G2**. De voorkeur lijkt reeds vast te staan, zonder rekening te houden met de overige alternatieven.

De Procoro stelt vast dat van de 5 locatiealternatieven (G1, G2, G3, G5 en G9), met een secundaire en primaire variant voor G1 en G2, een uitgebreide effectenbeoordeling werd gedaan. Deze effectenbeoordeling staat neergeschreven in het ontwerp plan-MER horende bij dit PRUP Regionale ontsluiting Geel bis (§7 t.e.m. §17).

De Procoro stelt in casu vast dat op basis van de resultaten van het ontwerp-plan-MER, waarbij onder meer werd gekeken naar de impact op woningen, landbouw, natuur en mobiliteitsstromen alsook de praktische uitvoerbaarheid, de focus kwam te liggen op de alternatieven G1 en G2. Er valt te lezen dat de alternatieven G1 en G2 vergelijkbaar zijn op vlak van mobiliteitsstromen en op vergelijkbare wijze tegemoet komen aan de plandoelstellingen. Er is een ontwerpend onderzoek uitgevoerd om vanuit G1 en G2 één voorkeursalternatief (G1 plus) te ontwikkelen. In het ontwerpend onderzoek zijn 2 varianten voor G1 plus uitgewerkt binnen een afgebakende plancontour. Hiervan zijn ook de milieueffecten onderzocht (§18).

Concluderend kan de Procoro stellen dat een correct en objectief planproces is doorlopen waarbij finaal één voorkeursalternatief is overwogen, dat is doorvertaald in een plangebied zoals heden voorligt, en waarvoor een specifieke milieubeoordeling werd uitgevoerd.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

A10.

Een bezwaarindiener stelt dat alternatieven **G3 en G5 (aanzienlijk) positieve effecten hebben op de verkeersleefbaarheid**, en alternatieven G1 en G2 enkel verwaarloosbare, negatieve of slechts beperkt positieve effecten. Er wordt hierbij gewezen op de negatieve effecten van G1 en G2 op N19 (+17% primaire variant, +11% secundaire variant) en de positieve effecten van G3 (-4%, -37% en -22%) en G5 (-22%, -17% en -7%) op resp. N19, N118 en N71. Bezwaarindiener stelt dat dit conflicteert met de plandoelstelling en het dus niet correct is om alternatieven G1 en G2 als voorkeur te overwegen. De nieuwe weg zou de verkeersleefbaarheid in Sint-Dimpna niet verbeteren.

De Procoro stelt er in de plan-MER voor de beoordeling van verkeersleefbaarheid wordt verwezen naar de drukteprofielen van de toegangswegen. Daarvan is het duidelijk dat de verkeersdrukke toeneemt binnen de alternatieven G1 en G2. De gekozen punten voor de beoordeling situeerden zich ter hoogte van nieuw gevormde kruispunten. Door het lagere gebruik van de nieuwe weg in zowel alternatief G3 als G5, valt de beoordeling positiever voor verkeersleefbaarheid uit. De beoordeling hield geen rekening met enige verlichting van het drukteprofiel in andere centrumstraten. Dit is te wijten aan de gestelde beoordelingskaders die focusten op de toegangswegen.

De Procoro stelt vast dat de beoordeling van het drukteprofiel, in het kader van verkeersleefbaarheid, gebeurde voor de drie toegangswegen N19, N118 en de N71. Deze beoordeling werd voor alle alternatieven gemaakt ter hoogte van hetzelfde punt nabij de kruispunten. De Procoro is van mening dat hierdoor een belangrijke nuance voor een correcte beoordeling verloren gaat:

- Er is geen analyse van het drukteprofiel van de nieuwe weg zelf.
- Er is geen beschrijving van de gevolgen van de gewijzigde drukteprofielen voor de lokale, onderliggende woonstraten.

De Procoro vraagt om op basis van de resultaten van het verkeersmodel de beoordeling van de drukteprofielen hierop aan te vullen. Zo ziet de Procoro bv. voor het voorkeursalternatief een daling van 23% aan pae in Sint-Dimpna.

Daarnaast ziet de Procoro dat de plan-MER duidt dat, hoewel er wordt voldaan aan de plandoelstellingen met de regionale ontsluiting, er idealiter een aanvulling gebeurt met flankerende maatregelen om het plan verder te ondersteunen en versterken, de nieuwe weg optimaal te laten functioneren, en het omliggend wegennetwerk succesvol in te passen in het veranderde netwerk. Een dergelijk flankerend beleid, zoals het invoeren van een tonnagebeperking of het voorzien in circulatiemaatregelen, kan in casu de verkeersleefbaarheid bijkomend verbeteren.

Tot slot wenst de Procoro aan te geven dat de keuze voor het voorkeursalternatief niet berust op de resultaten van één bepaald onderdeel binnen een discipline, noch op één gehele discipline.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om het plan-MER aan te vullen inzake de beoordeling van de drukteprofielen in de discipline mobiliteit.

A11.

Een bezwaarindiener stelt dat alternatieven G1 en G2, zowel de primaire als de secundaire variant, **ongewenst zijn omdat ze zorgen voor drukke verkeersstromen** langs woonwijken. Hierover zou in de plan-MER niets gezegd worden.

De Procoro vermoedt dat bezwaarindiener verwijst naar een stijging van het drukteprofiel op de Dr. v/d Perrestraat (N19) met +17% voor de primaire variant en +11% voor de secundaire variant.

Vooreerst wenst de Procoro te verwijzen naar bezwaarpunt M9.

Daarnaast stelt de Procoro vast dat de beoordeling van het drukteprofiel, in het kader van verkeersleefbaarheid, gebeurde voor de drie toegangswegen N19, N118 en de N71. Deze beoordeling werd voor alle alternatieven gemaakt ter hoogte van hetzelfde punt nabij de kruispunten. De Procoro is van mening dat hierdoor een belangrijke nuance voor een correcte beoordeling verloren gaat:

- Er is geen analyse van het drukteprofiel van de nieuwe weg zelf.
- Er is geen beschrijving van de gevolgen van de gewijzigde drukteprofielen voor de lokale, onderliggende woonstraten.

De Procoro vraagt om op basis van de resultaten van het verkeersmodel de beoordeling van de drukteprofielen hierop aan te vullen.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om het plan-MER aan te vullen inzake de beoordeling van de drukteprofielen in de discipline mobiliteit.

A12.

Een bezwaarindiener wijst erop dat alternatief **G5** zorgt voor een vermindering van de verkeersstroom in Sint-Dimpna en Katersberg in de ochtend, wat aansluit bij de plandoelstelling, en **als alternatief dus evenwaardig is aan alternatieven G1 en G2**. Hierbij aansluitend stelt bezwaarindiener dat alternatief G5 globaal voor de discipline mobiliteit beter zou scoren dan de andere alternatieven. Tot slot wordt erop gewezen dat G5 zou zorgen voor een meer eerlijke verdeling van de lasten voor de inwoners van Geel.

In eerste instantie wenst de Procoro te wijzen naar bezwaarpunten A10. en A11. waarbij de Procoro vraagt om meer nuancering te voorzien bij de beoordeling van de drukteprofielen. Daarnaast wenst de Procoro aan te geven dat de keuze voor het voorkeursalternatief niet berust op de resultaten van één bepaald onderdeel binnen een discipline, noch op één gehele discipline. De conclusies van alle disciplines, en dus de inschatting van de zogenoemde 'lasten', ondersteunde mee de keuze voor het voorkeursalternatief. Zoals aangegeven bij de behandeling van bezwaarpunt A3., mist de Procoro wel een concluderende afweging van de redelijke alternatieven en adviseert om dit toe te voegen aan de Toelichtingsnota.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om het plan-MER aan te vullen inzake de beoordeling van de drukteprofielen in de discipline mobiliteit.

De Procoro adviseert om de Toelichtingsnota aan te vullen met een concluderende afweging van de onderzochte relevante alternatieven.

A13.

Bezwaarindieners geven aan dat een **alternatief Oudetongelseweg, Sasachtweg en Fransebaan** het minste gezondheidsimpact zou hebben op de omwonenden en in die zin ontbreekt tussen de alternatieven in de plan-MER.

De Procoro kan dit voorstel kaderen binnen alternatief G8. Hiervoor verwijst de Procoro naar de scopingnota. Uit de trechtering van alle verzamelde alternatieven in fase van startnota/scopingnota, werd dit niet als relevant alternatief weerhouden en werd het zodoende niet meegenomen in het verdere planproces. De Procoro verwijst hiervoor ook naar bezwaarpunt A3.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

A14.

Bezwaarindieners verwijzen naar het ontbreken van een **alternatief langsheen het Kanaal Bocholt-Herentals** in de plan-MER.

De Procoro kan dit voorstel kaderen binnen alternatief G7. Hiervoor verwijst de Procoro naar de scopingnota. Uit de trechtering van alle verzamelde alternatieven in fase van startnota/scopingnota, werd dit niet als relevant alternatief weerhouden en werd het zodoende niet meegenomen in het verdere planproces. De Procoro verwijst hiervoor ook naar bezwaarpunt A3.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

A15.

Bezwaarindieners zijn verbaasd dat **hetzelfde traject** wordt gekozen als bij het door de Raad van State in 2014 **vernietigde PRUP** Regionale ontsluiting Geel.

De Procoro stelt dat voorliggend PRUP niet verder bouwt op het door de Raad van State in 2014 vernietigde PRUP Regionale ontsluiting Geel. Bij de verzameling van alle mogelijke alternatieven in het begin van het planproces, fase startnota, Er werd een volledig nieuwe planprocedure doorlopen, inclusief de opmaak van een nieuw plan-MER. De Procoro stelt vast dat het voorliggend plangebied gelijkaardig is aan het plangebied van het vernietigde PRUP maar het in geen geval een kopie betreft. Het planproces is neutraal, zijnde onafhankelijk van het destijds vernietigde PRUP, verlopen.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

Effectbeoordeling

MER1.

Enkele bezwaarindieners gaan niet akkoord met het **gebruik van modellen** in de plan-MER. Er wordt gesteld dat afhankelijk van de parameters en input, er zelf het gewenste resultaat wordt gecreëerd. Het zou geen correcte weergave zijn van de reële situatie.

De Procoro bevestigt dat ter opmaak van het plan-MER modellen werden gebruikt ter beoordeling van effecten van verschillende disciplines, en dit conform de respectievelijke richtlijnenboeken opgesteld door de Vlaamse Overheid. Een model kan worden gezien als een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid, die de (veronderstelde) relatie tussen een aantal belangrijke variabelen beschrijft. Een model laat toe een bepaalde impact op het milieu uit te drukken in kwantitatieve termen, wat helpt het oordeel van de deskundige te onderbouwen en aanschouwelijk te maken, en in casu alternatieven te beoordelen en te vergelijken.

De Procoro wenst erop te wijzen dat de plan-MER is opgemaakt door een team mer-deskundigen onder coördinatie van een erkend mer-coördinator. De onafhankelijkheid in het gebruik van de modellen is hierbij volledig gewaarborgd. De Procoro wenst hierbij te verwijzen naar het DABM, art. 4.2.9. §2: "De erkende MER-coördinator mag geen belang hebben bij het voorgenomen plan of programma of de alternatieven, noch betrokken worden bij de latere uitvoering van het plan of programma. Hij voert zijn opdracht volledig onafhankelijk uit en geeft in voorkomend geval leiding aan een team van medewerkers dat geheel of gedeeltelijk door de initiatiefnemer ter beschikking wordt gesteld" en naar het VLAREL, art. 34: "De erkende persoon neemt daarbij een objectieve en onafhankelijke houding aan".

De Procoro concludeert dat het gebruik van modellen eigen is aan een plan-MER en dat deze voor dit plan in alle onafhankelijkheid en objectief zijn gebruikt en beoordeeld.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

MER2.

Bezwaarindieners stellen dat er aanzienlijke **effecten** opreden ten aanzien van mens en milieu. Sommige bezwaarindieners geven aan dat deze **onvoldoende zijn onderzocht**. Er wordt verwezen naar het DABM dat stelt dat een MER steeds de "relevante doelstellingen voor de milieubescherming en de wijze waarop rekening wordt gehouden met die doelstellingen" moet bevatten. Dat zou hier niet het geval zijn. De milderende maatregelen zouden niet concreet zijn en geen garantie bieden.

De Procoro stelt vooreerst dat in essentie het in een plan-MER gaat over het blootleggen van eventuele (significante) negatieve milieueffecten én het formuleren van milderende maatregelen die deze effecten kunnen milderen.

In het plan-MER is onderzoek gedaan op de verschillende disciplines en dit volgens de richtlijnen die gelden voor een milieueffectenonderzoek. Het gaat over discipline Mens-mobiliteit, discipline Bodem, discipline Water, discipline Lucht, discipline Geluid & trillingen, discipline biodiversiteit, discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie, discipline Mens-ruimtelijke aspecten, discipline Mens-gezondheid en discipline Klimaat. De effectbeoordeling is uitgevoerd op planniveau en

gelijkwaardig voor de alternatieven G1 (met varianten primair en secundair), G2 (met varianten primair en secundair), G3, G5, G9 en G1plus (met varianten G1 plus A en G1 plus B).

Het plan-MER was hierbij ondersteunend in het kiezen van het meest gewenste alternatief.

Het plan-MER duidt ook de noodzakelijke maatregelen die dienen te worden genomen om de negatieve effecten die het gekozen alternatief inhoudt, voor wat betreft de onderzochte disciplines, minstens tot een aanvaardbaar niveau te milderen. De Procoro kan hiervoor verwijzen naar de Toelichtingsnota, §6.3.

Concluderend kan de Procoro stellen dat alle relevante disciplines in de plan-MER zijn onderzocht en op een correcte manier zijn doorvertaald richting het PRUP. Als kanttekening hierbij wijst de Procoro wel op de integrale behandeling der bezwaren en eindadvies van de Procoro.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

MER3.

Enkele bezwaarindieners stellen dat het plan te vaag is en er **geen, onvoldoende of geen duidelijke milderende maatregelen** zitten vervat die aantonen wat het effect ervan zal zijn voor de verschillende mer-disciplines.

De Procoro wenst erop te wijzen dat het PRUP als doel heeft een planologisch kader voor het project 'Regionale ontsluiting Geel' te bieden, waarbij een overdruk voor infrastructuur wordt aangebracht op de onderliggende bestemmingsplannen.

De Procoro verwijst naar de plan-MER waarin onderzoek is gedaan op de verschillende disciplines en dit volgens de richtlijnen die gelden voor een milieueffectenonderzoek. De effectbeoordeling is uitgevoerd op planniveau en gelijkwaardig voor de alternatieven G1 (met varianten primair en secundair), G2 (met varianten primair en secundair), G3, G5, G9 en G1plus (met varianten G1 plus A en G1 plus B). Het plan-MER was hierbij ondersteunend in het kiezen van het meest gewenste alternatief.

Het plan-MER duidt ook de noodzakelijke maatregelen die dienen te worden genomen om de negatieve effecten die het gekozen alternatief inhoudt, voor wat betreft de onderzochte disciplines, minstens tot een aanvaardbaar niveau te milderen. Dat er milderende maatregelen worden voorzien en doorvertaald, impliceert geenszins dat de verbindingsweg niet aangewezen of problematisch zou zijn.

De Procoro stelt dat de toekomstige wegverbinding moet uitgevoerd worden volgens de bepalingen die staan neergeschreven in de stedenbouwkundige voorschriften. De stedenbouwkundige voorschriften bieden bijgevolg de garantie dat de weg zich op een aanvaardbare manier inpast in de omgeving.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

MER4.

Een bezwaarindiener wijst op de aanwezigheid van **leemten in de kennis** bij de plan-MER. Er wordt gesteld dat deze leemten een zorgvuldig onderzoek van milieu-effecten en alternatieven onmogelijk maken. Om een plan-MER op zijn kwaliteit te kunnen toetsen en om een beeld te krijgen van de betrouwbaarheid van de voorspellingen, is een nauwkeurige weergave van de leemten in de kennis noodzakelijk.

Algemeen is de Procoro van mening dat er immer leemten in kennis zullen bestaan. De wetgeving verbiedt dit ook niet. Zo bepaalt artikel 4.2.8, §1bis, 8° DABM dat een plan-MER o.a. volgende gegevens moet bevatten "(...) een omschrijving van de wijze waarop de evaluatie is doorgevoerd, met inbegrip van de moeilijkheden die ondervonden zijn bij het verzamelen van de vereiste gegevens, zoals technische tekortkomingen of gebrek aan kennis". Het is wel een verplichting om deze leemten zoveel mogelijk te dichten door een grondig onderzoek. Desalniettemin zullen bij gelijk welk wetenschappelijk onderzoeksrapport altijd leemten in kennis blijven bestaan.

Het wegwerken van mogelijke leemten is niet altijd nodig: het voornaamste criterium waar een MER moet aan voldoen is, naast wetenschappelijke correctheid, bruikbaarheid voor de besluitvorming. Belangrijk is dan ook dat niet alleen wordt geduid wat ontbrak in termen van kennis en data, maar ook in welke mate deze lacunes een gevolg hebben voor de wetenschappelijkheid van het rapport en, breder, voor de wijze waarop de conclusies van het rapport ook in afwezigheid van deze gegevens blijven gelden.

Artikel 5.2 van de Europese plan-m.e.r. richtlijn stelt in dat verband overigens duidelijk: "Het (...) milieuraapport bevat de informatie die redelijkerwijs mag worden vereist, gelet op de stand van kennis en beoordelingsmethoden". Met andere woorden, de stand van de kennis en van de beoordelingsmethoden zal nooit perfect zijn, en de beoordeling van een MER moet met deze realiteit rekening houden.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

MER5.

Bezwaarindieners vragen zich af **op welke manier de impact op de bewoners gemeten** wordt en of hier op een objectieve manier naar gekeken wordt. Er wordt gesteld dat impact een zeer subjectief begrip is waardoor geen correcte inschatting van de impact op de woonomgeving, leefgebied, gezondheid en de verkeerssituatie kan worden gedaan.

Voor een beschrijving van de manier waarop de impact op de menselijke gezondheid gemeten/beoordeeld wordt, verwijst de Procoro naar de discipline Mens-gezondheid van het opgemaakt plan-MER (zie §15.2 Methodiek). De gevolgde methodiek volgt het richtlijnsysteem Mens-gezondheid. Dit richtlijnsysteem is het referentiedocument, opgesteld door de Vlaamse Overheid, voor de uitwerking van de discipline Mens-gezondheid in milieueffectrapportage in Vlaanderen.

Voor een beschrijving van de manier waarop de impact op het leefgebied gemeten/beoordeeld wordt, verwijst de Procoro naar de discipline Biodiversiteit van het opgemaakt plan-MER (zie §12.2 Methodiek). De gevolgde methodiek volgt het richtlijnsysteem Biodiversiteit. Dit richtlijnsysteem is het referentiedocument, opgesteld door de Vlaamse Overheid, voor de uitwerking van de discipline Biodiversiteit in milieueffectrapportage in Vlaanderen.

Voor een beschrijving van de manier waarop de impact op de woonomgeving gemeten/beoordeeld wordt, verwijst de Procoro naar de discipline Mens-ruimtelijke aspecten van het opgemaakt plan-MER (zie §14.2 Methodiek). De gevolgde methodiek volgt het richtlijnsysteem Mens-ruimtelijke aspecten. Dit richtlijnsysteem is het referentiedocument, opgesteld door de Vlaamse Overheid, voor de uitwerking van de discipline Mens-ruimtelijke aspecten in milieueffectrapportage in Vlaanderen.

Voor een beschrijving van de manier waarop de impact op de verkeerssituatie gemeten/beoordeeld wordt, verwijst de Procoro naar de discipline Mens-mobiliteit van het opgemaakt plan-MER (zie §7.2 Methodiek). De gevolgde methodiek volgt het richtlijnsysteem Mens-mobiliteit. Dit richtlijnsysteem is het referentiedocument, opgesteld door de Vlaamse Overheid, voor de uitwerking van de discipline Mens-mobiliteit in milieueffectrapportage in Vlaanderen.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

MER6.

Veel bezwaarindieners stellen in het algemeen dat het aanleggen van een nieuwe weg zorgt voor een **negatieve impact** op mens en natuur, zorgt voor geluidshinder, wateroverlast en gezondheidsproblemen en bereikbaarheidsproblemen. Hierbij wordt verschillende keren gevraagd of de effecten wel goed zijn onderzocht. Tot slot wordt er meermaals gevraagd naar passende maatregelen om de impact op omwonenden te minimaliseren.

In het plan-MER is onderzoek gedaan op de verschillende disciplines en dit volgens de richtlijnen die gelden voor een milieueffectenonderzoek. Het gaat over discipline mens-mobiliteit, discipline bodem, discipline water, discipline lucht, discipline geluid & trillingen, discipline biodiversiteit, discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie, discipline mens-ruimtelijke aspecten, discipline mens-gezondheid en discipline klimaat. Het plan-MER was hierbij ondersteunend in het kiezen van het meest gewenste alternatief.

Het plan-MER duidt ook de noodzakelijke maatregelen die dienen te worden genomen om de negatieve effecten die het gekozen alternatief inhoudt, voor wat betreft de onderzochte disciplines, minstens tot een aanvaardbaar niveau te milderen. Dat er milderende maatregelen worden voorzien en doorvertaald, impliceert geenszins dat de verbindingsweg niet aangewezen of problematisch zou zijn.

De Procoro stelt dat in het PRUP een plangebied wordt afgebakend waarbinnen een toekomstige wegverbinding gerealiseerd kan worden. Het plangebied wordt ruimer voorzien dan wat noodzakelijk is voor de inrichting van een 2x1-weg. Hierdoor is er ruimte beschikbaar om potentiële negatieve effecten van de nieuwe wegverbinding te milderen.

Tot slot geeft de Procoro mee dat de voorziene ontsluiting gedimensioneerd is op maat van de omgeving met een beperkt snelheidsregime. Rekening houdend met de conclusies en milderende maatregelen van het plan-MER, die vertaald werden in het PRUP, is de nieuwe weg verenigbaar met de bestaande bebouwde omgeving.

Voor de behandeling van specifiekere bezwaarpunten inzake de aangehaalde thema's verwijst de Procoro naar de behandeling bij de betreffende thematisch onderverdeelde bezwaarpunten.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

MER7.

Een bezwaarindiener merkt op dat er geen **maatschappelijke kosten-batenanalyse** (MKBA) uitgevoerd werd.

De Procoro stelt dit eveneens vast. Een MKBA is een instrument dat erop gericht is de welvaartseffecten van een plan of project (en zijn alternatieven) in beeld te brengen, en vervolgens te monetariseren. De Procoro is van mening dat de weergave van de effecten van de verschillende alternatieven op hun omgeving, en de daaruit volgende afweging en keuze voor het voorkeursalternatief, voldoende ondervangen is middels de plan-MER. Het maatschappelijk monetariseren van de kosten en baten van het plan lijkt voor de Procoro geen noodzaak of meerwaarde om in voorliggende planprocedure te komen tot correct gemotiveerde afwegingen of beslissingen gebaseerd op zo volledig mogelijke informatie.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

MER8.

Enkele bezwaarindieners geven aan dat sinds de vernietiging van het PRUP Regionale ontsluiting Geel er nog **woningen zijn bijgebouwd en bouwgronden ontwikkeld**. Er zou met deze bijkomende ontwikkelingen en nieuwe omwonenden geen rekening gehouden zijn in het plan-MER.

De Procoro veronderstelt dat er bedoeld wordt op de vernietiging van het 'initiële' PRUP Regionale ontsluiting Geel. Op 14 december 2011 stelde de provincieraad van de provincie Antwerpen het PRUP Regionale ontsluiting definitief vast. Op 16 mei 2014 vernietigde de Raad van State dit PRUP en verdween dit PRUP uit het rechtsverkeer.

Van bij het opstarten van onderhavig planproces werd steeds gebruik gemaakt van de meest recent beschikbare data. De Procoro acht het mogelijk dat er sinds 16 mei 2014 wijzigingen zijn gebeurd aan de ruimtelijke ordening in of rond het voorliggend plangebied. De effectbeoordelingen ter zake zijn wel degelijk gebaseerd op de meest recente data, waaronder bijvoorbeeld de meest recent beschikbare luchtfoto's.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

Mobiliteit

M1.

Verskillende bezwaarindieners stellen dat het PRUP gebaseerd is op een **achterhaalde mobiliteitsstudie**, zijnde de 'Mobiliteitsstudie voor de rol van de N118 voor de omgeving en de ontsluiting van de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol'. Er zou binnen het PRUP geen rekening gehouden zijn met de realisatie van de N19g in 2014. Hierbij aansluitend stellen bezwaarindieners dat er voor de opmaak van het plan-MER gebruik werd gemaakt van een verouderd verkeersmodel en **verouderde verkeersdata** in het algemeen.

De Procoro stelt dat voornoemde mobiliteitsstudie dateert van 2007. Deze studie werd destijds opgemaakt in het kader van de herziening van het Ruimtelijk Structuurplan van de Provincie Antwerpen (RSPA), en meer concreet in het kader van de afbakening van de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol. In 2011 kwam er een gedeeltelijke herziening van het RSPA. In de mobiliteitsstudie kwamen een aantal vaststellingen en conclusies naar voor die mee vorm gaven aan deze herziening. De context werd neergeschreven in een inleidende tekst bij de RSPA-herziening. Ook onderhavige thematiek kwam hierbij aan bod, zoals ook weergegeven in de Toelichtingsnota (§2.2): *"De provinciale mobiliteitsstudie voor de rol van de N118 voor de omgeving en de ontsluiting van de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol heeft als doel de rol van deze weg duidelijk te bepalen binnen een visie op de regionale ontsluiting. (...) Als studiegebied werd het gebied tussen de E34 en de E313 onderzocht. Vandaag kent het projectgebied een diffuse ontsluitingsstructuur. Dit heeft tot gevolg dat heel wat doortochten doorheen kernen en woonlinten te zwaar belast worden met (vracht)verkeer. Dit is onder andere het geval in Geel centrum, voornamelijk ter hoogte van de doortocht St. Dimpna, de verbingsstraat Katersberg (die niettegenstaande de inrichting met talrijke verhoogde kruispunten als sluiproute wordt gebruikt) en Ten Aard. In Mol zijn er, ondanks de tonnagebeperking die geldt op de doortocht van de N18 doorheen het centrumgebied problematische doortochten van vrachtverkeer in deelvallen Sluis, Achterbos, Millegem, Ginderbuiten en Ezaart. Daarnaast vormt ook het vrachtverkeer doorheen de recreatiepool (o.a. Zilverstrand, Zilvermeer, Sunparks) een probleem. De knelpunten in Dessel worden gevormd door de doortocht van de N18 doorheen het centrumgebied en de doortocht Witgoor die op de verbinding N18 en N136 is gelegen. In Retie ten slotte vormen zowel de doortocht van de N18 als de doortocht van de N118 in het centrumgebied vandaag een probleem voor de leefbaarheid van de kern. Vanuit het RSV kan de aanleg van nieuwe rondwegen enkel gemotiveerd worden vanuit de leefbaarheid van kernen. Uit de mobiliteitsstudie blijkt duidelijk dat de leefbaarheid van de verschillende kernen in het gedrang komt indien geen infrastructuuroplösungen (o.a. een nieuwe verbinding tussen de N118 en het hoger wegennet worden voorgesteld. (...) Ook uit het planMER-onderzoek dat wordt opgemaakt in het kader van het PRUP regionale ontsluiting te Geel blijkt dat de leefbaarheid van Sint-Dimpna en Katersberg in het gedrang komt ook zonder nieuwe ontwikkelingen langs de N118 (referentiesituatie). (...) Een tweede aandachtspunt voor de inpassing in het RSV is dat de nieuwe infrastructuuringrepen geen maasverkleinend effect tussen E34 en E313 mogen veroorzaken. Met het multimodaal model is een selected link-analyse gedaan van het mogelijk maasverkleinend effect van de N118. Uit de analyse kan worden afgeleid dat de noordelijke meetpunten ter hoogte van de E34 geen of slechts een zeer beperkt aandeel verkeer aantrekken dat de verbinding tussen de E313 en E34 maakt. Hetzelfde besluit geldt voor de selected link ter hoogte van de nieuw voorgestelde oostelijke verbinding. Hier kan worden vastgesteld dat slechts een beperkt aandeel verkeer vanaf de E34 langsheen de N118 de verbinding met de R14 maakt. (...) Daarnaast blijkt ook dat de noord-zuidverbinding langsheen de N19/N19g in alle scenario's een gelijkaardige belasting kent. Ook hieruit kan worden afgeleid dat een geoptimaliseerde ontsluiting van het projectgebied geen of slechts verwaarloosbare invloed heeft op de verbindende*

functie van de primaire weg. Op basis van de gevoerde onderzoeken en modelberekeningen wordt volgende herziening in de wegcategorisering voorgesteld: - de selectie van de N18 tussen Mol en Turnhout als secundaire weg type III (...) met behoud van de weerstandsfunctie voor het overige gemotoriseerde verkeer in Mol; - de selectie van de N118 vanaf Geel (ter hoogte van een nieuw aan te leggen verbinding naar het primair wegennet) tot de E34 met inbegrip van de ringweg van Retie als secundaire weg type II met verzamelfunctie op bovenlokaal niveau. Daarbij dient een nieuw tracé gezocht te worden op niveau van een secundaire weg type II tussen de N118 en het hoger wegennet op het grondgebied van de gemeente Geel.”

De provincie Antwerpen maakt heden een PRUP op om de verkeersleefbaarheid in het centrum van Geel te herstellen. Juridisch steunt het hiervoor op het RSPA. De opmaak, relevantie of noodzaak van het PRUP is niet gebaseerd op voornoemde mobiliteitsstudie. De Procoro verwijst hiervoor ook naar de behandeling onder bezwaarpunt P1.

In het kader van deze PRUP-procedure werd een plan-MER opgemaakt met de data die gedurende het planproces beschikbaar waren. Er werd hiertoe niet teruggegrepen naar data die gebruikt werden ten tijde van de mobiliteitsstudie in 2007 of de herziening van het RSPA in 2011. In de plan-MER werd gebruik gemaakt van het Regionaal Strategisch Verkeersmodel Kempen (RSVK), in 2021 het meest recente model voorhanden. Dit model gaat uit van een toekomstscenario 2030, wat kan beschouwd worden als een ‘trendscenario’, waarbij bestaande gedrags- en verplaatsingspatronen doorgetrokken worden naar 2030. Zo komt het RSVK tot een inschatting van het toekomstige verkeersbeeld conform de gekende demografische evolutie en het ‘beslist beleid’. Dit ‘beslist beleid’ omvat toekomstprojecten die in 2021 werden gevalideerd door de leden van de vervoerregioraden. Dit RSVK werd in de plan-MER gebruikt ter weergave van het referentiescenario en ter effectbeoordeling van de modelmatige implementatie van de nieuwe ‘regionale ontsluiting’. De Procoro concludeert dat het plan-MER niet gebaseerd is op verouderde mobiliteitsdata.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M2.

Bezwaarindieners wensen duidelijkheid over de achterliggende **gegevens** van het gehanteerde **verkeersmodel**.

In de plan-MER werd gebruik gemaakt van het Regionaal Strategisch Verkeersmodel Kempen (RSVK). De Procoro weet dat het werken met een dergelijk verkeersmodel eigen is aan een effectbeoordeling voor de discipline mobiliteit binnen een MER. Voor de referentietoestand gaat dit model uit van een toekomstscenario 2030, wat kan beschouwd worden als een ‘trendscenario’, waarbij bestaande gedrags- en verplaatsingspatronen doorgetrokken worden naar 2030. Zo komt het RSVK tot een inschatting van het toekomstige verkeersbeeld conform de gekende demografische evolutie en het ‘beslist beleid’. Dit ‘beslist beleid’ omvat toekomstprojecten die in 2021 werden gevalideerd door de leden van de vervoerregioraden. Dit RSVK werd in de plan-MER gebruikt ter weergave van het referentiescenario en ter effectbeoordeling van de modelmatige implementatie van de nieuwe ‘regionale ontsluiting’.

De Procoro ziet dat dit ook kort weergegeven staat in hoofdstuk 7.2.1 van de plan-MER. De Procoro adviseert om hierbij te verwijzen naar de locatie waar het technisch achtergronddocument met alle relevante informatie inzake inputdata kan geraadpleegd worden.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om een doorverwijzing op te nemen in het plan-MER waar voor de lezer meer achtergrondinfo kan bekomen worden over het Regionaal Strategisch Verkeersmodel Kempen.

M3.

Bezwaarindieners stellen dat er in de discipline mobiliteit van de plan-MER geen **onderscheid** is gemaakt tussen **vrachtverkeer en overig gemotoriseerd verkeer**, noch tussen **doorgaand verkeer en plaatselijk** verkeer. Er is geen zicht op de herkomst en de bestemming van het aanwezige verkeer. Er zou veel lokaal verkeer zijn waardoor de plandoelstelling met het aanleggen van een nieuwe weg niet bereikt zou worden.

De Procoro stelt dat in de plan-MER gebruik werd gemaakt van het Regionaal Strategisch Verkeersmodel Kempen (RSVK) (zie bezwaarpunt M2.). Met het gebruik van het RSVK kunnen op relatief eenvoudige wijze tendensen en wijzigingen op grotere schaal worden geanalyseerd, die niet met tellingen te vatten zijn. De Procoro wijst op de plandoelstelling, met name de verbetering van de verkeersleefbaarheid in de kern van Geel, en specifiek Sint-Dimpna. Om die verkeersleefbaarheid in beeld te krijgen voor wat betreft de referentiesituatie en bij implementatie van alternatieven in het netwerk werd het niet noodzakelijk geacht om in de plan-MER een analyse en effectbeoordeling te voorzien van onderscheiden verkeersstromen. De Procoro kan deze aanpak volgen. Het algemene druktebeeld in de stadskern, en specifiek Sint-Dimpna, geeft voldoende indicatie om de effecten op mobiliteit te beoordelen in het kader van voorliggend plan. Hierbij verwijst de Procoro naar de behandeling bij A10.

De Procoro beseft dat niet al het verkeer uit de stadskern kan en zal gehaald worden. Ondanks het maximaal omleiden van het doorgaand (vracht)verkeer stelt de Procoro dat er periodiek en plaatselijk drukke verkeerssituaties zullen blijven. Scholen zijn hiervan het duidelijkste voorbeeld. Gedurende de openings- en sluitingsuren stijgt de verkeersdrukke plaatselijk significant. Doorheen de dag of tijdens het weekend is de verkeersdrukke hiervan lager. Ook ziekenhuizen en verscheidene stedelijke functies in de binnenstad zorgen voor de nodige mobiliteitsdynamiek die hieraan eigen zijn. Het betreft in ieder geval plaatselijk verkeer, m.a.w. verkeer dat zich verplaatst op de wegen in de kern van Geel omdat hun bestemming zich hier ook bevindt. De Procoro is van mening dat deze functies in de kern van Geel niets afdoen aan de plandoelstelling van het PRUP. De bereikbaarheid, al dan niet met de modal shift in het achterhoofd, kan met de realisatie van de regionale ontsluiting zelfs geoptimaliseerd worden. Dit vergt lokale maatregelen die aanvullend kunnen werken op voorliggend plan. Hiervoor verwijst de Procoro naar de beleidssuggesties inzake mobiliteit (Toelichtingsnota §6.3.1).

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M4.

Een bezwaarindieners stelt dat er **strodio's ontbreken** in de plan-MER, en dat het werken met globale intensiteitstellingen niet volstaat.

De Procoro geeft aan dat met strodio's wordt gewezen op een programma waarmee intensiteiten op een kruispunt of wegnnet kunnen worden gevisualiseerd op een stromendiagram aan de hand van tellingen.

De Procoro acht het werken met het Regionaal Strategisch Verkeersmodel Kempen (RSVK) een correcte methode, gezien het schaalniveau van voorliggend plan. Met het gebruik van het RSVK kunnen op relatief eenvoudige wijze tendensen en wijzigingen op grotere schaal worden geanalyseerd, die niet met tellingen te vatten zijn, en is daarom in plan-MER's een veelgebruikte methodiek. Bovendien wordt het RSVK systematisch geüpdatet aan de hand van nieuwe telgegevens die in een centrale databank worden ingeschreven. De verkeersgenererende en aantrekkende gebieden worden via een algoritme aan elkaar gekoppeld. Met het RSVK kan dus op grotere schaal een globaal, doch correct beeld worden bekomen van huidige en toekomstige verkeersstromen. Voor de Procoro zijn strodio's in deze dan ook niet noodzakelijk om te komen tot correcte conclusies.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M5.

Een bezwaarindiener vraagt duidelijkheid over het **begrip pae**.

Het plan-MER gebruikt voor de uitwerking van de discipline-mobiliteit het Regionaal Strategisch Verkeersmodel Kempen. Het model geeft de globale intensiteiten in pae weer voor de N118 en omliggende wegen.

De Procoro merkt dat het begrip 'pae' niet geduid wordt in het plan-MER. PAE staat voor PersonenAutoEquivalent, waarbij een personenwagen als 1 wordt geteld en een vrachtwagen als 2,5. De Procoro vraagt om dit in de plan-MER te verduidelijken.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om het begrip 'pae' te verduidelijken in de plan-MER.

M6.

Een bezwaarindiener wijst op de illustraties op pagina's 55 t.e.m. 58 van het plan-MER die **geen juiste weergave zouden zijn van de realiteit**. Er zou te weinig bebouwing ingetekend staan, en ter bewijs wordt verwezen naar Google Maps.

De Procoro geeft aan dat betreffende figuren afkomstig zijn uit het Regionaal Strategisch Verkeersmodel Kempen. De bebouwing op dergelijke weergaven is steeds eerder illustratief. De illustraties geven een weergave van de belangrijkste linken (rijwegen) in de omgeving met een indicatie van het bebouwd weefsel. Het heeft niet als doelstelling een exacte kopie van het bebouwd weefsel weer te geven. Dit is voor de Procoro in deze genooddaakt, gelet dus op de eigenheid van dergelijke verkeersmodel-kaarten.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M7.

Bezwaarindieners vrezen dat voorgestelde nieuwe weg zal zorgen voor meer **ongevallen**.

De Procoro koppelt de bezorgdheid inzake ongevallen aan het aspect verkeersveiligheid.

De inrichting van de nieuwe weg moet voldoen aan de door het Agentschap Wegen en Verkeer gestelde richtlijnen voor verkeersveilige infrastructuur. In de stedenbouwkundige voorschriften staat uitdrukkelijk dat de ruimte-inname voor de weginfrastructuur geen afbreuk mag doen aan een veilig functioneren ervan. Bovendien is er in de voorschriften verankerd dat daar waar nieuwe kruispunten ontstaan, zijnde aan de Dr. v/d Perrestraat en aan de Retieseweg, deze kruispunten volledig conflictvrij dienen te worden ingericht. Dit betekent dat de actieve weggebruiker binnen de verkeerslichtenregeling zijn eigen tijd krijgt zonder enige interactie met gemotoriseerde weggebruikers.

Ook de kruisingen voor de trage weggebruiker aan de Schransdijk en de Heistraat (tevens voor landbouwverkeer), worden verplicht ongelijkvloers uitgevoerd, en bijgevolg ook volledig conflictvrij. Tot slot wenst de Procoro de aandacht te vestigen op de plandoelstelling, nl. de verbetering van de verkeersleefbaarheid in de Geelse kern, en bijkomend concreet Sint-Dimpna. Verkeersleefbaarheid houdt ook deels het aspect verkeersveiligheid in. De uitvoering van voorliggend plan zal er dus tevens voor zorgen dat de verkeersveiligheid in de Geelse kern toeneemt, zijnde door het afleiden van het doorgaand (vracht)verkeer op de nieuwe 'regionale ontsluiting'.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M8.

Bezwaarindieners geven aan dat het in de buurt **gevaarlijker zal worden voor langzaam verkeer**. Specifiek voor kinderen zou een veilige woonomgeving verdwijnen, en ook de weg van en naar school zou veel gevaarlijker worden.

De Procoro begrijpt de bezorgdheid en wenst ter zake de toekomstig gewijzigde situatie te analyseren:

De inrichting van de nieuwe weg moet voldoen aan de door het Agentschap Wegen en Verkeer gestelde richtlijnen voor verkeersveilige infrastructuur. In de stedenbouwkundige voorschriften staat uitdrukkelijk dat de ruimte-inname voor de weginfrastructuur geen afbreuk mag doen aan een veilig functioneren ervan. De Procoro begrijpt de bezorgdheid en wenst ter zake de toekomstig gewijzigde situatie te analyseren:

- Heden is er aan de Dr. v/d Perrestraat een kruispunt met de R14. Dit kruispunt wordt opgeheven en wordt meer naar het noorden verplaatst waar een nieuw kruispunt ontstaat met de 'regionale ontsluiting'. Dit nieuwe kruispunt zal volledig conflictvrij worden aangelegd, zoals verankerd in de stedenbouwkundige voorschriften. Dit betekent dat de fietsers, of ruimer, trage weggebruikers een eigen groentijd krijgen in de verkeerslichtenregeling en niet in conflict komen met gemotoriseerd verkeer van andere takken.
- Aan de Retieseweg ontstaat er een nieuw kruispunt, en aldus een nieuw potentieel conflictpunt voor de fietser, of ruimer, de trage weggebruiker. In de stedenbouwkundige voorschriften is verankerd dat dit kruispunt volledig conflictvrij dient te zijn. Ook hier geldt dus een eigen groentijdregeling zodat conflicten met gemotoriseerd vermeden worden.
- Voor het overige traject zijn er geen conflictpunten gedetecteerd waarbij fietsers de 'regionale ontsluiting' gelijkvloers zouden kruisen of mogen gebruiken. Hierbij valt op te merken dat er wel ongelijkvloerse kruisingen voor de trage weggebruiker aan de Heistraat en de Schransdijk (tevens voor landbouwverkeer) worden voorzien, waar bijgevolg geen risico op conflict met de nieuwe weg ontstaat. Beide ongelijkvloerse kruisingen bieden een valabel en veilig alternatief

voor de fietsers/trage weggebruikers die het kruispunt aan de Dr. v/d Perrestraat of aan de Retieseweg wensen te vermijden.

- Voor de inwoners of trage weggebruikers wordt het in de doodlopende straten, al dan niet met voornoemde ongelijkvloerse kruisingen, overigens veiliger dan voorheen. Er komen immers minder wagens van de omliggende straten doorgereden dewelke de verkeerslichten van de R14 met de N19 wensen te vermijden. Het sluipverkeer dat heden deze straten mogelijk zou belasten, zal dus verdwijnen.
- Er zal veel minder doorgaand (vracht)verkeer zijn in Sint-Dimpna, wat deel uitmaakt van de plandoelstelling. Op die manier wordt de ruime woon- en school omgeving alhier ook heel wat verkeersveiliger. Dit kan evenwel versterkt worden met een herinrichting van de plaatselijke straten en pleinen. De Procoro ziet dat dit voor Katersberg als beleidssuggestie reeds naar voorkomt: “Herinrichting van de Katersberg in functie van een woon- en schoolomgeving.” De Procoro adviseert om dit ook als beleidssuggestie voor de omgeving Sint-Dimpna op te nemen. (zie ook behandeling bezwaarpunt X3.)
- Ook de woon- en schoolstraat Katersberg zal een grote daling in verkeersintensiteiten kennen. Ook hier zal het dus een veiligere omgeving worden. Dit kan worden versterkt met voornoemde beleidssuggestie: “Herinrichting van de Katersberg in functie van een woon- en schoolomgeving.”

De Procoro wenst te concluderen dat de regionale ontsluiting het niet ‘gevaarlijker’ maakt voor het langzaam verkeer, noch voor de omwonenden. Er ontstaan wel degelijk 2 nieuwe kruispunten (waarvan 1 reeds bestaand, doch verplaatst en met een andere configuratie), zijnde ter hoogte van de Retieseweg en ter hoogte van de Dr. v/d Perrestraat, maar beiden worden volledig conflictvrij aangelegd.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om de herinrichting van de omgeving Sint-Dimpna in functie van een woon- en schoolomgeving als beleidssuggestie toe te voegen.

M9.

Meerdere bezwaarindieners vrezen een **toename aan verkeer op de Retieseweg en de Dr. v/d Perrestraat** met een negatieve impact op de verkeersveiligheid. De toename op de Dr. v/d Perrestraat zou **ten koste van de verkeersleefbaarheid in Holven** gaan. Daarbij wordt ook gesteld dat Katersberg voor Holven reeds de oost-west-relatie tussen de Dr. v/d Perrestraat en de Retieseweg voorziet en dat deze weg hiervoor volstaat. Aanvullend verwijst men naar de mogelijkheid om als alternatief voor de nieuwe weg de bestaande oost-west verbinding Fittelaarsdijk uit te bouwen en te koppelen aan Binnenblok.

De Procoro concludeert uit de plan-MER (§7.4 en §18.2.2) dat het niet drukker wordt op de Retieseweg, integendeel. Enige effecten inzake verkeersveiligheid zijn hier verwaarloosbaar. Het kruispunt met de nieuwe weg wordt bovendien conflictvrij aangelegd.

Aan de Dr. v/d Perrestraat is er wel een stijging van verkeer merkbaar. Dit is een logisch gevolg van de gewijzigde ontsluiting van de omliggende wijken van Holven. Deze wijken, gelegen ten oosten en ten westen van de Dr. v/d Perrestraat, zoals de woonclusters Gagelstraat en Weidestraat dienen de Dr. v/d Perrestraat op te rijden om te ontsluiten naar het hoger wegennet (zie ook behandeling bezwaarpunt M38.). Het betreft bestemmingsverkeer, dat een hoger drukteprofiel voor de Dr. v/d Perrestraat aan

centrumzijde van het nieuwe kruispunt veroorzaakt. Hieruit kan evenwel niet geconcludeerd worden dat de verkeersleefbaarheid in de woonwijken van Holven onder druk komt te staan.

De Procoro stelt wel vast dat de beoordeling van het drukteprofiel in de plan-MER (§7.4.1 en §18.2.2) gebeurde op basis van verkeersintensiteiten ter hoogte van de nieuwe kruispunten. Op die manier wordt er onvoldoende nuance in de resultaten gelegd, zoals bv. het drukteprofiel in de omliggende woonwijken. De Procoro verwijst hiervoor naar de behandeling onder bezwaarpunt A10.

De Procoro stelt dat de Katersberg een woon- en schoolstraat is waarbij het niet gewenst is om de verkeersintensiteiten te verhogen. In tegendeel, de Procoro acht het positief dat voorliggend plan ook voor een vermindering van doorgaand verkeer op Katersberg zal zorgen, gelet op de parallelle ligging.

Bovendien zou een doorkoppeling van Katersberg naar de bestaande westelijke aftakking van de R14 leiden tot een zeer complex, onoverzichtelijk en bijgevolg verkeersonveilig kruispunt.

Afrondend stelt de Procoro dat laatstgenoemde redenering nog sterker van toepassing is bij het inzetten van een 'uitgebouwde' Fittelaarsdijk. Bovendien zouden hierbij, net als bij Katersberg, verschillende woonst- en andere percelen rechtstreeks ontsluiten op de nieuwe weg. De functionaliteit van een nieuwe 'regionale ontsluiting' zou hiermee volledig worden gehypothekeerd.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om het plan-MER aan te vullen inzake de beoordeling van de drukteprofielen in de discipline mobiliteit.

M10.

Bezwaarindieners wijzen op het tot stand komen van een voor fietsers zeer gevaarlijk **kruispunt aan de Dr. v/d Perrestraat en aan de Retieseweg**. Dit heeft een impact op de schoolgaande fietsende jeugd, komende van het noorden, bv. Ten Aard, richting de scholen in Geel. Er wordt gevraagd naar de voorziening van tunnels voor langzaam verkeer aan deze kruispunten.

De Procoro koppelt deze bezorgdheid aan het aspect verkeersveiligheid.

De inrichting van de nieuwe weg moet voldoen aan de door het Agentschap Wegen en Verkeer gestelde richtlijnen voor verkeersveilige infrastructuren. In de stedenbouwkundige voorschriften staat uitdrukkelijk dat de ruimte-inname voor de weginfrastructuur geen afbreuk mag doen aan een veilig functioneren ervan. De Procoro begrijpt de bezorgdheid en wenst ter zake de toekomstige gewijzigde situatie te analyseren:

- Heden is er aan de Dr. v/d Perrestraat een kruispunt met de R14. Dit kruispunt wordt opgeheven en wordt meer naar het noorden verplaatst waar een nieuw kruispunt ontstaat met de 'regionale ontsluiting'. Dit nieuwe kruispunt zal volledig conflictvrij worden aangelegd, zoals verankerd in de stedenbouwkundige voorschriften. Dit betekent dat de fietsers, of ruimer, trage weggebruikers een eigen groentijd krijgen in de verkeerslichtenregeling en niet in conflict komen met gemotoriseerd verkeer van andere takken.
- Aan de Retieseweg ontstaat er een nieuw kruispunt, en aldus een nieuw potentieel conflictpunt voor de fietser, of ruimer, de trage weggebruiker. In de stedenbouwkundige voorschriften is verankerd dat dit kruispunt volledig conflictvrij dient te zijn. Ook hier geldt dus een eigen groentijdregeling zodat conflicten met gemotoriseerd vermeden worden.
- Voor het overige traject zijn er geen conflictpunten gedetecteerd waarbij fietsers de 'regionale ontsluiting' gelijkvloers zouden kruisen of mogen gebruiken. Hierbij valt op te merken dat er

wel ongelijkvloerse kruisingen voor de trage weggebruiker aan de Heistraat en de Schransdijk (tevens voor landbouwverkeer) worden voorzien, waar bijgevolg geen risico op conflict met de nieuwe weg ontstaat. Beide ongelijkvloerse kruisingen bieden een valabel en veilig alternatief voor de fietsers/trage weggebruikers die het kruispunt aan de Dr. v/d Perrestraat of aan de Retieseweg wensen te vermijden.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M11.

Een bezwaarindiener wijst erop dat door het 'knippen' van de Heistraat, er een massa aan verkeer zal moeten ontsluiten via de Fittelaarsdijk op de Dr. v/d Perrestraat. Aangezien dit kruispunt zich vlakbij het nieuwe kruispunt van de Dr. v/d Perrestraat met de nieuwe weg bevindt, zal dit leiden tot **plaatselijke congestie met verkeersonveiligheid** als gevolg.

De Procoro stelt vast dat er zich in het landbouwgebied ten noorden van de nieuwe weg, naast enkele landbouwbedrijven en bijhorende bewoning, zich ook enkele solitaire, particuliere woningen bevinden. De Procoro stelt dat dit om een beperkt aantal woningen gaat. Deze moeten zich via de lokale wegen in het agrarisch gebied ontsluiten naar het hoger wegennet. Eén van deze lokale wegen betreft de Fittelaarsdijk. Gelet op het beperkt aantal woningen in dit landbouwgebied, en 3 andere lokale wegen die aantakken op de Dr. v/d Perrestraat, meent de Procoro dat dit niet zal leiden tot een significant vergrote verkeersstroom die via Fittelaarsdijk ontsluit op de Dr. v/d Perrestraat. De verkeersmodellering in het plan-MER (§7.4, §18.2.2) toont dit evenmin. Plaatselijk zouden er circulatiemaatregelen kunnen getroffen worden mocht dit nodig blijken. Dit wordt reeds als beleidssuggestie naar voor geschoven binnen het plan.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M12.

Een bezwaarindiener verwijst naar zijn woonstlocatie, vlakbij het nieuwe kruispunt aan de Dr. v/d Perrestraat. Er wordt gevreesd voor een **moeilijke en onveilige toegang en ontsluiting van het woonstperceel**, alsook deze van de naburige percelen. Er wordt gevraagd naar een aparte, veilige toegang tot de percelen.

De Procoro geeft aan dat de weergave van de nieuwe weg in de Toelichtingsnota nog geen exacte uitwerking is van de uiteindelijk weginfrastructuur. Er werd middels een simulatie met realistische infrastructuurafmetingen en bochtstralen een inschatting gemaakt van de benodigde ruimte om hierop een plangebied te kunnen vaststellen (Toelichtingsnota §6.1). Toegangen tot (woonst)percelen, rekening houdend met de algemene verkeersveiligheid, zullen immer gewaarborgd zijn. De Procoro verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften: *"De weginfrastructuur wordt ingepast in het bestaande mobiliteitsnetwerk, zonder het correct en veilig functioneren van de weg zelf in het gedrang te brengen: - De bereikbaarheid van bestaande landbouwpercelen, landbouwbedrijven, woningen en andere functies wordt gegarandeerd (...)"*. De exacte configuratie van betreffend kruispunt, en dit in relatie tot nabijgelegen opritten van omliggende woonstpercelen, zal deel uitmaken van de gedetailleerde uitwerkingen op projectniveau.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M13.

Bezwaarindieners vrezen met de realisatie van de nieuwe weg voor een toename aan **sluipverkeer**, bv. aan Fittelaarsdijk, Kievermont, Laar en Eikevelden.

Op basis van het Strategisch Verkeersmodel Regio Kempen zijn nieuwe sluiproutes niet te detecteren. De Procoro stelt evenwel dat door de realisatie van de nieuwe weg er op de lokale wegen verschuivingen kunnen en zullen plaatsvinden van de verkeersstromen. De plan-MER duidt dat, hoewel er wordt voldaan aan de plandoelstellingen met de infrastructurele ingreep, zijnde de aanleg van de nieuwe weg, er idealiter een aanvulling gebeurt met flankerende maatregelen om zowel de nieuwe weg optimaal te laten functioneren als het omliggend wegennetwerk succesvol in te passen in het veranderde netwerk. Dit zijn bijvoorbeeld circulatiemaatregelen die sluipverkeer en ongewenst gebruik van weginfrastructuur tegengaan (invoeren van éénrichtingsstraten, knips, verbod op doorgaand verkeer, ...). Dergelijke flankerende maatregelen kunnen voorkomen dat sluipverkeer ontstaat op het onderliggende lokale wegennetwerk. De Procoro ziet dat dit ook wordt gesuggereerd vanuit de plan-MER is doorvertaald in de Toelichtingsnota (§6.3.1) als beleidssuggestie.

De Procoro wenst ook te benadrukken door het doodlopend maken van de lokale straten (al dan niet met ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer) in het plangebied, het sluipverkeer dat heden deze straten mogelijk zou belasten, zal verdwijnen. Er komen immers minder wagens van de omliggende straten doorgereden dewelke de verkeerslichten van de R14 met de N19 wensen te vermijden.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan van de stad Geel (goedgekeurd in door de Gemeenteraad in 2022) stelde overigens gelijkaardige maatregelen voor. Het mobiliteitsplan detecteerde immers verscheidene doorgaande ongewenste stromen doorheen het centrum. Eén van de strategische doelstellingen is dan het gericht weren van sluipverkeer. De stad baseerde zich hiervoor op een eigen (herkomst-bestemmings)onderzoek.

Concluderend kan de Procoro oordelen dat er met de nieuwe weg geen toename aan sluipverkeer zal ontstaan, dat de nieuwe weg net zou kunnen zorgen voor minder sluipverkeer en dat er hiertoe tevens kansen zijn met de implementatie van flankerend beleid.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M14.

Een bezwaarindiener vreest voor **sluipverkeer in Molderbeemdendijk** van verkeer dat het nieuwe kruispunt aan de Dr. v/d Perrestraat wilt mijden.

De Procoro stelt dat er vanuit het woonweefsel aan Molderbeemdendijk, meer concreet vanuit Ossemeer en Zandhoefstraat, geen aantakking op de nieuwe weg voorzien is. Hier is dus geen alternatieve route voor het noord-zuid-verkeer. Er zal dan ook geen sluipverkeer ontstaan via de Molderbeemdendijk.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M15.

Verschillende bezwaarindieners stellen dat de **aangroei van het verkeer** in het dossier nergens correct wordt ingeschat.

De Procoro verwijst naar het gebruik van het Regionaal Strategisch Verkeersmodel Kempen en de daaruit weergegeven referentiesituatie. Dit model gaat uit van een toekomstscenario 2030, wat kan beschouwd worden als een 'trendscenario', waarbij bestaande gedrags- en verplaatsingspatronen doorgetrokken worden naar 2030. Zo komt het RSVK tot een inschatting van het toekomstige verkeersbeeld conform de gekende demografische evolutie en het 'beslist beleid'. Dit 'beslist beleid' omvat toekomstprojecten die in 2021 werden gevalideerd door de leden van de vervoerregioraden.

De Procoro kan dus concluderen dat de autonome aangroei van mobiliteitsbewegingen wel degelijk vervat zit in de plan-MER.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M16.

Verschillende bezwaarindieners halen aan dat de nieuwe weg **bijkomend verkeer** zal aantrekken.

De Procoro erkent het principe van de 'latente vraag', waarbij wordt gesteld dat meer wegcapaciteit meer verkeer zal aantrekken. In casu blijkt uit de toepassing van het verkeersmodel niet dat de nieuwe weg zorgt voor een drastische stijging in het totaal aan vervoersbewegingen, maar dat het zorgt voor een verschuiving van de bestaande vervoersbewegingen.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M17.

Enkele bezwaarindieners halen aan dat het **drukke plaatselijk verkeer zal blijven bestaan** door scholen, ziekenhuis, rusthuizen, ...

De Procoro wijst op de plandoelstelling, met name de verbetering van de verkeersleefbaarheid in de kern van Geel, en specifiek Sint-Dimpna.

Ondanks het maximaal omleiden van het doorgaand (vracht)verkeer stelt de Procoro dat er periodiek en plaatselijk drukke verkeerssituaties zullen blijven. Scholen zijn hiervan het duidelijkste voorbeeld. Gedurende de openings- en sluitingsuren stijgt de verkeersdrukke plaatselijk significant. Doorheen de dag of tijdens het weekend is de verkeersdrukke lager. Ook ziekenhuizen zorgen voor de nodige mobiliteitsdynamiek die hieraan eigen zijn. Het betreft in ieder geval plaatselijk verkeer, m.a.w. verkeer dat zich verplaatst op de wegen in de kern van Geel omdat hun bestemming zich hier ook bevindt. De Procoro is van mening dat deze functies in de kern van Geel niets afdoen aan de plandoelstelling van het PRUP. De bereikbaarheid, al dan niet met de modal shift in het achterhoofd, kan met de realisatie

van de regionale ontsluiting zelfs geoptimaliseerd worden. Dit vergt lokale maatregelen die aanvullend kunnen werken op voorliggend plan.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M18.

Bezwaarindiener maakt zich zorgen over extra **verkeersdruk** in de **Dr. v/d Perrestraat** ten gevolge van het plan.

De Procoro stelt vast dat volgens de resultaten van het verkeersmodel, zoals weergegeven in de plan-MER, er lichte verhogingen op de Dr. v/d Perrestraat zijn, ongeveer 80 voertuigen aan centrumzijde. Het betreft een logisch gevolg van de afsluiting van enkele lokale wegen ten oosten van de Dr. v/de Perrestraat. De woonclusters die heden deze lokale wegen gebruiken om via Fittelaarsdijk het bestaande kruispunt van de Dr. v/d Perrestraat te mijden, kunnen deze (sluip)route niet meer gebruiken. Aan de noordkant van het nieuwe kruispunt werden uit het verkeersmodel dan weer geen noemenswaardige verschillen ten opzichte van de referentiesituatie vastgesteld. De Procoro acht dit logisch, gelet de nieuwe weg geen rechtstreekse invloed heeft op deze verkeersstroom. Het effect werd als licht negatief beoordeeld. De drukte op de Dr. v/d Perrestraat kan omschreven worden als druk, maar zal zeer vergelijkbaar zijn aan de huidige situatie.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M19.

Een bezwaarindiener wijst op de realisatie van een **ringweg in Retie** en stelt dat hierdoor extra (vracht)vervoer komende van de E34 van de N118 gebruik zal maken. Dit heeft effect op voorliggend PRUP en dient deel uit te maken van de MER.

De Procoro weet dat het Agentschap Wegen en Verkeer de bestaande halve ring ten westen van Retie, de R18, wenst te herinrichten, en dit middels ventwegen om lokaal en doorgaand verkeer van elkaar te scheiden. Dit project zit in een vergevorderd stadium. De Procoro leest op de website van AWW dat de aanvraag van de omgevingsvergunning staat gepland voor het voorjaar van 2024.

De Procoro verwijst naar het plan-MER waarin gebruik werd gemaakt van het Regionaal Strategisch Verkeersmodel Kempen, met als referentiescenario 2030. In dit verkeersmodel zit de realisatie van voornoemde herinrichting van de ringweg van Retie reeds mee opgenomen.

De Procoro concludeert dat de effecten van de herinrichting van de ring van Retie op de mobiliteitsstromen reeds mee vervat zitten in de effectbeoordeling van dit PRUP.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M20.

Verschillende bezwaarindieners uiten hun bezorgdheid over het **knippen van wegen voor zachte recreatie** en de negatieve impact op het **trage wegensnetwerk**. De nieuwe weg zou leiden tot grote omwegen voor de trage weggebruiker langs niet-recreatievriendelijke straten en omgeving. Bezwaarindieners missen een onderzoek, en metingen, van het dagdagelijks **recreatief gebruik van de lokale wegen** en wandelpaden in en rond het plangebied. Er wordt in eerste orde gevraagd om aan **elke straat** die gedwarst wordt door de nieuwe weg een **ongelijkvloerse kruising** te voorzien. In tweede orde wordt gevraagd om, in plaats van een ongelijkvloerse kruising te voorzien aan de Heistraat, dit te voorzien aan Koppeleershoeven en Kastermanstraat, met aanvullend het verbeteren van de connectie op Fittelaarsdijk tussen Heistraat en Kastermanstraat. Een andere bezwaarindiener werpt andere specifieke aanpassingen op: een fiets- en voetgangerstunnel in de Koppeleershoeven, een wandelpad tussen Heistraat en Kastermanstraat, een fiets- en voetgangerstunnel in de Meulemakershoef, een Finse piste in de groene zone ten zuiden van de weg en een hondenweide ten zuiden van de weg tussen Heistraat en Kastermanstraat.

De Procoro ziet dat de effectbeoordeling op het bestaande wegensnetwerk zit vervat binnen de discipline mens-mobiliteit van de plan-MER, met onder meer het deelaspect barrièrewerking (§7.4.4). Inzake wandel- en fietsroutes werd er gebaseerd op het recreatief wandelknooppuntennetwerk, respectievelijk het bovenlokaal functioneel fietsroutennetwerk en het recreatief fietsknooppuntennetwerk. Aparte metingen van het recreatief 'traag verkeer' zijn hierbij niet uitgevoerd, wat de Procoro in casu ook begrijpt. De onvoorspelbare en individuele aard van de aangehaalde verplaatsingstypes staan het namelijk niet toe om hierover binnen dit plan concluderend te zijn.

Inzake het fietsverkeer bleek uit het plan-MER een negatieve beoordeling omwille van het doorbreken van enkele noord-zuid-georiënteerde lokale wegen. Als milderende maatregelen werden fietstunnels op bestaande (fiets- en wandel)verbindingen voorgesteld, wat werd doorvertaald als een ongelijkvloerse kruising voor de trage weggebruiker ter hoogte van de Heistraat en de Schransdijk. Beide tunnels liggen in het rechtstreekse verlengde van twee vertrekkende routes vanuit het centrum van Geel. De straten Kastermanstraat en Koppeleershoeven volgen geen rechtstreekse verbinding met de fietssnelweg F105 en het centrumgebied. De concrete ontwerpmatige uitwerking van deze ongelijkvloerse kruising(en) wordt niet noodzakelijk geacht binnen de planfase en zal deel uitmaken van de projectfase. Landbouwvoertuigen kunnen eveneens gebruik maken van de tunnel aan Schransdijk om grote omrijbewegingen voor deze voertuigen te vermijden, en ook het omliggend lokaal en hoger wegensnet, inclusief de kruispunten, hiervan te ontlasten.

De Procoro kan de conclusies vanuit de plan-MER volgen waaruit blijkt dat het niet aangewezen noch noodzakelijk is om ter hoogte van andere lokale wegen een ongelijkvloerse kruising voor de trage weggebruikers te voorzien. Vanuit de sterke noord-zuid-relatie van zowel de Heistraat als de Schransdijk kunnen beiden als geschikte locaties worden bevestigd. De omrijfactor ten opzichte van de Heistraat en Schransdijk ten opzichte van de naastliggende parallelle straten is verwaarloosbaar. Ter hoogte van de Fittelaarsdijk ligt de Heistraat op 360m van Koppeleershoeven en op 335m van de Kastermanstraat. Ter hoogte van Katersberg ligt de Heistraat op 390m van Koppeleershoeven en op 360m van Kastermanstraat en de Schransdijk op 375m van de Kastermanstraat.

De Procoro acht een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer aan Koppeleershoeven en Meulemakershoef dus niet noodzakelijk. In de uitwerking van het project is het mogelijk dat er binnen de groene bufferzone ruimte is voor een complementaire invulling zoals bv. een hondenweide, steeds met inachtnaam van de stedenbouwkundige voorschriften. Zo ook kan bij de uitwerking van het project, of zelfs nadien, blijken dat als lokale maatregel een wandelpad tussen Heistraat en Kastermanstraat kan ingericht worden.

De Procoro weet dat 'trage wegen', hoewel het gemeentewegen zijn, vaak paden zijn die niet tot het klassieke stratennetwerk behoren. Het zijn paadjes, wegels, doorsteekjes die bedoeld zijn voor niet-gemotoriseerd verkeer. De Procoro gaat er vanuit dat voornoemde ongelijkvloerse doorsteken eventuele hiaten in het trage wegennetwerk opvangen, doch lijkt een nadere analyse van het aanwezige trage wegennetwerk binnen de plan-MER een meerwaarde.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om de discipline mobiliteit in het plan-MER aan te vullen met een onderzoek van het trage wegennetwerk.

M21.

Bezwaarindieners vragen de voorziene **ongelijkvloerse kruisingen ook toegankelijk te maken voor auto's**, of om hiervoor nieuwe kruisingen te voorzien.

De Procoro geeft aan dat de ongelijkvloerse kruisingen in het PRUP zijn opgenomen vanuit de conclusies in het kader van de barrièrewerking onder discipline mens-mobiliteit (§7.4.4. en §18.2.2.4).

De impact inzake barrièrewerking voor gemotoriseerd verkeer wordt negatief beoordeeld. Binnen het plan worden hier geen gevolgen aan gekoppeld. De Procoro kan deze beslissing ondersteunen. De straten die worden afgesloten betreffen in hoofdzaak lokale wegen in het agrarisch gebied met een zeer beperkte ontsluitende functie. De noord-zuid-relatie wordt opgevangen door de twee gewestwegen N19 (in het westen) en N118 (in het oosten). De woonclusters Gagelstraat en Weidestraat ten zuiden van de weg kunnen via deze wegen de noord-zuid-verplaatsingen uitvoeren. De Procoro acht de omrijfactor hiervoor zeer beperkt en aldus te verwaarlozen. Hetzelfde geldt voor de solitaire woningen die zich situeren in het agrarisch gebied ten noorden van het plangebied. De effecten zijn niet van die aard dat een autotunnel op één van deze lokale wegen dient te worden voorzien. Er bevinden zich in het gebied wel enkele landbouwbedrijven. Ingegeven vanuit de plan-MER werd geoordeeld dat de ongelijkvloerse kruising aan Schransdijk ook toegankelijk moet zijn voor landbouwvoertuigen. Op die manier kunnen grote omrijbewegingen voor deze voertuigen vermeden worden, en wordt ook het omliggend lokaal en hoger wegennet, inclusief de kruispunten, hiervan ontlast.

Bestemmingsverkeer voor de Hondenschool en de KSA worden besproken onder bezwaarpunten F1. en F4.

De Procoro wenst ook aan te geven dat, door het niet voorzien van een autotunnel, de woonzones ten zuiden van de nieuwe weg (alsook het gebied ten noorden) verkeersveiliger worden. Er zal immers geen sprake meer zijn van doorgaand verkeer, zijnde sluipverkeer dat heden mogelijk aanwezig is, maar zeker in de toekomst het verkeer dat mogelijk de nieuwe kruispunten aan de Dr. v/d Perrestraat en de Retieseweg willen mijden. De Procoro is van mening dat het voorzien van een autotunnel net een aanzuigeffect kan hebben wat dan weer absoluut ongewenst is voor zowel de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Tot slot stelt de Procoro vast dat voor de noord-zuid-relatie ten westen van de Dr. v/d Perrestraat, zijnde de connectie Zandhoefstraat noord-Zandhoefstraat zuid en Ossemeer-Holven er niets verandert. De Procoro verwijst hiervoor verder naar de behandeling onder bezwaarpunt M22.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M22.

Bezwaarindieners vragen om binnen het plan een **fiets- of autotunnel** ter voorzien ter hoogte van de **Zandhoefstraat of Holven/Ossemeer**, aangezien de woonomgeving rond Ossemeer door de nieuwe weg zou afgesloten zijn van het stadscentrum.

De Procoro stelt vast dat de effecten op het fietsverkeer mee onderdeel uitmaakten van het plan-MER-onderzoek binnen de discipline 'Mens-mobiliteit', met onder meer het deelaspect barrièrewerking (§7.4.4, §18.2.2.4). Hieruit zijn twee ongelijkvloerse kruisingen verordenend doorvertaald, met name aan Heistraat en aan Schransdijk.

De Procoro stelt vast dat er aan de interne relatie tussen de lokale wegen Ossemeer-Holven en Zandhoefstraat noord-zuid niets verandert. Heden bevindt zich de R14-aftakking tussen voornoemde wegen, welke als 2x2-rijweg met middenberm geldt als harde barrière. Vanuit de zuidelijke straten Holven en Zandhoefstraat zuid kan er wel rechtsaf op de R14-aftakking gedraaid worden richting de Dr. v/d Perrestraat. Vanuit de noordelijke straten Ossemeer en Zandhoefstraat noord is ook enkel de rechtsaf-beweging mogelijk, en dit richting de R14/N19g.

Er bestaat geen effectieve, onderlinge noord-zuid-relatie. Die relatie of vervoersbeweging wordt heden door het bestaande T-kruispunt met de Dr. v/d Perrestraat opgevangen. Dit kruispunt zal worden opgeheven ter realisatie van een nieuw, conflictvrij kruispunt met de regionale ontsluiting, circa 100m meer naar het noorden. Dit zorgt niet voor wijzigingen aan voornoemde fietsverkeerrelaties.

De Procoro begrijpt evenwel de vraag van bezwaarindieners. Voorliggend plan biedt de opportuniteit om voornoemde noord-zuid-relatie voor de trage weggebruiker op te vangen. De Procoro ziet dit, gelet op het vlakbij gelegen conflictvrije kruispunt, de twee ongelijkvloerse kruisingen en de ongewijzigde, gekende situatie voor de omwonenden, echter niet als een absolute noodzakelijkheid om verplichtend in het plan op te leggen. De Procoro acht het dan ook niet noodzakelijk om het PRUP hierop aan te passen. De Procoro wenst wel te benadrukken dat het plan er evenwel geen hypotheek op legt, en dit dus in projectfase als eventuele meerwaarde mee kan uitgewerkt worden.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M23.

Een bezwaarindiener vraagt om de **ongelijkvloerse kruising** aan Heistraat enkel voor fietsers te voorzien, en aan Schransdijk naast fietsers ook landbouwvoertuigen door te laten.

De Procoro bevestigt dat dit als dusdanig in het plan is opgenomen, met die uitzondering dat er behoudens fietsers ook andere types trage weggebruikers kunnen passeren.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M24.

Bezwaarindieners stellen als probleem dat er vanuit de **lokale wegen**, waarbij er ook specifiek naar Holven wordt verwezen, **geen aansluiting is op de nieuwe weg**. Er wordt op gewezen dat er via de nieuwe weg geen connectie kan worden gemaakt tussen Holven en Sint-Dimpna.

De functie van de nieuwe weg is het ontlasten en hierdoor verkeersleefbaar maken van Sint-Dimpna, door het doorgaand (vracht)verkeer rond de Geelse kern te leiden. Doorstroming is hierbij belangrijk, zodoende de functionaliteit van de nieuwe weg te waarborgen. Hoe meer aansluitingen van straten of toegangen van erven, hoe meer de doorstroming wordt verhinderd, maar ook hoe meer conflictpunten er ontstaan wat nefast is voor de verkeersveiligheid. Elke bijkomende toegang zou het verkeer ook tot de betreffende toegangen leiden, wat dan weer een druk legt op de aantakende woonstraten. De Procoro kan dan ook het plan ondersteunen om zeer selectief te zijn in het voorzien van aantakende straten, waarbij er binnen het plan gekozen is voor de logische connecties met de Dr. v/d Perrestraat en de Retieseweg.

De gesuggereerde lokale verbindende functie voor de bewoners van Holven richting Sint-Dimpna is geen specifieke taak van de nieuwe weg. Evenmin zorgt de nieuwe weg ervoor dat Sint-Dimpna voor de bewoners van Holven niet meer bereikbaar is.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M25.

Bezwaarindieners vragen dat de ongelijkvloerse kruisingen aan Schransdijk en Heistraat ook aan **voetgangers een veilige doorsteek** moet kunnen bieden.

De Procoro wenst te verwijzen naar de stedenbouwkundige voorschriften: *“De langzaam-verkeersinfrastructuur wordt zodanig aangelegd dat een optimale aansluiting met het fiets- en voetgangersnetwerk in de omgeving naar continuïteit en veiligheid wordt bekomen: - Er dienen ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers en voetgangers met de nieuwe weg gerealiseerd te worden ter hoogte van de Heistraat en Schransdijk.”*

De Procoro concludeert dat de ongelijkvloerse kruisingen ook voor voetgangers een veilige passage zullen zijn.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M26.

Een bezwaarindiener vraagt om ter hoogte van de ongelijkvloerse kruisingen van Heistraat en Schransdijk de nieuwe weg verhoogd aan te leggen, zodat de **trage weggebruiker niet moet dalen en stijgen**.

De Procoro stelt vast dat bezwaarindiener ingaat op een mogelijk inrichtingsalternatief. Binnen het PRUP is er uitgegaan van een weginrichting op maaiveldniveau, hoewel dit niet verordenend vaststaat.

De Procoro kan beamen dat het voor de fietser aangenamer is om het dalen en stijgen tot een minimum te beperken. Evenwel hoeven hellingen niet onoverkomelijk te zijn voor fietsers, en trage weggebruikers in het algemeen, mits een correcte aanleg ervan. Hiervoor wenst de Procoro te

verwijzen naar het Vademecum Fietsvoorzieningen van het Agentschap Wegen en Verkeer waarin ontwerprichtlijnen worden uitgezet voor de realisatie van comfortabele en veilige hellingen en tunnels. Hiermee zal bij het ontwerp rekening moeten gehouden worden. De Procoro verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften: *“Zowel de weginfrastructuur als de (onderlinge afstand van) pechhavens en andere aanhorigheden worden ingericht volgens de geldende vademeca en dienstorders van het Agentschap Wegen en Verkeer.”*

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M27.

Meerdere bezwaarindieners vragen om **eerst infrastructuurwerken uit te voeren aan de bestaande gewestwegen** die het plangebied omringen, vooraleer werk te maken van een nieuwe weg. Hierbij wordt voornamelijk verwezen naar de R14 en de Antwerpseweg (N19) met ook een verwijzing naar het PRUP Antwerpseweg uit 2012 waarbinnen een herinrichting van de Antwerpseweg voorzien is. Ook wordt er gewezen het bestaande kruispunt (rondpunt) aan de kruising Antwerpseweg-Pas-R14, wat heden op mobiliteitsvlak niet naar behoren functioneert, met veel conflictpunten en terugkerende filevorming. Aansluitend is er ook de vrees dat voornoemde knelpunten zullen verergeren met de aanleg van de nieuwe weg.

De Procoro meent dat infrastructuurwerken aan de bestaande Antwerpseweg en R14 niet in relatie staan tot de plandoelstelling, buiten de scope van het planproces vallen en bijgevolg vanuit het planproces ook niet op in te grijpen valt. Met voorliggend PRUP kan niet elk mobiliteitsknelpunt in de omgeving worden aangepakt. Uit de modeldoorrekening blijkt niet dat het plan zorgt voor negatieve effecten voor deze wegen. De Procoro wenst hiermee niet te ontkennen dat genoemde werken een verbetering zouden kunnen inhouden voor de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op betreffende wegen.

De Procoro wenst dienaangaande te verwijzen naar het Streefbeeld N19-R14-N71 in uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Bepaalde ingrepen zijn reeds uitgevoerd, anderen zijn nog in planopmaak of zijn in ieder geval beslist beleid. In die zin maken ze dus deel uit van het Provinciaal Strategisch Verkeersmodel Kempen en werd met de mobiliteitseffecten die ze modelmatig zouden genereren reeds rekening gehouden in de plan-MER.

Het gaat bv. over:

- De N19 (Antwerpseweg) tussen de N13 en de R14 zal worden heraangelegd. Er zal gezorgd worden voor een scheiding van doorgaand en lokaal verkeer door te werken met ventwegen.
- Het kruispunt van de N19 (Antwerpseweg/Pas) met de R14 zal eveneens worden heringericht waarbij de doorstroming op de R14 wordt gewaarborgd, de afslagbewegingen vlotter kunnen verlopen en het geheel verkeersveiliger wordt voor alle verkeersdeelnemers.
- Het kruispunt van de N19 met de N13 wordt heraangelegd met de toevoeging van een tweede linksafslagstook aan de zijde van de fly-over van de snelweg.
- De N71 tussen de R14 en de N103 (Ezaart) wordt heringericht. In de plaats van de huidige 2x1 komt er een 2x2 met ventwegen langs beide kanten.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M28.

Bezwaarindiener verwijst naar de **Molseweg** tussen de Meerhoutseweg en Ezaart dat in de toekomst van een 1x1-weg zal **heringericht worden tot een 2x2-weg** en het gebrek van afstemming van deze herinrichting met voorliggend plan.

De Procoro weet dat voorgenemd project een gewenste infrastructuraanpassing betreft, verwijzend naar de behandeling onder bezwaarpunt M27. De Procoro stelt dat dit infrastructuurproject, hoewel gelegen in de nabijheid van voorliggend plan, niet in relatie staat tot de plandoelstelling, noch invloed heeft op de uitwerking van het PRUP.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M29.

Bezwaarindieners missen een onderzoek naar een **alternatief dat loopt via Speenwaverdreef, Korte Elzenstraat of Franse baan**. Er wordt gemotiveerd dat dit bestaande wegen zijn, minder door woongebied gaat, verder weg ligt van de woonclusters Weidestraat en Gagelstraat, minder omwonenden worden gehinderd en er zouden geen onteigeningen moeten gebeuren.

De Procoro wenst terzake te verwijzen naar de niet-weerhouden alternatieven zoals blijkt uit de scopingnota, en de weerhouden alternatieven zoals weergegeven in de plan-MER.

Voor een alternatief dat meer naar het noorden is gelegen, verder weg van het bebouwd woonweefsel, werd alternatief G5 uitgewerkt. Dat alternatief G5 maakt de verbinding tussen de N118 en de N19g ten noorden van de Korte Elzenstraat, ter hoogte van Speenwaverdreef en Brunosdijk.

De Procoro verwijst verder naar de behandeling van bezwaarpunten A3. en A8.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M30.

Bezwaarindieners verwijzen naar andere ingrepen om de plandoelstelling te realiseren: Er wordt aangedrongen om als alternatief te onderzoeken om op de E34 **afrit 25 en 26 te verbieden voor vrachtverkeer** richting Geel, en te verplichten tot het nemen van afrit 24, dat in de toekomst zou worden geoptimaliseerd, om via de N19 en N19g de verbinding met Geel te maken. Er wordt gewezen op de N19g als de belangrijkste route voor doorgaand noord-zuid vrachtverkeer.

De Procoro stelt dat voornoemde suggestie buiten de scope van het plan valt. De Procoro ziet dergelijke maatregelen geschikt zijnde op schaal van en in de schoot van de Vervoerregio Kempen. Met het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Kempen, op 11 januari 2024 goedgekeurd door de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken, zijn op regionaal schaalniveau interbestuurlijke afspraken gemaakt over het vrachtroutenetwerk, en dus over het gebruik van de op- en afritten op de E34 en de N19g door het vrachtverkeer.

De Procoro stelt vast dat de Vervoerregio Kempen wordt geduïd in de Toelichtingsnota en adviseert om deze paragraaf te updaten en de context ter zake aan te vullen.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om de §2.4.4 in de Toelichtingsnota inzake de Vervoerregio Kempen te updaten en de context ter zake aan te vullen.

M31.

Enkele bezwaarindieners geven aan dat **alternatief G5 anders kan ingetekend** worden zodanig dat het minder negatieve effecten heeft, bv. inzake de effecten op het landschap of het biologisch waardevol gebied. Ook de aansluiting van G5 met de N19g zou ongelijkvloers verondersteld moeten worden.

De Procoro ziet dat al de alternatieven op een realistische manier werden ingetekend rekening houdend met bestaande elementen of nederzettingen in het landschap en volgens een logisch traject met normale bochtstralen. Volgens de Procoro zijn hierbij voor alle alternatieven op micro-niveau zeker verfijningen mogelijk. Dit blijkt ook uit het ontwerpend onderzoek voor het bekomen van een plangebied voor alternatief G1. Ook voor G5 zullen er dus optimalisaties mogelijk zijn. De Procoro is van oordeel dat in globaliteit de beoordeling van de alternatieven wel overeind blijft. De alternatieven werden op vlak van verschillende disciplines beoordeeld op hun effecten. De keuze van het voorkeursalternatief steunt niet op de resultaten van één deel uit een discipline, noch op de resultaten van één discipline op zich.

Inzake de ongelijkvloerse aansluiting van G5 op de N19g wenst de Procoro te verwijzen naar de wegcategorieën die als uitgangspunt werden gehanteerd voor de alternatieven. Voor G5 werd enkel een alternatief op secundair niveau weerhouden. De Procoro wenst hiervoor te verwijzen naar de scopingnota, alsook de behandeling van bezwaarpunt A3.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M32.

Bezwaarindieners vragen om meer te **investeren in fiets en openbaar vervoer** en opperen om **goederenvervoer via het spoor of het water** te onderzoeken als alternatief voor vrachtverkeer via de weg.

De Procoro kan het verduurzamen van de mobiliteit door een shift naar meer verplaatsingen met het bv. openbaar vervoer of fiets alsook het verduurzamen van vrachtstromen van de weg naar het spoor of het water aanmoedigen. De Procoro is van mening dat deze transitie er mee voor kan zorgen dat de verkeersleefbaarheid in de Geelse kern verbetert. Met voorliggend plan wordt en kan hier niet rechtstreeks op worden ingegrepen. Het betreft een te ondersteunen flankerend beleid, zoals ook geduid als beleidssuggestie binnen de discipline Lucht, maar geen op zich staand te weerhouden alternatief.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M33.

Bezwaarindieners wensen duidelijkheid over de **gedetailleerde vormgeving van kruispunten**, die de aansluiting vormen tussen de nieuwe weg en bestaande wegen.

De Procoro stelt vast dat er binnen het alternatievenonderzoek van voorliggend planproces voor de kruising van de 'regionale ontsluiting' en de Dr. v/d Perrestraat uitgegaan werd van lichtengeregelde kruispunten voor de secundaire varianten en ongelijkvloerse kruisingen (zonder connectie tussen beiden) voor de primaire varianten. Op die manier zijn de alternatieven doorgerekend in het Regionaal Strategisch Verkeersmodel Kempen. Vanuit de resultaten van de doorrekening in het verkeersmodel en de effectvoorspelling- en beoordeling onder de discipline 'Mens- mobiliteit' van de plan-MER, konden milderende maatregelen of optimalisaties worden voorgesteld.

Voor het weerhouden alternatief werd een lichtengeregeld kruispunt geschikt bevonden voor een vlotte, efficiënte verkeersafwikkeling. Een ongelijkvloerse kruising met afslagstroken naar de kruisende wegen, als het ware een op- en afrittencomplex, werd niet noodzakelijk geacht. De Procoro acht bovendien dat een dergelijke inrichting voor een veel grotere ruimtelijke impact zal zorgen omwille van het veel ruimer genoodzaakte ruimtebeslag.

Aan het kruispunt met de N118 kan de verkeersveiligheid voor de verschillende verkeersdeelnemers gewaarborgd worden. Zowel voor de aansluiting tussen de nieuwe weg en de Dr. v/d Perrestraat als met de Retieseweg zal in ontwerp van de kruispunten rekening gehouden worden met de verkeersveiligheid van de verschillende verkeersdeelnemers. Een schetsontwerp van het kruispunt met aandacht voor doorrijdende en afslaande 'gewone' auto's en grotere vrachtwagens werd hiertoe opgemaakt, om het benodigde ruimtebeslag in te schatten. Echter, het concrete ontwerp van het kruispunt, ligt buiten de scope van voorliggend planproces en is uit te werken binnen de projectfase.

Uit het plan-MER blijkt wel dat het ontwerp van het kruispunt de fietser een verkeersveilige positie dient te geven. Als milderende maatregel is een conflictvrije regeling van de verkeerslichten in de stedenbouwkundige voorschriften als verplichting doorvertaald.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M34.

Enkele bezwaarindieners stellen dat de nieuwe weg en de nieuwe kruispunten zullen zorgen voor **oplopende wachttijden** aan betreffende kruispunten. De doorstroming van bestaande wegen en de bestaande weg komt zo in het gedrang.

De Procoro geeft aan dat de effecten van de verschillende alternatieven op het gemotoriseerd verkeer inzichtelijk werden gemaakt en beoordeeld op basis van een doorrekening in het Regionaal Strategisch Verkeersmodel Kempen in de plan-MER (zie 8.2.2. Mobiliteit). Deze doorrekening biedt inzicht in de belasting van de wegsegmenten in het plangebied in verhouding tot de capaciteit van de wegvakken en kruispunten. Hieruit kwamen geen knelpunten inzake doorstroming naar boven. Er wordt wel gesteld dat, hoewel er wordt voldaan aan de plandoelstellingen met de infrastructurele ingreep, zijnde de aanleg van de nieuwe weg, er idealiter een aanvulling gebeurt met flankerende maatregelen om zowel de nieuwe weg optimaal te laten functioneren als het omliggend wegennetwerk succesvol in te passen in het veranderde netwerk.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M35.

Enkele bezwaarindieners vragen waarom de **huidige R14-aftakking niet kan bewaard blijven** in plaats van de weg af te buigen naar het noorden.

De Procoro ziet de noordelijke afbuiging van de huidige R14-aftakking als een logisch gevolg van de aanwezigheid van de woonclusters Weidestraat en Gagelstraat ten oosten van de Dr. v/d Perrestraat. Het is niet realistisch om het plangebied in het verlengde van de bestaande R14-aftakking door te trekken naar het oosten omwille van de overlap met voornoemde woonclusters. Ook met het behouden van het plangebied ten noorden van deze woonclusters, maar met gebruik van de bestaande R14-aftakking, zou een ongewenste, praktisch niet bruikbare situatie gecreëerd worden. Het zou leiden tot een zeer complex, onoverzichtelijk en bijgevolg verkeersonveilig kruispunt. Dit zou nefast zijn voor een optimaal functionerende, doeltreffende, duurzame en veilige weginfrastructuur waar in casu naar gestreefd wordt.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M36.

Enkele bezwaarindieners wijzen op de **huidige afslag van de R14 naar de westelijke aftakking van de R14**, ter hoogte van het kruispunt met de N19g. Daar situeert zich een aparte afslagstrook voor verkeer komende van het zuiden om de verkeerslichten van het kruispunt te vermijden. Bezwaarindieners stellen dat het nemen van deze aparte afslagstrook heden reeds vaak verhinderd is door stilstaand verkeer ten gevolge van rood licht aan het kruispunt. Er wordt gevraagd om hier binnen het plan rekening mee te houden.

Het plan voorziet in het gedeeltelijke hergebruik van de bestaande westelijke aftakking van de R14 richting de Dr. v/d Perrestraat. De nieuwe weg zal uitgevoerd worden als een 2x1 terwijl de bestaande R14-aftakking een 2x2 betreft. De bestaande aftakking zal hiertoe gewijzigd worden naar een 2x1 wegprofiel. Dit leidt ertoe dat ook het kruispunt van deze aftakking met de R14/N19g gewijzigd zal moeten worden. Hierover worden binnen het PRUP geen concrete uitspraken gedaan, de gewijzigde inrichting van dit kruispunt valt buiten de scope van voorliggend plan. De Procoro is van mening dat de hertekening van dit kruispunt evenwel deel zal uitmaken van de projectfase die na deze planfase volgt. Bestaande knelpunten aan dit kruispunt, zoals genoemd door bezwaarindieners, lijken hiermee dan ook bekeken en opgelost te kunnen worden.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M37.

Enkele bezwaarindieners vragen of er een evaluatie is gebeurd van de **aanleg van de N19g**, en hoe hiermee binnen het PRUP is rekening gehouden.

De Procoro stelt vast dat er in december 2016 een evaluatie is gebeurd van de aanleg van de N19g. De Procoro stelt hierover volgende conclusie vast: *“Sinds de openstelling van de nieuwe gewestweg in 2014 is het doorgaande (vracht)verkeer op de oude N19 grotendeels verdwenen. De verkeersdruk in de dorpskernen van Ten Aard en Kasterlee is met 55% gedaald, waardoor de leefbaarheid er aanzienlijk verbeterd is. In het algemeen heeft de aanleg van de N19g wel voor meer verkeer gezorgd tussen de E34/Turnhout enerzijds en de E313/Geel anderzijds, maar 90% van die ritten gebeurt via de nieuwe verbindingsweg.”*

De Procoro concludeert dat de N19g een positief effect had voor de verkeersstromen in de regio. Voorliggend PRUP kan hierop aanvullend werken; de plandoelstelling blijft relevant en de realisatie van een nieuwe weg blijft genoodzaakt. De Procoro verwijst hiervoor ook naar de behandeling van bezwaarpunt P1.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M38.

Bezwaarindieners wijzen op de **moeilijke ontsluiting** vanuit de woonclusters Weidestraat en Gagelstraat richting de nieuwe weg. De **Badstraat** zou hier niet voor geschikt zijn.

De ontsluiting van de woonclusters Weidestraat en Gagelstraat naar het noorden zal met voorliggend plan worden onderbroken. De ontsluiting richting het zuiden via de Badstraat of via Koppeleershoeven blijft ongewijzigd.

De Procoro stelt uit de bezwaren vast dat er recent een lokale mobiliteitsmaatregel in voege is getreden waarbij Koppeleershoeven enkelrichting richting Badstraat is geworden. Dit maakt dat de twee woonclusters volgens de situatie vandaag enkel de Badstraat hebben als ontsluiting richting het zuiden. Dit werd ingegeven vanuit het veiliger maken van de schoolomgeving Katersberg.

De Procoro begrijpt de bezorgdheden die hierover worden geuit. Echter kunnen lokale circulatiemaatregelen niet geregeld worden middels het PRUP, gezien dit een gemeentelijke bevoegdheid is. Evenwel blijkt duidelijk uit de MER dat een flankerend (lokaal) mobiliteitsbeleid gewenst is. Om die reden staat dit ook als beleidssuggestie in de Toelichtingsnota en plan-MER opgenomen: “In het stadscentrum en de wijken binnen het ontsluitingsalternatief en ring een duidelijke circulatie opbouwen”. Hierover wenst de Procoro wel te adviseren om niet te spreken van ‘ontsluitingsalternatief’ maar van ‘regionale ontsluiting’ of ‘nieuwe weg’.

De nieuwe weg zal immers mede een alternatief worden voor het oost-west-verkeer dat heden Katersberg gebruikt. Dit blijkt ook uit de plan-MER. Een daling van meer dan 400 voertuigen (beide richtingen) in de spits is merkbaar. Er kan lokaal worden geëvalueerd of de enkelrichting in Koppeleershoeven met het in voege gaan van de nieuwe weg nog moet gehandhaafd blijven. De schoolomgeving zal immers met de nieuwe weg heel wat minder doorgaand oost-west-verkeer moeten dragen, waardoor deze maatregel kan worden herbekeken, eveneens met de ontsluiting van de woonclusters Gagelstraat en Weidestraat in het achterhoofd.

De Procoro acht het bezwaar, middels het voorzien van slimme, lokale circulatiemaatregelen, zoals aangegeven als beleidssuggestie in het PRUP, niet van die aard dat hierover binnen het plan specifieke maatregelen moeten worden getroffen.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om in de beleidssuggestie “In het stadscentrum en de wijken binnen het ontsluitingsalternatief en ring een duidelijke circulatie opbouwen.” niet te spreken van ‘ontsluitingsalternatief’ maar van ‘regionale ontsluiting’ of ‘nieuwe weg’.

M39.

Een bezwaarindiener stelt de concrete vraag of er een mogelijkheid komt tot **keren met de wagen in het begin van Ossemeer**. De straat zou doodlopend worden en is heden te smal om te keren.

De Procoro stelt vast dat er verordenend niet is vastgelegd dat Ossemeer een doodlopende straat wordt. In de Toelichtingsnota (§6.1.3) staat evenwel: “Alle overige kruisende wegen zullen afgesloten worden ter hoogte van de nieuwe wegverbinding.” De Procoro kan deze stelling enkel maar bijtreden, en wenst dienaangaande ook te verwijzen naar de behandeling onder bezwaarpunten M21. en M22.

Inzake de vraag tot keren is de Procoro van mening dat dit niet binnen voorliggend plan moet uitgewerkt worden, maar dat de zeer lokale effecten van eventuele afgesloten wegen bij de uitwerking van het project gedetailleerd uitgewerkt moet worden.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M40.

Bezwaarindiener is bezorgd over een **zeer scherpe bocht ter hoogte van Ossemeer** in de uittekening van de nieuwe weg, wat gevaarlijk is en een vlotte doorstroming belemmert.

De Procoro geeft aan dat de weergave van de nieuwe weg in de Toelichtingsnota nog geen exacte uitwerking is van de uiteindelijk weginfrastructuur. Er werd middels een simulatie met realistische infrastructuurafmetingen en bochtstralen een inschatting gemaakt van de benodigde ruimte om hierop een plangebied te kunnen vaststellen (Toelichtingsnota §6.1). De exacte configuratie van de hele weginfrastructuur, inclusief de betreffende bocht, zal deel uitmaken van de gedetailleerde uitwerkingen op projectniveau. Dit zal resulteren in een veilige en doelgerichte weginfrastructuur. De Procoro verwijst ook naar de stedenbouwkundige voorschriften: “De weginfrastructuur wordt ingepast in het bestaande mobiliteitsnetwerk, zonder het correct en veilig functioneren van de weg zelf in het gedrang te brengen.” en “Zowel de weginfrastructuur als de (onderlinge afstand van) pechhavens en andere aanhorigheden worden ingericht volgens de geldende vademeca en dienstorders van het Agentschap Wegen en Verkeer.”

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M41.

Enkele bezwaarindieners stellen zich de vraag waarom er een **verkeersknip op de Boeretang** in Mol is gekomen. Door deze terug open te stellen kan het (vracht)verkeer ook deze route nemen, is er sprake van meer spreiding van het (vracht)verkeer en is er dus ook minder overlast in Sint-Dimpna.

De Procoro ziet geen rechtstreekse relatie tussen voorgestelde mobiliteitsingreep en de plandoelstelling van het PRUP. Er valt evenmin middels dit PRUP op in te grijpen.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M42.

Bezwaarindieners vragen om **vrachttransportroutes** te herbekijken bij de realisatie van de nieuwe weg zodat logische verbindingen ontstaan tussen klant en leverancier en de impact van de vereiste transporten voor omwonenden beperkt blijft.

De Procoro stelt dat voornoemde suggestie buiten de scope van het plan valt. Op lokaal niveau kunnen steeds afspraken worden gemaakt over het herzien van bepaalde vrachttransportroutes bij de realisatie van de nieuwe weg. Inzake het vrachtroutenetwerk verwijst de Procoro naar het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Kempen zoals op 11 januari 2024 goedgekeurd door de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Hier zijn op regionaal schaalniveau interbestuurlijke afspraken gemaakt die zich vertaald hebben in vrachtroutenetwerk op korte en lange termijn. De Procoro stelt vast dat de ‘regionale ontsluiting’ is opgenomen in betreffend vrachtroutenetwerk van Vervoerregio Kempen.

De Procoro stelt vast dat de Vervoerregio Kempen wordt geduïd in de Toelichtingsnota en adviseert om deze paragraaf te updaten en de context ter zake aan te vullen.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om de §2.4.4 in de Toelichtingsnota inzake de Vervoerregio Kempen te updaten en de context ter zake aan te vullen.

M43.

Een bezwaarindiener stelt dat voorliggend plan **geen oplossing biedt voor het vrachtverkeer dat vanuit Limburg via Mol de E313 wenst te bereiken.**

De Procoro wenst te wijzen op de plandoelstelling van het PRUP zijnde het verbeteren van de verkeersleefbaarheid in het centrum van Geel, en specifiek in Sint-Dimpna. Het is niet het opzet van het PRUP om vrachtverkeer vanuit Limburg tot de E313 te geleiden.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M44.

Enkele bezwaarindieners vragen of er rekening is gehouden met de verkeersgeneratie bij de **ontwikkeling van de industriezone aan Engels Kamp.**

De Procoro veronderstelt dat bezwaarindiener verwijst naar het PRUP Kievermont, waarin voornoemd gebied (Engels Kamp) een ‘zone voor stedelijke ontwikkeling’ voorziet, die een ontwikkeling met lokale bedrijvigheid toelaat.

De Procoro geeft aan dat in het plan-MER gebruik werd gemaakt van het Regionaal Strategisch Verkeersmodel Kempen (RSVK). Dit model gaat uit van een toekomstscenario 2030, wat kan beschouwd worden als een 'trendscenario', waarbij bestaande gedrags- en verplaatsingspatronen doorgetrokken worden naar 2030. Zo komt het RSVK tot een inschatting van het toekomstige verkeersbeeld conform de gekende demografische evolutie en het 'beslist beleid'. Dit 'beslist beleid' omvat toekomstprojecten die in 2021 werden gevalideerd door de leden van de vervoerregioraden. Dit RSVK werd in de plan-MER gebruikt ter weergave van het referentiescenario en ter effectbeoordeling van de modelmatige implementatie van de nieuwe 'regionale ontsluiting'. Uit analyse van deze toekomstprojecten blijkt dat de ontwikkeling van het PRUP Kievermont, en bijgevolg de mobiliteit genererende implicatie ervan, mee vervat zit in het toekomsscenario 2030.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M45.

Enkele bezwaarindieners vragen om een globalere, **bovengemeentelijke aanpak van de mobiliteitsproblematiek** voor heel de regio.

De Procoro wenst aan te geven dat het PRUP steunt op het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSPA), waardoor kan worden gesteld dat in enige mate het bovenlokaal karakter gewaarborgd is.

Bovendien wenst de Procoro te wijzen op het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Kempen zoals op 11 januari 2024 goedgekeurd door de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken. De stad Geel en aangrenzende gemeenten behoren tot deze Vervoerregio Kempen. Dat mobiliteitsplan tekent, op basis van interbestuurlijke consensus, de toekomst van de mobiliteit in de Vervoerregio Kempen uit en bevat acties voor lokale en bovenlokale overheden om die toekomstvisie te realiseren. De Procoro stelt hierbij vast dat voorliggend plan deel uitmaakt van het toekomstig vrachtrouten netwerk en concludeert in die zin dat het PRUP kadert binnen een bovengemeentelijke aanpak van de mobiliteit in de regio.

De Procoro stelt vast dat de Vervoerregio Kempen wordt gedefinieerd in de Toelichtingsnota en adviseert om deze paragraaf te updaten en de context ter zake aan te vullen.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om de §2.4.4 in de Toelichtingsnota inzake de Vervoerregio Kempen te updaten en de context ter zake aan te vullen.

M46.

Bezwaarindiener vraagt om de regionale ontsluiting te kaderen binnen een **totaalplan voor de regio**. Bezwaarindiener stelt een volgorde aan projecten voor die dienen te worden uitgevoerd. Op basis van deze projecten moet herbekeken worden of de aanleg van een nieuwe weg noodzakelijk is. Daarbij aansluitend stelt bezwaarindiener dat een gelijke spreiding van de lasten, zijnde vrachtverkeer naar bedrijvenzones, tussen de verschillende gemeenten in de regio noodzakelijk is.

De Procoro wenst aan te geven dat het PRUP steunt op het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSPA), waardoor kan worden gesteld dat in enige mate het bovenlokaal karakter gewaarborgd is.

Bovendien wenst de Procoro te wijzen op het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Kempen zoals op 11 januari 2024 goedgekeurd door de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken. De stad Geel en aangrenzende gemeenten behoren tot deze Vervoerregio Kempen. Dat mobiliteitsplan tekent, op basis van interbestuurlijke consensus, de toekomst van de mobiliteit in de Vervoerregio Kempen uit en bevat acties voor lokale en bovenlokale overheden om die toekomstvisie te realiseren. De Procoro stelt hierbij vast dat voorliggend plan deel uitmaakt van het toekomstig vrachtroutenetwerk en concludeert in die zin dat het PRUP kadert binnen een bovengemeentelijke visie (of 'totaalplan') op de mobiliteit in de regio. De Procoro stelt vast dat de Vervoerregio Kempen wordt geduid in de Toelichtingsnota en adviseert om deze paragraaf te updaten en de context ter zake aan te vullen.

Het PRUP wordt opgemaakt om de verkeersleefbaarheid in het centrum van Geel te herstellen. Juridisch steunt het hiervoor op het RSPA. De Procoro stelt dat het niet mogelijk is om met dit PRUP al de mobiliteitsproblematieken in de regio aan te pakken. Een regionale aanpak houdt ingrepen in op verschillende beleidsniveaus, bv. Agentschap Wegen en Verkeer op Vlaams niveau en de stad/gemeente op lokaal niveau, en middels verschillende instrumenten, bv. planning, projecten en reglementering.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om de §2.4.4 in de Toelichtingsnota inzake de Vervoerregio Kempen te updaten en de context ter zake aan te vullen.

M47.

Enkele bezwaarindieners vragen zich af of er een onderzoek is geweest naar de **gewijzigde verkeersstromen** door de werken op de Diestseweg en Retieseweg van afgelopen jaren, en om deze verkeerssituatie te hanteren als referentiescenario.

De Procoro stelt vast dat er wordt verwezen naar de tijdelijke verkeersmaatregelen in functie van de vernoemde wegenwerken, zoals bv. het enkelrichtingsverkeer en tonnagebeperking.

De Procoro ziet dat er in het kader van voorliggend PRUP geen onderzoek of evaluatie van de verkeersstromen van voornoemde werken is gebeurd. Dit lijkt voor de Procoro geen gebrek in het onderzoek, gelet op andere data die voorhanden is, verwijzend naar de plan-MER. Bovendien kan het tijdelijk karakter van dergelijke werken een vertekend beeld geven van de veranderende verkeersstromen, wat een impact zou kunnen hebben op het eventuele onderzoek ervan. Net omwille van deze tijdelijkheid acht de Procoro het niet gewenst om dit als referentiesituatie te beschouwen.

De Procoro verwijst hierbij ook naar de behandeling van bezwaarpunt A2.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M48.

Bezwaarindieners wijzen erop dat de **hulpdiensten** (politie, brandweer, ziekenwagen) zullen moeten omrijden omwille van het knippen van enkele wegen door de aanleg van de nieuwe weg. Naast dit extra tijdsverlies, is ook rekening te houden met het gebruik van dezelfde straatnaam aan beide zijden van de ring wat verwarring kan veroorzaken en bijkomend tijdsverlies met zich kan meebrengen.

De Procoro bevestigt dat enkele lokale wegen worden 'geknipt' waardoor enkele lokale noord-zuid-relaties worden doorbroken voor gemotoriseerd verkeer. Dit is ook terug te vinden in het plan-MER onder barrièrewerking (§7.4.4, §18.2.2).

De Procoro stelt vast dat zowel het ziekenhuis, als de politie als de brandweer zich situeren ten zuiden van het plangebied. De Procoro kan op basis van hun ligging beoordelen dat het knippen van betreffende lokale wegen nauwelijks tot geen impact heeft op de aanrijroutes voor deze hulpverleners. Enig tijdsverlies wordt als absoluut verwaarloosbaar ingeschat.

Inzake het (her)benoemen van straatnamen is de Procoro van oordeel dat zich ook hier geen noemenswaardige problemen stellen. Enige wijzigingen terzake zullen bij het administratief wegenisdossier in projectfase moeten bekeken worden.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M49.

Een bezwaarindiener stelt zich de vraag hoe de **verbinding van Koeksberg 6 naar Meulemakershoef 5** kan gemaakt worden.

De Procoro begrijpt dat niet elke mogelijke lokale verplaatsing nader is onderzocht. Binnen de plan-MER kan dit gekaderd worden binnen de effectbeoordeling 'barrièrewerking' van de discipline mens-mobiliteit (§7.4.4, §18.2.2).

In casu kan voornoemde verplaatsing als trage weggebruiker of met het landbouwvoertuig gemaakt worden via de Schransdijk, gelet op de ongelijkvloerse kruising aan Schransdijk en de connectie parallel aan de nieuwe weg tussen Schransdijk en Meulemakershoef.

Indien de verplaatsing met de wagen gebeurt, dan volgt men via Katersberg de N118 tot aan Lieventier.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M50.

Een bezwaarindiener wijst op zijn **bedrijf 'Agrogas'** en wenst optimaal **bereikbaar** te blijven. Een andere bezwaarindiener wijst op de vereiste toegankelijkheid van zijn bedrijf(swoning) op Kastermanstraat 5.

De Procoro stelt vast dat betreffend bedrijf gelegen is te Rendersvensedijk 12, 2440 Geel. De Procoro schat in dat het bedrijf in hoofdzaak bereikt wordt via de N118. Mogelijk wordt ook de lokale weg Schransdijk als route gebruikt. Voorliggend plan heeft op vlak van bereikbaarheid van het bedrijf geen negatieve impact. De toegang via de N118 blijft bewaard, en wordt zelfs versterkt met de aanleg van de nieuwe weg. Een eventuele toegang via Schransdijk blijft gewaarborgd voor landbouwvoertuigen.

De Procoro stelt vast dat het bedrijf te Kastermanstraat 5, 2440 Geel via het noorden en het oosten bereikbaar is via lokale landbouwwegen. Vanuit het zuiden, Katersberg, is het bereikbaar via de Kastermanstraat, via het oosten (Dr. v/d Perrestraat) via de Fittelaarsdijk. De Procoro ziet dat, behoudens de toegang vanuit Katersberg via Kastermanstraat, alle toegangswegen tot het bedrijf behouden blijven. De nieuwe weg zorgt ervoor dat de Kastermanstraat geknipt wordt, en de zuidelijke toegang hiermee is onderbroken. Dat wordt beschouwd als een negatief effect. De Procoro acht evenwel dat de toegang tot het bedrijf nog voldoende gewaarborgd blijft middels andere, heden reeds bestaande wegen.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M51.

Bezwaarindieners verwijzen naar de vraag van de Geelse gemeenteraad aan de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken om een **tonnagebeperking** in te voeren op de gewestwegen in Sint-Dimpna. Bezwaarindieners wijzen hierbij ook naar een tonnagebeperking die elders in de stad Geel (Winkelomheide) wel kon worden ingevoerd. Aanvullend wordt er ook gewezen op de tonnagebeperking die de buurgemeente Meerhout recent heeft ingesteld voor haar dorpskern. Dit laatste zou bovendien een negatief effect hebben op de verkeersintensiteiten op de ring van Geel.

De Procoro wenst te wijzen op de plandoelstelling van het PRUP zijnde het verbeteren van de verkeersleefbaarheid in het centrum van Geel, en specifiek in Sint-Dimpna.

Daarnaast benadrukt de Procoro dat voorliggend plan het voorzien van een tonnenmaatbeperking in de kern niet hypothekeert. Integendeel, de Procoro verwijst naar de plan-MER dat duidt dat, hoewel er wordt voldaan aan de plandoelstellingen met de infrastructurele ingreep, zijnde de aanleg van de nieuwe weg, er idealiter een aanvulling gebeurt met flankerende maatregelen om zowel de nieuwe weg optimaal te laten functioneren als het omliggend wegennetwerk succesvol in te passen in het veranderde netwerk. Dit is bijvoorbeeld het implementeren van een tonnagebeperking in de kern, zoals aangegeven als beleidssuggestie (Toelichtingsnota §6.3.1).

De Procoro is tot slot van mening dat voorgenoemd initiatief van de gemeente Meerhout geen invloed heeft op het verkeer in de kern van Geel, noch op de plandoelstelling, noch op de uitwerking van het plan.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M52.

Een bezwaarindieners stelt dat de **stelling** in de plan-MER bij §7.3.4.2. *“de N118 kent een halvering van de verkeersintensiteiten naarmate deze het centrum van Geel bereikt. Dit betekent dat de helft van de bestuurders een noordelijke route nemen via bijvoorbeeld de N142/Katersberg...”* **niet klopt**. Het zou een reductie van 24% betreffen.

De Procoro stelt dit ook vast en vraagt om de tekstpassage aan te passen.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om de tekstpassage onder §7.3.4.2 van de plan-MER inzake de reductie van het verkeer in Katersberg aan passen.

M53.

Bezwaarindiener ziet de nieuwe weg als een type ‘**snelweg**’, wat indruist tegen het uitgangspunt van een secundaire weg type II. Er wordt ook gesteld dat een secundaire weg lokale straten moet ontsluiten naar het hogere wegennet.

Vooreerst wenst de Procoro aan te geven dat voorliggend plan geen autosnelweg beoogt. Het betreft een weg met één baanvak per richting met als richtsnelheid 70km/u.

Er wordt verwezen naar de wegcategorisering. Binnen de ‘oude’ wegcategorisering valt de nieuwe weg binnen de secundaire weg type II. Uit de plan-MER bleek niet dat een aantakking van alle lokale, voornamelijk landbouwwegen, op de nieuwe weg noodzakelijk is. Bovendien leggen bijkomende aansluitingen van lokale wegen een hypotheek op de verkeersveiligheid (bijkomende conflictpunten) en op de doorstroming van de nieuwe weg.

De Procoro stelt bovendien dat volgens de ‘nieuwe’ wegcategorisering, en zoals vastgelegd in het Regionaal Mobiliteitsplan Kempen, de nieuwe weg een interlokale weg is. Volgens de inrichtingsprincipes van het Agentschap Wegen en Verkeer moet er bij interlokale wegen selectief worden omgegaan met het aantal rechtstreekse toegangen om een vlotte doorstroming te kunnen nastreven. De Procoro stelt vast dat de Vervoerregio Kempen wordt geduid in de Toelichtingsnota en adviseert om deze paragraaf te updaten en de context ter zake aan te vullen.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om de §2.4.4 in de Toelichtingsnota inzake de Vervoerregio Kempen te updaten en de context ter zake aan te vullen.

M54.

Een bezwaarindiener wijst erop dat de **bushalte Elzenstraat** aan de Dr. v/d Perrestraat midden in het plangebied valt en zal moeten verdwijnen, en vraagt wat de invloed zal zijn op de mobiliteit van de busreizigers.

De Procoro wenst vooreerst te wijzen op het plan-MER, concreet de discipline Mens-mobiliteit, waarin het effect van de alternatieven op het busvervoer wordt onderzocht.

De Procoro stelt inderdaad vast dat de bushalte Elzenstraat zich in het plangebied bevindt. Met voorliggend plan wordt er echter niet geraakt aan het busnetwerk. De trajecten blijven onveranderd.

Over het verplaatsen van betreffende bushalte wordt in het PRUP niet dieper ingegaan. De Procoro acht dit op planniveau ook niet noodzakelijk. Bij de uitwerking van het project, en meer bepaald het kruispunt met de Dr. v/d Perrestraat, zal meer in detail bekeken worden of een verplaatsing van betreffende bushalte noodzakelijk is en zo ja, hoe de eventuele neveneffecten hiervan kunnen worden opgevangen.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

M55.

Bezwaarindieners verwijzen naar het beleidsdocument Mobiliteitsplan Vlaanderen dat voorschrijft dat de **verbetering van de verkeersleefbaarheid van stedelijke gebieden niet mag gebeuren door het verplaatsen van de hinder** (fijn stof, geluid, ...). Indieners zijn van mening dat dit wel het geval is. Ook zou het Mobiliteitsplan stellen dat **geen woongebieden op minder dan 100m** van een drukke verbindingsweg mogen ontwikkeld worden. Indieners stellen dat het omgekeerde dan ook het geval moet zijn. Hierbij verwijzen indieners er algemeen op dat de nieuwe weg te dicht bij woningen zal worden aangelegd.

De Procoro vermoedt dat bezwaarindieners verwijzen naar de conceptverbeteringen die in het plan-MER op pagina 200 zijn geduid voortkomende uit het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. De Procoro dient hierbij vast te stellen dat er geen goedgekeurd Mobiliteitsplan Vlaanderen bestaat. In 2013 werd een ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen opgemaakt, met een openbaar onderzoek dat liep 8 november 2013 tot en met 12 januari 2014. Het is echter nooit tot een finale goedkeuring van dat mobiliteitsplan gekomen. Een aftoetsing of kadering van voorliggend plan binnen dit ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen lijkt dan ook niet gewenst. Hier vraagt de Procoro dus om het plan-MER op aan te passen. De Procoro stelt hierbij voor om in het plan-MER of in de Toelichtingsnota het plan wel te kaderen binnen de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040. De Vlaamse overheid keurde in juni 2021 deze mobiliteitsvisie richting 2040 definitief goed. Die blik op de toekomst zal dienen als leidraad voor de Vlaamse mobiliteitsbeslissingen de komende 20 jaar.

Inhoudelijk stelt de Procoro dat er heden geen rechtsregels zijn inzake het verbod van het aanleggen van nieuwe wegen van het type 2x1, zoals voorzien binnen het PRUP, in de buurt (of op een kortere afstand dan 100m) van woningen.

In casu wenst de Procoro te wijzen op de inpasbaarheid van voorliggend plan in haar omgeving, waarbij een afstand van 100m ten opzichte van aanwezige woningen niet steeds gewaarborgd zal zijn. De Procoro erkent, op basis van de plan-MER, de effecten die voorliggend plan kan veroorzaken op mens en milieu. De effecten van het plan zijn volgens de Procoro volwaardig onderzocht in de plan-MER en de vereiste milderende maatregelen inzake geluid, zichten, biodiversiteit, ... zijn verordenend doorvertaald in het PRUP.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om het plan-MER en de Toelichtingsnota aan te vullen met een kadering binnen de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 en de verwijzing naar het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen in het plan-MER te verwijderen.

M56.

Bezwaarindieners wijzen erop dat zowel het **Vlaams Luchtbeleidsplan, het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKA) als de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)** stellen dat een afname van het autoverkeer noodzakelijk is om de Vlaamse milieudoelstellingen te halen. De nood aan een afname van het autoverkeer zou in het PRUP buiten beeld blijven. Een uitbreiding van wegcapaciteit zou, zonder

sturende maatregelen, niet kunnen rijmen met de doelstellingen met voornoemde beleidsdocumenten.

De Procoro stelt dat het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 een link legt met het wegverkeer. Er wordt gesteld dat: *“We zetten in de eerste plaats in op de brongerichte maatregelen die de emissies van het wegverkeer reduceren. De verkeersemisies zijn afhankelijk van het aantal afgelegde kilometers, de samenstelling van het voertuigenpark en de reële emissiefactoren van de voertuigen.”* De Procoro ziet dat het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) 2021-2030 hierbij aansluit, en wordt gekaderd in het plan-MER (§16.3.1.1). Samengevat gaat het over een daling van voertuigkilometers voor personenwagens, een beperking op de toename aan voertuigkilometers voor vrachtwagens, het uitbouwen van een multimodaal vervoerssysteem voor personen en vracht en een daling van de transport-CO₂-uitstoot.

Belangrijke conclusie hierin is dat voorliggend plan in hoofdzaak zorgt voor een verschuiving van de verkeersintensiteiten, eerder dan een toename ervan. Het plan is verkeersdragend en niet verkeersgenererend. Daarnaast ziet de Procoro dat potenties inzake multimodaal transport niet worden gehypothekeerd. Integendeel, met de implementatie van een flankerend beleid zoals circulatiemaatregelen, herinrichting openbaar domein, ... om de nieuwe weg optimaal te laten functioneren, kan het hiertoe zelfs een bijdrage leveren. Inzake een daling van de CO₂-uitstoot door verkeer wordt verwezen naar de vergroening van de Belgische voertuigvloot, zoals aangehaald in de behandeling van bezwaarpunten L1. en GEZ1.

Tot slot weet de Procoro dat het plan ook rekening houdt met het de Programmatisch Aanpak Stikstof (PAS), zie behandeling onder bezwaarpunten S1. en S2. Om de natuurkwaliteit te verbeteren heeft de Vlaamse Regering in 2014 bij de vaststelling van de instandhoudingsdoelstellingen (IHD) van de voorkomende natuurlijke habitats (SBZ-H of Speciale Beschermingszones voor Habitats) beslist om de impact van stikstof op een programmatische manier aan te pakken, zodat het bereiken van de IHD in de SBZ-H er niet (meer) door gehypothekeerd wordt. De PAS moet kunnen waarborgen dat, wat de stikstofproblematiek betreft, de natuurlijke kenmerken, nodig voor het behalen van de IHD, in geen enkel SBZ-H meer worden aangetast, dat het realiseren van de IHD in de afzonderlijke SBZ-H niet onmogelijk wordt gemaakt, en dat de verslechtering van de kwaliteit van de Europees beschermde habitattypen en leefgebieden van soorten, te beoordelen t.o.v. de IHD voor het betrokken gebied, in elk SBZ-H wordt voorkomen. Uit de PAS volgde een decreet, het zgn. Stikstofdecreet. De Procoro wenst hiervoor te verwijzen naar bezwaarpunt S2.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

Natuur en landschap

N1.

Verskillende bezwaarindieners maken zich zorgen om de **biodiversiteit** en halen aan dat er **waardevolle natuur** vernietigd zal worden door de aanleg van een nieuwe weg, met habitatverlies en verstoring van het ecosysteem tot gevolg. Er wordt onder meer verwezen naar biologisch zeer waardevol gebied nabij de Holvensche Hondenschool, biologisch waardevolle gebieden nabij Koppeleershoeven en nabij de bestaande R14-aftakking, een weide aan Ossemeer en naar een specifieke, private bloemenweide met zeldzame bloemen en planten.

De Procoro verwijst vooreerst naar de discipline Biodiversiteit in de plan-MER (§12.4) waarin de effecten op biodiversiteit zijn onderzocht.

De Procoro stelt vast dat het plangebied overlapt met een oppervlakte aan biologisch waardevolle vegetaties. De Procoro wenst hierbij te benadrukken dat in het PRUP een plangebied wordt afgebakend waarbinnen een toekomstige wegverbinding gerealiseerd kan worden. Het plangebied wordt ruimer voorzien dan wat noodzakelijk is voor de inrichting van een 2x1-weg. De effectieve inname van biologisch waardevol gebied volgens de Biologische Waarderingskaart (BWK) is beperkter dan de overlap met het plangebied.

Gelet op de eigenheid van het plan valt evenwel niet te voorkomen dat er biologisch waardevol gebied zal worden aangesneden door de nieuwe weg. Uit de plan-MER blijkt dat dit in hoofdzaak over biologisch minder waardevol gebied volgens de BWK gaat, met dus minder waardevolle ecotopen.

De Procoro stelt vast dat nabij het plangebied, ter hoogte van de kruising Fittelaarsdijk-Kastermanstraat, er een biologisch zeer waardevol gebied is gelegen aangeduid als eiken-berkenbos en jong loofbos (exclusief populier) volgens de BWK. Deze zone blijft door het plangebied gevrijwaard. Ook de biologisch waardevolle aanplant van Grove Den met ondergroei van bomen en struiken blijft gevrijwaard (zie behandeling onder bezwaarpunt N14.).

De Procoro stelt ook vast dat het plangebied overlapt met een Houtwal met dominantie van Zomereik (khwq), aangeduid als biologisch zeer waardevol volgens de BWK. De Procoro stelt vast dat deze houtwal is beschermd binnen de stedenbouwkundige voorschriften: *“Het behoud van de houtwal gedomineerd door Zomereik, ter hoogte van de kruising van Meulemakershoef en Binnenblok, als biologisch zeer waardevolle vegetatie.”*

Hierbij stelt de Procoro in de plan-MER wel een tekstuele fout vast: In de plan-MER in tabel 18-21 werd deze houtwal benoemd als Houtwal met gemengd loofhout. De Procoro vraagt om deze tekstuele fout recht te zetten. De Procoro ziet wel dat de beoordeling met de correcte habitatinnames gebeurde en dit dus niet bijgesteld moet worden. (zie ook behandeling onder bezwaarpunt N20.)

Tot slot wenst de Procoro er op te wijzen dat verplicht een groene visuele bufferzone dient te worden ingericht (zie ook behandeling bij bezwaarpunt N3.). Deze zal voorzien worden van streekeigen groen, en ook een bermenbeheerplan is vereist. Op die manier is er binnen het plan ook ruimte om te compenseren voor eventueel ecotoopverlies.

De Procoro concludeert dat de discipline Biodiversiteit is onderzocht en er voldoende zekerheid in het PRUP en de stedenbouwkundige voorschriften is ingebouwd ter voorkoming van onaanvaardbare effecten op de aanwezige biodiversiteit.

Afrondend wenst de Procoro er op te wijzen dat op projectniveau een toets aan het Soortenbesluit zal moeten gebeuren. Het gaat dan om wilde flora en niet om rassen, variëteiten of uitheemse flora.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om de tekstuele fout in de plan-MER in tabel 18-21 inzake de Houtwal van Zomerijk, benoemd als Houwal met gemengd loofhout, recht te zetten.

N2.

Verskillende bezwaarindieners duiden op de direct ruimtelijke impact door het **verlies aan groen en open ruimte** waardoor het uitzicht op de aanwezige natuur en het landbouwgebied zal verdwijnen alsook het **karakter en de esthetiek van de omgeving** wordt aantast. Er wordt hierbij verwezen naar 'de groene vinger' tussen Geel-Ten Aard, Geel Holven en Kievermont, een historisch open ruimtegebied. Het plan heeft zo invloed op de leefbaarheid en de waarde van onroerend goed.

De Procoro erkent dat de nieuwe weg tussen de Dr. v/d Perrestraat en de Retiesweg zorgt voor de inname van agrarisch gebied. De verharde oppervlakte van de nieuwe wegverbinding wordt geschat op 2,4ha. Het ingenomen landbouwgebied betreft herbevestigd agrarisch gebied (HAG). Bij de indicatie van dit landbouwgebied als HAG werd reeds in 2007 beleidsmargin opgenomen voor de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan voor een weginfrastructuur tussen N19 (Dr. v/d Perrestraat) en N118 (Retieseweg).

De Procoro erkent dat het karakter van de omgeving plaatselijk wordt aangetast. Dit is eigen aan het planopzet: het aanleggen van een nieuwe weg. De weg doorkruist voornamelijk landbouwgebied. Dit landbouwgebied strekt zich vanuit de noordelijke rand van het bebouwd weefsel van de stad Geel richting het noorden uit tot aan en voorbij het Kanaal Bocholt-Herentals. Het landbouwgebied is hier voornamelijk gekenmerkt door open velden, de aanwezigheid van enkele landbouwbedrijven met bedrijfsbebouwing en sporadisch solitaire of geclusterde zonevreemde woningen. Sommige van deze velden kennen heden reeds enige natuurwaarde.

Het voorkeursalternatief, dat leidde tot het plangebied, doorsnijdt voornoemde omgeving relatief dicht tegen het bebouwd weefsel. Op die manier kan het karakter van de ruimer agrarisch gebied maximaal bewaard blijven. Enkele woningen kijken heden uit op voornoemde landbouwvelden. Het gaat dan voornamelijk over de woonstpercelen in de woonclusters Weidestraat-Gagelstraat maar ook bv. aan Berkven en Binnenblok. De leefbaarheid, of in deze context hun beleving van het landschap, met name de zichten op het landbouwgebied, zal worden verstoord. De Procoro stelt vast dat de impact van landschap is onderzocht in het plan-MER (§18.2.9): *"Effecten op de beleving worden vooral relevant geacht ten aanzien van bewoning. Vanuit de woningen zullen zichten ontstaan op de infrastructuur van de nieuwe weg en op het voorbijrijdend verkeer. De realisatie van een nieuwe weg en het voorbijrijdend verkeer worden voor de beleving van de omwonenden over het algemeen negatief beoordeeld. De beleving is echter persoonsgebonden waardoor voor sommige het effect ook aanzienlijk negatief kan zijn, zeker wanneer de weg op korte afstand van de woning komt te liggen. Er wordt daarom aanbevolen om bestaande groenstructuren zoveel mogelijk te behouden. Daarnaast dienen nieuwe buffers aangelegd te worden of kunnen de bestaande bomenrijen in deze buffers geïntegreerd worden."*

De Procoro stelt dat het hier gaat over een visuele buffering. Hiervoor wordt verwezen naar de behandeling onder bezwaarpunt N3.

Inzake het verlies aan natuur en biodiversiteit wenst de Procoro te verwijzen naar de behandeling onder bezwaarpunt N1.

Inzake het aspect waardevermindering, wenst de Procoro tot slot te verwijzen naar de behandeling onder bezwaarpunt O1.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

N3.

Bezwaarindieners stellen dat de nieuwe weg zal zorgen voor **visuele hinder**, en dat de voorziene geluidsschermen eveneens visueel verstorend zullen werken. Bezwaarindieners verwijzen hierbij ook specifiek naar hun woning als zijnde de locatie waar visuele hinder te verwachten valt. Deze woningen bevinden zich in de straten langsheen het plangebied, zoals onder meer Ossemeer, Molderbeemdendijk, Zandhoefstraat, Witbolstraat, Meulemakershoef en Binnenblok.

De Procoro stelt dat het verlies aan groen voor algemene ontspanning verschillende facetten kan inhouden. Hieruit blijkt dat de ruimte-inname die veroorzaakt wordt door de toekomstige wegverbinding hoofdzakelijk landbouwgrond betreft. Echter gaat er ook zichtbare vegetatie verloren door het plan.

De Procoro verwijst vooreerst naar de behandeling bij bezwaarpunt M20. inzake de toegankelijkheid van de omgeving rond het plangebied voor wandelaars, fietsers en andere recreanten.

Daarnaast stelt de Procoro vast dat in de plan-MER (§18.2.8.3, §18.2.9.4) wordt gesteld dat effecten op de visuele beleving van het landschap voor de omwonenden relevant wordt geacht. Hierbij benadrukt de Procoro dat in het PRUP een plangebied wordt afgebakend waarbinnen een toekomstige wegverbinding gerealiseerd kan worden. Het plangebied wordt ruimer voorzien dan wat noodzakelijk is voor de inrichting van een 2x1-weg. Hierdoor is er ruimte beschikbaar om milderende maatregelen realiseerbaar te maken en zodus zijn deze, volgens de inzichten uit het plan-MER, geïntegreerd in de stedenbouwkundige voorschriften.

Zonder afscherming zullen er zichten ontstaan op de infrastructuur van de nieuwe weg en op het voorbijrijdend verkeer vanuit de woningen langs de volgende straten: Zandhoefstraat, Holven, Ossemeer, Molderbeemdendijk, Dr. v/d Perrestraat, Fittelaarsdijk, Witbolstraat, Weidestraat, Lupinenstraat, Spurriestraat, Koppeleershoeven, Gagelstraat, Heistraat, Kastermanstraat, Schransdijk, Katersberg, Meulemakershoef, Binnenblok, Berkven, Pand en Retieseweg. De realisatie van een nieuwe weg en aanhorige infrastructuur, bv. verlichtingspalen, en het voorbijrijdend verkeer worden voor de beleving van de omwonenden over het algemeen negatief beoordeeld. De beleving is echter persoonsgebonden, waardoor voor sommigen het effect ook aanzienlijk negatief kan zijn, zeker wanneer de weg op korte afstand van de woning komt te liggen. Er wordt daarom vanuit de plan-MER aanbevolen om bestaande groenstructuren zoveel mogelijk te behouden. Daarnaast dienen groene visuele buffers aangelegd te worden met integratie van bestaande groenstructuren.

In de stedenbouwkundige voorschriften ziet de Procoro onder meer volgende doorvertaling: *“Aan weerszijden van de weg wordt een voldoende ruime groene berm voorzien die als bufferzone dient tussen de weg en zijn omgeving. Deze bermen worden voorzien van voldoende hoge vegetatie.”*, *“Volgende zaken dienen onderdeel uit te maken van de inrichtingsstudie: - Een kwalitatieve ruimtelijke, landschappelijke, geluidbufferende en ecologische inpassing van de weginfrastructuur en aanhorigheden in de omgeving;”, “Een kwalitatieve ruimtelijke, landschappelijke en ecologische inpassing van de weginfrastructuur en aanhorigheden in de omgeving worden beoogd.”*, *“Ecologische inrichting van bermen, taluds en langsgrachten, met streekeigen aanplant en waar mogelijk opgaand*

groen en bomenrijen waar dit het huidige landschapsbeeld niet negatief beïnvloedt. De opmaak van een bermbeheerplan verzekert dat een ecologische zone ontstaat waarlangs fauna kan bewegen.” en “De ruimte tussen de wegverbinding en Villa Zonneschijn en de ruimte tussen de wegverbinding en bestaande woningen in het gebied tussen de Dr. v/d Perrestraat en de Heistraat wordt ingericht als een volwaardige, visueel gesloten groenbuffer. Hierbij dient de bestaande vegetatie maximaal behouden te blijven en wordt rekening gehouden met het aanwezige overstromingsgevoelige gebied en de historisch permanente graslanden.”

De Procoro concludeert dat bestaande zichten op het landbouwgebied door dit plan verstoord zullen worden maar dat er maximaal wordt ingezet op het behoud van ‘zicht op groen’, voornamelijk vanuit woonstpercelen. Dat bleek noodzakelijk uit de plan-MER en is volwaardig doorvertaald in de stedenbouwkundige voorschriften.

De Procoro adviseert wel om, betreffende het laatst aangehaalde voorschrift, specifiek de aanwezige woningen rondom het plangebied te benoemen, om voldoende zekerheid juridisch te verankeren. Voorgaand op de plan-MER stelt de Procoro voor om volgende specifiek te benoemen: de woningen langs Ossemeer, Molderbeemdendijk, Dr. v/d Perrestraat, Fittelaarsdijk, Witbolstraat, Weidestraat, Lupinenstraat, Spurriestraat, Koppeleershoeven, Gagelstraat, Heistraat, Kastermanstraat, Schransdijk, Katersberg, Meulemakershoef, Binnenblok, Berkven, Pand en Retieseweg. Voor Zandhoefstraat en Holven acht de Procoro dit niet noodzakelijk. Heden bevindt zich hier de westelijke aftakking van de R14. Het betreft dus een bestaande situatie op vlak van zichten en beleving. Bovendien zal deze bestaande weg (R14-aftakking) hier ‘gedownsized’ worden van een 2x2-weg tot een 2x1-weg.

Ook adviseert de Procoro om de termen ‘voldoende ruime groen berm’ en ‘voldoende hoge vegetatie’ meer te specificeren, aangezien dit veel ruimte laat voor interpretatie alsook om de term ‘geluidbufferende’ toe te voegen aan ‘Een kwalitatieve ruimtelijke, landschappelijke en ecologische inpassing (...)’ zodat dit afgestemd is op wat er voorgaand staat (‘Een kwalitatieve ruimtelijke, landschappelijke, geluidbufferende en ecologische inpassing (...)’).

Tot slot wenst de Procoro er op te wijzen dat, wat de vrees voor visuele hinder van geluidsschermen betreft, het exacte type geluidsmilderende maatregel, bv. een geluidswal, een geluidsscherm, diffractoren, ... niet verordenend is vastgelegd. De Procoro verwijst hiervoor ook naar de behandeling bij bezwaarpunt GT2. De Procoro is van mening dat er voldoende ruimte gegarandeerd is om eventuele geluidsschermen te combineren met een groene omkadering.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om het stedenbouwkundig voorschrift “De ruimte tussen de wegverbinding en Villa Zonneschijn en de ruimte tussen de wegverbinding en bestaande woningen in het gebied tussen de Dr. v/d Perrestraat en de Heistraat wordt ingericht als een volwaardige, visueel gesloten groenbuffer.” aan te passen naar “De ruimte tussen de wegverbinding en Villa Zonneschijn en de ruimte tussen de wegverbinding en bestaande woningen in Ossemeer, Molderbeemdendijk, Dr. v/d Perrestraat, Fittelaarsdijk, Witbolstraat, Weidestraat, Lupinenstraat, Spurriestraat, Koppeleershoeven, Gagelstraat, Heistraat, Kastermanstraat, Schransdijk, Katersberg, Meulemakershoef, Binnenblok, Berkven, Pand en Retieseweg wordt ingericht als een volwaardige, visueel gesloten groenbuffer.”

De Procoro adviseert om de termen ‘voldoende ruime groen berm’ en ‘voldoende hoge vegetatie’ in het voorschrift “Aan weerszijden van de weg wordt een voldoende ruime groene berm voorzien die als bufferzone dient tussen de weg en zijn omgeving. Deze bermen worden voorzien van voldoende hoge vegetatie.”, meer te specificeren.

De Procoro adviseert om de term ‘geluidsbufferende’ toe te voegen aan “Een kwalitatieve ruimtelijke, landschappelijke en ecologische inpassing van de weginfrastructuur en aanhorigheden in de omgeving worden beoogd.”

N4.

Een bezwaarindieners vraagt om **struiken en bomen langsheen de weg** te voorzien, gelet op hun vele voordelen zoals schaduwwerking en opname CO₂.

De Procoro stelt vast dat in het plan-MER in de discipline klimaat milderende maatregelen worden voorgesteld i.f.v. reductie hittestress (§16.5-§18.2.11.5): *“De nieuwe wegenis moet geflankeerd worden door hoogstambomen (onder de vorm van bos, groepen hoogstambomen en hoogstambomenrijen). Dit door aanliggende bestaande bossen en bomenrijen maximaal te behouden én actieve beplanting van nieuwe hoogstambomen (inheemse en droogte- en hittestressbestendige soorten).”* Dit is overgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften als *“Ecologische inrichting van bermen, taluds en langsgrachten, met streekeigen aanplant en waar mogelijk opgaand groen en bomenrijen waar dit het huidige landschapsbeeld niet negatief beïnvloedt.”*

De Procoro is van mening dat de zinsneden *“waar mogelijk”* en *“waar dit het huidige landschapsbeeld niet negatief beïnvloedt”* kunnen geschrapt worden. De nieuwe weg zorgt voor een breuk in het landschapsbeeld. Vanuit die insteek is uit de plan-MER ook duidelijk naar vorgekomen dat het vereist is om de zichten op de nieuwe weg vanuit de omgeving, en dan voornamelijk vanuit de bewoning, te doorbreken middels een groene buffering. De Procoro wenst ter zake ook te verwijzen naar de behandeling van bezwaarpunt N3.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om het stedenbouwkundig voorschrift “Ecologische inrichting van bermen, taluds en langsgrachten, met streekeigen aanplant en waar mogelijk opgaand groen en bomenrijen waar dit het huidige landschapsbeeld niet negatief beïnvloedt.” aan te passen naar ““Ecologische inrichting van bermen, taluds en langsgrachten, met streekeigen aanplant van opgaand groen en bomenrijen.”

N5.

Enkele bezwaarindieners vragen om het oostelijk gedeelte van het plan meer naar het noorden te verplaatsen zodat **de nieuwe weg niet vlakbij de woonstpercelen van Binnenblok en Retieseweg** komt te liggen en er op die manier meer ruimte ontstaat voor buffering naar betreffende woonstpercelen. Er wordt hierbij verwezen naar het door de Raad van State in 2014 vernietigde PRUP Regionale ontsluiting Geel waarbij er meer natuurlijke omkadering en buffering voorzien was. Er wordt ook op gewezen dat het plangebied hier overlapt met een woonstperceel aan de Retieseweg ter hoogte van het nieuwe kruispunt wat nefast is voor de toegang tot het perceel.

De Procoro geeft aan dat de weergave van de nieuwe weg in de Toelichtingsnota nog geen exacte uitwerking is van de uiteindelijk weginfrastructuur. Er werd middels een simulatie met realistische infrastructuurafmetingen en bochtstralen een inschatting gemaakt van de benodigde ruimte om hierop een plangebied te kunnen vaststellen (Toelichtingsnota §6.1). Het plangebied omvat dus niet de volledige weginfrastructuur, aldus concludeert de Procoro dat de weg niet tot vlak tegen de woonstpercelen zal worden aangelegd, aangezien er ook rekening moet gehouden worden met de

milderende maatregelen die werden doorvertaald in de stedenbouwkundige voorschriften, bv. inzake visuele buffering en geluidbuffering.

Toegangen tot (woonst)percelen zullen immer gewaarborgd zijn. De Procoro verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften: *“De weginfrastructuur wordt ingepast in het bestaande mobiliteitsnetwerk, zonder het correct en veilig functioneren van de weg zelf in het gedrang te brengen: - De bereikbaarheid van bestaande landbouwpercelen, landbouwbedrijven, woningen en andere functies wordt gegarandeerd (...)”*. De exacte configuratie van betreffend kruispunt, en dit in relatie tot nabijgelegen opritten van omliggende woonstpercelen, zal deel uitmaken van de gedetailleerde uitwerkingen op projectniveau.

Tot slot stelt de Procoro dat voorliggend plan volledig losstaat van het PRUP Regionale ontsluiting Geel dat in 2014 door de Raad van State werd vernietigd. De Procoro verwijst hiervoor naar behandeling onder bezwaarpunt A15.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

N6.

Een bezwaarindiener verwijst naar figuur 18-42 in de plan-MER waarbij de focus is gelegd op de **belevingswaarde richting het woonstperceel te Dr. v/d Perrestraat 347**. Er wordt vooreerst gesteld dat de focus hier moet liggen op geluidsmilderende maatregelen i.p.v. belevingswaarde. Als tweede wordt gewezen op het feit dat het betreffende perceel slechts aan de voorzijde en aan de tuinkant zicht heeft op de weg, en niet langs de linkerzijde van het perceel, aangezien dit een blinde muur betreft. De rode stippellijn op de figuur betreft dus een foutieve indicatie.

De Procoro stelt op basis van figuur 18-42 uit de plan-MER (§18.2.9.3) vast dat er hier een indicatie wordt gegeven van mogelijke visuele verstoring vanuit omliggende bewoning richting de nieuwe weg. Het betreft aldus geen foutieve indicatie. Het gaat hier bovendien effectief over de belevingswaarde (visuele verstoring) binnen de discipline mens-ruimtelijke aspecten. Geluidsaspecten komen aan bod in de discipline geluid & trillingen.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

N7.

Bezwaarindieners stellen dat er **onvoldoende rekening wordt gehouden met de aanwezige fauna**. Er wordt gewezen op de aanwezigheid van onder andere beschermde vogelsoorten, de broedplaats van buizerds, padden en kikkers, o.a. overstekend tussen Kastermanstraat en Koppeleershoeven, mieren zoals de Rode Bosmier, bijen, uilen, vossen, marters, en reeën.

De Procoro stelt vooreerst dat de effectbeoordeling inzake fauna is geïntegreerd in het plan-MER (§12.4, §18.2.7). De Procoro ziet dat er hierbij niet op specifieke soorten dieper wordt ingegaan.

De Procoro meent dat het plan-MER hier kan aangevuld worden. Met een screening van eventueel aanwezige soorten kunnen bepaalde knelpunten en leemten reeds aan het licht kunnen. Eventueel volgt hieruit nog een specifieke milderende maatregel, aanvullend op de milderende maatregelen die nu reeds algemeen voor fauna zijn geïntegreerd in het plan.

De Procoro stelt wel dat op projectniveau, op basis van de gedetailleerde uittekening van de weg, alsnog een toets aan het Soortenbesluit uitgevoerd moet worden.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert de discipline biodiversiteit in het plan-MER aan te vullen met een screening van potentieel aanwezige soorten.

N8.

Bezwaarindieners vrezen voor een algehele verstoring, en concreter verwijzend naar **geluidsoverlast, luchtvervuiling en lichtverstoring**, voor dieren, het natuurlijk milieu, de omgeving of ecosystemen, en waarbij ook op de natuurwaarde van specifieke tuinen wordt gewezen.

De Procoro stelt vast dat de aspecten geluidsverstoring, lichthinder en bewegingshinder die het plan potentieel veroorzaakt op de aanwezige fauna en flora werd onderzocht in het plan-MER onder §12.4.4 en §18.2.7.4.

Gelet op het eerder urbane karakter van de omgeving, is er inzake geluidsoverlast naar fauna en flora een verwaarloosbaar effect. De stedenbouwkundige voorschriften voorzien wel in een verplichte aanleg met geluidsarme wegverharding: *“De nieuwe wegverbinding wordt uitgevoerd in een geluidsarme wegverharding om negatieve of aanzienlijk negatieve effecten voor het omgevingsgeluid te milderen.”*

Inzake lichtverstoring worden er milderende maatregelen voorgesteld. De Procoro ziet deze doorvertaald in de stedenbouwkundige voorschriften: *“De verlichting van de infrastructuur wordt tot een minimum beperkt door deze enkel te voorzien waar het noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid. Op deze plekken wordt zodanig verlicht dat lichtverstrooiing en lichthinder voor mens en dier tot een minimum wordt beperkt, onder andere via het gebruik van voldoende lage verlichtingstoestellen die de boomkruinen niet verlichten en met een lage UFF (Upward Flux Fraction). Specifiek in ecologisch waardevolle zones worden maatregelen genomen om verlichting en verstoring door beweging van voertuigen te verhinderen, bijvoorbeeld met behulp van hogere vegetatie in de bermen.”*

De Procoro wenst hier wel verduidelijking te krijgen over: ‘voldoende lage verlichtingstoestellen’, ‘een lage UFF’ en ‘ecologisch waardevolle zones’.

Tot slot stelt de Procoro vast dat de impact van de nieuwe weg op vlak van luchtemissies werd onderzocht in de plan-MER. Hieruit blijkt dat de zones waar hogere concentraties aan verontreinigende stoffen verwacht worden zich beperken tot de onmiddellijke omgeving van de nieuwe weg (§10.4-§18.2.5). De concentraties nemen af naarmate de afstand tot de weg toeneemt. Er kan bijgevolg gesteld worden dat de impact zich beperkt tot de percelen in de onmiddellijk aansluitende omgeving van de weg.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om in de stedenbouwkundige voorschriften de begrippen ‘voldoende lage verlichtingstoestellen’, ‘een lage UFF’ en ‘ecologisch waardevolle zones’ te verduidelijken.

N9.

Verscheidende bezwaarindieners halen aan dat de open ruimte tussen de Dr. v/d Perrestraat en de Retieseweg gebruikt wordt als **foerageerroute** voor (klein- en rood)wild en dat hiermee geen rekening werd gehouden. Aansluitend wordt ook gesteld dat de N118 een grotere barrière wordt voor het foerageren vanuit Engels Kamp door de stijging van de verkeersintensiteiten op deze weg. Er wordt hierbij gewezen op 4 waterlopen die de N118 dwarsen: Trekgracht Kattesteertvijver, Breyloop, Dalemansloop en Graafloop. De huidige onderdoorgangen van deze waterlopen zouden heden niet volstaan.

Een foerageerroute is een voorbeeld van hoe fauna een landschap gebruikt om zich erdoorheen te bewegen. De Procoro stelt vast dat in de plan-MER niet is ingegaan op specifieke foerageerroutes.

De Procoro ziet wel dat het plan-MER een algemene beoordeling maakt van het effect dat de nieuwe weg heeft op soorten die zich voortbewegen in het landschap (al dan niet om te foerageren) ten opzichte van de huidige situatie, zijnde de effecten van barrièrewerking en versnippering in de discipline Biodiversiteit (§12.4.3, §18.2.7).

Om de effecten van barrièrewerking en versnippering te milderen werd vanuit de plan-MER geadviseerd om ter hoogte van de bomenrijen die doorkruist worden, te werken met geleidende elementen in de vorm van geleidelijk opgaande beplanting waardoor bv. vleermuizen hoog over de weg geleid worden. Een tweede aanbeveling is de ontwikkeling van een bermbeheerplan waardoor dieren via een ontwikkelde berm afgeleid worden van de weg naar een veiliger habitat. Deze milderende maatregelen zitten vervat in de stedenbouwkundige voorschriften: *“Ecologische inrichting van bermen, taluds en langsgrachten, met streekeigen aanplant en waar mogelijk opgaand groen en bomenrijen waar dit het huidige landschapsbeeld niet negatief beïnvloedt. De opmaak van een bermbeheerplan verzekert dat een ecologische zone ontstaat waarlangs fauna kan bewegen.”*

De Procoro merkt dat binnen het plangebied nog opportuniteiten liggen, zijnde het voorzien van ecoduikers ter hoogte van de te kruisen waterlopen zoals bv. de Helzenloop. Een ecoduiker is een onderdoorgang van een waterloop die ook als faunapassage voor landdieren ingericht is. Naast de ‘watervoerende’ functie wordt er dus ook een ‘droge’ faunapassage voorzien door middel van (artificiële) oeververbindingen/looprichels. Er is aangetoond dat ecoduikers gebruikt worden door diverse kleinere tot middelgrote zoogdieren (vb. otters, marters, vos, ...). Gezien waterlopen een belangrijke verbindende functie hebben in het landschap, heeft de aanwezigheid van ecoduikers een zeer positieve invloed op ontsnippering voor de meeste kleine tot middelgrote diersoorten in het buitengebied. De Procoro baseert zich hiervoor op het Vademecum Weginfrastructuur – Natuurtechniek. Het kan een aanvulling zijn op het voorschrift *“Het landschappelijk en ecologisch inrichten van de onderdoorgang van de Ossemeirloop, Holvense Heideloop en Graafloop.”* Hierbij merkt de Procoro op dat de Helzenloop niet is benoemd.

De waterlopen waarvan specifiek sprake in dit bezwaarpunt zijn waterlopen die de bestaande Retieseweg kruisen oost-west kruisen. Deze situeren zich meer naar het noorden op de Retieseweg, en vallen buiten het plangebied. De Procoro acht het correct dat hierover binnen het plan geen uitspraken worden gedaan.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om het implementeren van ecoduikers bij de kruising van de nieuwe weg met bestaande waterlopen op te leggen in de stedenbouwkundige voorschriften.

De Procoro adviseert om het voorschrift *“Het landschappelijk en ecologisch inrichten van de onderdoorgang van de Ossemeirloop, Holvense Heideloop en Graafloop.”* aan te vullen met de **Helzenloop**.

N10.

Een bezwaarindiener vraagt naar de impact van het plan op de **bijenpopulatie**.

De Procoro geeft aan dat de impact op bijenpopulaties onrechtstreeks wordt besproken onder Direct ecotoop/biotoopverlies onder de discipline Biodiversiteit (§12.4.1, §18.2.7) aangezien deze dieren beroep doen op de aanwezige bloemen in het studiegebied om nectar te verzamelen en het plan natuurlijk ecotoop inneemt. De impact van de natuurinname wordt beoordeeld als negatief.

De Procoro stelt dat, om de doelstelling van het plan te verwezenlijken, het nodig is om effectief ruimte in te nemen. Er worden hierbij maximaal maatregelen genomen om de effecten voor biodiversiteit te beperken (§12.5, §18.2.7.6), maar dit neemt niet weg dat er geen zullen optreden.

De Procoro wijst er evenwel op dat solitaire bijen of hommels niet onder de bescherming van het Soortenbesluit vallen, noch in Vlaanderen wettelijk worden beschermd. De Zwarte Bij is de enige inheemse honingbij in Noord-Europa. Bijenvolkeren gehouden door imkers betreffen vaak uitheemse bijenrassen. Zowel de zwarte bij als de uitheemse rassen vallen evenmin onder de wettelijke bescherming van het Soortenbesluit.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

N11.

Bezwaarindieners wijzen op een onduidelijkheid over de **aanduiding van Historisch Permanente Graslanden** in het MER en in de Toelichtingsnota.

De Procoro ziet geen onderscheid in de aanduiding van Historisch Permanent Grasland (HPG) in de plan-MER ten opzichte van de Toelichtingsnota. Wel merkt de Procoro een foute afstemming tussen plan-MER en Toelichtingsnota op inzake het beschermingsstatuut van het HPG. De Procoro komt tot de vaststelling dat in de Toelichtingsnota staat aangegeven dat het HPG valt onder de ‘verboden te wijzigen vegetaties’. De vegetatie van het HPG valt, gelet op haar ligging in agrarisch gebied, echter onder de Zorgplicht (art. 14 Natuurdecreet), zoals aangegeven in de plan-MER. De Procoro vraagt dan ook om in de Toelichtingsnota het juridisch beschermingsstatuut correct te integreren.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om het juridisch beschermingsstatuut van het historisch permanent grasland, zoals aangegeven in de plan-MER, correct te integreren in de Toelichtingsnota.

N12.

Bezwaarindiener verwijst naar de **foto's van Historisch Permanent Grasland** in de plan-MER en de Toelichtingsnota. Deze zouden niet kloppen, noch actueel zijn aangezien er heden een container op staat.

De Procoro stelt vast dat foto 12-11 op pagina 227 van de plan-MER inderdaad genomen is naar het deel van het perceel dat niet behoort tot het historisch permanent grasland. Dezelfde foto werd gebruikt op pagina 21 van de Toelichtingsnota (figuur 13). Een correctie is hier genoodzaakt. Uit de plan-MER blijkt wel dat een terreinbezoek heeft plaatsgevonden en dat het historisch permanent grasland in goede toestand verkeerde, of in ieder geval staat het tegendeel niet vermeld. Evenwel is het niet mogelijk om de dagelijkse evolutie van percelen doorheen het planproces op te volgen. Dit kan immers dagelijks wijzigen, zoals bv. de plaatsing van een container. In projectfase zal opnieuw een referentiesituatie moeten geschetst worden in de project-MER conform de actuele toestand op dat moment.

Concluderend adviseert de Procoro om een correcte foto van het historisch permanent grasland aan het dossier toe te voegen.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om foto 12-11 in de plan-MER, tevens gebruikt bij figuur 13 in de Toelichtingsnota, aan te passen.

N13.

Enkele bezwaarindieners geven aan dat de aanwezige **Historisch Permanente Graslanden** worden geïsoleerd van de omgeving en zullen verdwijnen. Invloeden van groenschermen, bermverhogingen en gewijzigde in- en uitstroom van water werden hierop niet onderzocht. Er wordt gevraagd welke **beschermingsmaatregelen** er worden getroffen. Er wordt aangegeven dat het niet toegelaten is om wijzigingen aan een historisch permanent grasland uit te voeren.

Vooreerst stelt de Procoro vast dat de effecten voor de discipline Biodiversiteit, waaronder ook Historisch Permanent Grasland behoort, in de plan-MER werden onderzocht en beoordeeld. Ruimtebeslag, verdroging en vernatting, rustverstoring, etc. zijn enkele van de onderzochte effecten op dit planniveau.

De Procoro stelt dat in het PRUP een plangebied wordt afgebakend waarbinnen een toekomstige wegverbinding gerealiseerd kan worden. Het plangebied wordt ruimer voorzien dan wat noodzakelijk is voor de inrichting van een 2x1-weg. Hierdoor is er ruimte beschikbaar om bv. noodzakelijke maatregelen inzake groenbuffering op te vangen binnen de plancontour. De gedetailleerde uitwerking van de weg, inclusief de exacte ligging ten opzichte van de aanwezige historisch permanente graslanden, ligt in deze planfase dus nog niet vast.

De weergaven in de Toelichtingsnota betreffen louter informatieve schetsen ter ondersteuning van de aanwezige teksten. In casu gaat het op p.58 over een visualisatie van de bijhorende tekst, zijnde dat binnen de RUP-contour voldoende ruimte voorzien kan worden om tussen de nieuwe weg en de woningen aan de Witbol-, Lupinen- en Spurriestraat, Koppeleershoeven, Gagel- en Heistraat ter implementatie van een bufferzone. Deze weergave betreft geen definitief grafisch planontwerp van de weg, noch van de bufferzones en is dus louter toelichtend.

Vanuit de discipline Mens in het plan-MER wordt geadviseerd om in de ruimte die ontstaat ten zuiden de nieuwe weginfrastructuur en de aldaar gelegen woonclusters een bufferzone te voorzien. Hier is er overlap met de historisch permanente graslanden. In de discipline biodiversiteit wordt er geadviseerd deze bufferzone te voorzien van streekeigen groen. De aanwezige natuurelementen in de vorm van de graslanden zullen worden omgevormd tot andere natuurwaarden in de vorm van een bufferzone. De Procoro concludeert dat hierdoor in projectfase voldaan kan worden aan de geldende Zorgplicht.

Bij het gedetailleerd uitwerken van de weg in de projectfase moet verplicht rekening worden gehouden met de vigerende stedenbouwkundige voorschriften. De stedenbouwkundige voorschriften zijn mede tot stand gekomen op basis van de resultaten van de plan-MER. Inzake de historisch permanente graslanden lezen we: *“Een kwalitatieve ruimtelijke, landschappelijke en ecologische inpassing van de weginfrastructuur en aanhorigheden in de omgeving worden beoogd. Volgende elementen zijn hierbij van belang: (...) De ruimte tussen (...) de wegverbinding en bestaande woningen in het gebied tussen de Dr. v/d Perrestraat en de Heistraat wordt ingericht als een volwaardige, visueel gesloten groenbuffer. Hierbij dient de bestaande vegetatie maximaal behouden te blijven en wordt rekening gehouden met het aanwezige overstromingsgevoelige gebied en de historisch permanente graslanden.”*

De historisch permanente graslanden vallen onder de Zorgplicht (art. 14 Natuurdecreet) wegens hun ligging in een agrarische bestemming. Door het omvormen van de graslanden in functie van een groenbuffer met streekeigen beplanting worden maatregelen genomen om schade aan deze natuurelementen te beperken. De aanwezige natuurwaarden (graslanden) worden omgevormd (groene bufferzone). De Procoro concludeert dat hierdoor in projectfase voldaan kan worden aan de geldende Zorgplicht.

De Procoro stelt dus dat, behoudens de sectorwetgeving (Zorgplicht), er ook vanuit de plan-MER in de stedenbouwkundige voorschriften aandacht gegeven aan de waarde van de aanwezige historisch permanente graslanden.

De Procoro concludeert dat betreffend aspect is onderzocht en is doorvertaald in het PRUP. Wel vraagt de Procoro om voldoende duiding te geven bij Figuur 43 in de Toelichtingsnota, zoals ook gesteld bij de behandeling van bezwaarpunt X7.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om meer duiding te voorzien bij figuur 43 in de Toelichtingsnota.

N14.

Enkele bezwaarindieners wijzen op de aanplant van **Grove Den met ondergroei van bomen en struiken**, nabij KSA, dat door het plangebied wordt ingenomen en stellen dat deze niet ontbost mag worden.

De Procoro stelt dat in het PRUP een plangebied wordt afgebakend waarbinnen een toekomstige wegverbinding gerealiseerd kan worden. Het plangebied wordt ruimer voorzien dan wat noodzakelijk is voor de inrichting van een 2x1-weg. De concrete en gedetailleerde uitwerking van de weg, inclusief de exacte ligging, ligt in deze planfase dus nog niet vast. De overlap van het plangebied met de aanplant Grove Den (ppmb+pa) volgens de Biologische Waarderingskaart (BWK) omvat 3m². De Procoro moet vaststellen dat de overlap plaatsvindt op de plek waar het plangebied kruist met de straat Meulemakershoef. De kartering van de nabijgelegen aanplant loopt ook overheen deze bestaande straat. De intekening van de BWK wijkt dus af van de reële situatie. Het bos en de bosrand zal niet ingenomen worden door het plan. De Procoro vraagt om dit tekstueel te verduidelijken in de plan-MER.

Tot slot wenst de Procoro er ook op te wijzen dat, op projectniveau, er steeds moet voldaan worden aan het Bosdecreet en de hierin gestelde compensatievoorwaarden in geval er sprake is van een ontbossing.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert overlap van het plangebied met de aanplant Grove Den (ppmb+pa) ter hoogte van Meulemakershoef tekstueel te verduidelijken in de plan-MER.

N15.

Bezwaarindieners wijzen op een fout in het plan-MER: Bij alternatief G5 en G1 zou er **geen inname zijn van biologisch zeer waardevol eiken-berkenbos** (qb) ten oosten van de Retieseweg, wat volgens de plan-MER wel het geval is. Ook zou alternatief G5 **jong loofbos, met berk en Amerikaanse eik** dwarsen, wat in realiteit niet het geval is. Dit zou tevens voor niet-bestaande moeten beschouwd, aangezien dit in het PRUP Kievernont is gelegen.

De Procoro kan bevestigen dat de vermelding van de inname van het zeer waardevol eiken-berkenbos (qb) in het plan-MER klopt, evenals de inname van jong loofbos met berk en Amerikaanse eik (n+bet+quer). Alternatieven G1 en G5 overlappen voor een zeer klein deel met het bos. Het ruimtebeslag- en berekeningen van de alternatieven werden immers ruimer genomen dan louter een indicatief wegdek-tracé. De alternatief-contouren in de plan-MER werden ruimer genomen gelet op de aanhorigheden die bij een wegenis aanleg horen. Het is omwille van dit 'bredere' ruimtegebruik dat het bos (qb) aan de westelijke zijde van de Retieseweg door beide alternatieven wordt getroffen, ook al lijkt het alsof de indicatieve wegdek-tracés vroeger aansluiten bij de weg. Hetzelfde geldt voor de oppervlakte jong loofbos met berk en Amerikaanse eik (n+bet+quer) dat ten oosten van de Retieseweg ligt, recht tegenover voornoemd eiken-berkenbos (qb). Het plan-MER bevat hier dus geen fouten. De aanwezigheid van het PRUP Kievernont doet hier evenmin afbreuk aan.

De Procoro stelt concluderend vast dat het voorliggend plangebied niet overlapt met voornoemde boscomplexen.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

N16.

Een bezwaarindiener wijst erop dat de alternatieven G1, G2 en G9 in het westen de bestaande aftakking van de R14 volgen. Volgens de Biologische Waarderingskaart is deze zone omschreven als **soortenrijk permanent cultuurgrasland met relictten van halfnatuurlijke graslanden en mesofiel hooiland**. Dit zou niet actueel zijn aangezien het gedeeltelijk werd ingenomen door de betreffende aftakking van de R14.

De Procoro stelt vast dat het klopt dat op deze locatie de Biologische Waarderingskaart niet meer actueel is. Dit werd ook zo beschreven in de referentiesituatie bij de discipline biodiversiteit onder §12.3.4.2 Terreingegevens. De BWK werd op basis van een terreinbezoek namelijk geactualiseerd. Hiermee werd rekening gehouden in de beoordeling.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

N17.

Bezwaarindieners verwijzen naar de waterzone ten noorden van de bestaande R14-aftakking en stellen vragen bij de benoeming ervan als **'eutrofe plas'**. Daarnaast wordt er ook op gewezen dat dit een verboden te wijzigen vegetatie betreft.

De Procoro wijst erop dat een aanduiding van een gebied als 'eutrofe plas' volgens de Biologische Waarderingskaart (BWK) los staat van de planologische bestemming als Woongebied. De BWK en het gewestplan zijn twee aparte instrumenten die een gebied kunnen beschrijven. In de referentiesituatie van de Discipline Biodiversiteit (12.3.4.2 Terreingegevens) wordt de eutrofe plas (aer° + kb) beschreven. De beschrijving ervan volgens de BWK klopt als nutriëntrijk water, alsook de inschatting van zijn waardevolheid (volgens de BWK 'biologisch waardevol'). Op Figuur 12-9 in het MER is een foto te zien ten tijde van het terreinbezoek. Hieruit blijkt dat de plas omgeven is door groene elementen en waterriet bevat. Los van de waterkwaliteit heeft dit habitat enkele kwaliteiten.

De Procoro merkt op dat in de plan-MER onder §12.4.1 onder de subtitel 'Verboden te wijzigen vegetatie' gesteld wordt dat: *"Als onderdeel van het ruimtebeslag wordt een stuk van een recent, eutrofe plas ingenomen in de planbestemming 'dienstverleningsgebieden' bij de primaire varianten van de alternatieven G1 (0,075 ha) en G2 (0,075 ha), bij de secundaire varianten van de alternatieven G1 (0,05 ha), en G2 (0,05 ha) en bij alternatief G9 (0,05 ha). Bij het uitvoeren van één van de alternatieven G1, G2 of G9 zou de plas quasi volledig doorkruist worden. Op basis van de huidige inplanting zal deze inname onvermijdelijk zijn voor de alternatieven. Een verboden vegetatiewijziging dringt zich op. Hiervoor dient een afwijking aangevraagd te worden bij de vergunningsaanvraag."*

De Procoro stelt dat deze eutrofe plas (aer° + kb), gelet op haar ligging in Woongebied, onder de zorgplicht conform art. 14 van het Natuurdecreet valt. Het betreft geen verboden te wijzigen vegetatie. Evenmin is de planbestemming 'dienstverleningsgebieden' hier van toepassing. De Procoro vraagt om deze passage te herschrijven.

Bij de subtitel 'Water' staat: *"In totaal wordt er door de primaire varianten van de alternatieven G1 en G2 0,19 ha water of poel ingenomen. Voor de secundaire varianten van de alternatieven G1S, G2S en voor alternatief G9 is dit 0,14 ha. De poel is een verboden te wijzigen KLE in het kader van het Vegetatiebesluit."* De Procoro acht dit, gelet op bovenstaande, eveneens onjuist. Hierbij wordt de inname van 0,05ha van voornoemde eutrofe plas (aer° + kb) opgeteld bij de inname van 0,09ha van een andere eutrofe plas. Deze eutrofe plas bevindt zich in het agrarisch gebied. Het betreft zodus een klein landschapselement waarvan de wijziging niet verboden, doch vergunningsplichtig is conform art. 8 van het Vegetatiebesluit. Ook hier vraagt de Procoro om een correctie van voormelde tekstpassage.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om de subtitels 'Water' en 'Verboden te wijzigen vegetatie' onder §12.4.1 van de plan-MER te herschrijven.

N18.

Een bezwaarindiener stelt dat alternatief **G5 ter hoogte van Brunosdijk een soortenrijk permanent cultuurgrasland met relicten van halfnatuurlijke graslanden (hp*)** kruist. Dit zou feitelijk onjuist zijn, alsook zou de doorkruising kunnen vermeden worden door het alternatief op deze locatie de bestaande straat Brunosdijk te volgen.

De Procoro stelt dat zich hier wel degelijk een zone soortenrijk permanent cultuurgrasland met relicten van halfnatuurlijke graslanden (hp*) bevindt. De alternatieven werden op een realistische manier

ingetekend rekening houdend met bestaande elementen of nederzettingen in het landschap en volgens een logisch traject met normale bochtstralen. Volgens de Procoro zijn hierbij voor alle alternatieven op micro-niveau zeker verfijningen mogelijk. Dit blijkt ook uit het ontwerpend onderzoek voor het bekomen van een plangebied voor alternatief G1. In casu zou het een optie kunnen geweest zijn om betreffend cultuurgrasland (hp*) te ontwijken. De Procoro acht dat op die manier mogelijk andere omliggende biologisch minder of meer waardevolle zones worden gekruist. Het is namelijk niet mogelijk om, zoals bezwaarindiener voorstelt, het bestaande tracé van Brunosdijk in deze zone te volgen gelet op de bochtstralen die voor de nieuwe weg onrealistisch zouden zijn.

De Procoro kan ook concluderen dat het doorsnijden van het cultuurgrasland (hp*) er niet voor gezorgd heeft dat G5 niet als voorkeursalternatief werd overwogen. De keuze van het voorkeursalternatief steunt niet op de resultaten van één deel uit een discipline, noch op de resultaten van één discipline op zich.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

N19.

Bezwaarindiener betwist dat er een aantasting van de zichtrelatie met het **beschermd cultuurhistorisch landschap 'Gooreind'** optreedt door alternatief G5 omdat er geen bebouwing aanwezig zou zijn die dergelijke zichtrelaties kan hebben. Ook wordt gesteld dat een kaart van alternatief G5 waarop de twee beschermde cultuurhistorische landschappen worden aangeduid, ontbreekt.

De Procoro stelt dat de zichtrelaties waarvan sprake als insteek het landschappelijk erfgoed hebben, en niet de kijk vanuit bewoonde vertrekken. Dergelijke zichtrelaties komen aan bod in de discipline mens-ruimtelijke aspecten. In casu stelt de plan-MER (§13.4.1): *“Alternatief G5 ligt ten zuiden op minder dan 100m van het beschermd cultuurhistorisch landschap ‘Gooreind’. De esthetische waarde van dit landschap wordt bepaald door de afwisseling van parkbos met Canadabos en kleinschalig landbouwgebied met weilanden, bomenrijen, dreven, houtkanten en grachten. Ondanks dat er geen directe effecten op dit beschermd onroerend erfgoed optreden, kan de aantasting van de contextwaarde als negatief beoordeeld worden. Vanaf Brunosdijk zijn er immers zichtrelaties met ‘Gooreind’.”* Een aanvulling van de effectbeoordeling vanuit het beschermd cultuurhistorisch landschap 'Gooreind' zou kunnen gebeuren omwille van de bestaande afscherming door bomenrijen en de aanwezigheid van de N19g.

De Procoro geeft ook aan dat er geen sprake is van twee beschermde cultuurhistorische landschappen maar enkel van het beschermd cultuurhistorisch landschap 'Gooreind'. Dit is aangeduid op kaart 13.2.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om de effectbeoordeling vanuit het beschermd cultuurhistorisch landschap 'Gooreind' in het plan-MER (§13.4.1) te nuanceren omwille van de afscherming door bomenrijen en de aanwezigheid van de N19g.

N20.

Een bezwaarindiener vraagt om de nieuwe weg aan te leggen achter (ten noorden van) de **waardevolle bomenrij ter hoogte van Binnenblok**.

De Procoro vermoedt dat bezwaarindiener verwijst naar de Houtwal met dominantie van Zomereik (khwq), volgens de Biologische Waarderingskaart (BWK) aangeduid als biologisch zeer waardevol.

De Procoro stelt dat in het PRUP een plangebied wordt afgebakend waarbinnen een toekomstige wegverbinding gerealiseerd kan worden. Het plangebied wordt ruimer voorzien dan wat noodzakelijk is voor de inrichting van een 2x1-weg. De concrete en gedetailleerde uitwerking van de weg, inclusief de exacte ligging, ligt in deze planfase dus nog niet vast.

Wel is vast te stellen dat het verzekerd is dat voornoemde Houtwal van Zomereik behouden zal blijven. De bescherming zit verankerd in de stedenbouwkundige voorschriften: *“Het behoud van de houtwal gedomineerd door Zomereik, ter hoogte van de kruising van Meulemakershoef en Binnenblok, als biologisch zeer waardevolle vegetatie.”*

Tot slot ziet de Procoro hierover in de plan-MER een tekstuele fout: In de plan-MER in tabel 18-21 werd deze houtwal benoemd als Houtwal met gemengd loofhout. De Procoro vraagt om deze tekstuele fout recht te zetten. De Procoro ziet wel dat de beoordeling met de correcte habitatinames gebeurde en dit dus niet bijgesteld moet worden.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om de tekstuele fout in de plan-MER in tabel 18-21 inzake de Houtwal van Zomerijk, benoemd als Houwal met gemengd loofhout, recht te zetten.

N21.

Een bezwaarindiener stelt dat er te weinig aandacht wordt gegeven aan de **aanwezige bossen**, gemarkeerd als qb of ppmb volgens de Biologische Waarderingskaart, in en rondom het plangebied, en meer specifiek op vlak van eutrofiëring en verzuring.

De Procoro wenst hiervoor te verwijzen naar de behandeling van bezwaarpunten N1., N14., N15., N23. en N24..

De Procoro stelt uit de plan-MER (§18.2.7.5) vast dat de impact van verzurende en vermestende deposities worden beoordeeld als verwaarloosbaar tot beperkt negatief. De oppervlakte van vegetaties die beïnvloed worden is eerder beperkt.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

N22.

Bezwaarindieners achten het onverantwoord dat **natuur en landbouw onder verdrukking** komt te staan. Heden is er op verschillende beleidsniveaus meer aandacht voor behoud en versterking van de open ruimte, bossen, natuur en landbouw, wat niet strookt met voorliggend project.

De Procoro erkent de bewustwording inzake het belang van de open ruimte en het minimaliseren van de algehele verhardingsgraad van Vlaanderen. De Procoro is evenwel niet van mening dat hierdoor geen (plannen tot) infrastructuurprojecten meer zouden kunnen gerealiseerd worden. De Procoro stelt dat het PRUP wordt opgemaakt rekening houdend met de geldende beleidskaders. Hiervoor verwijst de Procoro naar het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen, het Beleidsplan Ruimte Geel (en het Ruimtelijk Structuurplan Geel, zie vernietigingsarrest vermeld onder bezwaarpunt P1.), het

Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Kempen, het Mobiliteitsplan Geel, alsook het vigerend wetgevend kader. Ook wenst de Procoro te verwijzen naar de behandeling onder bezwaarpunt N27. inzake de opmaak van het plan-MER in relatie tot de Europese en Vlaamse milieudoelstellingen. De impact op natuur en landbouw wordt maximaal gemilderd conform de effectbeoordelingen uit de plan-MER (resp. §15, §18.2.7 en §14, §18.2.9).

De Procoro erkent dat de nieuwe weg tussen de Dr. v/d Perrestraat en de Retiesweg zorgt voor de inname van agrarisch gebied. De verharde oppervlakte van de nieuwe wegverbinding wordt geschat op 2,4ha. Het ingenomen landbouwgebied betreft herbevestigd agrarisch gebied (HAG). Bij de indicatie van dit landbouwgebied als HAG werd reeds in 2007 beleidsmargin opgenomen voor de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan voor een weginfrastructuur tussen N19 (Dr. v/d Perrestraat) en N118 (Retiesweg).

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

N23.

Enkele bezwaarindieners wijzen erop dat in de Toelichtingsnota er verkeerdelijk van zou worden uitgegaan dat er geen **Natura-2000 gebied aanwezig** is binnen het plangebied, terwijl dit niet blijkt uit het plan-MER pagina 222.

De Procoro stelt vast dat het eikenberkenbos (qb) waarnaar wordt verwezen is aangeduid als een Natura-2000 habitat. De Procoro wijst er op dat dit niet hetzelfde is als een Natura-2000 gebied dat een juridische bescherming geniet. Het is dit laatste waar de Toelichtingsnota op doelt.

De Procoro ziet wel dat de effectbeoordeling (bv. ruimtebeslag) buiten de juridisch beschermde Natura-2000 gebieden is gebaseerd op de biologische waarderingskaart. Hierin zitten de Natura-2000 habitats, zoals betreffend eikenberkenbos (qb), wel vervat. Effecten ten aanzien van het eikenberkenbos zijn bijgevolg wel degelijk onderzocht in het plan-MER.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

N24.

Enkele bezwaarindieners verwijzen naar het **Lokaal Energie en Klimaat Pact (LEKP)**. De stad Geel zou in dit LEKP aangeven dat één boom per inwoners tegen 2030 wordt aangeplant. Er wordt gesteld dat door de nieuwe weg bomen zullen moeten sneuvelen, door een bezwaarindiener geraamd op 1,4ha bos, en dat de compensatie hiervan niet bij voornoemde doelstelling van het LEKP mag gerekend worden.

De Procoro bevestigt dat het plangebied overlapt met bomen/bos. Dit wordt overzichtelijk getoond in Tabel 12-6 in het plan-MER bij de discipline Biodiversiteit (§12.4.1). De Procoro wijst erop dat de plancontour ruimer is dan de effectieve ruimte-inname door de nieuwe weg. Het betreft in de tabel dan ook een wordt-case ruimte-inname van bomen/bos.

De Procoro wenst er op te wijzen dat, op projectniveau, er steeds moet voldaan worden aan het Bosdecreet en de hierin gestelde compensatievoorwaarden in geval er sprake is van een ontbossing.

Mocht dit het geval zijn, dan kan er steeds gecompenseerd worden binnen de contouren van het plangebied, en eveneens passende binnen onder meer volgende stedenbouwkundige voorschriften: *“Ecologische inrichting van bermen, taluds en langsgrachten, met streekeigen aanplant en waar mogelijk opgaand groen en bomenrijen waar dit het huidige landschapsbeeld niet negatief beïnvloedt. De opmaak van een bermbeheerplan verzekert dat een ecologische zone ontstaat waarlangs fauna kan bewegen.”* en *“De ruimte tussen de wegverbinding en Villa Zonneschijn en de ruimte tussen de wegverbinding en bestaande woningen in het gebied tussen de Dr. v/d Perrestraat en de Heistraat wordt ingericht als een volwaardige, visueel gesloten groenbuffer.”* (zie ook behandeling bij bezwaarpunten N3. en N4.)

Bij de gedetailleerde uitwerking van de nieuwe weg zal exact bepaald kunnen worden hoeveel bomen/bos er gerooid moet worden en hoeveel er dus aan compensatie vereist is.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

N25.

Enkele bezwaarindieners stellen dat het plan in **strijd is met het Beleidsplan Ruimte van de stad Geel**, aangezien dit plan de ambitie heeft om geen bijkomende open ruimte aan te snijden. Ook wordt er hiervoor verwezen naar de strategische visie van het **Beleidsplan Ruimte Vlaanderen** en de strijdigheid van het plan met de **betonstop**. Er wordt aansluitend gevraagd of de voorziene verharding elders zal worden gecompenseerd.

De Procoro stelt vast dat het Gemeentelijk Beleidsplan Ruimte van de stad Geel, zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 16 december 2021, de noodzaak voor dit planinitiatief bevestigt. De Procoro verwijst naar de Toelichtingsnota §4.3.1: *“In de strategische visie wordt als belangrijke uitdaging geformuleerd dat de (auto)mobiliteit de komende jaren niet zal afnemen en dat er oplossingen moeten worden gevonden voor problemen zoals het doorgaand verkeer door Sint-Dimpna (...). Het terugdringen van het doorgaand autoverkeer ter hoogte van de kern van Sint-Dimpna is volgens de gemeente essentieel voor de leefbaarheid van deze stedelijke kern. Het onderzoek naar mogelijke alternatieven en de realisatie van het gekozen alternatief om dit doel te bereiken vormen één van de vijf strategische projecten. Als concrete actie zal de stad, in samenhang met het project voor de regionale ontsluiting van Geel, de kern van Sint-Dimpna herinrichten als een aangename en veilige publieke ruimte. (...) Het project moet maximaal inzetten op het elimineren van het doorgaand verkeer door Sint-Dimpna. Het moet de leefbaarheid van deze stadskern van Geel verbeteren, de verkeersveiligheid op de gewestweg en op de omliggende straten sterk verhogen en het sluipverkeer op wegen zoals Katersberg sterk laten verminderen. Door het nemen van passende maatregelen moet ook nieuwe overlast als gevolg van de aanleg van een verbindingsweg worden voorkomen. (...) Voor de stad heeft het project voor de regionale ontsluiting de hoogste prioriteit omdat het groot aandeel doorgaand verkeer in het centrum van Geel een zware hypothec legt op de leefbaarheid van de stad.”*

De Procoro dient hierbij op te merken dat de Raad van State bij arrest op 22 maart 2024 het Gemeentelijk Beleidsplan Ruimte van de stad Geel heeft vernietigd. De stad Geel valt dus (tijdelijk) terug op haar voormeld Ruimtelijk Structuurplan. Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van de stad Geel stelt: *“Zoals reeds vermeld in de gewenste verkeers- en vervoersstructuur heeft de Stad Geel een suggestie geformuleerd om de N118 te opwaarderen naar secundaire weg type 2 (N118 momenteel niet geselecteerd) met de voorwaarde dat er (gedeeltelijke) verbinding met de Ring wordt gerealiseerd.”*, *“Rekening houdend met het overleg tussen de diverse betrokken gemeenten, AWV (in*

het kader van de Bovengemeentelijke Mobiliteitsstudie Boven Netegebied) en de provincie Antwerpen wordt vanuit het Mobiliteitsplan en het GRS voorgesteld om de N118 vanaf Retie tot en met een nieuwe verbindingsweg met de Ring R14 te selecteren als secundaire weg. (...) De ruimtelijke herwaardering van de stadskern Sint Dimpna en de samenhang van de bipool Sint Amands – Sint Dimpna hangt sterk samen met de functie van de N118 en de eventuele aansluiting op de Ring. Enkel mits een alternatieve ontsluiting voor de N118 kan de historische situatie van Geel als “dubbelpool” worden hersteld.” De Procoro vraagt om de Toelichtingsnota (§2.3.1) hierop aan te vullen.

De Procoro weet dat de Vlaamse Regering in 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goedkeurde. Het terugdringen van bijkomend ruimtebeslag is één van de strategische doelstellingen. Dit sluit aan bij het gestelde principe van de ‘betonstop’. De Procoro geeft aan dat in 2018 de toenmalige Vlaamse Regering besliste om tegen 2040 een zogenoemde ‘betonstop’ in te voeren. Concreet beoogde men om de inname van open ruimte te halveren tegen 2025 en te stoppen tegen 2040. De huidige Vlaamse Regering herdoopte de term tot ‘bouwshift’ en bereikte hierover in december 2020 een akkoord. Met de bouwshift beoogt de Vlaamse Regering de bijkomende ruimte-inname voor ‘harde functies’ te doen afnemen naar 3 hectare per dag in 2025 en 0 hectare per dag tegen 2040.

De Procoro concludeert dat dit niet betekent dat er heden geen projecten meer zouden kunnen plaatsvinden waarbij enige vorm van verharding van toepassing is. In casu betreft het een project waarbij de bijkomende verhardingsruimte wordt ingeschat op circa 2,5ha.

De Procoro adviseert om bovenstaande beter te duiden in de beleidscontext van de Toelichtingsnota (§2.4.2).

De Procoro benadrukt dat het plangebied geen volledig te verharden zone impliceert. Dit blijkt ook uit de stedenbouwkundige voorschriften: *“De gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de weginfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving.”* en *“Na aanleg van de infrastructuur kunnen, voor het gedeelte van de zone dat voorlopig niet werd benut, de voorschriften van de onderliggende bestemming toegepast worden.”* Hierbij adviseert de Procoro wel om het woord ‘voorlopig’ te schrappen uit het voorschrift.

Bovendien benadrukt de Procoro dat er ook ontharding kan plaatsvinden. De wegenis van de bestaande R14-aftakking vanaf het punt waar de nieuwe weg wordt aangesloten tot het kruispunt met de Dr. v/d Perrestraat zal haar gebruik verliezen, aangezien de nieuwe weg deze functie overneemt. Deze zone kan daarom volledig onthard worden. De RUP-contour werd ter hoogte van dit gebied verruimd om de onthardingsingrepen mogelijk te maken. Een deel van de bestaande R14-aftakking wordt wel hergebruikt, maar zal heringericht worden van een 2x2-profiel naar een 2x1-profiel, aansluitend op de nieuwe weg. Ook hier is er de opportuniteit tot ontharding.

De Procoro stelt dus vast dat een zekere compensatie van de nieuwe verharding wel zit vervat in het plan. Dit is ook toelichtend bij de stedenbouwkundige voorschriften terug te vinden: *“Aan westelijke zijde van de nieuwe wegverbinding wordt één van de huidige weghelften van de R14 hergebruikt om deze aansluiting te maken. Hierdoor kan de andere, niet gebruikte weghelft worden onthard, aangezien deze haar functie verliest. De huidige R14 kent immers een profiel van 2x2 rijstroken, terwijl de nieuwe wegverbinding slechts 2x1 rijstroken telt. Dit heeft ook een impact op het bestaande kruispunt van de N19g met de R14.”*

Advies Procoro:

De Procoro adviseert om in de Toelichtingsnota onder §2.3.1 en §2.4.2 de beleidscontext betreffende het Beleidsplan Ruimte Geel, respectievelijk het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, aan te vullen of te updaten.

De Procoro adviseert om het woord 'voorlopig' in het stedenbouwkundig voorschrift *“Na aanleg van de infrastructuur kunnen, voor het gedeelte van de zone dat voorlopig niet werd benut, de voorschriften van de onderliggende bestemming toegepast worden.”* te schrappen.

N26.

Bezwaarindiener stelt dat geen rekening werd gehouden met de **Natuurherstelwet**.

De Procoro weet dat de Natuurherstelwet een voorstel is van Europa als een soort opvolger van de habitatrichtlijn. Eind februari werd deze Natuurherstelwet aangenomen door het Europees Parlement. Hiermee wil men via bindende verordeningen alle lidstaten opleggen om aan natuurherstel te doen. EU-landen zouden uiterlijk in 2030 ten minste 30 % van de habitats op land en op zee in slechte staat moeten herstellen, wat op zijn laatst in 2040 moet oplopen tot 60 % en in 2050 tot 90 %. De Procoro geeft aan dat het op dit moment nog wachten is op een goedkeuring door de Raad van de Europese Unie. De Procoro stelt dat er geen rechtstreekse toetsing aan deze Natuurherstelwet is gebeurd, maar ziet hierin ook geen noemenswaardig probleem. De effecten van het plan op de aanwezige natuur is volwaardig onderzocht in de plan-MER.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

N27.

Bezwaarindieners stellen dat het PRUP **de Europese en Vlaamse milieudoelstellingen** niet respecteert.

De Procoro acht dit een zeer ruim geformuleerde stellinginname.

De Procoro wenst te wijzen op de plan-MER. Algemeen is het hoofddoel van milieueffectrapportage om het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en het verlenen van vergunningen door de overheid op basis van objectieve en wetenschappelijke informatie. Dit geldt voor alle initiatieven en activiteiten van publieke en private initiatiefnemers die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De achterliggende grondgedachte hierbij is dat het beter is om de voor het milieu schadelijke activiteiten en ingrepen (opgenomen in plannen, programma's of projecten) vanaf een vroeg stadium in de besluitvorming te ondervangen en bij te sturen. In artikel 4.1.4 §1 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM) wordt dit zo geformuleerd: *"De milieueffect- en veiligheidsrapportage beoogt, in de besluitvorming over acties die aanzienlijke milieueffecten kunnen veroorzaken en/of die een zwaar ongeval teweeg kunnen brengen, aan het milieubelang en de veiligheid en de gezondheid van de mens een plaats toe te kennen die evenwaardig is aan de sociale, economische en andere maatschappelijke belangen."* Deze doelstelling is in overeenstemming met de Europese m.e.r.-richtlijnen betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten en plannen en programma's waarin gesteld wordt dat voor projecten, plannen en programma's die aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben alleen een vergunning kan worden verleend of een beslissing kan worden genomen na een voorafgaande beoordeling van de aanzienlijke milieueffecten die deze projecten, plannen en

programma's kunnen hebben, met als doel hun impact te reduceren en een hoog niveau van milieubescherming te realiseren.

De Procoro is van mening dat de relevante Europese en Vlaamse milieuwetgeving ter zake is gevolgd, en er zodoende rekening is gehouden met de Europese en Vlaamse milieudoelstellingen.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

Stikstof

S1.

Bezwaarindieners wijzen op het gebrek aan een **passende beoordeling en verscherpte natuurtoets** hoewel hiernaar wordt verwezen in het MER en in de Toelichtingsnota.

De Procoro stelt vast dat, hoewel er effectief een passende beoordeling en verscherpte natuurtoets werden opgemaakt, deze documenten niet aan het RUP-dossier waren toegevoegd en dus ook niet ter inzage lagen tijdens het eerste openbaar onderzoek dat liep van 18 augustus 2023 tot en met 16 oktober 2023.

De Procoro stelt eveneens vast dat er, ten gevolge hiervan, een nieuw openbaar onderzoek werd georganiseerd waarbij de Passende Beoordeling en Verscherpte Natuurtoets wel aan het RUP-dossier werden toegevoegd. Dit openbaar onderzoek liep van 5 februari 2024 tot en met 4 april 2024. De Procoro is van mening dat deze materiële vergissing op deze manier werd rechtgezet.

De Procoro wenst dan ook te concluderen dat voorliggend bezwaar, voortkomend uit het eerste openbaar onderzoek, geen verdere behandeling vereist, gelet op de rechtzetting die hieruit is voortgevloeid vanuit de plannende overheid middels het organiseren van een nieuw openbaar onderzoek.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

S2.

Een bezwaarindieners stelt dat de **Passende Beoordeling en Verscherpte Natuurtoets niet voldoen aan decretale vereisten** en herwerkt dient te worden opdat ze rekening zou houden met de instandhoudingsdoelen, het aanwezige areaal en de kwaliteit van de natuurwaarden, de specifieke milieukeurmerken en de reeds bestaande milieudrukken in het gebied. Er wordt gesteld dat de milieueffecten op de aanwezige habitatrichtlijngebieden en VEN-gebieden onvoldoende concreet in rekening zijn gebracht. Ook stelt bezwaarindieners dat er geen rekening werd gehouden met de stikstofimpact die gerelateerd is aan de aanlegfase.

Vooreerst stelt de Procoro dat de Passende Beoordeling en Verscherpte Natuurtoets zijn opgemaakt in navolging van het toen vigerend wetgevend kader, in casu artikels 36ter en 26bis van het Natuurdecreet.

De Procoro beseft dat de regelgeving en uitgangspunten inzake stikstofuitstoot van plannen en projecten op korte tijd sterk is gewijzigd. Op 23 februari 2024 is het decreet over de programmatische aanpak stikstof, het zgn. Stikstofdecreet, in werking getreden. Het Stikstofdecreet bepaalt dat bij een verkeersdragend project de stikstofdepositie ten gevolge van de vervoersbewegingen van het project beoordeeld moeten worden.

De Procoro ziet dat de impact van stikstof op de omliggende SBZ- en VEN-gebieden is onderzocht in de huidige Passende Beoordeling en Verscherpte Natuurtoets. De Procoro raadt echter wel aan om voorliggend plan te toetsen aan het nieuwe Stikstofdecreet, en waar nodig een bijkomende of aangepaste effectbeoordeling door te voeren. Zo heeft de Procoro bv. weet van een studie 'Voertuigemissies en de minimis-normen: een analytische benadering voor wegverkeer' die onderdeel

uitmaakt van een praktische wegwijzer bij het Stikstofdecreet en mogelijk relevant is in het kader van voorliggend plan.

De Procoro wenst er tot slot op te wijzen dat het Stikstofdecreet zich richt op de Natura-2000 gebieden en niet specifiek op de VEN-gebieden. Bij de VEN-gebieden die overlappen met de SBZ-gebieden kan wel gebaseerd worden op de beoordeling die voor deze SBZ-gebieden is gemaakt. Zo ziet de Procoro dat bv. de VEN-gebieden De Molse Nete en 'De Gebroekten Grote Nete' overlappen met het SBZ-gebied 'Bovenloop van de Grote Nete met Zammelsbroek, Langdonken en Goor'.

De Procoro stelt vast dat het Stikstofdecreet ook bepaalt om de stikstofimpact van de uitvoerings- of aanlegfase te onderzoeken. Ook hierbij raadt de Procoro aan om de stikstofuitstoot die zou gepaard gaan met de aanlegfase mee te onderzoeken, om zo het PRUP volledig af te stemmen op het nieuwe Stikstofdecreet.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om het PRUP af te stemmen op het nieuwe Stikstofdecreet, en waar nodig het plan-MER, de Passende Beoordeling en/of de Verscherpte Natuurtoets hierop aan te vullen of aan te passen. De Procoro adviseert om hierbij ook rekening te houden met de stikstofimpact die zou kunnen ontstaan tijdens de aanlegfase.

S3.

Bezwaarindieners stellen dat de omliggende natuurgebieden negatieve impact zullen ondervinden door de nieuwe weg door een verhoging van de **stikstofuitstoot**. Hierbij aansluitend geven enkele bezwaarindieners aan dat ze als **beroepslandbouwers** dagelijks worden geconfronteerd met dreigingen tot afbouw van hun beroepsactiviteiten omwille van de **stikstofproblematiek**. Ze achten het incorrect dat in het kader van deze stikstofproblematiek het aanleggen van een nieuwe weg wel zou kunnen.

De impact van de nieuwe weg op de omliggende natuur en erkende natuurgebieden op vlak van stikstof werd onderzocht in de plan-MER (§12.4.5, §18.2.7.5), de Passende beoordeling en de Verscherpte Natuurtoets.

De Procoro stelt vast dat de Passende Beoordeling en Verscherpte Natuurtoets niet ter inzage lagen tijdens het openbaar onderzoek dat liep van 18 augustus 2023 tot en met 16 oktober 2023. De Procoro stelt vast dat, omwille van deze materiële vergissing, er een nieuw openbaar onderzoek werd georganiseerd waarbij de Passende Beoordeling en Verscherpte Natuurtoets wel werden toegevoegd. Dit liep van 5 februari 2024 tot en met 4 april 2024. Daarin kon de impact van stikstof op de omliggende natuurgebieden toe te schrijven aan de 'regionale ontsluiting' vastgesteld worden. De Procoro stelt voor om vanuit die kennis voorliggend bezwaar inhoudelijk te behandelen.

Allereerst zijn de zones waar permanente toenames of afnames van vermestende en verzurende deposities verwacht worden beperkt tot de onmiddellijke omgeving van de alternatieven. De oppervlakte van omliggende vegetaties die beïnvloed worden is beperkt. De impact van vermesting en verzuring wordt beoordeeld als verwaarloosbaar tot beperkt negatief.

In de ruimere omgeving van het plangebied liggen volgende beschermde natuurgebieden:

- SBZ-H - Bovenloop van de Grote Nete met Zammelsbroek, Langdonken en Goor (BE2500040) deelgebieden 3 en 4
- deelgebied 3 overlapt deels met VEN-gebied De Molse Nete (344)
- deelgebied 4 overlapt deels met VEN-gebied Gebroekten Grote Nete (343)

De Procoro stelt vast dat geen permanente stikstofdeposities worden verwacht. Vermestende of verzurende deposities ten gevolge van het plan reiken niet tot in de natuurgebieden (SBZ-H, VEN).

De Procoro concludeert dat de realisatie van het plan geen betekenisvolle aantasting 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 betekent. Er worden geen betekenisvolle impacten verwacht op aangemelde en tot doel gestelde habitats en soorten ten gevolge van direct ecotoop/biotoopverlies, grondwaterwijzigingen, barrièrewerking, rustverstoring of verzurende en vermestende deposities. Noch zorgt het plan voor onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur van de VEN-gebieden De Molse Nete en De Gebroekten Grote Nete.

De Procoro moet vaststellen dat tijdens de looptijd van het tweede openbaar onderzoek het decreet over de programmatische aanpak stikstof, of 'stikstofdecreet' in werking trad, met name op 23 februari 2024. Hiermee wenst de Vlaamse overheid maatregelen te nemen om de uitstoot van stikstof tegen 2030 sterk te verminderen en de natuur te beschermen en herstellen. Dit vraagt mogelijk om een aanvulling van de plan-MER, Passende Beoordeling en/of Verscherpte Natuurtoets. De Procoro verwijst hiervoor naar de behandeling onder bezwaarpunt S2.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

S4.

Een bezwaarindiener stelt dat de inhoud van de **Passende beoordeling en Verscherpte natuurtoets niet volledig** is. Het VEN-gebied 'Breeven' zou buiten beschouwing gelaten zijn. Het bosgebied Breeven en de Kievitheide zou deel uitmaken van de 'Grote eenheden natuur'.

De Procoro stelt vast dat er geen VEN of 'Grote eenheid natuur' Breeven of Kievitheide bestaat. Breeven is ten noorden van het Kanaal Bocholt-Herentals, wel aangeduid als een natuurbeheerplan type 4, wat overeenkomt met een erkend natuurreserveaat. Een erkend natuurreserveaat mag in deze niet verward worden met VEN-gebied.

De Procoro ziet wel dat dit natuurreserveaat overlapt met het VEN-gebied 'De Vallei van de Kleine Nete benedenstrooms'. Op p. 212 van de plan-MER worden de SBZ- en VEN-gebieden opgesomd die in een straal van 7km van het plangebied liggen. De Procoro vermoedt dat in dit lijstje betreffend VEN-gebied 'Vallei van de Kleine Nete benedenstrooms' en ook het gebied 'Vallei van de Grote Nete bovenstrooms' ontbreken, aangezien deze ook binnen een straal van 7km lijken te liggen.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om de VEN-gebieden 'Vallei van de Kleine Nete benedenstrooms' en 'Vallei van de Grote Nete bovenstrooms' en bijhorende effectbeoordeling, indien zij binnen een straal van 7km vallen, op te nemen in de plan-MER.

S5.

Bezwaarindiener stelt dat uit de plan-MER niet blijkt op welke manier is rekening gehouden met mogelijke **stikstofdeposities in omliggende VEN-gebieden**.

De Procoro wenst te verwijzen naar de Verscherpte natuurtoets. De verzurende en vermestende deposities ten aanzien van de nabijgelegen VEN-gebieden werden hier beschreven. De Procoro ziet dat

als besluit kon worden gesteld dat het plan geen onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur tot gevolg zal hebben voor de VEN-gebieden '343 Gebroekten Grote Nete' en '344 Molse Nete'.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

Geluid en trillingen

GT1.

Veel bezwaarindieners vrezen de **geluidsoverlast** die de nieuwe weg met zich zal meebrengen. Dit wordt algemeen gesteld, maar er wordt ook verwezen naar specifieke straten in de onmiddellijke en ook ruimere omgeving van het plangebied. Bezwaarindieners geven aan dat er geen of onvoldoende milderende maatregelen worden ingeschreven om geluidshinder van de nieuwe weg te beperken. Hierbij wordt opgemerkt dat er **geen milderende maatregelen** zijn aangeduid voor onder meer de Dr. v/d Perrestraat, Molderbeemdendijk, Ossemeer, Holven en Zandhoefstraat, noch specifiek voor de twee nieuwe kruispunten.

De Procoro geeft aan dat de geluidseffecten werden onderzocht in de plan-MER in de discipline geluid & trillingen (§11, §18.2.6) en Mens-gezondheid (§15, §18.2.10). De Procoro stelt dat de effectbeoordeling in de discipline geluid & trillingen is opgemaakt volgens het geldende richtlijnenboek, opgesteld door de Vlaamse Overheid voor de uitwerking van de discipline geluid & trillingen in milieueffectenrapportage in Vlaanderen.

In casu, uitgaande van een weg die valt onder de (voormalige) categorie secundaire wegen, ligt de gedifferentieerde referentiewaarde voor L_{den} op 55 dB(A) en voor L_{night} op 45 dB(A), op voorwaarde dat de huidige geluidsbelasting de gedifferentieerde referentiewaarden onderschrijft.

Meer verkeer betekent meer geluid, maar de impact hiervan mag niet overschat worden. Een stijging van 10% verkeer, komt overeen met +0,4 dB. Een verdubbeling van het verkeer komt overeen met +3 dB. Het is dus pas bij een toename van 25% of meer dat er een merkbare verhoging van het geluidsniveau plaatsvindt. Dit impliceert dan 1 dB(A) of meer. In de plan-MER gebeurt de toetsing aan de gedifferentieerde referentiewaarden dan ook indien er effectief een stijging van meer dan 1 dB(A) van de berekende L_{den} of L_{night} door het plan te verwachten is. De locaties die niet in de toetsingstabellen voorkomen, bevinden zich dus in de zone met een verwaarloosbaar effect (toe- of afname < 1 dB).

Per alternatief werd in de discipline geluid & trillingen een verschilkaart opgemaakt. De wegen met een toename of afname in de geluidsimmissie (≥ 1 dB(A)) waarlangs bewoonde vertrekken zijn gelegen kan men duidelijk waarnemen op de verschilkaart. Langs ieder van deze wegen werd een beoordelingspunt voorzien t.h.v. de kritische bebouwing. Na toetsing aan de gedifferentieerde referentiewaarden werd aangegeven waar er minstens geluidsmilderende maatregelen nodig zijn. Wegen die niet in de toetsingstabellen voorkomen bevinden zich in de zone met een verwaarloosbaar effect (toe- of afname < 1 dB(A)).

De berekenende geluidstoenames zijn deze zonder dat er milderende maatregelen voorzien worden. Het plan moet echter uitgevoerd worden volgens de bepalingen die staan neergeschreven in de stedenbouwkundige voorschriften. In de plan-MER worden enkele kritische locaties naar voor geschoven waarvoor het nemen van geluidsmilderende maatregelen genoodzaakt is. Deze locaties zijn expliciet in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen. Aangezien het exacte wegenistracé binnen de vooropgestelde plancontour nog kan 'schuiven', is het stedenbouwkundig voorschrift uitgebreid met een algemeen dekkende voorzorgsmaatregel. Dit resulteert in volgend voorschrift: *"Het voorzien van geluidsbufferende maatregelen op plekken waar negatieve of aanzienlijk negatieve effecten te verwachten zijn op vlak van omgevingsgeluid. Dit omvat minstens de locaties die bepaald werden in de plan-MER, bestaande uit woningen gelegen aan Molderbeemdendijk, Witbolstraat, Lupinenstraat, Koppeleershoeven, Gagelstraat, Heistraat, Fittelaarsdijk, Schransdijk, Katersberg en Meulemakershoeve."* Uit de plan-MER kwam ook naar voor dat minstens de aanleg in een geluidsarme

wegverharding vereist is, gelet dit ook het uitgangspunt is in de geluidsmodelleringen. De Procoro stelt vast dat dit als verplichtende voorwaarde geldt, volgens het voorschrift: *“De nieuwe wegverbinding wordt uitgevoerd in een geluidsarme wegverharding om negatieve of aanzienlijk negatieve effecten voor het omgevingsgeluid te milderen.”*

Concluderend stelt de Procoro dat de nieuwe weg zal zorgen voor negatieve geluidseffecten. Deze effecten worden gemilderd. De essentiële locaties, voortkomend uit de plan-MER, zijn hiervoor geduid in de stedenbouwkundige voorschriften. Om te komen tot een aanvaardbaar plan, en aangezien de gedetailleerde uitwerking van de weg in deze fase nog niet uitgewerkt is, werd dit voorschrift ruimer geschreven zodat het aspect geluidshinder in projectfase volledig is afgedekt.

De Procoro concludeert dat het aspect geluid binnen de discipline geluid & trillingen is onderzocht en er voldoende zekerheid in het PRUP en de stedenbouwkundige voorschriften is ingebouwd ter voorkoming van onaanvaardbare geluidsoverlast.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

GT2.

Verskillende bezwaarindieners stellen dat er inzake geluid gesproken wordt over **milderende maatregelen** zoals buffering en geluidsschermen, maar dat deze **niet gegarandeerd zijn en niet concreet beschreven** worden. Dienaangaande wordt voorgesteld om in de toekomstige wegverharding sleuven in te slijpen en een geluidsarme wegverharding te gebruiken. Ook wijzen meerdere bezwaarindieners op het feit dat de nieuwe weg zeer dicht tegen hun woonstpercelen zal bevinden, waardoor geluidsschermen slechts een klein milderend effect zouden hebben, zeker vanaf een hoogte van 3m. Hierbij wordt er tevens op gewezen de lengte van de geluidsschermen. Deze zouden eindigen waar de bewoning stopt, terwijl deze zouden moeten doorlopen om de impact van zijdelings geluid op te vangen. Ook wordt gesteld dat een geluidsbuffer met enkel bomen langs de woonwijken niet voldoende is voor tijdens de herfst en winter, aangezien het plantgoed dan haar bladgroen verliest.

De Procoro stelt dat in het PRUP een plangebied wordt afgebakend waarbinnen een toekomstige wegverbinding gerealiseerd kan worden. Het plangebied wordt ruimer voorzien dan wat noodzakelijk is voor de inrichting van een 2x1-weg. Hierdoor is er ruimte beschikbaar om potentiële negatieve effecten, bv. inzake geluid, van de nieuwe wegverbinding te milderen.

Bij het gedetailleerd uitwerken van de weg in de projectfase moet verplicht rekening worden gehouden met de vigerende stedenbouwkundige voorschriften. De stedenbouwkundige voorschriften zijn mede tot stand gekomen op basis van de resultaten van de plan-MER. Inzake geluid worden er vanuit de plan-MER milderende maatregelen voorgesteld. Deze zijn doorvertaald in de stedenbouwkundige voorschriften: *“Het voorzien van geluidsbufferende maatregelen op plekken waar negatieve of aanzienlijk negatieve effecten te verwachten zijn op vlak van omgevingsgeluid. Dit omvat minstens de locaties die bepaald werden in de plan-MER, bestaande uit woningen gelegen aan Molderbeemdendijk, Witbolstraat, Lupinenstraat, Koppeleershoeven, Gagelstraat, Heistraat, Fittelaarsdijk, Schransdijk, Katersberg en Meulemakershoeve.”* en *“De nieuwe wegverbinding wordt uitgevoerd in een geluidsarme wegverharding om negatieve of aanzienlijk negatieve effecten voor het omgevingsgeluid te milderen.”* De Procoro stelt dat het milderen van de effecten van een toekomstige wegverbinding op vlak van geluid dus zijn opgevangen in de stedenbouwkundige voorschriften.

De Procoro ziet dat het exacte type maatregel, bv. een geluidswal, een geluidsscherm, diffractoren, ... niet verordenend is vastgelegd. Hierin ziet de Procoro geen noemenswaardig probleem in planfase. De Procoro wenst erop te wijzen dat het PRUP als doel heeft een planologisch kader voor het project 'Regionale ontsluiting Geel' te bieden, waarbij een overdruk voor infrastructuur wordt aangebracht op de onderliggende bestemmingsplannen. Hierbij is geweten dat het Algemeen Richtlijnsysteem van het team Omgevingseffecten stelt dat de beoordeling qua detailniveau niet verder kan gaan dan wat mogelijk en verdedigbaar is, gelet op de mate van detail waarin het initiatief zelf is uitgewerkt en de beslissing die het initiatief moet ondersteunen. Te dezen zijn de precieze uitvoeringsdetails van het voorgenomen project, waarvoor het PRUP een planologische basis wenst te bieden, nog niet gekend.

Om die reden begrijpt de Procoro dat er geen type, noch enige maatvoering of afstandsbepalingen van de geluidsbufferende maatregelen vastgelegd zijn in de stedenbouwkundige voorschriften. De Procoro concludeert dat in ieder geval de implementatie van geluidsbuftering in de uitwerking van het project wel is gegarandeerd. In projectfase kan op die manier gekozen worden voor het meest gewenste, effectieve of toepasselijke middel, inclusief bv. de hoogte- en lengtebepaling van het middel.

De Procoro vindt het wel waardevol om in de toelichtende kolom van de stedenbouwkundige voorschriften de niet-limitatieve lijst van geluidsmilderende maatregelen aan te vullen met 'groeven in het wegdek'. Een dergelijke uitvoering zorgt voor een vermindering van het rolgeluid van autobanden, en kan mee overwogen worden in de uitwerking van het project.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om in de toelichtende kolom van de stedenbouwkundige voorschriften de niet-limitatieve lijst van geluidsmilderende maatregelen aan te vullen met 'groeven in het wegdek'

GT3.

Bezwaarindieners verwijzen naar een uittreksel van de WHO waarin gesteld wordt dat de **afname van geluid in een gebied niet ten koste mag gaan van een stijging elders**. Ook stellen bezwaarindieners dat geen rekening werd gehouden met de nieuwe **richtlijnen van de WHO betreffende lawaai-blootstelling** (Environmental Noise Guidelines for the European Region, 2018) waardoor de effectbeoordeling niet correct is. Tot slot zijn er enkele bezwaarindieners die verwijzen naar pagina 138 in het MER waar geen normen zijn vastgelegd voor L_{den} en L_{night} en dat de waarden die door de Vlaamse Overheid tijdelijk naar voor werden geschoven 55dB voor L_{den} en 45dB voor L_{night} zijn. Er wordt verwezen naar de 'Environmental Noise Guidelines for the European Region' waarin gesteld wordt dat verkeersgeluid boven de 53dB L_{den} geassocieerd worden met verschillende gezondheidsaandoeningen. Verschillende bezwaarindieners uiten hun bezorgdheid dat de blootstelling aan verhoogde geluidsniveaus zal zorgen voor gezondheidsklachten zoals gehoorsvermindering, stress, prikkelbaarheid, aandachtstoornissen, agressie, ...

De Procoro stelt dat voor de effectbeoordeling in de discipline geluid & trillingen de gedifferentieerde referentiewaarden, conform het geldende richtlijnenboek opgesteld door de Vlaamse Overheid, werden gehanteerd.

De Procoro wenst wel te wijzen op de door het Vlaams Departement Omgeving uitgebrachte MER-fiches voor de discipline geluid. Deze vragen om vanaf 01/11/2022 voor lopende dossiers het nieuw beoordelingskader, namelijk de oriëntatiegrafiek toe te passen. De Procoro vraagt daarom het plan-MER aan te vullen met een toetsing aan de oriëntatiegrafiek.

Binnen de discipline geluid & trillingen wordt er getoetst aan de wettelijke normen en niet aan de advieswaarden van de WHO waarnaar wordt verwezen. De WHO-richtlijnen zijn advieswaarden en worden vanuit het oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid opgemaakt. Binnen de discipline mens-gezondheid gebeurt de beoordeling op basis van dosisrespons relaties uit het Richtlijnsysteem Mens-gezondheid en op basis van WHO-advieswaarden voor verkeersgeluid (Environmental Noise Guidelines for the European Region, 2018).

De Procoro concludeert dat de plan-MER aan de hand van correcte data en inzichten ter zake werd opgemaakt en de effectbeoordelingen zodus correct zijn gebeurd.

Inzake gezondheidsaandoeningen verwijst de Procoro naar §15.4.2 en §18.2.10.2 van de plan-MER. De impact van geluid op de gezondheid wordt erkend. De Procoro stelt vast dat voor de ruime omgeving (het studiegebied) het aantal potentieel ernstig gehinderden en het aantal potentieel ernstig slaapverstoorden globaal gezien ongeveer gelijk blijft. Het wegverkeersgeluid neemt wel plaatselijk toe met (aanzienlijk) negatieve geluidshinder. Hier zijn geluidsmilderende maatregelen vereist om deze negatieve effecten, zo ook inzake de effecten op gezondheid, te milderen. De Procoro verwijst hiervoor naar de behandeling onder bezwaarpunten GT1. en GT2.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om in het plan-MER de discipline geluid & trillingen aan te vullen met een toetsing aan de oriëntatiegrafiek.

GT4.

Bezwaarindieners wijzen erop dat voor de discipline geluid & trillingen de plan-MER **geen metingen in de Dr. v/d Perrestraat** werden uitgevoerd. Zowel bij G1plus A als G1plus B zou er inzake geluid en trillingen niets gezegd worden over de Dr. v/d Perrestraat, noch over het nieuwe kruispunt dat hier ontstaat.

De Procoro stelt op basis van de plan-MER (§11.3.2.2) vast dat op 5 vaste meetpunten immisiemetingen over meerdere dagen werden uitgevoerd om het huidige omgevingsgeluid te bepalen. Het aantal en de ligging van de meetpunten werd oordeelkundig gekozen door de geluidsdeskundige in functie van de ligging van de bewoonde gebouwen en wegenis waar zich een effect kan voordoen na doorvoering van het project. De ligging van de meetpunten werd geselecteerd in functie van de mogelijke nieuwe weg en eveneens ter hoogte van de bestaande wegenis waar zich mogelijk effecten voordoen na realisatie van de nieuwe weg.

Meetpunt 2 bevond zich ter hoogte van de Dr. v/d Perrestraat 216. Dit meetpunt is gelegen in woongebied, volgens VLAREM II betreft dit indeling 'categorie 4: Woongebieden'. Deze categorie heeft als milieukwaliteitsnorm voor de dagperiode 45 dB(A), voor de avondperiode 40 dB(A) en voor de nachtperiode 35 dB(A).

Het $L_{Aeq,1h}$ bedraagt overdag 67-69 dB(A) wat men kan percipiëren als zeer lawaaiig. Tijdens de avondperiode bedraagt het gemiddelde $L_{Aeq,1h}$ 65-66 dB(A) en tijdens de nachtperiode 57-62 dB(A).

Het $L_{A95,1h}$ respecteert gedurende de dag- (43 dB(A)) en avondperiode (39 dB(A)) de milieukwaliteitsnorm niet. Enkel tijdens de nachtperiode blijft de milieukwaliteitsnorm met 31 dB(A) gerespecteerd conform bijlage 2.2.1 van VLAREM II.

Meer verkeer betekent meer geluid, maar de impact hiervan mag niet overschat worden. Een stijging van 10% verkeer, komt overeen met +0,4 dB. Een verdubbeling van het verkeer komt overeen met +3

dB. Het is dus pas bij een toename van 25% of meer dat er een merkbare verhoging van het geluidsniveau plaatsvindt. Dit impliceert dan 1 dB(A) of meer. In de plan-MER gebeurt de toetsing aan de gedifferentieerde referentiewaarden dan ook indien er effectief een stijging van meer dan 1 dB(A) van de berekende L_{den} of L_{night} door het plan te verwachten is.

De Procoro stelt uit de modeldoorrekeningen vast dat de nieuwe weg niet zorgt voor een toename van 1 dB(A) of meer in de Dr. v/d Perrestraat. Omwille van die reden is voor de Dr. v/d Perrestraat geen beoordeling gegeven t.o.v. het geldende toetsingskader (in welke mate worden de geldende gedifferentieerde referentiewaarden gerespecteerd) noch t.o.v. de referentiesituatie (welke wijziging in geluidsimmissie treedt op t.o.v. de referentiesituatie).

De Procoro wenst tot slot te stellen dat potentiële geluidshinder van de nieuwe weg minstens zal gemilderd worden een minstens aanvaardbaar niveau. Dat is verzekerd binnen het PRUP en haar stedenbouwkundige voorschriften. Zie ook de behandeling onder bezwaarpunten GT1. en GT2.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

GT5.

Verskillende bezwaarindieners uiten hun bezorgdheid over de **algehele verstoreng van de leefbaarheid en de rustverstoreng** in de omgeving van de nieuwe weg. Er wordt hierbij ook meermaals specifiek verwezen naar Schransdijk 1 waar zich een spiritueel-therapeutische praktijk bevindt.

De Procoro acht dat met het begrip leefbaarheid wordt bedoeld op de aantrekkelijkheid of eerder geschiktheid om ergens te wonen of verblijven. Er wordt ook gewezen naar rustverstoreng. De Procoro koppelt dit aan het begrip leefbaarheid waarvan sprake. De Procoro ziet hierin in hoofdzaak een relatie tot de discipline 'geluid', m.a.w. de vrees voor geluidsoverlast voor de woningen aan Schransdijk, en specifiek Schransdijk 1.

De geluidseffecten worden in de plan-MER onderzocht in de discipline geluid & trillingen (§11-§18.2.6) en Mens-gezondheid (§15-§18.2.10). Op de plaatsen waar er verkeer bijkomt, worden (beperkt/aanzienlijk) negatieve geluidseffecten verwacht. De berekenende geluidstoenames zijn deze zonder dat er milderende maatregelen voorzien worden. Het plan moet echter uitgevoerd worden volgens de bepalingen die staan neergeschreven in de stedenbouwkundige voorschriften. Hierin staat onder andere: *"Het voorzien van geluidsbufferende maatregelen op plekken waar negatieve of aanzienlijk negatieve effecten te verwachten zijn op vlak van omgevingsgeluid. Dit omvat minstens de locaties die bepaald werden in de plan-MER, bestaande uit woningen gelegen aan Molderbeemdendijk, Witbolstraat, Lupinenstraat, Koppeleershoeven, Gagelstraat, Heistraat, Fittelaarsdijk, Schransdijk, Katersberg en Meulemakershoeve."* en *"De nieuwe wegverbinding wordt uitgevoerd in een geluidsarme wegverharding om negatieve of aanzienlijk negatieve effecten voor het omgevingsgeluid te milderen."* De toekomstige wegverbinding kan dus enkel gerealiseerd worden als aan de gestelde locaties het geluid tot een aanvaardbaar niveau gemilderd wordt.

Verder verwijst de Procoro naar de behandeling onder bezwaarpunten GT1. en GT2.

De Procoro ziet dat de impact op de 'leefbaarheid' en 'rustverstoreng' is onderzocht en er voor Schransdijk de mildering tot een minstens aanvaardbaar niveau is verzekerd binnen het PRUP en haar stedenbouwkundige voorschriften.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

GT6.

Bezwaarindieners zijn bezorgd over de ligging van de nieuwe weg vlakbij de **woonstpercelen van Molderbeemdendijk en Ossemeer**, en vrezen het geluid van startende en remmende auto's ter hoogte van het nieuwe kruispunt. Er wordt gesteld dat de achtertuinzones van enkele woningen aan Molderbeemdendijk zullen moeten onteigend worden ter vrijwaring van een schuur in de achterliggende weide.

De Procoro stelt dat de nieuwe weg ten westen van het nieuwe kruispunt met de Dr. v/d Perrestraat wordt aangelegd tussen Villa Zonneschijn en de tuinzones aan de Molderbeemdendijk. De vrijwaring van Villa Zonneschijn als bouwkundig erfgoed werd vooropgesteld.

Inzake de eventuele geluidshinder, en binnen het plan voorziene geluidsbuffering verwijst de Procoro naar de behandeling onder bezwaarpunten GT1. en GT2.

Aan het PRUP werd geen onteigeningsplan gekoppeld. Het is de onteigenende overheid die een onteigeningsplan zal opmaken waarin de te onteigenen percelen worden aangegeven. Dit onteigeningsplan zal duidelijk aangeven welke onroerende goederen voorwerp zullen uitmaken van de onteigening. De Procoro verwijst hiervoor ook naar de behandeling onder bezwaarpunt O2.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

GT7.

Enkele bezwaarindieners verwijzen naar **zelf uitgevoerde geluidsmetingen** ter hoogte van de N19g waaruit zou zijn te concluderen dat de nieuwe weg tot geluidsoverlast zal leiden. Aansluitend vraagt één bezwaarindieners naar voldoende nulmetingen voordat het project wordt gerealiseerd.

De Procoro wenst vooreerst te wijzen op het verschillend karakter van de N19g ten opzichte van de voorziene weg binnen voorliggend plan. Volgens de categorisering binnen het Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Kempen is de N19g een Vlaamse Hoofdweg. De regionale ontsluiting betreft een interlokale weg.

Daarnaast vertrouwt de Procoro op de continue metingen (> 1 week) geluidsmetingen die zijn uitgevoerd door de mer-deskundige met een toestel dat voldoet aan de eisen gesteld voor klasse 1-meetinstrumenten in de IEC-normen, alsook op de effectbeoordelingen ter zake van de mer-deskundige. Er werden op 5 vaste meetpunten immissiemetingen uitgevoerd om het huidige omgevingsgeluid te bepalen (§11.3.2.2).

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

GT8.

Een bezwaarindiener stelt dat voor het effect van geluid op de menselijke gezondheid beter gekeken kan worden naar de dB(C)-curve, in plaats van de dB(A)-curve, aangezien in de dB(C)-curve de weging van het **laagfrequent geluid** hoger is.

De Procoro stelt dat de effectbeoordeling in de discipline geluid & trillingen is opgemaakt volgens het geldende richtlijnenboek, opgesteld door de Vlaamse Overheid voor de uitwerking van de discipline geluid & trillingen in milieueffectenrapportage in Vlaanderen. De Procoro acht het correct dat het team mer-deskundigen de richtlijnen uit het geldende richtlijnenboek hanteert. Deze richtlijnen schrijven een A-weging voor, aangezien een A-weging toegespitst is op het menselijk gehoor of, anders gezegd, overeenkomt met de fysische ervaring van het menselijk oor.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

GT9.

Een bezwaarindiener geeft aan dat wanneer een weg op minder dan 100m afstand ligt van een woonwijk er voor de nieuwe geluidssituatie niet de langdurig gemiddelden van dag en nacht gelden, maar wel de **piekbelasting**, die voor slaapverstoring zorgt. Deze overweging over geluid is niet gebeurd. In de plan-MER gaat men uit van een “acceptabele toename van de gemiddelde dB-waarde”. Dit is een foute benadering.

De Procoro stelt dat de effectbeoordeling voor de opmaak van de discipline geluid & trillingen het richtlijnenboek, opgesteld door de Vlaamse Overheid voor de uitwerking van de discipline geluid & trillingen in milieueffectenrapportage, werd gebruikt. Volgens deze richtlijnen dient rekening gehouden te worden met jaargemiddelden (L_{den} , L_{night}). Dit werd herbevestigd door de door het Vlaams Departement Omgeving uitgebrachte MER-fiches voor de discipline geluid.

Wat metingen van het oorspronkelijk omgevingsgeluid (bestaande toestand) betreft werden 5 continue geluidsmetingen (> 1 week) uitgevoerd. In de meeste gevallen wordt er in planfase enkel ambulant gemeten. In de projectfase zal er ook nog continu gemeten worden t.h.v. de kritische locaties.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

GT10.

Enkele bezwaarindieners wijzen erop dat volgens het MER alternatief G1 primair voor sommige straten in de nabije omgeving een zeer negatief effect heeft op vlak van geluidsimmissie, met een toename tot 15,6 dB. Voor alternatief G1 secundair staat er een toename tot 14,2 dB vermeld. De maximale toename in dB voor de nabije omgeving voor alternatief G3 bedraagt 5,6 dB. Rekening houdend met het feit dat de geluidsblootstelling in een logaritmische schaal wordt weergegeven, is een toename met **15 of 14 dB extreem hoog en onaanvaardbaar**. Bezwaarindieners vragen zich af waarom toch voor alternatief G1 wordt gekozen.

De Procoro wenst vooreerst aan te geven dat de keuze van het voorkeursalternatief en de afbakening van het plangebied niet steunt op de resultaten van één discipline.

Daarnaast stelt de Procoro dat de berekende geluidstoenames situatievoorspellingen zijn zonder dat er milderende maatregelen voorzien worden. Het plan moet echter uitgevoerd worden volgens de bepalingen die staan neergeschreven in de stedenbouwkundige voorschriften. Hierin staat onder andere: *“Het voorzien van geluidsbufferende maatregelen op plekken waar negatieve of aanzienlijk negatieve effecten te verwachten zijn op vlak van omgevingsgeluid. Dit omvat minstens de locaties die bepaald werden in de plan-MER, bestaande uit woningen gelegen aan Molderbeemdendijk, Witbolstraat, Lupinenstraat, Koppeleershoeven, Gagelstraat, Heistraat, Fittelaarsdijk, Schransdijk, Katersberg en Meulemakershoeve.”* en *“De nieuwe wegverbinding wordt uitgevoerd in een geluidsarme wegverharding om negatieve of aanzienlijk negatieve effecten voor het omgevingsgeluid te milderen.”* De toekomstige wegverbinding kan dus enkel gerealiseerd worden als aan de gestelde locaties het geluid tot een aanvaardbaar niveau gemilderd wordt.

Tot slot wenst de Procoro ook te verwijzen naar de behandeling onder bezwaarpunten GT1. en GT2.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

GT11.

Enkele bezwaarindieners wijzen op locatie ‘G1-Wit’ en ‘G2-Wit’ als één van de woningen waar milderende maatregelen dienen te worden genomen. Er wordt opgemerkt dat hierbij over geen enkele andere woning in de Witbolstraat wordt gesproken.

De Procoro stelt dat de aangegeven afkorting wijst op één van de puntlocaties voor de effectbeoordelingen inzake geluid in de plan-MER, op basis waarvan uitspraken kunnen gedaan worden over de onmiddellijke omgeving van betreffende puntlocatie.

In casu staat de Witbolstraat gekenmerkt als kritische locatie en zijn het nemen van geluidsmilderende maatregelen genoodzaakt. Dit is doorvertaald in de stedenbouwkundige voorschriften: *“Het voorzien van geluidsbufferende maatregelen op plekken waar negatieve of aanzienlijk negatieve effecten te verwachten zijn op vlak van omgevingsgeluid. Dit omvat minstens de locaties die bepaald werden in de plan-MER, bestaande uit woningen gelegen aan Molderbeemdendijk, Witbolstraat, Lupinenstraat, Koppeleershoeven, Gagelstraat, Heistraat, Fittelaarsdijk, Schransdijk, Katersberg en Meulemakershoeve.”*

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

GT12.

Enkele bezwaarindieners stellen zich de vraag of het voldoende onderzocht is of het geluid ter hoogte van Witbolstraat 14 onder de **geluidsnorm van 40 dB ‘s nachts en 50 dB** overdag kan blijven, gelet op het nabijgelegen, nieuwe kruispunt.

De Procoro kan niet vaststellen op welke parameter de aangegeven 40 dB ‘s nachts en 50 dB overdag is gebaseerd.

De Procoro verwijst naar de behandeling onder bezwaarpunten GT1. en GT3. voor wat betreft de gebruikte mer-richtlijnen, en naar de behandeling onder bezwaarpunten GT1. en GT2. voor wat betreft

het al dan niet respecteren van de geluidsnormen in de omgeving van of bepaalde locaties rondom het plangebied.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

GT13.

Bezwaarindieners uiten hun bezorgdheid over **trillingsoverlast** afkomstig van het zware verkeer, hetgeen een nefaste invloed zal hebben op de levenskwaliteit van de omwonenden. Ook verwacht men dat trillingen tijdens de aanleg en gebruik van de weg schade zullen veroorzaken aan omliggende woningen. Bezwaarindieners missen concrete milderende maatregelen ter zake. Er wordt hierbij gevraagd voorafgaand aan de werken een officiële beschrijving van de staat van de naburige woningen op te maken alsook continue seismografische metingen in de omgeving uit te voeren tijdens de werken. Er wordt gewezen op nalatigheid omdat de documenten hier niets over vermelden.

De Procoro stelt dat de discipline geluid & trillingen deel uitmaakt van de plan-MER en aldus de betreffende effecten van voorliggend plan zijn onderzocht (§11.4-§18.2.6).

Op basis van meetresultaten kan algemeen gesteld worden dat er trillingshinder door wegverkeer over een weg in normale staat potentieel kan voorkomen tot 14m van de weg. Of er effectief trillingshinder optreedt bij woningen op minder dan 14m van de weg is afhankelijk van verschillende zaken zoals type ondergrond en fundering van de betrokken woning. Daarom is het volgens de Procoro niet noodzakelijk om 14m afstand als harde randvoorwaarde voor het PRUP op te nemen in de stedenbouwkundige voorschriften. De Procoro raadt wel aan om dit als strikte aanbeveling of maatregel op projectniveau mee te geven. Het lijkt voor de Procoro noodzakelijk om bij de gedetailleerde uittekening van de weg eventuele bebouwing binnen de 14m te detecteren en geval per geval te analyseren of specifieke maatregelen gewenst zijn.

De Procoro wijst er aanvullend ook op dat algemeen uit trillingsmetingen blijkt dat trillingsniveaus ten gevolge van lokale defecten en oneffenheden in het wegdek 10 maal groter kunnen zijn dan deze van een wegdek in goede staat. In theorie worden er geen oneffenheden in de nieuwe weg verwacht.

Inzake trillingshinder bij uitvoering der werken heeft de Procoro weet van monitoringssystemen. De Procoro wenst er evenwel op te wijzen dat het PRUP als doel heeft een planologisch kader voor het project 'Regionale ontsluiting Geel' te bieden, waarbij een overdruk voor infrastructuur wordt aangebracht op de onderliggende bestemmingsplannen. Hierbij is geweten dat het Algemeen Richtlijnsysteem van het team Omgevingseffecten stelt dat de beoordeling qua detailniveau niet verder kan gaan dan wat mogelijk en verdedigbaar is gelet op de mate van detail waarin het initiatief zelf is uitgewerkt en de beslissing die het initiatief moet ondersteunen. De Procoro is dan ook van mening dat op planniveau de trillingshinder bij uitvoering niet onderzocht hoeft te worden, zoals ook gesteld in de plan-MER onder §11.4.1.1. en §18.2.6.1.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om bij de gedetailleerde uittekening van de weg eventuele bebouwing binnen de 14m te detecteren en geval per geval te analyseren of specifieke maatregelen gewenst zijn inzake de potentiële neveneffecten van trillingen.

GT14.

Een bezwaarindiener wijst op de door het plan voorziene **tractorsluis** ter hoogte van de ongelijkvloerse kruising aan Schransdijk. Deze zou zich situeren recht tegenover de woning te Schransdijk 5. Er wordt gevreesd voor **geluidshinder en trillingshinder** van de passerende landbouwvoertuigen. Ook wordt gesteld dat Schransdijk niet geschikt is voor de passage van zwaar verkeer.

De Procoro stelt vast dat een de stedenbouwkundige voorschriften het volgende stellen: “Er dienen ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers en voetgangers met de nieuwe weg gerealiseerd te worden ter hoogte van de Heistraat en Schransdijk. Ter hoogte van Schransdijk dient deze ongelijkvloerse kruising ook toegankelijk te zijn voor landbouwvoertuigen.”

De Schransdijk wordt aldus een doodlopende straat waarbij enkel een doorgang is voorzien voor de trage weggebruiker. Ook het landbouwverkeer kan gebruik maken van deze passage om de landbouwvelden in het noorden te bereiken. Het gaat hier over zeer gericht landbouwverkeer, zodat er sprake is van een sporadisch piekgeluid en eventueel trillingen. Dit laatste is dan weer afhankelijk van verschillende zaken zoals type ondergrond en fundering van de betrokken woning. De Procoro benadrukt dat het geen permanente doorgaande verkeersstroom aan landbouwvoertuigen betreft. De Procoro acht de vrees voor geluids- en trillingshinder dan ook niet gegrond, zeker gezien de ligging van de woning in agrarisch gebied.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

GT15.

Een bezwaarindiener vreest een **verschuiving van zwaar verkeer richting Ten Aard**, waardoor daar een toename zou ontstaan aan trillingshinder.

De Procoro stelt vast dat er geen negatief effect inzake trillingen zal ontstaan aan Ten Aard (plan-MER §11.4.1.2, §18.2.6).

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

Lucht en licht

L1.

Veel bezwaarindieners wijzen in het algemeen op de **bijkomende luchtvervuiling** die de nieuwe weg met zich zal meebrengen, en dat dit negatief effect niet wordt gemilderd. Er wordt hierbij ook verwezen naar de bewoning in specifieke straten zoals de Witbolstraat, Meulemakershoef, Dr. v/d Perrestraat, Binnenblok en Gasstraat. De grootste bezorgdheden zijn er voor fijn stof, NO_x en zware metalen die nu al de WHO-advieswaarden zouden overschrijden. De indieners verwijzen naar **gezondheidsklachten** die gepaard gaan met de blootstelling aan bijkomende luchtvervuiling, zoals astma, negatieve beïnvloeding neurologische ontwikkeling kinderen, hart- en vaatziekten, ...

De Procoro stelt vooreerst dat een onderscheid gemaakt moet worden tussen de discipline lucht en de discipline mens-gezondheid. In beide disciplines wordt de bijdrage van verkeersgerelateerde polluenten (NO₂ en fijn stof (PM_{2,5} en PM₁₀)) geëvalueerd. De beoordeling gebeurt wel op een verschillende manier.

Binnen de discipline lucht (§10 en §18.2.5) wordt er getoetst aan de milieukwaliteitsnormen zoals beschreven in VLAREM II, deze zijn gebaseerd op de Europese richtlijn luchtkwaliteit en schonere lucht 2008/50/EG. Deze normen zijn dus wettelijk vastgelegd en houden naast mogelijke gezondheidseffecten ook rekening met o.a economische en beleidsmatige overwegingen.

In de discipline mens-gezondheid (§15 en §18.2.10) wordt er getoetst aan de Gezondheidskundige advieswaarden (GAW's). GAW's worden enkel vanuit het oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid opgemaakt en zijn dan vaak ook strenger dan de wettelijke normen. Ze zijn gebaseerd op vastgestelde dosis-respons experimenten of vaststellingen. Deze advieswaarden hebben geen wettelijke draagkracht. In 2017 heeft het Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid het initiatief genomen om voor 20 chemische stressoren die frequent voorkomen in milieueffectrapporten (o.a. NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}) de GAW's via diepte-analyse te selecteren voor inhalatoire blootstelling om te gebruiken in milieueffectrapporten in de discipline mens-gezondheid.

De bijkomende berekende effecten van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) worden overal als verwaarloosbaar beoordeeld. Op vlak van NO₂ worden er wel beperkt negatieve tot negatieve effecten ter hoogte van het nieuwe kruispunt met de Dr. v/d Perrestraat verwacht. De Procoro stelt vast dat er geen maatregelen werden geïdentificeerd die kunnen worden toegepast om de luchtkwaliteit op de specifieke segmenten waar een verslechtering van de luchtkwaliteit wordt verwacht, te milderen. De Procoro acht dit niet als absoluut problematisch. De Procoro wenst hiervoor te verwijzen naar de algemene trend van het elektrisch rijden, en de algemene verplichting tot de vergroening van het wagenpark. Het aantal volledig elektrische personenwagens is bijna verdubbeld in een jaar tijd met een stijging van circa 94% in 2023 t.o.v. 2022. Vanaf 2029 zullen enkel nog maar elektrische auto's verkocht mogen worden. Elektrische auto's hebben als voordeel dat er geen stikstofoxide (NO_x) wordt uitgestoten. Een algemene daling van NO_x door auto's valt dus op middellange termijn te verwachten.

Tot slot verwijst de Procoro inzake de invloed van zware metalen naar de discipline water (plan-MER §8.4.4, §9.4.5, §18.2.3.4, §18.2.4.5). Algemeen brengt het gebruik van een weg voornamelijk verontreinigingen met zware metalen, minerale olie en PAK's van het afstromend hemelwater/insijpelend grondwater met zich mee. Deze verontreinigingen komen vooral dichtbij de weg en tot een beperkte diepte in de bodem voor. Er zijn verhardingsmethoden, bv. zeer open asfaltbeton, die dit effect kunnen milderen, maar het lijkt de Procoro niet gewenst om dit in deze planfase vast te leggen.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

L2.

Bezwaarindieners stellen zich vragen bij de gehanteerde **normen en toetsingswaarden** voor fijn stof en stikstof die gehanteerd worden in het plan-MER. Hierbij wordt gevraagd waarom geen rekening zou gehouden zijn met de WHO-advieswaarden van 2021.

De Procoro stelt dat er allereerst een onderscheid gemaakt moet worden tussen de discipline lucht en in de discipline mens-gezondheid. In beide disciplines wordt de projectbijdrage van verkeersgerelateerde pollutanten (NO₂ en fijn stof (PM_{2,5} en PM₁₀)) geëvalueerd. De beoordeling gebeurt echter wel op een verschillende manier. Binnen de discipline lucht wordt er getoetst aan de milieukwaliteitsnormen zoals beschreven in VLAREM II, deze zijn gebaseerd op de Europese richtlijn luchtkwaliteit en schonere lucht 2008/50/EG. Deze normen zijn dus wettelijk vastgelegd en houden naast mogelijke gezondheidseffecten ook rekening met o.a economische en beleidsmatige overwegingen.

In de discipline mens-gezondheid wordt er getoetst aan de Gezondheidskundige advieswaarden (GAW). GAW's worden enkel vanuit het oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid opgemaakt en zijn dan vaak ook strenger dan de wettelijke normen. Ze zijn gebaseerd op vastgestelde dosis-respons experimenten of vaststellingen. Deze advieswaarden hebben echter geen wettelijke draagkracht. Ze worden vaak door internationale organisaties vastgelegd. In 2017 heeft het Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid het initiatief genomen om voor 20 chemische stressoren die frequent voorkomen in milieueffectrapporten (o.a. NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}) de GAW's via diepte-analyse te selecteren voor inhalatoire blootstelling om te gebruiken in milieueffectrapporten in de discipline mens-gezondheid.

De Procoro stelt verder dat de in het plan-MER gebruikte drempelwaarde voorkomt uit het huidige richtlijnsysteem voor de discipline Mens-gezondheid. Deze is gebaseerd op de door VITO in 2017 gemaakte diepteanalyse van de beschikbare bronnen uitgevoerd voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}, op vraag van het Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid. Recent (september 2021) heeft de WHO haar advieswaarden voor o.a. NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} herzien. De recente WHO Global Air Quality Guidelines van september 2021 stellen deze waarden respectievelijk bij naar 10 µg/m³, 15 µg/m³ en 5 µg/m³. Aangezien dit een zeer grote verstrenging is, worden eveneens tussentijdse doelstellingen vermeld als tussenstappen in een progressieve reductie naar de nieuwe advieswaarden. De strengste interim targets zijn de in 2017 geselecteerde GAW's. Alvorens structureel gewerkt kan worden met nieuwe gezondheidkundige advieswaarden, moet eerst een nieuwe diepte-analyse gebeuren zoals beschreven in het 'Protocol for the selection of health-based reference values (RV)'. Het Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid coördineert deze diepte-analyse. Op basis hiervan zal indien nodig een bijstelling gebeuren van het MER-richtlijnsysteem gezondheid. Aangezien er nog geen nieuwe GAW's gepubliceerd zijn en bijgevolg ook geen bijstellingen aan de methodiek van het richtlijnsysteem, acht de Procoro het correct dat in het MER getoetst wordt aan de door VITO (2017) geselecteerde jaargemiddelde GAW's.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

L3.

Bezwaarindieners stellen dat geluidsmilderende maatregelen zoals geluidsschermen van die aard zijn dat zij een negatieve invloed zouden hebben op de **verspreiding van polluenten in de lucht** voor de nabije omgeving en dat deze invloed niet onderzocht werd.

De Procoro geeft aan dat van geluidsschermen is geweten dat er tussen de weg en de geluidsschermen de grootste concentraties aan polluenten optreden. Vlak achter deze schermen verlaagt de impact van luchtemissies van het verkeer. Dit is het gevolg van de luchtstroom die tegen de schermen omhoog gaat en daarmee de polluenten ook omhoog duwt. Verder van de schermen (en van de weg) nemen de concentraties aan polluenten af door verdunning. De Procoro geeft aan dat dit ook blijkt uit de effectbespreking (zonder milderende maatregelen) waarbij de hoogste concentraties worden vastgesteld ter hoogte van de weg en de concentraties afnemen naarmate de afstand tot de weg toeneemt. De impact van de geluidsschermen op de verdunning en verspreiding van polluenten in de lucht op enige afstand van de weg is verwaarloosbaar.

De Procoro acht het daarom niet nodig om dit effect verder te onderzoeken.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

L4.

Bezwaarindieners stellen dat het plan-MER gebaseerd is op **verouderde data inzake luchtmodellering**. Voor de beschrijving van de referentiesituatie van de discipline lucht zouden metingen gebruikt zijn van 2019. In de periode 2022-2023 zouden geen nieuwe metingen zijn uitgevoerd. Er zou geen rekening gehouden zijn met de huidige verkeersafwikkeling, maar wel met verkeersgegevens van vóór 2017 tot zelfs 2007.

De Procoro wenst aan te geven dat omwille van de Corona-maatregelen de jaren 2020 en 2021 niet als representatieve jaren worden beschouwd en bijgevolg volgens het Richtlijnsysteem Lucht dan ook niet mogen worden gebruikt in milieueffectenrapportage. De Procoro stelt vast dat de gegevens van 2022 wel gebruikt mogen worden, maar dat deze pas begin oktober 2023 gepubliceerd werden. Bijgevolg werden bij het beschrijven van de referentiesituatie in de discipline Lucht de meest recente gegevens gebruikt die op dat moment representatief waren. Op die manier werd tevens een 'worst case-inschatting' gemaakt, aangezien er de voorbije jaren (behoudens de 'coronajaren') een algemene verbetering is van de luchtkwaliteit, gelinkt aan de steeds strengere emissienormen. De Procoro wenst er immers op te wijzen dat achtergrondconcentratie in 2019 slechter was dan deze in 2023. Door vast te houden aan de achtergrondconcentratie van 2019 wordt bijgevolg dus een worstcase-inschatting gemaakt. De Procoro is dan ook van mening dat de mer-deskundigen geen incorrecte of achterhaalde gegevens hebben gebruikt voor de effectbeoordeling bij de discipline lucht in de plan-MER.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

L5.

Een bezwaarindiener geeft aan dat het onjuist is om inzake de **immissiebijdrage van het verkeer ter hoogte van wegen met bebouwing binnen 30m** te stellen dat er voor alternatief G5 een kleine afname van de verkeersintensiteit in Katersberg wordt verwacht, aangezien Katersberg niet op 30m van alternatief G5 gelegen is.

De Procoro stelt dat dit wel degelijk correct is, aangezien het gaat over de wegen an sich met bebouwing in de nabijheid (< 30m) waar wijzigingen te verwachten zijn.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

L6.

Enkele bezwaarindieners die wonen nabij het plangebied vrezen **lichthinder** te ondervinden, bv. ter hoogte van de bochten aan Binnenblok/Retieseweg en Ossemeer/Molderbeemdendijk. Er wordt gewezen op autoverlichting en vanuit veiligheidsoverwegingen verplichte straatverlichting.

De Procoro stelt vast dat de effecten van het plan op vlak van lichthinder zijn onderzocht in de plan-MER binnen de discipline Mens-ruimte (§14.4.3-§18.2.9.3). In de stedenbouwkundige voorschriften zijn er vanuit de plan-MER milderende maatregelen ter zake doorvertaald in de stedenbouwkundige voorschriften. Zo is het volgende expliciet in de voorschriften opgenomen: *“De verlichting van de infrastructuur wordt tot een minimum beperkt door deze enkel te voorzien waar het noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid. Op deze plekken wordt zodanig verlicht dat lichtverstrooiing en lichthinder voor mens en dier tot een minimum wordt beperkt, onder andere via het gebruik van voldoende lage verlichtingstoestellen die de boomkruinen niet verlichten en met een lage UFF (Upward Flux Fraction). Specifiek in ecologisch waardevolle zones worden maatregelen genomen om verlichting en verstoring door beweging van voertuigen te verhinderen, bijvoorbeeld met behulp van hogere vegetatie in de bermen.”* Zoals opgemerkt bij bezwaarpunt N8, vraagt de Procoro om verduidelijking van de begrippen ‘voldoende lage verlichtingstoestellen’, ‘een lage UFF’ en ‘ecologisch waardevolle zones’.

Toelichtend wordt er ook verwezen naar de ‘Lichtvisie Gewestwegen’, te raadplegen op de website van Agentschap Wegen en Verkeer, dat als ondersteunend kader kan worden gehanteerd.

Daarnaast wordt er verwezen naar de visuele buffering die binnen de stedenbouwkundige voorschriften zit vervat. Een visueel gesloten groenbuffer vanuit de woningen richting de weginfrastructuur, en zo ook richting eventuele lichtbronnen, is gegarandeerd. De Procoro verwijst hiervoor naar de behandeling onder bezwaarpunt N3.

De Procoro concludeert dat het aspect lichthinder is onderzocht, en er ook voldoende garanties zijn ingebouwd tot het milderen van potentiële lichthinder binnen de stedenbouwkundige voorschriften.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om in de stedenbouwkundige voorschriften de begrippen ‘voldoende lage verlichtingstoestellen’, ‘een lage UFF’ en ‘ecologisch waardevolle zones’ te verduidelijken.

Gezondheid

GEZ1.

Bezwaarindieners geven aan dat in de plan-MER de mogelijke risico's van de nieuwe weg op de volksgezondheid onvoldoende in beeld is gebracht. Meerdere bezwaarindieners wijzen erop dat er **wetenschappelijk bewijs is voor de gezondheidsrisico's** die de inplanting van een nieuwe weg met zich meebrengt. Er wordt verwezen naar enkele onderzoeken en een nota van een expert-professor waaruit zou blijken dat de aanleg van een weg volgens het voorkeustracé onverantwoord is. Om geen negatieve impact te hebben op de bevolking zou een dergelijke weg minstens 500 meter van de bebouwing aangelegd moeten worden. Ook wordt aangegeven dat het Health Effects Institute Panel stelt dat een blootstellingszone binnen een bereik van maximaal 300 tot 500 meter van een hoofdweg geïdentificeerd is als het gebied dat het zwaarst wordt getroffen door verkeersemisies. Er zou bovendien geen rekening gehouden worden met vernieuwde richtlijnen van WHO.

De Procoro erkent dat verkeer een bron is van luchtmissies en dat dit een negatieve invloed kan hebben op de gezondheid van omwonenden. Dit wordt ook in het plan-MER erkend in §15.2.1 en §15.4.1.

De Procoro wenst er eerst op te wijzen dat voorliggend plan geen 'hoofdweg' of snelweg als voorwerp heeft. De voorziene weg is gedimensioneerd op maat van de omgeving, zijnde een type 2x1 met overeenstemmend snelheidsregime.

De Procoro stelt dat binnen de discipline mens-gezondheid (§15 en §18.2.10) de mogelijke gezondheidseffecten werden onderzocht zoals voorgeschreven volgens het richtlijnsysteem mens-gezondheid, opgesteld door de Vlaamse Overheid voor de uitwerking van de discipline mens-gezondheid in milieueffectenrapportage in Vlaanderen. De aangehaalde afstand van 300m tot 500m tot bebouwing van een alternatief was hierbij geen gebruikte, of te gebruiken parameter.

Binnen het onderzoek werd de bijdrage van het plan getoetst aan de zogenaamde Gezondheidskundige advieswaarden (GAW). GAW's worden vanuit het oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid opgemaakt en zijn dan vaak ook strenger dan de wettelijke normen. Ze zijn gebaseerd op vastgestelde dosis-respons experimenten of vaststellingen. Deze advieswaarden hebben geen wettelijke draagkracht. Ze worden vaak door internationale organisaties vastgelegd. In 2017 heeft het Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid het initiatief genomen om voor 20 chemische stressoren die frequent voorkomen in milieueffectrapporten (o.a. NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}) de GAW's via diepte-analyse te selecteren voor inhalatoire blootstelling om te gebruiken in milieueffectrapporten in de discipline mens-gezondheid.

De Procoro stelt dat de in het plan-MER gebruikte drempelwaarden voortkomen uit het bovengenoemde richtlijnsysteem die gebaseerd zijn op de door VITO in 2017 gemaakte diepteanalyse van de beschikbare bronnen uitgevoerd voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}, op vraag van het Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid.

De Procoro stelt ook dat de WHO recent (september 2021) haar advieswaarden voor o.a. NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} heeft herzien. De recente WHO Global Air Quality Guidelines van september 2021 stellen deze waarden respectievelijk bij naar 10 µg/m³, 15 µg/m³ en 5 µg/m³. Aangezien dit een zeer grote verstrenging is, worden eveneens tussentijdse doelstellingen vermeld als tussenstappen in een progressieve reductie naar de nieuwe advieswaarden. De strengste interim targets zijn de in 2017 geselecteerde GAW's. Alvorens structureel gewerkt kan worden met nieuwe gezondheidskundige advieswaarden, moet eerst een nieuwe diepte-analyse gebeuren zoals beschreven in het 'Protocol for

the selection of health-based reference values (RV)'. Het Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid coördineert deze diepte-analyse. Op basis hiervan zal indien nodig een bijstelling gebeuren van het MER-richtlijnsysteem gezondheid. Aangezien er nog geen nieuwe GAW's gepubliceerd zijn en bijgevolg ook geen bijstellingen aan de methodiek van het richtlijnsysteem, wordt er in dit MER nog getoetst aan de door VITO (2017) geselecteerde jaargemiddelde GAW's.

De bijkomende berekende effecten van fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) zijn verwaarloosbaar tot plaatselijk beperkt negatief. Ter hoogte van het nieuwe kruispunt met de Dr. v/d Perrestraat worden er op vlak van NO_2 wel aanzienlijk negatieve effecten verwacht. De Procoro stelt vast dat er geen maatregelen werden geïdentificeerd die kunnen worden toegepast om de luchtkwaliteit op de specifieke segmenten waar een verslechtering van de luchtkwaliteit wordt verwacht, te verbeteren. De Procoro acht dit niet als absoluut problematisch. De Procoro wenst hiervoor te verwijzen naar de algemene trend van het elektrisch rijden, en de algemene verplichting tot de vergroening van het wagenpark. Het aantal volledig elektrische personenwagens is bijna verdubbeld in een jaar tijd met een stijging van circa 94% in 2023 t.o.v. 2022. Vanaf 2029 zullen enkel nog maar elektrische auto's verkocht mogen worden. Elektrische auto's hebben als voordeel dat er geen stikstofoxide (NO_x) wordt uitgestoten. Een algemene daling van NO_x door auto's valt dus op middellange termijn te verwachten.

Concluderend acht de Procoro het correct dat het team mer-deskundigen de richtlijnen uit het geldende richtlijnsysteem hebben gehanteerd en geïnterpreteerd en dat de risico's op de gezondheid voldoende in kaart zijn gebracht. Uit het plan-MER blijkt niet dat de aanleg van een nieuwe weg op deze locatie onverantwoord is.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

GEZ2.

Enkele bezwaarindieners stellen dat, rekening houden met de discipline mens-gezondheid, de keuze voor het **voorkeursalternatief zeer onoordeelkundig** is gebeurd.

De Procoro stelt vooreerst dat binnen de discipline mens-gezondheid (§15 en §18.2.10) de mogelijke gezondheidseffecten werden onderzocht zoals voorgeschreven volgens het richtlijnsysteem mens-gezondheid, opgesteld door de Vlaamse Overheid voor de uitwerking van de discipline mens-gezondheid in milieueffectenrapportage in Vlaanderen. De oordeelkundigheid is gewaarborgd door de mer-coördinator, zie hiervoor ook de behandeling bij bezwaarpunt MER1.

Daarnaast wenst de Procoro aan te geven dat de keuze van het voorkeursalternatief en de afbakening van het plangebied niet steunt op de resultaten van één discipline.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

GEZ3.

Enkele bezwaarindieners stellen dat de nieuwe weg zorgt voor de afsluiting van wegen en hierdoor ook een barrière is voor het sociale contact met buurtbewoners en zo een impact heeft op de **psychisch-emotionele en mentale gezondheid** en sociale cohesie.

De Procoro erkent dat een nieuwe wegverbinding potentieel voor een sociaal barrière-effect kan zorgen, in casu tussen noord (zone Fitelaarsdijk) en zuid (zone Katersberg). De geplande verbindingsweg kan door een barrière-effect impact hebben op het sociale contact tussen buurtbewoners. Wanneer wegen worden afgesloten, kan dit leiden tot verminderde mobiliteit en beperkte toegang tot bepaalde gebieden. Concreet voor het plangebied stelt de Procoro vast dat van de 6 straten in het landbouwgebied er twee conflictvrij doorsteken voor de trage weggebruiker worden behouden. Dit zit verankerd in de stedenbouwkundige voorschriften, doch de Procoro is van oordeel dat hiermee niet absoluut kan gegarandeerd worden dat het sociaal contact met de buurtbewoners gevoelsmatig op hetzelfde niveau blijft.

Het gebrek aan interactie en verbinding met buurtbewoners kan negatieve effecten hebben op het sociaal-emotioneel welbevinden van individuen, zoals gevoelens van isolatie en eenzaamheid. Bovendien kan het ook impact hebben op de psychisch-emotionele en mentale gezondheid, aangezien sociaal contact en interactie essentieel zijn voor het welzijn van mensen. De Procoro vindt het echter belangrijk om op te merken dat de beoordeling van deze impact subjectief is en kan variëren van persoon tot persoon.

De Procoro stelt concluderend dat het effectieve effect van de nieuwe wegenis als potentiële barrière met impact op het sociaal-emotioneel welbevinden dus niet eenduidig te beoordelen is. Om die reden stelt de Procoro voor om dit effect als een leemte in de kennis in de discipline mens-gezondheid toe te voegen.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om de effectbeoordeling van het plan als potentiële barrière met impact op het sociaal-emotioneel welbevinden aan te geven als een leemte in de kennis.

GEZ4.

Bezwaarindieners uiten hun bezorgdheid over de nabijheid van de nieuwe weg ten opzichte van de locatie/gebouwen van **KSA Berkven**. Gelet op de aanwezigheid van veel jongeren op deze locatie, wordt er gevreesd voor de gezondheidsrisico's omwille van luchtvervuiling en geluidsoverlast.

Wat betreft de gezondheidsrisico's verwijst de Procoro naar de behandeling onder bezwaarpunten GT3, L1. en GEZ1. Aanvullend hierop stelt de Procoro dat uit de kaarten in bijlage 21.1 van het plan-MER kan afgeleid worden dat de impact op de op de luchtkwaliteit wordt beoordeeld als verwaarloosbaar (0) in discipline lucht en als verwaarloosbaar (0) in discipline mens-gezondheid ter hoogte van KSA Berkven.

De Procoro bevestigt dat kinderen gevoeliger zijn aan bijvoorbeeld de gezondheidseffecten van milieuvervuiling omdat zij meer in aanraking komen met de aanwezige vervuiling door hun gedrag (hand-mond gedrag, bodemcontact bij het spelen) en hun gestalte (ademhoogte bijvoorbeeld dicht bij verkeersuitstoot). Ze nemen in verhouding grotere volumes lucht op, maar zijn ook gevoeliger aan de gezondheidseffecten van de vervuiling

De Procoro wijst er echter op dat in en rond de gebouwen van KSA Berkven personen slechts kortstondig aanwezig zijn. Binnen de discipline Lucht in het plan-MER wordt onderzoek gedaan naar de effecten op de lucht op alle locaties waar mensen aanwezig kunnen zijn, zelfs voor korte periodes. Daarentegen richt de discipline Mens-gezondheid zich voornamelijk op locaties waar mensen langdurig aanwezig zijn, omdat dit een groter aandeel heeft in de totale blootstelling. De gezondheidkundige advieswaarden voor blootstelling aan chemische stressoren zijn dan ook gebaseerd op langdurige

(chronische) blootstelling. Het is dan ook een worst-case inschatting om deze locatie te beoordelen volgens het beoordelingskader van de discipline mens-gezondheid.

De berekenende geluidstoenames zijn deze zonder dat er milderende maatregelen voorzien worden. Ter hoogte van Meulemakershoef 5 worden aanzienlijk negatieve effecten verwacht. Het plan moet echter uitgevoerd worden volgens de bepalingen die staan neergeschreven in de stedenbouwkundige voorschriften. Hierin staat onder andere: *“Het voorzien van geluidsbufferende maatregelen op plekken waar negatieve of aanzienlijk negatieve effecten te verwachten zijn op vlak van omgevingsgeluid.”* en *“De nieuwe wegverbinding wordt uitgevoerd in een geluidsarme wegverharding om negatieve of aanzienlijk negatieve effecten voor het omgevingsgeluid te milderen.”* De Procoro stelt dat het milderen van de effecten van een toekomstige wegverbinding op vlak van geluid richting KSA dus zijn opgevangen in de stedenbouwkundige voorschriften. De Procoro concludeert dat de implementatie van geluidsbuffering in de uitwerking van het project met voldoende zekerheid is gegarandeerd. In projectfase kan op die manier gekozen worden voor het meest gewenste, effectieve of toepasselijke middel.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

GEZ5.

Enkele bezwaarindieners stellen dat inzake **discipline mens-gezondheid alternatief G5 beter scoort** dan alternatieven G1 en G2. Dit zou nog duidelijker worden mocht er een afweging gebeuren van hoeveel woningen er binnen 100m van elk alternatief gelegen zijn.

Vooreerst wijst de Procoro naar de gehanteerde methodiek van de discipline mens-gezondheid, zoals ook geduid bij de behandeling van bezwaarpunt **GEZ1**. Hierbij is een optelsom van het aantal aanwezige woningen op 100m van een alternatief geen gebruikte, of te gebruiken parameter.

Daarnaast wenst de Procoro aan te geven dat de keuze van het voorkeursalternatief en de afbakening van het plangebied niet steunt op de resultaten van één discipline.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

Water

W1.

Verschillende bezwaarindieners menen dat de nieuwe weg zal zorgen voor aanzienlijke **wateroverlast** in Holven, met verwijzing naar onder meer Ossemeer, Molderbeemdendijk, Witbolstraat, Sint-Barbarastraat en Badstraat. Verschillende straten en woningen in Holven zouden al meermaals getroffen zijn door wateroverlast, hierbij verwijzend naar de aanwezigheid van de Holvense Heideleop. Er wordt gesteld dat de aanleg van een nieuwe weg dit probleem zal verergeren en zal leiden tot schade aan omliggende huizen en gronden. Ook stellen bezwaarindieners dat percelen die momenteel niet gelegen zijn in overstromingsgebied na de realisatie van de nieuwe weg wel in overstromingsgebied komen te liggen. Het wachtbekken dat werd aangelegd om overstroming in Rosendaal te voorkomen zou niet kunnen gerespecteerd worden met als gevolg dat het waterpeil in de omgeving aanzienlijk zou gaan stijgen. Men verwacht tevens een algemene stijging van de grondwaterstand in een gebied met reeds een zeer hoge grondwaterstand. Er wordt gevraagd naar een gedegen analyse van de effecten van het aanwezige watersysteem en naar het nemen van noodzakelijke maatregelen.

De Procoro stelt dat de discipline Water in de plan-MER terdege werd onderzocht, zo ook de impact op de overstromingsgebieden (§9.4.4-§18.2.4.4).

De Procoro stelt vast dat er een inname van overstromingsgebied is. Dit wordt (aanzienlijk) negatief beoordeeld. Vanuit het plan-MER werden genoodzaakte milderende maatregelen doorvertaald in de stedenbouwkundige voorschriften: *“De inname van overstromingsgebied dient vermeden te worden. Indien dit onvermijdelijk is in functie van de aanleg, het functioneren, het onderhouden en de aanpassing van de weginfrastructuur dient het ingenomen overstromingsgebied elders binnen het plangebied gecompenseerd te worden, zowel in oppervlakte als in volume. Bij het doorsnijden van een overstromingsgebied door de aanleg van de weg dient te worden geëvalueerd of de verbinding tussen de noordelijke helft en de zuidelijke helft noodzakelijk is om opstuwing aan één van beide zijden te vermijden. Indien noodzakelijk, zal er onder de toekomstige rijweg voldoende verbinding gerealiseerd moeten worden.”* en *“De inname van het pluviale overstromingsgebied in de bufferzone tussen de nieuwe weg en de woonwijk aan de Witbolstraat dient vermeden te worden. Ophogingen zijn in deze zone niet toegestaan. Bij de inrichting van het buffergebied dienen hier natte zones (met uitgravingen en aanplanting van bv. een elzenbroekbos) voorzien te worden.”* Inzake dit laatste voorschrift stelt de Procoro dat de passage *“De inname van het pluviale overstromingsgebied in de bufferzone tussen de nieuwe weg en de woonwijk aan de Witbolstraat dient vermeden te worden. Ophogingen zijn in deze zone niet toegestaan.”* niet langer relevant is, en nog is gebaseerd op de aanduiding van een zone ‘effectief overstromingsgevoelig gebied’ volgens de oude waterkaarten (cf. scopingnota). De Procoro stelt dan ook voor om die passage te schrappen en de overgebleven passage *“Bij de inrichting van het buffergebied dienen hier natte zones (met uitgravingen en aanplanting van bv. een elzenbroekbos) voorzien te worden.”* te integreren in het voorgaande voorschrift.

Specifiek voor het wachtbekken langs de R14 wordt in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen dat wanneer de plas ten noorden van de R14 gedempt wordt, de waterbuffering (die momenteel in de plas gebeurt) elders binnen het plangebied voorzien dient te worden, waarbij het belangrijk is dat de compensatie datzelfde afstromend water van de rijweg kan bergen. Aangezien een gedeelte van de R14 onthard zal worden, zal hiervoor de ruimte beschikbaar zijn.

De Procoro stelt in de discipline Water ook vast dat de invloed van de bijkomende verharding op een toenemend overstromingsrisico beperkt wordt geacht, evenmin is er een verhoogd risico op

grondwaterstijging. In het plan worden wat betreft de hemelwaterafvoer milderende maatregelen voorgesteld die voldoen aan de gewestelijke hemelwaterverordening. Het ontwerp van de grachten is in de planfase nog niet gebeurd, maar op basis van de lengte van de nieuwe wegverbinding kan gesteld worden dat de nodige infiltratievolumes gemakkelijk kunnen gehaald worden. Gezien de infiltratiegevoeligheid van de bodem (zandige bodems) kunnen de grachten ook ontworpen worden, zodanig dat maximaal geïnfiltreerd wordt en de grachten voor het overige voldoende bergingsvolume bezitten. Een betekenisvolle afstroom naar stroomafwaarts gelegen gebieden wordt hiermee vermeden.

Gelet op bovenstaande acht de Procoro dat met de aanleg van de nieuwe weg de eventuele wateroverlast in Holven niet zal verergeren en algemeen de impact op het watersysteem binnen het PRUP voldoende is ondervangen. Bovendien stelt de Procoro dat bij de uitwerking van het project de vigerende sectorale wetgeving steeds van toepassing is.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om volgende zin uit de stedenbouwkundige voorschriften te schrappen: “De inname van het pluviale overstromingsgebied in de bufferzone tussen de nieuwe weg en de woonwijk aan de Witbolstraat dient vermeden te worden.” en de overgebleven passage “Bij de inrichting van het buffergebied dienen hier natte zones (met uitgravingen en aanplanting van bv. een elzenbroekbos) voorzien te worden.” te integreren in het voorgaande voorschrift.

W2.

Bezwaarindieners stellen dat wegverkeer zorgt voor de **vervuiling van afvloeiend regenwater**. Men vraagt om te voorzien in een scheiding en/of filtering van het afvloeiende vervuilde regenwater alvorens het water ter plaatse te laten infiltreren in de bodem. Men vreest dat anders de kwaliteit en veiligheid van het drinkwater in gevaar komt.

De Procoro veronderstelt dat bezwaarindieners doelen op grondwater i.p.v. drinkwater. Er is met voorliggend plan immers geen effect op het drinkwater. In Vlaanderen zorgen de waterleveranciers ervoor dat de consument gezuiverd en gecontroleerd drinkwater krijgt.

De Procoro stelt dat de effecten van het afvloeiend regenwater op de bodem- en waterkwaliteit zijn onderzocht in het plan-MER (§8.4.4-§9.4.5-§18.2.3.4-§18.2.4.5). De verontreinigingen accumuleren in de bodem en slaan mogelijk door naar het grondwater. De verontreinigingen concentreren zich vooral dicht bij de weg tot circa 40cm onder bodem. De mate van accumulatie is afhankelijk van het verhardingsmateriaal en de wijze van afwatering. Ook het onderhoud van de berm en infiltratie- en buffervoorzieningen zijn bepalend. De Procoro ziet dat dit algemeen verordenend is opgenomen: “*Er dienen maatregelen te worden genomen om verontreiniging van bodem, grond- en oppervlaktewater door run-offwater van de weg te vermijden.*” Toelichtend komen uitgebreid enkele toepassingsmogelijkheden aan bod.

De Procoro acht dit element voldoende onderzocht en behandeld. Tot slot wenst de Procoro er nog op te wijzen dat bij de uitwerking van het project de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater van toepassing is.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

W3.

Enkele bezwaarindieners geven aan dat de nieuwe weg veel te dicht bij de **Holvense Heideloop**, een volgens indieners beschermde waterloop, komt te liggen. Deze waterloop zou een belangrijke rol spelen in de afwatering van de buurt. Mede door een te klein gedimensioneerde duiker onder de Korte Elzenstraat is er de vrees dat de nieuwe weg in de omgeving rondom de Holvense Heideloop zal leiden tot wateroverlast.

De Procoro stelt dat in het PRUP een plangebied wordt afgebakend waarbinnen een toekomstige wegverbinding gerealiseerd kan worden. Het plangebied wordt ruimer voorzien dan wat noodzakelijk is voor de inrichting van een 2x1-weg. De gedetailleerde uitwerking van de weg, inclusief de exacte ligging t.o.v. de Holvense Heideloop, ligt in deze planfase dus nog niet vast.

De Holvense Heideloop is een niet-gecategoriseerde waterloop in beheer van de stad Geel. Uit het plan-MER blijkt dat het van groot belang is de Holvense Heideloop integraal te behouden (§9.4.6-§18.2.4.6). Dit werd als milderende maatregel doorvertaald in de stedenbouwkundige voorschriften: *“Ter hoogte van het nieuwe traject ligt een oost-west georiënteerde gracht, de Holvense Heideloop (VHAG 42374), waarop enkele RWA-assen toekomen. Het is van groot belang deze gracht integraal te behouden. Bij het inbuizen van een waterloop is het cruciaal dat de volledige doorvoercapaciteit behouden blijft. Bij het inbuizen van een waterloop dienen volgens artikel 1.3.2.2 van het decreet Integraal Waterbeleid bij voorkeur en waar mogelijk de technieken van natuurtechnische milieubouw gehanteerd te worden.”*

De Procoro stelt dat voorliggend bezwaar voldoende is ondervangen binnen het PRUP.

De Procoro stelt wel een louter tekstuele wijziging van betreffend stedenbouwkundig voorschrift voor, ter verbetering van de leesbaarheid: *“De Holvense Heideloop dient integraal behouden te blijven. Bij het inbuizen van de waterloop is het cruciaal dat de volledige doorvoercapaciteit behouden blijft. Minstens de sectorale wetgeving moet worden gevolgd, en bij voorkeur en waar mogelijk de technieken van natuurtechnische milieubouw.”*

Tot slot wens de Procoro, inzake de algemene vrees voor wateroverlast, te verwijzen naar de behandeling van bezwaarpunt W1.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om het voorschrift inzake de Holvense Heideloop tekstueel te wijzigen naar: *“De Holvense Heideloop dient integraal behouden te blijven. Bij het inbuizen van de waterloop is het cruciaal dat de volledige doorvoercapaciteit behouden blijft. Minstens de sectorale wetgeving moet worden gevolgd, en bij voorkeur en waar mogelijk de technieken van natuurtechnische milieubouw.”*

W4.

Bezwaarindieners wijzen op de aanwezigheid van enkele **rioleringen** die het plangebied kruisen en waarop de nieuwe weg een negatief effect zou hebben. Ook wordt gevraagd wanneer de riolering komt die al sinds 2007 werd beloofd om zo het plaatselijke rioolwater beter weg te krijgen.

De Procoro acht het al dan niet verplaatsen of aanleggen van rioleringen niet relevant in planfase. Dit is iets dat in projectfase aan bod komt bij de gedetailleerde uitwerking van de wegenis en aanhorigheden.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

W5.

Een bezwaarindieners vreest voor **schade aan haar woning nabij de fietstunnel** aan Schransdijk door de verstoring van het watersysteem, zowel tijdens de aanleg- als exploitatiefase.

De Procoro stelt dat wat betreft de aanlegfase in het plan-MER wordt aangegeven dat het bemalingswater bij voorkeur opnieuw in de bodem gebracht wordt. De bodems in de omgeving van de bouwput zijn infiltratiegevoelig en komen hiervoor dus in aanmerking. Wanneer herinfiltratie redelijkerwijs niet mogelijk is, moet het niet-verontreinigd bemalingswater geloosd worden in een oppervlaktewater, een kunstmatige afvoerweg voor hemelwater of een leiding voor hemelwater. Wanneer deze opties niet mogelijk zijn, kan er geloosd worden in de openbare riolering.

De Procoro wens te verwijzen naar de projectfase waar hoe dan ook een bodemanalyse zal moeten gebeuren, de juiste bemalingstechniek zal worden afgewogen, lozingsdebieten worden bepaald, en er een verplichte monitoring is.

Wat betreft de exploitatiefase stelt de Procoro dat in het plan-MER wordt aangegeven dat ter hoogte van de geplande fietstunnel op basis van de genivelleerde grondwaterstanden het grondwater vermoedelijk stroomt in noordwestelijke richting. Het effect op de grondwaterstroming door de tunnel wordt beoordeeld als negatief. Als milderende maatregel dient de tunnel volledig waterondoorlatend uitgevoerd te worden zodanig dat er geen permanente bemaling noodzakelijk is. Opstuwing langs de stroomopwaartse zijde van de tunnel en verlaging aan de afwaartse zijde worden geremedieerd door een rondlopend drainagesysteem die het grondwater versneld stroomafwaarts brengt.

Voor de afvoer van het hemelwater dat van de verharde oppervlakten zal afstromen, kunnen t.h.v. de tunnel infiltratievoorzieningen aangelegd worden om het afstromend hemelwater te laten infiltreren.

De Procoro concludeert dat in het PRUP de verstoring van de grondwaterstroming nabij de fietstunnel maximaal wordt gemilderd, en dat in projectfase de bemalingsaspecten verder moeten verfijnd worden. Bij de behandeling van bezwaarpunt **B1.** wordt ingegaan op de algemene vrees voor verzakkingen of stabiliteitsproblemen.

Hierbij aansluitend merkt de Procoro volgend voorschrift op: *“De fietstunnel ter hoogte van Koppeleershoeven dient te worden aangelegd met een drempel op veilig bouwpeil (30cm boven overstromingspeil) of er dienen maatregelen te worden genomen die het overstromingswater afleiden van de straat alvorens het de tunnel in stroomt.”* Dit komt voort uit de plan-MER (§18.2.4.7 en § 18.2.12.2). De ongelijkvloerse kruisingen bevinden zich echter ter hoogte van Heistraat en Schransdijk. Voornoemd voorschrift lijkt dus overbodig.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om het voorschrift *“De fietstunnel ter hoogte van Koppeleershoeven dient te worden aangelegd met een drempel op veilig bouwpeil (30cm boven overstromingspeil) of er dienen maatregelen te worden genomen die het overstromingswater afleiden van de straat alvorens het de tunnel in stroomt.”* te schrappen.

W6.

Bezwaarindieners stellen dat de **bijkomende oppervlakteverharding**, die wordt geraamd op ca. 7ha, niet te verantwoorden is. Er wordt hierbij op gewezen dat de open grachten die het plan-MER als milderende maatregel vooropstelt, onvoldoende zouden zijn om de negatieve impact van deze verharding te compenseren.

De Procoro wenst vooreerst de voorgestelde verhardingsoppervlakte van 7ha corrigeren. De verharde oppervlakte van de nieuwe wegverbinding wordt geschat op 2,4ha (cf. plan-MER §18.2.4.3). De milderende maatregelen die voorgesteld worden voldoen aan de gewestelijke hemelwaterverordening. Het ontwerp van de grachten is in de planfase nog niet gebeurd, maar op basis van de lengte van de nieuwe wegverbinding kan gesteld worden dat de nodige infiltratievolumes gemakkelijk kunnen gehaald worden. Gezien de infiltratiegevoeligheid van de bodem (zandige bodems) kunnen de grachten ook zodanig ontworpen worden dat maximaal geïnfiltreerd kan worden en ze verder voldoende bergingsvolume bezitten.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

Bodem en verzakkingen

B1.

Enkele bezwaarindieners wijzen op het gevaar voor **verzakking of stabiliteitsproblemen** van omliggende woningen en gebouwen ten gevolge van de bouw en exploitatie van de nieuwe weg en ongelijkvloerse kruisingen. Dit zou onvoldoende onderzocht zijn.

De Procoro is van mening dat dit effect in het plan-MER nog niet concreet onderzocht kan en dient te worden omdat het gedetailleerde ontwerp van de nieuwe weg en de ongelijkvloerse kruisingen nog niet gekend zijn.

De Procoro geeft aan dat het Algemeen Richtlijnsysteem van het team Omgevingseffecten stelt dat de beoordeling in een MER qua detailniveau niet verder kan gaan dan wat mogelijk en verdedigbaar is gelet op de mate van detail waarin het initiatief zelf is uitgewerkt en de beslissing die het initiatief moet ondersteunen. Te dezen zijn de precieze uitvoeringsdetails van het voorgenomen project, waarvoor het PRUP een planologische basis wenst te bieden, nog niet gekend.

Op basis van de bodemkaart blijken echter overwegend draagkrachtige (zand)gronden in het studiegebied aanwezig te zijn. Er zijn bijgevolg geen aanwijzingen dat zettingen zouden kunnen optreden. In het project-MER i.k.v. de latere vergunningsaanvraag zullen de effecten van bemaling (waaronder zettingen) meer in detail onderzocht kunnen worden.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

B2.

Een bezwaarindiener wijst op de aanwezigheid van **asbestplaten en olie** in de grond ter hoogte van de Fittelaarsdijk en tussen Dr. v/d Perrestraat en Heistraat. De opgraving ervan zou een gevaar zijn voor gezondheid en veiligheid.

De Procoro wenst te verwijzen naar de plan-MER (§8.4.4-§18.2.3.4). Er dient voor de uitgravingen ter hoogte van de vastgestelde verontreinigingen en ook in andere zones het wettelijk kader rond grondverzet en bodemverontreiniging (VLAREBO) gevolgd te worden. Zo wordt de verspreiding van verontreinigingen via grondverzet vermeden. Er moet een technisch verslag en een bodembeheerrapport worden opgemaakt voor het gebruik van uitgegraven bodem bij elke vorm van grondverzet voor uitgravingen van meer dan 250m³ of bij verdachte grond van minder dan 250m³. Dit houdt onder andere in dat de grond geanalyseerd moet worden op verontreiniging en dat de exacte locatie van de uitgraving moet worden opgenomen. Aangezien de Procoro er van uitgaat dat het grondverzet conform de vigerende wetgeving zal gebeuren, wordt niet verwacht dat het hergebruik of de aan- of afvoer van gronden tot bodemverontreiniging zal leiden. Dit staat evenwel los van het dit planniveau.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

B3.

Bezwaarindieners verwijzen naar de **‘eutrofe plas’ als een open bergingsgracht** van het rioolwater van de Stationsstraat, die dieper ligt dan de Elzenloop. Dit zou hebben geleid tot bodemverontreiniging, waar het dossier geen rekening mee houdt.

De Procoro wenst te verwijzen naar het wettelijk kader rond grondverzet en bodemverontreiniging (VLAREBO). Zo wordt de verspreiding van verontreinigingen via grondverzet vermeden. Er moet een technisch verslag en een bodembeheerrapport worden opgemaakt voor het gebruik van uitgegraven bodem bij elke vorm van grondverzet voor uitgravingen van meer dan 250m³ of bij verdachte grond van minder dan 250m³. Dit houdt onder andere in dat de grond geanalyseerd moet worden op verontreiniging en dat de exacte locatie van de uitgraving moet worden opgenomen. Aangezien de Procoro er van uitgaat dat het grondverzet conform de vigerende wetgeving zal gebeuren, wordt niet verwacht dat het hergebruik of de aan- of afvoer van gronden tot bodemverontreiniging zal leiden. Dit staat evenwel los van het planniveau.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

B4.

Bezwaarindiener verwijst naar de aanbeveling om afgegraven grond zoveel mogelijk ter plaatse te houden, maar stelt dat **‘de strook’ niet breed genoeg is om zeer hoge taluds** aan te leggen, en dat enkel geluidsschermen mogelijk zijn.

De Procoro stelt dat in het PRUP een plangebied wordt afgebakend waarbinnen een toekomstige wegverbinding gerealiseerd kan worden. Het plangebied wordt ruimer voorzien dan wat noodzakelijk is voor de inrichting van een 2x1-weg. Hierdoor is er ruimte beschikbaar om potentiële negatieve effecten, bv. inzake geluid, van de nieuwe wegverbinding te milderen. Er is nog niet bepaald hoe deze milderende maatregelen eruit zullen zien. Dit kan door middel van geluidsbermen en/of geluidsschermen. Indien hergebruik van de uitgegraven niet mogelijk is of te veel is om de eventuele geluidsbermen te realiseren, zullen er gronden afgevoerd moeten worden. Omgekeerd zal er grond moeten aangevoerd worden. In elk geval dient de grondverzetregeling in het VLAREBO hierbij gevolgd te worden om verspreiding van eventuele bodemverontreiniging te vermijden. Dit staat los van dit planniveau.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

Waardevermindering en onteigening

O1.

Verschillende bezwaarindieners uiten hun bezorgdheid over de **waardevermindering** van hun woning door de komst van de weg. Er wordt gevraagd naar compensaties voor kosten aan het huis, medische kosten, waardevermindering van huizen of eigendommen, impact op de emotionele waarde, ... Hierbij wordt gevraagd naar de rechten van de eigenaars ter zake.

De Procoro stelt dat het PRUP wordt opgemaakt vanuit een algemeen maatschappelijk belang. Het PRUP kan hiertoe eigendomsbeperkingen opleggen. Alle mogelijke negatieve effecten op de omgeving worden maximaal gemilderd, en dit volgens het milieueffectenonderzoek. Financiële aspecten, zoals een veronderstelde waardevermindering van eigendom, maken geen deel uit van het plan-MER.

Wat het aspect waardevermindering betreft, kan gesteld worden dat de wetgever in schadevergoedingsregelingen heeft voorzien. Overeenkomstig artikel 16 G.W. kan de overheid in het algemeen belang maatregelen opleggen die het gebruik van de eigendom beperken. De eigenaar wordt door het opleggen van een erfdienstbaarheid van algemeen nut of van andere eigendomsbeperkingen in het algemeen belang niet uit zijn eigendom ontzet, zodat daaruit geen recht op schadevergoeding voortspuit, tenzij de wet, het decreet of de ordonnantie anders bepaalt.

De Procoro geeft aan dat in casu de regelgeving inzake ruimtelijke ordening voorziet in een aantal schadevergoedingsmechanismen. Zo kan men aanspraak maken op een planschadevergoeding wanneer een perceel niet meer in aanmerking komt voor een vergunning om te bouwen, vermeld in art. 4.2.1, 1° VCRO of voor het verkavelen terwijl het de dag voorafgaand aan de inwerkingtreding van dat RUP wel in aanmerking kwam voor een vergunning om te bouwen of te verkavelen. De Procoro verwijst hiervoor naar artikels 2.6.1-2.6.3 VCRO.

De Procoro wenst ook te wijzen op volgend recht van de eigenaar, respectievelijk gebruiker van een landbouwgrond: kapitaalschade en gebruikerscompensatie. Kapitaalschade en gebruikerscompensatie is de (economische) schade die de eigenaar, resp. de gebruiker van een landbouwgrond ondervindt als gevolg van o.a. de opname in een plan van een overdruk die de economische aanwending van landbouwgrond beïnvloedt. Eventuele benadeelden kunnen hierop beroep doen volgens de van toepassing zijnde rechtsregels. De Procoro vraagt om §10.3 van de Toelichtingsnota hiernaar te herschrijven.

De Procoro geeft tot slot aan dat, in zoverre bezwaarindieners aanvoeren dat ze extra kosten zouden moeten dragen, bv. medische kosten of eigendomsschadekosten, gelet op de ligging ten opzichte van het plangebied, dit een geschil betreft over burgerlijke rechten die krachtens artikel 144 van de Grondwet uitsluitend tot de bevoegdheid van de justitiële rechter behoort.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om §10.3 van de Toelichtingsnota te herschrijven wat betreft de uitspraak dat het register geen percelen bevat die in aanmerking zouden kunnen komen voor een bestemmingswijzigingscompensatie.

O2.

Verschillende bezwaarindieners uiten hun bezorgdheid of willen duidelijkheid over de mogelijke **onteigening** van hun woning of perceel.

De Procoro stelt vooreerst dat het PRUP wordt opgemaakt vanuit een algemeen maatschappelijk belang. Het PRUP kan hiertoe eigendomsbeperkingen opleggen. Alle mogelijke negatieve effecten op de omgeving worden maximaal gemilderd, en dit volgens het milieueffectenonderzoek. Financiële aspecten, zoals een veronderstelde waardevermindering van eigendom, maken geen deel uit van het plan-MER.

De Procoro geeft aan dat een RUP uit zijn aard toekomstgericht is, en artikel 2.4.4, § 2 VCRO voorziet uitdrukkelijk dat een onteigeningsplan kan worden opgemaakt na het RUP waarvan het de verwezenlijking beoogt. In casu zal voor de verwezenlijking van het PRUP Regionale ontsluiting Geel bis de verwerving van de onroerende goederen nodig zijn.

Indien voor de verwezenlijking van een RUP de verwerving van onroerende goederen vereist is, kan dit door onteigening ten algemene nutte tot stand worden gebracht (artikel 2.4.3. VCRO). Ingevolge artikel 16 van de Grondwet kan niemand van zijn eigendom worden ontzet dan ten algemene nutte, in de gevallen en op de wijze bij wet bepaald en tegen billijke en voorafgaande schadeloosstelling.

De Procoro stelt vast dat het PRUP geen onteigeningsplan bevat. Het PRUP geeft wel de planafbakening voor wegeninfrastructuur en aanhorigheden aan. Bij het intekenen van deze planafbakening werd deze strook voor weginfrastructuur voldoende ruim gehouden opdat de noodzakelijke wegeniswerken, inclusief wegaanhorigheden inclusief de doorwerking van de milderende maatregelen in de stedenbouwkundige voorschriften, binnen deze zone kunnen opgevangen worden. Dit betekent echter niet dat deze strook overal volledig benut zal worden.

Het is de onteigenende overheid die een onteigeningsplan zal opmaken waarin de te onteigenen percelen worden aangegeven. Dit onteigeningsplan zal duidelijk aangeven welke onroerende goederen voorwerp zullen uitmaken van de onteigening. De regelgeving voorziet dat ook dit onteigeningsplan wordt onderworpen aan een openbaar onderzoek, zodat betrokkenen hun bezwaren te kennen kunnen geven.

Als wegbeheerder zal Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) instaan voor het projectontwerp en -realisatie. In deze projectfase zal AWV ook overgaan tot de opmaak van het onteigeningsplan. Het onteigeningsplan dat na PRUP waarvan het de verwezenlijking beoogt, wordt opgemaakt, dient uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van dat ruimtelijk uitvoeringsplan definitief vastgesteld te worden.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

O3.

Enkele bezwaarindieners wijzen erop dat de stad Geel een **omgevingsvergunning** heeft verleend tot het bouwen van een woning op Schransdijk 3. Ze stellen dat al langer het plangebied van voorliggend PRUP gekend was en vinden het onbegrijpelijk dat de omgevingsvergunning werd verkregen. Intussen zouden de bouwwerken gestart zijn. Ze wijzen op de onzekerheid inzake de toekomst van het bouwproject.

De Procoro stelt vast dat betreffende omgevingsvergunning werd verleend op 12 juni 2023. Het ontwerp-PRUP werd voorlopig vastgesteld door de provincieraad op 22 juni 2023. De VCRO stelt dat

een omgevingsvergunningsaanvraag kan worden geweigerd indien de aanvraag onverenigbaar is met een voorlopig vastgesteld ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan. Een ontwerp-PRUP met een ontwerp van afbakening van het plangebied was op het moment van de vergunningverlening niet voorhanden. De Procoro betreurt deze situatie maar moet concluderen dat er ter zake geen fouten zijn gemaakt. Inzake de bezorgdheden over vergoedingen en/of onteigening verwijst de Procoro naar de behandeling onder bezwaarpunten O1. en O2.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

O4.

Een bezwaarindiener vraagt naar de keuzemogelijkheid **tussen een volledige en gedeeltelijke onteigening**.

De Procoro geeft aan dat hierover in het PRUP geen uitspraken worden gedaan.

Het PRUP zelf bevat geen onteigeningsplan. Een ruimtelijk uitvoeringsplan is uit zijn aard toekomstgericht en artikel 2.4.4, § 2 VCRO voorziet uitdrukkelijk dat een onteigeningsplan kan worden opgemaakt na het RUP waarvan het de verwezenlijking beoogt. In casu zal voor de verwezenlijking van het PRUP Regionale ontsluiting Geel bis de verwerving van de onroerende goederen nodig zijn. Het is de onteigenende overheid, in casu wegbeheerder Agentschap Wegen en Verkeer, die een onteigeningsplan zal opmaken waarin de te onteigenen percelen worden aangegeven. Dit onteigeningsplan zal duidelijk aangeven welke onroerende goederen voorwerp zullen uitmaken van de onteigening.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

O5.

Een bezwaarindiener verwijst naar pagina 407 van de plan-MER waar staat: “Verder langs het tracé worden door de varianten van G1 plus geen andere woningen ingenomen, ook niet in andere bestemmingstypes”. Bezwaarindiener concludeert hieruit dat er geen rekening werd gehouden met de **inname van zijn woning te Dr. v/d Perrestraat 347**. Hierbij aansluitend betwist bezwaarindiener de afbakening van de plancontour voor wat betreft de zone van het kruispunt van de nieuwe weg met de Dr. v/d Perrestraat.

De Procoro stelt dat bezwaarindiener hier verwijst naar §18.2.9.1 van de discipline mens-ruimtelijke aspecten bij het verfijnd plangebied. De Procoro ziet hetzelfde terugkomen onder §18.2.9.5 bij de effectbeoordeling van het verfijnd plangebied alsook onder §14.4.1 bij de effectbeoordeling van alle alternatieven.

De aangegeven tekstpassage is maar een selectie van de bespreking. Een volledige weergave van betreffende passage onder §18.2.9.1 geeft meer duidelijkheid: “*Het woongebied dat wordt aangesneden bevindt zich tussen de Zandhoefstraat en N19. Het alternatief G1 plus is zodanig ingetekend dat de impact op de aanwezige woningen zo beperkt mogelijk is. Langs de N19 impliceert de geplande weg (bij beide varianten voor G1 plus) de inname van 2 woningen. De inname van deze woningen wordt aanzienlijk negatief beoordeeld. De inname van enkel tuin (bv. ter hoogte van Villa*

Zonneschijn) wordt effect negatief beoordeeld. Verder langs het tracé worden door de varianten van G1 plus geen andere woningen ingenomen, ook niet in andere bestemmingstypes.” In de navolgende conclusie onder §18.2.9.5 staat er: “Er worden 2 woningen ingenomen.”

Onder §14.4.1 lezen we: “Bij de alternatieven G1, G2 en G9 wordt het woongebied tussen de Zandhoefstraat en N19 aangesneden. Het gaat zowel om 4 (zowel bij de primaire als secundaire varianten) reeds bebouwde als om een onbebouwd perceel (gezien de perceelsgrootte kan aangenomen worden dat dit nog verkaveld kan worden). Wanneer voor de alternatieven G1, G2 of G9 gekozen wordt, is op zeker 2 van de 4 bebouwde percelen de afbraak van de aanwezige woning noodzakelijk. Op de 2 overige percelen kan de woning mogelijks gespaard blijven. De inname van de woningen wordt aanzienlijk negatief beoordeeld. Wanneer er enkel tuin aangesneden wordt, wordt het effect als negatief beoordeeld.”

De Procoro stelt dat deze zinnen in §18.2.9 voortkomen uit het ingetekende wegenistracé in de plan-MER. Het betreft een aanzet van wegenistracé om te komen tot een logisch en realistisch plangebied waarbinnen een nieuwe weg zich kan inpassen. De Procoro vindt evenwel dat de uitspraak in de plan-MER hier wel enige nuance verdient, zoals onder §14.4.1. Het blijft immers een inschatting, of eerder een minimum, van het aantal innames van woningen. Uit de projectfase kan blijken dat er woningen in of nabij het plangebied dienen onteigend te worden.

Het plangebied is middels ontwerpend onderzoek op het voorkeursalternatief tot stand gekomen. De Procoro ziet dat het plangebied zodanig is vormgegeven dat de volledige weginfrastructuur met aanhorigheden, inclusief de doorvertaling van de milderende maatregelen, kan opgevangen worden binnen de contour. De Procoro ziet de opname van het woonstperceel Dr. v/d Perrestraat 347 als logisch gevolg van de situering van het kruispunt. Hierbij kan er in deze fase, gelet op de eigenheid en finaliteit van het PRUP, nog geen uitspraak gedaan worden over de al dan niet noodzakelijke onteigening van betreffend perceel.

De Procoro wijst er uitdrukkelijk op dat het plangebied geen onteigeningsplan betreft.

Het is de onteigenende overheid die een onteigeningsplan zal opmaken waarin de te onteigenen percelen en gebouwen/woningen worden aangegeven. Dit onteigeningsplan zal duidelijk aangeven welke onroerende goederen voorwerp zullen uitmaken van de onteigening. De regelgeving voorziet dat ook dit onteigeningsplan wordt onderworpen aan een openbaar onderzoek, zodat betrokkenen hun bezwaren te kennen kunnen geven.

Als wegbeheerder zal Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) instaan voor het projectontwerp en -realisatie. In deze projectfase zal AWV ook overgaan tot de opmaak van het onteigeningsplan, wat uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van het PRUP definitief vastgesteld zal worden.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om in de plan-MER in §18.2.9.1 en §18.2.9.5 de nodige nuances toe te voegen inzake de vereiste innames van woningen.

O6.

Bezwaarindiener vraagt of het huis te Dr. v/d Perrestraat 268 **enkel kan gerenoveerd** worden omwille van de ligging in bufferzone ter hoogte van de bestaande R14-aftakking.

De Procoro stelt vast dat voorliggend plan geen hypotheek legt op een eventuele renovatie van betreffend pand. De wegenesis van de R14-aftakking vanaf het punt waar de nieuwe weg wordt

aangesloten en het bestaande kruispunt met de Dr. v/d Perrestraat zal haar gebruik verliezen, aangezien de nieuwe weg deze functie overneemt. Deze zone kan daarom onthard worden en het bestaande kruispunt R14 x Dr. v/d Perrestraat kan verdwijnen. De PRUP-contour wordt ter hoogte van dit gebied verruimd. Dit heeft geen impact op de eventuele renovatie van betreffende woning. Bovendien voorziet het PRUP in een reservatiestrook. De onderliggende bestemmingen van het Gewestplan, zoals bv. de plaatselijke bestemming 'Bufferzone', blijven bestendigd.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

O7.

Bezwaarindiener wijst op de **emotionele waarde** van een boom die in het plangebied valt.

De Procoro begrijpt de emotionele waarde die personen aan bepaalde plekken of zaken kunnen hechten. Een dergelijk emotioneel waarde-element werd niet beoordeeld in de plan-MER. Er is hiervoor geen methodiek voorgesteld in de literatuur of in de praktijk. De Procoro begrijpt dus dat dit niet meespeelde in de afweging van de alternatieven.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

Aanwezige functies en perceelsgebruik

F1.

Bezwaarindieners verwachten dat de ‘**Holvensche hondenschool Geel**’ zeer slecht bereikbaar zal worden en de rust er zal worden verstoord. Ze wijzen er ook op dat heel wat wandelwegen die de hondenschool gebruikt doorbroken zullen worden. Voor de bereikbaarheid van de hondenschool en voor het behoud van de wandelingen wordt gevraagd om ook ongelijkvloerse kruisingen te voorzien aan Koppeleershoeven en Kastermanstraat. Bezwaarindieners stellen hierbij tevens dat de fietstunnel in de Heistraat zeer bochtig zal worden aangelegd. Men verwacht hier conflicten tussen wandelaars en het snellere fietsverkeer.

De Procoro stelt vast dat de ‘Holvensche hondenschool Geel’ gelegen is op Fittelaarsdijk 35. De hoofdontsluiting verloopt via de Fittelaarsdijk, welke aantakt op de Dr. v/d Perrestraat in het westen. Deze connectie wordt met voorliggend plan niet doorbroken. Ook richting het noorden en het oosten, waar zich enkele kleinere landbouwwegen bevinden, zijn er geen wijzigingen aan het bestaande (wandel)wegennetwerk.

De hondenschool bevindt zich aan Fittelaarsdijk tussen twee lokale wegen, zijnde de Heistraat en de Kastermanstraat, die leiden naar het zuiden tot aan de Kastersberg. De Procoro erkent dat deze twee straten met de realisatie van de regionale ontsluiting worden ‘geknipt’ voor autoverkeer. De autobereikbaarheid wordt hiermee aangetast, doch dit wordt als minimaal effect beschouwd. Vanuit het zuiden is en blijft de Dr. v/d Perrestraat een volwaardig alternatief en op basis van een kwalitatieve inschatting wordt geconcludeerd dat er nauwelijks sprake is van een omrijbeweging. Tot slot merkt de Procoro op dat aan de Heistraat wel een ongelijkvloerse kruising voor de trage weggebruiker, bv. wandelaar met hond, wordt voorzien. De Procoro wenst hiervoor ook te verwijzen naar de behandeling onder bezwaarpunten M20. en M21.

De Procoro erkent dat, volgens de conceptschetsen in de Toelichtingsnota (§6.3.2), de fietshelling aan de Heistraat een bochtig verloop kent. Hier is ook de context te lezen, zijnde dat deze compactere configuratie van de ongelijkvloerse kruising gewenst is om de toegang tot de omliggende straten en woningen te kunnen garanderen. Bij het ontwerp van de fietstunnel op projectniveau zal rekening gehouden worden met de zichtbaarheid en veiligheid voor de verschillende weggebruikers.

Wat betreft de rustverstoring, legt de Procoro de link met potentiële geluidsoverlast van de nieuwe weg. Hiervoor wenst de Procoro te wijzen op de behandeling onder bezwaarpunten GT1. en GT2.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

F2.

Bezwaarindieners stellen dat er tegenstrijdigheden zijn in de plan-MER en in de Toelichtingsnota wat betreft de inname van **Villa Zonneschijn**. Het gebouw zou door de nieuwe infrastructuur volledig geïsoleerd worden van de omgeving. Dit zal een impact hebben op haar statuut van beschermd erfgoed. Bovendien wordt gesteld dat hierdoor enige verblijfsfunctie in Villa Zonneschijn in de toekomst onmogelijk wordt.

De Procoro erkent dat het plangebied grenst aan Villa Zonneschijn en er bijgevolg een zekere mate van impact zal zijn. Het plangebied grenst en overlapt ook deels met de achterliggende tuinzone en

bijgebouwen. In ieder geval valt Villa Zonneschijn zelf buiten het plangebied en wordt het gevrijwaard van sloop. Zowel in de discipline landschap, bouwkundig erfgoed & archeologie (§18.2.8 als in de discipline mens-ruimtelijke aspecten (§18.2.9) wordt de inname van de tuin negatief beoordeeld. In de discipline landschap is deze beoordeling gebaseerd op de aanduiding als vastgesteld bouwkundig erfgoed. In de discipline mens-ruimtelijke aspecten is deze beoordeling gebaseerd op de inname van een tuinfunctie, geen woonfunctie. Het betreft een worst-case scenario, aangezien hierin wordt uitgegaan van een effectieve ruimte-inname door de weginfrastructuur.

De Procoro wenst hierbij ter verduidelijking aan te geven dat het plangebied ruimer wordt afgebakend dan wat noodzakelijk is voor de inrichting van een 2x1-weg. Hierdoor is er ruimte beschikbaar om potentiële negatieve effecten, bv. inzake visuele hinder, van de nieuwe weg te milderen. De Procoro stelt vast dat in de stedenbouwkundige voorschriften is opgenomen dat de ruimte tussen de nieuwe weg en Villa Zonneschijn ingericht moet worden als een volwaardige, visueel gesloten groenbuffer. Toelichtend bij dit voorschrift wordt er een richtinggevend kader geschept van de feitelijke uitwerking van een dergelijke groenbuffer. De Procoro is van mening dat hiermee in ieder geval de visuele impact op het erfgoedpand zeer sterk gereduceerd wordt. Ook inzake mogelijke geluidshinder voorziet het plan in voldoende garanties. Hiervoor verwijst de Procoro naar de behandeling van bezwaarpunten GT1. en GT2.

De Procoro kan bevestigen dat relatie tot de omgeving wordt met voorliggend plan wordt gewijzigd. Evenwel, het opheffen van het bestaande T-kruispunt R14-Dr. v/d Perrestraat, en de potentiële ontharding van de betreffende zijtak van de R14 maakt dat Villa Zonneschijn niet geïsoleerd zal worden. Waar er voorheen ten zuiden van Villa Zonneschijn de volledige westelijke aftakking van de R14 richting de Dr. v/d Perrestraat inclusief het kruispunt was gesitueerd, zal dit met de uitvoering van voorliggend plan ten noorden van het pand gebeuren. Dit resulteert in een andere ordening, maar niet tot isolatie.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

F3.

Een bezwaarindiener wijst op een onduidelijkheid inzake de **inname van de tuinzone van Villa Zonneschijn**, door een verschil in visuele weergave op figuur 18-33 in de plan-MER en figuur 36 in de Toelichtingsnota. Ook wordt gewezen op de uitspraak op pagina 407 in de plan-MER: “de inname van enkel tuin (bv. ter hoogte van Villa Zonneschijn) wordt effect negatief beoordeeld”.

De Procoro stelt vast dat het hier om twee verschillende figuren gaat. Figuur 18-33 betreft een indicatie van het plangebied ter hoogte van Villa Zonneschijn. Figuur 36 betreft een indicatie van de toekomstige wegverharding ter hoogte van Villa Zonneschijn. Uit de projectie van het plangebied blijkt dat het overlapt met de tuinzone van Villa Zonneschijn. De inname van deze tuinzone wordt als negatief effect beoordeeld. Voor de Procoro zijn hierin geen onduidelijkheden vast te stellen.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

F4.

Bezwaarindieners uiten hun bezorgdheid over de bereikbaarheid van de locatie/gebouwen van **KSA Berkven**.

De Procoro stelt vast dat KSA Berkven gelegen is op Meulemakershoef 6. De hoofdontsluiting verloopt via Meulemakershoef. Deze loopt naar het noorden tot Berkvensedijk van waaruit via Lieventier verbinding wordt gemaakt met de Retieseweg. Via het zuiden takt de Meulemakershoef rechtstreeks aan op Katersberg of via Binnenblok op de Retieseweg.

De Procoro erkent dat deze zuidelijke connectie met de aanleg van de regionale ontsluiting wordt 'geknipt'. Met deze 'knip' wordt de ontsluiting voor autoverkeer gereduceerd tot de noordkant.

De Procoro betreurt dat de autobereikbaarheid van KSA Berkven met de nieuwe weg sterk wordt ingeperkt. Het betreft evenwel een locatie/functie met zeer gericht bestemmingsverkeer op selectieve dagen waardoor de globale impact door de Procoro niet als aanzienlijk wordt beschouwd. De Procoro durft ook te denken dat een meerderheid aan verplaatsingen richting deze jeugdbeweging met de fiets gebeurt, hoewel dit slechts een veronderstelling is.

Binnen het plan is er een ongelijkvloerse kruising voor de trage weggebruiker voorzien in de Heistraat. De Procoro wenst hiervoor ook te verwijzen naar de behandeling onder bezwaarpunten **M20.** en **M21.** Bovendien voorziet het PRUP ook in een trage wegverbinding parallel ten noorden aan de nieuwe weg tussen de Heistraat en de Meulemakershoef. De Procoro acht dat de bereikbaarheid van KSA Berkven voor de trage weggebruiker voldoende werd opgevangen binnen het plan.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

F5.

Een bezwaarindiener vermeldt dat het aanwezige **architectenbureau** te Dr. v/d Perrestraat 347 niet werd opgenomen in de tabel met gebruiksfuncties in de discipline Mens-gezondheid een tabel (tabel 15-5).

De Procoro stelt vast dat volgens het Richtlijnsysteem Mens-gezondheid, opgesteld door de Vlaamse Overheid voor de uitwerking van de discipline Mens-gezondheid in milieueffectenrapportage in Vlaanderen, het ruimtegebruik en de populatie in kaart dient gebracht te worden. Het doel hiervan is om na te gaan waar de meest kwetsbare bevolkingsgroepen (voornamelijk kinderen en ouderen) zich bevinden. Dit wordt gedaan op basis van kwetsbare locaties zoals scholen, kinderdagverblijven, speel- en sportterreinen, ouderenvoorzieningen en ziekenhuizen. Kinderen zijn gevoeliger aan bijvoorbeeld de gezondheidseffecten van milieuvervuiling omdat zij meer in aanraking komen met de aanwezige vervuiling door hun gedrag (hand-mond gedrag, bodemcontact bij het spelen) en hun gestalte (ademhoogte bijvoorbeeld dicht bij verkeersuitstoot). Ouderen kunnen o.a. omwille van comorbiditeiten (= het tegelijkertijd hebben van twee of meer stoornissen of aandoeningen bij een patiënt) meer gevoelig zijn aan (fysische/chemische) stressoren. Een architectenbureau valt hier bijgevolg niet onder.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

F6.

Een bezwaarindiener verwijst naar de plan-MER waarin verkeerdelijk de aanwezigheid van een **Delhaize** aan Sint-Dimpna op de N118 (Logen) zou zijn vermeld. Deze winkel zou sinds 2022 niet meer bestaan. Het verdwijnen van deze Delhaize zou bovendien de verkeersdrukte aanzienlijk hebben doen verminderen.

De Procoro stelt vast dat de Delhaize inderdaad niet meer aanwezig is en adviseert om dit aan te passen in het plan-MER.

De Procoro kan begrijpen dat hierdoor de verkeerssituatie plaatselijk wijzigt. Het lijkt voor de Procoro echter onmogelijk om binnen voorliggend plan te evalueren wat de gewijzigde impact is van elke bijkomende of verdwijnende bestemming in de regio rondom het plangebied.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert een aanpassing in plan-MER (§10.4.2.1) over de aanwezigheid van de Delhaize.

F7.

Een bezwaarindiener wijst op een recente omgevingsvergunning voor een **Albert Heijn** op de Molseweg. Er wordt gesteld dat vrachtverkeer voor leveringen door het centrum van Geel zal blijven rijden, ongeacht de realisatie van een nieuwe weg, waardoor de plandoelstellingen niet behaald kunnen worden.

De Procoro heeft onvoldoende kennis van het gestelde dossier. De Procoro beseft evenwel dat, ondanks het maximaal omleiden van het doorgaand (vracht)verkeer, er periodiek en plaatselijk drukke verkeerssituaties zullen blijven. Scholen zijn hiervan het duidelijkste voorbeeld. De Procoro is van mening dat de verschillende functies in de kern van Geel niets afdoen aan de plandoelstelling van het PRUP. De bereikbaarheid kan met de realisatie van de regionale ontsluiting zelfs geoptimaliseerd worden. Zo wordt binnen het PRUP expliciet als beleidssuggestie meegegeven om flankerende maatregelen te voorzien die het plan verder kunnen ondersteunen en versterken, zoals het invoeren van een tonnagebeperking of het voorzien in circulatiemaatregelen.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

F8.

Bezwaarindieners geven aan dat **landbouwpercelen** doorsneden worden en wijzen op negatieve impact op de aanwezige landbouwactiviteiten en de rendabiliteit ervan. Bestaand landbouwgebied in gebruik gaat verloren, of wordt ontoegankelijk. De resterende percelen zouden omwille van beperkte grote of configuratie hun gebruikswaarde en hun verkoopswaarde verliezen.

De Procoro erkent dat de nieuwe weg tussen de Dr. v/d Perrestraat en de Retiesweg zorgt voor de inname van agrarisch gebied. De verharde oppervlakte van de nieuwe wegverbinding wordt geschat op 2,4ha. Het ingenomen landbouwgebied betreft herbevestigd agrarisch gebied (HAG). Bij de indicatie van dit landbouwgebied als HAG werd reeds in 2007 beleidsruimte opgenomen voor de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan voor een weginfrastructuur tussen N19 (Dr. v/d Perrestraat) en N118 (Retiesweg).

De Procoro stelt dat effecten ten aanzien van landbouw in het plan-MER worden beschreven in de discipline mens - ruimtelijke aspecten, zowel de impact op gebruikswaarde (§14.4.1-§18.2.9.1) als wisselwerking met ruimtelijke context (§14.4.2-§18.2.9.2). Er werd hierbij gebruik gemaakt van een landbouwimpactstudie.

De verstoring van de bestaande landbouwgronden ter hoogte van het plangebied is voor de Procoro onmiskenbaar. Op vlak van barrièrewerking werd getracht om dit negatief effect te milderen met de verplichte voorziening van een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van Schransdijk die ook toegankelijk moet zijn voor landbouwvoertuigen alsook een verbinding te voorzien tussen Schransdijk en Meulemakershoef ten noorden van de nieuwe weg.

De Procoro wenst vooreerst te wijzen op volgend recht van de eigenaar, respectievelijk gebruiker van een landbouwgrond: kapitaalschade en gebruikerscompensatie. Kapitaalschade en gebruikerscompensatie is de (economische) schade die de eigenaar, resp. de gebruiker van een landbouwgrond ondervindt als gevolg van o.a. de opname in een plan van een overdruk die de economische aanwending van landbouwgrond beïnvloedt. Eventuele benadeelden kunnen hierop beroep doen volgens de van toepassing zijnde rechtsregels. De Procoro vraagt om §10.3 van de Toelichtingsnota hiernaar te herschrijven.

Inzake onteigeningsvergoedingen of vergoedingen i.k.v. algemeen waardeverlies wenst de Procoro te verwijzen naar de behandeling onder bezwaarpunten O1. en O2.

De Procoro kan de bezorgdheid bijtreden dat er mogelijk restpercelen ontstaan waardoor er ook economische schade kan optreden op de percelen die niet door de nieuwe weg en aanhorigheden worden ingenomen. De Procoro stelt dat deze bezorgdheid niet binnen het PRUP kan worden opgevangen. Wel verwijst de Procoro hiervoor naar Art.74, §1 van het Vlaams onteigeningsdecreet: “De eigenaars van een grond waarvan maar een gedeelte wordt onteigend, kunnen van de onteigenende instantie de overname van de grond in zijn geheel eisen, op voorwaarde dat de niet-onteiende grond door de onteigeningen geen reële waarde meer heeft voor de eigenaar.”

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om §10.3 van de Toelichtingsnota te herschrijven wat betreft de uitspraak dat het register geen percelen bevat die in aanmerking zouden kunnen komen voor een bestemmingswijzigingscompensatie.

F9.

Bezwaarindieners wijzen op de impact van de nieuwe weg op het **telen van eigen groenten en fruit**. Ze duiden hiervoor algemeen op ‘de vervuiling’ die de nieuwe weg zal veroorzaken en de verstoring van de waterhuishouding door opstuwing, verdroging alsook het vervuilde grondwater. Hierbij aansluitend wordt ook gewezen op de inname van een perceel dat specifiek is aangekocht voor het kweken van eigen groenten en fruit.

De Procoro stelt vast dat de impact van de nieuwe weg op vlak van luchtemissies werd onderzocht in de plan-MER. Hieruit blijkt dat de zones waar hogere concentraties aan verontreinigende stoffen verwacht worden zich beperken tot de onmiddellijke omgeving van de nieuwe weg (§10.4-§18.2.5). De concentraties nemen af naarmate de afstand tot de weg toeneemt. Er kan bijgevolg gesteld worden dat de impact zich beperkt tot de percelen in de onmiddellijk aansluitende omgeving van de weg. De Procoro stelt vast dat de beoordeling van de impact van de deposities op de kwaliteit van zelfgekweekte

groenten en fruit geen deel uitmaakt van de plan-MER. De Procoro adviseert om dit aan te geven als een leemte in de kennis.

Inzake het effect van het grondwater, wordt verwezen naar de behandeling bij bezwaarpunt W2.

Inzake het mogelijke verlies van de grond ter realisatie van het project, wordt verwezen naar de behandeling bij bezwaarpunten O1. en O2.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om in het plan-MER de impact van het plan inzake luchtemissies op de kwaliteit van groenten en fruit aan te geven als leemte in de kennis.

F10.

Een bezwaarindieners verwacht een negatieve impact op de kwaliteit van de **zuivelproducten** die afkomstig zijn van het melk van de koeien in de omgeving van de nieuwe weg door factoren als geluidsoverlast, stress en vervuiling.

De Procoro stelt vast dat de impact van de nieuwe weg op vlak van luchtemissies werd onderzocht in de plan-MER. Hieruit blijkt dat de zones waar hogere concentraties aan verontreinigende stoffen verwacht worden zich beperken tot de onmiddellijke omgeving van de nieuwe weg (§10.4-§18.2.5). De concentraties nemen af naarmate de afstand tot de weg toeneemt. Er kan bijgevolg gesteld worden dat de impact zich beperkt tot de percelen in de onmiddellijk aansluitende omgeving van de weg.

Inzake geluidsoverlast verwijst de Procoro naar de behandeling van bezwaarpunten GT1. en GT2.

De Procoro erkent dat het onderzoek naar de impact van de deposities, de geluidsniveaus en eventuele stressverhoging op de kwaliteit van de melk, of dierlijke producten in het algemeen, ontbreekt. Het betreft een leemte in de kennis. De Procoro adviseert om dit aan te geven in de plan-MER.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om in het plan-MER de impact van het plan inzake luchtemissies, geluidsemissies en eventueel gerelateerde stressverhoging op de kwaliteit van dierlijke producten aan te geven als een leemte in de kennis.

F11.

Enkele bezwaarindieners vrezen dat de **resterende gronden** tussen de nieuwe weg en het huidige woongebied bestemd zullen worden als **woongebied**.

De Procoro stelt dat voorliggend plan geen herbestemming voorziet van gronden naar woongebied en er hier met dit plan ook geen intenties toe zijn.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

F12.

Bezwaarindieners vraagt of er rekening wordt gehouden met **bovengrondse elektriciteitspalen** in Koppeleershoeven, kruising van Binnenblok met Meulemakershoef en Retieseweg.

De Procoro geeft aan dat in het plan-MER rekening is gehouden met aanwezige bovengrondse hoogspanningsleidingen. De bovengrondse elektriciteitspalen, waaronder in Koppeleershoeven, kruising van Binnenblok met Meulemakershoef en Retieseweg behoren daar niet toe.

De nutsinfrastructuur zoals elektriciteitspalen zullen waar nodig aangepast, verwijderd, geherlocaliseerd worden. Dit wordt op projectniveau uitgewerkt wanneer het detailontwerp bekend is.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

F13.

Een bezwaarindiener wijst op het conflict tussen het plangebied en een tracé voor **ondergrondse leidingstraten** zoals bepaald door de Vlaamse Regering.

De Procoro acht voorliggend bezwaar onvoldoende concreet om gericht te behandelen. De Procoro schat in dat bezwaarindiener doelt op het gewestelijk RUP Leidingstraat Antwerpen - Ruhr (Geleen). Op basis van een eerste inschatting ziet de Procoro geen conflict tussen beide plannen. De Procoro stelt wel vast dat de Vlaamse Regering op 20 januari 2023 besliste om dit gewestelijk RUP stop te zetten.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

Overige

X1.

Enkele bezwaarindieners wijzen op de reeds bestaande gevolgen van de **klimaatverandering** en het versterkend effect dat voorliggend plan hierop heeft.

De Procoro wenst te wijzen naar het plan-MER, meer bepaald naar de discipline klimaat (§16-§18.2.11).

Hieruit blijkt dat de nieuwe weg, logischerwijs, zorgt voor bijkomende verharding, wat haar impact heeft op bijkomende hittestress en een verhoogde kans op overstromingen. Hiervoor worden milderende maatregelen geformuleerd waaronder hoog opgaand groen met schaduwwerking en bovengrondse infiltratievoorzieningen.

De Procoro verwijst naar de behandeling onder bezwaarpunt **N4.** inzake de doorvertaling van de noodzaak tot het voorzien in hoog opgaand groen.

De Procoro verwijst naar de behandeling onder bezwaarpunten **W1.** en **W6.** inzake de doorvertaling van de noodzaak tot het voorzien in bovengrondse infiltratie. Uit de discipline Klimaat wordt als milderende maatregel voorgesteld om de aanleg van de infiltratievoorzieningen voor de opvang van het hemelwater moet gedimensioneerd worden op basis van de klimaat-verschaalde ontwerpbuien. Hierbij biedt het hoog-impactscenario – dat niet langer uit te sluiten is – een goed referentiekader om het plangebied meer weerbaar en klimaatbestendig te maken. De Procoro adviseert om dit ook specifiek op te nemen in de stedenbouwkundige voorschriften.

Inzake de langsgrachten die worden voorgesteld ter bovengrondse infiltratie merkt de Procoro volgend voorschrift op: *“Langsgrachten ter hoogte van de verdrogingsgevoelige zones zodanig aanleggen zodat ze geen drainerende werking hebben en het waterpeil er voldoende hoog wordt gehouden.”* De Procoro stelt dit voor om te schrijven als *“Langsgrachten ter hoogte van de verdrogingsgevoelige zones dienen zodanig te worden aangelegd zodat ze geen drainerende werking hebben en het waterpeil er voldoende hoog wordt gehouden.”*

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om de stedenbouwkundige voorschriften inzake infiltratie aan te vullen zodat de infiltratievoorzieningen gedimensioneerd moeten worden op basis van de klimaat-verschaalde ontwerpbuien.

De Procoro adviseert om het voorschrift inzake de langsgrachten ter hoogte van verdrogingsgevoelige zones te herschrijven als *“Langsgrachten ter hoogte van de verdrogingsgevoelige zones dienen zodanig te worden aangelegd zodat ze geen drainerende werking hebben en het waterpeil er voldoende hoog wordt gehouden.”*

X2.

Een bezwaarindiener stelt dat een nieuwe weg een negatieve impact heeft op de veerkrachtigheid van het **dorpsleven**, en de afstand tussen het platteland, landbouwers en dorpskern vergroot.

De Procoro stelt dat de nieuwe weg heeft als doel om de verkeersleefbaarheid van het centrum van Geel, en specifiek Sint-Dimpna te verbeteren. De functie van de weg is het ontzien van het centrum

door het doorgaand (vracht)verkeer rond te leiden. De Procoro is van mening dat hierdoor in het centrum van Geel ruimte ontstaat voor een herinrichting van het openbaar domein tot meer een 'verblijfsgebied' en de bijhorende totstandkoming van een variatie aan kernfuncties.

De Procoro beaamt dat de nieuwe weg zorgt voor een barrièrewerking richting het noordelijk gelegen agrarisch gebied. De connectie voor het langzaam verkeer wordt gewaarborgd middels het voorzien van de ongelijkvloerse kruisingen. De Procoro vermoedt wel dat de 'mentale afstand' tussen het bebouwd weefsel en het landbouwgebied voor wat betreft het gebied tussen de Dr. v/d Perrestraat en de Retieseweg zal vergroten. De Procoro stelt evenwel dat het een gevoelsmatig aspect betreft dat binnen het plan niet gemilderd worden.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

X3.

Een bezwaarindiener vraagt wat er in tussentijd gebeurt met het **Sint-Dimnaplein**, aangezien het aanleggen van een nieuwe weg nog lang zou duren.

De Procoro stelt dat het PRUP geen uitspraken doet over de herinrichting van het Sint-Dimnaplein. Wel valt op te merken dat als beleidssuggestie, op basis van de MER, en zoals aangegeven in de Toelichtingsnota, het volgende wordt meegegeven: *"In het stadscentrum en de wijken binnen de ontsluitingsalternatieven en ring een duidelijke circulatie opbouwen"*. De Procoro wenst hier wel te wijzen op de wenselijkheid op een heraanleg van de omgeving van Sint-Dimpna naar een verkeersluwe woon- en schoolomgeving. De Procoro ziet dat dit voor Katersberg als beleidssuggestie reeds naar voorkomt: *"Herinrichting van de Katersberg in functie van een woon- en schoolomgeving."* De Procoro adviseert om dit ook als beleidssuggestie voor de omgeving Sint-Dimpna op te nemen.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om de herinrichting van de omgeving Sint-Dimpna in functie van een woon- en schoolomgeving als beleidssuggestie toe te voegen.

X4.

Bezwaarindieners missen een vergelijking tussen de **kostprijs** van de verschillende alternatieven. Andere bezwaarindieners stellen dat voorliggend plan een te hoge kostprijs heeft en er goedkopere alternatieven voorhanden zijn, verwijzend naar een nul(plus)alternatief. Er wordt gevraagd of er voldoende budget is om het plan uit te voeren, waarbij in algemeenheid wordt verwezen naar de staatsschuld en het begrotingstekort.

De Procoro stelt dat bij de selectie van de redelijke alternatieven het criterium 'kostprijs' niet als criterium werd gehanteerd, noch werd dit als aparte discipline binnen de plan-MER onderzocht, noch is het gekozen alternatief finaal weerhouden op basis van de kostprijs ervan.

Inzake de afweging van de alternatieven, waaronder het nulalternatief en het nulplusalternatief, wenst de Procoro te verwijzen naar bezwaarpunten A1., A2. en A3.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

X5.

Een bezwaarindiener wijst op de mogelijke gevolgen van het plan voor de **economie** (bedrijven en winkels) op het grondgebied van Geel.

De Procoro veronderstelt geen negatieve impact van voorliggend plan op de Geelse economie. Integendeel, de Procoro stelt dat de nieuwe weg zal zorgen voor een vlottere, regionale mobiliteit, alsook voor een veiligere, verkeersluwere lokale mobiliteit. Dit zou zowel de Geelse economie, die regionaal georiënteerd is, als de lokale economie in de stadskern enkel maar ten goede kunnen komen.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

X6.

Bezwaarindiener stelt dat het irrelevant is te stellen dat inzake **archeologie** alternatief G5 ter hoogte van de Fittelaarsdijk grondsporen uit de late bronstijd bevat, aangezien de Fittelaarsdijk niet eens op de route van G5 ligt.

De Procoro beaamt dat alternatief G5 Fittelaarsdijk niet kruist. Het betreft hier echter enkel de benaming van de archeologische vondsten in de Centrale Archeologische Inventaris.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

X7.

Een bezwaarindiener wijst op een **onvoldoende duiding, contradicties en onduidelijkheden op verschillende figuren**. Concreet wordt er verwezen naar figuren 35, 36, 39, 43, 45 en 46 van de Toelichtingsnota en figuren 18-5, 18-19, 18-34, 18-35, 18-37, 18-42, 18-43 en een ongenummerde figuur op pagina 406 van de plan-MER. Het woonstperceel Dr. v/d Perrestraat 347 zou wel en niet gevat worden door het voorkeursalternatief, door het plangebied en door een groene bufferzone. Evenmin zou het duidelijk zijn of een **inname of onteigening van het woonstperceel noodzakelijk** is voor de uitvoering van de nieuwe weg, verwijzend naar het kruispunt met de Dr. v/d Perrestraat. Aansluitend hierbij verwijst bezwaarindiener ook naar pagina 34 van de Toelichtingsnota waarin zou staan dat twee woonpercelen aan de Dr. v/d Perrestraat moeten worden ingenomen en waarbij het niet duidelijk is of hiermee ook voornoemd woonstperceel wordt bedoeld.

De Procoro geeft aan dat de betreffende figuren in de Toelichtingsnota louter informatieve schetsen betreffen ter ondersteuning van de aanwezige teksten. In casu gaat bij figuur 35 over een aanzet tot de landschappelijke inpassing van de toekomstige weg met indicatie van de bestaande bomenrijen, suggesties tot nieuwe bomenrijen en suggesties tot groene bufferzones. Figuur 36 is een visualisatie van de benodigde ruimte-inname ter realisatie van een conflictvrij kruispunt ter hoogte van de Dr. v/d Perrestraat, zoals boven de figuur is geduid (zie ook behandeling bij bezwaarpunt F3.). Figuur 39 is een indicatie van de ongelijkvloerse kruisingen, en hoe het plangebied hierop wordt aangepast. Op figuur 43, deels hernomen op figuren 45 en 46, ziet de Procoro een visualisatie van de bijhorende tekst, zijnde dat binnen de RUP-contour voldoende ruimte voorzien kan worden om tussen de nieuwe weg en de woonclusters Weidestraat-Gagelstraat een bufferzone te implementeren. In beide gevallen betreffen

deze indicatieve weergaven geen definitief grafisch planontwerp van de weg, noch van de bufferzones. Het zijn louter toelichtende figuren.

De Procoro is wel van mening dat er, zelfs bij informatieve schetsontwerpen, afstemming en duidelijkheid voor de lezer vereist is. In geen geval betreft het harde uitspraken over welke percelen genoodzaakt zijn om ingenomen te worden ter realisatie van de nieuwe weginfrastructuur. De Procoro adviseert om de figuren in de Toelichtingsnota onder §6.1.2, §6.1.3 en §6.3.2 te voorzien van voldoende context ter verduidelijking van hun betekenis, zeker in relatie tot het verordenend gedeelte van het PRUP.

Inzake de aangehaalde tekstpassage vermoedt de Procoro dat er bedoeld wordt op: *“Ten oosten van de N19/Dr. Van de Perrestraat ontstaat er tussen de woningen en de nieuwe weg voldoende ruimte voor landschappelijke en geluidsmilderende maatregelen, zoals een groenbuffer, grondwal en/of geluidsscherm. Om dit tracé te realiseren is het noodzakelijk om minstens twee woonpercelen langsheen de N19, aan de oostzijde, in te nemen.”* Dit geeft een genuanceerder beeld dan gesteld door bezwaarindiener. Hiermee wordt aangegeven dat er met het maken van de oost-west-doorsteek ter hoogte van de Dr. v/d Perrestraat minstens twee woonstpercelen zullen moeten ingenomen worden. De Procoro begrijpt de onduidelijkheid en onzekerheid die dit voor betreffende inwoners kan veroorzaken. Evenwel wijst de Procoro op de omstandigheid dat dit PRUP uit zijn aard toekomstgericht is en pas in een navolgende fase zal overgegaan worden tot de opmaak van een onteigeningsplan. Hierin zullen de te onteigenen percelen worden aangegeven. Dit onteigeningsplan zal duidelijk aangeven welke onroerende goederen voorwerp zullen uitmaken van de onteigening. Ter opmaak van een realistisch plangebied dient er op vlak van enige randvoorwaarden, meestal voortkomend uit de stedenbouwkundige voorschriften, een afbakening gemaakt te worden waarbinnen de weginfrastructuur met aanhorigheden volwaardig kunnen uitgewerkt worden. De Procoro begrijpt dan ook dat de figuren deel uitmaken van de Toelichtingsnota. De Procoro adviseert om hierbij voldoende context te voorzien zodat deze figuren door de lezer op een correcte manier geïnterpreteerd kunnen worden.

Inzake de figuren in de plan-MER:

- Figuur 14-9: Dit betreft een indicatie van het ruimtebeslag ten aanzien van woningen door alternatieven G1, G2 en G9 geprojecteerd op de bestaande gewestplanbestemmingen. De figuur is duidelijk.

- Figuur 18-5: Dit betreft een weergave van het bestaande bodemgebruik. De figuur is duidelijk.

- Figuur 18-19: Dit betreft een weergave van ecotoopinname binnen de plancontour. Het betreffend perceel maakt mee deel uit van een blauwe markering. In de bijhorend tekst staat: *“Ten zuiden van de Fittelaarsdijk zullen restpercelen tussen de weginfrastructuur en de woonwijk ontstaan (blauwe zone op onderstaande figuur).”* De Procoro vindt dit geen correcte verwoording. Het betreffend woonstperceel is geen ‘restperceel’. De Procoro adviseert om deze blauwe zone niet te laten overlappen met het betreffend woonstperceel.

- Figuur onderaan pagina 406. De Procoro merkt op dat hier geen figuurnummering, noch -titel bij staat en vraagt om dit toe te voegen. Het betreft hier een weergave van de bestaande gewestplanbestemmingen binnen het plangebied.

- Figuur 18-34: Dit betreft een weergave van de bestaande gewestplanbestemmingen binnen het plangebied. De figuur is duidelijk.

- Figuur 18-35: Dit betreft een weergave vanuit de Landbouwimpactstudie inzake de landbouwimpact binnen het plangebied. De figuur is duidelijk.

- Figuur 18-37: Dit betreft een weergave met een indicatie van de potentiële bufferzone. Onderliggend is de gewestplankleur zichtbaar. De Procoro vraagt om dit duidelijker te vermelden.

- Figuur 18-42 en 18-43: Dit betreft een aanduiding van locaties waar buffering wenselijk lijkt met een rode stippellijn en een groene strook respectievelijk ten noorden en ten oosten van betreffend perceel. De figuren worden geflankeerd door volgende tekst: *“Er zijn echter enkele locaties aanwezig waar de afstand tussen de woningen en de weg zeer beperkt is (rode stippellijn) waardoor een groenstructuur waarschijnlijk onvoldoende zal zijn om de effecten op de belevingswaarde volledig te milderen. (...) Ten zuiden van de Fittelaarsdijk is er ruimte voorzien tussen de weginfrastructuur en de woonwijk. Deze restpercelen kunnen ingevuld worden met groenstructuren om een visuele buffer te vormen (groene zone op onderstaande figuren).”* De figuren zijn duidelijk.

Voorstel Procoro:

De Procoro adviseert om de figuren in de Toelichtingsnota onder §6.1.2, §6.1.3 en §6.3.2 te voorzien van voldoende context ter verduidelijking van hun betekenis in relatie tot het verordenend gedeelte van het PRUP, alsook om in de plan-MER bij de figuur op pagina 406 een nummering en titel toe te voegen en figuur 18-37 te verduidelijken.

X8.

Een bezwaarindiener verwijst naar een **uitspraak** van dhr. Luk Lemmens in zitting van Provincieraad van 27 januari 2022, waarbij het PRUP zelf in vraag wordt gesteld: “Er zijn meer alternatieven die onderzocht moeten worden. Ook hij is geen voorstander van nieuwe wegen, maar er moet bekeken worden wat er mogelijk is.”

De Procoro wenst de passage uit het bezwaar te kaderen binnen de ruimere notulen: *“U hebt natuurlijk gelijk, mevrouw Van Dienderen, dat wij nu ook nog veel meer moeten gaan kijken en onderbouwen in de MER-screening hoe inderdaad het stikstofverhaal daarmee zal ingepast worden, maar dat is ook onze taak. Ik weet dat u verschillende keren hebt gezegd: kijk, wij zijn geen voorstander van nieuwe wegen. Je moet naar andere zaken gaan kijken. Maar goed, wij bekijken nu wat de mogelijkheden zijn in dat gebied, niet meer, niet minder. En ik herhaal nog eens: wij gaan geen wegen aanleggen, maar wij nemen daar wel onze verantwoordelijkheid. Onze verantwoordelijkheid, u verwijst dat wij moeten enkel werken op fietsmobiliteit, nee, wij doen ook studies. PRUP's opmaken is ook inderdaad een belangrijke opdracht voor de provincie en dat doen we hier.”*

De Procoro stelt vast dat de uitspraak waar bezwaarindiener naar verwijst een weergave is van de uitspraak van een ander provincieraadslid.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

X9.

Enkele bezwaarindieners stellen dat er **onvoldoende transparantie en inspraakmogelijkheden** zijn geweest bij de besluitvorming. Er werd ook gesteld dat niet iedereen toegang had tot de vereisten die werden gesteld om een bezwaar in te dienen. Een bezwaarindiener acht het onrechtvaardig dat de periode ter inzage van de PRUP-documenten slechts 60 dagen betreft, alsook dat deze periode viel in een vakantieperiode (augustus) en bij het begin van een schooljaar. Enkele bezwaarindieners betwisten het feit dat ze niet persoonlijk op de hoogte werden gebracht aangezien ze met het plan onteigend zouden worden.

De Procoro wenst hierbij te verwijzen naar het procedureverloop van een PRUP.

Ingevolge artikel 2.2.15, §2 en §3 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening onderwerpt de deputatie het ontwerp van provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan aan een openbaar onderzoek dat binnen 30 dagen na de voorlopige vaststelling minstens wordt aangekondigd door een aanplakking in elke gemeente waarvan het grondgebied door het ontwerp-PRUP geheel of ten dele wordt bestreken; een bericht in het Belgisch Staatsblad en in ten minste drie dagbladen die in de provincie worden verspreid; en een bericht op de website van de provincie.

Na de aankondiging van het openbaar onderzoek wordt het ontwerp-PRUP gedurende 60 dagen ter inzage gelegd in het gemeentehuis van elke gemeente waarvan het grondgebied door het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan geheel of ten dele wordt bestreken alsook in het provinciehuis.

In casu stelt de Procoro vast dat de procedure correct is verlopen:

Het eerste openbaar onderzoek liep van 18 augustus 2023 tot en met 16 oktober 2023. Het openbaar onderzoek werd op 20 juli 2023 aangekondigd aan de hand van:

- een aanplakking aan het Provinciehuis van provincie Antwerpen;
- een aanplakking aan stadhuis van stad Geel;
- een bericht in het Belgisch Staatsblad;
- een aankondiging in de dagbladen Het Nieuwsblad, De Standaard en Gazet van Antwerpen;
- een aankondiging op de website van de provincie Antwerpen.

Het tweede openbaar onderzoek liep van 5 februari 2024 tot en met 4 april 2024. Het openbaar onderzoek werd op 11 januari 2024 aangekondigd aan de hand van:

- een aanplakking aan het Provinciehuis van provincie Antwerpen;
- een aanplakking aan stadhuis van stad Geel;
- een bericht in het Belgisch Staatsblad;
- een aankondiging in de dagbladen Het Nieuwsblad, De Standaard en Gazet van Antwerpen op;
- een aankondiging op de website van de provincie Antwerpen.

De Procoro ziet ook dat er diverse mogelijkheden voorzien waren voor het indienen van een reactie, zowel analoog als digitaal als persoonlijk:

- per mail aan procoro@provincieantwerpen.be;
- per aangetekend schrijven aan Procoro;
- afgifte tegen ontvangstbewijs aan Procoro in het Provinciehuis provincie Antwerpen;
- afgifte tegen ontvangstbewijs aan stadsbestuur Geel in het stadhuis stad Geel;
- afgifte tegen ontvangstbewijs tijdens de infomarkt op 5 september 2023 (dit enkel voor het eerste openbaar onderzoek).

De Procoro stelt vast dat er voor het eerste openbaar onderzoek een gedeeltelijke overlap was met de zomervakantie. Dit openbaar onderzoek liep gedurende twee maanden, en dit tot 16 oktober waardoor kan worden gesteld dat inzage en inspraak door een gebeurlijke vakantie in de zomermaanden niet gehinderd werden.

De Procoro wenst ook op te merken dat bij de start van het planproces de startnota tijdens een publieke raadpleging ter inspraak werd voorgelegd aan de bevolking. Voor meer details hierover verwijst de Procoro naar de procesnota.

Tot slot wijst de Procoro erop te wijzen dat aan voorliggend PRUP geen onteigeningsplan is verbonden. Hiervoor wenst de Procoro te verwijzen naar de behandeling onder bezwaarpunt O2.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

X10.

Een bezwaarindiener geeft aan dat op de **infomarkt** niet al haar vragen konden beantwoord worden.

De Procoro geeft aan dat een infomarkt als belangrijkste doel heeft om de burger wegwijs te maken in de plannen, wanneer die de plannen persoonlijk raadpleegt. Een tweede doel van de infomarkt is een antwoord te geven op zoveel mogelijk vragen. De Procoro is van mening dat het onmogelijk is om alle, soms zeer specifieke vragen, te kunnen beantwoorden op de infomarkt zelf. De Procoro heeft begrip voor de verontwaardiging hierover maar stelt dat eventuele bedenkingen, vragen of bezwaren die niet konden uitgeklaard worden op de infomarkt, steeds konden ingediend worden als reactie tijdens de looptijd van het openbaar onderzoek.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

X11.

Een bezwaarindiener stelt dat het plan **indruist tegen de Grondwet**, concreter artikels 10, 21 en 22.

De Procoro stelt dat het plan is opgemaakt conform de vigerende regelgeving inzake de opmaak van PRUP's, geïntegreerde plan-MER's en aanverwante sectorale wetgeving. Algemeen wenst de Procoro omzichtig om te springen met de toetsing aan specifieke grondwetsartikels. In casu vermeldt bezwaarindiener artikels 10, 21 en 22, doch hier wordt door bezwaarindiener een eigen inhoud aan gegeven die niet overeenkomt met de Grondwet. Relevant lijkt artikel 22: *"Ieder heeft recht op eerbiediging van zijn privé-leven en zijn gezinsleven, behoudens in de gevallen en onder de voorwaarden door de wet bepaald."* De Procoro is van mening dat hierin is voldaan.

Voorstel Procoro:

Geen wijzigingen aan het PRUP of plan-MER noodzakelijk.

Provinciale Commissie Ruimtelijke Ordening
Departement Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit

Aan de deputatie van de
provincie Antwerpen
Koningin Elisabethlei 22
2018 Antwerpen

Datum 27 juni 2024
Kenmerk PROCORO-20240617
Contactpersoon Luc Wellens | T 03 240 66 00
procoro@provincieantwerpen.be
Onderwerp Procoro 17/06/2024: advies voorontwerp-PRUP Bruggenbeemd te Herentals

Geachte deputatie,

De Provinciale commissie voor ruimtelijke ordening (Procoro) van de provincie Antwerpen heeft het voorontwerp voor het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan Bruggenbeemd te Herentals besproken in de vergadering van 17 juni 2024.

De Procoro brengt hierover, in functie van de plenaire vergadering (cf. art. 2.2.14 VCRO), een gunstig advies uit, en geeft daarbij de volgende opmerkingen mee:

1. De Procoro stelt voor eerst meer duidelijkheid te krijgen over wat de financiële impact van het PRUP op Aveve is, indien men met de eigenaar in gesprek zou gaan.
2. De Procoro vraagt aan de provincie om een inschatting van de planbaten en -schade te laten opmaken.

Besluit

De Procoro geeft een gunstig advies mits rekening wordt gehouden met de elementen die hierboven worden aangehaald.

Hoogachtend,

De secretaris,



Luc Wellens

de voorzitter,



Kris Vreys

Datum 1 juli 2024
Kenmerk Procoro-2024-06-17
Contactpersoon Luc Wellens | T 03 240 66 00
procoro@provincieantwerpen.be
Onderwerp Procoro 17/06/2024: PRUP Kempense Meren II:
advies n.a.v. openbaar onderzoek

Geachte deputatie,

Op 13 december 2023 heeft de provincieraad het ontwerp provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) voorlopig vastgesteld, inclusief het plan-MER, de ontwerp-inrichtingsnota en het grondruilplan.

Overeenkomstig de bepalingen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) heeft de provincie Antwerpen een openbaar onderzoek georganiseerd gedurende zestig dagen. Dit openbaar onderzoek liep van 5 februari 2024 tot en met 4 april 2024.

Er werden tijdens het openbaar onderzoek 118 bezwaarschriften ingediend en 5 adviezen. Het overzicht hiervan wordt in tabelvorm aan het einde van dit document toegevoegd (bijlage 1).

Conform de VCRO bundelt en coördineert de Provinciale commissie voor ruimtelijke ordening (Procoro) alle bezwaren en adviezen, bezorgt ze binnen 90 dagen na het einde van het openbaar onderzoek de gebundelde bezwaren en adviezen aan de deputatie en brengt ze op hetzelfde ogenblik gemotiveerd advies uit bij de provincieraad.

De Procoro van de provincie Antwerpen heeft het ontwerp-PRUP Kempense Meren II, het plan-MER, de ontwerp-inrichtingsnota en de bezwaren en adviezen besproken in de vergadering van 17 juni 2024.

De bezwaren en adviezen worden per bezwaar behandeld (bijlage 2).

Eveneens conform de VCRO moet dit advies het "integrale advies" van het departement Omgeving bevatten, maar deze instantie heeft in casu geen advies uitgebracht.

De Procoro brengt volgend advies uit m.b.t. het PRUP Kempense Meren II.

Voorgestelde aanpassingen op basis van de ontvangen bezwaren:

Er wordt verwezen naar de behandeling adviezen en bezwaren (bijlage 2) waarin het standpunt van de Procoro desbetreffend is weergegeven.

Voorgestelde aanpassingen op basis van de eigen adviesbevoegdheid:

De Procoro adviseert om materiële vergissingen (schrijffouten, zinsconstructies e.d.) aan te passen in het PRUP Kempense Meren II en het bijhorende plan-MER.

De Procoro adviseert om alle documenten aan te passen zodat de voorbladen conform zijn aan de huidige fase, m.n. definitief PRUP (nu staan deze nog beschreven in functie van een 'ontwerp PRUP' en 'openbaar onderzoek').

Hoogachtend,



Luc Wellens
Secretaris



Kris Vreys
Voorzitter

Bijlagen:

- 1: Samenvatting adviezen en bezwaren openbaar onderzoek
- 2: Behandeling adviezen en bezwaren openbaar onderzoek
- 3: Stedenbouwkundige voorschriften
- 4: Behandeling grondruilplan Landcommissie

BEZWAREN

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren	
Nr.		Hoedanigh.	datum	bezwaar
1B			20.02.2024 (ontvangen via inspraakformulier infomarkt d.d. 20.02.2024)	Er wordt om een garantie gevraagd voor de uitgebate landbouw in en rond het PRUP dat deze op een economische manier kan worden verder gezet, vnl. i.f.v. irrigatie en bemesting.
2B			27.02.2024 (ontvangen via e-mail@procoro d.d. 27.02.2024 <i>(in dezelfde mail ook ontvangen via de mailbox ruimte)</i>	Twee opmerkingen over het kaartmateriaal deelplan Schansheide: - Contour 'gebied voor infrastructuur voor duurzame watervoorziening' is op de plannen (uitgezonderd grafisch plan) slordig ingetekend waardoor de contour van het infiltratiebekken half buiten de blauwe zone ligt. Zie voorbeeld in bezwaarschrift. - In de legende plancompensatie wordt gesproken over "ontginning" i.p.v. "waterwinning". Dit is verwarrend. 'Ontginning' heeft betrekking op groeves en mijnen. In de ruimtebegroting worden ontginning en waterwinning eveneens in één bestemmingsrubriek samen geteld. Er wordt gevraagd de plannen hieraan aan te passen.
3B			18.03.2024 (ontvangen via e-mail@procoro d.d. 18.03.2024)	Bezwaren bij de bovengrondse leidingstraat die een behoorlijke impact zal hebben: - Dreef die leidt vanaf de Steen van de 7 Heerlijkheden naar het Kempisch Kanaal: dit is een openbare wandelweg (tussen wandelknooppunt 27 en 44) in een mooi stuk natuur. Links en rechts van de dreef ligt eigendom van . Waarom leidingstraat niet hier leggen zodat mooi stukje natuur/dreef gevrijwaard blijft? - Het leidingtraject zal bovendien ook de

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren	
Nr.		Hoedanigh.	datum	bezwaar
				wandelroutes tussen knooppunten 28 en 43, ter hoogte van knooppunt 44 doormidden snijden, waardoor deze knooppunten in de toekomst dreigen weg te vallen. Het is pas vanaf hier dat het leidingtraject ondergronds zal lopen richting Blauwe Keidreef. - Ook ten zuiden van het kanaal tussen het kanaal zelf en de Blauwe Keidreef ligt een wandelroute (route tussen knooppunten 47 en 49) waar de leidingstraat deze route zal kruisen waardoor ook deze wandelroute zal verdwijnen. - Ter hoogte van knooppunt 48 zal de impact niet te onderschatten zijn. Bezwaarindiener verwijst daarvoor naar een foto in zijn bezwaarschrift. Bezwaarindiener vraagt om rekening te houden met zijn bezwaren bij de uitvoering van deze infrastructuurwerken en hoopt dat de vergunningverlenende overheid hieraan aanpassingen doorvoert zodat dit mooie wandelgebied niet in stukken wordt gesneden.
4B			18.03.2024 (ontvangen via e-mail@procoro d.d. 20.03.2024)	Is er voldoende aandacht besteed aan het blijvend functioneren van grachten en lopen die het water uit het "Postels Vaartje" toevoeren naar het tuinbouwbedrijf van bezwaarindieners, ref. "Watering der 7 Heerlijkheden"? Het gaat om een uniek bewateringssysteem en is zeer belangrijk en functioneel als bevoeiing en irrigatiesysteem. Het systeem is voorzien van meerdere stuwen die bijdragen tot het bufferen en vertragen van het water en is dienend voor de afleiding van overtollig hemelwater. Het lijkt dat "ontginningsgebied zuid" overlapt met de grachtenstructuur.

	PRUP Kempense Meren II indiener	PRUP-2015-0006		Ingediende bezwaren
Nr.		Hoedanigh.	datum	bezwaar
				De ontginning lang en daarna moet dit blijven functioneren, ook naar andere aangelanden toe.
5B	College van Burgemeester en Schepenen Geel		'Advies' d.d. 18.03.2024 – bezorgd op 22.03.2024 (via DSI – niet verstuurd aan procoro)	Het CBS Geel ondersteunt de gemaakte opmerkingen in het advies van de gemeente Mol.
6B	College van Burgemeester en Schepenen Arendonk	K. Wouters, Alg. directeur K. Hendrickx, Burgemeester	'Advies' d.d. 21.03.2024 – bezorgd op 22.03.2024 (via DSI – niet verstuurd aan procoro)	Geen advies om reden dat er geen impact is op grondgebied Arendonk. Vandaar dat dossier niet wordt voorgelegd aan gemeenteraad.
7B			25.03.2024 (ontvangen via e-mail@procoro d.d. 25.03.2024)	Bezwaarindiener aanvaardt de machtspositie van [redacted] niet. Deze zal het Zilvermeer behouden waardoor deze binnen afzienbare tijd opnieuw kan chanteren. Het PRUP bevestigt de ongezonde machtssituatie in het nadeel van de overheid en de landbouw aangezien het Zilvermeer (recreatieve aantrekkingspool voor hele regio) geen eigendom wordt van de provincie. Het was de vaste overtuiging van de landbouwsector dat de vier landbouwbedrijven van Postel Zuid [redacted] herbevestigd was. Niettemin moet de landbouw zich opnieuw aanpassen. Bezwaarindiener is het hiermee niet eens. Ook wordt verwezen naar de eenzijdige toestemming waarin duidelijke voorwaarden werden vooropgesteld waarzonder het PRUP niet in werking kan treden en de grondruil niet kan doorgaan. Bezwaarindiener geeft aan zeer strak te zullen vasthouden aan deze voorwaarden en hierop geen enkele afwijking zal aanvaarden.

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren	
Nr.		Hoedanigh.	datum	bezwaar
8B			27.03.2024 (ontvangen via e-mail@procoro d.d. 27.03.2024)	Bezwaarindiener exploiteert binnen deelplan 3 een melkvee- en akkerbouwbedrijf in Postel. Postel Zuid sluit rechtstreeks aan bij de huiskavel van bezwaarindiener en neemt deze huiskavel volledig in. <u>Eerste bezwaar</u> Het deelplan 3 laat de nabestemming open, terwijl steeds de nabestemming landbouw werd vooropgesteld. Bezwaarindiener is niet akkoord met deze open nabestemming. Deze isodeloos en niet op ernstige motieven gebaseerd. Bovendien hypothekeert dit het voortbestaan van het landbouwbedrijf. Verder geeft bezwaarindiener aan dat een nabestemming natuur ook negatieve gevolgen heeft voor het bedrijf. Waarom niet de nabestemming landbouw? De ontginning zou stapsgewijs gebeuren per 2ha. Dat betekent dat stap voor stap grond zal vrijkomen die onmiddellijk weer als huiskavel kan worden geëxploiteerd, als de nabestemming landbouw zou zijn. Bovendien is de huiskavel sinds 21/12/2007 HAG met een beleidsmarge voor (tijdelijke) ontginning. Dat betekent volgens bezwaarindiener niet dat de zandontginning misbruikt mag worden om ook de nabestemming van deze gronden te wijzigen. Bezwaarindiener geeft aan het PRUP juridisch te zullen bestrijden als de nabestemming niet wijzigt. Bij dit alles moet opgemerkt worden dat binnen kader van de discussie over mogelijke compensatie via ruilgronden in het perceel dat ons bedrijf ter beschikking zou krijgen ook zand van goede kwaliteit aanwezig is en er op termijn ook daar dus

PRUP Kempense Meren II		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
			wel een probleem zal ontstaan. Ook om die reden is het herbestemmen van de huiskavel als landbouwgebied essentieel, zodat er geen permante verhuis van de activiteiten nodig is. <u>Tweede bezwaar</u> De fasering van de ontginning (eerst Postel Zuid, daarna Postel Noord) is nadelig voor bezwaarindiener. Er wordt gevraagd deze om te keren (eerst Noord, dan Zuid). Op die manier kan ervoor gezorgd worden dat eenmaal de exploitatie van Postel Noord beëindigd wordt, de afgegraven grond van het dan aan te snijden Postel Zuid gebruikt wordt om de ontginningsput Postel Noord op te vullen. De aldus stap voor stap gedempte ontginningsput Noord vervangt dan voor de exploitatie stap voor stap de te ontginnen huiskavel (Zuid). Op die manier kan de exploitatie gecontinueerd worden. Als eventueel alternatief kan onderzocht worden of een gelijktijdige exploitatie mogelijk is, waar een zelfde verplaatsing van gronden kan doorgevoerd worden en de huiskavel maar telkens voor 2ha wordt ontgonnen en na de ontginning deze 2ha wordt opgevuld met de exploitatie van Noord. Op die manier zou er gedeeltelijk meer continuïteit voorzien worden. Ook hier wordt gevraagd om landbouw de nabestemming te maken. <u>Derde bezwaar</u> Momenteel is bepaald dat aanvoer van externe grond verboden is. Dit impliceert dat het opvullen en hergebruiken van de huiskavel onmogelijk is. Echter worden op meerdere plaatsen ontginningsputten met externe grond opgevuld (Donk in Mol, Pinken in

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren	
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar	
			Dessel). [REDACTED] heeft hiervoor de nodige machines en kennis. Hoe de voorschriften in het PRUP nu staan verwoord (geen aanvoer externe grond), maakt het opvullen in Postel Zuid eigenlijk onmogelijk. Dit geeft aan dat de nabestemming van de landbouwgronden sowieso natuur zal worden. Het PRUP is intern tegengesteld, schadelijk voor het bedrijf van bezwaarindiener en strijdig met HAG. Uiteraard moet de kwaliteit van de aangevoerde grond voldoen, maar dit mag niet de reden zijn om zomaar een verbod op te leggen. <u>Tot slot</u> Het is van cruciaal belang dat zowel de timing als de nabestemming correct geregeld zijn.	
9B	[REDACTED]	19.03.2024 (ontvangen via aangetekende zending: poststempel 26.03.2024, ontvangen d.d. 27.03.2024)	Heeft een 35ha landbouwgrond in het deelplan 3 (in pacht van [REDACTED]). Bedrijf bestaat uit een melkveetak en akkerbouwtak die elkaar aanvullen. Bezwaarindiener herhaalt de bezwaren i.k.v. de inrichtingsnota. Zoon en dochter maken inmiddels deel uit van het bedrijf (i.f.v. overname) en de melkveestal is gerealiseerd. De landbouwgrond is van zeer goede kwaliteit (doorlaatbaar, berijdbaar en goed vochthoudend). Het zou een zeer zware belasting en grote inkomstenderving zijn voor het bedrijf als de landbouwgronden zouden verdwijnen. Dit omwille van het feit dat ze kort bij het bedrijf gelegen zijn; ze van goede kwaliteit zijn; er een nieuwe koeienstal is gerealiseerd die gefinancierd moet worden (hoge rentes); grond zeer geschikt voor akkerbouw; minder ha akkerbouw = minder teelt + minder	

	PRUP Kempense Meren II indiener	PRUP-2015-0006		Ingediende bezwaren
Nr.		Hoedanigh.	datum	bezwaar
				vruchtwisseling.
				Uit dit landbouwbedrijf moeten 3 kostwinningen worden uitgethaald.
				Het is van groot belang dat de gronden behouden blijven bij het landbouwbedrijf en landbouwgrond blijven zoals het steeds is geweest.
10B			28.03.2024 (ontvangen via e-mail@procoro d.d. 28.03.2024)	Er dient meer rekening gehouden te worden met de verkeersdoorstroming in dit gebied. Inwoners van Mol, Dessel en Lommel zien het landschap veranderen i.f.v. zandverwijdering waardoor plassen ontstaan. De inwoners kunnen echter niet van deze 'rijkdom' aan/op het water genieten en moeten steeds betalen. Inwoners krijgen m.a.w. niets in de plaats. Er is nood aan een betere verbinding tussen het noorden en het zuiden van het merengebied. Een brug op de N18 is voorzien voor bijna alle verkeer (één rijstrook in elke richting). De brug bij Belgoproces kan niet gebruikt worden. De ophaalbrug aan sas 4 en Baileybrug aan sas 3 zijn te verwaarlozen ivm doorstroom van noorden (Dessel) naar zuiden (Mol). Ondertussen worden op de Turnhoutsebaan aanvragen voor nieuwe winkels geweigerd omdat N18 op bepaalde momenten te druk is. Hierbij verliezen we o.a. tewerkstelling. De evidente verbinding tussen N118 ter hoogte van kruispunt met Kastelsedijk via Belgoproces tot aan N18 Brug Mol Donk is een logische stap om het centrum van Dessel te ontlasten van overtollig

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
			doorgaand verkeer. Vanaf daar moet er een alternatief voorzien worden voor de N18 Donk en Turnhoutsebaan. Het logisch alternatief voor een verbinding tussen brug Mol Donk en Zuidelijke Ring Simonsebrug met aansluitingen thv Witgoor, Sluis, Zilvermeer. Het tracé hiervoor van Brug Mol Donk richting kanaalkruising rechtsafslaan ter hoogte van De Zate of ter hoogte van de aftakking van het kanaal langs [REDACTED] om alzo via Schansheide tegen Kanaal Dessel Kwaadmechelen weer rechts naar Zuidelijke Ring een verbinding te maken. Volgens bezwaarindiener is het van belang dat er bij dit RUP rekening wordt gehouden met die toekomstige verbinding en te gebruiken gronden aldus nu gepast in te kleuren. De herbestemming van Schansheide moet dus opnieuw onder de loep genomen worden. Eventuele andere gronden, die in dat traject passen, van [REDACTED] zouden als wederdienst kunnen worden afgestaan aan de gemeenten voor de bouw van deze verbinding. Besluit: - Aanleg van verbinding tussen N118 thv kruispunt met Kastelsedijk via Belgoproces naar N18 en vandaar verder langs De Zate of kanaalaftakking [REDACTED] en Schansheide of langs kanaalkruising naar zuidelijk naar N71. - Meer aandacht en mogelijkheden voor zelfs gratis waterrecreatie in beide gemeenten. Alle vormen nu zijn betalend.
11B	[REDACTED]	28.03.2024 (ontvangen	<u>Opmerkingen</u>

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
		via e-mail@procoro d.d. 28.03.2024)	1. De werkelijke redenen voor de uitvoering van dit plan zijn weinig transparant gebleven. 2. De ecologische impact van dit plan is niet mee in overweging genomen. Er is geen voorafgaand onderzoek gedaan naar de gevolgen van grootschalige ontbossing voor bodemerosie en uitdroging. Het herbebossen van andere percelen op andere locaties zal het probleem niet compenseren. Achteraf studies lanceren zal de verliezen voor de eigenaars en het milieu niet terugdraaien. 3. De betrokkenheid van de eigenaars kwam te laat. Er waren perfect aanvaardbare ruilopties die niet zijn overwogen omwille van de late betrokkenheid. Realistische voorstellen zijn vooraf gedaan en door de diensten afgewezen. <u>Bezwaren :</u> 1. Het opgelegde perceel (10105) i.k.v. herverkaveling is volledig gescheiden van het blok waarvan de familie van bezwaarindiener eigenaar is. Bovendien maakt een weg de doorgang tussen beiden moeilijk en gevaarlijk. (zie opgenomen foto in bezwaarschrift) 2. Perceel 10105 wordt gelijkgesteld aan het eigen perceel, terwijl het een voormalig veld is waar niets op staat. Het eigen perceel is volledig bebost met 50jaar oude bomen. Economisch verlies = 100%. De rechtvaardigingsreden dat alleen het werkelijk oppervlak in aanmerking komt voor de ruil houdt geen stand. In het Vlaamse rechtssysteem is bij een bestemmingsverandering een compensatiemechanisme voorzien om rekening te houden met de meer- of minderwaarde die verband houdt met de nieuwe situatie. Het is evident dat in dit geval het ontbreken van bomen

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
			op een bebost perceel een aanzienlijke minderwaarde inhoudt die gecompenseerd moet worden. (zie foto's bezwaarschrift) Zelfs als er herbebossing volgt, duurt het nog 50 jaar om een equivalent bos te herstellen. De verplichting om de grond op houtoogst voor te bereiden, zorgt voor een onevenredige kostenpost t.o.v. wat nodig zou zijn geweest bij eenvoudige herbebossing. 3. Het nieuwe kadastrale ontwerp houdt geen rekening met perceel A140S29. Bezwaarindiener en diens familie is hiervan voor 50% eigenaar. De nieuwe situatie dwingt hen om de helft van deze weg in het midden van het land, wat niet aan hen toebehoort, te behouden. (zie foto in het bezwaarschrift) 4. Perceel 10105 biedt geen toegang vanaf de weg. Het zou logischer zijn geweest om het probleem van perceel 140S29 te compenseren door de gelijkwaardigheid over te brengen naar 143P32. 5. Vanwege de ligging aan de andere kant van de weg bevindt perceel 10105 zich buiten de jachtvereniging waarbij het familiedomein hoort = verlies jachtrecht. Zelfs als dit perceel aan het jachtplan zou worden toegevoegd, zou het onbruikbaar blijven wegens de ingesloten ligging aan de overkant van een belangrijke weg. 6. De gemeten oppervlakten zijn kleiner dan de kadastrale oppervlakten. Betekent dit dat het kadaster (waarop de belastingen worden gebaseerd) onjuist is en de betaalde belasting verkeerd is berekend? 7. De algemene waarde van een eigendom is aanzienlijk hoger wanneer deze groot en aangesloten is. Het opdelingsplan voldoet niet

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren	
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar	
			meer aan het tweede criterium en legt een waardedaling op voor bezwaarindiener. 8. Alleen al het aankondigen dat beslissingen in dit project wettelijk bindend zijn, rechtvaardigt niet de onteigening in een rechtsstaat. <u>Besluit</u> Eigenaars werden decennialang verplicht om het natuurlijke aspect van deze omgeving te respecteren en nu beslist Gewest om de bestemming te wijzigen i.f.v. de bescherming van het toekomstig economische belang van bepaalde bedrijven. Het effect op onze familie is significant. I.k.v. de ruil vinden we geen enkel element in balans dat als positief kan worden beschouwd. Het vooruitzicht om eigenaar te worden van een perceel zonder enig belang, zet ons aan om andere oplossingen te zoeken. Als de ruilvoorstellen die we hebben gedaan om administratieve redenen niet in overweging kunnen worden genomen, zijn we van mening dat een rechtstreekse onteigening of andere oplossingen die hetzelfde doel kunnen bereiken, voor ons interessanter zouden zijn. Bezwaarindiener is vastbesloten om de bezwaren via alle juridische wegen voort te zetten als hij niet wordt gehoord.	
12B		?? (ontvangen bij de gemeente Mol d.d. ??, doorgestuurd op 29.03.2024)	1)De toedeling gebeurt op basis van de kadastrale percelen die ingebracht zijn. Bezwaarindiener vraagt om de toedeling te doen op basis van nieuwe percelen die in overeenstemming zijn met de werkelijke kavelstructuur die op het terrein zichtbaar is. Het huidige kadasterplan is in dit gebied niet correct/de perceelsgrenzen die daarop aangeduid zijn, zijn niet zichtbaar op het terrein. Het is volgens bezwaarindiener aangewezen om van de herverkaveling gebruik te maken om dit recht te zetten door de percelen samen te voegen tot grotere	

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
			gehelen die in overeenstemming zijn met de werkelijke structuur op het terrein en afgestemd zijn op de (nieuwe) eigendoms- en gebruikssituatie. 2) De gebouwen aan Hoge Schouw 23 (2^{de} afdeling, 13432, sectie A, nr. 143/A25) zijn eigendom van [REDACTED] en behoren niet tot de herverkaveling. De toegang tot deze gebouwen moet gevrijwaard worden via een toegangsweg in eigendom van [REDACTED]. De huidige toegangsweg (2^{de} afdeling, 13432, sectie A, nr. 143/Z26) moet daarbij verkleind worden vanaf de toegangsweg en alles ten westen hiervan en toebedeeld worden in eigendom aan [REDACTED]. Zie bijgevoegde plan bij bezwaarschrift. 3) De mogelijkheid en de vergunningen omtrent de berekening die noodzakelijk zijn voor ons akkerbouwbedrijf moeten als voorwaarde meegenomen worden in ons akkoord. Het gaat maar om enkele procenten water (bv. 2023: 1158mm regen = 11580m³ berging). Bezwaarindiener vraagt een vergunning van 600m³/ha die hij slechts in 30% van de jaren gebruikt. Hierdoor kan er kwalitatief voedsel geproduceerd worden.
13B	[REDACTED]	Ontvangen bij de gemeente Mol op 26.03.2024, doorgestuurd door gemeente op 29.03.2024	Idem 12B + 3) Bezwaarindiener wenst te investeren in sub-irrigatie en eventueel waterbassin om tegemoet te komen aan de eisen, mits dit wederzijds is. 4) De bestaande perimeters van ANB en Vlaamse overheid mogen n.a.v. de verworven gronden niet uitgebreid of verplaatst worden. De bedrijven van bezwaarindiener zetten al voldoende in op natuurontwikkeling. Dit mag geen verengender effect teweegbrengen.

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren	
Nr.		Hoedanigh.	datum	bezwaar
14B			26.03.2024 (Ontvangen bij de gemeente Mol op 28.03.2024, doorgestuurd door gemeente op 29.03.2024)	stelde voor om ontginningsgebied A en B te ruilen zodat zij langer gevrijwaard bleven van ontginning. Bezwaarindiener geeft aan dat deze familie reeds ruilgronden heeft gekregen die een andere landbouwer heeft laten liggen terwijl er nog niet ontgonnen wordt. Als ontginningsgebied A en B worden geruild, zouden twee jonge landbouwers hun gronden verliezen t.v.v. deze familie. Voor deze jonge landbouwers zou dit een ramp betekenen die meer dan de helft van hun grond in gebied B hebben. Deze gebieden moeten landbouw als nabestemming krijgen. Dit ook voor de aangrenzende gronden i.v.m. afstanden en perimeters.
15B			28.03.2024 (Ontvangen bij de gemeente Mol op 28.03.2024, doorgestuurd door gemeente op 29.03.2024)	Idem 10B
16B			28.03.2024 (ontvangen via e-mail@procoro d.d. 29.03.2024)	De bedrijfsgilde Mol verenigt alle land- en tuinbouwers lid bij Boerenbond uit de gemeente Mol en behartigt de belangen van de land- en tuinbouwers uit het werkingsgebied. Zij hebben de documenten gescreend op impact op de aanwezige land- en tuinbouw en kunnen niet akkoord gaan met of zien volgende zaken graag aangepast: 1) Deelgebieden 1.1 Schansheide Ondanks de doelstellingen in de procesnota 7 p. 17 wordt het gebied grotendeels herbestemd naar bouwvrij agrarisch gebied. Dit is ruimtelijk geen meerwaarde, gezien het natuurwaarde heeft en niet

PRUP Kempense Meren II indiener	PRUP-2015-0006		Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
			interessant is voor professionele landbouw omwille van waterwingebied (nulbemesting). Door omzetting van natuur naar landbouw dient er planbaten regeling uitgevoerd te worden. De oppervlakte agrarisch gebied wordt wel meegenomen in de algemene ruimtebalans in dit PRUP. In voorgaande fasen van het PRUP werd dit deelgebied als natuur behouden. Dit is steeds de algemene vraag geweest van de landbouwers en de gemeente Mol. In verslagen van de stuurgroep Mol Postel werd dit genotuleerd. Uit het verslag van 23/4/2018 blijkt dat het in het planvoorstel - herbestemming natuur was: <i>'[redacted] (schepenen gemeente Mol) gaat akkoord met de optie om de nabestemming landbouw voor Schansheide niet te behouden. Schansheide is volgens hem geen goed alternatief voor professionele landbouw maar kan enkel gebruikt worden in functie van hobby-landbouw.'</i> Om bovenstaande redenen wenst de bezwaarindiener het deelgebied Schansheide voor 100% de bestemming natuur te geven. 1.2 Vervangende ontginningsgebieden – algemeen De vervangende ontginningsbieden zijn gelegen in Herbevestigd Agrarisch Gebied (HAG). Volgens omzendbrief Vlaamse Regering RO/2010/01 ter bescherming van HAG, kan een herbestemming enkel op voorwaarde van degelijk onderbouwde voorwaarden. Elementen die in deze verantwoording minstens aan bod moeten komen zijn: - Onderzoek naar de alternatieve locaties, buiten HAG en een verantwoording waarom de alternatieven buiten HAG niet weerhouden worden. Het is aan te bevelen om een dergelijk

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
			alternatievenonderzoek, in voorkomend geval, op te nemen in de plan-MER. - Onderzoek naar de impact op de ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische structuur. De ruimtelijke kenmerken, het huidige effectieve landgebruik en de impact op individuele landbouwbedrijven etc. zijn elementen die in een dergelijke beoordeling aan bod moeten komen. Het gegeven of de intentie van een plan het zone-eigen maken is van een bestaande vergunde zonevreemde toestand, dan wel het aansnijden van een agrarisch gebied in landbouwgebruik voor andere ontwikkelingen, kan een element in deze beoordeling zijn. - Onderzoek naar de mogelijke flankerende maatregelen voor landbouw. Voorstellen voor planologische ruil of het ter beschikking stellen van bruikbare ruilgrond voor de getroffen landbouwers kunnen deel uitmaken van dergelijke flankerende maatregelen. Bovenstaande verantwoording staat volgens de bezwaarindiener niet of onvoldoende beschreven in het PRUP. Flankerende maatregelen werden niet voorzien en hierdoor kan de bezwaarindiener niet akkoord gaan om 180 ha HAG te laten omzetten naar ontginningsgebied. 1.3 Vervangende ontginningsgebieden – nabestemming De nabestemming voor de 2 vervangende ontginningsgebieden is ‘gemengd openruimtegebruik’ onder de categorie ‘overig groen’. De bezwaarindiener wenst voor deze gebieden dat de nabestemming opnieuw landbouw is om de volgende redenen:

PRUP Kempense Meren II		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
indieners			
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
			• Is bestaand HAG, volgens omzendbrief is flankerend beleid nodig. • Recent akkoord landbouwsector / Vlaamse regering: maximale bescherming van (H)AG. • Bestemming "overig groen" kan nadelige gevolgen hebben voor naburige landbouwbedrijven op gebied van vergunningen – uitbating en waterwinning. • Nieuwe ontginningsputten kunnen na ontginning opnieuw opgevuld worden met bestaande pijpleiding (cfr. andere ontginningsgebieden in de regio van Sibelco) waardoor er opnieuw landbouwuitbating mogelijk is. De bezwaarindiener stelt dat het volgens Sibelco geen probleem is om de ontginningsputten opnieuw op te vullen via de bestaande pijpleiding, zonder dat er gemotoriseerd verkeer noodzakelijk is. Hiervoor dient er wel gedeeltelijk externe grond per vrachtschip aangebracht te worden. De mogelijkheid voor het aanbrengen van externe grond kan daardoor best opgenomen worden in het PRUP. De bezwaarindiener wenst dat de nabestemming van de vervangende ontginningsgebieden landbouw is. 2) Flankerende maatregelen landbouwers Mol-Postel Door de ruil landbouw/natuur zijn bepaalde bedrijfssites (met bijhorende vergunningen voor uitbating en waterwinning) dichter gelegen bij de natuurgebieden. Bij één bedrijf wordt de volledige huiskavel omgevormd van landbouw naar natuur. Door de afstand te verkorten van de landbouwactiviteiten t.a.v. de natuurgebieden, kunnen toekomstige vergunningen voor de

	PRUP Kempense Meren II indiener	PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
			betreffende bedrijven in het gedrang komen. De bezwaarindiener vraagt uitdrukkelijk voor alle Postelse Landbouwbedrijven een duurzame oplossing op gebied van vergunningen voor uitbating en waterwinning.
17B		02.04.2024 (ontvangen via e-mail@procoro d.d. 02.04.2024)	<u>Opmerkingen</u> 1. De werkelijke redenen voor de uitvoering van dit plan zijn weinig transparant gebleven. 2. De ecologische impact van dit plan is niet mee in overweging genomen. Er is geen voorafgaand onderzoek gedaan naar de gevolgen van grootschalige ontbossing voor bodemerosie en uitdroging. Het herbebossen van andere percelen op andere locaties zal het probleem niet compenseren. Achteraf studies lanceren zal de verliezen voor de eigenaars en het milieu niet terugdraaien. 3. De betrokkenheid van de eigenaars kwam te laat. Er waren perfect aanvaardbare ruilopties die niet zijn overwogen omwille van de late betrokkenheid. Het is pas na enorm aandringen dat de meest realistische optie uiteindelijk werd overwogen en dat er een echt overleg georganiseerd werd met de familie. <u>Bezwaren :</u> Onderstaande punten 1, 2 en 5 zijn nog steeds relevant. heeft zeer recent besprekingen opgestart tussen de eigenaars en een economische speler, maar er is momenteel nog geen overeenkomst ondertekend. We wachten af. Als een overeenkomst wordt bereikt, zal bezwaarindiener een deel van het standpunt herzien. 1. Het opgelegde perceel (10105) i.k.v. herverkaveling is volledig gescheiden van het blok waarvan de familie van bezwaarindiener eigenaar is. Bovendien maakt een weg de

PRUP Kempense Meren II		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
indieners			
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
			doorgang tussen beiden moeilijk en gevaarlijk. (zie opgenomen foto in bezwaarschrift)
			2. Perceel 10105 wordt gelijkgesteld aan het eigen perceel, terwijl het een voormalig veld is waar niets op staat. Het eigen perceel is volledig bebost met 50jaar oude bomen. Economisch verlies = 100%. De rechtvaardigingsreden dat alleen het werkelijk oppervlak in aanmerking komt voor de ruil houdt geen stand. In het Vlaamse rechtssysteem is bij een bestemmingsverandering een compensatiemechanisme voorzien om rekening te houden met de meer- of minderwaarde die verband houdt met de nieuwe situatie. Het is evident dat in dit geval het ontbreken van bomen op een bebost perceel een aanzienlijke minderwaarde inhoudt die gecompenseerd moet worden. (zie foto's bezwaarschrift)
			Zelfs als er herbebossing volgt, duurt het nog 50 jaar om een equivalent bos te herstellen. De verplichting om de grond op houtoogst voor te bereiden, zorgt voor een onevenredige kostenpost t.o.v. wat nodig zou zijn geweest bij eenvoudige herbebossing.
			3. Het nieuwe kadastrale ontwerp houdt geen rekening met perceel A140S29. Bezwaarindieners en diens familie is hiervan voor 50% eigenaar. De nieuwe situatie dwingt hen om de helft van deze weg in het midden van het land, wat niet aan hen toebehoort, te behouden. (zie foto in het bezwaarschrift)
			4. Perceel 10105 biedt geen toegang vanaf de weg. Het zou logischer zijn geweest om het probleem van perceel 140S29 te compenseren door de gelijkwaardigheid over te brengen naar 143P32.

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
			5. Vanwege de ligging aan de andere kant van de weg bevindt perceel 10105 zich buiten de jachtvereniging waarbij het familiedomein hoort = verlies jachtrecht. Zelfs als dit perceel aan het jachtplan zou worden toegevoegd, zou het onbruikbaar blijven wegens de ingesloten ligging aan de overkant van een belangrijke weg. 6. De gemeten oppervlakten zijn kleiner dan de kadastrale oppervlakten. Betekent dit dat het kadaster (waarop de belastingen worden gebaseerd) onjuist is en de betaalde belasting verkeerd is berekend? 7. Dat een dergelijk project kan worden uitgevoerd nog voordat de impactstudies zijn aangeleverd is verbazingwekkend vanuit standpunt van respect voor milieu en impact mens op een natuurgebied. De toekomstige doortocht van 10.000'en vrachtwagens over privé-wegen, zonder het akkoord van de eigenaars te vragen, is enerzijds totaal respectloos maar anderzijds problematisch vanuit milieustandpunt. 8. Alleen al het aankondigen dat beslissingen in dit project wettelijk bindend zijn, rechtvaardigt niet de onteigening in een rechtsstaat. <u>Besluit</u> Eigenaars werden decennialang verplicht om het natuurlijke aspect van deze omgeving te respecteren en nu beslist Gewest om de bestemming te wijzigen i.f.v. de bescherming van het toekomstig economische belang van bepaalde bedrijven. Het effect op onze familie is groot. I.k.v. de ruil vinden we geen enkel element in balans dat als positief kan worden beschouwd. Bezwaarindiener is vastbesloten om de bezwaren via alle juridische wegen voort te zetten als hij niet

Nr.	PRUP Kempense Meren II indiener	PRUP-2015-0006 Hoedanigh.	datum	Ingediende bezwaren bezwaar wordt gehoord.
18B	[REDACTED]	[REDACTED]	02.04.2024 (ontvangen via e-mail@procoro d.d. 03.04.2024)	Bezwaarindiener drukt haar waardering uit voor het PRUP dat rechtszekerheid geeft aan alle betrokken partijen. Bezwaarindiener ondersteunt het PRUP, maar wenst volgende opmerkingen te formuleren: 1. <u>Ruimtebegroting</u> In de toelichtingsnota wordt de globale ruimtebalans voor het geheel der deelplannen voorgesteld (hfdst. 10.2) waaruit ook de compensatie van de ontginningsgebieden blijkt. Bezwaarindiener stelt voor om het item "ontginning en waterwinning" uit te splitsen tussen enerzijds "ontginning" en anderzijds "waterwinning". Uit de tabel kan onterecht afgeleid worden dat de ontginningsoppervlakte zou verhogen met +/- 3ha. De tabel op pag. 136 toont aan dat de oppervlakte van bestemd ontginningsgebied ca. 172ha zal worden. De oppervlakte bestemd ontginningsgebied daalt met ca 3ha. De tabel Schansheide is incorrect aangezien hier het bestemmingstype "ontginningsgebied" ontbreekt, hoewel dit de hoofdbestemming is. Het gebied staat geklasseerd als effectief ontginningsgebied (met nabestemming natuur) conform het KB van 1972 m.b.t. de inrichting van de gewestplannen, ic. 6.3. ontginningsgebieden (zoals de toelichtingsnota elders terecht vermeldt). Ontginning is hier de hoofdbestemmingscategorie en geen overdruk. Deze oppervlakte "Schansheide" kan niet toegeschreven worden aan een andere bestemming zoals "Natuurgebied", "Landschappelijke waardevolle agrarische gebieden". Het gebied maakt deel uit van een vergund en actief ontginningsgebied zodat geenszins sprake kan zijn van een nabestemming.

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
			Dit moet gecorrigeerd worden in de tabel.
			Wat de tabel "Hoofdpoot" betreft, kan verdedigd worden dat deze feitelijk correct is, aangezien het ontginningsgebied aldaar een reservegebied is, wat de facto een overdruk is. Voor de leesbaarheid van het geheel, is het echter aangewezen ook in deze tabel de oppervlakte reservegebied voor ontginning als aparte lijn te vermelden. Zo wordt ook de link met de globale ruimtebalans duidelijk. 2. Opvulling met gebiedseigen vulmateriaal/bodem Hfdst. 6.7.2. vermeldt dat het technisch onmogelijk is grondgebonden landbouw of hoogwaardige aquatische natuur te realiseren zonder opvulling van de ontginningsput. Verder wordt vermeld dat een opvulling van de ontginningsputten met externe aanvoer van vulmateriaal/bodem niet wenselijk is o.a. omwille van de mogelijke mobiliteitsimpact. Bezwaarindiener heeft positieve ervaring met backfilling. Zie bv. de actieve exploitatie te groeve Donk (vergunning Deputatie Provincie Antwerpen dd. 12.01.2023 – rubriek 60) en de lopende vergunningsaanvraag voor de groeve Pinken. De aanvoer van externe gronden te Pinken zal volledig over het water plaatsvinden. Er wordt geen mobiliteit over de weg gecreëerd. Gelet op de ligging van de bestemde ontginningsgebieden nabij het kanaal acht bezwaarindiener het te voorbarig om in deze fase de aanvoer te beperken tot gebiedseigen gronden. Voor zover een aanvulling met externe gronden technisch mogelijk is, kan voor wat betreft de milieuimpact (dit is inclusief mobiliteit) het project-MER en/of de vergunningsaanvraag als relevant instrument gehanteerd worden.
19B		Ontvangen bij de gemeente Mol op	<u>Eerste bezwaar</u> De nabestemming van Postel Zuid wordt open

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
		03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024	gehouden hoewel dit rechtstreeks aansluit bij de huiskavel van een landbouwbedrijf. Terwijl er 180 ha landbouwgrond verdwijnt, wordt er geen garantie gegeven voor de toekomst aan de betreffende landbouwers. Van een evenwicht tussen natuur-recreatie-ontginning-landbouw is geen sprake. Er wordt voor de landbouwers in kwestie geen toekomstperspectief gegeven. Postel Zuid omvat een huiskavel dat rechtstreeks aansluit bij een jong landbouwbedrijf, wat economisch van groot belang is voor het op lange termijn voortbestaan van het bedrijf. Conclusie: het veranderen van de nabestemming van landbouw naar een open bestemming is nodeloos voor de ontginningsproblematiek, is niet gemotiveerd en is in strijd met de beslissing van de Vlaamse Regering tot herbevestiging van dit kavel als landbouwgrond. <u>Tweede bezwaar</u> Volgens het voorgestelde PRUP zou eerste Postel Zuid ontgonnen worden en daarna Postel Noord. Dit is voor het betreffende landbouwbedrijf erg nadelig. Een omgekeerde volgorde biedt veel meer mogelijkheden tot schadebeperking. Als de volgorde wordt omgekeerd zal de huiskavel van het betreffende landbouwbedrijf later aangesneden worden. Conclusie: de volgorde van exploitatie (eerst Postel Zuid dan Postel Noord) is niet gemotiveerd en erg nadelig voor het landbouwbedrijf Postelhoeve ook na de ontginning. <u>Derde bezwaar</u>

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
			De aanvoer van externe grond wordt in het PRUP verboden. Als deze bepaling aangehouden wordt, zal het opvullen en hergebruiken van de landbouwgronden onmogelijk zijn. Dit kan niet de bedoeling zijn. Vandaag worden op meerdere plaatsen ontginningsputten met externe grond opgevuld (Donk gemeente Mol en Pinken gemeente Dessel). Sibelco heeft de nodige machines en kennis hiervoor. Een verbod houdt een voorafname in van de nabestemming en geeft aan dat de enige doelstelling van het PRUP is om landbouwgronden naar nabestemming natuur om te zetten. Het PRUP is hierdoor intern tegenstrijdig en in strijd met de herbevestiging als landbouwgrond van 21/12/2007 door de Vlaamse Regering. Conclusie: het verbod op het gebruik van externe grond verhindert in de praktijk het opnieuw voor de landbouw bestemmen van de ontginningsputten. Daarmee wordt heimelijk een beslissing genomen waardoor praktisch gezien, na de ontginning, alleen de bestemming natuur nog mogelijk is.
20B		27.03.2024 (Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Bezwaarindiener exploiteert een melkvee- en akkerbouwbedrijf: Postelhoeve gelegen te Postel 12, 2400 Mol. Het PRUP betreft gronden die in exploitatie zijn door het bedrijf van bezwaarindiener. Postel Zuid neemt hele huiskavel in. + Idem 8B
21B		27.03.2024 (Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 8B
22B		(Ontvangen bij de gemeente Mol op	<u>Eerste bezwaar</u>

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
		03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Postel Zuid sluit rechtstreeks aan bij de huiskavel van een landbouwbedrijf. De nabestemming van Postel Zuid wordt na de ontginning open gehouden. • Terwijl er 180ha landbouwgrond verdwijnt wordt er geen garantie teruggegeven voor de landbouwers naar de toekomst toe. Van een evenwicht tussen natuur-recreatie-ontginning-landbouw kan er zeker niet gesproken worden. In dit evenwicht kan landbouw in deze situatie worden geschrapt. Nergens wordt voor de landbouwers in kwestie een toekomstperspectief gegeven. • Postel Zuid omvat huiskavel dat rechtstreeks aansluit bij een jong landbouwbedrijf, wat economisch van groot belang is voor het voortbestaan op lange termijn van het bedrijf. Het veranderen van de nabestemming landbouw naar een open bestemming is nodeloos voor de ontginningsproblematiek, is niet gemotiveerd en is in strijd met de HAG-beslissing van Vlaanderen. <u>Tweede bezwaar</u> De fasering van de ontginning (eerst Zuid, dan Noord) is erg nadelig en niet gemotiveerd. Een omgekeerde volgorde biedt meer schadebeperkingsmogelijkheden. Indien eerst Noord en dan Zuid wordt ontgonnen zal de huiskavel van het landbouwperceel later aangesneden worden. <u>Derde bezwaar</u> Aanvoer van externe grond is verboden = onmogelijk om landbouwgronden op te vullen en te hergebruiken. Dit kan niet de bedoeling zijn. Vandaag worden op meerdere plaatsen

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
			ontginningsputten met externe grond opgevuld (Donk in Mol, Pinken in Dessel). Sibelco heeft de nodige machines en kennis om dit te doen. Dit aanvoerverbod doet een voorafname op de nabestemming en geeft aan dat de enige doelstelling van het PRUP erin bestaat een aantal landbouwgronden naar natuur over te hevelen. Het PRUP is daardoor intern tegengesteld en in strijd met de HAG-beslissing.
23B		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
24B		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
25B		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
26B		27.03.2024 (Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 8B
27B		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Volgens het PRUP zou eerst Postel Zuid ontgonnen worden en daarna Postel Noord. Hierdoor verdwijnt het fietspad Russendorp waardoor het voor wielerveders/wandelaars/fietsers onmogelijk wordt om op een veilige en rustige manier hun

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren	
Nr.		Hoedanigh.	datum	bezwaar
				fietsroute richting Postel te continueren. Als de ontginningsvolgorde wordt omgekeerd, kan het fietspad behouden blijven. Verder is het ook heel tegenstrijdig met het behoud van het Zilvermeer voor toerisme. Dit fietspad heeft een grote aantrekkingskracht voor toerisme. Er wordt nergens een alternatief voorzien.
28B			(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
29B			(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
30B			(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
31B			(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
32B			(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
33B			(Ontvangen bij de gemeente Mol op	Idem 27B

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren	
Nr.		Hoedanigh.	datum	bezwaar
			03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	
34B	■■■■■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
35B	■■■■■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
36B	■■■■■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
37B	■■■■■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
38B	■■■■■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
39B	■■■■■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
40B	■■■■■		(Ontvangen bij de	Idem 22B

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren	
Nr.	Hoedanigh.		datum	bezwaar
			gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	
41B	■■■■■■■■■■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
42B	■■■■■■■■■■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
43B	■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
44B	■■■■■■■■■■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
45B	■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
46B	■■■■■■■■■■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B

PRUP Kempense Meren II		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
Nr.	indieners	Hoedanigh.	datum bezwaar
47B	■■■■■■■■■■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024) Idem 27B
48B	■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024) Idem 22B
49B	■■■■■■■■■■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024) Idem 22B
50B	■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024) Idem 27B
51B	■■■■■■■■■■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024) Idem 27B
52B	■■■■■■■■■■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024) Idem 22B
53B	■■■■■■■■■■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024) Idem 27B

PRUP Kempense Meren II		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
		04.04.2024)	
54B		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
55B		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
56B		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
57B		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Fervent fietser en veelvuldig gebruiker van fietspad Russendorp + idem 27B
58B		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
59B		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
60B		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd	Idem 27B

PRUP Kempense Meren II		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
		door gemeente op 04.04.2024)	
61B	■■■■■	(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
62B	■■■	(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
63B	■■■	(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
64B	■■■■■	(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
65B	■■■■■	(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
66B	■■■■■	(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
67B	■■■■■	(Ontvangen bij de gemeente Mol op	Idem 27B

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren	
Nr.		Hoedanigh.	datum	bezwaar
			03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	
68B			02.04.2024 (Ontvangen bij de gemeente Mol op ??? , doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Tijdens de algemene vergadering van 24.02.2024 werden volgende bezwaren en bezorgdheden geformuleerd: • Het komt ons voor dat de lokale gemeenschap van Mol gegijzeld wordt/zal worden door een grondruil tussen de provincie en . De inwoners van Mol zijn geen betrokken partij, wel slachtoffer: ◦ is en blijft eigenaar van de gronden van Zilvermeer, ook na de grondruil en ontginning in de vervangende ontginningsgebieden. ◦ De toekomst van het Zilvermeer wordt nog steeds bedreigd, ook na de ontginning van de vervangende ontginningsgebieden (30 tot 60 jaar). Bezwaarindiener pleit ervoor om een eigendomsoverdracht naar de provincie definitief vast te leggen in een document. • Er moet onderzocht worden of enige compensatie t.a.v. de lokale bevolking kan gevonden worden. Een vorm van gratis toegang voor Molse inwoners tot het Zilvermeer kan mogelijks overwogen worden. • Er wordt gesproken over "grondruil", een oppervlakte van 180ha wordt geruild met 180ha landbouwgrond. ◦ In de definitie van "grondruilplan" wordt gesproken over een objectieve bepaling van de inbreng en toedeling van de gronden. Het basisprincipe voor het

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren	
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar	
				bepalen van de herverkaveling is dat per rechthebbende de TOTALE waarde die men bezit voor de herverkaveling gelijk is aan de TOTALE waarde die men krijgt na de verkaveling. ○ De ontginning van het gebied "Zilverput" werd gestopt in 1930. De putten vulden zich spontaan met water. Zilvermeer werd opgericht in 1947. █████sneed andere ontginningsgebieden aan met zand van hogere kwaliteit. ○ De berekeningswijze van de waarde/grootte van de te ruilen grond is merkwaardig, er wordt m^2 per m^2 geruild zonder rekening te houden met 1) de kwaliteit van het zand onder de oppervlakte; 2) de dikte van de te ontginnen laag zand. Een correctere bepaling zou zijn m^3 zand maal de waarde van de kwaliteit van het zand. ○ We zijn ervan overtuigd dat Sibelco perfect weet hoeveel een m^3 ontgonnen zand, van welk perceel dan ook, waard is. Bezwaarindiener heeft bezwaren tegen de berekeningswijze van de grondruil, een waardebepaling in m^3 lijkt correcter en rechtvaardiger. Het is wenselijk om een bijkomende waardebepaling uit te voeren om zo tot een evenwichtige grondruil te komen. • Ook bezorgd om de toestand na de ontginning. Alle verlaten ontginningsputten zijn gevuld met water waarin geen enkele biologische activiteit wordt waargenomen. Recreatieve invullingen zijn al in voldoende mate aanwezig in de reeds ontgonnen gebieden.

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
			- In het PRUP wordt de mogelijkheid voorzien om de putten terug te dempen. Indien dit overwogen wordt, wordt aangedrongen dat dit gebeurd met zand van een zekere kwaliteit, dat ook regelmatig gemonitord wordt. Mogelijks dat dit kan leiden tot het opnieuw exploiteren van de gebieden als landbouwgrond. Het is niet opportuun om een dode waterplas bijkomend te verontreinigen met afvalzand afkomstig van de Oosterweelverbinding met een mogelijke PFAS-besmetting. - De adviesraad zal bij de gemeente Mol aandringen om de retributiereglementering op witzandontginning opnieuw in het leven te roepen, om minstens een financiële compensatie te kunnen garanderen die de lokale bevolking rechtstreeks of onrechtstreeks ten goede kan komen.
69B		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
70B		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
71B		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren	
Nr.		Hoedanigh.	datum	bezwaar
72B			(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
73B			(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
74B			(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
75B			(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
76B			(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
77B			(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op	Als burens nooit betrokken geweest en ook nooit om een mening gevraagd. • Het komt ons voor dat de lokale gemeenschap van Mol gegijzeld wordt/zal worden door een

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
		04.04.2024)	grondruil tussen de provincie en [REDACTED]. De inwoners van Mol zijn geen betrokken partij, wel slachtoffer: ○ [REDACTED] is en blijft eigenaar van de gronden van Zilvermeer, ook na de grondruil en ontginning in de vervangende ontginningsgebieden. ○ De toekomst van het Zilvermeer wordt nog steeds bedreigd, ook na de ontginning van de vervangende ontginningsgebieden (30 tot 60 jaar). Bezwaarindiener pleit ervoor om een eigendomsoverdracht naar de provincie definitief vast te leggen in een document. • Er moet onderzocht worden of enige compensatie t.a.v. de lokale bevolking kan gevonden worden. • Er wordt gesproken over "grondruil", een oppervlakte van 180ha wordt geruild met 180ha landbouwgrond. ○ Een correctere bepaling zou zijn m³ zand maal de waarde van de kwaliteit van het zand. ○ Terwijl er 180ha landbouwgrond verdwijnt, wordt er geen garantie teruggegeven aan de landbouwers naar de toekomst toe. Van een evenwicht tussen natuur-recreatie-ontginning-landbouw kan er niet gesproken worden. in dit evenwicht kan landbouw geschrapt worden. Nergens wordt er een toekomstperspectief gegeven voor de landbouwers in kwestie. • Door de fasering (eerst zuid, dan noord) verdwijnt het fietspad Russendorp waardoor het

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
			voor wielierliefhebbers/wandelaars/fietsers onmogelijk wordt om op een veilige en rustige manier hun fietsroute richting Postel te continueren. Als de volgorde wordt omgekeerd (eerst Noord en dan Zuid) zal het fietspad behouden kunnen worden. Het is ook tegenstrijdig met het behoud van het Zilvermeer voor toerisme. Dit fietspad heeft een grote aantrekkingskracht voor toerisme. Een alternatief hiervoor wordt in het PRUP niet beschreven. • Bezorgd om toestand na ontginning = verandering directe leefomgeving + uitzicht. Alle verlaten putten zijn gevuld met water = dood waardeloos water want geen biologische activiteit. Recreatieve invullingen zijn er al voldoende in de ontgonnen gebieden. • In het PRUP staat beschreven dat er een grondwaterstijging zal plaatsvinden ten westen van de ontginningsput. Dit zal geen negatieve invloed uitoefenen op de overstromingsgevoeligheid. Maar wat als er toch meer consequenties of schade (door verzakkingen) zijn door het hogere grondwater? Waar kan de plaatselijke bevolking terecht als er straks blijkt dat kelders e.d. onder water komen te staan?
78B		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
79B		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd	Idem 77B

PRUP Kempense Meren II		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
		door gemeente op 04.04.2024)	
80B		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
81B		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
82B		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
83B		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
84B		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren	
Nr.		Hoedanigh.	datum	bezwaar
85B			(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
86B			(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
87B			(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
88B			(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
89B			(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
90B			(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op	Idem 27B

PRUP Kempense Meren II		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
Nr.	indieners	Hoedanigh.	datum bezwaar
			04.04.2024)
91B	██████████		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024) Idem 27B
92B	██████████		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024) Idem 27B
93B	██████████		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024) Idem 27B
94B	██████████		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024) Idem 27B
95B	██████████		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024) Idem 22B
96B	██████████		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024) Idem 27B
97B	██████████		(Ontvangen bij de gemeente Mol op Idem 22B

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren	
Nr.	Hoedanigh.		datum	bezwaar
			03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	
98B	■■■■■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
99B	■■■■■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
100B	■■■■■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
101B	■■■■■■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
102B	■■■■■■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
103B	■■■■■■■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
104B	■■		(Ontvangen bij de	Idem 22B

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren	
Nr.		Hoedanigh.	datum	bezwaar
			gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	
105B	■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
106B	■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
107B	■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
108B	■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
109B	■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
110B	■		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren	
Nr.	Hoedanigh.		datum	bezwaar
111B	[REDACTED]		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 27B
112B	[REDACTED]		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
113B	[REDACTED]		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
114B	[REDACTED]		(Ontvangen bij de gemeente Mol op 03.04.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 22B
115B	[REDACTED]	[REDACTED]	19.03.2024 (Ontvangen bij de gemeente Mol via aangetekende zending: poststempel 26.03.2024, doorgestuurd door gemeente op 04.04.2024)	Idem 9B
116B	[REDACTED]	[REDACTED]	(ontvangen via e-mail@procoro d.d. 04.04.2024)	Voor bezwaarindiener is de onderzoeksruimte Mol Postel Zuid van belang, vanwege de effecten aan Nederlandse zijde op landbouwgebied de Pielis. In de omgeving van bezwaarindiener is de watervoorraad t.g.v. diverse ontwikkelingen (o.a. drinkwaterwinning en zandwinning) de laatste decennia sterk afgenomen. Bezwaarindiener maakt

PRUP Kempense Meren II		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
			zich zorgen over deze ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen hebben niet alleen invloed op de Pielis, maar ook op de lager gelegen landbouwgronden die voor de aanvoer van water afhankelijk zijn van vermelde gebieden. <u>Water cruciaal voor landbouw</u> Verdrogingsproblematiek is voor de landbouw een belangrijk item. Voldoende beschikbaarheid van zoetwater, inclusief beregening, is cruciaal voor een duurzaam landbouwperspectief. In nauwe samenwerking met alle waterpartners is bezwaarindiener op zoek naar mogelijkheden om water te besparen en de waterbeschikbaarheid te vergroten. Bezwaarindiener houdt dan ook vast aan de doelstellingen zoals die afgesproken zijn in het grondwaterconvenant (2021-2027) en de Droogteagenda 2040, waarmee alle waterpartners onlangs in hebben ingestemd. Ook op dit moment zoeken agrariërs in de grensstreek in overleg met relevante partijen, zoals het Waterschap, naar mogelijkheden om meer water vast te houden en de behoefte aan beregening te verminderen. Tijdens deze gesprekken moet bezwaarindiener constateren dat de invloed die hij daarop kan uitoefenen, beperkt is door de hoeveelheid omvangrijke winningen die aan Belgische zijde plaats vinden. Bezwaarindiener heeft echter ook de partijen in Vlaanderen hard nodig om tot duurzame oplossingen te komen. Effecten van zandwinning, komen bovenop de bestaande situatie, waar al een tekort aan grondwater in de hoge zandgronden bestaat. Effecten voor de Pielis worden als verwaarloosbaar gekwalificeerd, omdat het grondwaterpeil al laag is. Er worden daarom ook geen milderende

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren	
Nr.		Hoedanigh.	datum	bezwaar
				maatregelen voorgesteld. Dit vindt bezwaarindiener niet acceptabel. Dit zou namelijk alle ontwikkelingen rechtvaardigen en partijen ontslaan van het doen van inspanningen om de grondwatervoorraad te vergroten of mogelijke effecten tot een minimum te beperken. Bezwaarindiener verzoekt om negatief te adviseren en dringt aan op een meer zorgvuldige beoordeling en op het gezamenlijk nemen van maatregelen en doen van inspanningen om de watervoorraad te vergroten. Het kan niet zo zijn dat binnen de provincie Noord-Brabant er alles aan gedaan wordt om gezamenlijk te werken aan een robuust grondwatersysteem, en dat aan de andere kant van de grens op grote schaal ontwikkelingen plaats vinden die effecten hebben op de grondwaterstand. Bezwaarindiener verwacht dat alle partijen aan Nederlandse en Vlaamse zijde hun verantwoordelijkheid nemen om gezamenlijk te werken aan een goede watervoorziening.
117B			04.04.2024 (ontvangen via e-mail@procoro d.d. 04.04.2024)	Het PRUP gaat over een planologische ruil voor de winning van kwartszand, een oppervlakte delfstof. Op het gewestplan Herentals-Mol 1978 werden daartoe reservegebieden voor dergelijke zandwinning voorzien. Hiertoe hoort het gebied Zilvermeer (161 ha) en het nog niet geëxploiteerde deel van de Schansheide (61 ha), beide toen eigendom van [REDACTED]. Het RSV 1997 wijzigt direct niets aan de bestemmingen vastgelegd in de gewestplannen. Er werd wel bijzondere aandacht besteed aan de economische activiteiten waterwinning en ontginningen, wegens hun zeer grote impact/druk op de schaarse daartoe beschikbare ruimte en dan in wat men toen buitengebied noemde, maar nu eerder openruimtegebied wordt genoemd. Er werd, opvallend, toen al gerefereerd naar de eindigheid en

Nr.	PRUP Kempense Meren II indiener	PRUP-2015-0006		Ingediende bezwaren
	Hoedanigh.	datum		bezwaar
				noodzaak van het duurzaam benutten ervan.
				Uittreksels uit RSV m.b.t. (oppervlakte) delfstoffen gecoördineerde versie 2011 (493 blz.) Pg 300 7.3. Waterwinning en ontginning De economische activiteiten waterwinning en ontginning zijn in sterke mate gebonden aan het buitengebied. Voor beide activiteiten zijn de zones evenwel ruimtelijk beperkt. Waterwinning en ontginning zijn in hoofdzaak gebonden aan geologische en hydrogeologische voorwaarden. Deze activiteiten moeten worden gerealiseerd vanuit een duurzame ontwikkeling (o.a. beperken van gebruik van eindige delfstoffen) en moeten worden gecombineerd met andere maatschappelijk gewenste activiteiten of functies. De bevoegde overheid bepaalt de specifieke behoeften aan ontginning en waterwinning. De ruimtelijke planning geeft het kader aan waarbinnen de afgewogen behoeften met betrekking tot de lokalisering en de inplanting kunnen plaatsvinden. Het RSV gaat verder meer specifiek in op ontginningen RSV Pg 301 7.3.2. Ontginning Ontginning van een specifieke delfstof moet deel uitmaken van een door de overheid ruimtelijk afgewogen en vastgestelde programmatie van delfstoffenwinning, met

PRUP Kempense Meren II indiener	PRUP-2015-0006		Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
			vaststelling van locaties en nabestemmingen per samenhangend delfstoffengebied. Het opmaken van gebiedsgerichte visies gebeurt in overleg met alle betrokken overheidssectoren en wordt gekaderd in het ruimtelijk beleid voor het gebied. Op basis van een ruimtelijke afweging worden de ramingen naar ruimtebehoefte voor delfstoffen vastgelegd in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Dit gebeurt in zoverre er geen haalbare, alternatieve scenario's voor grondstoffenbehoefte beschikbaar zijn en op voorwaarde dat er in het algemeen voldaan wordt aan een aantal ruimtelijke principes. Alternatieve scenario's kunnen onder meer zijn: - het beter beschikbaar worden van vervangende materialen, secundaire grondstoffen en nevenproducten; - het gebruik van grondstoffen voor toepassingen die beter aansluiten bij de kwaliteit van de grondstoffen (doelmatig gebruik). Ontginningen zijn tijdelijke activiteiten. Daarom is de ontginningsfunctie op lange termijn ondergeschikt aan de structuurbepalende functies van het buitengebied. De locatie, nabestemming en inrichting van ontginningen conform de doelstellingen van het buitengebied Principes met betrekking tot de keuze van de locatie kunnen onder meer zijn: - het tijdig afstemmen van de keuze van de locatie op het beleid van de andere overheidssectoren van het buitengebied;

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
			- het afstemmen van de locatiekeuze voor nieuwe ontginningen op de nabestemmingsmogelijkheden en dus op de ruimtelijke potenties van het gebied; - het onderzoeken van ontginningen in de voor natuur, landbouw en bos belangrijke gebieden op voorwaarde dat: * ze na ontginning structuurondersteunend of structuurversterkend kunnen zijn; * de reële behoefte aan het delfstoftype kan aangetoond worden (= behoefte waarbij rekening wordt gehouden met de exclusiviteitswaarde, de vervangbaarheid en de zuinigheid en doelmatigheid in gebruik van het delfstoftype); * de schaal van het ontginnen aansluit bij de schaal van het landschap; de omvang van de ontginning voldoende mogelijkheden en garanties biedt met betrekking tot de realisatie van een gepaste nabestemming; * de omvang van de ontginning de structuur en de functie van de structuurbepalende component niet aantast; + verdere bepalingen pg 301 – 302 Aan deze belangrijke, noodzakelijke, duidelijke omschreven afwegingen van he RSV werd nooit voldaan. Nochtans wordt het Molse kwartszand en dan nog van deze superieure kwaliteit door iedereen, zeker door de hoofdbetrokkene/bevoordeelde; als uiterst waardevol beschouwd. Waarom gebeurde dit niet? Hoe zeldzamer, belangrijker en exclusiever de

PRUP Kempense Meren II indiener	PRUP-2015-0006		Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
			betroffen delfstof is, des te dwingender is het consequent en ernstig naleven, dus het concreet uitvoeren ervan. Ondanks de lange periode van voorbereiding werd deze essentiële taak niet vervuld. Er wordt wel een surrogaat naar voren geschoven nl.: Tweede Algemeen Oppervlakedelfstoffenplan december 2014 0.3.2 Kwartszand In Vlaanderen is er slechts één producent van kwartszand. Eind jaren negentig schommelde de jaarproductie rond de 4 miljoen ton. Sinds 2002 werd dit niveau niet meer gehaald en vanaf 2009 dook de productie onder de 3 miljoen ton. De bestaande voorraden in de ontginningsgebieden, voorzien op de bestemmingsplannen, waren bij de totstandkoming van het AOD 1 ruim voldoende om aan een productieniveau van 3,5 à 4 miljoen ton tegemoet te komen, zodat in de voorbije 5 jaar geen initiatief werd genomen voor een BOD Kwartszand. Ook voor de komende 5 jaar zijn er nog voldoende ontwikkelingsperspectieven. Hierbij is het wel noodzakelijk dat in de bestaande groeves tot optimalisatie van de diverse kwaliteiten kan worden overgegaan om de producten te kunnen leveren die door de markt worden gevraagd (cfr. supra). Anderzijds was tot enkele jaren geleden het aandeel van de laag ijzer zanden beperkt. Inmiddels wordt een exponentiële stijging in de vraag vastgesteld door de snelle opkomt van nieuwe

PRUP Kempense Meren II indiener	PRUP-2015-0006		Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
			innovatieve en groene technologieën. Het is duidelijk dat sprake is van een onomkeerbare trend om meer te investeren in en gebruik te maken van groene energie, zoals zonnepanelen en andere toepassingen van glas met een ultra hoge transmissiviteit. Dit betekent dat de behoefte in Vlaanderen aan laag ijzer kwartszanden is toegenomen. In deze komende periode zal de verschuiving in behoefte aan laag ijzer kwartszanden worden opgevangen via het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) Kempense Meren – deel 1. Dit PRUP voorziet in een planologische ruil van 182 ha nieuw ontginningsgebied ter compensatie van de ontginningsgebieden Zilvermeer (ca. 121 ha) en Schansheide (ca. 61 ha) te Mol. Deze laatste gebieden worden met hun nieuwe bestemming gekaderd in de verdere ontwikkeling van de toeristisch-recreatieve hoofdpoot binnen het kaderplan Kempense Meren, dat op 22 december 2009 bekrachtigd werd door de Bestendige Deputatie van de provincie Antwerpen. Besluit: In dit AOD2 worden geen voorstellen geformuleerd om voor de komende 5 jaar acties te ondernemen die moeten resulteren in bijkomende oppervlaktes ontginningsgebied voor bijkomende volumes Kwartszand.” Bovenstaand 2de AOD is eigenlijk een kritiekloos overzicht van wat de exclusieve uitbater [REDACTED] vraagt. We zitten vast in een argumentatie via een soort kringverwijzing. Men verwijst naar wat in PRUP

PRUP Kempense Meren II indiener	PRUP-2015-0006		Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
			(PRUP) Kempense Meren – deel 1 staat. Dat dan weer steunt op dezelfde ongecontroleerde behoefteverklaringen. De Vlaamse en aansluitend de provinciale overheid geeft hier blijk aan daden van onbehoorlijk bestuur. Maatregelen om duurzamer met deze zeldzame delfstof om te gaan? Voor welke toepassingen wordt deze topkwaliteit gebruikt? Wat met een betere hoogwaardige recyclage van het hoogwaardig glas? Innovatie hieromtrent? Waarom worden de meer voorradige ijzerhoudende zanden niet gezuiverd en zo opgewaardeerd voor hoogwaardigere toepassingen? Waarom werd aan DOV en diensten verantwoordelijk voor natuurlijke rijkdommen nooit duidelijke opdracht gegeven om dit ernstig te bestuderen? Dit moet gebeuren vooraleer dit PRUP kan worden goedgekeurd. Er wordt ook klakkeloos uitgegaan van een oppervlakteruil van 1:1 Delfstoffen zijn een drie- en geen tweedimensionale materie. Een planologische ruil moet dan ook vooral rekening houden met de potentie aan winningvolumes dat bepaalt het echte evenwicht van deze ruil. Nu is die totaal uit balans en economisch onverantwoord. Bij de Vlaamse administratieve spreekt men toch van 'natuurlijke rijkdommen'. Gaan we die verkwanselen? Men dient bovendien zeker ook rekening te houden met de zandkwaliteit, cruciaal stelt Sibelco (zie hierboven 2de AOD). Het gebied het Zilvermeer is al voor een belangrijk deel uitgewonnen en het witzand is er van een mindere

PRUP Kempense Meren II indiener	PRUP-2015-0006		Ingediende bezwaren
Nr.	Hoedanigh.	datum	bezwaar
			kwaliteit. Iets minder voor Schansheide maar zeker is de kwaliteit er ook inferieur. De voorgestelde 1:1 ruil stimuleert absoluut niet het duurzame gebruik van dit witzand. Het hydrologisch model in het plan-MER gehouden worden met toestanden op het ogenblik dat zandwinning in deze groeves Uitvoering hydrogeologische modellering door VITO dateert reeds van 2017 – 2018 Een stevig en actueel hydrologisch model dient hier een essentieel element van het plan-MER te zijn. De 2 geplande waterwinningen liggen bovenop, maar tegen het einde, van het Kempens plateau. Daardoor spelen die gebieden een cruciale rol in de hydrogeologie. Belangrijke wijzigingen hieraan hebben invloed op het plateau maar nog veel meer en directer op de lagergelegen gebieden. Een studie die dateert van 2017 – 2018 is dan ook totaal achterhaald. De evolutie van de vele zandwinningen in de invloedssfeer is groot. Tevens moet er in een model rekening begint en eindigt. Groeves zullen stopgezet zijn en andere eventueel opgestart (Russendorp?) Dit huiswerk deze studie moet absoluut worden geactualiseerd. Verder lezen we in het hydrologisch model: Pg 4 Deze modelresultaten worden ter

Nr.	PRUP Kempense Meren II indiener	PRUP-2015-0006		Ingediende bezwaren
	Hoedanigh.	datum		bezwaar
				beschikking gesteld van: • Enerzijds INBO ten behoeve van ecohydrologische modelleringen met het ecohydrologisch model NICHE Werd er een ecohydrologisch model door INBO opgesteld? Toch cruciaal in de nabijheid van SBZ-gebieden. Pg 5 Bij de modelleringen werd niet ingegaan op faseringen of ontginningswijzen, op tussentijdse situaties, op milderende maatregelen (zoals kunstmatig ingestelde plaspeilen) noch op de effecten van het verpompen van transportwater. Louter de eindsituatie met maximaal ontgonnen groeven bij een evenwichtspeil (ic het peil dat zich van nature instelt zonder aanvoer of afvoer van water door verpompings of via waterlopen en dus in evenwicht met de freatische grondwatertafel) wordt dus in beeld gebracht. Deze studie is zeer beperkt en absoluut geen dynamisch model. Het ontbreekt er ook volledig aan verschillende scenario's die zich kunnen voordoen. Pg 6 De rastering van dit regionale model is afhankelijk van de plaats en de beschikbare informatie en is variabel met een rastergrootte variërend tussen 50 m en 800 m. Deze rastering is performant om de regionale effecten gedetailleerde in beeld te brengen maar de rastering en kalibratie zijn

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren	
Nr.		Hoedanigh.	datum	bezwaar
				te beperkt voor een aansluitende ecohydrologische benadering in de kwetsbare SBZ-gebieden. Toch cruciaal in de nabijheid van vele kwetsbare SBZ-gebieden ONBREEKT Het reserveringstracé voor de verlegging en/of bypass van het kanaal Bocholt-Herentals tussen Sas 1 en Sas 3 ligt pal in het onderhavig plangebied. De doorvoering ervan of niet speelt een cruciale rol in het gebied wat betreft instandhouding van het zeer delicate SBZ-gebied Den Diel. Uiteraard heeft dit ook een immense invloed op de hydrologie van het hier bestreken gebied. Dit moet absoluut mee opgenomen worden in dit planningsproces.
118B			02.04.2024 aangetekende zending - poststempel 04.04.2024, door de provincie ontvangen op 08.04.2024)	Bezwaar tegen de herverkaveling uit kracht van wet gekoppeld aan PRUP. In 2006 werd het Vlaams Gewest, ANB, eigenaar van gronden bij het kadaster gekend als Lille, Afd. 3, sectie C, nrs. 835, 836, 837, 838, 862, 863, 865A en 866 (3ha45ca). De toedeling van deze gronden gebeurt op basis van kadastrale percelen die ingebracht zijn. Bezwaarindiener dringt erop aan om de toedeling te doen op basis van nieuwe percelen die in overeenstemming zijn met de werkelijke kavelstructuur die op terrein zichtbaar is. Het huidige kadasterplan is in dit gebied niet correct: de perceelsgrenzen die daarop aangeduid zijn, zijn niet

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende bezwaren	
Nr.		Hoedanigh.	datum	bezwaar
				zichtbaar op terrein. Het is aangewezen om van de herverkaveling gebruik te maken om dit recht te zetten door percelen samen te voegen tot grotere gehelen die in overeenstemming zijn met de werkelijke structuur op terrein en afgestemd zijn op de (nieuwe) eigendoms- en gebruikssituatie.
119B			09.04.2024 (door de gemeente ontvangen op 04.04.2024, doorgestuurd op 09.04.2024)	Idem 116B
120B				
121B				
122B				
123B				
124B				
125B				
126B				
127B				
128B				
129B				

ADVIEZEN

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende adviezen	
Nr.		Hoedanigh.	Datum + indieningswijze	Advies
1A	Gemeenteraad Meerhout	F. Boven, Alg. directeur N. Geudens, Burgemeester	Advies d.d. 25.03.2023 (ontvangen via e-mail@procoro d.d. 28.03.2024)	Gunstig advies
2A	Deputatie Limburg	W. Schoepen, Provinciegriffier I. Moors, Gedeputeerde	Advies d.d. 28.03.2024 (ontvangen d.d. 28.03.2024 via DSI)	Geen opmerkingen

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende adviezen	
Nr.		Hoedanigh.	Datum + indieningswijze	Advies
3A	Gemeenteraad Mol	E. Vandenberg Alg. directeur P. Van Rompaey Voorzitter	Advies d.d. 25.03.2024 (ontvangen via e-mail@procoro d.d. 02.04.2024) Niet ondertekend advies	De gemeenteraad brengt onderstaand advies uit: Deelplan Schansheide - Schansheide dient een bestemming te krijgen waarbij hobbylandbouw mogelijk blijft. - Het bestaande coulissenlandschap dient bewaard te blijven. - Het gebied mag evenwel niet opgenomen worden in de algemene balans van landbouwgebieden op Vlaams niveau aangezien professionele landbouw (door kleine percelen met kleine landschapselementen en nultbemesting) niet mogelijk is. Deelplan vervangende ontginningsgebieden - De uiteindelijke nabestemming van de 180 ha aan zandwinningsputten in Postel mag in de toekomst geen beperkingen opleggen aan de aangrenzende agrarische gebieden en hun mogelijkheden om aan landbouw te doen. - De noordelijke zandwinningsput dient eerst ontgonnen te worden en pas nadien kan begonnen worden aan de zuidelijke zandwinningsput (wegens huiskavel landbouwbedrijf).
4A	Deputatie Limburg	W. Schoepen, Provinciegriffier I. Moors, Gedeputeerde	Advies d.d. 28.03.2024 (ontvangen d.d. 02.04.2024 via aangetekende brief aan de Dienst Ruimtelijke planning)	Idem 2A
5A	Provincie Noord-Brabant Brabantlaan 1 Postbus 90151	I.A.H.M. Cortenbach Programmamanager Milieu en Energie	Advies d.d. 03.04.2024 (ontvangen via e-mail@procoro d.d.	<u>Plangebied en aangrenzend gebied</u> Deelplan 3 maakt zandontginning mogelijk op een afstand van 100m van de Nederlandse grens. Het

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende adviezen	
Nr.		Hoedanigh.	Datum + indieningswijze	Advies
5200 MC 's-Hertogenbosch		(namens de gedeputeerde Staten van Noord-Brabant)	03.04.2024)	aangrenzend gebied aan de Nederlandse zijde heeft specifieke waarden op basis van de Omgevingsverordening Noord-Brabant. Het betreft de aanduidingen Natuur Netwerk Brabant, Attentiezone waterhuishoudingen en Groenblauwe waarden. De Europese Natura 2000-gebieden 'Leenderbos, Groote Heide en de Plateau' en 'Kempenland-West' zijn daarnaast op korte afstand gelegen. Ook is er op deze afstand (100m) bebouwing gelegen. Deze waardevolle gebieden en bebouwing mogen geen nadelige gevolgen ondervinden van de ontwikkelingen die het PRUP mogelijk maakt. <u>Deelgebied 3 vervangende ontginningsgebieden – KM Noord</u> Er wordt geadviseerd om voor deelgebied KM Noord aan de noordzijde (2.2) een ruime, blijvende en tijdig gerealiseerde bufferzone planologisch te garanderen ter bescherming van visuele en landschappelijke aspecten in het overgangsgebied tussen de beoogde ontwikkeling en de aanwezige waarden en bebouwing gelegen aan de Nederlandse zijde. Adviesinstantie mist een afdoende borging voor de bufferzone in het PRUP tijdens de ontginningsactiviteiten. Er wordt geadviseerd voor de noordzijde (2.2) een afzonderlijke bestemming op te nemen ten behoeve van een groene bufferzone van minimaal 25 m in het grafische plan en daarbij in de stedenbouwkundige voorschriften te bepalen dat deze bestemming geen bebouwingsmogelijkheden, aanleg van wegen/parkeren of ontginningsactiviteiten toelaat. Tevens te bepalen dat bufferzone 2.2 wordt gerealiseerd alvorens de ontginningsactiviteiten starten. <u>Natura 2000-gebieden</u>

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende adviezen	
Nr.		Hoedanigh.	Datum + indieningswijze	Advies
				Uit het MER blijkt niet of, en zo ja welke, de middels het PRUP toegestane activiteiten effecten hebben op de Nederlandse Natura2000 gebieden, en voor zover dat inzicht er niet of onvoldoende is, adviseren wij dit (gezamenlijk) te ontwikkelen. <u>Hydrologie</u> De vervangende ontginningsgebieden liggen in de nabijheid van de drinkwaterwinning te Lommel. Recentelijk hebben wij in de hervergunning van deze locatie onze zorgen geuit vanwege de effecten op het grondwatersysteem en hebben verzocht een opvolgingscommissie in te stellen. Doel van de opvolgingscommissie is om in gezamenlijkheid (Nederland en Vlaanderen) grensoverschrijdend te kijken naar anti-verdrogingsmaatregelen. Ook het PRUP kan gevolgen voor de grondwaterstand hebben. Wellicht is een opvolgingscommissie ook hier van nut. Een aandachtspunt is een aantal beken, die aangewezen zijn door de Kaderrichtlijn Water, welke in de buurt liggen zoals de Groote Beerze. Er dient onderzocht te worden of deze beken niet sneller of vaker gaan droogvallen. Daarnaast is het onduidelijk welke consequenties er optreden voor de landbouw (droogte en of natschade). Wij verzoeken u hier aandacht aan te besteden.
6A	Gemeente Bergeijk Burgemeester Magneerstraat 1 5570 GA Bereijk	A.J.M. Ewalds Gemeentesecretaris A.Callewaert – de Groot Burgemeester	03.04.2024 (ontvangen via e-mail@procoro d.d. 03.04.2024)	Negatief advies. Voor de gemeente is de onderzoeksruimte Mol Postel Zuid belangrijk gezien deze effecten kan hebben op landbouwgebied de Pielis en op natuurgebieden. De gemeente maakt zich ernstige zorgen over de effecten van het PRUP en de schade die hierdoor kan ontstaan omdat voldoende water van goede kwaliteit

PRUP Kempense Meren II indiener	PRUP-2015-0006		Ingediende adviezen
Nr.	Hoedanigh.	Datum + indieningswijze	Advies
			cruciaal is voor landbouw en natuur. Het advies wordt mede uitgebracht namens Waterschap De Dommel. <u>Kern van de zorg</u> In het ontwerp-MER wordt geen duidelijkheid gegeven hoe het PRUP zich verhoudt tot de opgaven aan Nederlandse zijde en Vlaamse zijde voor het herstel van het grondwater- en oppervlaktewatersysteem (vernatting i.p.v. verdroging). Dit baart grote zorgen. Voor landbouwgebied de Pielis is de grondwaterdaling niet gunstig. Dit effect is als verwaarloosbaar gekwalificeerd, omdat het grondwaterpeil daar laag is. Zulke redenering zou iedere zandwinning of andere ontwikkeling rechtvaardigen, terwijl we dat juist niet zouden moeten willen. In dit gebied moet gewerkt worden naar een verhoging van de grondwaterstand om de kwelstromen naar lager gelegen gebieden weer op gang te brengen. Indien dit PRUP goedgekeurd wordt, wordt verzocht om de beoordeling van de effecten te toetsen aan een aantal nieuwe criteria die recht doen aan de kwetsbaarheid van het watersysteem in dit gebied, aansluiten op de opgaven die de Vlaamse overheid en de Nederlandse overheid hebben en de huidige verdrogingsproblematiek in dit gebied beter te belichten. <u>Beoordeling verwerking reactie gemeente op voorontwerp RUP</u>

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende adviezen
Nr.	Hoedanigh.	Datum + indieningswijze	Advies
			Het is onduidelijk wat de effecten zijn tijdens de uitvoering van de zandwinning. Onduidelijk wat de cumulatieve effecten zijn van andere ontwikkelingen in de omgeving, zoals de drinkwaterwinning in Lommel. Onduidelijk welke milderende maatregelen mogelijk zijn en welke effectief genomen worden. De hydrologische gegevens werden niet aan de gemeente voorgelegd. Er kan niet beoordeeld worden of deze op een juiste manier zijn gebruikt. De grondwaterdaling komt bovenop de heersende tekorten die er al in dit gebied zijn. Daarom zijn milderende maatregelen zeer wenselijk. De gemeente heeft reeds in 2017 verzocht deze effecten te compenseren. Het is wenselijk om een regeling te maken met Nederlandse landbouwers in het onderzoeksgebied en effectgebied en niet alleen in het plangebied. De regeling mag geen afbrokkeling van de landbouwstructuur inhouden. Er wordt gevraagd meer duidelijkheid te verschaffen over de impact van de ontginningswerkzaamheden (gedurende de graafwerken). <u>Conclusie waterschap</u> Onvoldoende aandacht voor milderende maatregelen. Ziet graag meer inspanning om de effecten van de grondwaterstands daling te verminderen of weg te nemen. Zou het bv. mogelijk zijn om een inlaat te creëren vanuit de meren of het kanaal of een andere oppervlaktewater richting de

PRUP Kempense Meren II indiener		PRUP-2015-0006	Ingediende adviezen	
Nr.		Hoedanigh.	Datum + indieningswijze	Advies Pielis?
7A	Gemeenteraad Mol	E. Vandenbergh Alg. directeur P. Van Rompaey Voorzitter	Advies d.d. 25.03.2024 (ontvangen d.d. 04.04.2024 via DSI) Niet ondertekend advies	Idem 3A
8A	Gemeente Bergeijk Burgemeester Magneerstraat 1 5570 GA Bereijk	A.J.M. Ewalds Gemeentesecretaris A.Callewaert – de Groot Burgemeester	03.04.2024 (via aangetekende zending, ontvangen op 09.04.2024) LAATTIJDIG	Idem 6A
9A	Gemeenteraad Lommel	S. Mertens Voorzitter Iris Mulkens Alg. directeur	Advies van 26.03.2024 (ontvangen via e- mail@procoro d.d. 16.04.2024) LAATTIJDIG	Gunstig advies. De gemeenteraad heeft geen opmerkingen op het ontwerp-PRUP "Kempense Meren II" en bijhorend plan-MER, grondruilplan en inrichtingsnota.
10A	Gemeenteraad Dessel	L. Nuyts Alg. directeur M. Meeus Voorzitter	Advies van 28.03.2024 (ontvangen via e- mail@procoro d.d. 16.04.2024) LAATTIJDIG	Gunstig advies.
11A				
12A				

PRUP Kempense Meren II: bijlage 2: behandeling adviezen en bezwaren van het openbaar onderzoek

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
1B	Er wordt om een garantie gevraagd voor de uitgebate landbouw in en rond het PRUP dat deze op een economische manier kan worden verder gezet, vnl. i.f.v. irrigatie en bemesting.	We merken op dat de effecten van de bestemmingswijzigingen, en bijhorende wijzigingen in de ruimteboekhouding, op de landbouwstructuur en landbouwbedrijfsvoeringen reeds uitvoerig zijn beschreven en beoordeeld in het ontwerp plan-MER, maar dat de effecten van het plan op de omliggende landbouwbedrijfsvoeringen i.f.v. irrigatie en bemesting niet heel uitgebreid in het ontwerp plan-MER zijn beschreven. Hierover kan het volgende worden gesteld : “De doorgevoerde herbestemmingen houden in het algemeen geen bijkomende beperkingen in vanuit sectorale regelgeving op de (naastliggende) landbouwbedrijvigheid. Er is geen impact qua Vlaremafstandregels (art. 5.9.3 t/m 5.9.6 Vlaref II). Het PRUP bestemt louter bouwvrije agrarische gebieden waarin geen stallen gebouwd kunnen worden, dwingt geen enkel landbouwbedrijf tot bedrijfsverplaatsing, en het PRUP houdt geen bestemming van bijkomende woongebieden in of verruiming van bebouwingsmogelijkheden voor wonen, vreemd aan de landbouw. In een aantal sectorale regelgevingen wordt een link gelegd tussen bemestingsnomen en grondwaterwinningen en irrigatieprojecten enerzijds en ruimtelijke ordening of ruimtelijke perimeters anderzijds. Het betreft met name: - Mestdecreet d.d. 22/12/2006 en latere wijzigingen; - Stikstofdecreet d.d. 24/01/2024; - Natuurdecreet d.d. 21/10/1997 en latere wijzigingen; - Decreet integraal waterbeleid d.d. 15/06/2018 en latere wijzigingen; - Besluit van de Vlaamse Regering van 27/03/1985 houdende reglementering van de handelingen binnen de watergebieden en de beschermingszones. a) de gebiedstypes inzake waterkwaliteitsdoelstelling in het kader van art. 14 van het Mestdecreet (indeling van toepassing sinds 1/1/2023), waarbij in gebiedstype 0 (waterkwaliteitsdoelstelling gehaald) en gebiedstype 1 (waterkwaliteitsdoelstelling in zicht) de bemestingsnormen werkzame stikstof ongewijzigd blijven. Enkel in gebiedstype 2 en 3 (waar de waterkwaliteit slecht tot zeer slecht is), geldt een jaarlijkse daling van de bemestingsnormen werkzame stikstof. Alle nieuwe landbouwbestemmingen in het PRUP en ruilgronden i.f.v. landbouw uit het grondruilplan bevinden zich in gebiedstype 0 of in gebiedstype 1 (deelgebied Zevenheerlijkheden Oost en een klein deel van het deelgebied Zeven Heerlijkheden Zuid opgenomen in deelplan Landbouw- en Natuurgebieden Mol Postel Zuid). Het PRUP en bijhorend grondruilplan heeft op dit vlak dus geen impact qua bemestingsnormen voor de landbouwbedrijven. b) de habitatrictlijngebieden (SBZ-H) aangewezen met toepassing van de Habitatrictlijn of vastgesteld overeenkomstig het Natuurdecreet, waarin een nulbemesting geldt (m.u.v. rechtstreekse uitscheiding door begrazing door 2 grootvee-eenheden/ha (zgn. 'norm 2GVE/ha')) volgens hoofdstuk VII van het Mestdecreet. Dit geldt in die delen die bestemd zijn als bosgebied, groengebied, parkgebied of bufferzone volgens het gewestplan. Vanaf 1/1/2028 geldt dit ook in de RUP-bestemmingen reservaat en natuur, bos en overig groen in Habitatrictlijngebied (zgn Groen Habitatrictlijngebied). De mogelijkheid tot ontheffing in SBZ-H gebieden zal door het Stikstofdecreet komen te vervallen vanaf 1/1/2028. Het PRUP houdt geen wijzigingen in aan de perimeter van de het SBZ-H, maar herbestemd gronden met landbouwbestemming naar natuurbestemming in SBZ-H (deelgebieden Koemook Oost, Koemook Zuid en Harde Putten opgenomen in deelplan Landbouw- en Natuurgebieden Mol	<i>Tekstuele toevoegingen plan-MER:</i> <i>12.5.1.2 ruimtebeslag en wijziging geschiktheid landbouw</i> <i>De bepalingen van de overdruk 'waterwingebied' in het PRUP houden géén bijkomende beperkingen in t.o.v. beperkingen die al gelden in de beschermingszones voor grondwaterwinning volgens het Besluit van de Vlaamse Regering van 27/03/1985. Het RUP wijzigt dus de mogelijkheden inzake bemesting en/of irrigatie op deze landbouwpercelen niet. Het plan breidt de oppervlakte beschermingszones voor grondwaterwinningen ook niet uit.</i> <i>De gedeeltelijke bestemming van agrarisch gebied met overdruk natuurverweving kan beperkingen inhouden m.b.t. de wijziging van historisch permanente graslanden in het plangebied. De impact op de landbouwbedrijfsvoering moet weliswaar afgewogen worden t.o.v. ontginning in de referentie (waardoor landbouwgebruik er minstens tijdelijk verdwijnt) en de nabestemming natuur in de referentie.</i> <i>12.5.1.4 deelplan vervangende ontginningsgebieden</i> <i>- Beperkingen aan landbouwactiviteiten</i> <i>De nabestemming als gemengd openruimtegebied in het deelplan</i>

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
		Postel Zuid). Tegelijkertijd worden nieuwe landbouwbestemmingen bestemd buiten SBZ-H en wordt dit gekoppeld aan een grondruil overeenkomstig het grondruilplan i.f.v. natuurontwikkeling in SBZ-H en landbouw buiten SBZ-H. De overige groene bestemmingen en overdrukken in het PRUP (delen natuurgebied en overdruk natuurverweving in deelplan Schansheide, deel met overdruk natuurverweving in deelplan Hoofdpoort, gemengd openruimtegebied in deelplan Vervangende ontginningsgebieden) vallen buiten SBZ-H. Het PRUP houdt dus op dit vlak geen beperkingen en eerder ruimere mogelijkheden in qua bemesting voor de uitgebate landbouw. c) de natuurbestemmingen vastgesteld in het gewestplan of ruimtelijke uitvoeringsplannen, waar eveneens een nultbemesting (norm 2GVE/ha) geldt cfr. hoofdstuk VII van het Mestdecreet. Vooralsnog geldt deze beperking in de kwetsbare gebieden natuur die zijn bestemd in de gewestplannen en gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, maar het Stikstofdecreet voert deze norm vanaf 1/1/2028 ook in op graslanden in bestemmingszone bosgebied en landbouwgronden in bestemmingszone natuurgebied, natuurontwikkelingsgebied of natuurreservaat die zijn vastgesteld in gewestelijke, provinciale of gemeentelijke RUP's. In het deelplan Landbouw- en Natuurgebieden Mol Postel Zuid wordt een perceel met (zonevrije) landbouw in bosbestemming herbestemd naar bouwvrij agrarisch gebied. Hierdoor vervalt het bemestingsverbod op dat perceel. Een aantal beboste percelen worden herbestemd naar agrarisch gebied en overeenkomstig de inrichtingsnota ontbost en landbouwklaar gemaakt. Deze gronden liggen buiten SBZ-H en worden uitgeruild voor huidige landbouwgronden in SBZ-H. Globaal zal dus qua bemesting meer mogelijk zijn. In het deelplan Schansheide worden delen bestemd als natuurgebied. Daarin zijn een aantal landbouwgebruikspcelen gelegen. Voor deze landbouwpercelen gelden vandaag evenwel al beperkingen qua boringen en bemesting door de beschermingszone voor grondwater (zie pt. e). In de nabestemming van de vervangende ontginningsgebieden is in principe zowel natuurontwikkeling als landbouw mogelijk. In geval van landbouw houdt deze bestemming geen bemestingsverbod in (cfr. art. 41bis Mestdecreet) , aangezien het geen bestemming 'bos' of 'reservaat en natuur' betreft noch 'groen habitatrichtlijngebied' (zoals bedoeld in cfr art. 3 §2 2°/2 Mestdecreet). Ze liggen ook buiten SBZ-H of VEN-gebied. d) de oeverzones langs bevaarbare en onbevaarbare waterlopen, waar cfr. art. 21 van het Mestdecreet en art. 1.3.2.2 van het Decreet Integraal Waterbeleid een mestverbod geldt. Het PRUP houdt geen wijzigingen aan dergelijke waterlopen in, noch aan gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) waarin het bemestingsverbod langs waterlopen over een bredere strook geldt. In de inrichtingsnota is wel voorzien in het omleggen van waterlopen in het SBZ-H om instroom van aangerijkt landbouwwater in de natuurkernen te vermijden, maar daar wordt de bestaande landbouw uitgeruild i.f.v. natuurontwikkeling overeenkomstig het grondruilplan. e) de beschermingszones voor grondwaterwinning van Pidpa te Mol, vastgelegd bij Besluit van de Vlaamse Regering d.d.13/03/1998 waar de beperkingen gelden qua bemesting, boringen (grondwaterwinningen) en irrigatieprojecten die zijn bepaald in het Besluit van de Vlaamse Regering van 27/03/1985 houdende reglementering van de handelingen binnen de watergebieden en de beschermingszones en art. 5.53.1.VIarem II. In het deelplan Schansheide wordt een overdruk 'waterwingebied' vastgelegd en wordt een landbouwbestemming gegeven aan gronden binnen die overdruk. Daarin liggen geregistreerde landbouwgebruikspcelen. De bepalingen van de overdruk 'waterwingebied' in het PRUP houden evenwel géén bijkomende beperkingen in t.o.v. beperkingen die al gelden in de beschermingszones voor grondwaterwinning volgens het Besluit van de Vlaamse Regering van	<i>Vervangende ontginningsgebieden legt geen beperkingen op aan de aangrenzende agrarische gebieden en daartoe afdoende bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften zijn opgenomen.</i> <i>In de nabestemming van de vervangende ontginningsgebieden is in principe zowel natuurontwikkeling als landbouw mogelijk. In geval van landbouw houdt deze bestemming geen bemestingsverbod in (cfr. art. 41bis Mestdecreet) , aangezien het geen bestemming 'bos' of 'reservaat en natuur' betreft noch 'groen habitatrichtlijngebied' (zoals bedoeld in cfr art. 3 §2 2°/2 Mestdecreet). De vervangende ontginningsgebieden liggen ook buiten SBZ-H of VEN-gebied</i> <i>12.5.1.5 deelplan landbouw- en natuurgebieden</i> <i>- beperkingen aan landbouwactiviteiten</i> <i>De doorgevoerde herbestemmingen houden in het algemeen geen bijkomende beperkingen in vanuit sectorale regelgeving op de (naastliggende) landbouwbedrijvigheid.</i> <i>Eén van de doelstellingen van het deelplan Landbouw- en natuurgebieden Mol Postel Zuid, is een betere buffering (waterhuishouding en qua eutrofiëring) van de meest kwetsbare habitats in de kerngebieden van het SBZ-H ter hoogte van Koemook en de</i>

27/03/1985. Het RUP wijzigt dus de mogelijkheden inzake bemesting en/of irrigatie op deze landbouwpercelen niet.

In art. 9 van het Natuurdecreet is expliciet vermeld dat maatregelen die genomen worden voor natuur de landbouwbedrijfsvoering en het teeltplan niet kunnen regelen in (aanpalende) agrarische gebieden, landschappelijk waardevolle agrarische gebieden, valleigebieden, brongebieden, agrarische gebieden met ecologisch belang of ecologische waarde, agrarische gebieden met bijzondere waarde en de met een van deze gebieden vergelijkbare bestemmingsgebieden uit de ruimtelijke ordening. De bestemming van natuurgebieden of natuurinrichting ten gevolge van het PRUP houdt dus in principe geen bijkomende beperking in voor de landbouwbedrijfsvoering daarbuiten.

Hierop zijn enkele uitzonderingen, onder meer voor de uitvoering van instandhoudingsmaatregelen in uitvoering van de Vogel- en Habitatrichtlijn; binnen het VEN; voor het historisch permanent grasland gelegen binnen bepaalde gebieden waaronder agrarische gebieden met ecologisch belang of ecologische waarde, agrarische gebieden met bijzondere waarde of de met een van deze gebieden vergelijkbare bestemmingsgebieden. De impact van het PRUP is beperkt en eerder positief op dit vlak:

- In deelplan Schansheide wordt wel een agrarisch gebied met overdruk natuurverweving bestemd. Dit kan beperkingen inhouden m.b.t. de wijziging van historisch permanente graslanden in het plangebied. De impact op de landbouwbedrijfsvoering moet weliswaar afgewogen worden t.o.v. een ontginning (waardoor landbouwgebruik er minstens tijdelijk verdwijnt) en de nabestemming natuur volgens de bestemmingen in het huidige gewestplan.
- Het deelplan Vervangende ontginningsgebieden geeft een nabestemming als gemengd openruimtegebied aan de vervangende ontginningsgebieden waarin landbouw, natuur en recreatief medegebruik nevensgeschikt zijn. Alhoewel pas op projectniveau concreet zal zijn hoe de eindafwerking er uit zal zien en hoe de verschillende functies in het gebied voorzien en verweven worden, is in de keuze voor een nabestemming als gemengd openruimtegebied duidelijk dat het uitdrukkelijk de bedoeling is dat landbouw en natuur in het gebied nevensgeschikt zijn, en er dus bij de inrichting (en overeenkomstige natuurdoelen) rekening moet gehouden worden dat beide functies moeten kunnen functioneren zonder elkaar onderling te verdringen. De stedenbouwkundige voorschriften stellen ook uitdrukkelijk dat "bij de inrichting van het gebied i.f.v. de nabestemming moet rekening gehouden worden met het goed nabuurschap in relatie tot omliggende bestemmingen en functies". De maatregelen om het goed nabuurschap tussen de nabestemming en de omgeving te bewerkstelligen moeten blijken uit de milieueffectenstudie en de toetsing aan de goede ruimtelijke ordening op projectniveau, zoals is aangegeven in de toelichtende kolom bij de stedenbouwkundige voorschriften. We kunnen in alle redelijkheid besluiten dat de nabestemming als gemengd openruimtegebied in het deelplan Vervangende ontginningsgebieden geen beperkingen oplegt aan de aangrenzende agrarische gebieden en daartoe afdoende bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften zijn opgenomen.
- Het PRUP houdt geen wijzigingen in aan de perimeter van de Vogel- en Habitatrichtlijn of het VEN. Eén van de doelstellingen van het deelplan Landbouw- en natuurgebieden Mol Postel Zuid, is een betere buffering (waterhuishouding en qua eutrofiëring) van de meest kwetsbare habitats in de kerngebieden van Koemook en bovenloop Voorste Nete (Harde Putten). Het PRUP doet dat door de actueel nauw aansluitende landbouwbestemmingen net ten oosten ervan, te wijzigen naar natuurbestemming. Het toegepaste instrumentarium garandeert ook een effectieve realisatie van natuurlijke vegetatie en geen landbouwgebruik meer. De impact van landbouwteelten op de natuurkernen in SBZ-H en VEN-gebieden zal verminderen. Dit

bovenloop Voorste Nete (Harde Putten). Het PRUP doet dat door de actueel nauw aansluitende landbouwbestemmingen net ten oosten ervan, te wijzigen naar natuurbestemming. Het toegepaste instrumentarium garandeert ook een effectieve realisatie van natuurlijke vegetatie en geen landbouwgebruik meer. De impact van landbouwteelten op de natuurkernen in SBZ-H en VEN-gebieden zal verminderen. Dit vergroot in het algemeen net de rechtszekerheid en uitbatingsmogelijkheden voor landbouwbedrijven. Want de staat van instandhouding van de habitats en soorten in SBZ-H en de integriteit van de natuur in VEN zijn bepalende factoren bij toetsing van betekenisvolle effecten/schade door een (landbouw)activiteit.

Deze nieuwe natuurbestemmingen liggen deels in SBZ-H gebied (Koemook Zuid en Harde Putten) en helemaal in SBZ-V. Het PRUP wijzigt niets aan de aanduiding en aangemelde instandhoudingsdoelstellingen van de SBZ-gebieden. Deze nieuwe natuurbestemmingen (artikel 2 deelPRUP landbouw- en natuurgebieden) krijgen geen overdruk Grote Eenheid Natuur (VEN).

Tegelijkertijd herbestemt het PRUP een aantal groengebieden naar (bouwvrij) agrarisch gebied in Zeven Heerlijkheden Heide. Hierdoor ontstaat een meer aangesloten geheel van natuurbestemmingen en

vergroot in het algemeen net de rechtszekerheid en uitbatingsmogelijkheden voor de landbouw buiten het SBZ-H en VEN-gebied. De staat van instandhouding van de habitats en soorten in SBZ-H en de integriteit van de natuur in VEN zijn bepalende factoren bij toetsing van betekenisvolle effecten/schade door een activiteit. Het ontwikkelen van (schrale) natuur in SBZ-H in Koemook Zuid en Harde Putten kan ertoe leiden dat daar stikstofgevoelige habitatvlekken ontwikkeld worden: het gaat om loofboshabitats van (eerder droge) zandgronden (9190/9120) in beperkte mate om venhabitat (3130) aansluitend bij bestaand habitat in Koemook Zuid en broekbos (91E0) in Harde Putten. Indien dat zou lukken (in het MER wordt de problematiek van fosfaatrijkdom van de landbouwgronden voor ontwikkeling van waardevolle, habitatwaardige natuur geduid), zouden er dergelijke habitatvlekken dichter bij de nabijgelegen landbouwzetels komen te liggen dan de actuele habitatvlekken in SBZ-H. Het is echter zo dat Koemook Zuid en Harde Putten ook vandaag al bijna vlakdekkend zijn aangeduid als zoekzone voor deze habitats (Geschikte uitbreidingslocaties voor Europees beschermde habitats en soorten - polygonen raadpleegbaar versie 2 in de Geopunt Catalogus, Datavindplaats). Deze zoekzones moeten in een beoordeling rond eutrofiëring (stikstof) ook vandaag (referentiesituatie zonder de veranderingen door het PRUP) al beschouwd worden als bijdragend aan de instandhoudingsdoelstellingen. De bijdrage aan de depositie op die locaties verandert niet als de zoekzones ook effectief ingevuld worden door echte habitatontwikkeling. De theoretische toetsing aan de zoekzones is dezelfde als de toetsing aan echte habitatvlekken. Doorslaggevend bij de beoordeling van (her)vergunningen van de landbouwzetels in Mol Postel Zuid is echter de staat van instandhouding van de nog veel gevoeliger heide- en venhabitats in het kerngebied van Koemook en Harde Putten. Hoewel ze op grootteorde 1 km afstand liggen van de bestaande bedrijven is vandaag al niet uit te sluiten dat er betekenisvolle impact kan zijn via stikstof of verdroging. Hun lokale staat van instandhouding wordt verwacht beduidend te verbeteren door de genoemde betere buffering. Dit beoordelingscriterium in een passende beoordeling van een vergunningsaanvraag wordt dus positief beïnvloed door de veranderingen door het PRUP. Tegelijkertijd herbestemt dat deelplan van het PRUP ook een aantal groengebieden naar (bouwvrij) agrarisch gebied in Zeven Heerlijkheden Heide. Hierdoor ontstaat een meer aangesloten geheel van natuurbestemmingen en landbouwbestemmingen, en wordt zonevrije landbouw opgeheven. Dit komt economische landbouwuitbating ten goede.

Gelet op bovenstaande analyse kan in alle redelijkheid worden geoordeeld dat dit niet zal leiden tot bijstelling van de effectbeoordeling."

We adviseren om in het plan-MER ook de effecten van het plan op de landbouwbedrijfsvoeringen i.f.v. irrigatie en bemesting te beschrijven en mee te nemen in de effectbeoordeling, of te motiveren waarom dit niet kan.

landbouwbestemmingen, wordt zonevrije landbouw opgeheven.

Het PRUP en bijhorend grondruilplan heeft op het vlak van nieuwe landbouwbestemmingen geen impact qua bemestingsnormen voor de landbouwbedrijven, omdat ze in gebiedstype 0 of 1 liggen.

Een perceel met (zonevrije) landbouw in bosbestemming buiten SBZ-H (Zeven Heerlijkhedenheide) herbestemd. Hierdoor vervalt het bemestingsverbod op dat perceel. Een aantal beboste percelen worden herbestemd naar agrarisch gebied en overeenkomstig de inrichtingsnota ontbost en landbouwklaar gemaakt. Deze gronden liggen buiten SBZ-H en worden uitgeruild voor huidige landbouwgronden in SBZ-H. Globaal zal dus qua bemesting meer mogelijk bieden.

Dit komt economische landbouwuitbating ten goede.

In art. 9 van het Natuurdecreet is expliciet vermeld dat maatregelen die genomen worden voor natuur de landbouwbedrijfsvoering en het teeltplan niet kunnen regelen in (aanpalende) agrarische gebieden, landschappelijk waardevolle agrarische gebieden, valleigebieden, brongebieden, agrarische gebieden met ecologisch belang of ecologische waarde, agrarische gebieden met bijzondere waarde en de met een van deze gebieden vergelijkbare bestemmingsgebieden uit de ruimtelijke ordening. De

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
			<i>bestemming van natuurgebieden of natuurinrichting ten gevolge van het plan houdt dus in principe geen bijkomende beperking in voor de landbouwbedrijfsvoering daarbuiten.</i>
			<i>Vanuit sectorale regelgeving houden de doorgevoerde herbestemmingen in het algemeen inderdaad geen bijkomende beperkingen in op de naastliggende landbouwbedrijvigheid:</i>
			<i>- er is geen impact qua afstandregels Vlare (art. 5.9.3 t/m 5.9.6 Vlare II). Het deelplan bestemt louter bouwvrije agrarische gebieden waarin geen stallen gebouwd kunnen worden, dwingt geen enkel landbouwbedrijf tot bedrijfsverplaatsing, en het deelplan houdt geen bestemming van bijkomende woongebieden in of verruiming van bebouwingsmogelijkheden voor wonen, vreemd aan de landbouw.</i> <i>- de natuurtoetsing bij de beoordeling van omgevingsvergunningsaanvragen (passende beoordeling SBZ, verscherpte natuurtoets) speelt enkel voor gebouwen en constructies (stallen, serres, loodsen, installaties, verhardingen) en grondwateronttrekking, niet voor de teelten.</i>
			<i>In dit verband moet aangevuld worden dat het ontwikkelen van (schrale) natuur in SBZ-H in Koemook Zuid en Harde Putten ertoe leiden dat daar</i>

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
			stikstofgevoelige habitatvlekken ontwikkeld worden. In Koemook Zuid gaat het om loofboshabitats van (eerder droge) zandgronden (9190/9120) in beperkte mate om venhabitat (3130) aansluitend bij een bestaande habitatvlek. In Harde Putten gaat het om broekbos (91E0). In 10.5.3.2 wordt de problematiek van fosfaatrijkdom van de landbouwgronden voor ontwikkeling van waardevolle, habitatwaardige natuur geduid, maar als die ontwikkeling zou lukken, dan zouden er dergelijke habitatvlekken dichterbij de landbouwzetels komen te liggen dan de actuele habitatvlekken in SBZ-H (illustratie 12.10 en illustratie 12.11). Het uit deze kaarten echter duidelijk dat Koemook Zuid en Harde Putten ook vandaag al bijna vlakdekkend aangeduid zijn als zoekzone voor deze habitats.
			Deze zoekzones moeten in een beoordeling rond eutrofiëring (stikstof) ook vandaag (referentiesituatie zonder de veranderingen door het plan) al beschouwd worden als bijdragend aan de instandhoudingsdoelstellingen. De bijdrage aan de depositie op die locaties verandert niet als de zoekzones ook effectief ingevuld worden door echte habitatontwikkeling. De theoretische toetsing aan de zoekzones is dezelfde als de toetsing aan echte habitatvlekken.
			De praktische wegwijzer Stikstofdepositie 8 mei 2024 stelt:

nr
bezwaar-
schrift

inhoud bezwaar

Standpunt PROCORO

Conclusie

“Het is van belang om zowel actuele als de potentiële habitats in rekening te brengen. Het woord habitat heeft in deze praktische wegwijzer dus meer dan één invulling. Conform artikel 3 van het Stikstofdecreet gaat het om:

- de actueel aanwezige Europees te beschermen habitats;

- de locaties van de tot doel gestelde Europees te beschermen habitats op terreinen onder passend beheer: locaties waar reeds instandhoudingsdoelstellingen voor habitats ruimtelijke geplaatst en vastgelegd zijn in goedgekeurde natuurbeheerplan of daarmee vergelijkbare overeenkomsten; en

- de zoekzones: zones die gevrijwaard moeten worden per habitattype met het oog op het optimaal plaatsen in de toekomst van de instandhoudingsdoelstellingen voor dat habitattype voor de betrokken SBZ. “

Doorslaggevend bij de beoordeling van (her)vergunningen van de landbouwzetels in Mol Postel Zuid is echter de staat van instandhouding van de nog veel gevoeliger actuele heide- en venhabitats in het kerngebied van Koemook. Hoewel ze op grootteorde 1 km afstand liggen van de bestaande bedrijfszetels is vandaag al niet bij voorbaat uit te sluiten dat er betekenisvolle impact kan zijn via stikstof of verdroging. De lokale staat van instandhouding van deze habitats wordt verwacht beduidend te verbeteren door de genoemde

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
			betere buffering (zie §10.5.3.2). Dit beoordelingscriterium in een passende beoordeling of verscherpte natuurtoets van een vergunningsaanvraag wordt dus positief beïnvloed door de veranderingen door het deelplan. Voetnoot 31 Geschikte uitbreidingslocaties voor Europees beschermde habitats en soorten - polygonen raadpleegbaar versie 2 in de Geopunt Catalogus, Datavindplaats Voetnoot 32 In de verscherpte natuurtoets voor VEN-gebieden die overlappen met SBZ-H (zoals in Koemook voorkomt) wordt voor het bepalen of er schade aan de natuur is onder vorm van stikstofdepositie op gevoelige habitatvlekken, teruggegrepen naar het beoordelingskader voor die habitats in SBZ-H
	Twee opmerkingen over het kaartmateriaal deelplan Schansheide:		
2B	1/ - Contour 'gebied voor infrastructuur voor duurzame watervoorziening' is op de plannen (uitgezonderd grafisch plan) slordig ingetekend waardoor de contour van het infiltratiebekken half buiten de blauwe zone ligt. Zie voorbeeld in bezwaarschrift.	De plancontour werd uitgetekend en gegeorefeerd op basis van het Grootchalig Referentiebestand (GRB) op kadastraal niveau. Deze plancontour werd gebruikt in de figuren die in het plan-MER en de toelichtingsnota zijn opgenomen. Door het gebruik van verschillende achtergronden (GRB, topokaart, luchtfoto's,...) - die op verschillende schaalniveaus en met verschillende geocorrecties zijn uitgewerkt - kunnen schijnbare verschuivingen in de plancontouren optreden. Enkel het grafisch plan is verordenend. De overige figuren, zijn illustratief en daaraan zijn geen rechtsgevolgen verbonden. Ook bij de beschrijving van de milieueffecten is wel degelijk rekening gehouden met de werkelijke plancontour en de doorwerking daarvan op het terrein. We adviseren de figuren in de kaartenbijlage van het plan-MER aan te passen met de juiste contour, om te voldoen aan het zorgvuldigheidsprincipe.	Aanpassing plan-MER: Mogelijke aanpassing kaartenbijlage MER Dit probleem bij de verschaling van de GIS-lagen heeft geen effect op de beoordeling.
2B	2/ - In de legende plancompensatie wordt gesproken over "ontginning" i.p.v. "waterwinning". Dit is verwarrend. 'Ontginning' heeft betrekking op groeves en mijnen. In de ruimtebegroting worden ontginning en waterwinning eveneens in één bestemmingsrubriek samen geteld.	In de legende en ruimtebegroting is enkel rekening gehouden met de (hoofd)categorie voor gebiedsaanduiding overeenkomstig het Besluit van de Vlaamse Regering d.d. 11 april 2008 tot vaststelling van nadere regels met betrekking tot de vorm en de inhoud van de ruimtelijke uitvoeringsplannen. Onder de (hoofd)categorie '10. Ontginning en waterwinning' vallen o.a. de subcategorieën '10.1 Gebied voor infrastructuur voor duurzame watervoorziening' en '10.2 Gebied voor de winning van oppervlaktedelfstoffen'. In de technische handleiding m.b.t. plancompensaties voor het DSI-loket wordt de bestemming 'Gebied voor infrastructuur voor	Aanpassing toelichtingsnota PRUP: - in de legende van de kaart met plancompensaties voor deelplan Schansheide en van de figuur bij pt. 5.9 in de

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
		duurzame watervoorziening' dan weer ingedeeld bij de bestemmingscategorie 'gemeenschaps- en nutsvoorzieningen'. Art. 2.6.4. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bepaalt voor welke bestemmingswijzigingen een planbatenheffing verschuldigd is. Daarin wordt geen melding gemaakt van de (hoofd)categorie 'Ontginning en waterwinning', wel van de subcategorie 'gebied voor de winning van oppervlaktedelfstoffen' en van de categorie 'gemeenschaps- en nutsvoorzieningen'. De correcte indeling is dan ook niet duidelijk. Bovendien dient de plancompensatie in het deelplan Schansheide aangepast te worden voor het gedeelte dat valt binnen de (hoofd)bestemming van het gebied als ontginningsgebied in het gewestplan (zie bezwaarschrift 18B). Het register van plancompensaties heeft hoe dan ook slechts een informatieve en indicatieve waarde en bevat geen bindende uitspraken of er al dan niet planbaten verschuldigd zouden zijn. Dit wordt ook meermaals uitdrukkelijk aangegeven in de toelichtingsnota, zie bv. pagina 139. Indien bezwaarindieners van de Vlaamse Belastingdienst een aanslagbiljet zou ontvangen, waarmee deze niet akkoord is, dan kan bezwaarindieners een gemotiveerd bezwaar indienen bij de Vlaamse Belastingdienst (zie daarvoor art. 2.6.16 VCRO).	<i>toelichtingsnota onderscheid maken in subcategorie gebied voor winning van oppervlaktedelfstoffen en subcategorie van gebiedsaanduiding gebied voor infrastructuur voor duurzame watervoorziening (opm: nog aan te passen in document PRUP KM II_def PRUP_SV_20240531 in bijlage.)</i> <i>- Zie aangepaste ruimtebegrotingen onder pt 10.1 (Deelplan Schansheide) en pt. 10.2 (geheel van deelplannen) in document PRUP KMII_def PRUP_TN_20240531 in bijlage.</i>
	Er wordt gevraagd de plannen hieraan aan te passen.	We adviseren: - in de legende van de kaart met plancompensaties voor deelplan Schansheide onderscheid maken in subcategorieën van gebiedsaanduiding: gebied voor infrastructuur voor duurzame watervoorziening en gebied voor winning van oppervlaktedelfstoffen . - in de ruimtebegroting een gedetailleerdere opdeling te maken tussen 'gebied voor infrastructuur voor duurzame watervoorziening' en 'gebied voor winning van oppervlaktedelfstoffen'.	
	Bezwaren bij de bovengrondse leidingstraat die een behoorlijke impact zal hebben:	Zoals beoordeeld in de plan-MER hebben de leidingen een zeer beperkte impact qua ruimtebeslag en qua visuele impact, behoudens ter hoogte van het beschermde dorpsgezicht (ontwerp-MER pp. 210-211, p. 245). De afweging van de alternatieven in het plan-MER leidde tot een concrete keuze qua indicatief leidingentracé in het PRUP met de verplichting tot ondergrondse aanleg t.h.v. het beschermde dorpsgezicht zoals bepaald in de stedenbouwkundige voorschriften van het PRUP.	<i>Geen aanpassing</i>
3B	1/ - Dreef die leidt vanaf de Steen van de 7 Heerlijkheden naar het Kempisch Kanaal: dit is een openbare wandelweg (tussen wandelknooppunt 27 en 44) in een mooi stuk natuur. Links en rechts van de dreef ligt eigendom ██████████. Waarom leidingstraat niet hier leggen zodat mooi stukje natuur/dreef gevrijwaard blijft?		
3B	2/ - Het leidingtraject zal bovendien ook de wandelroutes tussen knooppunten 28 en 43, ter		

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
	hoogte van knooppunt 44 doormidden snijden, waardoor deze knooppunten in de toekomst dreigen weg te vallen. Het is pas vanaf hier dat het leidingtraject ondergronds zal lopen richting Blauwe Keidreef.		
3B	3/ - Ook ten zuiden van het kanaal tussen het kanaal zelf en de Blauwe Keidreef ligt een wandelroute (route tussen knooppunten 47 en 49) waar de leidingstraat deze route zal kruisen waardoor ook deze wandelroute zal verdwijnen.		
3B	4/ - Ter hoogte van knooppunt 48 zal de impact niet te onderschatten zijn. Bezwaarindiener verwijst daarvoor naar een foto in zijn bezwaarschrift.		
3B	5/ Bezwaarindiener vraagt om rekening te houden met zijn bezwaren bij de uitvoering van deze infrastructuurwerken en hoopt dat de vergunningverlenende overheid hieraan aanpassingen doorvoert zodat dit mooie wandelgebied niet in stukken wordt gesneden.	Het tracé dat opgenomen is voor de leidingstraat is een symbolische aanduiding en houdt geen concrete begrenzing in, zoals aangegeven in de toelichtende kolom bij de stedenbouwkundige voorschriften. De concrete inpassing van de leidingen in de omgeving dient evenwel verder onderzocht te worden op projectniveau met bijhorend project-MER. De voorschriften van het PRUP stellen als afwegingskader: - "Bomen worden maximaal ontweken, maar de leidingstraat wordt wel in de rand van bestaande (bos)wegen gelegd" - "Nieuwe leidingen worden gerealiseerd in functie van het optimaal ruimtegebruik van de leidingstraat en met het oog op het behoud van de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving." In de toelichtende kolom van de stedenbouwkundige voorschriften is opgenomen dat "Onder andere de landschappelijke impact, de impact op de realisatie van onderliggende bestemming, de impact op het hydrologisch functioneren van waterlopen, de impact op de bereikbaarheid en veiligheid van omliggende gebieden, enzovoort, kunnen aanleiding geven om delen ondergronds te voorzien of een bepaalde vrije hoogte onder bovengrondse leidingen op te leggen." Wandelroutes zijn onderdeel van de kwaliteit van de omgeving. De continuïteit en bruikbaarheid van de recreatieve routes is dan ook een aandachtspunt bij de toetsing van een concrete omgevingsvergunningsaanvraag voor de aanleg van de leiding (concrete inplanting, ev. maatregelen i.f.v. landschappelijke inpassing,...). Om de aandacht van de vergunningverlenende overheid meer expliciet te vestigen op de noodzakelijke toetsing van een concrete vergunningsaanvraag qua impact op de recreatieve routes, adviseren we in de toelichtende kolom van de voorschriften "de impact op recreatieve verbindingen" aan te vullen als mogelijke aanleiding om delen van de leidingen ondergronds te voorzien of een bepaalde vrije hoogte op te leggen.	<i>Aanpassing toelichtende kolom stedenbouwkundige voorschriften_ PRUP:</i> - <i>Zie toevoeging "Onder andere ... de impact op recreatieve verbindingen, enzovoort, " in toelichtende kolom bij de stedenbouwkundige voorschriften deelplan Vervangende ontginningsgebieden art. 2 p.25 in document PRUP KM II_def PRUP_SV_20240531</i> <i>Geen aanpassing plan-MER</i>
4B	1/ Is er voldoende aandacht besteed aan het blijvend functioneren van grachten en lopen die het water uit het "Postels Vaartje" toevoeren naar het tuinbouwbedrijf van bezwaarindieners, ref. "Watering der 7 Heerlijkheden"? Het gaat om een uniek bewateringssysteem en is zeer belangrijk en functioneel als bevoeiing en irrigatiesysteem. Het	Er is inderdaad een bewateringssysteem in 7 Heerlijkheden met aftappunt nabij de Steen van Zeven Heerlijkheden in linkeroever Postels Vaartje net afwaarts Russendorp. Dit werd niet beschreven en beoordeeld in het plan-MER. Op vraag van het planteam werd door de MER-deskundigen volgende informatie aangereikt. "Onderdelen van de bestaande bewateringssystemen liggen in de bufferstroken van het vervangend ontginningsgebied "Zuid".	<i>Tekstuele toevoegingen plan-MER</i> <i>9.4.3.Mol Postel Zuid</i> <i>Er is een bewateringssysteem in Zeven Heerlijkheden met aftappunt (A) nabij de Steen van Zeven Heerlijkheden in linkeroever</i>

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
	systeem is voorzien van meerdere stuwen die bijdragen tot het bufferen en vertragen van het water en is dienend voor de afleiding van overtollig hemelwater. Het lijkt dat "ontginningsgebied zuid" overlapt met de grachtenstructuur.	De concrete 'inrichting' van de ontginningen dient evenwel verder onderzocht te worden op projectniveau met bijhorend project-MER. Daarin zal - rekening houdend met de concrete timing, fasering en voortgang van de ontginning, de eindafwerking van ontgonnen delen - o.a. nagegaan moeten worden welke maatregelen nodig en aangewezen zijn om een afdoende irrigatie- en bevoeiingssysteem van de landbouwgronden te vrijwaren. Gelet op de lange termijn waarover de ontginningen en eindinrichting zich voltrekken, zijn ook andere opties i.f.v. een bewateringssysteem denkbaar. We verwijzen hiervoor naar het lopende onderzoek 'Klimaatplassen' waarin, in het kader van het Vlaamse Blue Deal traject 'Vlaanderen WaterProof', slimme waterbuffering in de zandwinningsputten Donk en Rauw en nabij het Postels Vaartje wordt onderzocht, om in de toekomst de waterzekerheid in de Antwerpse Kempen tijdens periodes van langdurige droogte te verbeteren.	<i>Postels Vaartje net afwaarts Russendorp. Onderdelen van de bestaande grachtssystemen liggen in de buitenranden van het vervangend ontginningsgebied zone Zuid. Ze kunnen water aanvoeren richting het westen, waar minstens een landbouwbedrijf afnemer is van het water uit dit systeem te zijn (bufferbekken op locatie B) (illustratie 9.16).</i> <i>9.5.3.1. deelplan vervangende ontginningsgebieden</i> <i>-Invloed op bewateringssysteem</i> <i>Het behoud van het bestaande bewateringssysteem van de Zeven Heerlijkheden is goed mogelijk in de randen van het vervangende ontginningsgebied in het basisplan met zone Zuid. Deze grachten voorzien ook de afvoer van runoff bij regenval van de aangrenzende bos- en landbouwpercelen en worden daarvoor ook behouden. Bij de staande variant met zone Zuid' is een aanzienlijke omlegging van de noordelijke gracht nodig. Maar gezien de vlakke topografie is dit ook goed mogelijk. De aanleg van de omleidingsgracht moet dan uiteraard vooruitlopen op de ontginning.</i>
4B	2/ De ontginning lang en daarna moet dit blijven functioneren, ook naar andere aangelanden toe.	De voorschriften van het PRUP stellen als afwegingskader: "Bij het ontginnen moet de ruimtelijke, visueelandschappelijke, landschapsecologische en milieuhygiënische impact van de ontginning op het gebied en de omgeving geminimaliseerd worden. Bij de inrichting van het gebied i.f.v. de nabestemming moet rekening gehouden worden met het goed nabuurschap in relatie tot omliggende bestemmingen en functies." In de toelichtende kolom worden (niet-limitatief) een aantal bijzondere aandachtspunten vermeld. Het vrijwaren of compenseren van een afdoend functionerend waterhuishoudingssysteem voor omliggende landbouwgronden (cfr. Watering der 7 Heerlijkheden) wordt daarin weliswaar niet expliciet vermeld. Daarnaast zijn in de stedenbouwkundige voorschriften de inrichtingsvereisten en -gebruiksmogelijkheden voor de	<i>Aanpassing toelichtende kolom stedenbouwkundige voorschriften_ PRUP:</i> <i>Zie toevoeging " Bijzondere aandachtspunten zijn (niet-limitatief)... <u>Het vrijwaren of compenseren van een afdoend functionerend waterhuishoudingssysteem voor</u></i>

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
		bufferstroken aangegeven. Daarin is ook geen harde randvoorwaarde tot behoud van het bestaande grachtensysteem opgenomen. Aangezien de impact van de ontginning op het waterhuishoudingssysteem voor de landbouwgronden pas concreet op projectniveau kan worden onderzocht, is het ook niet wenselijk dit als harde randvoorwaarde vast te leggen. Mogelijks zijn alternatieve maatregelen aangewezen of nodig, en het behoud van het bestaande bewateringssysteem is hoe dan ook mogelijk binnen de stedenbouwkundige voorschriften." Desalniettemin wordt voorgesteld het vrijwaren of compenseren van een afdoend functionerend waterhuishoudingssysteem voor omliggende landbouwgronden (cfr. Watering der 7 Heerlijkheden) expliciet te vermelden in de niet-limitatieve oplijsting van bijzondere aandachtspunten in de toelichtende kolom bij de stedenbouwkundige voorschriften. Het plan-MER aan te vullen met een effectbeschrijving en -beoordeling op het bewateringssysteem in 7 Heerlijkheden	<i>omliggende landbouwgronden (cfr. Watering der 7 Heerlijkheden), ..." in toelichtende kolom bij de stedenbouwkundige voorschriften deelplan Vervangende ontginningsgebieden art. 1.02 p.16 in document PRUP KM II_def PRUP_SV_20240531</i> <i>Ter info: document "PRUP KMI_OO_voorstel aanpassingen planteam" – pt. 2</i>
5B	1/ Het CBS Geel ondersteunt de gemaakte opmerkingen in het advies van de gemeente Mol.	Zie 3A	
6B	1/ Geen advies om reden dat er geen impact is op grondgebied Arendonk. Vandaar dat dossier niet wordt voorgelegd aan gemeenteraad.	Waarvan akte.	<i>Geen aanpassing.</i>
7B	1/ Bezwaarindiener aanvaardt de machtspositie van [REDACTED] niet. Deze zal het Zilvermeer behouden waardoor deze binnen afzienbare tijd opnieuw kan chanteren. Het PRUP bevestigt de ongezonde machtsituatie in het nadeel van de overheid en de landbouw aangezien het Zilvermeer (recreatieve aantrekkingspool voor hele regio) geen eigendom wordt van de provincie.	Voor het Zilvermeer beperkt dit planningsproces zich louter tot een ruimtelijk plan. Er wordt geen grondruil tussen de provincie en de ontginning doorgevoerd. De overdruk als 'uitbreidingsgebied voor ontginning' die in het gewestplan is opgenomen voor de site van het Zilvermeer wordt geschrapt in dit PRUP. In het ruimtelijk beleid worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen, waarbij wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen (cfr art. 1.1.4 VCRO). De afweging die bij de uitwerking van dit PRUP is gemaakt én de gekozen bestemmingen staan los van de eigendomsstructuur. De PROCORO acht het verder bestaan van het Zilvermeer voldoende gewaarborgd door de bestemming als recreatiegebied en schrapping van de gewestplanoverdruk 'uitbreidingen van ontginningsgebied'. Een eventuele eigendomsoverdracht is geen noodzakelijke flankerende maatregel om het RUP te kunnen realiseren, noch een aanbeveling of milderende maatregel om eventuele negatieve milieueffecten van het plan te milderen. Een eigendomsoverdracht valt dus buiten het toepassingsgebied van art. 2.2.5. §1 14° VCRO en maakt geen onderdeel uit van dit planningsproces.	<i>Geen aanpassing.</i>
7B	2/ Het was de vaste overtuiging van de landbouwsector dat de vier landbouwbedrijven van Postel Zuid ([REDACTED]) herbevestigd was. Niettemin moet de landbouw zich opnieuw aanpassen. Bezwaarindiener is het hiermee niet eens.	Bij de herbevestiging van agrarische gebieden werd door de Vlaamse regering een beleidsmatige marge beslist i.f.v. een ruimtelijk uitvoeringsplan voor de geplande ontginning van kwartszand ter hoogte van Zeven Heerlijkheden (BVR 21/12/2007) en de correctie binnen SBZ-H zoals opgenomen in de mededeling van de Vlaamse regering van 22/02/2008. Het PRUP geeft daaraan uitvoering, en houdt dan ook geen aantasting van de herbevestigde oppervlakte aan agrarisch gebied in. Dit is ook vermeld in de toelichtingsnota van het PRUP (o.a. p. 72). Dat er in Mol Postel Zuid aanpassingen zouden zijn aan de huidige landbouwstructuur en het bestemde agrarisch gebied (met verlies aan oppervlakte agrarisch gebied t.o.v. het gewestplan), was dus al sinds 2007 officieel gekend. De herbestemming van een oppervlakte van de	<i>Geen aanpassing.</i>

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
		gewestplanbestemming agrarisch gebied die te verrekenen is binnen de beleidsmatige marge en oppervlaktecorrectie die zijn vermeld in voornoemde beslissingen, kunnen dan ook niet als een inname van herbevestigd agrarisch gebied worden beschouwd.	
7B	3/ Ook wordt verwezen naar de eenzijdige toestemming waarin duidelijke voorwaarden werden vooropgesteld waarzonder het PRUP niet in werking kan treden en de grondruil niet kan doorgaan. Bezwaarindieners geeft aan zeer strak te zullen vasthouden aan deze voorwaarden en hierop geen enkele afwijking zal aanvaarden.	De bestemmingswijzigingen die voorzien zijn in het RUP KM II treden pas in werking nadat de herverkavelingsakte bij het Grondruilplan is verleden. Het moment van de bestemmingswijziging is verankerd in de voorschriften van het RUP KM II. In art. 1 'De bestemmingsvoorschriften als natuurgebied gaan pas in nadat de grondoverdrachten ter realisatie van dit deelplan, overeenkomstig het grondruilplan dat bij dit RUP is gevoegd, zijn doorgevoerd.' en art. 2 'De bestemmingsvoorschriften als bouwvrij agrarisch gebied gaan pas in nadat de grondoverdrachten ter realisatie van dit deelplan, overeenkomstig het grondruilplan dat bij dit RUP is gevoegd, zijn doorgevoerd.' . Bijkomend verwijst de PROCORO naar de beantwoording van dit bezwaarpunt door de landcommissie.	<i>Geen aanpassing.</i>
8B	Bezwaarindieners exploiteert binnen deelplan 3 een melkvee- en akkerbouwbedrijf in Postel. Postel Zuid sluit rechtstreeks aan bij de huiskavel van bezwaarindieners en neemt deze huiskavel volledig in. <u>Eerste bezwaar</u>		
8B	1/ Het deelplan 3 laat de nabestemming open, terwijl steeds de nabestemming landbouw werd vooropgesteld. Bezwaarindieners is niet akkoord met deze open nabestemming. Deze isodeloos en niet op ernstige motieven gebaseerd. Bovendien hypothekeert dit het voortbestaan van het landbouwbedrijf. Verder geeft bezwaarindieners aan dat een nabestemming natuur ook negatieve gevolgen heeft voor het bedrijf. Waarom niet de nabestemming landbouw? De ontginning zou stapsgewijs gebeuren per 2ha. Dat betekent dat stap voor stap grond zal vrijkomen die onmiddellijk weer als huiskavel kan worden geëxploiteerd, als de nabestemming landbouw zou zijn.	De keuze voor een nabestemming als gemengd openruimtegebied is ingegeven vanuit volgende redenen: a/ De lange duurtijd van de ontginning. Volgens de huidige inzichten kan de ontginning ca. 30 tot 35 jaar duren per ontginningsgebied. De ontginningstechniek (ontginning 'in den natte' via zuigers, door menging zand met water) laat heden niet toe dat reeds ontgonnen delen worden opgevuld terwijl in het overige deel van dezelfde groeve nog wordt ontgonnen (contaminatie van ontginningssoepie met vulgronden). De nabestemming zou dus pas op lange termijn (meerdere decennia) ingaan. b/ De onduidelijkheid of opvulling mogelijk is en wanneer de eindafwerking 'gebruiksklaar is'. Dit werd reeds in het plan-MER Kempense Meren I uitgebreid gemotiveerd, met als belangrijkste krachtlijnen: - Een opvulling kan pas starten nadat de groeve volledig is geëxploiteerd, omwille van de ontginningstechniek 'in den natte'. - Een opvulling 'in den droge' (met aanvoer van externe gronden) zou bemaling vergen en veel (zwaar) wegverkeer genereren, en dus opnieuw grote milieueffecten qua verdroging en mobiliteit en verkeersleefbaarheid met zich meebrengen. - Een opvulling 'in den natte' (aanvoer soepie via leidingen) houdt in dat de groeve met soepie wordt gevuld. Met de huidige technieken en ervaring zijn experts van oordeel dat in den natte opgevlude groeves met grote diepte niet of zeer moeilijk kunnen draineren, zodat de consolidatie ('zetting') uiterst traag of helemaal niet gebeurt. De terreinen die ontstaan na opvulling in den natte, blijven dus gedurende zeer lange tijd onbruikbaar. Er kan bij voorbaat dus geen duidelijkheid worden geboden tegen wanneer de gronden gebruiksklaar zijn voor landbouwgebruik. - Zowel bij opvulling 'in den droge' met aanvoer van externe gronden als bij opvulling 'in den natte' (met aanvoer van externe grond, gemengd met water, via leidingen) is het	<i>Aanpassing toelichtingsnota PRUP:</i> <i>Zie wijziging onder pt 6.7.2 p. 85-86 in document PRUP KMII_def PRUP_TN_20240531.</i> <i>Geen aanpassing plan-MER</i>

opvullingsritme afhankelijk van beschikbaarheid van gronden van voldoende milieuhygiënische kwaliteit doorheen de periode van opvulling. De beschikbaarheid van gronden hangt af van het aanbod (vnl. concrete bouw- en infrastructuurwerken waar door graafwerken gronden vrij komen), en de vraag naar opvulgronden op dat moment op de zgn. grondmarkt. Tegen wanneer, welke delen, tot welke hoogte opgevuld kunnen worden, kan dus niet bij voorbaat ingeschat worden. Hoe groter de benodigde volumes externe grond, hoe groter de onzekerheid qua beschikbaarheid.

C/ De onzekerheid over toekomstige maatschappelijke en technische evoluties doorheen de duurtijd van de ontginning.

De ontginning en ev. opvulling van een groeve neemt verschillende decennia in beslag. De ervaring leert dat over die periodes de inzichten wijzigen over wat wenselijk en mogelijk is qua eindgebruik van de groeves na ontginning. Dit heeft te maken met maatschappelijke, beleidsmatige, contextuele en technische evoluties. Door de klimaatverandering ligt het voor de hand dat deze evoluties de komende jaren nog zullen versnellen. Specifieke onzekerheden in relatie tot dit PRUP zijn: de evolutie van landbouwgebruiken en landbouwbehoeften (bv. watervoorraden) en lopende onderzoeks- en planprocessen in de nabije omgeving (onderzoek Klimaatplassen in de zandwinningsputten in de omgeving van Mol en Dessel).

Omwille van deze onzekerheden is ervoor gekozen om de eindafwerking van de groeves op planniveau flexibel te houden. De eindafwerking en functionele invulling zal in de opeenvolgende vergunningen voor ontginning geconcretiseerd worden. Op dat projectniveau kan in de opeenvolgende (en wijzigende) vergunningen doorheen de tijd immers met meer zekerheid afgestemd worden op de maatschappelijke, beleidsmatige, contextuele en technische behoeften en mogelijkheden op dat moment. Deze vergunningenprocedures gaan bovendien ook op hun beurt gepaard met milieueffectenonderzoek (op project-MER niveau) en openbaar onderzoek, zodat dan ook beslissingen genomen kunnen worden op basis van concretere voorstellen, inzichten en onderzoeksresultaten.

Een nabestemming als agrarisch gebied zou onrealistische verwachtingen inhouden. De effectieve bruikbaarheid na ontginning volgens het op vandaag gangbare landbouwgebruik (dus met opvulling tot huidig maaiveldniveau) is onzeker en hoe dan ook pas op lange termijn te voorzien (ca. 30 jaar ontginning per put, onzekerheid over de periode van opvulling en over de periode van voldoende zetting i.f.v. landbouw). De (na)bestemming als agrarisch gebied zou daarentegen wel in de ruimtebalans als ruimte voor landbouw worden ingecalculleerd.

In functie van de exploitatiezekerheid van de huidige landbouwvoeringen wordt daarom ingezet op maatregelen om de impact van de ontginning op getroffen landbouwbedrijven direct te milderen:

- De westelijke grens van de zuidelijke ontginningszone (deelzone KM Zuid) werd ca. 50m ingeperkt t.o.v. het voorontwerp PRUP i.f.v. gedeeltelijke vrijwaring van het huiskavel van de nabijgelegen landbouwbedrijfszetel.
- Voorafgaand aan de ontginning blijft de landbouwbestemming van kracht, zoals expliciet is opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften.
- De ontginner dient door milderende maatregelen de impact op getroffen landbouwvoeringen in afdoende mate te beperken (zie ook beantwoording bij bezwaar 9B-4 en 9B-2). Deze maatregelen worden gezien in een doordachte aansnijding (waar eerst) en fasering (hoe snel) van de ontginning, grondruil in der minne met eigen gronden van de ontginner, financiële compensatie vanwege de ontginner,... Flankering vanuit de grondenportefeuille en

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
		flankering vanuit een fasering tussen de zones Zuid en Noord die rekening houdt met de landbouwers gebruikers zijn in het plan-MER als milderende maatregelen vermeld. Dit sluit een eventuele (gedeeltelijke of gehele) heraanvulling op langere termijn niet uit. In de bestemming als gemengd openruimte gebied is landbouw na ontginning mogelijk, zoals expliciet opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften (art. 1.04). Op projectniveau (vergunningen) kan dus zeker (bouwvrije) ruimte voor landbouw en landbouwgebruik worden gecreëerd en vergund. Uit het ontwerp plan-MER volgt dat de beschikbare lokale restfracties maximaal moeten worden ingezet om het huiskavel door heraanvulling te herstellen. (Zie hieromtrent ook beantwoording bij bezwaar 8B-5 en 9B-4 en 9B-2). In de stedenbouwkundige voorschriften wordt daartoe de mogelijkheid voorzien dat de groenbuffer (i.e. als landschapsecologische verbinding na ontginning) aan de westelijke zijde van het ontginningsgebied op afstand van de zonegrens mag worden voorzien, tot aan de kadastrale dreef tussen percelen 141x en 141w. De keuze voor een nabestemming als gemengd openruimtegebied is logisch. Deze planoptie is momenteel onvoldoende uitgebreid gemotiveerd in de toelichtingsnota. Dit moet worden aangevuld. Een nabestemming als natuurgebied werd niet overwogen. Binnen de nabestemming als gemengd openruimtegebied kunnen zowel landbouw als natuur als nevengechikte functies. De concrete eindinrichting i.f.v. deze verweving zal op projectniveau worden geconcretiseerd en kan meespelen in het bieden van een kwaliteitsvolle oplossing om de impact van areaalverlies op de betrokken landbouwbedrijfsvoeringen afdoende te milderen.	
8B	2/ Bovendien is de huiskavel sinds 21/12/2007 HAG met een beleidsmargin voor (tijdelijke) ontginning. Dat betekent volgens bezwaarindiener niet dat de zandontginning misbruikt mag worden om ook de nabestemming van deze gronden te wijzigen. Bezwaarindiener geeft aan het PRUP juridisch te zullen bestrijden als de nabestemming niet wijzigt.	Zie beantwoording bezwaar 7B-2 In de beslissing van de Vlaamse regering (BVR 21/12/2007) is niet gesteld dat beleidsmatige marge i.f.v. een ruimtelijk uitvoeringsplan voor de geplande ontginning van kwartszand ter hoogte van Zeven Heerlijkheden een 'tijdelijke' marge is t.o.v. de oppervlakte agrarisch gebied die in de gewestplannen is bestemd.	<i>Geen aanpassing.</i>
8B	3/ Bij dit alles moet opgemerkt worden dat binnen kader van de discussie over mogelijke compensatie via ruilgronden in het perceel dat ons bedrijf ter beschikking zou krijgen ook zand van goede kwaliteit aanwezig is en er op termijn ook daar dus wel een probleem zal ontstaan. Ook om die reden is het herbestemmen van de huiskavel als landbouwgebied essentieel, zodat er geen permante verhuis van de activiteiten nodig is.	Dit PRUP bestemt 2 ontginningsgebieden. De ontginning dient bij vergunningsaanvragen tot ontginning aan te geven in hoeverre bv. grondruil in der minne het economisch voortbestaan van de aanwezige landbouwbedrijfsvoeringen garandeert (zie daarover beantwoording bij bezwaar 9B-2 en 9B-4). Indien deze ruilgronden zich in één van deze ontginningsgebieden bevindt, zal dit voor de ontginning beperkingen inhouden om die gebiedsdelen aan te snijden voor ontginning. De eventuele latere bestemming van bijkomende ontginningsgebieden, is nu niet te voorzien gelet op de aanzienlijke voorraad aan delfstoffen en daarmee samenhangende ontginningsduur volgens de huidige inzichten. Hoe dan ook zou het bestemmen van bijkomende ontginningsgebieden onderwerp zijn van een afzonderlijk planningsproces met bijhorend milieueffectenonderzoek (inclusief impact op de landbouw). Dit valt buiten het huidige PRUP-proces.	<i>Geen aanpassing.</i>
<u>Tweede bezwaar</u>			
8B	4/ De fasering van de ontginning (eerst Postel Zuid, daarna Postel Noord) is nadelig voor bezwaarindiener. Er wordt gevraagd deze om te keren (eerst Noord, dan Zuid). Op die manier kan ervoor	In het PRUP wordt geen fasering tussen deelzone KM Noord en deelzone KM Zuid vastgelegd. In het plan-MER is een assumptie gemaakt dat eerst KM Zuid dan KM Noord zou worden ontgonnen, op basis van informatie van de ontginning (zie ontwerp plan-MER voetnoot 26, p. 238). Op vraag van het planteam heeft de MER-deskundige Mens bevestigd dat de beoordeling in het	<i>Aanpassing plan-MER:</i> <i>In het plan-MER in voetnoot onder de tabel onder pt. 12.9 toevoegen: "Toepassing van de flankering</i>

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
	gezorgd worden dat eenmaal de exploitatie van Postel Noord beëindigd wordt, de afgegraven grond van het dan aan te snijden Postel Zuid gebruikt wordt om de ontginningsput Postel Noord op te vullen. De aldus stap voor stap gedempte ontginningsput Noord vervangt dan voor de exploitatie stap voor stap de te ontginnen huiskavel (Zuid). Op die manier kan de exploitatie gecontinueerd worden. Als eventueel alternatief kan onderzocht worden of een gelijktijdige exploitatie mogelijk is, waar een zelfde verplaatsing van gronden kan doorgevoerd worden en de huiskavel maar telkens voor 2ha wordt ontgonnen en na de ontginning deze 2ha wordt opgevuld met de exploitatie van Noord. Op die manier zou er gedeeltelijk meer continuïteit voorzien worden. Ook hier wordt gevraagd om landbouw de nabestemming te maken.	plan-MER niet werd beïnvloed door de fasering. Onder de synthesesetabel in pt. 12.9 kan ter verduidelijking worden toegevoegd "Toepassing van de flankering vanuit een fasering tussen de zones Zuid en Noord die rekening houdt met de landbouwers gebruikers kan verder de impact milderden." Maar de conclusie blijft: met deze milderende maatregelen wordt de impact van het basisplan met zone Zuid zowel per individueel betrokken bedrijf als globaal een -2. De volgorde van ontginning, en eventuele fasering tussen deelzone KM Noord en deelzone KM Zuid, dan wel de fasering binnen elke deelzone op zich, is verder te onderzoeken op projectniveau (vergunningen en bijhorende project-MER) waarbij o.a. de impact op de landbouw een uitgangspunt is dat expliciet in de stedenbouwkundige voorschriften van het PRUP is opgenomen (art. 1.01): "Bij een fasering op projectniveau dient maximaal rekening te worden gehouden met de aanwezige landbouw." We verwijzen hierbij ook naar de beantwoording bij bezwaar 9B-2 en 9B-4. We adviseren dat een fasering van de ontginning moet onderzocht worden op projectniveau (vergunningen en bijhorende project-MER) en om dit ook sterker in het stedenbouwkundig voorschrift van het PRUP op te nemen. Hierdoor wordt de ontginning gedwongen om een fasering op projectniveau te onderzoeken.	vanuit een fasering tussen de zones Zuid en Noord die rekening houdt met de landbouwers gebruikers kan verder de impact milderden." <i>Aanpassingen stedenbouwkundige voorschriften PRUP:</i> <i>Zie aanpassingen in de verordenende kolom van de stedenbouwkundige voorschriften voor deelplan Vervangende ontginningsgebieden onder art. 1.01 p.13 PRUP KM II_def PRUP_SV_20240531 in bijlage.</i>
		Uit de ontvangen bezwaren blijkt dat niet alle bezwaarindieners dezelfde mening hebben over de gewenste volgorde van aansnijding van de ontginningsgebieden (zie bezwaar 14B-1). Een afweging van een fasering en binnen de deelzones versus de impact op de aanwezige landbouwvoeringen, kan enkel op projectniveau beoordeeld worden. Die afweging is immers afhankelijk van de concrete locatie, timing en aansnijding van de verschillende fases, de landbouwkundige en bedrijfseconomische kenmerken van de betrokken landbouwvoeringen, en de flankerende maatregelen die de ontginning treft om de impact op de betreffende landbouwvoeringen de milderden. Bij de afweging van de impact op de getroffen landbouwbedrijven spelen diverse kenmerkende aspecten: ingenomen oppervlakte bij ontginning, moment van aansnijding en duur van onbeschikbaarheid, aard van de landbouwbedrijfsvoering, omvang t.o.v. bedrijfsareaal, bedrijfsperspectief,... maar ook de concreet voorgestelde 'compensaties' en/of ruilgronden. Bovendien vertegenwoordigt de bestemde oppervlakte aan ontginningsgebied een strategische grondstoffenvoorraad voor zeer lange termijn (cfr plan-MER p. 238: volgens de inzichten van de ontginning tot ca. 2090). Het ligt voor de hand dat de ontginning stapsgewijze zal vergund worden en voortschrijden, en doorheen die decennia heel wat van voormelde kenmerkende aspecten van elk van de betrokken landbouwbedrijven, de kenmerkende landbouwgebruiken, de maatschappelijke behoeften enz. sterk veranderd kunnen zijn t.o.v. de huidige situatie. De concrete afweging van enerzijds de impact op de landbouwvoeringen op het moment van vergunningsaanvraag en de benodigde en mogelijke compensaties op dat moment, kan enkel op projectniveau gebeuren. Daarbij kan zelfs de doordachte fasering binnen één deelgebied op zich al onderdeel uitmaken van een pakket aan maatregelen om de impact op landbouwbedrijfsvoeringen afdoende te milderden. Bovendien is ook de keuze in welk van de ontginningsgebieden eerst en doorheen de tijd ontginning aangewezen is, onderhevig aan overwegingen die doorheen de tijd kunnen veranderen. Gecombineerd met het verschil in kwaliteitskenmerken van het kwartszand tussen de twee bestemde ontginningsgebieden is dit afhankelijk van o.a. evoluties in marktvraag, technologische ontwikkeling, productiecapaciteit, e.d..	

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
	<u>Derde bezwaar</u>		
8B 5/	Momenteel is bepaald dat aanvoer van externe grond verboden is. Dit impliceert dat het opvullen en hergebruiken van de huiskavel onmogelijk is. Echter worden op meerdere plaatsen ontginningsputten met externe grond opgevuld (Donk in Mol, Pinken in Dessel). [REDACTED] heeft hiervoor de nodige machines en kennis. Hoe de voorschriften in het PRUP nu staan verwoord (geen aanvoer externe grond), maakt het opvullen in Postel Zuid eigenlijk onmogelijk. Dit geeft aan dat de nabestemming van de landbouwgronden sowieso natuur zal worden. Het PRUP is intern tegengesteld, schadelijk voor het bedrijf van bezwaarindiener en strijdig met HAG. Uiteraard moet de kwaliteit van de aangevoerde grond voldoen, maar dit mag niet de reden zijn om zomaar een verbod op te leggen.	De keuze voor de nabestemming van de vervangende ontginningsgebieden als gemengd openruimtegebied, wordt enerzijds gemotiveerd vanuit de lange termijn waarop de ontginning van het deelgebied uitgeput zal zijn en de nabestemming kan worden gerealiseerd, en anderzijds vanuit de onzekerheden m.b.t. de maatschappelijke behoeften, gewijzigde ruimtegebruiken en/of technologische evoluties op die termijn. De keuze is dan ook ingegeven vanuit een zo groot mogelijk flexibiliteit i.f.v. de tijd en i.f.v. mogelijkheden om de impact op bestaande landbouwbedrijfsvoeringen in afdoende mate te kunnen milderen. We onderschrijven deze keuze i.f.v. flexibiliteit (zie daarvoor beantwoording onder bezwaar. 8B-1). In de stedenbouwkundige voorschriften voor het deelplan Vervangende ontginningsgebieden is de mogelijkheid tot opvulling van de groeves beperkt tot louter gebruik van plaatselijke restfracties. Het verbod op aanvoer van externe grond volgt (impliciet) uit plan-MER Kempense Meren I, waarin het grote volume aan opvulgronden i.f.v. (volledige) opvulling van de groeves wordt gekoppeld aan een enorme verkeersgeneratie van (zwaar) wegverkeer. Uit een reactie van de ontginning tijdens het openbaar onderzoek blijkt evenwel dat een eventuele aanvoer van 'opvulspecie' (opvulgrond gemengd met water) vanuit fabriek Dessel via de pijpleidingen naar de ontginningsgebieden niet bij voorbaat uit te sluiten is. We adviseren daarom om - vanuit het oogpunt van maximale flexibiliteit en logische samenhang van de stedenbouwkundige voorschriften daartoe - de mogelijkheden inzake opvulling op planniveau open te laten i.f.v. mildering van de impact op bestaande landbouwbedrijven en de realisatie van een nabestemming als gemengd openruimtegebied. In het plan-MER werd de beoordeling van die aanvulling op planniveau toegevoegd en werden de mogelijke milderende maatregelen benoemd die een precieze uitwerking moeten krijgen op projectniveau in geval van aanvulling met externe gronden.	<i>Aanpassing stedenbouwkundige voorschriften PRUP:</i> <i>Zie aanpassingen in de verordenende kolom en de toelichtende kolom van de stedenbouwkundige voorschriften voor deelplan Vervangende ontginningsgebieden onder art. 1.04 p.22 in document PRUP KM II_def PRUP_SV_20240531 in bijlage.</i> <i>Aanpassen in de toelichtingsnota PRUP :</i> <i>Zie volgende wijzigingen/toevoegingen in KM II_def PRUP_TN_20240531 in bijlage.</i> - <i>Toevoeging onder pt 6.5. p. 74</i> - <i>Toevoeging In pt 6.6.1 laatste alinea p. 78</i> - <i>Toevoegingen in pt. 6.6.2 p.79</i> - <i>Vermelding "Een opvulling van de ontginningsputten met externe aanvoer met vrachtwagens van vulmateriaal/bodem is echter niet wenselijk o.a. omwille van de mogelijke mobiliteitsimpact. Een opvulling met externe gronden die via transportleidingen worden aangevoerd is in principe mogelijk, mits technisch haalbaar." in pt. 6.7.2 p. 85</i> - <i>Toevoeging "De ontginning dient door milderende maatregelen de impact op getroffen landbouwvoeringen in afdoende mate te beperken. Deze maatregelen worden gezien in een</i>

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
			doordachte aansnijding (waar eerst) en fasering (hoe snel) van de ontginning, grondruil in der minne met eigen gronden van de ontginner, financiële compensatie vanwege de ontginner,....” in pt. P. 86 Aanpassing plan-MER: De beoordeling op planniveau van een eventuele aanvulling met externe gronden werd aangevuld in het plan-MER. Voor exacte formulering van de talrijke tekstuele toevoegingen zie document PRUP KM II formulering antwoorden_aanpassingen MER_beoordeling_heraanvulling_31052024.docx
	<u>Tot slot</u>		
8B	6/ Het is van cruciaal belang dat zowel de timing als de nabestemming correct geregeld zijn.	Zie beantwoording hierboven en 8B-4, 8B-5 en 9B-2.	
9B	Heeft een 35ha landbouwgrond in het deelplan 3 (in pacht van ████████). Bedrijf bestaat uit een melkveetak en akkerbouwtaak die elkaar aanvullen.		
9B	1/ Bezwaarindiener herhaalt de bezwaren i.k.v. de inrichtingsnota. Zoon en dochter maken inmiddels deel uit van het bedrijf (i.f.v. overname) en de melkveestal is gerealiseerd.	Het betreft de bezwaren samengevat onder pt. 9B-2, 9B-3 en 9B-4.	
9B	2/ De landbouwgrond is van zeer goede kwaliteit (doorlaatbaar, berijdbaar en goed vochthoudend). Het zou een zeer zware belasting en grote inkomstenderving zijn voor het bedrijf als de landbouwgronden zouden verdwijnen. Dit omwille van het feit dat ze kort bij het bedrijf gelegen zijn; ze van goede kwaliteit zijn; er een nieuwe koeienstal is gerealiseerd die gefinancierd moet worden (hoge	Het PRUP geeft uitvoering aan het Tweede Algemeen Delfstoffenplan en kadert binnen de beleidsmargin die bij de herbevestiging van agrarische gebieden door de Vlaamse regering werd beslist i.f.v. een ruimtelijk uitvoeringsplan voor de geplande ontginning van kwartszand ter hoogte van Zeven Heerlijkheden (BVR 20/12/2007). Deze impliceren een afweging van maatschappelijke behoeften binnen de onderzoeksruimte Mol Postel Zuid, nl. het ruimtelijk veiligstellen van de ontginningsmogelijkheden van kwartszand op lange termijn, en de impact t.o.v. de oppervlakte bestemd voor landbouw. De locatie van de vervangende ontginningsgebieden is in eerste instantie bepaald op basis van de geologie binnen het gebied	Zie aanpassingen in de verordenende kolom en de toelichtende kolom van de stedenbouwkundige voorschriften voor deelplan Vervangende ontginningsgebieden onder art. 1.01 p. 13-15 in document PRUP

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
	rentes); grond zeer geschikt voor akkerbouw; minder ha akkerbouw = minder teelt + minder vruchtwisseling.	tussen Diel en Luyksgestelse Heide. Dit volgt uit een toename van de behoefte aan hoogwaardig ijzerarm kwartszand, die ook in het Tweede Algemeen Delfstoffenplan is beschreven. Dat de bestemming van de vervangende ontginningsgebieden een grote impact heeft op de beschikbare ruimte voor landbouw, wordt in het plan-MER ook onderkend (p. 238 ontwerp plan-MER pt. 'Ruimtebeslag' en p. 246-249 pt. 12.5.1.6). Daarbij is ook vermeld dat - gelet op de lange termijn van ontginning - deze impact echter niet in één keer voelbaar zijn voor de bedrijven. Het deelplan Vervangende ontginningsgebieden op zich heeft namelijk weinig tot geen directe gevolgen op het effectieve land(bouw)gebruik in het studiegebied. landbouwgebruik blijft voor een bepaalde periode wel mogelijk. Het eerder uitgewerkte plan-MER Kempense Meren I omvatte een ruim locatie-alternatievenonderzoek voor het vervangend ontginningsgebied (macroschaal). De zone Mol Postel Zuid kwam daaruit naar voren als onderzoeksruimte op mesoschaal. Binnen deze ruimte werden talrijke combinaties van microzones onderzocht. Er is geen verschil in de kwaliteit van de landbouwgronden in de onderzoeksruimte die doorslaggevend is in een locatiekeuze van de vervangende ontginningsgebieden. De concrete afbakening van de ontginningsgebieden in het planningsproces Kempense Meren II bouwt voort op de verdere trechtering van de microzones uit het plan-MER Kempense Meren I en een afweging van een alternatieve afbakening voor deelzone KM Zuid. Daarbij zijn zowel overwegingen qua impact op de landbouw op gebiedsniveau als op de individuele landbouwbedrijfsvoeringen (op basis van aangeleverde gegevens uit de landbouwstudie) in het ontwerp plan-MER beschouwd. Het basisplan met zone Zuid voor vervangend ontginningsgebied in Mol Postel Zuid heeft een beduidend kleinere impact op (het geheel van) de lokale landbouwbedrijven en op de ruimtelijke samenhang van de landbouwstructuur. De algemene impact van ruimtebeslag in landbouwgebied en op individuele landbouwbedrijven blijft evenwel zeer negatief. De werkelijke impact op elk individueel betrokken landbouwbedrijf is echter enkel op projectniveau concreet te bepalen, want ook afhankelijk van timing, bedrijfskenmerken op dat moment, flankerende maatregelen,... Zie 8B-4 In het ontwerp plan-MER is dit ook aangehaald (p. 238): "Door deze timing (van de ontginning, nvdr) zijn er heel wat mogelijkheden om concrete afspraken te maken inzake fasering tussen de ontginningssector en de betrokken landbouwers-gebruikers. Daarbij is de ontginningssector ook in staat om alternatieve gronden aan te bieden aan de huidige gebruikers van de percelen in zone Noord en Zuid. ...De aanpak omvat vervangende, evenwaardige pachtoppervlakte, afspraken over gebruik tijdens de ontginning en, voor zone Zuid, over de teruggave na heraanvulling in het westen met restmateriaal uit de ontginning zelf." In het plan-MER (p. 253) wordt het toepassen van flankering vanuit de grondenportefeuille van de landbouwers als belangrijke milderende maatregel gezien, waardoor de impact qua landbouwinnamen van een significant negatief effect (-3) wordt gemilderd tot een negatief effect (-2). De concrete fasering (waar wanneer gronden binnen de ontginningsgebieden worden aangesneden voor ontginning) en de voortgang van de ontginning (timing van de voortschrijding van de ontginning en de eindafwerking van de ontginning) vormen evenwel het onderwerp van nader onderzoek op projectniveau. Het is niet vanuit die aspecten (op projectniveau) dat de impact op het landbouwbedrijf concreet duidelijk zal worden. In de stedenbouwkundige voorschriften van het ontwerp PRUP is expliciet opgenomen dat, bij de fasering op projectniveau, het beperken van de impact op de actieve landbouwbedrijven mee in overweging moet worden genomen. We adviseren deze milderende maatregel sterker in het stedenbouwkundig voorschrift van het PRUP te verankeren, zodat de ontginning i.f.v. het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor	<i>KM II_def PRUP_SV_20240531 in bijlage.</i> <i>Geen aanpassing plan-MER</i>

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
		het ontginnen, gedwongen wordt om redelijke grondruilopties of compenserende maatregelen te nemen om de impact op de betrokken huidige landbouwvoeringen in afdoende mate te milderen.	
9B	3/ Uit dit landbouwbedrijf moeten 3 kostwinningen worden uitgehaald.	M.b.t. de betreffende landbouwbedrijfsvoering zijn verder milderende maatregelen in het ontwerp plan-MER geformuleerd die doorwerking vinden in het PRUP (ontwerp plan-MER pt. 12.7 p.250-251), met name: aanpassing van de westelijke plangrens t.o.v. het voorontwerp RUP om een groter deel van het huiskavel te vrijwaren, en teruggave (van een deel van het ontginningsgebied) in het westen na heraanvulling met restmateriaal uit de ontginning zelf (zie bovendien ook beantwoording onder bezwaar. 8B-5). Ook een verstrenging van het stedenbouwkundig voorschrift m.b.t. een kwaliteitsvolle oplossing voor geïmpacteerde landbouwbedrijven betreft een doorvertaling van een milderende maatregel op planniveau (zie 9B-2).	
9B	4/ Het is van groot belang dat de gronden behouden blijven bij het landbouwbedrijf en landbouwgrond blijven zoals het steeds is geweest.	In het PRUP is in aanzienlijke mate rekening gehouden met afwegingen tot op niveau van de individuele bedrijfsvoeringen. De werkelijke impact per betrokken bedrijf zal echter vooral afhangen van concrete voortgang en flankerende maatregelen die de ontginning moet nemen. Dat kan enkel op projectniveau uitgeklaard worden omdat timing en fasering van de ontginning en de eindinrichting in combinatie met flankerende maatregelen i.f.v. een kwaliteitsvolle oplossing voor geïmpacteerde landbouwbedrijven.. Het lijkt ons vooral cruciaal dat in het PRUP hardere garanties worden ingebouwd dat de ontginning i.f.v. vergunningen voor de ruimte-inname en de exploitatie voor de ontginningsfasen, ook effectief de nodige flankerende maatregelen neemt om de economische leefbaarheid van de actieve landbouwvoeringen te verzekeren. Zie daaromtrent 9B-2.	
10B	1/ Er dient meer rekening gehouden te worden met de verkeersdoorstroming in dit gebied.	Het ontwerp PRUP houdt geen bestemmingswijzigingen in die significante effecten met zich mee kunnen brengen qua mobiliteit t.o.v. het huidige ruimtegebruik en de huidige planologische bestemmingen. Op planniveau worden de hinderaspecten die voortvloeien uit de ontginningsactiviteiten niet gedetailleerd bestudeerd op basis van uitgewerkte disciplines Geluid en Trillingen, Mobiliteit, Lucht. Dit is beargumenteerd in het ontwerp plan-MER (met tekstaanpassing voor de aanvoer externe gronden aangeduid): Pt 6 “In functie van de effectieve milieubeoordeling in voorliggend plan-MER kan deze tabel verder verfijnd worden, enerzijds rekening houdende met het reeds uitgevoerde milieubeoordeling in het goedgekeurde plan-MER Kempense Meren I, en anderzijds met het feit dat het planniveau betreft waarbij de hinderaspecten die voortvloeien uit de ontginningsactiviteiten niet gedetailleerd bestudeerd op basis van uitgewerkte disciplines Geluid en Trillingen, Mobiliteit, Lucht. Dit komt verder aan bod onder §7.5.” Pt 7.5 Methodologie effectvoorspelling “Op planniveau worden de hinderaspecten die voortvloeien uit de ontginningsactiviteiten <i>en heraanvulling</i> niet gedetailleerd bestudeerd op basis van uitgewerkte disciplines Geluid en Trillingen, Mobiliteit, Lucht. Er wordt immers uitgegaan van afvoer van de delfstof <i>en de eventuele aanvoer van externe gronden</i> via transportleidingen, de interne verwerking van niet vermarktbare grondvolumes in de plassen zelf. Voor de nabestemming wordt uitgegaan van invullingen die geen belangrijk beslag leggen op de omgeving in dit ongebouwde gebied. Deze disciplines worden dan ook niet behandeld. Waar nodig worden hinderaspecten in de receptordisciplines Biodiversiteit, Landschap en Mens-hinder kwalitatief behandeld.”	<i>Geen aanpassingen</i>

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
10B 2/	Inwoners van Mol, Dessel en Lommel zien het landschap veranderen i.f.v. zandverwijdering waardoor plassen ontstaan. De inwoners kunnen echter niet van deze 'rijkdom' aan/op het water genieten en moeten steeds betalen. Inwoners krijgen m.a.w. niets in de plaats.	Het PRUP handelt over ruimtelijke bestemmingen en inrichting. De bestemming als gemengd openruimtegebied laat recreatief medegebruik toe. Of deze bestemmingen privaat dan wel door de overheid worden gerealiseerd en/of gratis dan wel betalend zijn, is geen onderwerp van een ruimtelijk uitvoeringsplan.	<i>Geen aanpassingen.</i>
10B 3/	Er is nood aan een betere verbinding tussen het noorden en het zuiden van het merengebied. Een brug op de N18 is voorzien voor bijna alle verkeer (één rijstrook in elke richting). De brug bij Belgoproces kan niet gebruikt worden. De ophaalbrug aan sas 4 en Baileybrug aan sas 3 zijn te verwaarlozen ivm doorstroom van noorden (Dessel) naar zuiden (Mol). Ondertussen worden op de Turnhoutsebaan aanvragen voor nieuwe winkels geweigerd omdat N18 op bepaalde momenten te druk is. Hierbij verliezen we o.a. tewerkstelling.	Er loopt momenteel een afzonderlijk planningsproces m.b.t. een nieuwe verbinding van de N118 - N18 Donk – Goormansdijk. Er zijn een Scopingnota en een Procesnota, beide van 29 april 2021. Het onderzoeksgebied van dit PRUP 'verbinding N118 - N18' is zeer ruim en overlapt met Hoofdpoort, Schansheide en een deel van onderzoeksruimte Mol Postel Zuid.	<i>Tekstuele toevoegingen plan-MER</i> <i>Pt 7.6 Ontwikkelingsscenario's</i> <i>Wegverbinding N18-N118</i> <i>De provincie Antwerpen wil het doorgaand (vracht)verkeer uit de woonkernen van Mol, Dessel en Retie halen. Daarom maakt ze het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan of PRUP Wegverbinding N18-N118. Dat plan moet een nieuwe wegverbinding tussen de Donk (N18) en het omliggende wegennet mogelijk maken.</i> <i>Er zijn een Scopingnota en een Procesnota, beide van 29 april 2021.</i> <i>Het onderzoeksgebied van dit PRUP is zeer ruim en overlapt met Hoofdpoort, Schansheide en een deel van onderzoeksruimte Mol Postel Zuid</i> <i>De opmaak van het plan-MER rond de N18-N118 heeft sedert de publicatie van de scopingnota (2021) geen formele voortgang gekend. Er is nog geen inzicht in de milieubeoordeling van de verschillende alternatieven.</i> <i>Het is dus op dit ogenblik niet mogelijk om een redelijke inschatting en aannames op planniveau te maken van het planproces N18-N118 zodat die</i>

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
			<i>als ontwikkelingsscenario kan worden meegenomen in voorgenomen plan-MER Kempense Meren II.</i>
10B	4/	De evidente verbinding tussen N118 ter hoogte van kruispunt met Kastelsedijk via Belgoproces tot aan N18 Brug Mol Donk is een logische stap om het centrum van Dessel te ontlasten van overtollig doorgaand verkeer. Vanaf daar moet er een alternatief voorzien worden voor de N18 Donk en Turnhoutsebaan. Het logisch alternatief voor een verbinding tussen brug Mol Donk en Zuidelijke Ring Simonsebrug met aansluitingen thv Witgoor, Sluis, Zilvermeer.	
10B	5/	Het tracé hiervoor van Brug Mol Donk richting kanaalkruising rechtsafslaan ter hoogte van De Zate of ter hoogte van de aftakking van het kanaal langs [REDACTED] om alzo via Schansheide tegen Kanaal Dessel Kwaadmechelen weer rechts naar Zuidelijke Ring een verbinding te maken.	
10B	6/	Volgens bezwaarindiener is het van belang dat er bij dit RUP rekening wordt gehouden met die toekomstige verbinding en te gebruiken gronden aldus nu gepast in te kleuren. De herbestemming van Schansheide moet dus opnieuw onder de loep genomen worden.	
		Het onderzoek naar, en ev. herbestemmingen i.f.v., een algemene mobiliteitsproblematiek vormt geen onderwerp van dit planningsproces. Dit sluit niet uit dat (delen van) voorliggend PRUP Kempense Meren II later worden vervangen door een nieuw PRUP. Dat zal dan het resultaat zijn van afzonderlijk onderzoek en een afzonderlijk planningsproces met bijhorend milieueffectenonderzoek. De opmaak van het plan-MER rond de N18-N118 heeft sedert de publicatie van de scopingnota (2021) geen formele voortgang gekend. Het onderzoeksgebied is zeer ruim. Er is nog geen inzicht in de milieubeoordeling van de verschillende alternatieven. Het is daarom op dit ogenblik niet mogelijk om een redelijke inschatting en aannames op planniveau te maken van het planproces N18-N118 zodat dat als ontwikkelingsscenario kan worden meegenomen in voorgenomen plan-MER Kempense Meren II.	<i>zie 10 B 3/</i>
10B	7/	Eventuele andere gronden, die in dat traject passen, van [REDACTED] zouden als wederdienst kunnen worden afgestaan aan de gemeenten voor de bouw van deze verbinding. Besluit:	
10B	8/	- Aanleg van verbinding tussen N118 thv kruispunt met Kastelsedijk via Belgoproces naar N18 en vandaar verder langs De Zate of kanaalaftakking [REDACTED] en Schansheide of langs kanaalkruising naar zuidelijk naar N71.	
		Het onderzoek naar, en ev. herbestemmingen i.f.v., een algemene mobiliteitsproblematiek vormt echter geen onderwerp van dit RUP Kempense Meren II.. De opmaak van het plan-MER rond de N18-N118 heeft sedert de publicatie van de scopingnota (2021) geen formele voortgang gekend. Het onderzoeksgebied is zeer ruim. Er is nog geen inzicht in de milieubeoordeling van de verschillende alternatieven. Het is daarom op dit ogenblik niet mogelijk om een redelijke inschatting en aannames op planniveau te maken van het planproces N18-N118 zodat dat als ontwikkelingsscenario kan worden meegenomen in voorgenomen plan-MER Kempense Meren II.	<i>zie 10 B 3/</i>

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar		Standpunt PROCORO	Conclusie
10B 9/	-	Meer aandacht en mogelijkheden voor zelfs gratis waterrecreatie in beide gemeenten. Alle vormen nu zijn betalend.	Een RUP spreekt zich niet uit over eigenaarschap of uitbating.	
11B	<u>Opmerkingen</u>			
11B 1/	1.	De werkelijke redenen voor de uitvoering van dit plan zijn weinig transparant gebleven.	De doelstellingen van het PRUP zijn beschreven in hoofdstuk 2 van de toelichtingsnota. Het PRUP geeft uitvoering aan de AGNAS-visie en de beslissingen van de Vlaamse regering m.b.t. de herbevestiging van de gebieden voor landbouw en natuur in het kader daarvan, het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen en het tweede Algemeen Delfstoffenplan.	<i>Geen aanpassingen.</i>
11B 2/	2.	De ecologische impact van dit plan is niet mee in overweging genomen. Er is geen voorafgaand onderzoek gedaan naar de gevolgen van grootschalige ontbossing voor bodemerosie en uitdroging. Het herbebossen van andere percelen op andere locaties zal het probleem niet compenseren. Achteraf studies lanceren zal de verliezen voor de eigenaars en het milieu niet terugdraaien.	De ontboste delen komen: - ofwel in landbouwgebruik op een vlakke zandgrond in een rondom intensief gebruikt gebied (ontwatering). Dit impliceert geen wezenlijke verdroging of erosie, - ofwel in een ontginningsplas. De effecten van beide omzettingen zijn onderzocht in alle effectgroepen van discipline Biodiversiteit in het plan-MER.	<i>Geen aanpassingen.</i>
11B 3/	3.	De betrokkenheid van de eigenaars kwam te laat. Er waren perfect aanvaardbare ruilopties die niet zijn overwogen omwille van de late betrokkenheid. Realistische voorstellen zijn vooraf gedaan en door de diensten afgewezen.	De wettelijke procedure met inspraakmogelijkheden werd gevolgd met een publieke raadpleging over de startnota in sept-dec 2017 met een infomarkt op 13 september 2017, een openbaar onderzoek over de ontwerp inrichtingsnota in nov-dec 2020, een openbaar onderzoek over het ontwerp RUP, ontwerp plan-MER, ontwerp inrichtingsnota en ontwerp grondruilplan in febr.-april 2024 met een infomarkt op 20 februari 2024. Daarnaast werd intensief individueel overleg aangegaan met betrokken landbouwbedrijven i.f.v. de uitwerking van het grondruilplan.	<i>Geen aanpassingen.</i>
<u>Bezwaren :</u>				
11B 4/	1.	Het opgelegde perceel (10105) i.k.v. herverkaveling is volledig gescheiden van het blok waarvan de familie van bezwaarindiener eigenaar is. Bovendien maakt een weg de doorgang tussen beiden moeilijk en gevaarlijk. (zie opgenomen foto in bezwaarschrift)	De PROCORO verwijst naar de beantwoording van deze bezwaarpunten door de landcommissie.	<i>Geen aanpassingen aan het PRUP</i>
11B 5/	2.	Perceel 10105 wordt gelijkgesteld aan het eigen perceel, terwijl het een voormalig veld is waar niets op staat. Het eigen perceel is volledig bebost met 50jaar oude bomen. Economisch verlies = 100%. De rechtvaardigingsreden dat alleen het werkelijk oppervlak in aanmerking komt voor de ruil houdt geen stand. In het Vlaamse rechtssysteem is bij een	De PROCORO verwijst naar de beantwoording van deze bezwaarpunten door de landcommissie.	<i>Geen aanpassingen aan het PRUP</i>

nr bezwaar- schrift		inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
		bestemmingsverandering een compensatiemechanisme voorzien om rekening te houden met de meer- of minderwaarde die verband houdt met de nieuwe situatie. Het is evident dat in dit geval het ontbreken van bomen op een bebost perceel een aanzienlijke minderwaarde inhoudt die gecompenseerd moet worden. (zie foto's bezwaarschrift)		
11B	6/	Zelfs als er herbebossing volgt, duurt het nog 50 jaar om een equivalent bos te herstellen. De verplichting om de grond op houtoogst voor te bereiden, zorgt voor een onevenredige kostenpost t.o.v. wat nodig zou zijn geweest bij eenvoudige herbebossing.	De PROCORO verwijst naar de beantwoording van deze bezwaarpunten door de landcommissie.	<i>Geen aanpassingen aan het PRUP</i>
11B	7/	3. Het nieuwe kadastrale ontwerp houdt geen rekening met perceel A140S29. Bezwaarindiener en diens familie is hiervan voor 50% eigenaar. De nieuwe situatie dwingt hen om de helft van deze weg in het midden van het land, wat niet aan hen toebehoort, te behouden. (zie foto in het bezwaarschrift)	De PROCORO verwijst naar de beantwoording van deze bezwaarpunten door de landcommissie.	<i>Geen aanpassingen aan het PRUP</i>
11B	8/	4. Perceel 10105 biedt geen toegang vanaf de weg. Het zou logischer zijn geweest om het probleem van perceel 140S29 te compenseren door de gelijkwaardigheid over te brengen naar 143P32.	De PROCORO verwijst naar de beantwoording van deze bezwaarpunten door de landcommissie.	<i>Geen aanpassingen aan het PRUP</i>
11B	9/	5. Vanwege de ligging aan de andere kant van de weg bevindt perceel 10105 zich buiten de jachtvereniging waarbij het familiedomein hoort = verlies jachtrecht. Zelfs als dit perceel aan het jachtplan zou worden toegevoegd, zou het onbruikbaar blijven wegens de ingesloten ligging aan de overkant van een belangrijke weg.	De PROCORO verwijst naar de beantwoording van deze bezwaarpunten door de landcommissie.	<i>Geen aanpassingen aan het PRUP</i>
11B	10/	6. De gemeten oppervlakten zijn kleiner dan de kadastrale oppervlakten. Betekent dit dat het kadaster (waarop de belastingen worden gebaseerd) onjuist is en de betaalde belasting verkeerd is berekend?	De PROCORO verwijst naar de beantwoording van deze bezwaarpunten door de landcommissie.	<i>Geen aanpassingen aan het PRUP</i>
11B	11/	7. De algemene waarde van een eigendom is aanzienlijk hoger wanneer deze groot en aangesloten is. Het opdelingsplan voldoet niet meer aan het tweede criterium en legt een waardedaling op voor bezwaarindiener.	De PROCORO verwijst naar de beantwoording van deze bezwaarpunten door de landcommissie.	<i>Geen aanpassingen aan het PRUP</i>
11B	12/	8. Alleen al het aankondigen dat beslissingen in dit project wettelijk bindend zijn, rechtvaardigt niet de onteigening in een rechtsstaat.	De PROCORO verwijst naar de beantwoording van deze bezwaarpunten door de landcommissie.	<i>Geen aanpassingen aan het PRUP</i>

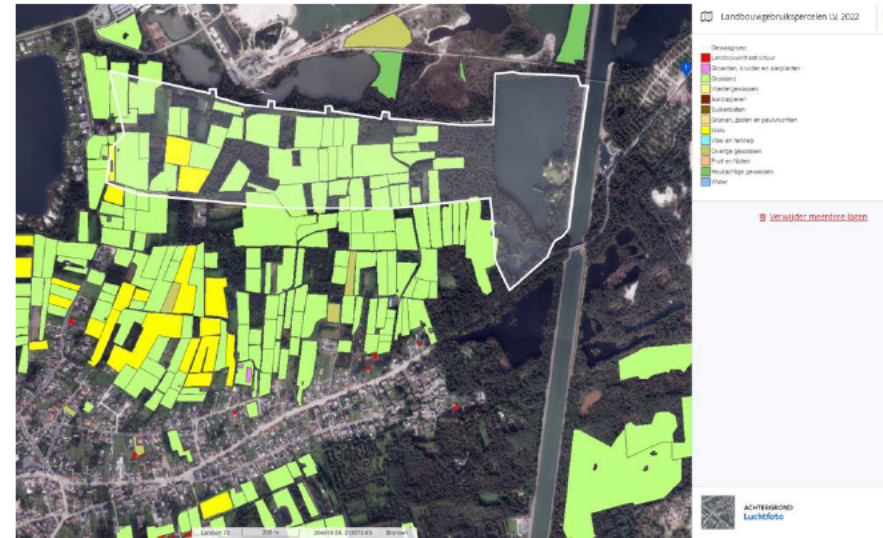
nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
	<u>Besluit</u>		
11B 13/	Eigenaars werden decennialang verplicht om het natuurlijke aspect van deze omgeving te respecteren en nu beslist Gewest om de bestemming te wijzigen i.f.v. de bescherming van het toekomstig economische belang van bepaalde bedrijven. Het effect op onze familie is significant.	Niet economisch belang van bepaalde bedrijven ligt aan grondslag van de doorgevoerde herbestemmingen, wel een afweging van maatschappelijke belangen. Hierbij wordt rekening gehouden met de doelstellingen voor recreatie, ontginning, landbouw en natuur binnen de beleidskaders en richtlijnen van Vlaanderen en Europa. Alle betrokken partijen zoals het Zilvermeer, de zandontginning en de verschillende landbouwbedrijven hebben een grote economische en maatschappelijke betekenis voor de ruimere regio. Zij zorgen zowel direct als indirect voor tewerkstelling. Volgend kader is daarbij van belang: - De ruimtevraag vanuit natuur zit verankerd in een beslissing van de Vlaamse regering om delen van dit gebied aan te wijzen als habitatrictlijngebied (Europese natuur, onderdeel van het Natura 2000-netwerk).2 - De ruimtevraag voor kwartszandontginning werd voorzien in het 2de Algemeen Oppervlaktedelfstoffenplan, goedgekeurd door de Vlaamse regering op 19 december 2014. - In 2007 heeft de Vlaamse regering bij de aanduiding van herbevestigd agrarisch gebied (HAG) in Postel-Zuid al een beleidsmarge opgenomen voor ontginningen. - In 2008 werd voor de (hydrologische) buffering van de natuurwaarden bij Koemook al 40 ha landbouw binnen het vogelrichtlijngebied door de Vlaamse regering principieel vastgelegd in een actieplan. In functie van de mildering van de impact op individuele landbouwbedrijven gaat het PRUP gepaard met een grondruilplan. Daarnaast zijn er de flankerende maatregelen die de ontginning dient te nemen om een kwaliteitsvolle oplossing aan geïmpacteerde landbouwbedrijfsvoeringen te bieden (zie 9B-2).	
11B 14/	I.k.v. de ruil vinden we geen enkel element in balans dat als positief kan worden beschouwd. Het vooruitzicht om eigenaar te worden van een perceel zonder enig belang, zet ons aan om andere oplossingen te zoeken. Als de ruilvoorstellen die we hebben gedaan om administratieve redenen niet in overweging kunnen worden genomen, zijn we van mening dat een rechtstreekse onteigening of andere oplossingen die hetzelfde doel kunnen bereiken, voor ons interessanter zouden zijn. Bezwaarindieners is vastbesloten om de bezwaren via alle juridische wegen voort te zetten als hij niet wordt gehoord.	De PROCORO verwijst naar de beantwoording van deze bezwaarpunten door de landcommissie.	<i>Geen aanpassingen aan het PRUP</i>
12B 1/	1)De toedeling gebeurt op basis van de kadastrale percelen die ingebracht zijn. Bezwaarindieners vraagt om de toedeling te doen op basis van nieuwe percelen die in overeenstemming zijn met de werkelijke kavelstructuur die op het terrein zichtbaar is. Het huidige kadastrale plan is in dit gebied niet correct/de perceelsgrenzen die daarop aangeduid zijn, zijn niet zichtbaar op het terrein. Het is volgens bezwaarindieners aangewezen om van de herverkaveling gebruik te maken om dit recht te zetten	De PROCORO verwijst naar de beantwoording van deze bezwaarpunten door de landcommissie.	<i>Geen aanpassingen aan het PRUP</i>

nr bezwaar- schrift		inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
		door de percelen samen te voegen tot grotere gehelen die in overeenstemming zijn met de werkelijke structuur op het terrein en afgestemd zijn op de (nieuwe) eigendoms- en gebruikssituatie.		
12B	2/	2) De gebouwen aan Hoge Schouw 23 (2 ^{de} afdeling, 13432, sectie A, nr. 143/A25) zijn eigendom van [REDACTED] [REDACTED] en behoren niet tot de herverkaveling. De toegang tot deze gebouwen moet gevrijwaard worden via een toegangsweg in eigendom van [REDACTED] [REDACTED]. De huidige toegangsweg (2 ^{de} afdeling, 13432, sectie A, nr. 143/Z26) moet daarbij verkleind worden vanaf de toegangsweg en alles ten westen hiervan en toebedeeld worden in eigendom aan [REDACTED] [REDACTED]. Zie bijgevoegde plan bij bezwaarschrift.	De PROCORO verwijst naar de beantwoording van deze bezwaarpunten door de landcommissie.	Geen aanpassingen aan het PRUP
12B	3/	3) De mogelijkheid en de vergunningen omtrent de berekening die noodzakelijk zijn voor ons akkerbouwbedrijf moeten als voorwaarde meegenomen worden in ons akkoord. Het gaat maar om enkele procenten water (bv. 2023: 1158mm regen = 11580m³ berging). Bezwaarindiener vraagt een vergunning van 600m³/ha die hij slechts in 30% van de jaren gebruikt. Hierdoor kan er kwalitatief voedsel geproduceerd worden.	De PROCORO verwijst naar de beantwoording van deze bezwaarpunten door de landcommissie.	Geen aanpassingen aan het PRUP
13B	1/	Idem 12B +		
13B	2/	3) Bezwaarindiener wenst te investeren in sub-irrigatie en eventueel waterbassin om tegemoet te komen aan de eisen, mits dit wederzijds is.	De PROCORO verwijst naar de beantwoording van deze bezwaarpunten door de landcommissie.	Geen aanpassingen aan het PRUP
13B	3/	4) De bestaande perimeters van [REDACTED] [REDACTED] mogen n.a.v. de verworven gronden niet uitgebreid of verplaatst worden. De bedrijven van bezwaarindiener zetten al voldoende in op natuurontwikkeling. Dit mag geen verengender effect teweegbrengen.	Zie beantwoording bezwaar 1B	
14B	1/	[REDACTED] stelde voor om ontginningsgebied A en B te ruilen zodat zij langer gevvrijwaard bleven van ontginning. Bezwaarindiener geeft aan dat deze familie reeds ruilgronden heeft gekregen die een andere landbouwer heeft laten liggen terwijl er nog niet ontgonnen wordt. Als ontginningsgebied A en B worden geruild, zouden	Zie beantwoording bezwaar 8B-4	

nr bezwaar-schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
	twee jonge landbouwers hun gronden verliezen t.v.v. deze familie. Voor deze jonge landbouwers zou dit een ramp betekenen die meer dan de helft van hun grond in gebied B hebben.		
14B 2/	Deze gebieden moeten landbouw als nabestemming krijgen. Dit ook voor de aangrenzende gronden i.v.m. afstanden en perimeters.	Zie beantwoording bezwaar 8B-1 en 9B-4 en 1B	
15B	Idem 10B	Zie beantwoording bezwaar 10B	
16B	██████ verenigt alle land- en tuinbouwers lid bij Boerenbond uit de gemeente Mol en behartigt de belangen van de land- en tuinbouwers uit het werkingsgebied. Zij hebben de documenten gescreend op impact op de aanwezige land- en tuinbouw en kunnen niet akkoord gaan met of zien volgende zaken graag aangepast: 1) Deelgebieden 1.1 Schansheide		
16B 1/	Ondanks de doelstellingen in de procesnota 7 p. 17 wordt het gebied grotendeels herbestemd naar bouwvrij agrarisch gebied. Dit is ruimtelijk geen meerwaarde, gezien het natuurwaarde heeft en niet interessant is voor professionele landbouw omwille van waterwingebied (nulbemesting). Door omzetting van natuur naar landbouw dient er planbaten regeling uitgevoerd te worden. De oppervlakte agrarisch gebied wordt wel meegenomen in de algemene ruimtebalans in dit PRUP. In voorgaande fasen van het PRUP werd dit deelgebied als natuur behouden. Dit is steeds de algemene vraag geweest van de landbouwers en de gemeente Mol. In verslagen van de stuurgroep Mol Postel werd dit genotuleerd. Uit het verslag van 23/4/2018 blijkt dat het in het planvoorstel - herbestemming natuur was: "██████ (schepenen gemeente Mol) gaat akkoord met de optie om de nabestemming landbouw voor Schansheide niet te behouden. Schansheide is volgens hem geen goed alternatief voor professionele landbouw maar kan enkel gebruikt worden in functie van hobby-landbouw."	We merken op dat de bezwaarindiener in zijn inspraakreactie tijdens de publieke raadpleging over de startnota expliciet de vraag tot behoud van een landbouwbestemming in Schansheide heeft gesteld, met als motivatie dat de landbouwpercelen in het plangebied een productiewaarde kennen, maar ook belangrijk zijn i.f.v. mestafzet en premies. De planoptie voor een agrarische bestemming met overdruk natuurverweving is echter logisch omwille van volgende redenen : - De keuze om delen van het ontginningsgebied met nabestemming natuur gedeeltelijk als landbouwgebied en gedeeltelijk als natuurgebied te bestemmen, is ingegeven vanuit de visie van verweving van landbouw, natuur en bos (cfr. AGNAS), het werkelijke ruimtegebruik in het gebied en de landschappelijke kenmerken. Volgens de inventaris van de landbouwgebruikspercelen 2022 is er wel degelijk landbouwgebruik aanwezig in dit gebied. Het plangebied omvat de hele beschermingszone als waterwingebied, waarvan echter het noordelijke deel in de gewestplanbestemming ontginningsgebied met nabestemming natuur valt en het zuidelijk deel in landschappelijk waardevol agrarisch gebied. Zowel uit de kaart landbouwgebruikspercelen (bron: geopunt – zie bijgevoegde figuur), als luchtfoto's en waarnemingen op het terrein, als de beschrijving van de landschapskenmerken van het landschappelijk geheel Buitengoor, Meergoor, Sluismeer en de Broekbeemden met de Broekbeemden als één landschappelijke entiteit tussen Sluis en de noordelijker gelegen ontginningsplassen (bron: https://inventaris.onroerendergoed.be/erfgoedobjecten/135051) zowel functioneel als landschappelijk één geheel vormt. Rekening houdend met de gelijkaardige gebiedskenmerken in en om het plangebied is het dan ook logisch om grosso modo dezelfde gebruiks- en ontwikkelingsmogelijkheden vast te leggen in het deelplan Schansheide als in de omliggende gebieden die onderdeel uitmaken van hetzelfde ruimtelijk en landschappelijk geheel. De keuze om delen als landbouwgebied en delen als natuurgebied te bestemmen, is ingegeven vanuit de visie van verweving van landbouw,	<i>Aanpassing kaart plancompensaties zoals opgenomen onder 18B-3.</i> <i>Toelichtingsnota aanvullen met 'overdruk beschermingszone voor waterwinning' wat betreft het minder geschikt zijn voor de landbouw bij deelplan 'Schansheide' (zie toevoegingen bij pt. 5.6.1 p. 54 in KM II_def PRUP_TN_20240531 in bijlage).</i> <i>Toevoeging illustratie in plan-MER:</i> <i>Pt 12.4.1.1 Illustratie 12.2</i>

natuur en bos (cfr. [REDACTED] en het werkelijke gebruik en de kenmerken van het gebied. Ook het behoud van de kleine landschapselementen i.f.v. de landschappelijke en ecologische waarden kadert daarin. Dit is ook zo verduidelijkt in de toelichtingsnota van het PRUP (pt. 5.7.2)

Figuur landbouwgebruikspercelen 2022 in en om plangebied Schansheide (bron Geopunt)



- Zowel de aanwezige natuurwaarden als het landbouwgebruik laat zich vrij concreet vertalen in de bestemmingszones en -overdrukken en bijhorende voorschriften. De natuurwaarden situeren zich in enkele delen met hoge biologische waarden en in de kleine landschapselementen in de rest van het gebied. De delen met hoge biologische waarden binnen het plangebied worden herbestemd als natuurgebied. Voor de overige delen is een overdruk als natuurverwevingsgebied opgenomen. Door de overdruk als natuurverwevingsgebied is het wijzigen van kleine landschapselementen en beschermde vegetaties vergunningsplichtig als vegetatiewijziging. Dit is ook zo verduidelijkt in de toelichtingsnota van het PRUP (pt. 5.7.2). De rest blijft beschikbaar voor landbouwgebruik.
- Het PRUP houdt er geen bijkomende beperking in voor de landbouw door de beschermingsmaatregelen inzake grondwaterwinning. In het RUP wordt louter de bestaande contour van de beschermingszone voor drinkwater uit sectorale regelgeving overgenomen, overeenkomstig het B. VI. R. van 27/03/1985 houdende reglementering van de handelingen binnen waterwingebieden en beschermingszones, zoals gewijzigd via VLAREM I (B. VI. R. 06/02/1991) en VLAREM II (B. VI. R. 01/06./1995) en het mestactieplan (B. VI. R. van 20/12/1995). Opgemerkt moet worden dat die sectorale voorschriften voor waterwingebieden en beschermingszones sowieso verordenende kracht hebben.
- Vanuit de discipline Mens Landbouw in het ontwerp plan-MER (p. 252, pt. 12.8.) heeft de aanduiding als landbouwgebied met overdruk natuurverweving (basisplan voor het onderdeel Schansheide) de voorkeur op het alternatief met bestemming van gehele huidige

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
		ontginningsgebied als natuurgebied. Voor landbouw zijn de beperkingen op gebruiksmogelijkheden niet veel sterker dan in het basisplan. De planbatenregeling overeenkomstig art. 2.6.4 VCRO is overigens niet van toepassing op een bestemmingswijziging van 'ontginningsgebied' naar 'agrarisch gebied'. Dus ook op dit vlak is er geen wezenlijk verschil met omzetting naar natuurgebied. - Tabel 3.1 en 3.2 in het plan-MER geven de verschillen in oppervlaktes van deze alternatieve bestemmingen. Het verschil in beoordeling in het MER (0 versus 0/-1 voor wijziging geschiktheid landbouw en +2 versus +3 voor direct ruimtebeslag biodiversiteit) geeft geen aanleiding tot een wezenlijke voorkeur vanuit milieueffecten. - Ter bevestiging dat de kaart van het landbouwgebruik die gebruikt werd in de Nota Landbouw, waar de MER-beoordeling zich op baseert, een representatief beeld gaf, is ook de landbouwgebruikspcelenkaart voor de aangifte 2022 (Geopunt.be) weergegeven in toegevoegde illustratie 12.2 in pt 12.4.1.1. van het ontwerp plan-MER. - Het betreft een omvorming van subcategorie van gebiedsaanduiding ontginningsgebied naar categorie van gebiedsaanduiding landbouwgebied, welke bestemmingswijziging niet voorkomt in de lijst in art 2.6.4. VCRO met bestemmingswijzigingen waarvoor een planbaten is verschuldigd. Voor deze bestemmingswijziging is dus geen planbatenregeling van toepassing. Dit is evenwel verkeerdelijk aangeduid op de kaart met plancompensaties en dient aangepast te worden (zie beantwoording m.b.t. bezwaarschrift 18B-3). - Dat het gebied wordt opgenomen als agrarisch gebied in de ruimtebalans, is correct. Net zoals ook andere agrarische gebieden in beschermingszones voor waterwinning of andere overdrukken met gebruikbeperkingen worden meegenomen in de ruimtebalans voor agrarische gebieden. De voor landbouw te bestemmen gronden in het deelplan Schansheide zijn minder geschikt (kleinere percelen, te behouden kleine landschapselementen,...) voor de beroepslandbouw dan de landbouwgronden die in het deelplan 'Vervangende ontginningsgebieden' hun bestemming als agrarisch gebied verliezen. Dit kan aangevuld worden met 'overdruk beschermingszone voor waterwinning' wat betreft het minder geschikt zijn voor de landbouw en voor de duidelijkheid ook nog toegevoegd worden in de toelichtingsnota bij deelplan 'Schansheide'.	
16B	2/ Om bovenstaande redenen wenst de bezwaarindiener het deelgebied Schansheide voor 100% de bestemming natuur te geven. 1.2 Vervangende ontginningsgebieden – algemeen	We nemen akte van het gewijzigde standpunt dat nu in het bezwaarschrift wordt geformuleerd, maar kunnen de motivatie niet onderschrijven, gelet op voorgaande overwegingen.	
16B	3/ De vervangende ontginningsbieden zijn gelegen in Herbevestigd Agrarisch Gebied (HAG). Volgens omzendbrief Vlaamse Regering RO/2010/01 ter bescherming van HAG, kan een herbestemming enkel op voorwaarde van degelijk onderbouwde voorwaarden. Elementen die in deze verantwoording minstens aan bod moeten komen zijn:	Zie beantwoording bezwaar 7B-2 Dat de bestemming van de Vervangende ontginningsgebieden geen inname van herbevestigd agrarisch gebied inhoudt, neemt niet weg dat het PRUP het resultaat is van een degelijk onderbouwde verantwoording of motivering die wezenlijk deel uitmaakt van het dossier:	<i>Geen aanpassingen.</i>

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
16B 4/	- Onderzoek naar de alternatieve locaties, buiten HAG en een verantwoording waarom de alternatieven buiten HAG niet weerhouden worden. Het is aan te bevelen om een dergelijk alternatievenonderzoek, in voorkomend geval, op te nemen in de plan-MER.	- In het voorafgaande planningsproces Kempense Meren I werd reeds een ruim locatiealternatievenonderzoek voor vervangend ontginningsgebied (macroschaal) uitgevoerd. De zone Mol Postel Zuid kwam daaruit naar voren als onderzoeksruimte op mesoschaal. Binnen deze ruimte werden talrijke combinaties van microzones onderzocht, ook wat betreft de impact op de landbouwstructuur. Daarop werd in het milieueffectenonderzoek en planningsproces Kempense Meren II verder gebouwd.	
16B 5/	- Onderzoek naar de impact op de ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische structuur. De ruimtelijke kenmerken, het huidige effectieve landgebruik en de impact op individuele landbouwbedrijven etc. zijn elementen die in een dergelijke beoordeling aan bod moeten komen. Het gegeven of de intentie van een plan het zone-eigen maken is van een bestaande vergunde zonevreemde toestand, dan wel het aansnijden van een agrarisch gebied in landbouwgebruik voor andere ontwikkelingen, kan een element in deze beoordeling zijn.	- De impact op de ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische structuur is onderzocht, beschreven en beoordeeld in het ontwerp plan-MER. Vanuit die effectbeoordeling zijn milderende maatregelen en aanbevelingen voorgesteld die doorvertaling hebben gevonden in het plan. Voor het vervangend ontginningsgebied 'zuid' werden twee alternatieven onderzocht, waarbij uiteindelijk voor de zgn. 'liggende variant' werd gekozen, omwille van de beperktere impact op individuele landbouwbedrijfsvoeringen. Maar ook de inkrimping ontginningsgebied en opvulling uitloper KM Zuid t.h.v. huiskavel, inkrimping plangebied Koemook Zuid t.h.v. hoeve aan Hoge Schouw,...)	
16B 6/	- Onderzoek naar de mogelijke flankerende maatregelen voor landbouw. Voorstellen voor planologische ruil of het ter beschikking stellen van bruikbare ruilgrond voor de getroffen landbouwers kunnen deel uitmaken van dergelijke flankerende maatregelen.	- Tegelijkertijd zijn in het zelfde planningsinitiatief mogelijke flankerende maatregelen onderzocht in de inrichtingsnota. Gelet op de grondenportefeuille van de ontginner wordt grondruil in der minne voor de betrokken landbouwbedrijven vooropgesteld. (zie ook ons standpunt bij 9B-2)	
16B 7/	Bovenstaande verantwoording staat volgens de bezwaarindiener niet of onvoldoende beschreven in het PRUP. Flankerende maatregelen werden niet voorzien en hierdoor kan de bezwaarindiener niet akkoord gaan om 180 ha HAG te laten omzetten naar ontginningsgebied. 1.3 Vervangende ontginningsgebieden – nabestemming	De verantwoording is terug te vinden in hfst 6.4, 6.6 en 6.7 van de toelichtingsnota van het RUP, hfst 12.4, 12.5 en 12.7 het plan-MER en de instrumentenafweging in de inrichtingsnota. Deze maken deel uit van het dossier en hebben mee in openbaar onderzoek gelegen.	
16B 8/	De nabestemming voor de 2 vervangende ontginningsgebieden is 'gemengd openruimtegebruik' onder de categorie 'overig groen'. De bezwaarindiener wenst voor deze gebieden dat de nabestemming opnieuw landbouw is om de volgende redenen:	Zie ook beantwoording bezwaar 8B-1 en 9B-4	
16B 9/	· Is bestaand HAG, volgens omzendbrief is flankerend beleid nodig.	Zie beantwoording bezwaar 7B-2	
16B 10/	· Recent akkoord landbouwsector / Vlaamse regering: maximale bescherming van (H)AG.	Het ontwerp PRUP en grondruilplan werden reeds voorlopig vastgesteld in december 2021, ruim vòòr het akkoord werd gesloten.	<i>Geen aanpassingen.</i>

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
		Het grondruilplan (dat gekoppeld is aan het deelplan Landbouw- en natuurgebieden Mol Postel Zuid) blijft binnen de lijnen van het akkoord: - De bestemming van de 2 ontginningsgebieden valt buiten het HAG, want zit vervat in de beleidsmarge voor de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan voor de geplande ontginning van kwartszand ter hoogte van Zeven Heerlijkheden die is opgenomen in de beslissing van de Vlaamse regering van 21/12/2007 waarin de agrarische en natuurlijke structuur voor regio Neteland werd herbevestigd en in de beslissing van de Vlaamse regering van 12/12/2008 betreffende het actieplan voor de herbevestigde agrarische gebieden in vogelrichtlijngebied regio Neteland zijn de agrarische gebieden in habitatrichtlijngebied uit het herbevestigde agrarisch gebied gesloten. - Er worden geen gronden aankocht door de overheid, of opgenomen in het grondruilplan, binnen de perimeter van deze ontginningsgebieden. Het grondruilplan staat ook niet i.f.v. van het deelplan Vervangende ontginningsgebieden maar i.f.v. het deelplan Landbouw- en natuurgebieden Mol Postel Zuid. Grondruil i.f.v. de ontginning gebeurt in der minne tussen de ontginner en getroffen landbouwers.; - Het grondruilplan voorziet grondruil binnen Natura 2000-gebieden: enerzijds binnen het SBZ-H i.f.v. natuur (buiten HAG) en binnen SBZ-V i.f.v. ruilgronden voor de landbouw (deels binnen HAG, deels buiten HAG maar door de herbestemming naar agrarisch gebied als toegevoegd aan HAG te beschouwen).	
16B	11/ · Bestemming “overig groen” kan nadelige gevolgen hebben voor naburige landbouwbedrijven op gebied van vergunningen – uitbating en waterwinning.	Zie beantwoording bezwaar 1B	
16B	12/ · Nieuwe ontginningsputten kunnen na ontginning opnieuw opgevuld worden met bestaande pijpleiding (cfr. andere ontginningsgebieden in de regio van [REDACTED] waardoor er opnieuw landbouwuitbating mogelijk is.	Zie beantwoording bezwaar 8B-5	
16B	13/ De bezwaarindiener stelt dat het volgens [REDACTED] geen probleem is om de ontginningsputten opnieuw op te vullen via de bestaande pijpleiding, zonder dat er gemotoriseerd verkeer noodzakelijk is. Hiervoor dient er wel gedeeltelijk externe grond per vrachtschip aangebracht te worden. De mogelijkheid voor het aanbrengen van externe grond kan daardoor best opgenomen worden in het PRUP.	Dit wordt bevestigd in bezwaarschrift 18B. Zie beantwoording bezwaar 8B-5	
16B	14/ De bezwaarindiener wenst dat de nabestemming van de vervangende ontginningsgebieden landbouw is.	Zie beantwoording bezwaar 8B-1 en 9B-4	
	2) Flankerende maatregelen landbouwers Mol-Postel		
16B	15/ Door de ruil landbouw/natuur zijn bepaalde bedrijfssites (met bijhorende vergunningen voor uitbating en waterwinning) dichterbij gelegen bij de natuurgebieden. Bij één bedrijf wordt de volledige huiskavel omgevormd van landbouw naar natuur.	Zie beantwoording bezwaar 1B	

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar		Standpunt PROCORO	Conclusie
		Door de afstand te verkorten van de landbouwactiviteiten t.a.v. de natuurgebieden, kunnen toekomstige vergunningen voor de betreffende bedrijven in het gedrang komen.		
16B	16/	De bezwaarindiener vraagt uitdrukkelijk voor alle Postelse Landbouwbedrijven een duurzame oplossing op gebied van vergunningen voor uitbating en waterwinning.	Zie beantwoording bezwaar 1B	
17B		<u>Opmerkingen</u>		
17B	1/	1. De werkelijke redenen voor de uitvoering van dit plan zijn weinig transparant gebleven.	Zie beantwoording bezwaar 11B-1	
17B	2/	2. De ecologische impact van dit plan is niet mee in overweging genomen. Er is geen voorafgaand onderzoek gedaan naar de gevolgen van grootschalige ontbossing voor bodemerosie en uitdroging. Het herbebossen van andere percelen op andere locaties zal het probleem niet compenseren. Achteraf studies lanceren zal de verliezen voor de eigenaars en het milieu niet terugdraaien.	Zie beantwoording bezwaar 11B-2	
17B	3/	3. De betrokkenheid van de eigenaars kwam te laat. Er waren perfect aanvaardbare ruilopties die niet zijn overwogen omwille van de late betrokkenheid. Het is pas na enorm aandringen dat de meest realistische optie uiteindelijk werd overwogen en dat er een echt overleg georganiseerd werd met de familie.	Zie beantwoording bezwaar 11B-3	
		<u>Bezwaren :</u>		
17B		Onderstaande punten 1, 2 en 5 zijn nog steeds relevant. ■■■ heeft zeer recent besprekingen opgestart tussen de eigenaars en een economische speler, maar er is momenteel nog geen overeenkomst ondertekend. We wachten af. Als een overeenkomst wordt bereikt, zal bezwaarindiener een deel van het standpunt herzien.		
17B	4/	1. Het opgelegde perceel (10105) i.k.v. herverkaveling is volledig gescheiden van het blok waarvan de familie van bezwaarindiener eigenaar is. Bovendien maakt een weg de doorgang tussen beiden moeilijk en gevaarlijk. (zie opgenomen foto in bezwaarschrift)	Zie beantwoording bezwaar 11B-4	
17B	5/	2. Perceel 10105 wordt gelijkgesteld aan het eigen perceel, terwijl het een voormalig veld is waar niets op	Zie beantwoording bezwaar 11B-5	

nr bezwaar- schrift		inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
		staat. Het eigen perceel is volledig bebost met 50jaar oude bomen. Economisch verlies = 100%. De rechtvaardigingsreden dat alleen het werkelijk oppervlak in aanmerking komt voor de ruil houdt geen stand. In het Vlaamse rechtssysteem is bij een bestemmingsverandering een compensatiemechanisme voorzien om rekening te houden met de meer- of minderwaarde die verband houdt met de nieuwe situatie. Het is evident dat in dit geval het ontbreken van bomen op een bebost perceel een aanzienlijke minderwaarde inhoudt die gecompenseerd moet worden. (zie foto's bezwaarschrift)		
17B	6/	Zelfs als er herbebossing volgt, duurt het nog 50 jaar om een equivalent bos te herstellen. De verplichting om de grond op houtoogst voor te bereiden, zorgt voor een onevenredige kostenpost t.o.v. wat nodig zou zijn geweest bij eenvoudige herbebossing.	Zie beantwoording bezwaar 11B-6	
17B	7/	3. Het nieuwe kadastrale ontwerp houdt geen rekening met perceel A140S29. Bezwaarindieners en diens familie is hiervan voor 50% eigenaar. De nieuwe situatie dwingt hen om de helft van deze weg in het midden van het land, wat niet aan hen toebehoort, te behouden. (zie foto in het bezwaarschrift)	Zie beantwoording bezwaar 11B-7	
17B	8/	4. Perceel 10105 biedt geen toegang vanaf de weg. Het zou logischer zijn geweest om het probleem van perceel 140S29 te compenseren door de gelijkwaardigheid over te brengen naar 143P32.	Zie beantwoording bezwaar 11B-8	
17B	9/	5. Vanwege de ligging aan de andere kant van de weg bevindt perceel 10105 zich buiten de jachtvereniging waarbij het familiedomein hoort = verlies jachtrecht. Zelfs als dit perceel aan het jachtplan zou worden toegevoegd, zou het onbruikbaar blijven wegens de ingesloten ligging aan de overkant van een belangrijke weg.	Zie beantwoording bezwaar 11B-9	
17B	10/	6. De gemeten oppervlakten zijn kleiner dan de kadastrale oppervlakten. Betekent dit dat het kadaster (waarop de belastingen worden gebaseerd) onjuist is en de betaalde belasting verkeerd is berekend?	Zie beantwoording bezwaar 11B-10	
17B	11/	7. Dat een dergelijk project kan worden uitgevoerd nog voordat de impactstudies zijn aangeleverd is verbazingwekkend vanuit standpunt van respect voor milieu en impact mens op een natuurgebied. De	In het ontwerp plan-MER zijn de effecten op planniveau beschreven en beoordeeld. Dit plan-MER lag mee in openbaar onderzoek. Op projectniveau zal bijkomend effectenonderzoek gevoerd worden (project-MER) op basis van de concrete timing, fasering, technieken, voorgestelde	<i>Geen aanpassingen.</i>

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar		Standpunt PROCORO	Conclusie
		toekomstige doortocht van 10.000'en vrachtwagens over privé-wegen, zonder het akkoord van de eigenaars te vragen, is enerzijds totaal respectloos maar anderzijds problematisch vanuit milieustandpunt.	eindinrichting en flankerende maatregelen die pas bij de concrete uitwerking van een vergunningsaanvraag voor ontginning gekend zullen zijn. Zie ook beantwoording bezwaar 10B-1	
17B	12/	8. Alleen al het aankondigen dat beslissingen in dit project wettelijk bindend zijn, rechtvaardigt niet de onteigening in een rechtsstaat. <u>Besluit</u>	Zie beantwoording bezwaar 11B-12	
17B	13/	Eigenaars werden decennialang verplicht om het natuurlijke aspect van deze omgeving te respecteren en nu beslist Gewest om de bestemming te wijzigen i.f.v. de bescherming van het toekomstig economische belang van bepaalde bedrijven. Het effect op onze familie is groot.	Zie beantwoording bezwaar 11B-13	
17B	14/	I.k.v. de ruil vinden we geen enkel element in balans dat als positief kan worden beschouwd. Bezwaarindiener is vastbesloten om de bezwaren via alle juridische wegen voort te zetten als hij niet wordt gehoord.	Zie beantwoording bezwaar 11B-14	
18B	1/	Bezwaarindiener drukt haar waardering uit voor het PRUP dat rechtszekerheid geeft aan alle betrokken partijen. Bezwaarindiener ondersteunt het PRUP, maar wenst volgende opmerkingen te formuleren: 1. <u>Ruimtebegroting</u>	Waarvan akte.	
18B	2/	In de toelichtingsnota wordt de globale ruimtebalans voor het geheel der deelplannen voorgesteld (hfdst. 10.2) waaruit ook de compensatie van de ontginningsgebieden blijkt. Bezwaarindiener stelt voor om het item "ontginning en waterwinning" uit te splitsen tussen enerzijds "ontginning" en anderzijds "waterwinning". Uit de tabel kan onterecht afgeleid worden dat de ontginningsoppervlakte zou verhogen met +/- 3ha. De tabel op pag. 136 toont aan dat de oppervlakte van bestemd ontginningsgebied ca. 172ha zal worden. De oppervlakte bestemd ontginningsgebied daalt met ca 3ha.	Zie beantwoording bezwaar 2B-2	
18B	3/	De tabel Schansheide is incorrect aangezien hier het bestemmingstype "ontginningsgebied" ontbreekt, hoewel dit de hoofdbestemming is. Het gebied staat geklasseerd als effectief ontginningsgebied (met nabestemming natuur) conform het KB van 1972	De opmerking is terecht. Dit dient rechtgezet in het register van plancompensaties.	<i>Aanpassing toelichtingsnota PRUP:</i>

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
	m.b.t. de inrichting van de gewestplannen, ic. 6.3. ontginningsgebieden (zoals de toelichtingsnota elders terecht vermeldt). Ontginning is hier de hoofdbestemmingscategorie en geen overdruk. Deze oppervlakte “Schansheide” kan niet toegeschreven worden aan een andere bestemming zoals “Natuurgebied”, “Landschappelijke waardevolle agrarische gebieden”. Het gebied maakt deel uit van een vergund en actief ontginningsgebied zodat geenszins sprake kan zijn van een nabestemming. Dit moet gecorrigeerd worden in de tabel.		- <i>Aanpassen kaart met plancompensaties voor deelplan Schansheide en de figuur bij pt. 5.9 in de toelichtingsnota waarbij herbestemming van subcategorie van gebiedsindeling gebied voor winning van oppervlakedelfstoffen naar (deels) bouwvrij agrarisch gebied en (deels) natuurgebied wordt gehanteerd (opm: nog aan te passen in document PRUP KM II_def PRUP_SV_20240531 in bijlage.)</i> - <i>Zie aangepaste ruimtebegrotingen onder pt 10.1 (Deelplan Schansheide) en pt. 10.2 (geheel van deelplannen) in document PRUP KMII_def PRUP_TN_20240531 in bijlage.</i>
18B	4/ Wat de tabel “Hoofdpoort” betreft, kan verdedigd worden dat deze feitelijk correct is, aangezien het ontginningsgebied aldaar een reservegebied is, wat de facto een overdruk is. Voor de leesbaarheid van het geheel, is het echter aangewezen ook in deze tabel de oppervlakte reservegebied voor ontginning als aparte lijn te vermelden. Zo wordt ook de link met de globale ruimtebalans duidelijk. 2. Opvulling met gebiedseigen vulmateriaal/bodem	Het is een terechte opmerking dat de ruimtebalans geen inzicht biedt in de wijzigingen in de bestemmingen voor (delfstoffen)ontginning. Dit dient aangepast te worden door een informatieve vermelding van de oppervlakte 'uitbreiding voor ontginningsgebied' in de ruimtebegroting voor deelplan Hoofdpoort, en in de ruimtebegroting van het geheel van de deelplannen bij 'ontginning & waterwinning' informatief de oppervlaktes te vermelden voor enerzijds gebieden voor winning van oppervlakedelfstoffen (ontginningsgebied, uitbreiding van ontginningsgebied) en anderzijds gebied voor infrastructuur voor duurzame watervoorziening.	<i>Aanpassing toelichtingsnota PRUP:</i> - <i>Zie aangepaste ruimtebegrotingen onder pt 10.1 (Deelplan hoofdpoort) en pt. 10.2 (geheel van deelplannen) in document PRUP KMII_def PRUP_TN_20240531 in bijlage.</i>
18B	5/ Hfdst. 6.7.2. vermeldt dat het technisch onmogelijk is grondgebonden landbouw of hoogwaardige aquatische natuur te realiseren zonder opvulling van de ontginningsput. Verder wordt vermeld dat een opvulling van de ontginningsputten met externe	Zie beantwoording bezwaar 8B-5	

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
	aanvoer van vulmateriaal/bodem niet wenselijk is o.a. omwille van de mogelijke mobiliteitsimpact.		
18B 6/	Bezwaarindiener heeft positieve ervaring met backfilling. Zie bv. de actieve exploitatie te groeve Donk (vergunning Deputatie Provincie Antwerpen dd. 12.01.2023 – rubriek 60) en de lopende vergunningsaanvraag voor de groeve Pinken. De aanvoer van externe gronden te Pinken zal volledig over het water plaatsvinden. Er wordt geen mobiliteit over de weg gecreëerd. Gelet op de ligging van de bestemde ontginningsgebieden nabij het kanaal acht bezwaarindiener het te voorbarig om in deze fase de aanvoer te beperken tot gebiedseigen gronden. Voor zover een aanvulling met externe gronden technisch mogelijk is, kan voor wat betreft de milieuimpact (dit is inclusief mobiliteit) het project-MER en/of de vergunningsaanvraag als relevant instrument gehanteerd worden.	Waarvan akte.	
19B	<u>Eerste bezwaar</u>		
19B 1/	De nabestemming van Postel Zuid wordt open gehouden hoewel dit rechtstreeks aansluit bij de huiskavel van een landbouwbedrijf. Terwijl er 180 ha landbouwgrond verdwijnt, wordt er geen garantie gegeven voor de toekomst aan de betreffende landbouwers. Van een evenwicht tussen natuur-recreatie-ontginning-landbouw is geen sprake. Er wordt voor de landbouwers in kwestie geen toekomstperspectief gegeven. Postel Zuid omvat een huiskavel dat rechtstreeks aansluit bij een jong landbouwbedrijf, wat economisch van groot belang is voor het op lange termijn voortbestaan van het bedrijf.	Zie beantwoording bezwaar 8B-1, 9B-2 en 9B-4	
19B	Conclusie: het veranderen van de nabestemming van landbouw naar een open bestemming is nodeloos voor de ontginningsproblematiek, is niet gemotiveerd en is in strijd met de beslissing van de Vlaamse Regering tot herbevestiging van dit kavel als landbouwgrond.	Zie beantwoording bezwaar 8B-1, 9B-2 en 9B-4	
	<u>Tweede bezwaar</u>		
19B 2/	Volgens het voorgestelde PRUP zou eerste Postel Zuid ontgonnen worden en daarna Postel Noord. Dit is voor het betreffende landbouwbedrijf erg nadelig. Een omgekeerde volgorde biedt veel meer mogelijkheden tot schadebeperking. Als de volgorde	Zie beantwoording bezwaar 8B-4	

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
	wordt omgekeerd zal de huiskavel van het betreffende landbouwbedrijf later aangesneden worden.		
19B	Conclusie: de volgorde van exploitatie (eerst Postel Zuid dan Postel Noord) is niet gemotiveerd en erg nadelig voor het landbouwbedrijf Postelhoeve ook na de ontginning.	Zie beantwoording bezwaar 8B-4 en 8B-6	
	<u>Derde bezwaar</u>		
19B	3/ De aanvoer van externe grond wordt in het PRUP verboden. Als deze bepaling aangehouden wordt, zal het opvullen en hergebruiken van de landbouwgronden onmogelijk zijn. Dit kan niet de bedoeling zijn. Vandaag worden op meerdere plaatsen ontginningsputten met externe grond opgevuld (Donk gemeente Mol en Pinken gemeente Dessel) [REDACTED] heeft de nodige machines en kennis hiervoor. Een verbod houdt een voorafname in van de nabestemming en geeft aan dat de enige doelstelling van het PRUP is om landbouwgronden naar nabestemming natuur om te zetten. Het PRUP is hierdoor intern tegenstrijdig en in strijd met de herbevestiging als landbouwgrond van 21/12/2007 door de Vlaamse Regering.	Dit wordt bevestigd in bezwaarschrift 18B. Zie beantwoording bezwaar 7B-2 en 8B-5	
19B	Conclusie: het verbod op het gebruik van externe grond verhindert in de praktijk het opnieuw voor de landbouw bestemmen van de ontginningsputten. Daarmee wordt heimelijk een beslissing genomen waardoor praktisch gezien, na de ontginning, alleen de bestemming natuur nog mogelijk is.	Zie beantwoording bezwaar 8B-5	
20B	1/ Bezwaarindienaar exploiteert een melkvee- en akkerbouwbedrijf: [REDACTED] I. Het PRUP betreft gronden die in exploitatie zijn door het bedrijf van bezwaarindienaar. Postel Zuid neemt hele huiskavel in.	Niet het hele huiskavel wordt ingenomen. De milderende maatregel die in het ontwerp plan-MER is vooropgesteld m.b.t. aanpassing westgrens zone Zuid en noordgrens zone Noord mildert de impact op het meest getroffen bedrijf (2,7 ha huiskavel wordt buiten vervangend ontginningsgebied gelaten). Deze maatregel is doorgevoerd in het ontwerp RUP.	Geen aanpassingen.
20B	2/ + Idem 8B	+ zie beantwoording bezwaar 8B	
21B	Idem 8B	Zie beantwoording bezwaar 8B	
22B	<u>Eerste bezwaar</u>		
22B	1/ Postel Zuid sluit rechtstreeks aan bij de huiskavel van een landbouwbedrijf. De nabestemming van Postel Zuid wordt na de ontginning open gehouden.	Zie beantwoording bezwaar 8B-1	

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
22B 2/	· Terwijl er 180ha landbouwgrond verdwijnt wordt er geen garantie teruggegeven voor de landbouwers naar de toekomst toe. Van een evenwicht tussen natuur-recreatie-ontginning-landbouw kan er zeker niet gesproken worden. In dit evenwicht kan landbouw in deze situatie worden geschrapt. Nergens wordt voor de landbouwers in kwestie een toekomstperspectief gegeven.	Zie beantwoording bezwaar 7B-2, 9B-2 en 9B-4	
22B 3/	· Postel Zuid omvat huiskavel dat rechtstreeks aansluit bij een jong landbouwbedrijf, wat economisch van groot belang is voor het voortbestaan op lange termijn van het bedrijf.	Zie beantwoording bezwaar 8B-5, 9B-4 en 20B-1	
22B 4/	Het veranderen van de nabestemming landbouw naar een open bestemming is nodeloos voor de ontginningsproblematiek, is niet gemotiveerd en is in strijd met de HAG-beslissing van Vlaanderen. <u>Tweede bezwaar</u>	Zie beantwoording bezwaar 7B-2, 8B-1, 9B-2 en 9B-4	
22B 5/	De fasering van de ontginning (eerst Zuid, dan Noord) is erg nadelig en niet gemotiveerd. Een omgekeerde volgorde biedt meer schadebeperkingsmogelijkheden. Indien eerst Noord en dan Zuid wordt ontgonnen zal de huiskavel van het landbouwperceel later aangesneden worden. <u>Derde bezwaar</u>	Zie beantwoording bezwaar 8B-4	
22B 6/	Aanvoer van externe grond is verboden = onmogelijk om landbouwgronden op te vullen en te hergebruiken. Dit kan niet de bedoeling zijn. Vandaag worden op meerdere plaatsen ontginningsputten met externe grond opgevuld (Donk in Mol, Pinken in Dessel). [REDACTED] heeft de nodige machines en kennis om dit te doen.	Zie beantwoording bezwaar 18B-6 en 8B-5	
22B 7/	Dit aanvoerverbod doet een voorafname op de nabestemming en geeft aan dat de enige doelstelling van het PRUP erin bestaat een aantal landbouwgronden naar natuur over te hevelen. Het PRUP is daardoor intern tegengesteld en in strijd met de HAG-beslissing.	Zie beantwoording bezwaar 7B-2 en 8B-5	
23B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
24B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
25B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
26B	Idem 8B	Zie beantwoording bezwaar 8B	
27B	1/ Volgens het PRUP zou eerst Postel Zuid ontgonnen worden en daarna Postel Noord. Hierdoor verdwijnt het fietspad Russendorp waardoor het voor wielerveders/wandelaars/fietssers onmogelijk wordt om op een veilige en rustige manier hun fietsroute richting Postel te continueren.	Er wordt geen fasering opgelegd in het RUP (zie ook beantwoording 8B-4). In het ontwerp-MER is de impact op de fietsroute via Russendorp niet beschreven en beoordeeld. volgende informatie werd aangeleverd door de MER-deskundige: "Langs de weg Russendorp doorheen plangebied deelplan KM Zuid wordt veel gefietst (indicatieve raadpleging Strava's Global Heatmap mei 2024 (www.strava.com/maps))), hoewel deze route niet aangeduid is als fietsknooppuntenroute. Via deze route is het 5,7 km tussen knooppunt 75 en 76. Via de route langs de N136 -waar de aanleg van een vrijliggend fietspad op handen is - naar het noorden en nabij knooppunt 77 rechtsaf via de Lommelseweg is dat 8 km. Via het zuiden, langs knooppunt 260 en 232 (jaagpad kanaal) is het ook 7,8 km. "	
27B	2/ Als de ontginningsvolgorde wordt omgekeerd, kan het fietspad behouden blijven.	Strikt genomen zou een fasering bovendien enkel impact hebben op het tijdstip en de duur waarop de recreatieve verbinding zou worden verbroken, niet of ze wordt doorbroken.	
27B	3/ Verder is het ook heel tegenstrijdig met het behoud van het Zilvermeer voor toerisme. Dit fietspad heeft een grote aantrekkingskracht voor toerisme. Er wordt nergens een alternatief voorzien.	We volgen het standpunt van de MER-deskundige die stelt: "Gezien het recreatief karakter van het fietsen in deze omgeving zijn de omrij-afstanden bij verdwijnen van Russendorp als fietsas realistische omrijafstanden, die de kwaliteit van het netwerk niet verminderen. Door de aanleg van een (onverhard) fietspad in de beschermingsstrook van de ontginningszone Zuid, kan deze route voor fietsers bruikbaar blijven. Maar het voorzien van deze functie is ondergeschikt aan het voorzien van wandel- en ruiterroute en aan de ecologische en landschappelijke functionaliteit van de bufferstrook." Dit was ook zo al opgenomen in de verordenende bepalingen m.b.t. de inrichting van de bufferstrook '1.1 noordrand' voor deelzone KM Zuid in de stedenbouwkundige voorschriften van het ontwerp RUP voor deelplan Vervangende ontginningsgebieden. We adviseren de effectbeschrijving en -beoordeling bij discipline Mens aan te vullen m.b.t. de impact op de fietsroute via Russendorp.	<i>Tekstuele toevoeging plan-MER: Pt 12.5.4.1 deelplan vervangende ontginningsgebieden</i> <i>Langs de weg Russendorp doorheen plangebied zone Zuid' en Zuid wordt veel gefietst (indicatieve raadpleging Strava's Global Heatmap mei 2024 (www.strava.com/maps))), hoewel deze route niet aangeduid is als fietsknooppuntenroute. Via deze route is het 5,7 km tussen knooppunt 75 en 76. Via de N136 -waar de aanleg van een vrijliggend fietspad op komst is - naar het noorden en nabij knooppunt 77 rechtsaf via de Lommelseweg is dat 8 km. Via het zuiden, langs knooppunt 260 en 232 (jaagpad kanaal) is het ook 7,8 km. Gezien het recreatief karakter van het fietsen in deze omgeving zijn dat realistische omrijafstanden, die de kwaliteit van het netwerk niet verminderen. Door de aanleg van een (onverhard) fietspad in de beschermingsstrook van de ontginningszone Zuid, kan deze</i>

nr
bezwaar-
schrift

inhoud bezwaar

Standpunt PROCORO

Conclusie

route voor fietsers bruikbaar blijven. Maar het voorzien van deze functie is ondergeschikt aan het voorzien van wandel- en ruiterroute en aan de ecologische en landschappelijke functionaliteit van de bufferstrook.

Het effect ten aanzien van de recreatieve verbindingen kan bijgevolg als aanzienlijk negatief (-2) beoordeeld worden vanwege ruiter en wandelroute en in mindere mate fietsroute voor beide alternatieven, zone Zuid' en zone Zuid.

28B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B
29B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B
30B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 22B
31B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 22B
32B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 22B
33B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 22B
34B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B
35B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B
36B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B
37B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 22B
38B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B
39B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B
40B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B
41B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B
42B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B
43B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
44B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B	
45B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B	
46B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
47B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B	
48B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
49B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
50B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B	
51B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B	
52B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
53B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B	
54B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
55B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
56B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B	
57B	Fervent fietser en veelvuldig gebruiker van fietspad Russendorp + idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B	
58B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
59B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B	
60B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B	
61B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
62B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
63B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
64B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
65B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B	
66B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar		Standpunt PROCORO	Conclusie
67B	Idem 27B		Zie beantwoording bezwaar 27B	
68B	Tijdens de algemene vergadering van 24.02.2024 werden volgende bezwaren en bezorgdheden geformuleerd:			
68B	1/	· Het komt ons voor dat de lokale gemeenschap van Mol gegijzeld wordt/zal worden door een grondruil tussen de provincie en ████████ De inwoners van Mol zijn geen betrokken partij, wel slachtoffer:	Zie beantwoording bezwaar 7B-1	
68B	2/	o ████████ is en blijft eigenaar van de gronden van Zilvermeer, ook na de grondruil en ontginning in de vervangende ontginningsgebieden.	Zie beantwoording bezwaar 7B-1	
68B	3/	o De toekomst van het Zilvermeer wordt nog steeds bedreigd, ook na de ontginning van de vervangende ontginningsgebieden (30 tot 60 jaar).	Zie beantwoording bezwaar 7B-1	
68B	4/	Bezwaarindieners pleit ervoor om een eigendomsoverdracht naar de provincie definitief vast te leggen in een document.	Zie beantwoording bezwaar 7B-1	
68B	5/	· Er moet onderzocht worden of enige compensatie t.a.v. de lokale bevolking kan gevonden worden. Een vorm van gratis toegang voor Molse inwoners tot het Zilvermeer kan mogelijks overwogen worden.	Het PRUP handelt over ruimtelijke bestemmingen en inrichting. Of deze bestemmingen privaat dan wel door de overheid worden gerealiseerd en/of gratis dan wel betalend zijn, is geen onderwerp van een ruimtelijk uitvoeringsplan. Zie ook beantwoording bezwaar 10B-9.	Geen aanpassingen.
68B	6/	· Er wordt gesproken over “grondruil”, een oppervlakte van 180ha wordt geruild met 180ha landbouwgrond.	De 180 ha waarvan sprake betreft de planologische ruil van te schrappen bestemmingen i.f.v. zandontginning, waarvan sprake in het Tweede Algemeen Oppervlaktedelfstoffenplan. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen een planologische ruil en een grondruil.	Geen aanpassingen.
68B	7/	o In de definitie van “grondruilplan” wordt gesproken over een objectieve bepaling van de inbreng en toedeling van de gronden. Het basisprincipe voor het bepalen van de herverkaveling is dat per rechthebbende de TOTALE waarde die men bezit voor de herverkaveling gelijk is aan de TOTALE waarde die men krijgt na de verkaveling.	Een planologische ruil heeft te maken met ruimtelijke bestemmingen en oppervlaktes, en wordt geregeld volgens een RUP-procedure. Een planologische (her)bestemming is grondgebonden. Eventuele meer- of minwaardes die een bestemmingswijziging voor de eigenaar van de grond met zich meebrengt, worden 'belast' via het systeem van zgn. planbaten en planschade dat - voor dit PRUP - is geregeld in Titel II Planning, hfst VI van de VCRO. Er zijn ook regelingen verankerd in Deel 2. Bepalingen m.b.t. de instrumenten en de organisatie, Deel 2, Titel 1, hoofdstuk 1, afdeling 3 (vergoeding voor waardeverlies van gronden) van het decreet Landinrichting en in titel 2 van het Instrumentendecreet die voorzien in compensatie van waardeverlies voor de gebruikers van gronden door wijzigingen in ruimtelijke bestemmingen, maar deze laatste zijn o.i. niet van toepassing in het deelplan Vervangende ontginningsgebieden (alsook niet in de deelplannen Schansheide en Hoofdpoort). Een grondruil betreft een ruiling van eigendommen. Het eigendomsrecht is verankerd in het burgerlijk wetboek. Naast de vrijwillige aan-/verkoop van eigendommen zijn er ook een aantal wettelijke regelingen waarbij een wijziging van eigendomssituatie kan worden afgedwongen. Eén daarvan betreft de herverkaveling uit kracht van wet die gekoppeld is aan een ruimtelijk uitvoeringsplan, zoals voorzien in het decreet landinrichting. Een herverkaveling uit kracht van wet die gekoppeld is aan een ruimtelijk	

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
		uitvoeringsplan kan zowel stedenbouwkundige voorschriften als de eigendoms- en gebruikssituatie van betrokken gronden aanpassen. Het heeft als doel om een landinrichtingsproject, of ander project, plan of programma te realiseren, waarvoor een optimaler en evenwichtiger grondgebruik noodzakelijk is. Het is bij een herverkaveling uit kracht van wet die gekoppeld is aan een ruimtelijk uitvoeringsplan niet nodig om de bestemmingscategorieën exact 1 op 1 met elkaar te ruilen i.f.v. de belangen van de eigenaars en gebruikers. Eventuele meer- of minwaardes voor de eigenaars ten gevolge van de eigendomsruil worden immers tegelijkertijd met de eigendomsruil financieel verrekend. Een herverkaveling uit kracht van wet (eigendomswijziging) die gekoppeld is aan een ruimtelijk uitvoeringsplan is evenwel niet van toepassing in deelplan Vervangende ontginningsgebieden. (Voor deelplan Landbouw- en natuurgebieden Mol Postel Zuid wordt het instrument van de herverkaveling uit kracht van wet die gekoppeld is aan een ruimtelijk uitvoeringsplan in dit PRUP wel toegepast. De gebruikers- en eigendomswijzigingen en financiële verrekeringen die daarmee gepaard gaan worden geregeld in het grondruilplan dat samen met dit PRUP wordt vastgesteld.)	
68B	8/ o De ontginning van het gebied "Zilverput" werd gestopt in 1930. De putten vulden zich spontaan met water. Zilvermeer werd opgericht in 1947. XXXXXXXXXX sneed andere ontginningsgebieden aan met zand van hogere kwaliteit.	Het aansnijden van kwartszandvoorraden met hogere/betere kwaliteiten volgt hoe dan ook uit een economische (maatschappelijke) vraag. Die trend is ook beschreven in het Eerste en Tweede Algemeen Oppervlakedelfstoffenplan.	
68B	9/ o De berekeningswijze van de waarde/grootte van de te ruilen grond is merkwaardig, er wordt m² per m² geruild zonder rekening te houden met 1) de kwaliteit van het zand onder de oppervlakte; 2) de dikte van de te ontginnen laag zand. Een correctere bepaling zou zijn m³ zand maal de waarde van de kwaliteit van het zand.	Louter wat betreft bestemmingswijzigingen – los van eigendomsstructuren - is het gangbaar in het ruimtelijk ordeningsbeleid dat binnen een planologische ruiloperatie oppervlakte om oppervlakte wordt geruild, tenzij beleidsmatig wijzigingen in die zogenaamde ruimtebalans zijn vooropgesteld. Dit wordt in vaktermen de ruimteneutraliteit genoemd en vindt zijn basis in art. 1.1.4. van de VCRO dat stelt: "De ruimtelijke ordening is gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Er wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen." De ruimtelijke impact (en bijhorende afweging) is immers vooral op basis van de grondinname. Afwegingen in ruimtelijke planningsprocessen staan in principe los van eigendomsstructuur. In het geval van het deelplan Vervangende ontginningsgebieden is een wijziging in de ruimtebalans beleidsmatig beslist in het besluit van de Vlaamse regering van 21 december 2007 (beleids marge voor zones voor ontginning t.o.v. de oppervlakte agrarische gebied die in het gewestplan is bestemd) en het 2e Algemeen Delfstoffenplan vastgesteld door de Vlaamse Regering op 19 december 2014. Deze beleidsbeslissingen beogen het veiligstellen van ruimte om de huidige en toekomstige behoeften aan kwartszand van hoogwaardige kwaliteit, aan drinkwater (vermijden ontginning in waterwingebied), Schansheide omwille van zijn waarde als waardevol beemdenlandschap en recreatiemogelijkheden (vermijden verdere ontginning van zand in recreatiedomein Zilvermeer). Dat dit impact heeft op de beschikbare ruimte voor landbouw was bij het nemen van die beleidsbeslissingen gekend, gelet op de beleids marge voor ontginning die werd beslist bij de herbevestiging van de agrarische gebieden. De bestemming van nieuwe ontginningsgebieden houdt weliswaar niet in dat deze ruimte onmiddellijk verloren gaat als ruimte voor landbouw. Het ruimteverlies doorheen de tijd is afhankelijk van het ontginningsritme (ruimtelijke voortschrijding) van de ontginning dat afhankelijk is van de economische (maatschappelijke) vraag naar de betreffende kwaliteit aan kwartszand en de ontginningsdiepte. De diepte van de ontginningen (en dus ook het volume) wordt vooral bepaald door een aantal milieuvorwaarden, die enkel op	<i>Geen aanpassingen.</i>

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
		projectniveau nader onderzocht kunnen worden. Er kan in alle redelijkheid van uitgegaan worden dat het ontginningsritme wordt bepaald door de marktvraag. Bovendien heeft de ontginning de plicht om zo efficiënt mogelijk om te gaan met de delfstoffenvoorraad vanuit het oppervlakedelfstoffendecreet. De effectief voor ontginning aan te snijden oppervlakte doorheen de tijd zal m.a.w. afhangen van de marktvraag, de plaatselijke geologische kenmerken en ontginningsdiepte. De stedenbouwkundige voorschriften van deelplan Vervangende ontginningsgebieden voorzien uitdrukkelijk dat landbouw er mogelijk blijft, in afwachting van ontginning. Ze voorzien ook in een nabestemming waarin zowel landbouw, natuur als recreatief medegebruik mogelijk zijn, wat een voorzichtige houding is, aangezien de ruimtebehoeften van de toekomstige generaties op die lange termijn (na ontginning), op dit moment moeilijk in te schatten zijn (zie hieromtrent beantwoording bij bezwaren 8B-1, 8B-5, 9B-2). Ook in het oppervlakedelfstoffendecreet wordt een onderscheid gemaakt tussen het ruimtelijk veiligstellen van toekomstige ontginningsmogelijkheden (planniveau) en het duurzaam omgaan met delfstoffen (projectniveau). We verwijzen daarvoor naar de behandeling bij 117BB15 t/m 117B21.	
68B	10/ o We zijn ervan overtuigd dat [REDACTED] perfect weet hoeveel een m³ ontgonnen zand, van welk perceel dan ook, waard is.	Zie 68B-11	
68B	11/ Bezwaarindieners heeft bezwaren tegen de berekeningswijze van de grondruil, een waardebeoordeling in m³ lijkt correcter en rechtvaardiger. Het is wenselijk om een bijkomende waardebeoordeling uit te voeren om zo tot een evenwichtige grondruil te komen.	Waar een aantal bezwaarschriften lijken op te alluderen betreft koppelingen tussen het PRUP en financiële aspecten/inkomsten voor de ontginning, nl. - een (meer)winst voor de ontginning, doordat er meer en/of hoogwaardiger kwartszand kan worden ontgonnen in de vervangende ontginningsgebieden dan binnen de oorspronkelijke zones voor ontginning en uitbreidingsgebied voor ontginning die in dit PRUP worden herbestemd, - en/of het betalend zijn van recreatiemogelijkheden en de eigendomsstructuur van de gronden van het recreatiegebied. Het belasten van een eventuele (hogere) bedrijfswinst en inkomsten uit verhuur of terbeschikking stellen van gronden aan derden, wordt echter geregeld in het fiscaal recht (zie ook 68B-14). Ook andere financiële aspecten zoals het al dan niet gratis toegankelijk zijn van een recreatiegebied, zijn geen onderwerp van het ruimtelijk orderingsbeleid, gelet op art. 1.1.4 VCRO.	<i>Geen aanpassingen</i>
68B	12/ · Ook bezorgd om de toestand na de ontginning. Alle verlaten ontginningsputten zijn gevuld met water waarin geen enkele biologische activiteit wordt waargenomen. Recreatieve invullingen zijn al in voldoende mate aanwezig in de reeds ontgonnen gebieden.	Zie beantwoording bezwaren 8B-1 en 8B-5.	
68B	13/ · In het PRUP wordt de mogelijkheid voorzien om de putten terug te dempen. Indien dit overwogen wordt, wordt aangedrongen dat dit gebeurt met zand van een zekere kwaliteit, dat ook regelmatig gemonitord wordt. Mogelijks dat dit kan leiden tot het opnieuw exploiteren van de gebieden als landbouwgrond. Het is niet opportuun om een dode waterplas bijkomend te verontreinigen met afvalzand	Zie beantwoording bezwaar 8B-5.	

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
	afkomstig van de Oosterweelverbinding met een mogelijke PFAS-besmetting.		
68B	14/ · De adviesraad zal bij de gemeente Mol aandringen om de retributiereglementering op witzandontginning opnieuw in het leven te roepen, om minstens een financiële compensatie te kunnen garanderen die de lokale bevolking rechtstreeks of onrechtstreeks ten goede kan komen.	Een eventuele maatschappelijke meerkost die een ruimtelijk project of activiteit met zich meebrengt of financiële verevening, kan geregeld worden in retributie- of belastingsreglementen. Die zijn evenwel niet gekoppeld aan de bestemmingswijziging in ruimtelijke planningsprocedures op zich, maar aan de realisatie van het ruimtelijk project of uitvoering van een activiteit. Binnen de marges van de publiekrechtelijke mogelijkheden, kan een overheid steeds dergelijke reglementen of belastingen invoeren.	<i>Geen aanpassingen</i>
69B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
70B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B	
71B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
72B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
73B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B	
74B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
75B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
76B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
77B	1/ Als burens nooit betrokken geweest en ook nooit om een mening gevraagd.	Zie beantwoording bezwaar 11B-3	
77B	2/ · Het komt ons voor dat de lokale gemeenschap van Mol gegijzeld wordt/zal worden door een grondruil tussen de provincie en ████████ De inwoners van Mol zijn geen betrokken partij, wel slachtoffer:		
77B	3/ o ████████ en blijft eigenaar van de gronden van Zilvermeer, ook na de grondruil en ontginning in de vervangende ontginningsgebieden.	Zie beantwoording bezwaar 7B-1	
77B	4/ o De toekomst van het Zilvermeer wordt nog steeds bedreigd, ook na de ontginning van de vervangende ontginningsgebieden (30 tot 60 jaar).	Zie beantwoording bezwaar 7B-1	
77B	5/ Bezwaarindiener pleit ervoor om een eigendomsoverdracht naar de provincie definitief vast te leggen in een document.	Zie beantwoording bezwaar 7B-1	
77B	6/ · Er moet onderzocht worden of enige compensatie t.a.v. de lokale bevolking kan gevonden worden.	Zie beantwoording bezwaar 68B-14 en 68B-5	

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
77B 7/	· Er wordt gesproken over “grondruil”, een oppervlakte van 180ha wordt geruild met 180ha landbouwgrond.	Zie beantwoording bezwaar 68B-6	
77B 8/	o Een correctere bepaling zou zijn m³ zand maal de waarde van de kwaliteit van het zand.	Zie beantwoording bezwaar 68B-9 t/m 68B-11	
77B 9/	o Terwijl er 180ha landbouwgrond verdwijnt, wordt er geen garantie teruggegeven aan de landbouwers naar de toekomst toe. Van een evenwicht tussen natuur-recreatie-ontginning-landbouw kan er niet gesproken worden. in dit evenwicht kan landbouw geschrapt worden. Nergens wordt er een toekomstperspectief gegeven voor de landbouwers in kwestie.	Zie beantwoording bezwaren 7B-2, 8B-1, 8B-5, 9B-2 en 9B-4	
77B 10/	· Door de fasering (eerst zuid, dan noord) verdwijnt het fietspad Russendorp waardoor het voor wielerveders/wandelaars/fietsers onmogelijk wordt om op een veilige en rustige manier hun fietsroute richting Postel te continueren. Als de volgorde wordt omgekeerd (eerst Noord en dan Zuid) zal het fietspad behouden kunnen worden. Het is ook tegenstrijdig met het behoud van het Zilvermeer voor toerisme. Dit fietspad heeft een grote aantrekkingskracht voor toerisme. Een alternatief hiervoor wordt in het PRUP niet beschreven.	Zie beantwoording bezwaar 27B-1- 2-3	
77B 11/	· Bezorgd om toestand na ontginning = verandering directe leefomgeving + uitzicht. Alle verlaten putten zijn gevuld met water = dood waardeloos water want geen biologische activiteit. Recreatieve invullingen zijn er al voldoende in de ontgonnen gebieden.	In het ontwerp plan-MER zijn de effecten vanuit de disciplines Mens en Landschap onderzocht (zie ontwerp plan-MER pt 12.5.1.4 en pt. 11.5.1.4). Daaruit blijken vooral grote negatieve effecten voor de landbouw. De geest van de nabestemming zone voor Gemengd Open Ruimtegebied is dat alle open ruimte functies mogelijk moeten blijven, voor zover ze passen in de omgeving. In het ontwerp plan-MER is er evenwel vanuit gegaan dat opvulling van de groeves met extern materiaal niet aan de orde zou zijn., Volgens de huidige inzichten wordt geheel of gedeeltelijke opvulling evenwel niet uitgesloten. Zie daaromtrent ook beantwoording bij bezwaar 8B-5.	<i>Geen aanpassingen.</i>
77B 12/	· In het PRUP staat beschreven dat er een grondwaterstijging zal plaatsvinden ten westen van de ontginningsput. Dit zal geen negatieve invloed uitoefenen op de overstromingsgevoeligheid. Maar wat als er toch meer consequenties of schade (door verzakkingen) zijn door het hogere grondwater? Waar kan de plaatselijke bevolking terecht als er straks blijkt dat kelders e.d. onder water komen te staan?	De MER-deskundige Water heeft volgende informatie aangeleverd: “Binnen de verhogingscontouren worden volgende stijghoogtetoeenames voorspeld ter hoogte van woningen: Postel 17, 21 (5 cm) en Den Diel 32, 40, 44 (10 cm), Postel 10 en 12 (25 cm). Volgens de bodemkaart staan deze woningen op Zdg en (nog iets drogere) Zcg bodems, dus de natuurlijke grondwaterstanden zijn hier eerder normaal te noemen. Op een vergelijkbare locatie langs de steenweg naar Postel staat de peilbuis 530/23/1a. Daar is het maaiveld 34,6 mTAW en wordt als hoogste grondwatertafel 33,55 mTAW (105 cm-mv) gemeten tussen 2006 en 2023 (putgrafiek DOV.vlaanderen.be, raadpleging 22/05/2024) en gemiddelde standen rond 33,30 mTAW (120 cm-mv). Er worden op zandgronden bij die grootteorde van verhoging ten opzichte van de grondwaterstanden geen problemen verwacht met overstromingen. Kruipruimtes zullen in de huidige situatie en in de geplande situatie niet dieper zijn dan het grondwaterniveau. Kelders die dieper reiken en in de huidige situatie waterdicht zijn, zullen dat ook zijn in de toekomstige situatie	Tekstuele toevoeging plan-MER: Pt 12.5.1.deelplan vervangende ontginningsgebieden -Schade door zettingen of grondwaterinsijpeling In de disciplines Bodem en Water werd al op planniveau besloten tot geen effecten rond bodemstabiliteit of gebouwen ten gevolge van

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
		met deze beperkte verhogingen. Zettingen kunnen enkel ontstaan ten gevolge van aanzienlijke verlagingen en zettingen zijn ook niet waarschijnlijk op zandgronden. De discipline Water legt stroomopwaarts en stroomafwaarts van de toekomstige putten peilbuisraaien op om deze beoordeling te bevestigen.” Hieruit concluderen we dat het plan geen risico op schade inhoudt. We adviseren dit ook in het plan-MER te verduidelijken.	grondwaterstandswijzigingen. Er kan verkennend vooruit gekeken worden naar het projectniveau. Binnen de verhogingscontouren worden volgende stijghoogtetoeenames voorspeld ter hoogte van woningen: Postel 17, 21 (5 cm) en Den Diel 32, 40, 44 (10 cm), Postel 10 en 12 (25 cm) (illustratie 12.10 voor zone Zuid). Volgens de bodemkaart staan deze woningen op Zdg en (nog iets drogere) Zcg bodems, dus de natuurlijke grondwaterstanden zijn hier eerder normaal te noemen. Op een vergelijkbare locatie langs Postel, de steenweg, staat de peilbuis 530/23/1a. Daar is het maaiveld 34,6 mTAW en wordt als hoogste grondwatertafel 33,55 mTAW (105 cm-mv) gemeten tussen 2006 en 2023 (putgrafieek DOV.vlaanderen.be, raadpleging 22/05/2024) en gemiddelde standen rond 33,30 mTAW (120 cm-mv). Er worden op zandgronden bij die grootteorde van verhoging ten opzichte van de grondwaterstanden geen problemen verwacht met overstromingen. Kruipruimtes zullen in de huidige situatie en in de geplande situatie niet dieper zijn dan het grondwaterniveau. Kelders die dieper reiken en in de huidige situatie waterdicht zijn, zullen dat ook zijn in de toekomstige situatie met deze beperkte verhogingen. Zettingen kunnen enkel ontstaan ten gevolge van aanzienlijke verlagingen en zettingen zijn ook

nr
bezwaar-
schrift

inhoud bezwaar

Standpunt PROCORO

Conclusie

niet waarschijnlijk op
zandgronden.

Illustratie 12.10: Receptoren van
grondwaterstandsstijging binnen
de 5 cm contour afwaarts zone
Zuid ("liggende" variant)

De discipline Water legt
stroomopwaarts en
stroomafwaarts van de
toekomstige putten peilbuisraaien
op om deze beoordeling te
bevestigen.

78B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B
79B	Idem 77B	Zie beantwoording bezwaar 77B
80B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B
81B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B
82B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B
83B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B
84B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B
85B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B
86B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B
87B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B
88B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B
89B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B
90B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B
91B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B
92B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
93B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B	
94B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B	
95B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
96B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B	
97B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
98B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
99B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
100B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
101B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
102B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B	
103B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
104B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
105B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B	
106B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
107B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B	
108B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B	
109B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
110B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
111B	Idem 27B	Zie beantwoording bezwaar 27B	
112B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
113B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
114B	Idem 22B	Zie beantwoording bezwaar 22B	
115B	Idem 9B	Zie beantwoording bezwaar 9B	

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
116B	Voor bezwaarindiener is de onderzoeksruimte Mol Postel Zuid van belang, vanwege de effecten aan Nederlandse zijde op landbouwgebied de Pielis.		
116B 1/	In de omgeving van bezwaarindiener is de watervoorraad t.g.v. diverse ontwikkelingen (o.a. drinkwaterwinning en zandwinning) de laatste decennia sterk afgenomen. Bezwaarindiener maakt zich zorgen over deze ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen hebben niet alleen invloed op de Pielis, maar ook op de lager gelegen landbouwgronden die voor de aanvoer van water afhankelijk zijn van vermelde gebieden.	De beoordeling in de discipline Water voor het gehele studiegebied werd voor het Nederlands grondgebied gespecificeerd in hoofdstuk 9.6 Grensoverschrijdende effecten in het ontwerp plan-MER. Deze effectbeschrijving en beoordeling gaat uit van een gelijke bodem- en grondwatersituatie in een ruime zone aan de Nederlandse zijde van de grens (De Pielis) door extrapolatie van het kaartbeeld van de Belgische Bodemkaart, bij een vergelijkbare geologische situatie en hoogteligging. De beschrijving in hoofdstuk 9.6 van het ontwerp-MER biedt weinig inzicht in de onderzoeksdata en overwegingen achter de beoordeling. De MER-deskundige vult de informatielagen die in Nederland worden gehanteerd aan voor deze zone. “De laag met Gemiddelde Hoogste Grondwaterstand (Huidig) geeft voor de ruime zone tussen de Rijksgrens, de Eerselsesteenweg in het noordwesten, en de dorpskernen van Weebosch en Luyksgestel aan, dat de hoogste peilen 2 m-mv of dieper zitten.	
116B 2/	<u>Water cruciaal voor landbouw</u> Verdrogingsproblematiek is voor de landbouw een belangrijk item. Voldoende beschikbaarheid van zoetwater, inclusief beregening, is cruciaal voor een duurzaam landbouwperspectief. In nauwe samenwerking met alle waterpartners is bezwaarindiener op zoek naar mogelijkheden om water te besparen en de waterbeschikbaarheid te vergroten. Bezwaarindiener houdt dan ook vast aan de doelstellingen zoals die afgesproken zijn in het grondwaterconvenant (2021-2027) en de Droogteagenda 2040, waarmee alle waterpartners onlangs in hebben ingestemd. Ook op dit moment zoeken agrariërs in de grensstreek in overleg met relevante partijen, zoals het Waterschap, naar mogelijkheden om meer water vast te houden en de behoefte aan beregening te verminderen. Tijdens deze gesprekken moet bezwaarindiener constateren dat de invloed die hij daarop kan uitoefenen, beperkt is door de hoeveelheid omvangrijke winningen die aan Belgische zijde plaats vinden. Bezwaarindiener heeft echter ook de partijen in Vlaanderen hard nodig om tot duurzame oplossingen te komen. Effecten van zandwinning, komen bovenop de bestaande situatie, waar al een tekort aan grondwater in de hoge zandgronden bestaat. Effecten voor de Pielis worden als verwaarloosbaar gekwalificeerd, omdat het grondwaterpeil al laag is. Er worden daarom ook geen milderende maatregelen voorgesteld. Dit vindt	Deze diepe grondwaterstand en de zandgrond maakt dat de landbouwgewassen niet gevoelig zijn aan een beperkte daling tussen 5 en 15 cm over 43 ha, omdat deze niet kunnen gebruik maken van het grondwater dat zo diep zit. (Receptor Mens-Landbouw) De kaart met droogtegevoeligheid grondwaterafhankelijke natuur in Nederland laat zien dat de natuur in de beschreven zone met relatief diepe GHG aan de Nederlandse zijde van de grens niet grondwaterafhankelijk en dus ook niet droogtegevoelig (via grondwater) is. (Receptor Biodiversiteit) Enkel de Groote Beerze zelf is als gevoelig bestempeld. Voor wat betreft oppervlaktewaterkwantiteit is er is slechts voor één waterloop een potentiële verdroging aangetoond, het Postels Vaartje. Dit is de enige waterloop die binnen de verlagingcontour van 5 cm ligt. Het mogelijk effect wordt ook enkel verwacht omdat deze waterloop over ruim 800 m lengte in de verlagingcontour van 25 cm of meer loopt. Het Postels Vaartje is niet verbonden met waterlopen op Nederlands grondgebied. De dichtstbijgelegen waterloop op Nederlands grondgebied is de Groote Beerze. Die ligt op 1800 m afstand van de verlagingcontour van 5 cm. Voor wat betreft grondwaterkwantiteit (impact op de watervoerende laag) Het plan-MER stelt: Omdat de grootteorde van wijziging van de heraanvulling ter hoogte van de ontginningsplassen niet wezenlijk is, wordt geen invloed op het grondwaterstromingsdebiet in de watervoerende laag verwacht. In de evenwichtstoestand met de beide ontginningsplassen Zuid en Noord wordt op Nederlands grondgebied binnen de 5 cm verlagingcontour over 43 ha gemiddeld 10 cm daling verwacht van de stijghoogte in de ondergrond, aan 33 % poriënvolume dus 14000 m³ lokale grondwatervoorraad. Met de verlaging tussen 5 cm à 0 cm daarbuiten kan, bij een aanname van 100 ha en een lineair verloop van de daling nog bijkomend 8500 m³ lagere lokale grondwatervoorraad verondersteld worden. Deze grootteorde is niet wezenlijk voor het grondwaterstromingsdebiet in de watervoerende laag. En veroorzaakt geen effecten op grotere afstand zoals ter hoogte van de Groote Beerze.	Tekstuele toevoeging plan-MER: Pt 9.4.3 Mol Postel Zuid Grondwaterstanden De grafiek van peilbuis 105/23/4a is ook representatief voor het aanliggende Nederlandse grondgebied ten noordoosten. De laag met Gemiddelde Hoogste Grondwaterstand (Huidig) (GHG) geeft voor de ruime zone tussen de Gewestgrens/Rijksgrens, de Eerselsesteenweg in het noordwesten, en de dorpskernen van Weebosch en Luyksgestel aan, dat de hoogste grondwaterpeilen 2 m-mv of dieper zitten. Illustratie 9.9: GHG Huidig in Nederland in het studiegebied discipline Water Net nabij de grens (Lommelseweg/Kapelweg) wordt op de Nederlandse kaart van de huidige GHG een nattere zone

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
	bezwaarindiener niet acceptabel. Dit zou namelijk alle ontwikkelingen rechtvaardigen en partijen ontslaan van het doen van inspanningen om de grondwatervoorraad te vergroten of mogelijke effecten tot een minimum te beperken. Bezwaarindiener verzoekt om negatief te adviseren en dringt aan op een meer zorgvuldige beoordeling en op het gezamenlijk nemen van maatregelen en doen van inspanningen om de watervoorraad te vergroten. Het kan niet zo zijn dat binnen de provincie Noord-Brabant er alles aan gedaan wordt om gezamenlijk te werken aan een robuust grondwatersysteem, en dat aan de andere kant van de grens op grote schaal ontwikkelingen plaats vinden die effecten hebben op de grondwaterstand. Bezwaarindiener verwacht dat alle partijen aan Nederlandse en Vlaamse zijde hun verantwoordelijkheid nemen om gezamenlijk te werken aan een goede watervoorziening.	Een betere inschatting van de ligging van de waterscheiding tussen Scheldebekken en Maasbekken kan inzicht geven rond de te verwachten grootteorde van veranderingen in grondwaterstroming en dus mogelijke invloed op voeding van laaggelegen zones en/of waterlopen stroomafwaarts. De beoordeling is conform het beoordelingskader van het plan-MER.” We adviseren de beschrijving van de grensoverschrijdende effecten in het plan-MER uit te breiden en na te gaan of de beoordelingen op plan-niveau behouden blijven.	aangegeven. Deze “nattere” zone is evenwel een anomalie op de kaart. De peilbuis van VMM, 105/23/4a staat op de grens in deze zone. De putgrafiek in Illustratie 9.8 bevestigt het grondwater zich ook in die lokale omgeving op 1,8 à 3,1 m-mv bevindt in deze vlakke zone met het maaiveld rond 43,5 mTAW. <...> De waterscheiding tussen Scheldebekken (Kleine Nete) en Maasbekken (Groote Beerze Dommel) ligt in een eerder vlak gebied op 43,5 mTAW. Op de kaarten van het Watersysteem – Bekkens (Geopunt.be) wordt de grens enerzijds op de Gewestsgrens/Rijksgrens genomen en ten oosten op een grillige lijn doorheen Riebosserheide. VITO (schrift.med. Dams en Bronders mei 2024) bepaalt de benaderde werkelijke ligging van de waterscheiding vanuit hun model voor deze regio, op de NNW-ZZO lopende lijn die weergegeven is in illustratie 9.15. Illustratie 9.15: Ligging van de waterscheiding tussen Scheldebekken en Maasbekken: links volgens laag Watersysteem: Bekkens Geopunt.be, rechts volgens de regionale modellering door VITO (2024) Voetnoot 21: Hydrografisch-administratieve eenheid van Vlaanderen, die de ruimtelijke groepering (dissolve) is van captatiezones van de waterlopen die uitmonden in een belangrijke rivier.

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
			Pt 9.5.3.1 deelplan vervangende ontginningsgebieden De waterstandsveranderingen situeren zich voor het overgrote deel in hetzelfde bekken, de 5 cm verlagingcontour in het oosten valt ruim binnen de benaderde waterscheidingslijn van de regionale grondwatermodellering door VITO (zie 9.4.3) (illustratie 9.15). Er is dus geen wezenlijke verandering van afstroming van grondwater richting Groote Beerze in Maasbekken dan wel Voorste Neetje en andere bovenloopjes van de Kleine Nete. Pt 9.6 grensoverschrijdende effecten Er zal een beperkte grondwaterstands daling plaatsvinden op Nederlands grondgebied ten noordoosten van de zandontginning in zone Noord. De daling is vrij beperkt in reikwijdte (enkele tientallen ha) en grootte (5-tal cm) en gebeurt op een diepte van minimaal 1 à 2 m onder maaiveld <i>in</i> droge periode tot 3 m-mv). <i>De meest nabije waterloop, de Groote Beerze, ligt op 1800 m van de 5 cm verlagingcontour. Het overgrote deel van de grondwaterstands daling situeert zich ten westen van de waterscheidingslijn tussen Scheldebekken en Maasbekken. Er is dus ook geen wezenlijke invloed op de voeding van het lager gelegen gebied bij de Groote Beerze ten oosten van de waterscheiding.</i> <i>Vanuit de bezorgdheid om de verdroging kan hier gekeken worden naar het effect van de</i>

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
			<i>grondwaterstands daling op Nederlands grondgebied alleen. In de evenwichtstoestand met de beide ontginningsplassen Zuid en Noord wordt op Nederlands grondgebied binnen de 5 cm verlagingscontour over 43 ha gemiddeld 10 cm daling verwacht van de stijghoogte in de ondergrond. Aan 33 % poriënvolume is dat 14000 m³ lagere lokale grondwatervoorraad. Met de verlaging tussen 5 cm à 0 cm daarbuiten kan, bij een aanname van 100 ha, een lineair verloop van de daling (in feite asymptotisch) en hetzelfde poriënvolume, nog bijkomend 8500 m³ lagere lokale grondwatervoorraad verondersteld worden. Deze grootteorde is niet wezenlijk voor het grondwaterstromingsdebiet in de watervoerende laag. En veroorzaakt ook geen effecten op grotere afstand zoals ter hoogte van de Groote Beerze, aan de andere zijde van de waterscheiding.</i>
			Er zijn geen <i>wezenlijke</i> effecten op grondwaterkwaliteit, grondwaterkwantiteit, oppervlaktewaterkwaliteit of oppervlaktewaterkwantiteit. De daling is ook zo klein dat ze geen invloed kan hebben op grondwaterwinningen (van landbouwbedrijven) en a fortiori geen invloed heeft of cumulatieve effecten kan genereren met verafgelegen drinkwaterwinningen in Nederland. Dergelijke mogelijke effecten worden in de receptordisciplines beoordeeld.

nr bezwaa- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
117B 1/	Het PRUP gaat over een planologische ruil voor de winning van kwartszand, een oppervlakte delfstof. Op het gewestplan Herentals-Mol 1978 werden daartoe reservegebieden voor dergelijke zandwinning voorzien. Hiertoe hoort het gebied Zilvermeer (161 ha) en het nog niet geëxploiteerde deel van de Schansheide (61 ha), beide toen eigendom van [REDACTED]. Het RSV 1997 wijzigt direct niets aan de bestemmingen vastgelegd in de gewestplannen. Er werd wel bijzondere aandacht besteed aan de economische activiteiten waterwinning en ontginningen, wegens hun zeer grote impact/druk op de schaarse daartoe beschikbare ruimte en dan in wat men toen buitengebied noemde, maar nu eerder openruimtegebied wordt genoemd. Er werd, opvallend, toen al gerefereerd naar de eindigheid en noodzaak van het duurzaam benutten ervan. Uittreksels uit RSV m.b.t. (oppervlakte) delfstoffen gecoördineerde versie 2011 (493 blz.) Pg 300 7.3. Waterwinning en ontginning De economische activiteiten waterwinning en ontginning zijn in sterke mate gebonden aan het buitengebied. Voor beide activiteiten zijn de zones evenwel ruimtelijk beperkt. Waterwinning en ontginning zijn in hoofdzaak gebonden aan geologische en hydrogeologische voorwaarden. Deze activiteiten moeten worden gerealiseerd vanuit een duurzame ontwikkeling (o.a. beperken van gebruik van eindige delfstoffen) en moeten worden gecombineerd met andere maatschappelijk gewenste activiteiten of functies. De bevoegde overheid bepaalt de specifieke behoeften aan ontginning en waterwinning. De ruimtelijke planning geeft het kader aan waarbinnen de afgewogen behoeften met betrekking tot de lokalisering en de inplanting kunnen plaatsvinden.	Om de opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) te kunnen uitvoeren, zijn verschillende gebiedsgerichte planningsprocessen opgestart. De resultaten van die planningsprocessen worden vertaald in concrete ruimtelijke uitvoeringsplannen. Met betrekking tot de agrarische, natuurlijke en bosstructuur zijn in het RSV een aantal algemene ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven en een globale kwantitatieve taakstelling opgenomen die verder op punt werden gesteld in de AGNAS-visie. In de toelichtingsnota (pt. 3.2) is ook expliciet vermeld dat de AGNAS-visie, als gebiedsgerichte uitwerking en verfijning van de algemene doelstellingen van het RSV, het meest concrete toetsingskader vormt om de congruentie van het PRUP met het RSV te bewerkstelligen. De AGNAS-visie en bijhorend operationeel uitvoeringsprogramma krijgen in dit PRUP doorvertaling in o.a. het deelplan Vervangende Ontginningsgebieden en het deelplan Landbouw- en natuurgebieden Mol Postel Zuid. In hfst. 6 van de toelichtingsnota is aangegeven hoe het plan kadert in de AGNAS-visie (zie pt. 6.4.1), en rekening houdt met de bestaande toestand (pt 6.2), de relevante juridische context (pt. 6.3) en de resultaten van het milieueffectenonderzoek (pt. 6.6). Dat de locatie, nabestemming en inrichting van ontginningen conform de doelstellingen van het buitengebiedbeleid zijn geformuleerd, en afgestemd is op het beleid van de andere overheidssectoren, mag blijken uit de toetsing aan de voormelde AGNAS-visie en het omvangrijk en lang proces dat de uitwerking van het PRUP heeft doorlopen.. Elk van deze onderzoeks-, overleg- en besluitvormingsprocessen op zich hadden een multisectorale en ruimtelijke invalshoek en een integrerend karakter, waarbij de verschillende maatschappelijke behoeften en bekommernissen tegen elkaar werden afgewogen, sinds 2002 veelal geflankeerd door milieueffectenonderzoek. Het betreft o.a.: - De Natura 2000-gebieden (officieel 'Speciale Beschermingszones' of SBZ) werden afgebakend door de Vlaamse regering.(1988-2014). - Het Ruimtelijk Structuurplan van de Provincie Antwerpen (RSPA), goedgekeurd op 10 juli 2001, waarin de aanleiding voor een PRUP Kempense Meren is te vinden. In dit structuurplan werden voor de eerste maal ontwikkelingsperspectieven uitgewerkt voor toerisme en recreatie. In het richtinggevend gedeelte werden een aantal belangrijke toeristische gebieden aangeduid waar nog potenties aanwezig zijn om de toeristische mogelijkheden in de toekomst verder te versterken, waaronder de regio Kempense Meren.	Geen aanpassingen

- De Vlaamse overheid werkte in overleg met gemeenten, provincies en middenveldorganisaties in de periode 2004 tot 2009 een ruimtelijke visie uit op landbouw, natuur en bos in dertien buitengebiedregio's (zgn. AGNAS-visie). Dit ter uitvoering van het RSV van 1997. De visie geeft op hoofdlijnen aan welke gebieden behouden blijven voor landbouw en waar er ruimte kan zijn voor natuurontwikkeling of bosuitbreiding. Ze vormt de basis voor de opmaak van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, die de bestemmingen op perceelsniveau vastleggen. De uitwerking van de AGNAS-gebiedsvisie voor de regio Neteland werd in 2006 afgerond. Op 21 december 2007 (met aanvullingen/correcties in de mededeling van 22 februari 2008) besliste de Vlaamse regering over de beleidsmatige herbevestiging van de bestaande plannen van aanleg voor de agrarische en natuurlijke structuur regio Neteland en het vervolgtraject.
- Beide voornoemde processen (RSPA en AGNAS) resulteerde ook in de opmaak van een kaderplan voor de Kempense Meren door de provincie (2009). Via het opstellen van een kaderplan wordt de problematiek van het gebied in kaart gebracht en wordt een poging ondernomen om meer concrete geïntegreerde oplossingen uit te werken door een nieuw evenwicht te zoeken tussen recreatie, ontginningen, landbouw, natuur en bos.
- In 2009 werd de opmaak van een Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan Kempense Meren I opgestart. Dit plan is zeer complex en bevat wijzigingen inzake recreatie, ontginningen, landbouw en natuur. In 2010 is een eerste plan aan het publiek voorgelegd en in 2012 is een milieueffectenrapport goedgekeurd. De Vlaamse Landmaatschappij (VLM) maakte op vraag van de provincie een landbouweffectenrapport op voor Postel-Zuid in 2010. De procedure voor dit PRUP werd stopgezet omdat verschillende Vlaamse administraties niet akkoord waren met bepaalde voorstellen uit het plan.

Het RSV gaat verder meer specifiek in op ontginningen

RSV Pg 301

7.3.2. Ontginning

117B 2/ Ontginning van een specifieke delfstof moet deel uitmaken van een door de overheid ruimtelijk afgewogen en vastgestelde programmatie van delfstoffenwinning, met vaststelling van locaties en nabestemmingen per samenhangend delfstoffengebied. Het opmaken van gebiedsgerichte visies gebeurt in overleg met alle betrokken overheidssectoren en wordt gekaderd in het ruimtelijk beleid voor het gebied. Op basis van een ruimtelijke afweging worden de ramingen naar ruimtebehoefte voor delfstoffen vastgelegd in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Dit gebeurt in zoverre er geen haalbare, alternatieve scenario's voor grondstoffenbehoefte beschikbaar zijn en op voorwaarde dat er in het algemeen voldaan wordt aan een aantal ruimtelijke principes. Alternatieve scenario's kunnen onder meer zijn:

De uitwerking en beleidsmatige vaststelling van een Algemeen Oppervlaktedelfstoffenplan is onderwerp van een geëigende procedure met eigen inspraakmogelijkheden, overeenkomstig het Decreet betreffende de oppervlaktedelfstoffen d.d. 04/04/2003. De behoeftenbepaling (kwantitatief, kwalitatief), en het overleg- en besluitvormingsproces dat daartoe wordt gevoerd, valt buiten het planningsproces van dit PRUP.

Dat het plan ook kadert in het Algemeen Delfstoffenplan, wordt toegelicht in de beantwoording bij pt. 117B-14. De algemene delfstoffenplannen omvatten immers een door de overheid ruimtelijk afgewogen en vastgestelde programmatie van delfstoffenwinning, met vaststelling van locaties per samenhangend delfstoffengebied.

Geen aanpassingen

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
117B 3/	- het beter beschikbaar worden van vervangende materialen, secundaire grondstoffen en nevenproducten;		
117B 4/	- het gebruik van grondstoffen voor toepassingen die beter aansluiten bij de kwaliteit van de grondstoffen (doelmatig gebruik).		
117B 5/	Ontginningen zijn tijdelijke activiteiten. Daarom is de ontginningsfunctie op lange termijn ondergeschikt aan de structuurbepalende functies van het buitengebied. De locatie, nabestemming en inrichting van ontginningen conform de doelstellingen van het buitengebied Principes met betrekking tot de keuze van de locatie kunnen onder meer zijn:	In 2009 werd de opmaak van een Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan Kempense Meren I opgestart. Dit plan is zeer complex en bevat wijzigingen inzake recreatie, ontginningen, landbouw en natuur. In 2010 is een eerste plan aan het publiek voorgelegd en in 2012 is een milieueffectenrapport goedgekeurd. De Vlaamse Landmaatschappij (VLM) maakte op vraag van de provincie een landbouweffectenrapport op voor Postel-Zuid in 2010.	
117B 6/	- het tijdig afstemmen van de keuze van de locatie op het beleid van de andere overheidssectoren van het buitengebied;	De procedure voor dit PRUP werd stopgezet omdat verschillende Vlaamse administraties niet akkoord waren met bepaalde voorstellen uit het plan.	
117B 7/	- het afstemmen van de locatiekeuze voor nieuwe ontginningen op de nabestemmingsmogelijkheden en dus op de ruimtelijke potenties van het gebied;	Na de stopzetting van het planningsproces PRUP Kempense Meren I werd gevraagd aan de gouverneur van de provincie Antwerpen om een coördinatieopdracht op zich te nemen. In 2016 zijn de grote lijnen van nieuwe voorstellen uitgewerkt. Op basis van deze voorstellen is een nieuwe RUP-procedure opgestart en een nieuwe raadpleging voor de bevolking georganiseerd. Een aantal gebieden uit het PRUP Kempense Meren I komen terug maar er zijn ook nieuwe gebieden. Nieuwe elementen worden opgenomen in het milieuonderzoek en landbouwonderzoek.	
117B 8/	- het onderzoeken van ontginningen in de voor natuur, landbouw en bos belangrijke gebieden op voorwaarde dat:	Voorliggend PRUP is het resultaat van dit planningsproces en bijhorend milieueffectenonderzoek waarin o.a. de impact van verschillende alternatieven op de structuur van het buitengebied, de schaal van het landschap en de aantasting van structuurbepalende component zijn onderzocht en beoordeeld.	
117B 9/	* ze na ontginning structuurondersteunend of structuurversterkend kunnen zijn;		
117B 10/	* de reële behoefte aan het delfstoftype kan aangetoond worden (= behoefte waarbij rekening wordt gehouden met de exclusiviteitswaarde, de vervangbaarheid en de zuinigheid en doelmatigheid in gebruik van het delfstoftype);	Het tweede algemeen oppervlakedelfstoffenplan, AOD 2, werd op 19 december 2014 door de Vlaamse Regering goedgekeurd en actualiseert de inhoud van het eerste (AOD)plan uit 2008. Het Algemeen Oppervlakedelfstoffenplan is één van de beleidsinstrumenten voor een duurzaam oppervlakedelfstoffenbeleid. Het moet minstens de behoefte aan minerale grondstoffen van Vlaanderen, zijnde klei, leem en vul- en bouwzanden onderbouwd bepalen en vervolgens aangeven welke pistes gevolgd moeten worden om de grondstoffenbevoorrading duurzaam te verzekeren, gebaseerd op ontwikkelingsperspectieven van minimaal 25 jaar en met acties voor de komende 5 jaar. (zie ook beantwoording 117B-16)	
117B 11/	* de schaal van het ontginnen aansluit bij de schaal van het landschap; de omvang van de ontginning voldoende mogelijkheden en garanties biedt met	Zie beantwoording bezwaren 8B-1 en 8B-5	

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
	betrekking tot de realisatie van een gepaste nabestemming;		
117B 12/	* de omvang van de ontginning de structuur en de functie van de structuurbepalende component niet aantast; + verdere bepalingen pg 301 – 302	Bij de effectbeschrijving en beoordeling van de receptordisciplines (Mens, Biodiversiteit, Landschap) is de impact op de structuur en functie van deze structuurbepalende componenten onderzocht. Milderende maatregelen en aanbevelingen uit het ontwerp plan-MER werden waar mogelijk (i.e. in zoverre relevant op planniveau) doorvertaald in het ontwerp RUP.	
117B 13/	Aan deze belangrijke, noodzakelijke, duidelijke omschreven afwegingen van he RSV werd nooit voldaan. Nochtans wordt het Molse kwartzand en dan nog van deze superieure kwaliteit door iedereen, zeker door de hoofdbetrokkene/bevoordeelde; als uiterst waardevol beschouwd. Waarom gebeurde dit niet? Hoe zeldzamer, belangrijker en exclusiever de betroffen delfstof is, des te dwingender is het consequent en ernstig naleven, dus het concreet uitvoeren ervan. Ondanks de lange periode van voorbereiding werd deze essentiële taak niet vervuld.	Er kan dus bezwaarlijk gesteld worden dat In de hele historiek van dit planningsproces de keuze van de locatie niet tijdig is afgestemd op het beleid van de andere overheidssectoren van het buitengebied en niet is afgestemd op de ruimtelijke potenties van het gebied.	Geen aanpassingen.
117B 14/	Er wordt wel een surrogaat naar voren geschoven nl.: Tweede Algemeen Oppervlaktedelfstoffenplan december 2014 0.3.2 Kwartzand In Vlaanderen is er slechts één producent van kwartzand. Eind jaren negentig schommelde de jaarproductie rond de 4 miljoen ton. Sinds 2002 werd dit niveau niet meer gehaald en vanaf 2009 dook de productie onder de 3 miljoen ton. De bestaande voorraden in de ontginningsgebieden, voorzien op de bestemmingsplannen, waren bij de totstandkoming van het AOD 1 ruim voldoende om aan een productieniveau van 3,5 à 4 miljoen ton tegemoet te komen, zodat in de voorbije 5 jaar geen initiatief werd genomen voor een BOD Kwartzand. Ook voor de komende 5 jaar zijn er nog voldoende ontwikkelingsperspectieven. Hierbij is het wel noodzakelijk dat in de bestaande groeves tot optimalisatie van de diverse kwaliteiten kan worden overgegaan om de producten te kunnen leveren die	Zie beantwoording hieronder.	

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
	door de markt worden gevraagd (cfr. supra). Anderzijds was tot enkele jaren geleden het aandeel van de laag ijzer zanden beperkt. Inmiddels wordt een exponentiële stijging in de vraag vastgesteld door de snelle opkomt van nieuwe innovatieve en groene technologieën. Het is duidelijk dat sprake is van een onomkeerbare trend om meer te investeren in en gebruik te maken van groene energie, zoals zonnepanelen en andere toepassingen van glas met een ultra hoge transmissiviteit. Dit betekent dat de behoefte in Vlaanderen aan laag ijzer kwartzanden is toegenomen. In deze komende periode zal de verschuiving in behoefte aan laag ijzer kwartzanden worden opgevangen via het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) Kempense Meren – deel 1. Dit PRUP voorziet in een planologische ruil van 182 ha nieuw ontginningsgebied ter compensatie van de ontginningsgebieden Zilvermeer (ca. 121 ha) en Schansheide (ca. 61 ha) te Mol. Deze laatste gebieden worden met hun nieuwe bestemming gekaderd in de verdere ontwikkeling van de toeristisch-recreatieve hoofdpoort binnen het kaderplan Kempense Meren, dat op 22 december 2009 bekrachtigd werd door de Bestendige Deputatie van de provincie Antwerpen.		
117B	15/ Besluit: In dit AOD2 worden geen voorstellen geformuleerd om voor de komende 5 jaar acties te ondernemen die moeten resulteren in bijkomende oppervlaktes ontginningsgebied voor bijkomende volumes Kwartzand."	In het AOD2 wordt al rekening gehouden met de (toen reeds voorgenomen) planologische compensatie van ontginningslocaties voor zandwinning in Mol Postel Zuid in een planningsproces Kempense Meren, waardoor geen bijkomende acties (daar bovenop) nodig worden geacht. Het AOD2 stelt m.a.w. dat er geen acties op korte termijn nodig zijn op voorwaarde dat het planningsproces Kempense Meren I effectief leidt tot de bestemming van vervangend ontginningsgebieden. Het planningsproces Kempense Meren I werd stilgelegd. Het planningsproces voor het PRUP Kempense Meren II bouwt er op voort, met nog steeds als doel om zones bestemd voor ontginning te schrappen en vervangende ontginningsgebieden aan te duiden.	Geen aanpassingen.
117B	16/ Bovenstaand 2de AOD is eigenlijk een kritiekloos overzicht van wat de exclusieve uitbater [REDACTED] vraagt. We zitten vast in een argumentatie via een soort kringverwijzing. Men verwijst naar wat in PRUP (PRUP) Kempense Meren – deel 1 staat. Dat dan weer steunt op dezelfde ongecontroleerde behoefteverklaringen. De Vlaamse en aansluitend de provinciale overheid geeft hier blijk aan daden van onbehoorlijk bestuur.	Bij de goedkeuring van AOD2 (2014) was er al een planningsproces Kempense Meren I opgestart (in 2009) waarin de 'schrapping' en compensatie van oppervlakte voor ontginning (van kwartzand) wordt vooropgesteld. Het goedgekeurde plan-MER Kempense Meren I is een publiek beschikbaar document (zie https://omgeving.vlaanderen.be/nl/omgevingsvergunning/milieueffectrapportage/op-zoek-naar-een-specifiek-mer-dossier/ dossiernummer: PLIR0054). Daarin zijn in pt. 10.1.1.1 (geologische afbakening van het zoekgebied, pag. 205 e.v.) de behoefte aan nieuwe bestemmingen voor ontginning (van kwartzand) in de zoekzone Mol Postel Zuid gemotiveerd vanuit de exponentiële stijgende vraag naar kwartzanden van specifieke fysio-chemische kwaliteit en de aanwezigheid daarvan in de zoekzone Mol Postel Zuid, de aanwezigheid van en relatie tot bestaande verwerkingsfabrieken in de omgeving, de uitputting van bestaande groeves en voorgenomen schrapping van het gebied Zilvermeer als uitbreidingsgebied voor ontginning waar kwartzanden	Geen aanpassingen.

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
		van de betreffende kwaliteit ontgonnen kon worden, en de beschikbaarheid van overige reserves in Vlaanderen. Rekening houdend met voorgaande is duidelijk dat de inhoud en conclusies uit het AOD2 kaderen in het oppervlakedelfstoffendecreet en (nog steeds) relevant zijn voor het deelplan Vervangende ontginningsgebieden van dit PRUP (zie AOD2 pt. 0.3.2 p. 20-21). Het AOD2 verwijst naar het planningsproces Kempense Meren I waarin de nood aan (vervangende) bestemmingszones voor ontginning wordt gemotiveerd. Deze vervangende ontginningsgebieden zijn niet enkel nodig ter compensatie van de te schrappen zones voorzien voor ontginning, maar ook om in te spelen op de toenemende vraag naar hoogwaardigere kwartszanden. De toepassingen waarin (hoogkwaliteit) kwartszand wordt gebruikt, zijn beschreven in pt. 7.1.1.2 van het achtergronddocument (deel 7) van AOD2 (pag. 149 e.v. AOD2). Daarin is ook aangegeven dat veredeld kwartszand een belangrijk exportproduct is, door de bevoorrechte positie van Vlaanderen wat betreft de aanwezigheid van minimaal verontreinigde zanden, door de doorgedreven productkennis en Research & Development van de kwartszandindustrie in Vlaanderen. De ontginningssector is één van de betrokken partijen bij de uitwerking van de Algemene Oppervlakedelfstoffenplannen. Dat is ook zo wettelijk geregeld. De memorie van toelichting bij dat decreet stelt immers o.a.: oppervlakedelfstoffenplannen worden geïntroduceerd als het instrument bij uitstek om uitvoering te geven aan de doelstellingen van artikel 3 en zo de noodzakelijke ontwikkelingsperspectieven voor de sector te garanderen via een programmatie van ontginning (p. 19 memorie van toelichting). De ontwikkelingsperspectieven voor de sector garanderen is dus een onderdeel van de doelstelling.	
117B	17/ Maatregelen om duurzamer met deze zeldzame delfstof om te gaan? Voor welke toepassingen wordt deze topkwaliteit gebruikt? Wat met een betere hoogwaardige recyclage van het hoogwaardig glas? Innovatie hieromtrent? Waarom worden de meer voorradige ijzerhoudende zanden niet gezuiverd en zo opgewaardeerd voor hoogwaardigere toepassingen?	Dat een verbeterde recyclage van het hoogwaardig glas en innovatie daaromtrent weinig impact heeft op de behoefte aan de ontginbare voorraden mag blijken uit het AOD2 (p. 150-151): - onomkeerbare groei in sectoren groene energie waardoor behoefte aan laag ijzer zanden exponentieel is toegenomen en nog steeds groeiend is; - door gebruik van glasscherven in de productie van glas, is er grotere vraag naar laag ijzer zanden. De slechtere kwaliteit van glas door scherven te gebruiken, wordt door producenten gecompenseerd door gebruik van hoge kwaliteitszanden. Dat vooralsnog verdere opwaardering van ijzerhoudende zanden de (ruimte)behoeften niet wezenlijk verandert, mag blijken uit het pt. 10.1.1.1. van plan-MER Kempense Meren I. Daarin is aangehaald dat de ontginner/verwerker verder onderzoek voert om gewijzigde veredelingsprocessen te implementeren om uit bestaande glaszanden, verbeterde zanden te maken. Echter, zowel op de zanden uit de regio Maasmechelen, als deze uit de regio Dessel, Mol en Lommel, is het nog niet mogelijk gebleken om met economisch aanvaardbare en milieuvriendelijke technieken een voldoende kwaliteitssprong te maken om huidige reserves glaszanden om te zetten naar reserves laag ijzer zanden.	Geen aanpassingen.
117B	18/ Waarom werd aan DOV en diensten verantwoordelijk voor natuurlijke rijkdommen nooit duidelijke opdracht gegeven om dit ernstig te bestuderen? Dit moet gebeuren vooraleer dit PRUP kan worden goedgekeurd.	Dat in beginsel voorzichtig moet worden omgegaan met het bijstellen (schrappen) van juridisch-planologische ruimte bestemd voor ontginning, mag ook blijken uit volgende passages uit de memorie van toelichting bij het oppervlakedelfstoffendecreet (p. 18-19): - De filosofie van het decreet is niet een op voorhand vastgelegde geleidelijke en begeleide afbouw van de ontginningen op land, vermits de stijgende inzet van alternatieven ook een maximum zal bereiken waarmee geen volledige invulling kan worden gegeven aan de maatschappelijke behoefte. ...	Geen aanpassingen.

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
		- Integendeel is het één van de doelstellingen van het decreet om de grondstoffenbevoorrading te verzekeren. Hiertoe worden in de mate van het mogelijke voldoende toekomstperspectieven voorzien, niet alleen voor de bedrijfswereld. Ondanks de soms maatschappelijke weerstand bestaat er immers ook de maatschappelijke noodzaak om te voorzien in kwalitatieve en betaalbare grondstoffen.... Zowel het voorontwerp RUP en plan-MER Kempense Meren I als het (voor)ontwerp RUP en ontwerp plan MER Kempense Meren II werden voor advies voorgelegd aan de Vlaamse diensten verantwoordelijk voor natuurlijke rijkdommen. Er moet dus redelijkerwijze vanuit gegaan worden dat deze de planvoornemens hebben getoetst aan de beschikbare meest actuele gegevens van het Monitoringsysteem Duurzaam Oppervlaktedelfstoffenbeleid.	
117B	19/	Er wordt ook klakkeloos uitgegaan van een oppervlakteruil van 1:1	Zie ook beantwoording bezwaar 68B-9
117B	20/	Delfstoffen zijn een drie- en geen tweedimensionale materie. Een planologische ruil moet dan ook vooral rekening houden met de potentie aan winningvolumes dat bepaalt het echte evenwicht van deze ruil. Nu is die totaal uit balans en economisch onverantwoord. Bij de Vlaamse administratieve spreekt men toch van 'natuurlijke rijkdommen'. Gaan we die verkanselen? Men dient bovendien zeker ook rekening te houden met de zandkwaliteit, cruciaal stel [REDACTED] zie hierboven 2de AOD). Het gebied het Zilvermeer is al voor een belangrijk deel uitgewonnen en het witzand is er van een mindere kwaliteit. Iets minder voor Schansheide maar zeker is de kwaliteit er ook inferieur. Uit de memorie van toelichting bij het oppervlaktedelfstoffendecreet (p. 18-19), is ook duidelijk dat het zuinig ruimtegebruik eerder doorwerkt op projectniveau dan op planniveau: - Bij de opmaak van delfstoffenplannen is het, zeker voor de zeldzamere en hoogwaardigere delfstoffen, bijgevolg opportuun niet het risico te lopen dat geologisch gunstige sites door andere bestemmingen definitief zouden verloren gaan. Gelet op het onherroepelijk karakter van de mogelijke gevolgen is een lange-termijn-denken hier dan ook op zijn plaats. Bovendien dragen deze ontginningsgebieden bij tot het behoud van de open ruimte die ondertussen gebruikt kan worden voor andere functies. - Rekening houdend met de evoluties in behoeften en in alternatieven ... zal vastgelegd worden waar en wanneer delfstoffen kunnen gewonnen worden. Waar delfstoffen mogen ontgonnen worden moet dat ook optimaal gebeuren in het kader van een zuinig ruimtegebruik. Hiermee wordt bedoeld dat in een ontginningsgebied, rekening houdende met de draagkracht van dit gebied, de nabestemming ervan en zijn omgeving, een maximale hoeveelheid nuttige grondstof (al dan niet verschillende soorten afhankelijk van de geologische structuur) ontgonnen wordt. M.a.w. het planologisch vaststellen van ontginningsgebieden dient daarbij het doel om ontginningsmogelijkheden (i.e. ruimtelijk een strategische voorraad voor de ontginning) op lange termijn veilig te stellen. Vanuit het ruimtelijk ordeningsbeleid is een 'compensatie' van bestemmingen volgens het principe oppervlakte voor oppervlakte' gangbaar. Zie daaromtrent ook beantwoording bij bezwaar 68B-9.	Geen aanpassingen.
117B	21/	De voorgestelde 1:1 ruil stimuleert absoluut niet het duurzame gebruik van dit witzand.	Dit staat evenwel los van het zuinig en doelmatig aanwenden van de oppervlaktestoffen, het optimaal ontginnen binnen ontginningsgebieden en het gebruik van volwaardige alternatieven. Dat zijn immers elementen die op projectniveau worden bepaald (aansnijdingsritme, ontginningsritme, aanpak en inrichting van de ontginning,...). Deze sluiten elkaar niet uit, maar wijzen eerder op een benadering in 2D op planniveau, en 3D op projectniveau. Binnen de niet-aangesneden delen van de bestemde ontginningsgebieden blijft immers ander grondgebruik mogelijk in afwachting van latere ontginning. Dit is ook expliciet vastgelegd in art. 1.03 'overgangsbepaling' van de stedenbouwkundige voorschriften i.f.v. gebruik door de beroepslandbouw voorafgaand aan de ontginning. Het duurzaam gebruik van de ontginningszone (door de ontginning) kan evenwel pas op projectniveau ten gronde worden afgewogen. De omvang en snelheid van effectieve inname van de ruimte binnen die ontginningszones, is afhankelijk van de ontginningsdiepte (3D). Deze wordt dan weer in belangrijke mate bepaald door de concrete onderzoeksinformatie van de ontginning (bv. verdere proefboringen m.b.t. beschikbaarheid en

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
		ontginbaarheid van delfstof van de beoogde kwaliteiten) en de afstemming van de wenselijke eindafwerking na ontginning en de beschikbaarheid van opvulmateriaal die mee de ontginningsdiepte bepalen.	
	Het hydrologisch model in het plan-MER		
117B 22/	gehouden worden met toestanden op het ogenblik dat zandwinning in deze groeves		
117B 23/	Uitvoering hydrogeologische modellering door VITO dateert reeds van 2017 – 2018		
	Een stevig en actueel hydrologisch model dient hier een essentieel element van het plan-MER te zijn.		
117B 24/	De 2 geplande waterwinningen liggen bovenop, maar tegen het einde, van het Kempens plateau. Daardoor spelen die gebieden een cruciale rol in de hydrogeologie. Belangrijke wijzigingen hieraan hebben invloed op het plateau maar nog veel meer en directer op de lageregelegen gebieden.		
117B 25/	Een studie die dateert van 2017 – 2018 is dan ook totaal achterhaald. De evolutie van de vele zandwinningen in de invloedssfeer is groot. Tevens moet er in een model rekening begint en eindigt. Groeves zullen stopgezet zijn en andere eventueel opgestart (Russendorp?)	Zie 117B-26	
117B 26/	Dit huiswerk deze studie moet absoluut worden geactualiseerd.	Bij de hydrogeologische modellering (Intoe en VITO 2019, Bijlage 2 van het plan-MER) wordt het voorgenomen plan vervangende ontginningsgebieden vergeleken met de referentiesituatie (2040). Daarin wordt rekening gehouden met alle vergunde en bestaande ontginningsplassen met hun invloed op het grondwatersysteem. De studie van 2017-2019 is dus robuust en geldig voor de onderzoeksvraag rond effecten die in de decennia na 2040 zullen ontstaan door het plan.	Geen aanpassingen.
	Verder lezen we in het hydrologisch model:		
	Pg 4 Deze modelresultaten worden ter beschikking gesteld van:		
	• Enerzijds INBO ten behoeve van ecohydrologische modelleringen met het ecohydrologisch model NICHE		
117B 27/	Werd er een ecohydrologisch model door INBO opgesteld? Toch cruciaal in de nabijheid van SBZ-gebieden.	De resultaten van de grondwatermodellering (zie discipline Water) werden door INBO (Herr et al. 2018, zie bijlage 8 van het plan-MER) vertaald naar effecten op vegetaties in SBZ-H (gebieden Den Diel en Koemook) via ecohydrologische modellering met NICHE.. Het concept eindrapport 'Resultaten NICHE Vlaanderen' is als bijlage 8 bij het ontwerp plan-MER mee in openbaar onderzoek gelegd.	Geen aanpassingen.
117B 28/	Pg 5 Bij de modelleringen werd niet ingegaan op faseringen of ontginningswijzen, op tussentijdse	De eindsituatie met twee volledige als diepe waterplassen uitgegraven ontginningsgebieden is de worst case situatie met het grootste effect op de grondwaterstijghoogtes in de omgeving	Geen aanpassingen.

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
	situaties, op milderende maatregelen (zoals kunstmatig ingestelde plaspeilen) noch op de effecten van het verpompen van transportwater. Louter de eindsituatie met maximaal ontgonnen groeven bij een evenwichtspeil (ic het peil dat zich van nature instelt zonder aanvoer of afvoer van water door verpompings of via waterlopen en dus in evenwicht met de freatische grondwatertafel) wordt dus in beeld gebracht.	(verlaging opwaarts, verhoging afwaarts). De effecten van tussentijdse situaties kunnen bij een meer gedetailleerde modellering voor het project-MER bij de vergunningsaanvraag door de ontginning onderzocht worden, maar zullen zich altijd tussen de referentiesituatie en de onderzochte worst case situeren.	
117B 29/	Deze studie is zeer beperkt en absoluut geen dynamisch model. Het ontbreekt er ook volledig aan verschillende scenario's die zich kunnen voordoen.	Voor de beoordeling op plan-MER niveau is het statische model aangewezen om de evenwichten op lange termijn te omvatten.	Geen aanpassingen.
117B 30/	Pg 6 De rastering van dit regionale model is afhankelijk van de plaats en de beschikbare informatie en is variabel met een rastergrootte variërend tussen 50 m en 800 m. Deze rastering is performant om de regionale effecten gedetailleerde in beeld te brengen maar de rastering en kalibratie zijn te beperkt voor een aansluitende ecohydrologische benadering in de kwetsbare SBZ-gebieden. Toch cruciaal in de nabijheid van vele kwetsbare SBZ-gebieden ONBREEKT	In het rapport van INBO wordt de geldigheid van de ecohydrologische effectbepaling geduid in het licht van de rastergrootte van het model ten opzichte van het grondwaterverhang (aanzienlijke variatie op relatief korte afstand door de helling). Hiermee is rekening gehouden bij de beoordeling van de resultaten.	Geen aanpassingen
117B 31/	Het reserveringstracé voor de verlegging en/of bypass van het kanaal Bocholt-Herentals tussen Sas 1 en Sas 3 ligt pal in het onderhavig plangebied. De doorvoering ervan of niet speelt een cruciale rol in het gebied wat betreft instandhouding van het zeer delicate SBZ-gebied Den Diel. Uiteraard heeft dit ook een immense invloed op de hydrologie van het hier bestreken gebied. Dit moet absoluut mee opgenomen worden in dit planningsproces.	Het onderzoek naar, en ev. herbestemmingen i.f.v. een sluizenproject / verlegging kanaal Bocholt - Herentals vormt geen onderwerp van dit planningsproces. Dit sluit niet uit dat (delen van) het PRUP later worden vervangen door een nieuw PRUP. Dat zal dan het resultaat zijn van afzonderlijk onderzoek en een afzonderlijk planningsproces met bijhorend milieueffectenonderzoek. Cumulatieve effecten van mogelijks interfererende plannen dienen weliswaar onderzocht te worden in de respectievelijke plan-MERs. In het ontwerp plan-MER Kempense Meren II (pp. 98-100) is beschreven waarom het sluizenproject / verlegging kanaal Bocholt - Herentals niet is meegenomen als ontwikkelingsscenario in het plan-MER. Navraag op 14 mei jl. van de meest actuele stand van zaken van het planningsproces, leert dat er nog steeds voorbereidend onderzoek loopt om mogelijke alternatieven te bepalen die voor verder onderzoek zullen worden meegenomen in een opnieuw op te starten planproces voor het sluizenproject / verlegging kanaal Bocholt - Herentals. De conclusie in het plan-MER Kempense Meren II blijft dus van toepassing.	Geen aanpassingen.
118B	Bezwaar tegen de herverkaveling uit kracht van wet gekoppeld aan PRUP. In 2006 werd het Vlaams Gewest, ANB, eigenaar van gronden bij het kadaster gekend als Lille, Afd. 3,		

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
118B	1/ sectie C, nrs. 835, 836, 837, 838, 862, 863, 865A en 866 (3ha45ca). De toedeling van deze gronden gebeurt op basis van kadastrale percelen die ingebracht zijn. Bezwaarindiener dringt erop aan om de toedeling te doen op basis van nieuwe percelen die in overeenstemming zijn met de werkelijke kavelstructuur die op terrein zichtbaar is. Het huidige kadasterplan is in dit gebied niet correct: de perceelsgrenzen die daarop aangeduid zijn, zijn niet zichtbaar op terrein. Het is aangewezen om van de herverkaveling gebruik te maken om dit recht te zetten door percelen samen te voegen tot grotere gehelen die in overeenstemming zijn met de werkelijke structuur op terrein en afgestemd zijn op de (nieuwe) eigendoms- en gebruikssituatie.	De PROCORO verwijst naar de beantwoording van deze bezwaarpunten door de landcommissie.	Geen aanpassingen aan RUP.
119B	Idem 116B	Bezwaarschrift werd laattijdig ingediend. Inhoudelijke behandeling: zie beantwoording bezwaar 116B	
Nr.	Advies		
1A	Gunstig advies	Waarvan akte.	
2A	Geen opmerkingen	Waarvan akte.	
3A	De gemeenteraad brengt onderstaand advies uit: Deelplan Schansheide		
3A	1/ - Schansheide dient een bestemming te krijgen waarbij hobbylandbouw mogelijk blijft.	Hobbylandbouw is expliciet vermeld als toegelaten bestemming in het stedenbouwkundige voorschrift voor deelplan Schansheide (zie art. 2).	Geen aanpassingen.
3A	2/ - Het bestaande coulissenlandschap dient bewaard te blijven.	De stedenbouwkundige voorschriften vermelden expliciet dat de voor functie landbouw vermelde stedenbouwkundige handelingen zijn toegelaten voor zover de ruimtelijke samenhang, de landschapswaarden en landschapsecologische waarden van het gebied bewaard blijven. (art. 2) Alsook de voor functie landbouw vermelde stedenbouwkundige handelingen zijn toegelaten voor zover de natuurwaarden van het gebied in stand gehouden worden. Er geldt sowieso een verbod op het rooien van bestaande houtkanten. (art. 3) Door de overdruk als natuurverwevingsgebied zijn wijzigingen aan de kleine landschapselementen ook onderworpen aan de vergunningsplicht inzake vegetatiewijzigingen cfr. art. 13 van het Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.	Geen aanpassingen.
3A	3/ - Het gebied mag evenwel niet opgenomen worden in de algemene balans van landbouwgebieden op Vlaams niveau aangezien professionele landbouw (door kleine percelen met kleine	Dat het gebied wordt opgenomen als agrarisch gebied in de ruimtebalans, is correct. Net zoals ook andere agrarische gebieden in beschermingszones voor waterwinning of andere overdrukken	Geen aanpassingen.

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar		Standpunt PROCORO	Conclusie
	landschapselementen en nulbemesting) niet mogelijk is.		met gebruiksbeperkingen worden meegenomen in de ruimtebalans voor agrarische gebieden. (zie ook beantwoording bezwaar 16B-1) Zowel in het plan-MER (pt. 12.5.1.6 p 247) als in de toelichtingsnota (pt. 6.6.1) is duidelijk vermeld dat in Mol Postel Zuid een aanzienlijke oppervlakte landbouwgrond zal worden ingenomen voor ontginning wat zeer negatief is voor Mens-Landbouw. De voor landbouw te bestemmen gronden in het deelplan Schansheide zijn minder geschikt (kleinere percelen, te behouden kleine landschapselementen,...) voor de beroepslandbouw dan de landbouwgronden die in het deelplan 'Vervangende ontginningsgebieden' hun bestemming als agrarisch gebied verliezen.	
	Deelplan vervangende ontginningsgebieden			
3A	4/	- De uiteindelijke nabestemming van de 180 ha aan zandwinningsputten in Postel mag in de toekomst geen beperkingen opleggen aan de aangrenzende agrarische gebieden en hun mogelijkheden om aan landbouw te doen.	Zie beantwoording bezwaar 1B	
3A	5/	- De noordelijke zandwinningsput dient eerst ontgonnen te worden en pas nadien kan begonnen worden aan de zuidelijke zandwinningsput (wegens huiskavel landbouwbedrijf).	Zie beantwoording bezwaar 8B-4	
4A		Idem 2A	Zie beantwoording advies 2A	
5A		<u>Plangebied en aangrenzend gebied</u>		
5A	1/	Deelplan 3 maakt zandontginning mogelijk op een afstand van 100m van de Nederlandse grens. Het aangrenzend gebied aan de Nederlandse zijde heeft specifieke waarden op basis van de Omgevingsverordening Noord-Brabant. Het betreft de aanduidingen Natuur Netwerk Brabant, Attentiezone waterhuishoudingen en Groenblauwe waarden. De Europese Natura 2000-gebieden 'Leenderbos, Groote Heide en de Plateau' en 'Kempenland-West' zijn daarnaast op korte afstand gelegen. Ook is er op deze afstand (100m) bebouwing gelegen. Deze waardevolle gebieden en bebouwing mogen geen nadelige gevolgen ondervinden van de ontwikkelingen die het PRUP mogelijk maakt.	De beoordeling van de milieueffecten voor het gehele studiegebied werd voor het Nederlands grondgebied gespecificeerd in hoofdstukken 8.6, 9.6, 10.6, 11.6, 12.6 Grensoverschrijdende effecten in elke discipline in het ontwerp plan-MER. Zie ook beantwoording bezwaar 116B/2	tekstuele toevoeging plan-MER: pt 9.6 zie 116B 2/
		<u>Deelgebied 3 vervangende ontginningsgebieden – KM Noord</u>		
5A	2/	Er wordt geadviseerd om voor deelgebied KM Noord aan de noordzijde (2.2) een ruime, blijvende en tijdig gerealiseerde bufferzone planologisch te garanderen	In het ontwerp plan-MER wordt vanuit de discipline Landschap aanbevolen (p. 208): het behoud van de bomenrij op de westrand en de bijkomende aanplant van een bomenrij of houtkant langs de noordelijke en zuidelijke rand van zone Noord om de zichtbaarheid vanuit de directe omgeving	Geen aanpassingen.

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
	ter bescherming van visuele en landschappelijke aspecten in het overgangsgebied tussen de beoogde ontwikkeling en de aanwezige waarden en bebouwing gelegen aan de Nederlandse zijde. Adviesinstantie mist een afdoende borging voor de bufferzone in het PRUP tijdens de ontginningsactiviteiten. Er wordt geadviseerd voor de noordzijde (2.2) een afzonderlijke bestemming op te nemen ten behoeve van een groene bufferzone van minimaal 25 m in het grafische plan en daarbij in de stedenbouwkundige voorschriften te bepalen dat deze bestemming geen bebouwingsmogelijkheden, aanleg van wegen/parkeren of ontginningsactiviteiten toelaat. Tevens te bepalen dat bufferzone 2.2 wordt gerealiseerd alvorens de ontginningsactiviteiten starten.	te beperken en de compartimentering en landschappelijke structuur dichtter te laten aansluiten bij de referentiesituatie. Vanuit de discipline Mens wordt geconcludeerd (p. 244) dat de impact naar de omwonende beperkt zal zijn en dat eventuele hinder aanvaardbaar zal zijn, ook op basis van het ontbreken van problemen bij andere zandontginningen in de Kempense Meren, met woningen veel dichterbij, als de gekende efficiënte technieken worden toegepast (score -1). Eventuele andere ontginningstechnieken, vormen en de mogelijke impact daarvan vormen het onderwerp van een MER op projectniveau. De inrichting en gebruiksmogelijkheden van de bufferzone zijn bepaald in art. 1.02 van de verordenende stedenbouwkundige voorschriften voor het deelplan Vervangende ontginningsgebieden, rekening houdend met de milderende maatregelen en aanbevelingen die in het ontwerp plan-MER werden geformuleerd. In die verordenende voorschriften is bepaald dat de bufferstroken moeten ingericht zijn bij aanvang van de ontginning in de betreffende deelzone. De betreffende bufferzones zijn d.m.v. een nummering op het grafisch plan aangeduid. De verordenende voorschriften leggen voor de noordelijke bufferstrook een bijkomende aanplant van een bomenrij of houtkant en behoud of ev. verleggen gracht langsheen plangrens op. De rest kan worden ontgonnen en heraangevuld i.f.v. min. 25m visueel filterende groenstructuur met behoud van aangelegde bomenrij of houtkant en gracht (als landschapsecologisch element). Bebouwing, parkeren, dienstweg zijn niet toegelaten. Een overdruk met de betreffende breedte van de buffer zou op schaal van de grafische plannen geen meerwaarde hebben want niet of nauwelijks zichtbaar zijn. Het verordenende grafisch plan moet samen gelezen worden met de verordenende stedenbouwkundige voorschriften. De realisatie en instandhouding wordt geborgd op het niveau van vergunningen en desgevallend het handhavingsbeleid. Bovendien verschillen de inrichtingsbepalingen en gebruiksmogelijkheden van de bufferstroken voor elk van de ontginningsgebieden per zijde van het ontginningsgebied en voor de fase tijdens ontginning en na ontginning, zoals bepaald n.a.v. de afweging tussen optimale ontginning en milieueffecten. Een grafische aanduiding van de bufferstroken zou dan ook eerder verwarrend zijn bij een toetsing van vergunningsaanvragen.	
	<u>Natura 2000-gebieden</u>		
5A 3/	Uit het MER blijkt niet of, en zo ja welke, de middels het PRUP toegestane activiteiten effecten hebben op de Nederlandse Natura2000 gebieden, en voor zover dat inzicht er niet of onvoldoende is, adviseren wij dit (gezaamenlijk) te ontwikkelen.	De beschrijvingen van de grensoverschrijdende effecten per discipline en in hoofdstuk 13 van het ontwerp-MER bieden weinig inzicht in de onderzoeksdata en overwegingen achter de beoordeling. De MER-deskundige heeft voor ons de informatielagen die in Nederland worden gehanteerd aangevuld voor deze zone. “Er zijn geen N2000 gebieden binnen enige redelijke afstand gelegen van de plangebieden: Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux liggen op 10 km ten oosten. De invloed van grondwaterstandsveranderingen reikt geenszins zo ver. De 5 cm contour verlaging ligt op 600 m ten noordoosten en 800 m ten oosten van de zone Noord. Het plan leidt ook niet tot betekenisvolle risico's voor verstoring door luchtverontreiniging (atmosferische stikstofdepositie) op dergelijke afstanden, dus is een ruimer studiegebied voor deze effectgroep in de plan-mer fase is ook niet nodig.” We adviseren deze toelichting in het plan-MER toe te voegen.	tekstuele toevoeging plan-MER: pt 10.4.3 Mol Postel Zuid Situering ten opzichte van beschermde natuurgebieden Er zijn geen Natura2000 gebieden in Nederland binnen relevante afstand gelegen van de plangebieden. Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux liggen op 10 km ten oosten (Illustratie 10.2). De invloed van grondwaterstandsveranderingen reikt geenszins zo ver. De 5 cm

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
			contour verlaging ligt volgens de modellering voor het basisplan op 600 m ten noordoosten en 800 m ten oosten van de zone Noord Illustratie 10.2: Ligging van de Habitatrichtlijngebieden (SBZ-H, Natura 2000) in Nederland ten oosten van de vervangende ontginningsgebieden, met weergave van de contouren van de stijghoogteveranderingen (grondwatereffecten) door het basisplan (discipline Water)
	<u>Hydrologie</u>		
5A	4/ De vervangende ontginningsgebieden liggen in de nabijheid van de drinkwaterwinning te Lommel. Recentelijk hebben wij in de hervergunning van deze locatie onze zorgen geuit vanwege de effecten op het grondwatersysteem en hebben verzocht een opvolgingscommissie in te stellen. Doel van de opvolgingscommissie is om in gezamenlijkheid (Nederland en Vlaanderen) grensoverschrijdend te kijken naar anti-verdrogingsmaatregelen. Ook het PRUP kan gevolgen voor de grondwaterstand hebben. Wellicht is een opvolgingscommissie ook hier van nut.	Zie beantwoording bezwaar 116B. Er zijn geen wezenlijke effecten door grondwaterstandsaling op planniveau. De argumentatie wordt verduidelijkt in het plan-MER door tekstuele toevoegingen met illustraties. Daaruit wordt de beoordeling op planniveau bevestigd. Dit laat natuurlijk wel toe om wel degelijk anti-verdrogingsmaatregelen te onderzoeken om het grondwatersysteem robuuster te maken: bijvoorbeeld het gecontroleerd stuwen van drainage. Dat onderzoek loopt actueel ook uitgebreid in Vlaanderen (bv. Water.Land.Schap, Droge Delta, Klimaatplassen). Dit onderzoeken van maatregelen kan ook grensoverschrijdend gebeuren. Zoals in het plan-MER beoordeeld zijn de beide plassen wel zelf niet geschikt om als bron te dienen voor irrigatiewater voor de landbouw omdat er geen overschot op de waterbalans ontstaat ter hoogte van de plassen.	
5A	5/ Een aandachtspunt is een aantal beken, die aangewezen zijn door de Kaderrichtlijn Water, welke in de buurt liggen zoals de Groote Beerze. Er dient onderzocht te worden of deze beken niet sneller of vaker gaan droogvallen.	Zie beantwoording bezwaar 116B	
5A	6/ Daarnaast is het onduidelijk welke consequenties er optreden voor de landbouw (droogte en of natschade). Wij verzoeken u hier aandacht aan te besteden.	Zie beantwoording bezwaar 116B	
6A	Negatief advies.		
6A	Voor de gemeente is de onderzoeksruimte Mol Postel Zuid belangrijk gezien deze effecten kan hebben op landbouwgebied de Pielis en op natuurgebieden. De	Zie beantwoording bezwaar 116B.	

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
	gemeente maakt zich ernstige zorgen over de effecten van het PRUP en de schade die hierdoor kan ontstaan omdat voldoende water van goede kwaliteit cruciaal is voor landbouw en natuur. Het advies wordt mede uitgebracht namens Waterschap De Dommel.		
	<u>Kern van de zorg</u>		
6A	1/ In het ontwerp-MER wordt geen duidelijkheid gegeven hoe het PRUP zich verhoudt tot de opgaven aan Nederlandse zijde en Vlaamse zijde voor het herstel van het grondwater- en oppervlaktewatersysteem (vernatting i.p.v. verdroging). Dit baart grote zorgen.	Zie beantwoording bezwaar 116B	
6A	2/ Voor landbouwgebied de Pielis is de grondwaterdaling niet gunstig. Dit effect is als verwaarloosbaar gekwalificeerd, omdat het grondwaterpeil daar laag is. Zulke redenering zou iedere zandwinning of andere ontwikkeling rechtvaardigen, terwijl we dat juist niet zouden moeten willen. In dit gebied moet gewerkt worden naar een verhoging van de grondwaterstand om de kwelstromen naar lager gelegen gebieden weer op gang te brengen.	Zie beantwoording advies 5A-4 en bezwaar 116B	
6A	3/ Indien dit PRUP goedgekeurd wordt, wordt verzocht om de beoordeling van de effecten te toetsen aan een aantal nieuwe criteria die recht doen aan de kwetsbaarheid van het watersysteem in dit gebied, aansluiten op de opgaven die de Vlaamse overheid en de Nederlandse overheid hebben en de huidige verdrogingsproblematiek in dit gebied beter te belichten.	Zie beantwoording advies 5A-4 en bezwaar 116B Het watersysteem lijkt niet wezenlijk te verschillen van andere gebieden met gelijkaardige zandbodem en verhouding watervraag en wateraanbod. Bevindingen (huidige inzichten en toekomstige resultaten) van actueel lopende projecten zoals Water.Land.Schap (Werken op de Waterscheidingskam Bovenstrooms water in Ravels, Beek.Boer.Bodem) of Klimaatplassen, kunnen helpen om de algemene droogteproblematiek ook in dit gebied aan te pakken.	
	<u>Beoordeling verwerking reactie gemeente op voorontwerp RUP</u>		
6A	4/ Het is onduidelijk wat de effecten zijn tijdens de uitvoering van de zandwinning. Onduidelijk wat de cumulatieve effecten zijn van andere ontwikkelingen in de omgeving, zoals de drinkwaterwinning in Lommel. Onduidelijk welke milderende maatregelen mogelijk zijn en welke effectief genomen worden.	Zie beantwoording bezwaar 116B-2, 117B-26 en 117B-28	
6A	5/ De hydrologische gegevens werden niet aan de gemeente voorgelegd. Er kan niet beoordeeld worden of deze op een juiste manier zijn gebruikt.	De hydrologische studie werd als bijlage bij het ontwerp plan-MER (= bijlage 2) in openbaar onderzoek gelegd en was publiek beschikbaar.	

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
6A	6/	De grondwaterdaling komt bovenop de heersende tekorten die er al in dit gebied zijn. Daarom zijn milderende maatregelen zeer wenselijk. De gemeente heeft reeds in 2017 verzocht deze effecten te compenseren.	De beperkte grondwaterdaling geeft op planniveau geen aanleiding tot milderende maatregelen. Dat betekent niet dat onderzoek naar vernattingsmaatregelen niet nuttig of nodig is vanuit de algemene problematiek.
6A	7/	Het is wenselijk om een regeling te maken met Nederlandse landbouwers in het onderzoeksgebied en effectgebied en niet alleen in het plangebied. De regeling mag geen afbrokkeling van de landbouwstructuur inhouden.	Landbouwpercelen zijn soms eigendom van Nederlanders en sommige gronden worden gepacht of gebruikt door Nederlandse landbouwers. Alle Vlaamse regelgeving is van toepassing op de gronden die gelegen zijn in Vlaanderen, ongeacht de nationaliteit van eigenaars en gebruikers van die gronden, ook de bepalingen van het RUP en het grondruilplan. De Vlaamse wetgeving rond landinrichting (vb. ruilen van gronden,...) kan echter niet toegepast worden op Nederlands grondgebied. Uit de effectbeschrijving en beoordelingen in het ontwerp plan-MER en de aanvullende informatie van de MER-deskundige blijkt dat de impact van het plan op de landbouwstructuur op Nederlands grondgebied niet wezenlijk is. Zie beantwoording bezwaren 116B.
6A	8/	Er wordt gevraagd meer duidelijkheid te verschaffen over de impact van de ontginningswerkzaamheden (gedurende de graafwerken).	De ontginning is op plan niveau (zonder kennis van concrete fasering en timing, technieken, ... dus op basis van aannames volgens huidige inzichten) beoordeeld in het plan-MER. Elke vergunningsaanvraag voor ontginning zal concreter inzicht bieden over de concrete kenmerken van de ontginning (fasering, timing, technieken,...) en gepaard gaan met een project-MER en een openbaar onderzoek.
		<u>Conclusie waterschap</u>	
6A	9/	Onvoldoende aandacht voor milderende maatregelen. Ziet graag meer inspanning om de effecten van de grondwaterstandsaling te verminderen of weg te nemen. Zou het bv. mogelijk zijn om een inlaat te creëren vanuit de meren of het kanaal of een andere oppervlaktewater richting de Pielis?	De beoordeling in de discipline Water voor het gehele studiegebied werd voor het Nederlands grondgebied gespecificeerd in hoofdstuk 9.6 Grensoverschrijdende effecten in het plan-MER. Naar aanleiding van enkele ingediende bezwaren wordt voorgesteld deze beoordeling in het plan-MER nader te duiden. Zie daarvoor de beantwoording onder bezwaar 116B en advies 5A. Zoals in het plan-MER beoordeeld zijn de beide plassen zelf niet geschikt om als bron te dienen voor irrigatiewater voor de landbouw omdat er geen overschot op de waterbalans ontstaat ter hoogte van de plassen. Dat geldt voor het onttrekken van irrigatiewater voor landbouw aan beide zijden van de grens, dus ook in de Pielis. Anders gezegd: het onttrekken van water uit de plassen zou een gelijkaardig effect hebben als het onttrekken via grondwaterputten. Er bestaat reeds een aanvoersysteem (bewateringssysteem) om kanaalwater naar de landbouwgronden van Mol Postel Zuid te brengen (Postels Vaartje). Dit is niet verbonden met grachten of waterlopen op Nederlands grondgebied. Maar belangrijker is dat er een algemeen tekort aan water op het Kempisch kanalenstelsel in de zomermaanden (de Maas wordt gevoed met neerslagoverschot). Zoals in het plan-MER toegelicht belasten verliezen op het Postels Vaartje het kanalenstelsel (9.5.3.1). Het project Klimaatplassen dat in het ruime gebied van de Kempense Meren vraag en aanbod van water onderzoekt, kan mogelijk een grensoverschrijdende beschouwing maken. Maar zoals gezegd, de plassen in de vervangende ontginningsgebieden in Mol Postel Zuid lijken geen veelbelovende rol te kunnen spelen volgens de huidige inzichten op planniveau.
7A	Idem 3A	Zie beantwoording advies 3A	

nr bezwaar- schrift	inhoud bezwaar	Standpunt PROCORO	Conclusie
8A	Idem 6A	Advies werd laattijdig ingediend. Inhoudelijke behandeling: zie beantwoording advies 6A	
9A	Gunstig advies. De gemeenteraad heeft geen opmerkingen op het ontwerp-PRUP "Kempense Meren II" en bijhorend plan-MER, grondruilplan en inrichtingsnota.	Advies werd laattijdig ingediend. We nemen akte van het gunstig advies.	
10A	Gunstig advies.	Advies werd laattijdig ingediend. We nemen akte van het gunstig advies.	
Opm.	Op 26/01/2024 werd advies gevraagd aan het Departement Omgeving van de Vlaamse overheid. Er werd tot op heden geen advies uitgebracht.	De wettelijke adviestermijn cfr. art. 2.2.15 §4 is verstreken. We nemen aan dat het uitblijven van een advies inhoudt dat het Departement Omgeving geen onverenigbaarheid, strijdigheid of de niet-naleving vermeld in artikel 2.2.16, § 3, eerste lid, 1° en 2° VCRO heeft vastgesteld.	



Provincie
Antwerpen

PRUP Kempense Meren II

DEFINITIEF PRUP

Stedenbouwkundige voorschriften

Colofon



Opdrachtgever:

Provincie Antwerpen
Dienst Ruimtelijke Planning

Koningin Elisabethlei 22,
2018 Antwerpen
ruimte@provincieantwerpen.be

contactpersoon:
Kate Vanderstraeten



Opdrachthouder:

Sweco Belgium NV

Posthofbrug 2-4 bus 1
2600 Berchem
tel: 015 45 13 00

contactpersonen:
Guy Geudens



Met medewerking van:

Vlaamse overheid
departement Omgeving
Omgevingsplanning en -projecten
Milieueffectrapportage

Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel
tel: 02 553 80 79
mer@vlaanderen.be
www.omgevingvlaanderen.be

contactpersoon:
Annelies Van Hoebeeck

Inhoud

1. DEELPLAN HOOFDPOORT	1
<i>Artikel 1. Recreatiegebied.....</i>	<i>1</i>
Artikel 1.01 Bestemming.....	1
Artikel 1.02 Inrichting.....	2
<i>Artikel 2. Gebied met overdruk natuurverweving</i>	<i>4</i>
<i>Artikel 3. Bestaande waterweg</i>	<i>5</i>
2. DEELPLAN SCHANSHEIDE	7
<i>Artikel 1. Natuurgebied</i>	<i>7</i>
<i>Artikel 2. Bouwvrij agrarisch gebied.....</i>	<i>8</i>
<i>Artikel 3. Gebied met overdruk natuurverweving</i>	<i>9</i>
<i>Artikel 4. Gebied voor infrastructuur voor duurzame watervoorziening</i>	<i>11</i>
<i>Artikel 5. Waterwingebied (overdruk)</i>	<i>12</i>
3. DEELPLAN VERVANGENDE ONTGINNINGSGEBIEDEN	13
<i>Artikel 1. Gebied voor de winning van delfstoffen met nabestemming gemengd openruimtegebied</i>	<i>13</i>
Artikel 1.01 Bestemming.....	13
Artikel 1.02 Inrichting.....	15
Artikel 1.03 Overgangsbepaling	21
Artikel 1.04 Nabestemming gemengd openruimtegebied.....	22
<i>Artikel 2. Leidingstraat (overdruk).....</i>	<i>24</i>
4. DEELPLAN LANDBOUW- EN NATUURGEBIEDEN MOL POSTEL ZUID	27
<i>Artikel 1. Gebied voor herverkaveling uit kracht van wet die gekoppeld is aan een ruimtelijk uitvoeringsplan</i>	<i>27</i>
<i>Artikel 2. Natuurgebied</i>	<i>27</i>
<i>Artikel 3. Bouwvrij agrarisch gebied.....</i>	<i>30</i>

1. DEELPLAN HOOFDPOORT

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Toelichting

Artikel 1. Recreatiegebied

Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'recreatie'

Artikel 1.01 Bestemming

Het gebied is bestemd voor recreatie, waarbij educatief medegebruik een nevengeschikte functie is

Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het realiseren van de bestemming, zijn toegelaten, onverminderd de bepalingen over de zone in overdruk.

De volgende werken, handelingen en wijzigingen zijn eveneens toegelaten:

- de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijk milieu en van de landschapswaarden;
- het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen. Bestaande openbare wegen en nutsleidingen kunnen verplaatst worden in functie van het optimaal functioneren van de recreatieve en educatieve activiteiten, de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid.

In het gebied tussen de Zilvermeerlaan en de Kanaalplas is eveneens het behoud en de vestiging van bedrijfsactiviteiten met betrekking tot de herstelling en/of winterberging van vaartuigen en aanverwante activiteiten toegelaten.

Bestaande vergunde andere bedrijvigheid in het gebied tussen de Zilvermeerlaan en de Kanaalplas kan blijven bestaan. Per perceel zijn de handelingen, voorzieningen en inrichtingen toegelaten, die nodig of nuttig zijn voor de bedrijfsvoering van de bestaande bedrijfsactiviteiten, voor zover deze het functioneren van de recreatieve functies in het gebied niet hinderen.

Zowel dag- als verblijfsrecreatie zijn toegelaten.

Bezoekersgerichte functies waarbij de nadruk vooral op de educatieve functie ligt (zoals het natuureducatief centrum) worden als educatief medegebruik beschouwd.

Onder openbare wegen worden verkeerswegen als ook verkeersveilige fietspaden, en hun aanhorigheden, begrepen.

Bij het verplaatsen en/of heraanleggen van bestaande (verkeers)wegen kunnen ook ongelijkvloerse kruisingen worden aangelegd.

Onder herstelling wordt begrepen: reparatie- en servicediensten (onderhoud).

Onder aanverwante activiteiten worden verhuur- en handelsactiviteiten gekoppeld aan de activiteiten van de scheepsherstellingswerf begrepen. Horeca wordt niet beschouwd als aanverwante activiteit en is niet toegestaan.

Het betreft een overgangsregeling voor de op het moment van het in werking treden van dit

ruimtelijk uitvoeringsplan bestaande hoofdzakelijk vergunde bedrijven. Nieuwe vergunningen voor deze bedrijven zijn enkel mogelijk indien:

- het bedrijf beschikt op het ogenblik van de vergunningsaanvraag over de voor een normale bedrijfsvoering noodzakelijke omgevingsvergunning(en);
- én het bedrijf werd in het jaar voorafgaand aan de vergunningsaanvraag daadwerkelijk uitgebaat.

Onder bestaande bedrijfsactiviteiten moeten worden verstaan: de bestaande activiteiten alsook de activiteiten in gelijkaardige vorm, met inbegrip van de normale technologische evolutie van activiteiten. De omstandigheid dat het bedrijf verandert van eigenaar kan op zichzelf niet beschouwd worden als een stopzetting van de huidige bedrijfsactiviteiten.

Artikel 1.02 Inrichting

De inrichting van het gebied is vrij, voor zover het functioneren van de recreatieve functies in het gebied niet wordt gehinderd en de ruimtelijke, landschapsecologische en milieuhygiënische impact op de omgeving wordt geminimaliseerd.

Specifieke beperkingen zijn:

- De mogelijkheden voor verlichting in beboste zones, in de bosranden en in/aan de watervlakken, als ook de verlichting van de Zilvermeerlaan zijn beperkt tot zgn. vleermuis-vriendelijke verlichting.
- De bebouwing en terreinaanleg in de zone tussen de Kanaalplas en de Zilvermeerlaan moet dusdanig zijn dat het groene, natuurlijke karakter van de oever overheerst, en doorzichten vanop de Zilvermeerlaan tot de Kanaalplas worden hersteld.
- Ter hoogte van Koophaven moeten de houtkanten behouden blijven en mag het open terrein aan het kanaal in het noorden van Koophaven niet worden verhard of bebouwd. Bij uitbreiden, herbouwen en/of nieuwbouw van gebouwen en constructies moet het groenbeeld langs de Zilvermeerlaan worden behouden en waar mogelijk worden versterkt.
- De vastgestelde cultuurhistorische waarden in het gebied moeten bewaard blijven.
- De nog aanwezige onvergraven, oorspronkelijke bodems moeten zoveel mogelijk gevrijwaard worden van vergraving en/of verzegeling.

Lichtverstrooiing moet worden voorkomen om de kwaliteit als leefgebied voor vleermuizen en andere schemeractieve (lichtschuwe) fauna zo goed mogelijk te houden. Aandachtspunten zijn (niet-limitatief):

- beperken tot het strikt noodzakelijke in functie van veiligheid
- neerwaarts gerichte lichtstraal; lichtverstrooiing voorkomen
- vermijden van (koud) wit licht.

Aandachtspunten bij de evaluatie van omgevingsvergunningsaanvragen tussen de Kanaalplas en de Zilvermeerlaan zijn (niet-limitatief):

- De verhouding tussen bebouwde en verharde oppervlakte enerzijds en de niet-verharde oppervlakte van het terrein.
- De hoogte en inplanting van de gebouwen en constructies (horizontaliteit, compacte bebouwing, doorzichten vanop de Zilvermeerlaan tot de Kanaalplas).
- De aanleg van niet-bebouwde en niet-verharde zones met vrij open groenaanleg. Ter hoogte van de

doorzichten van Zilvermeerlaan naar de Kanaalplas moeten dichte afschermd opgaande groenstructuren worden voorkomen, ook langsheen de Zilvermeerlaan (desgevallend is afgraving van de (beplante) bermen aangewezen).

- Gebouwen en constructies krijgen een verzorgde en aantrekkelijke architectuur. Per gebouwengroep wordt gestreefd naar het gebruik van één dominant esthetisch verantwoord en duurzaam materiaal.

Koophaven betreft de havenkom die uitgaat op het kanaal Dessel-Kwaadmechelen en omliggende gronden met de scheepsherstellingswerf, gelegen tussen het kanaal, Kanaalstraat/Zilvermeerlaan en de toegangsweg van Zilvermeerlaan naar het jaagpad langs het kanaal. Het behouden en versterken van het groenbeeld langs de Zilvermeerlaan houdt in dat de gebouwen en constructies qua hoogte en inplanting maximaal aan het zicht vanop de Zilvermeerlaan worden onttrokken door de bestaande houtkanten en/of nieuwe groenbuffers.

Onder vastgestelde cultuurhistorische waarden worden de inventarisitems bedoeld die zijn opgenomen op de vastgestelde inventarissen ter uitvoering van het onroerend erfgoeddecreet (bouwkundig erfgoed, landschapsrelicten, houtige beplantingen,...) en beschermd erfgoed. Op vandaag betreft dit het Strandgebouw, dat opgenomen is op de vastgestelde inventaris van bouwkundig erfgoed en een deel van het beschermd cultuurhistorisch landschap Buitengoor - Meergoor.

De nog aanwezige onvergraven, oorspronkelijke bodems betreffen duinprofielen en podsolen. Ze situeren zich tussen de surfvijver en zwemvijver en zuidelijk/zuidoostelijk van de zwemvijver en tegen de zuidelijke rand van het domein (zie bodemkaart van België). Het vrijwaren van vergraving en/of verzegeling betekent dat verharding en bebouwing zo veel mogelijk op bestaande verzegelde of voor recreatieve infrastructuur verstoorde plekken moet worden vernieuwd.

Binnen de strook langsheen het kanaal waarbinnen een advies is vereist van de

waterwegbeheerder, kunnen in het kader van een omgevingsvergunningenprocedure beperkingen worden opgelegd door deze adviesinstantie.

Artikel 2. Gebied met overdruk natuurverweving

Het gebied behoort tot de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Het in overdruk aangeduide gebied is een natuurverwevingsgebied waarbij de functies natuurbehoud, recreatie en educatie nevengechikt zijn.

Het gebied wordt beschouwd als een natuurverwevingsgebied in de zin van het decreet Natuurbehoud en maakt in die zin deel uit van het Integraal Verwevend en Ondersteunend Netwerk (IVON). Verweving houdt in dat een duurzame instandhouding van de aanwezige natuurwaarden gegarandeerd wordt en dat elke functie behouden kan worden zonder andere functies te verdringen of door andere functies verdrongen te worden. Alle bepalingen van het decreet Natuurbehoud betreffende natuurverwevingsgebieden zijn van toepassing in dit gebied.

Dat houdt o.a. in dat naast de maatregelen in het decreet natuurbehoud vermeld in hoofdstuk IV, afdeling 4, hoofdstuk V, en hoofdstuk VI, er ten aanzien van de eigenaars en grondgebruikers slechts stimulerende maatregelen kunnen worden genomen en dit ter bevordering van:

- een natuurgerichte bosbouw en ecologisch verantwoorde bebossing, in overeenstemming met de bepalingen van het Bosdecreet;
- de bescherming en het beheer van de vegetatie van kleine landschapselementen, de fauna en de flora;
- het behoud van een voor de natuur gunstige waterhuishouding, en het tegengaan van het risico van verdroging, en van aantasting van reliëf en bodem zonder dat dit disproportionele gevolgen heeft voor de overige functies;
- het behoud of het herstel van voor de natuur gunstige structuurkenmerken van de waterlopen;
- de totstandkoming van een verenigbaar recreatief medegebruik.

In het als natuurverwevingsgebied in overdruk aangeduide gebied gelden de volgende bijkomende bepalingen:

De functie recreatie en de functie natuurbehoud zijn nevengechikt; die functies worden behouden zonder elkaar onderling te verdringen.

- Enkel beperkte recreatieve infrastructuur i.f.v. recreatief medegebruik is mogelijk; de bestaande toegangsweg en de bestaande recreatieve infrastructuur kunnen evenwel behouden blijven.
- De voor functie recreatie vermelde werken, handelingen en wijzigingen zijn toegelaten voor zover de natuur- en landschapswaarden van het gebied in stand gehouden worden.
- Het oprichten van bijkomende harde recreatieve infrastructuur (sportvelden, gebouwen en gelijkaardige constructies) is niet toegelaten.
- Alle werken, handelingen en wijzigingen voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en de landschapswaarden zijn toegelaten.

In natuurverwevingsgebieden is het beleid gericht op de ruimtelijke ondersteuning van de verweving tussen de functie recreatie en de functie natuubehoud. Dat houdt ruimtelijke voorwaarden in voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van de aanwezige en gewenste natuurwaarden. Tegelijk moeten de ontwikkelingsmogelijkheden van de functie recreatie met de aanwezige en gewenste natuurwaarden ruimtelijk ondersteund worden.

Onder (niet-toegelaten) harde recreatieve infrastructuur wordt o.a. begrepen: gebouwen voor verblijfs- of dagrecreatie, campings, sportvelden, evenementenweides, ... De huidige beperkte infrastructuren voor avontuurlijke openluchtactiviteiten en recreatief medegebruik vallen hier niet onder en blijven toegelaten: onthaalgebouwtje, hondenweide, boogschietstand, avonturentoren, bivak, vlotcamperen, visvijver

Gebouwen die noodzakelijk zijn voor het beheer van of het toezicht op de als natuur beheerde gebieden zijn toegelaten, op voorwaarde dat ze niet gebruikt worden als woon- of recreatief verblijf. Het gaat om gebouwen en constructies met een beperkte omvang (schuilplaats, bergplaats voor materiaal, ...). Een dergelijke bebouwing kan slechts toegelaten worden voor zover ze landschappelijk inpasbaar is en de betrokken oppervlakte als natuur beheerd gebied aanzienlijk is.

De inrichtingsvoorschriften art. 1.02 zijn ook in dit gebied met overdruk natuurverweving van toepassing.

De basisrechten voor zonevreemde constructies, overeenkomstig de VCRO, worden behouden.

Artikel 3. Bestaande waterweg

Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'lijninfrastructuur'

Deze zone is bestemd voor een bestaande waterweg, i.e. het kanaal Dessel-Kwaadmechelen en de kanaalkom Dessel.

In dit gebied zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor het functioneren of aanpassing van het kanaal Dessel-Maasmechelen en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuur, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, lokale dienstwegen, jaagpaden, recreatienetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.

Onder aanhorigheden van de waterweg wordt onder andere verstaan: sluizen, liften, hellende vlakken, stuwen, pompstations, spaar- en overloopbekkens, oevers of dijken en eventuele grachten achter het dijktaalud, meerpalen, geleide inrichtingen, signalisatie, aanlegplaatsen, dokken, aanlegbolders, kaaimuren, meetinstallaties voor waterpeil, debiet, stroomsnelheid en waterkwaliteit.

2. DEELPLAN SCHANSHEIDE

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Artikel 1. Natuurgebied

Deze gebieden behoren tot de bestemmingscategorie 'reservaat en natuur'

Het gebied is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en bos. Recreatief medegebruik is een ondergeschikte functie.

Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de ontwikkeling, de instandhouding en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu, bos en van de landschapswaarden zijn toegelaten.

Voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet overschreden wordt, zijn de

Toelichting

In het natuurgebied is de hoofdfunctie natuur. Recreatief medegebruik laat evenwel toe dat bepaalde zones in het natuurgebied afgeschermd kunnen worden en niet toegankelijk zijn voor het publiek omwille van de natuurwaarde.

Onder bos wordt begrepen ecologisch beheerd bos zoals bedoeld in het Bosdecreet in artikel 18 en volgende.

Het aanbrengen van infrastructuur voor het beheer van het gebied als natuurgebied is mogelijk. Die infrastructuur zijn onder meer: veekerende rasters, het bouwen van schuilplaatsen voor dieren die ingezet worden bij het beheer van het gebied.

In het gebied zijn uitsluitend gebouwen toegelaten die noodzakelijk zijn voor het beheer van of het toezicht op het betrokken natuurgebied, op voorwaarde dat ze niet gebruikt worden als woon- of recreatief verblijf. Het gaat om gebouwen en constructies met een beperkte omvang (schuilplaats, bergplaats voor materiaal...). Een dergelijke bebouwing kan slechts toegelaten worden voor zover ze landschappelijk inpasbaar is en de betrokken oppervlakte natuurgebied aanzienlijk is.

Recreatief medegebruik is een ondergeschikte functie in het natuurgebied. Ondergeschikt betekent 'van betrekkelijk minder grote betekenis'.

Kleinschalige infrastructuur voor het al dan niet toegankelijk maken bestaat onder meer

volgende werken, handelingen en wijzigingen eveneens toegelaten:

- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur voor het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor natuureducatief of recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer;
- het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen. Bestaande openbare wegen en nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dat noodzakelijk is in functie van de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid.

uit: toegangspoortjes, wegwijzers, verbodsborden, wegafsluitingen ...

Kleinschalige infrastructuur voor natuureducatie is bijvoorbeeld: informatieborden, verrekijkers, knuppelpaden, vogelkijkhutten ...

Kleinschalige infrastructuur voor recreatief medegebruik: zitbanken, picknicktafels, vuilnisbakken ...

Niet-gemotoriseerd verkeer is onder meer: wandelen, fietsen, paardrijden ...

Verharde paden worden bij voorkeur aangelegd in een waterdoorlatende verharding.

Onder openbare wegen worden verkeerswegen als ook verkeersveilige fietspaden, en hun aanhorigheden, begrepen.

De basisrechten voor zonevreemde constructies, overeenkomstig de VCRO, worden behouden. In natuurgebied is in principe enkel het bestendigen van de bestaande vergunde constructies toegelaten.

Binnen de strook langsheen het kanaal waarbinnen een advies is vereist van de waterwegbeheerder, kunnen in het kader van een omgevingsvergunningenprocedure beperkingen worden opgelegd door deze adviesinstantie.

Artikel 2. Bouwvrij agrarisch gebied

Deze gebieden behoren tot de bestemmingscategorie 'landbouw' – subcategorie 'bouwvrij agrarisch gebied'.

Het gebied is bestemd voor de landbouw.

Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de landbouw en hobbylandbouw zijn toegelaten, met uitzondering van het oprichten van gebouwen en vergelijkbare constructies, en voorzover de ruimtelijke samenhang, de landschapswaarden en landschapsecologische waarden in het gebied bewaard blijven.

Ook alle werken, handelingen en wijzigingen voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en de landschapswaarden zijn toegelaten.

Landbouw en landschapszorg zijn nevensgeschikte functies in het gebied. Het behoud van de ruimtelijke samenhang en de landschappelijke en landschapsecologische waarde van het gebied wordt als randvoorwaarde ingeschreven. Het landschap hier wordt gekenmerkt door een kleinschalige mozaïeklandschap van broekbeemden met talrijke houtkanten en andere kleine landschapselementen zoals bomenrijen. Om de kleinschaligheid van de perceelsstructuur met randbegroeiing te vrijwaren en verlies daarvan te voorkomen door intensivering van de landbouw, is ook toegelaten dat

particulieren landbouwactiviteiten als hobby uitoefenen. .

De volgende constructies geplaatst voor landbouw zijn evenwel toegelaten. Ze worden niet als gebouwen en gelijkaardige constructies beschouwd: schuilhokken, plastictunnels, constructies voor oogstbescherming en constructies voor kleinschalige energieopwekking die tijdelijk geplaatst worden of gemakkelijk verplaatsbaar zijn (bv kleinschalige zonnepanelen om bv een waterpomp te laten werken in een weide of om stroom op te wekken voor schrikdraad) ... Serres daarentegen behoren tot de niet-toegelaten gebouwen en vergelijkbare constructies. Het verbod tot het oprichten van gebouwen en vergelijkbare constructies geldt ook niet voor (andere) niet-vergunningsplichtige en van vergunningsplicht vrijgestelde handelingen.

Voor zover ze door hun beperkte impact de realisatie van de algemene bestemming niet in het gedrang brengen, zijn de volgende werken, handelingen en wijzigingen eveneens toegelaten:

- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur, gericht op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor educatief of recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer;
- het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen.

Recreatief medegebruik is een ondergeschikte functie in het agrarisch gebied. Ondergeschikt betekent 'van betrekkelijk minder grote betekenis'.

Kleinschalige infrastructuur, gericht op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor educatief of recreatief medegebruik, bestaat onder meer uit toegangspoortjes, wegwijzers, verbodsborden, wegafsluitingen ... Kleinschalige infrastructuur, gericht op recreatief medegebruik bestaat uit zitbanken, picknicktafels, vuilnisbakken, informatieborden, paden, kijk- of schuilhutten ...

Niet-gemotoriseerd verkeer is onder meer wandelen, fietsen, paardrijden....

Verharde paden worden bij voorkeur aangelegd in een waterdoorlatende verharding.

Onder openbare wegen worden ook verkeerswegen als ook verkeersveilige fietspaden, en hun aanhorigheden begrepen.

Artikel 3. Gebied met overdruk natuurverweving

Het gebied behoort tot de bestemmings—categorie van de grondkleur.

Het in overdruk aangeduide gebied is een natuurverwevingsgebied waarbij de functies natuurbehoud en landbouw nevensgeschikt zijn.

Het gebied wordt beschouwd als een natuurverwevingsgebied in de zin van het decreet Natuurbehoud en maakt in die zin deel uit van het Integraal Verwevend en Ondersteunend Netwerk (IVON). Verweving houdt in dat een duurzame instandhouding van de aanwezige natuurwaarden gegarandeerd wordt en dat elke functie behouden kan worden zonder andere functies te verdringen of door andere functies verdrongen te worden. Alle bepalingen van het decreet Natuurbehoud betreffende natuurverwevingsgebieden zijn van toepassing in dit gebied.

Dat houdt o.a. in dat naast de maatregelen in het decreet natuurbehoud vermeld in hoofdstuk IV, afdeling 4, hoofdstuk V, en hoofdstuk VI, er ten aanzien van de eigenaars en grondgebruikers slechts stimulerende maatregelen kunnen worden genomen en dit ter bevordering van:

- een natuurgerichte bosbouw en ecologisch verantwoorde bebossing, in overeenstemming met de bepalingen van het Bosdecreet;
- de bescherming en het beheer van de vegetatie van kleine landschapselementen, de fauna en de flora;
- het behoud van een voor de natuur gunstige waterhuishouding, en het tegengaan van het risico van verdroging, en van aantasting van reliëf en bodem zonder dat dit disproportionele gevolgen heeft voor de overige functies;
- het behoud of het herstel van voor de natuur gunstige structuurkenmerken van de waterlopen;
- de totstandkoming van een verenigbaar recreatief medegebruik.

In het als natuurverwevingsgebied in overdruk aangeduide gebied gelden de volgende bijkomende bepalingen:

- De voor functie landbouw vermelde stedenbouwkundige handelingen zijn toegelaten voor zover de natuurwaarden van het gebied in stand gehouden worden. Er geldt sowieso een verbod op het rooien van bestaande houtkanten.
- Het oprichten van gebouwen en gelijkaardige constructies is niet toegelaten.
- Alle werken, handelingen en wijzigingen voor de instandhouding, de ontwikkeling en het

De functie landbouw en de functie natuurbehoud zijn nevensgeschikt; die functies worden behouden zonder elkaar onderling te verdringen.

In natuurverwevingsgebieden is het beleid gericht op de ruimtelijke ondersteuning van de verweving tussen de functie recreatie en de functie natuurbehoud. Dat houdt ruimtelijke voorwaarden in voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van de aanwezige en gewenste natuurwaarden. Tegelijk moeten de ontwikkelingsmogelijkheden van de functie

herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en de landschapswaarden zijn toegelaten

recreatie met de aanwezige en gewenste natuurwaarden ruimtelijk ondersteund worden. Dit houdt minstens in dat het rooien van de aanwezige houtkanten niet toegelaten is en dat aan omgevingsvergunningen o.a. voorwaarden kunnen worden opgelegd i.f.v. de aanplant van nieuwe houtkanten.

De volgende constructies geplaatst voor landbouw zijn evenwel toegelaten. Ze worden niet als gebouwen en gelijkaardige constructies beschouwd: schuilhokken, plastictunnels, constructies voor oogstbescherming en constructies voor kleinschalige energieopwekking die tijdelijk geplaatst worden of gemakkelijk verplaatsbaar zijn (bv kleinschalige zonnepanelen om bv een waterpomp te laten werken in een weide of om stroom op te wekken voor schrikdraad) ... Serres daarentegen behoren tot de niet-toegelaten gebouwen en vergelijkbare constructies.

Gebouwen die noodzakelijk zijn voor het beheer van of het toezicht op de als natuur beheerde gebieden zijn toegelaten, op voorwaarde dat ze niet gebruikt worden als woon- of recreatief verblijf. Het gaat om gebouwen en constructies met een beperkte omvang (schuilplaats, bergplaats voor materiaal, ...). Een dergelijke bebouwing kan slechts toegelaten worden voor zover ze landschappelijk inpasbaar en de betrokken oppervlakte als natuur beheerd gebied aanzienlijk is.

Artikel 4. Gebied voor infrastructuur voor duurzame watervoorziening

Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'ontginning en waterwinning' – subcategorie 'gebied voor infrastructuur voor duurzame watervoorziening'.

Het gebied is bestemd voor infrastructuur van openbaar nut voor duurzame watervoorziening.

Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de aanleg, het functioneren of aanpassen van de infrastructuur voor de winning, opvang, de behandeling, het transport en de distributie van het water zijn toegelaten.

Daarnaast zijn toegelaten:

Infrastructuur voor waterwinning betreft onder meer pompstations, drukstations, waterspaarbekkens of zuiveringsstations voor gewonnen water, met uitzondering van infrastructuur voor louter particulier gebruik.

- het aanleggen van nieuwe nutsleidingen, het herstellen of heraanleggen van bestaande nutsleidingen,
- handelingen en wijzigingen, activiteiten of inrichtingen die gericht zijn op de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur en het natuurlijke milieu en van landschapswaarden.

Bestaande nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dat noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid.

Bij de plaatsing en het gebruik van de infrastructuur en gebouwen moet rekening gehouden worden met voorkomende natuur- en landschapswaarden, en zorg gedragen worden voor een landschappelijke inpassing er van t.o.v. het omliggende landschap.

Artikel 5. Waterwingebied (overdruk)

Het gebied behoort tot de bestemmings-categorie van de grondkleur.

In het gebied, aangeduid met deze overdruk kunnen, ten aanzien van de uitvoering van handelingen en werken die volgens de grondkleur zijn toegelaten, beperkingen worden opgelegd met het doel de waterwinning te beschermen.

Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de aanleg, het functioneren of de aanpassing van de infrastructuur voor de winning, de opvang, de behandeling, het transport en de distributie van het water, zijn toegelaten. Het oprichten van gebouwen en vergelijkbare constructies is niet toegelaten, met uitzondering van kleinschalige winnings- en opvanginstallaties. Daarnaast is de aanleg van nieuwe nutsleidingen toegelaten.

Bij de plaatsing en het gebruik van de infrastructuur moet rekening gehouden worden met voorkomende natuur- en landschapswaarden.

De gebruiksbeperkingen worden geregeld in de sectorale regelgeving inzake grondwaterbeheer. De overdruk in dit PRUP houdt geen bijkomende beperkingen in.

De toegelaten kleinschalige winnings- en opvanginstallaties omvatten pompputten, leidingen en kleinschalige elektriciteitscabines nodig voor het functioneren van de waterwinning. De eigenlijke drinkwaterproductieinfrastructuur is evenwel enkel toegelaten binnen de grondkleur 'Gebied voor infrastructuur voor duurzame watervoorziening'.

3. DEELPLAN VERVANGENDE ONTGINNINGSGEBIEDEN

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Artikel 1. Gebied voor de winning van delfstoffen met nabestemming gemengd openruimtegebied

Deze gebieden behoren tot de bestemmingscategorie 'ontginning en waterwinning' – subcategorie 'gebied voor de winning van oppervlakedelfstoffen'.

Artikel 1.01 Bestemming

Het gebied is bestemd voor de ontginning van kwartszand, met nabestemming gemengd openruimtegebied.

Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het winnen en mechanisch behandelen van kwartszand zijn toegelaten voor zover het tijdelijke infrastructuur betreft. Verwerking is uitgesloten.

Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn om de ruimtelijke, visueel-landschappelijke, landschapsecologische en milieuhygiënische impact van de ontginning op het gebied en de omgeving te minimaliseren en/of voor de kwalitatieve inrichting met het oog op de nabestemming van het gebied, zijn eveneens toegelaten.

De nabestemming overeenkomstig Artikel 1.04 gaat in na ontginning en de realisatie van de eindafwerking van het gebied - of van het betreffende deel van het gebied bij gefaseerde ontginning - tenzij het reeds ontgonnen deel een noodzakelijke functie blijft vervullen in het ontginningsproces in andere delen van de bestemmingszones.

Een fasering van de ontginning binnen een deelzone moet worden aangegeven in de vergunningsaanvraag en bijhorend project-MER.

Bij vergunningsaanvragen voor ontginning die areaalverlies inhouden voor actieve landbouwbedrijven, moeten afdoende kwaliteitsvolle oplossingen geboden worden om de

Toelichting

Het gebied is bestemd voor de winning van oppervlakedelfstoffen, waarbij:

- het gebied als tijdelijke hoofdfunctie de ontginning van primaire delfstoffen, met name kwartszand, krijgt, overeenkomstig de wetgeving inzake de ontginning van delfstoffen;
- tijdelijke infrastructuur voor de ontginningsactiviteit en de mechanische behandeling (zeven, mengen, ...) van de ontgonnen delfstoffen is toegelaten. Die constructies en installaties dienen na ontginning te worden verwijderd. Het bouwen van gebouwen en het plaatsen van installaties voor de verwerking van oppervlakedelfstoffen is niet toegestaan.

Op het grafisch plan zijn er ruimtelijk twee afzonderlijke gebieden (deelzones) voor de winning van delfstoffen met nabestemming gemengd openruimtegebied: Kempense Meren Noord (KM Noord) en Kempense Meren Zuid (KM Zuid). De gebieden kunnen gefaseerd worden ontgonnen. Bij gefaseerde ontginning gaat ook de nabestemming gefaseerd in, na het einde van de ontginning voor het betreffende deel van het gebied. Het einde van de ontginning gaat in nadat alle handelingen zijn uitgevoerd overeenkomstig de aanvraag en (voorwaarden bij) de vergunning tot

bedrijfsvoering van de betreffende geïmpacteerde actieve landbouwbedrijven verder te kunnen zetten.

Op het ogenblik dat de nabestemming ingaat vervalt de bestemming gebied voor de winning van delfstoffen.

ontginning en realisatie van de eindafwerking i.f.v. de beoogde nabestemming, of het verval van de (tijdelijke) vergunning tot ontginning.

Onder actieve landbouwbedrijven worden de op het moment van de vergunningsaanvraag bestaande beroepsmatige landbouwexploitaties verstaan, geen hobbylandbouw.

Oplossingen zijn kwaliteitsvolle wanneer de bedrijfsvoering van de betrokken bedrijven op het moment van de vergunningsaanvraag ook tijdens de ontginning en na eindinrichting, en na eventuele wijzigen van de eigendoms-/gebruikssituatie, op dezelfde manier kan worden verdergezet op alternatieve landbouwgronden of eventueel op een alternatieve bedrijfslocatie. Dit betekent dat de huidige economische bedrijfsomvang, het bedrijfstype, het teeltplan, de oppervlakte huis- en veldkavel, de grond- en locatie gebondenheid, de juridische zekerheid, de mogelijkheden tot bedrijfsopvolging, de verbredingactiviteiten en de toekomstperspectieven vergelijkbaar blijven.

Oplossingen kunnen bestaan in (een pakket van maatregelen m.b.t.) de timing van aansnijding en ruimtelijke fasering van de ontginning, de eindinrichting en beschikbaarheid van delen van de eindinrichting i.f.v. landbouw, grondruil of gebruiksrui van gronden uit eigen portefeuille van de ontginner, of andere flankerende maatregelen die de ontginner neemt.

Een gedetailleerder effectstudie daarvan moet in de project-MER voor de ontginning gebeuren.

Er dient zekerheid geboden te worden dat de geformuleerde oplossingen ook effectief worden gerealiseerd of dat een billijk voorstel tot oplossing door de ontginner is geformuleerd aan de betreffende landbouwbedrijfsvoeringen. De vergunningverlenende overheid en de

afdeling, bevoegd voor veiligheids- en milieueffectrapportage kunnen daartoe, overeenkomstig art. 15.§3 van het Besluit tot uitvoering van het decreet betreffende de omgevingsvergunning, als dat nodig is de vergunningsaanvrager verzoeken om aanvullende informatie, overeenkomstig bijlage IIbis van het DABM, die rechtstreeks ter zake doet om te komen tot de gemotiveerde conclusie over de aanzienlijke milieueffecten van het project.

Een reeds ontgonnen deel kan een functie blijven vervullen voor de ontginning van andere delen van de bestemmingszones waar nog ontgonnen wordt of zal worden (bv. als waswaterreservoir, tijdelijke onderwateropslag, ...). Dit moet dan wel aangevraagd en vergund zijn in de omgevingsvergunning voor ontginning voor het betreffende deel.

Artikel 1.02 Inrichting

Bij het ontginnen moet de ruimtelijke, visueel-landschappelijke, landschapsecologische en milieuhygiënische impact van de ontginning op het gebied en de omgeving geminimaliseerd worden. Bij de inrichting van het gebied i.f.v. de nabestemming moet rekening gehouden worden met het goed nabuurschap in relatie tot omliggende bestemmingen en functies.

De vergunning omvat hiertoe de nodige bepalingen, die minstens betrekking hebben op:

- Het bufferen t.o.v. de omgeving
- De toegelaten ontginningsdiepte
- Het stockeren van de plaatselijke teelaarde
- De maatregelen in functie van de eindafwerking met oog op de nabestemming.

De nabestemming en (bijhorend) eindreliëf moeten geconcretiseerd zijn in de aanvraag van een omgevingsvergunning voor de ontginning.

Een eventuele fasering wordt in het project-MER en vergunningsaanvraag aangegeven door de ontginning.

De nodige maatregelen om de impact van de ontginning op de omgeving te milderen en het goed nabuurschap tussen de nabestemming en de omgeving te bewerkstelligen moeten blijken uit een milieueffectenstudie en de toetsing aan de goede ruimtelijke ordening op projectniveau. Bij een fasering op projectniveau dient maximaal rekening te worden gehouden met de aanwezige landbouw. Bij ontginning van een deel van de bestemmingszone kunnen (tijdelijke) buffers nodig zijn omheen het te ontginnen deel, los van de bufferzones aan de rand van de

bestemmingszone. De aanvraag tot vergunning moet hiertoe de nodige informatie bevatten. De vergunningen kunnen hieromtrent specifieke voorwaarden opleggen. Bijzondere aandachtspunten zijn (niet-limitatief):

- Het beperken en/of filteren van zichten op de ontginning en ontginningsplassen vanuit de directe omgeving door bosstroken of landschapsstructuren met kleine landschapselementen (KLE).
- Een gepaste inrichting/aanplant van bufferstroken i.f.v. de instandhouding, de vervanging, het herstel of de ontwikkeling van natuur en het natuurlijk milieu in de speciale beschermingszones in en om het gebied, voor de gunstige staat van instandhouding van de natuurlijke habitats, de habitats van de soorten en soorten waarvoor de betreffende speciale beschermingszones zijn aangewezen.
- Het aanleggen van de oeverstroken van de ontginningsplassen met opgaande groenstructuren als geleidende structuren en schuilplaats voor vleermuissoorten.
- Het vrijwaren van de bereikbaarheid van omliggende landbouwpercelen en van de continuïteit van het recreatief netwerk.
- Het vrijwaren of compenseren van een afdoend functionerend waterhuishoudingssysteem voor omliggende landbouwgronden (cfr. Watering der 7 Heerlijkheden),
- De afstemming met de veiligheidsvoorschriften voor bestaande ondergrondse transportleidingen langsheen de bestemmingszones.

De in de vergunning voor ontginning vastgelegde eindafwerking en -inrichting i.f.v. de nabestemming moeten aangeven waar ev. grondgebonden dan wel aquatische

De bestemmingszones omvatten een bufferstrook van 25m aan de rand van de zone, onder de vorm van een groenstructuur met streekeigen beplanting. Enkel de westelijke bufferstrook van deelzone KM Zuid mag op afstand van de zonegrens worden voorzien, voorzover:

- niet oostelijker dan de kadastrale dreef tussen percelen 141x en 141w;
- loodrecht gesitueerd t.o.v. Russendorp.

Deze bufferstroken mogen overlappen met de beschermingsstroken die bij de ontginning horen.

De bufferstroken moeten ingericht zijn bij aanvang van de ontginning in de betreffende deelzone. Voor sommige bufferstroken kan de inrichting van het binnenste deel anders zijn bij aanvang en tijdens de ontginning t.o.v. de inrichting i.f.v. de nabestemming. De inrichting i.f.v. na de bestemming moet volledig gerealiseerd worden van zodra de eigenlijke ontginningsactiviteiten in de betreffende deelzone beëindigd zijn. De inrichting van de bufferstroken bij ontginning en na ontginning dient te gebeuren overeenkomstig de bepalingen in navolgende tabel m.b.t. de inrichting van de bufferstroken.

In de inrichting van de bufferstrook zullen op projectniveau specifieke inrichtingsmaatregelen worden opgelegd i.f.v. de landschappelijke, ecologische, ruimtelijke en milieuhygiënische buffering t.o.v. de omgeving en het creëren van habitats en/of ecologische verbindingen voor de doelsoorten waarvoor de speciale beschermingszones in en om het gebied zijn aangewezen. De inrichting van de bufferstroken dient daarbij ook steeds te voldoen aan de bepalingen m.b.t. de inrichting van de bufferstroken in navolgende tabel, die volgen uit het plan-MER. Van deze bepalingen kan bij het verlenen van vergunningen enkel afgeweken worden n.a.v. de afstemming met de veiligheidsvoorschriften voor bestaande ondergrondse transport- en/of nutsleidingen langsheen de zone Noord, bijkomende of andere doelsoorten die zijn aangewezen op het ogenblik van de vergunningsaanvraag voor ontginning en/of andere milderende maatregelen die worden

landbouw kan worden toegelaten. Een eventueel latere wijziging t.o.v. de in de vergunning voor ontginning vastgelegde eindafwerking en -inrichting wordt beschouwd als een verandering van een project zoals bedoeld in het project-MER-besluit.

De bufferstroken moeten over de volledige breedte worden ingepast binnen, en aansluitend bij, de zonegrens. Enkel de westelijke bufferzone in deelzone KM Zuid (bufferstrook nr. 1.5 op het grafisch plan) mag op enige afstand van de westelijke zonegrens worden aangelegd i.f.v. een (gedeeltelijk) herstel van het huiskavel van een aanpalend landbouwbedrijf na ontginning, ten westen van deze bufferstrook.

Rekening houdend met de doelsoorten die op dit moment zijn aangewezen, worden in het plan-MER specifieke milderende maatregelen en aanbevelingen geformuleerd m.b.t. de inrichting van de bufferstroken. Deze milderende maatregelen worden in het plan-MER deels op planniveau en deels op projectniveau gezien. De inrichtingsbepalingen op planniveau zijn verordenend opgenomen in de tabel 'Bepalingen m.b.t. de inrichting van de bufferstroken'. Hierbij wordt op planniveau voor gezorgd dat een alternatieve ecologische geleidingsstructuur en landschappelijke inpassing wordt gegarandeerd zowel bij ontginning als i.f.v. ecotoopcreatie in de nabestemming van de beide ontginningsputten (randen wateroppervlak), rekening houdend met de beschreven effecten in het plan-MER. Hiervan kan worden

voorgesteld in een milieueffectenstudie op projectniveau.

afgeweken bij het verlenen van vergunningen in zoverre dit volgt uit de afstemming met de veiligheidsvoorschriften voor bestaande ondergrondse transport- en/of nutsleidingen langsheen de zone Noord, bijkomende of andere doelsoorten die zijn aangewezen op het ogenblik van de vergunningsaanvraag voor ontginning en/of andere milderende maatregelen die worden voorgesteld in een milieueffectenstudie op projectniveau. Op projectniveau dient te worden afgewogen of in de bufferstrook naast standplaatseigen bomenrij(en) en houtkanten of bosstrook, een strook schrale heideachtige vegetatie of plasdrasgebied i.f.v. de connectiviteit voor reptielen, amfibieën en insecten aan te leggen is. De vermelding 'dichte standplaatseigen afschermd groenstructuur' wijst op een dichte groenaanleg. De vermelding 'visueel filterende groenstructuur' houdt in dat in die strook de aanleg met opgaand groen ijler kan zijn i.f.v. een ecologische optimale invulling met schrale heideachtige of grazige vegetatie of plasdrasgebied. Dit is mee afhankelijk van de eindafwerking van de oeverzones van de ontginningsputten in eindtoestand. Een visueel-landschappelijke filtering blijft ook in die bufferstroken evenwel voorop staan.

De nummering in de tabel verwijst naar de nummering van de betreffende bufferstroken op het grafisch plan.

Verordenende bepalingen m.b.t. de inrichting van de bufferstroken:

	i.f.v. ontginning	i.f.v. nabestemming
<i>Deelzone KM Zuid</i>		
<i>1.1 noordrand</i>		
buitenste strook	min. 12m50 visueel filterende groenstructuur met behoud en aanvulling van de bestaande bomenrij en ondergroei en behoud van de recreatieve route.	idem
binnenste strook	binnen een strook van max. 12m50 breed kan ev. worden voorzien in: - noodzakelijke dienst-/toegangsweg voor toegang met personenauto én noodzakelijke toegang voor ankers winwerktuig - tijdelijk gebruik als werfweg voor zwaar transport mits vastgelegd in	ook visueel filterende groenstructuur van die delen die ev. gebruikt zijn als dienst-/toegangsweg en/of werfweg, aan te leggen van zodra dit medegebruik wordt beëindigd

	de vergunning en gemotiveerd vanuit mobiliteitsstudie. De breedte dient tot het strikt noodzakelijke te worden beperkt. Het overige deel van de strook moet worden aangelegd onder de vorm van een visueel filterende groenstructuur.	
1.2 noordostrand		
buitenste strook	min. 12m50 visueel filterende groenstructuur met behoud bestaande bomenrij en ondergroei	idem
binnenste strook	binnen een strook van max. 12m50 breed kan ev. worden voorzien in: - noodzakelijke dienst-/toegangsweg voor toegang met personenauto én noodzakelijke toegang voor ankers winwerktuig - tijdelijk gebruik als werfweg voor zwaar transport mits vastgelegd in de vergunning en gemotiveerd vanuit mobiliteitsstudie. De breedte dient tot het strikt noodzakelijke te worden beperkt. Het overige deel van de strook moet worden aangelegd onder de vorm van een visueel filterende groenstructuur.	ook visueel filterende groenstructuur van die delen die ev. gebruikt zijn als dienst-/toegangsweg en/of werfweg; aan te leggen van zodra dit medegebruik wordt beëindigd
1.3 oostrand		
buitenste strook	min. 12m50 dichte standplaatseigen groenstructuur , met behoud bestaande groenstructuur	idem
binnenste strook	. binnen een strook van max. 12m50 breed kan ev. worden voorzien in: - noodzakelijke dienst-/toegangsweg voor toegang met personenauto én noodzakelijke toegang voor ankers winwerktuig - tijdelijk gebruik als werfweg voor zwaar transport mits vastgelegd in de vergunning en gemotiveerd vanuit mobiliteitsstudie. De breedte dient tot het strikt noodzakelijke te worden beperkt. Het overige deel van de strook moet worden aangelegd onder de vorm van een dichte standplaatseigen groenstructuur.	visueel filterende groenstructuur van die delen die ev. gebruikt zijn als dienst-/toegangsweg en/of werfweg; aan te leggen van zodra dit medegebruik wordt beëindigd
1.4 zuidrand		
buitenste strook	min. 12m50 dichte standplaatseigen groenstructuur , met behoud bestaande groenstructuur	idem
binnenste strook	binnen een strook van max. 12m50 breed kan ev. worden voorzien in: - noodzakelijke dienst-/toegangsweg voor toegang met personenauto én noodzakelijke toegang voor ankers winwerktuig - tijdelijk gebruik als werfweg voor zwaar transport mits vastgelegd in de vergunning en gemotiveerd vanuit mobiliteitsstudie. De breedte dient tot het strikt noodzakelijke te worden beperkt. Het overige deel van de strook moet worden aangelegd onder de vorm van een visueel filterende groenstructuur met behoud van de bestaande groenstructuur.	ook visueel filterende groenstructuur van die delen die ev. gebruikt zijn als dienst-/toegangsweg en/of werfweg; aan te leggen van zodra dit medegebruik wordt beëindigd

1.5 westrand		
buitenste strook	min. 12m50, ev. te ontginnen en heraanvulling i.f.v. bufferstrook	visueel filterende groenstructuur met dubbele zomereikendreef op wal met afwateringsgracht aan westzijde van de wal; aan te leggen van zodra de ontginning in dit deel wordt beëindigd.
binnenste strook	max. 12m50 ev. te ontginnen en heraanvulling i.f.v. bufferstrook	visueel filterende groenstructuur
Deelzone KM Noord		
2.1 westrand		
buitenste strook	binnen een strook van max. 12m50 breed kan ev. worden voorzien in: - noodzakelijke dienst-/toegangsweg voor toegang met personenauto én noodzakelijke toegang voor ankers winwerktuig - tijdelijk gebruik als werfweg voor zwaar transport mits vastgelegd in de vergunning en gemotiveerd vanuit mobiliteitsstudie. De breedte dient tot het strikt noodzakelijke te worden beperkt. Het overige deel van de strook moet worden aangelegd onder de vorm van een visueel filterende groenstructuur met behoud van de bestaande bomenrij en gracht.	ook visueel filterende groenstructuur van die delen die ev. gebruikt zijn als dienst-/toegangsweg en/of werfweg; aan te leggen van zodra dit medegebruik wordt beëindigd
binnenste strook	max. 12m50 ev. te ontginnen en heraanvulling i.f.v. bufferstrook	visueel filterende groenstructuur ; aan te leggen van zodra de ontginning in dit deel wordt beëindigd.
2.2 noordrand		
volledige strook	bijkomende aanplant van een bomenrij of houtkant en behoud of ev. verleggen gracht langsheen plangrens, rest te ontginnen en heraanvulling i.f.v. bufferstrook	min. 25m visueel filterende groenstructuur met behoud van aangelegde bomenrij of houtkant en gracht; aan te leggen van zodra de ontginning in dit deel wordt beëindigd.
2.3 oostrand		
buitenste strook	binnen een strook van max. 12m50 breed kan ev. worden voorzien in: - publiek fietspad - noodzakelijke dienst-/toegangsweg voor toegang met personenauto én noodzakelijke toegang voor ankers winwerktuig - tijdelijk gebruik als werfweg voor zwaar transport mits vastgelegd in de vergunning en gemotiveerd vanuit mobiliteitsstudie. De breedte dient tot het strikt noodzakelijke te worden beperkt. Het overige deel van de strook moet worden aangelegd onder de vorm van een visueel filterende groenstructuur met behoud van de bestaande groenstructuur.	ook visueel filterende groenstructuur van die delen die ev. gebruikt zijn als dienst-/toegangsweg en/of werfweg; aan te leggen van zodra dit medegebruik wordt beëindigd
binnenste strook	max. 12m50 ev. te ontginnen en heraanvulling i.f.v. bufferstrook	visueel filterende groenstructuur; aan te leggen van zodra de ontginning in dit deel wordt beëindigd.
2.4 zuidrand		
volledige strook	te ontginnen en heraanvulling cfr. inrichting i.f.v. nabestemming.	min. 25m visueel filterende groenstructuur; aan te leggen van zodra de ontginning in dit deel wordt beëindigd.

Verlichting moet beperkt worden tot vleermuisvriendelijke verlichting.

Lichtverstrooiing moet worden voorkomen om de kwaliteit van het gebied en zijn omgeving als leefgebied voor vleermuizen en

andere schemeractieve (lichtschuwe) fauna zo goed mogelijk te houden. Aandachtspunten zijn (niet-limitatief):

- beperken tot het strikt noodzakelijke in functie van veiligheid
- neerwaarts gerichte lichtstraal; lichtverstrooiing voorkomen
- vermijden van (koud) wit licht.

Artikel 1.03 Overgangsbepaling

De percelen waar de winning van oppervlaktedelfstoffen nog niet is gestart, kunnen gebruikt worden voor beroepslandbouw tot de winning begint.

Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de landbouwbedrijfsvoering zijn toegelaten, met uitzondering van het oprichten van gebouwen en vergelijkbare constructies en het aanplanten van hoogstamboomgaarden en bossen.

Voor zover ze door hun beperkte impact de realisatie van de algemene bestemming niet in het gedrang brengen, zijn de volgende werken, handelingen en wijzigingen eveneens toegelaten:

- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur, gericht op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor educatief of recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer;
- het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen;
- de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en de landschapswaarden.
- alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn om de ruimtelijke, landschapsecologische en milieuhygiënische impact van de ontginning op het gebied en de omgeving te minimaliseren.

Deze overgangsbepaling is per perceel van toepassing en moet samen met de fasering van de ontginning gelezen worden.

De volgende constructies geplaatst voor beroepslandbouw zijn evenwel toegelaten. Ze worden niet als gebouwen en gelijkaardige constructies beschouwd: schuilhokken, plastictunnels, constructies voor oogstbescherming en constructies voor kleinschalige energieopwekking die tijdelijk geplaatst worden of gemakkelijk verplaatsbaar zijn (bv kleinschalige zonnepanelen om bv een waterpomp te laten werken in een weide of om stroom op te wekken voor schrikdraad) ... Serres daarentegen behoren tot de niet-toegelaten gebouwen en vergelijkbare constructies.

Onder openbare wegen worden verkeerswegen als ook verkeersveilige fietspaden, en hun aanhorigheden, begrepen.

In de delen van het gebied waarvoor de bestemmingsvoorschriften als ontginningsgebied nog niet van toepassing zijn (geen vergunning tot ontginning aangevraagd of fase van de vergunning nog niet in werking getreden), blijft landbouwgebruik mogelijk.

In deze delen van het gebied waarvoor de bestemming als ontginningsgebied nog niet van toepassing is, zijn evenwel ingrepen mogelijk om de impact van de ontginning (in andere delen van het gebied) op de omgeving te milderen, voorzover dit het gebruik als landbouwgebied niet structureel hypothekeerd. Het gaat bijvoorbeeld om het aanleggen of verleggen van infrastructuur i.f.v. de bereikbaarheid van landbouwpercelen of de continuïteit van het recreatief netwerk en/of het aanplanten van landschapsecologische groenstructuren i.f.v. de landschapsecologische inpassing van de ontginning.

Artikel 1.04 Nabestemming gemengd openruimtegebied

Vanaf de inwerkingtreding van de nabestemming behoort dit gebied tot de bestemmingscategorie 'overig groen' – subcategorie 'gemengd openruimtegebied'.

Binnen dit gebied zijn natuurbehoud en -ontwikkeling, landschapszorg, landbouw, en recreatie nevensgeschikte functies. Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor deze functies zijn toegelaten.

Aanvulling van de ontginningsput is enkel mogelijk met lokaal restmateriaal uit de ontginning en/of externe gronden die via transportleidingen wordt aangevoerd.

Hoogdynamische recreatieve activiteiten kunnen niet worden toegelaten, ook niet occasioneel.

Voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet wordt overschreden zijn, in uitzondering op het onbebouwde karakter van het

De nabestemming als gemengd openruimtegebied laat verschillende invullingen en afwerkingen van het ontginningsgebied toe. Binnen het gebied kan de concrete functionele invulling van de nabestemming – en overeenkomstig eindreliëf en inrichting – variëren. De functionele invulling en daarbijhorende eindafwerking van het gebied moeten concreet gemaakt worden in de vergunningsaanvragen voor ontginning. Een eventueel latere vergunningsaanvraag met aanpassing van de eindafwerking moet worden beschouwd als een verandering van een project zoals bedoeld in het project-MER-besluit. Opvulling van de ontginningsputten is enkel mogelijk met restmateriaal uit de ontginning zelf en/of met gronden die (gemengd met water) via leidingen worden aangevoerd. De externe gronden worden per schip over de kanalen aangevoerd naar een overslagplaats en via deze transportleidingen verplaatst naar de aan te vullen delen van de ontginningsgebieden.

Het openruimtegebied is in principe een bouwvrij gebied. In het gebied zijn uitsluitend gebouwen toegelaten die noodzakelijk zijn voor het beheer

gebied, de volgende werken, handelingen en wijzigingen toegelaten:

- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur die gericht is op de ecologische, sociale, educatieve of recreatieve functie van het gebied, waaronder paden voor niet-gemotoriseerd verkeer, sanitaire gebouwen of schuilplaatsen van één bouwlaag met een oppervlakte van ten hoogste 100 m² met uitsluiting van elke verblijfsaccommodatie;
- het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van openbare wegen en nutsleidingen. Openbare wegen en nutsleidingen kunnen verplaatst worden in functie van de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de bereikbaarheid van percelen, de openbare veiligheid of de volksgezondheid;
- het aanbrengen van infrastructuur die is gericht op het gebruik van het gebied voor landbouw.

van het gebied, op voorwaarde dat ze niet gebruikt kunnen worden als woon- of recreatief verblijf. Het gaat om gebouwen en constructies met een beperkte omvang (schuilplaats, bergplaats voor materiaal ...). Het aanbrengen van infrastructuur voor het beheer en functioneren van het gebied als openruimtegebied is mogelijk.

Tot kleinschalige infrastructuur voor de ecologische, sociale, educatieve of recreatieve functie van het gebied worden gerekend:

- speeltuigen, een (overdekte) picknickplaats, zitbanken, vuilnisbakken, beperkte sanitaire voorziening ...
- toegangspoortjes, wegwijzers, verbodsborden, wegafsluitingen, informatieborden, verrekijkers, knuppelpaden, vogelkijkhutten, veekerende rasters, schuilplaatsen voor dieren die ingezet worden bij het beheer van het gebied, ...
- paden voor niet-gemotoriseerd verkeer: wandelen, fietsen, paardrijden ... Verharde paden worden bij voorkeur aangelegd in een waterdoorlatende verharding.
- kleinschalige infrastructuur voor hobbylandbouw zoals schuilhokken, afsluitingen.

Onder openbare wegen worden verkeerswegen als ook verkeersveilige fietspaden, en hun aanhorigheden, begrepen.

Op dit planniveau wordt geen onderscheid gemaakt tussen grondgebonden of aquatische landbouwactiviteiten. Beide zijn in principe mogelijk, als ook de noodzakelijke daarbij horende handelingen en constructies. De in de vergunning voor ontginning vastgelegde eindafwerking en -inrichting i.f.v. de nabestemming moeten aangeven waar ev. grondgebonden dan wel aquatische landbouw kan worden toegelaten. Een eventueel latere wijziging t.o.v. de in de vergunning voor ontginning

vasgelegde eindafwerking en -inrichting wordt beschouwd als een verandering van een project zoals bedoeld in het project-MER-besluit.

Artikel 2. Leidingstraat (overdruk)

Het gebied behoort tot de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Op het tracé, aangeduid met deze overdruk, zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van één of meerdere ondergrondse of bovengrondse leidingen voor transport van zand en water uit of naar de ontginningsputten, en duurzaam waterbeheer.

De transportleidingen worden zowel in het deel waar ze als vrijliggende leidingstraat voorkomt als in het deel waar ze gebundeld met bestaande infrastructuur voorkomt, met zo weinig mogelijk ingrepen aangelegd. Bomen worden maximaal ontweken, maar de leidingstraat wordt wel in de rand van bestaande (bos)wegen gelegd.

Ter hoogte van de aanduiding  op het grafisch plan moeten de leidingen verplicht ondergronds worden gelegd.

Nieuwe leidingen worden gerealiseerd in functie van het optimaal ruimtegebruik van de leidingstraat en met het oog op het behoud van de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving.

De aanvragen voor vergunningen voor een transportleiding en aanhorigheden worden beoordeeld rekening houdend met de in grondkleur aangegeven bestemming en relevante sectorale beschermingen.

De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de leidingen en hun aanhorigheden niet in het gedrang worden gebracht.

Het betreft een aanduiding van al bestaande en nieuw aan te leggen transportleidingen voor vervoer van delfstoffen en/of water i.f.v. de ontginningsactiviteiten, vervoer van delfstoffen naar verwerkingsinstallaties, aanvoer van externe gronden voor heraanvulling, peilhandhaving in groeveplassen, duurzaam waterbeheer en dergelijke. De vergunningsaanvragen en ev. voorwaarden bij vergunning kunnen, indien relevant vanuit ruimtelijke en/of milieu-overwegingen, nader bepalen voor welke doeleinden de leidingen wel of niet gebruikt kunnen worden, zoals bv. irrigatie.

Aanhorigheden van een leiding zijn de constructies of gebouwen die nodig of nuttig zijn om de leiding te kunnen exploiteren. De aanhorigheden kunnen bovengronds of ondergronds aangebracht zijn.

Het tracé dat opgenomen wordt voor de leidingstraat is een symbolische aanduiding, en houdt geen concrete begrenzing in. Dat betekent dat de grens van het tracé gevolgd moet worden in de mate dat er geen onoverkomelijke obstakels zijn die een aanpassing vereisen. Onoverkomelijke obstakels zijn bijvoorbeeld bomen, structuur van de ondergrond, kleine constructies of andere obstakels voor het tracé die bij de opmaak van het RUP niet bekend zijn. Gebouwen vallen normaal gezien niet onder die obstakels omdat die bij de opmaak van het RUP bekend zijn.

Onder bestaande infrastructuur wordt bedoeld: bestaande wegen, paden, waterlopen, kanalen,...

De transsportleidingen kunnen zowel (deels) onder- als (deels) bovengronds worden aangelegd. Onder andere de landschappelijke impact, de impact op de realisatie van onderliggende bestemming, de impact op het hydrologisch functioneren van waterlopen, de impact op de bereikbaarheid en veiligheid van omliggende gebieden, de impact op recreatieve verbindingen, enzovoort, kunnen aanleiding geven om delen ondergronds te voorzien of een bepaalde vrije hoogte onder bovengrondse leidingen op te leggen. Bij bovengrondse aangelegde delen moet het barrière-effect voor weinig mobiele bodemfauna gemilderd worden door op enkele plaatsen schrale bodem over de buis heen te leggen of plaatselijk de buis maximum een handbreedte boven het maaiveld te leggen.

Ter hoogte van het beschermd dorpsgezicht 'kanaal Bocholt-Herentals met sluizen' (06/10/1999), met bijhorende beschermde monumenten 'Kanaal Bocholt-Herentals: sluis #2' en 'Kanaal Bocholt-Herentals: sluis #1' dient de leiding het kanaal verplicht ondergronds te doorkruisen. Zowel het intredepunt als uitredepunt mag geen impact hebben op het beschermd erfgoed.

Relevante sectorale beschermingen kunnen bv. beschermde landschappen of speciale beschermingszones zijn, waar het tracé aan paalt. Deze beschermingen kunnen bijkomende maatregelen in een vergunningsaanvraag of voorwaarden bij vergunning noodzaken, bv. wat betreft de locatie of landschappelijke inpassing of geluidsemmissies van pomphuisjes (boosterstations).

4. DEELPLAN LANDBOUW- EN NATUURGEBIEDEN

MOL POSTEL ZUID

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Artikel 1. Gebied voor herverkaveling uit kracht van wet die gekoppeld is aan een ruimtelijk uitvoeringsplan

De met deze contour afgebakende gebieden komen in aanmerking voor een herverkaveling uit kracht van wet die gekoppeld is aan een ruimtelijk uitvoeringsplan.

Artikel 2. Natuurgebied

Deze gebieden behoren tot de bestemmingscategorie 'reservaat en natuur'

Het gebied is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en bos. Recreatief medegebruik is een ondergeschikte functie.

Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de ontwikkeling, de instandhouding en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu, bos en van de landschapswaarden zijn toegelaten, in zoverre ze dienstig zijn voor:

- de instandhouding, de vervanging, het herstel of de ontwikkeling van natuur en het natuurlijk milieu in, of het beperken van de milieuimpact op, de overlappende of aanpalende speciale beschermingszones voor de gunstige staat van instandhouding van de natuurlijke habitats, de habitats van de soorten en soorten waarvoor de

Toelichting

Deze aanduiding gebeurt ter uitvoering van art. 2.1.63 van het decreet betreffende de landinrichting en het grondruilplan dat tegelijkertijd met dit PRUP wordt vastgesteld.

In het natuurgebied is de hoofdfunctie natuur. Recreatief medegebruik is een ondergeschikte functie. Dit laat toe dat bepaalde zones in het natuurgebied afgeschermd kunnen worden en niet toegankelijk zijn voor het publiek omwille van de natuurwaarde.

Onder bos wordt begrepen ecologisch beheerd bos zoals bedoeld in het Bosdecreet in artikel 18 en volgende.

Recreatief medegebruik is een ondergeschikte functie in het natuurgebied. Ondergeschikt betekent 'van betrekkelijk minder grote betekenis'.

De speciale beschermingszones zijn het geheel van vogel- en habitatrichtlijngebieden zoals aangewezen (definitief vastgesteld) ter uitvoering van artikel 4 van de richtlijn 79/409/EEG van de Raad van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand of ter uitvoering van artikel 4 van de richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna.

De VEN-gebieden zijn de gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk die zijn afgebakend ter uitvoering van artikel 17 van

betreffende speciale beschermingszone is aangewezen.

- het duurzaam behoud en ontwikkeling van de biodiversiteit en voorkomen van onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in de overlappende en aanpalende VEN-gebieden.

het decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21 oktober 1997.

Rekening houdend met de actuele toestand worden in de passende beoordeling volgende werken, handelingen, inrichtingen en functiewijzigingen aangewezen om de natuur en het natuurlijk milieu in de overlappende of aanpalende speciale beschermingszones en VEN-gebieden te bevorderen en/of de milieupact vanuit de omgeving op deze gebieden te beperken:

- Inleidend verschrallend beheer van de landbouwbodem (het fosforarm maken van de te bebossen landbouwgebieden door afplaggen en/of uitmijnen en/of ontgronden) in Koemook Oost, Koemook Zuid en Harde Putten;
- Het gefaseerd bebossen of spontaan laten verbossen van de verschrallde zone, met met een structuurrijke bosrand en voldoende open plekken met heidekenmerken;
- De waterhuishouding in de in natuur omgezette percelen in Koemook Oost en Zuid dient aangepast te worden om de lokale grondwateraanvulling te optimaliseren;
- Het voorzien van een zone voor water ter hoogte van en rondom de habitatwaardige poel in Koemook Zuid, na voorafgaande verschralling.
- ;
- Een monitoring (een of meer meetraaien) voorzien om de evolutie in de lokale waterhuishouding in Koemook voldoende fijn op te volgen tijdens de verbossing van Koemook Oost en Koemook Zuid;
- Een monitoring (een of meer meetraaien) te voorzien om de evolutie in de lokale waterhuishouding in Den Diel voldoende fijn op te volgen voorafgaand en tijdens de ontginning met het oog op een optimaal beheer van de grondwaterafhankelijke vegetaties.

Het aanbrengen van infrastructuur voor het beheer van het gebied als natuurgebied is mogelijk. Die infrastructuur zijn onder meer: veekerende rasters, het bouwen van schuilplaatsen voor dieren die ingezet worden bij het beheer van het gebied.

In het gebied zijn uitsluitend gebouwen toegelaten die noodzakelijk zijn voor het beheer van of het toezicht op het betrokken

Voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet overschreden wordt, zijn de volgende werken, handelingen en wijzigingen eveneens toegelaten:

- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur voor het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor educatief of recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer;
- het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen. Bestaande openbare wegen en nutsleidingen kunnen verplaatst worden in functie van de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid.

De bestemmingsvoorschriften als natuurgebied gaan pas in nadat de grondoverdrachten ter realisatie van dit deelplan, overeenkomstig het grondruilplan dat bij dit RUP is gevoegd, zijn doorgevoerd.

Tot die tijd zijn de voorschriften overeenkomstig art. 2 van toepassing.

Indien voorafgaandelijke omgevingsvergunningsaanvragen vereist zijn i.f.v. het realiseren van de bestemming 'natuurgebied' (bv. ontgronden) dan dienen deze omgevingsvergunningsaanvragen evenwel reeds afgetoetst te worden aan de bestemming natuurgebied (art. 1) i.p.v. bouwvrij agrarisch gebied (art. 2).

natuurgebied, op voorwaarde dat ze niet samen gebruikt worden als woon- of recreatief verblijf. Het gaat om gebouwen en constructies met een beperkte omvang (schuilplaats, bergplaats voor materiaal...). Een dergelijke bebouwing kan slechts toegelaten worden voor zover ze landschappelijk inpasbaar is en de betrokken oppervlakte natuurgebied aanzienlijk is.

Kleinschalige infrastructuur voor het al dan niet toegankelijk maken bestaat onder meer uit: toegangspoortjes, wegwijzers, verbodsborden, wegafsluitingen ...

Kleinschalige infrastructuur voor natuureducatie is bijvoorbeeld: informatieborden, verrekijkers, knuppelpaden, vogelkijkhutten ...

Kleinschalige infrastructuur voor recreatief medegebruik: zitbanken, picknicktafels, vuilnisbakken ...

Niet-gemotoriseerd verkeer is onder meer: wandelen, fietsen, paardrijden ...

Verharde paden worden bij voorkeur aangelegd in een waterdoorlatende verharding.

Onder openbare wegen worden verkeerswegen als ook verkeersveilige fietspaden, en hun aanhorigheden, begrepen.

Het ingaan van de bestemming is gerelateerd aan de voorwaarde dat de grondoverdrachten die in het grondruilplan zijn vooropgesteld, ook effectief zijn doorgevoerd.

De grondoverdrachten worden geacht te zijn doorgevoerd op het ogenblik dat de herverkavelingsakte is verleden.

Artikel 3. Bouwvrij agrarisch gebied

Deze gebieden behoren tot de bestemmingscategorie 'landbouw' – subcategorie 'bouwvrij agrarisch gebied'.

Het gebied is bestemd voor de beroepslandbouw.

Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de landbouwbedrijfsvoering van landbouwbedrijven zijn toegelaten, met uitzondering van het oprichten van gebouwen en vergelijkbare constructies.

De gebieden dienen bouwvrij te blijven. De volgende constructies geplaatst voor beroepslandbouw zijn evenwel toegelaten. Ze worden niet als gebouwen en gelijkaardige constructies beschouwd: schuilhokken, plastic tunnels, constructies voor oogstbescherming en constructies voor kleinschalige energieopwekking die tijdelijk geplaatst worden of gemakkelijk verplaatsbaar zijn (bv kleinschalige zonnepanelen om bv een waterpomp te laten werken in een weide of om stroom op te wekken voor schrikdraad), als ook de constructies die niet-vergunningsplichtig zijn of vrijgesteld zijn van vergunningsplicht. Serres daarentegen behoren tot de niet-toegelaten gebouwen en vergelijkbare constructies.

Bebossing in agrarisch gebied is vergunningsplichtig op grond van artikel 35bis §5 van het Veldwetboek. Vergunningsaanvragen voor permanente bebossing moeten met de nodige omzichtigheid beoordeeld worden aangezien met dit ruimtelijk uitvoeringsplan het gebied bestemd wordt voor de landbouw. Dit geldt in mindere mate voor tijdelijke bebossing.

Voor zover ze door hun beperkte impact de realisatie van de algemene bestemming niet in het gedrang brengen, zijn de volgende werken, handelingen en wijzigingen eveneens toegelaten:

- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur, gericht op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor educatief of recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer;
- het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen;
- de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en de landschapswaarden.

Natuurbehoud, landschapszorg en recreatief medegebruik zijn ondergeschikte functies in het agrarisch gebied. Ondergeschikt betekent 'van betrekkelijk minder grote betekenis'.

Kleinschalige infrastructuur, gericht op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor educatief of recreatief medegebruik, bestaat onder meer uit toegangspoortjes, wegwijzers, verbodsborden, wegafsluitingen ... Kleinschalige infrastructuur, gericht op recreatief medegebruik bestaat uit zitbanken, picknicktafels, vuilnisbakken, informatieborden, paden, kijk- of schuilhutten ...

Niet-gemotoriseerd verkeer is onder meer wandelen, fietsen, paardrijden....

Verharde paden worden bij voorkeur aangelegd in een waterdoorlatende verharding.

Onder openbare wegen worden verkeerswegen als ook verkeersveilige fietspaden, en hun aanhorigheden, begrepen.

In voorkomend geval is een vastgesteld natuurinrichtingsproject bepalend voor de inrichting en het beheer van het gebied. Een dergelijke natuurinrichtingsproject wordt als een afwegingselement gehanteerd bij de beoordeling van de vergunningsaanvragen voor bovenvermelde werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en wijzigingen.

De bestemmingsvoorschriften als bouwvrij agrarisch gebied gaan pas in nadat de grondoverdrachten ter realisatie van dit deelplan, overeenkomstig het grondruilplan dat bij dit RUP is gevoegd, zijn doorgevoerd.

Tot die tijd zijn de voorschriften overeenkomstig art. 1 van toepassing.

Indien voorafgaandelijke omgevingsvergunningsaanvragen vereist zijn i.f.v. het realiseren van de bestemming bouwvrij agrarisch gebied (bv. landbouwklaar maken, grondwaterwinning,...) dan dienen deze omgevingsvergunningsaanvragen evenwel reeds afgetoetst te worden aan de bestemming bouwvrij agrarisch gebied (art. 2) i.p.v. natuurgebied (art. 1).

Het ingaan van de bestemming is gerelateerd aan de voorwaarde dat de grondoverdrachten die in het grondruilplan zijn vooropgesteld, ook effectief zijn doorgevoerd.

De grondoverdrachten worden geacht te zijn doorgevoerd op het ogenblik dat de herverkavelingsakte is verleden.

LIJST VAN ONTVANGEN BEZWAREN BETREFFENDE DE HERVERKAVELING UIT KRACHT VAN WET DIE GEKOPPELD IS AAN RUP KEMPENSE MEREN II

BEZWAREN AANGAANDE HET GRONDRUILPLAN

OPMERKING: de nummering van de volledige lijst bezwaren (RUP én GRP) wordt behouden, om uitwisseling van informatie met provincie Antwerpen te vereenvoudigen

OPMERKING: in deze lijst staan enkel de (delen van) bezwaren die betrekking hebben op het grondruilplan.

OVERZICHT VAN ONTVANGEN ADVIEZEN / BEZWAREN / OPMERKINGEN		
Nr. bezwaar	Omschrijving van het bezwaar en/of de eventuele subbezwaren	Voorstel replek op bezwaarfiche
N° 7B	Er wordt verwezen naar de eenzijdige toestemming waarin duidelijke voorwaarden werden vooropgesteld waarzonder het PRUP niet in werking kan treden en de grondruil niet kan doorgaan. Bezwaarindieners geeft aan zeer strak te zullen vasthouden aan deze voorwaarden en hierop geen enkele afwijking zal aanvaarden.	De bestemmingswijzigingen die voorzien zijn in het RUP KM II treden pas in werking nadat de herverkavelingsakte bij het GRP is verleden. Het moment van de bestemmingswijziging is verankerd in de voorschriften van het RUP KM II. In art. 1 'De bestemmingsvoorschriften als natuurgebied gaan pas in nadat de grondoverdrachten ter realisatie van dit deelplan, overeenkomstig het grondruilplan dat bij dit RUP is gevoegd, zijn doorgevoerd.' en art. 2 'De bestemmingsvoorschriften als bouwvrij agrarisch gebied gaan pas in nadat de grondoverdrachten ter realisatie van dit deelplan, overeenkomstig het grondruilplan dat bij dit RUP is gevoegd, zijn doorgevoerd.'. De voorwaarden uit de eenzijdige toestemming moeten op dit moment nog niet vervuld zijn. De herverkavelingsakte bij het grondruilplan wordt pas verleden na uitvoering van de inrichtingswerken die in de inrichtingsnota voorzien zijn. Na de definitieve vaststelling van het RUP KM II worden de inrichtingswerken uitgevoerd nadat de bezwaarindieners verklaard heeft dat alle voorwaarden in de eenzijdige toestemming vervuld zijn.

OVERZICHT VAN ONTVANGEN ADVIEZEN / BEZWAREN / OPMERKINGEN		
Nr. bezwaar	Omschrijving van het bezwaar en/of de eventuele subbezwaren	Voorstel reëliek op bezwaarfiche
N°11B	De betrokkenheid van de eigenaars kwam te laat. Er waren perfect aanvaardbare ruilopties die niet zijn overwogen omwille van de late betrokkenheid. Realistische voorstellen zijn vooraf gedaan en door de diensten afgewezen. Bezwaren : DEEL 1. Het opgelegde perceel (10105) i.k.v. herverkaveling is volledig gescheiden van het blok waarvan de familie van bezwaarindienaar eigenaar is. Bovendien maakt een weg de doorgang tussen beiden moeilijk en gevaarlijk. (zie opgenomen foto in bezwaarschrift) DEEL 2. Perceel 10105 wordt gelijkgesteld aan het eigen perceel, terwijl het een voormalig veld is waar niets op staat. Het eigen perceel is volledig bebost met 50 jaar oude bomen. Economisch verlies = 100%. De rechtvaardigingsredenen dat alleen het werkelijk oppervlak in aanmerking komt voor de ruil houdt geen stand. In het Vlaamse rechtssysteem is bij een bestemmingsverandering een compensatiemechanisme voorzien om rekening te houden met de meer- of minderwaarde die verband houdt met de nieuwe situatie. Het is evident dat in dit geval het ontbreken van bomen op een bebost perceel een aanzienlijke minderwaarde inhoudt die gecompenseerd moet worden. (zie foto's bezwaarschrift) Zelfs als er herbebossing volgt, duurt het nog 50 jaar om een equivalent bos te herstellen. De verplichting om de grond op houtoogst voor te bereiden, zorgt voor een onevenredige kostenpost t.o.v. wat nodig zou zijn geweest bij eenvoudige herbebossing. DEEL 3. Het nieuwe kadastrale ontwerp houdt geen rekening met perceel A140529. Bezwaarindienaar en diens familie is hiervan voor 50% eigenaar. De nieuwe situatie dwingt hen om de helft van deze weg in het midden van het land, wat niet aan hen toebehoort, te behouden. (zie foto in het bezwaarschrift) DEEL 4. Perceel 10105 biedt geen toegang vanaf de weg. B Het zou logischer zijn geweest om het probleem van perceel 140529 te compenseren door de gelijkwaardigheid over te brengen naar 143P32. DEEL 5. Wanneer de ligging aan de andere kant van de weg bevindt perceel 10105 zich buiten de jachtvereniging waarbij het familiedomain hoort = verlies jachtrecht. Zelfs als dit perceel aan het jachtplan zou worden toegevoegd, zou het onbruikbaar blijven wegens de ingesloten ligging aan de overkant van een belangrijke weg. DEEL 6. De gemeten oppervlakten zijn kleiner dan de kadastrale oppervlakten. Betekent dit dat het kadaster (waarop de belastingen worden gebaseerd) onjuist is en de betaalde belasting verkeerd is berekend? DEEL 7. De algemene waarde van een eigendom is aanzienlijk hoger wanneer deze groot en aangesloten is. Het opdelingsplan voldoet niet meer aan het tweede criterium en legt een waardedaling op voor bezwaarindienaar. DEEL 8. Alleen al het aankondigen dat beslissingen in dit project wettelijk bindend zijn, rechtvaardigt niet de onteigening in een rechtsstaat. DEEL 9. Besluit Eigenaars werden decennialang verplicht om het natuurlijke aspect van deze omgeving te respecteren en nu beslist Gewest om de bestemming te wijzigen i.f.v. de bescherming van het toekomstig economisch belang van bepaalde bedrijven. Het effect op onze familie is significant. I.k.v. de ruil vinden we geen enkel element in balans dat als positief kan worden beschouwd. Het vooruitzicht om eigenaar te worden van een perceel zonder enig belang, zet ons aan om andere oplossingen te zoeken. Als de ruilvoorstellen die we hebben gedaan om administratieve redenen niet in overweging kunnen worden genomen, zijn we van mening dat een rechtstreekse onteigening of andere oplossingen die hetzelfde doel kunnen bereiken, voor ons interessanter zouden zijn. Bezwaarindienaar is vastbesloten om de bezwaren via alle juridische wegen voort te zetten als hij niet wordt gehoord.	DEEL 1: de eigenaar brengt bos gelegen in 'bosgebied met ecologisch belang' in en krijgt een gelijkwaardig stuk waarop bos ontwikkeld zal worden in 'natuurgebied' terug. DEEL 2: De venale waarde van de percelen is bepaald op basis van vergelijkingspunten van verkopen van percelen met gelijkaardige kenmerken zoals gewestplanbestemming maar ook de aanwezigheid van een opstand. De venale waarde die in het grondruilplan is berekend is de gemiddelde waarde van verkopen van een bos gelegen in een groene bestemming zonder onderscheid te maken tussen de leeftijd, het type opstand en het al dan niet aanwezig zijn van een kapvergunning op het moment van de verkoop. Immers de economische waarde van de opstand wordt pas gevaloriseerd op het moment dat er sprake is van een kapmachtiging of kapvergunning. De waardebepaling van de inbreng maar ook van de toedeling houdt geen rekening met een mogelijke toekomstige kapvergunning en houdt dus ook geen rekening met de potentiële economische waarde van de opstand. Het perceel dat na uitvoering van het grondruilplan wordt toebedeeld zal worden aangeplant met bosplantsoen en kunnen we derhalve beschouwen als een 'bos' zei het van jonge leeftijd. DEEL 3: perceel A140529 behoort niet tot het blok van het GRP DEEL 4A: Perceel 10105 grenst aan de openbare weg, het is bijgevolg niet nodig om een toegang te beschrijven. Op het meetplan dat de LC van de inbrengende eigenaar ontving is ook geen toegang via erfdiensbaarheid beschreven. OPMERKING: Indien de LC toch een toegang wenst te beschrijven kan een erfdiensbaarheid gevestigd worden op perceel 10031, dan is eigenaar V0970R betrokken 3e. DEEL 4B: vermits perceel A140529 niet tot het blok van het GRP behoort kan dat perceel niet gecompenseerd worden via het GRP. DEEL 5: art. 2.1.36 stelt dat als het jachtrecht door de eigenaar zelf werd uitgeoefend en als die per beveiligde zending aan de landcommissie de wens heeft geuit om verder op het perceel te blijven jagen, worden de voorwaarden van de jacht vastgesteld als vermeld in art. 2.1.32 betreffende de wijzigingen aan de pacht, zonder dat de duur van de jachtovereenkomst langer dan negen jaar kan zijn. De eigenaar heeft zijn wens om verder op het perceel te blijven jagen nooit eerder aan de landcommissie kenbaar gemaakt. De LC geeft aan het secretariaat de opdracht om de bezwaarindienaar en de nieuwe eigenaar van het perceel op te roepen om mee te zoeken naar een oplossing en een jachtovereenkomst op te stellen. DEEL 6: Binnen het blok van het GRP zijn de afwijkingen tussen de kadastrale oppervlakte en de gemeten oppervlakte voor een aantal percelen relatief groot (zowel in plus als in min). Daarom wordt in het GRP zowel de inbreng als de toedeling gedaan obv gemeten oppervlakten. Via de toedeling van het GRP worden de kadastrale oppervlakten geactualiseerd voor alle percelen binnen het blok van het GRP. De belasting (onroerende voorheffing) wordt berekend obv het kadastraal inkomen dat bepaald wordt door VLABEL. DEEL 7: Op basis van vergelijkingspunten voor bos in natuurgebied kunnen er geen significant hogere venale waarden worden teruggevonden voor percelen met een grotere oppervlakte. DEEL 8: Een herverkaveling uit kracht van wet die gekoppeld is aan een RUP is geen onteigening. De herverkaveling is uitgewerkt conform de bepalingen in het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting. DEEL 9: Indien de eigenaar akkoord gaat kan zijn eigendom volledig onderbedeeld worden (0-toedeling). De eigenaar heeft dan bovenop de waarde van het perceel, recht op een wederbeleggingsvergoeding die analoog is aan de wederbeleggingsvergoeding die voorzien wordt bij onteigening.

OVERZICHT VAN ONTVANGEN ADVIEZEN / BEZWAREN / OPMERKINGEN		
Nr. bezwaar	Omschrijving van het bezwaar en/of de eventuele subbezwaren	Voorstel replek op bezwaarfiche
N°12B	DEEL 1. De toedeling gebeurt op basis van de kadastrale percelen die ingebracht zijn. Bezwaarindieners vraagt om de toedeling te doen op basis van nieuwe percelen die in overeenstemming zijn met de werkelijke kavelstructuur die op het terrein zichtbaar is. Het huidige kadastrale plan is in dit gebied niet correct/de perceelsgrenzen die daarop aangeduid zijn, zijn niet zichtbaar op het terrein. Het is volgens bezwaarindieners aangewezen om van de herverkaveling gebruik te maken om dit recht te zetten door de percelen samen te voegen tot grotere gehelen die in overeenstemming zijn met de werkelijke structuur op het terrein en afgestemd zijn op de (nieuwe) eigendoms- en gebruikssituatie. DEEL 2. De gebouwen aan Hoge Schouw 23 (2de afdeling, 13432, sectie A, nr. 143/A25) zijn eigendom van [REDACTED] en behoren niet tot de herverkaveling. De toegang tot deze gebouwen moet gevrijwaard worden via een toegangsweg in eigendom van [REDACTED]. De huidige toegangsweg (2de afdeling, 13432, sectie A, nr. 143/Z26) moet daarbij verkleind worden vanaf de toegangsweg en alles ten westen hiervan en toebedeeld worden in eigendom aan [REDACTED]. Zie bijgevoegde plan bij bezwaarschrift. DEEL 3. De mogelijkheid en de vergunningen omtrent de berekening die noodzakelijk zijn voor ons akkerbouwbedrijf moeten als voorwaarde meegenomen worden in ons akkoord. Het gaat maar om enkele procenten water (bv. 2023: 1158mm regen = 11580m³ berging). Bezwaarindieners vraagt een vergunning van 600m³/ha die hij slechts in 30% van de jaren gebruikt. Hierdoor kan er kwalitatief voedsel geproduceerd worden.	DEEL 1: In de toedeling, zijn een deel van de perceelsgrenzen nog niet in overeenstemming gebracht met de werkelijke kavelstructuur op terrein. Hier zijn de huidige kadastrale percelen nog zichtbaar op het plan van de toedeling. De herverkaveling uit kracht van wet die gekoppeld is aan een ruimtelijk uitvoeringsplan heeft onder andere tot doel de nieuwe perceelsgrenzen te laten samenvallen met de werkelijke kavelstructuur op terrein. Het plan wordt aangepast voor de kavelnummers 10102, 10113, 10114, 10117 en 10118 + 10080, 10079, 10077, 10076, 10099, 10096, 10082, 10075, 10086, 10081, 10094, 10085, 10084, 10088, 10093 en 10083 + 10066 en 10067. DEEL 2: Hetzelfde bezwaar is ingediend door eigenaar V0060M. De toegangsweg wordt zoals beschreven toebedeeld aan eigenaar V0060M ipv aan eigenaar V0020M. Om de impact van deze wijziging in de financiële afrekening voor beide eigenaars te beperken, worden ook andere grenzen van deze 2 eigenaars bijgestuurd. Deze wijziging heeft tot gevolg dat eigenaar V0020M opnieuw moet instemmen met de onderbedeling. Door deze wijziging moet eigenaar V0060M nog steeds geen instemming verlenen. De wijziging heeft betrekking op kavelnummers 10102 (V0020M) en 10063-10111 (V0060M). DEEL 3: De vergunningen omtrent de berekening zijn als voorwaarde opgenomen in de instemming met de onderbedeling. De voorwaarden uit deze instemming moeten op dit moment nog niet vervuld zijn. De herverkavelingsakte bij het grondruilplan wordt pas verleden na uitvoering van de inrichtingswerken die in de inrichtingsnota voorzien zijn. Na de definitieve vaststelling van het RUP KM II worden de inrichtingswerken uitgevoerd nadat de bezwaarindieners verklaard heeft dat alle voorwaarden in de instemming vervuld zijn.
N°13B	DEEL 1. De toedeling gebeurt op basis van de kadastrale percelen die ingebracht zijn. Bezwaarindieners vraagt om de toedeling te doen op basis van nieuwe percelen die in overeenstemming zijn met de werkelijke kavelstructuur die op het terrein zichtbaar is. Het huidige kadastrale plan is in dit gebied niet correct/de perceelsgrenzen die daarop aangeduid zijn, zijn niet zichtbaar op het terrein. Het is volgens bezwaarindieners aangewezen om van de herverkaveling gebruik te maken om dit recht te zetten door de percelen samen te voegen tot grotere gehelen die in overeenstemming zijn met de werkelijke structuur op het terrein en afgestemd zijn op de (nieuwe) eigendoms- en gebruikssituatie. DEEL 2. De gebouwen aan Hoge Schouw 23 (2de afdeling, 13432, sectie A, nr. 143/A25) zijn eigendom van [REDACTED] en behoren niet tot de herverkaveling. De toegang tot deze gebouwen moet gevrijwaard worden via een toegangsweg in eigendom van [REDACTED]. De huidige toegangsweg (2de afdeling, 13432, sectie A, nr. 143/Z26) moet daarbij verkleind worden vanaf de toegangsweg en alles ten westen hiervan en toebedeeld worden in eigendom aan [REDACTED]. Zie bijgevoegde plan bij bezwaarschrift. DEEL 3. De mogelijkheid en de vergunningen omtrent de berekening die noodzakelijk zijn voor ons akkerbouwbedrijf moeten als voorwaarde meegenomen worden in ons akkoord. Het gaat maar om enkele procenten water (bv. 2023: 1158mm regen = 11580m³ berging). Bezwaarindieners vraagt een vergunning van 600m³/ha die hij slechts in 30% van de jaren gebruikt. Hierdoor kan er kwalitatief voedsel geproduceerd worden. Bezwaarindieners wenst te investeren in sub-irrigatie en eventueel waterbassin om tegemoet te komen aan de eisen, mits dit wederzijds is.	DEEL 1: In de toedeling, zijn een deel van de perceelsgrenzen nog niet in overeenstemming gebracht met de werkelijke kavelstructuur op terrein. Hier zijn de huidige kadastrale percelen nog zichtbaar op het plan van de toedeling. De herverkaveling uit kracht van wet die gekoppeld is aan een ruimtelijk uitvoeringsplan heeft onder andere tot doel de nieuwe perceelsgrenzen te laten samenvallen met de werkelijke kavelstructuur op terrein. Het plan wordt aangepast voor de kavelnummers 10063, 10111, 10112, 10110 en 10120. DEEL 2: Hetzelfde bezwaar is ingediend door eigenaar V0060M. De toegangsweg wordt zoals beschreven toebedeeld aan eigenaar V0060M ipv aan eigenaar V0020M. Om de impact van deze wijziging in de financiële afrekening voor beide eigenaars te beperken, worden ook andere grenzen van deze 2 eigenaars bijgestuurd. Deze wijziging heeft tot gevolg dat eigenaar V0020M opnieuw moet instemmen met de onderbedeling. Door deze wijziging moet eigenaar V0060M nog steeds geen instemming verlenen. De wijziging heeft betrekking op kavelnummers 10102 (V0020M) en 10063-10111 (V0060M). DEEL 3: De vergunningen omtrent de berekening zijn als voorwaarde opgenomen in de instemming met de onderbedeling van eigenaar V0020M. Eigenaar V0060M heeft zelf geen instemming met de toedeling moeten verlenen. Hij kan dus ook geen voorwaarden koppelen. De herverkavelingsakte bij het grondruilplan wordt pas verleden na uitvoering van de inrichtingswerken die in de inrichtingsnota voorzien zijn. Na de definitieve vaststelling van het RUP KM II worden de inrichtingswerken uitgevoerd. Bezwaarindieners moet hiervoor geen akkoord meer verlenen.

OVERZICHT VAN ONTVANGEN ADVIEZEN / BEZWAREN / OPMERKINGEN		
Nr. bezwaar	Omschrijving van het bezwaar en/of de eventuele subbezwaren	Voorstel replek op bezwaarfiche
N°17B	De betrokkenheid van de eigenaars kwam te laat. Er waren perfect aanvaardbare ruilopties die niet zijn overwogen omwille van de late betrokkenheid. Het is pas na enorm aandringen dat de meest realistische optie uiteindelijk werd overwogen en dat er een echt overleg georganiseerd werd met de familie. Bezwaren : Onderstaande punten 1, 2 en 5 zijn nog steeds relevant. VLM heeft zeer recent besprekingen opgestart tussen de eigenaars en een economische speler, maar er is momenteel nog geen overeenkomst ondertekend. We wachten af. Als een overeenkomst wordt bereikt, zal bezwaarindiener een deel van het standpunt herzien. DEEL 1. Het opgelegde perceel (10105) i.k.v. herverkaveling is volledig gescheiden van het blok waarvan de familie van bezwaarindiener eigenaar is. Bovendien maakt een weg de doorgang tussen beiden moeilijk en gevaarlijk. (zie opgenomen foto in bezwaarschrift) DEEL 2. Perceel 10105 wordt gelijkgesteld aan het eigen perceel, terwijl het een voormalig veld is waar niets op staat. Het eigen perceel is volledig bebost met 50 jaar oude bomen. Economisch verlies = 100%. De rechtvaardigingsredenen dat alleen het werkelijk oppervlak in aanmerking komt voor de ruil houdt geen stand. In het Vlaamse rechtssysteem is bij een bestemmingsverandering een compensatiemechanisme voorzien om rekening te houden met de meer- of minderwaarde die verband houdt met de nieuwe situatie. Het is evident dat in dit geval het ontbreken van bomen op een bebost perceel een aanzienlijke minderwaarde inhoudt die gecompenseerd moet worden. (zie foto's bezwaarschrift) Zelfs als er herbebossing volgt, duurt het nog 50 jaar om een equivalent bos te herstellen. De verplichting om de grond op houtoogst voor te bereiden, zorgt voor een onevenredige kostenpost t.o.v. wat nodig zou zijn geweest bij eenvoudige herbebossing. DEEL 3. Het nieuwe kadastrale ontwerp houdt geen rekening met perceel A140529. Bezwaarindiener en diens familie is hiervan voor 50% eigenaar. De nieuwe situatie dwingt hen om de helft van deze weg in het midden van het land, wat niet aan hen toebehoort, te behouden. (zie foto in het bezwaarschrift) DEEL 4. Perceel 10105 biedt geen toegang vanaf de weg. B Het zou logischer zijn geweest om het probleem van perceel 140529 te compenseren door de gelijkwaardigheid over te brengen naar 143P32. DEEL 5. Vanwege de ligging aan de andere kant van de weg bevindt perceel 10105 zich buiten de jachtvereniging waarbij het familiedomein hoort = verlies jachtrecht. Zelfs als dit perceel aan het jachtplan zou worden toegevoegd, zou het onbruikbaar blijven wegens de ingesloten ligging aan de overkant van een belangrijke weg. DEEL 6. De gemeten oppervlakten zijn kleiner dan de kadastrale oppervlakten. Betekent dit dat het kadastrale (waarop de belastingen worden gebaseerd) onjuist is en de betaalde belasting verkeerd is berekend? (DEEL 7. Mvt - bezwaar bij RUP) DEEL 8. Alleen al het aankondigen dat beslissingen in dit project wettelijk bindend zijn, rechtvaardigt niet de onteigening in een rechtsstaat. Besluit Eigenaars werden decennialang verplicht om het natuurlijke aspect van deze omgeving te respecteren en nu beslist Gewest om de bestemming te wijzigen i.f.v. de bescherming van het toekomstig economische belang van bepaalde bedrijven. Het effect op onze familie is groot. I.k.v. de ruil vinden we geen enkel element in balans dat als positief kan worden beschouwd. Bezwaarindiener is vastbesloten om de bezwaren via alle juridische wegen voort te zetten als hij niet wordt gehoord.	DEEL 1: de eigenaar brengt bos gelegen in 'bosgebied met ecologisch belang' in en krijgt een gelijkwaardig stuk waarop bos ontwikkeld zal worden in 'natuurgebied' terug. DEEL 2: [REDACTED] DEEL 3: perceel A140529 behoort niet tot het blok van het GRP DEEL 4A: Perceel 10105 grenst aan de openbare weg, het is bijgevolg niet nodig om een toegang te beschrijven. Op het meetplan dat de LC van de inbrengende eigenaar ontving is ook geen toegang via erfdiensbaarheid beschreven. OPMERKING: Indien de LC toch een toegang wenst te beschrijven kan een erfdiensbaarheid gevestigd worden op perceel 10031, dan is eigenaar V0970R betrokken 3e. DEEL 4B: vermits perceel A140529 niet tot het blok van het GRP behoort kan dat perceel niet gecompenseerd worden via het GRP. DEEL 5: art. 2.1.36 stelt dat als het jachtrecht door de eigenaar zelf werd uitgeoefend en als die per beveiligde zending aan de landcommissie de wens heeft geuit om verder op het perceel te blijven jagen, worden de voorwaarden van de jacht vastgesteld als vermeld in art. 2.1.32 betreffende de wijzigingen aan de pacht, zonder dat de duur van de jachtovereenkomst langer dan negen jaar kan zijn. De eigenaar heeft zijn wens om verder op het perceel te blijven jagen nooit eerder aan de landcommissie kenbaar gemaakt. De LC geeft aan het secretariaat de opdracht om de bezwaarindiener en de nieuwe eigenaar van het perceel op te roepen om mee te zoeken naar een oplossing en een jachtovereenkomst op te stellen. DEEL 6: Binnen het blok van het GRP zijn de afwijkingen tussen de kadastrale oppervlakte en de gemeten oppervlakte voor een aantal percelen relatief groot (zowel in plus als in min). Daarom wordt in het GRP zowel de inbreng als de toedeling gedaan obv gemeten oppervlakten. Via de toedeling van het GRP worden de kadastrale oppervlakten geactualiseerd voor alle percelen binnen het blok van het GRP. De belasting (onroerende voorheffing) wordt berekend obv het kadastraal inkomen dat bepaald wordt door VLABEL. DEEL 8: Een herverkaveling uit kracht van wet die gekoppeld is aan een RUP is geen onteigening. De herverkaveling is uitgewerkt conform de bepalingen in het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting. [REDACTED]

OVERZICHT VAN ONTVANGEN ADVIEZEN / BEZWAREN / OPMERKINGEN		
Nr. bezwaar	Omschrijving van het bezwaar en/of de eventuele subbezwaren	Voorstel replek op bezwaarfiche
N°118B	Bezwaar tegen de herverkaveling uit kracht van wet gekoppeld aan PRUP. In 2006 werd het Vlaams Gewest, ANB, eigenaar van gronden bij het kadaster gekend als Lille, Afd. 3, sectie C, nrs. 835, 836, 837, 838, 862, 863, 865A en 866 (3ha45ca). De toedeling van deze gronden gebeurt op basis van kadastrale percelen die ingebracht zijn. Bezwaarindiener dringt erop aan om de toedeling te doen op basis van nieuwe percelen die in overeenstemming zijn met de werkelijke kavelstructuur die op terrein zichtbaar is. Het huidige kadasterplan is in dit gebied niet correct: de perceelsgrenzen die daarop aangeduid zijn, zijn niet zichtbaar op terrein. Het is aangewezen om van de herverkaveling gebruik te maken om dit recht te zetten door percelen samen te voegen tot grotere gehelen die in overeenstemming zijn met de werkelijke structuur op terrein en afgestemd zijn op de (nieuwe) eigendoms- en gebruikssituatie.	In de toedeling, zijn een deel van de perceelsgrenzen nog niet in overeenstemming gebracht met de werkelijke kavelstructuur op terrein. Hier zijn de huidige kadastrale percelen nog zichtbaar op het plan van de toedeling. De herverkaveling uit kracht van wet die gekoppeld is aan een ruimtelijk uitvoeringsplan heeft onder andere tot doel de nieuwe perceelsgrenzen te laten samenvallen met de werkelijke kavelstructuur op terrein. Het plan wordt aangepast voor de kavelnummers 10000, 10001, 10009, 10007, 10019, 10101, 10013, 10032 en 10033 + 10062 en 10034 + 10123, 10109, 10108, 10107, 10106, 10101, 10100, 10091, 10098, 10092, 10097 en 10095.



Datum 1 juli 2024
Kenmerk Procoro-2024-06-24
Contactpersoon Luc Wellens | T 03 240 66 00
luc.wellens@provincieantwerpen.be
Onderwerp Procoro 24 juni 2024: Advies n.a.v. openbaar onderzoek over de
aanvraag tot planologisch attest voor Bosmans te Heist-op-den-Berg

Geachte deputatie,

De deputatie heeft de aanvraag, ingediend door Bosmans Slaapcomfort, met als adres Liersesteenweg 147 te 2220 Heist-op-den-Berg, van de gemeentelijk stedenbouwkundige ambtenaar ontvangen op 21 februari 2024.

De aanvraag werd bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Heist-op-den-Berg ingediend op 2 februari 2024.

De aanvraag heeft betrekking op een terrein van Bosmans Slaapcomfort, met als adres Liersesteenweg 147 te 2220 Heist-op-den-Berg en met als kadastrale omschrijving afdeling 2, sectie G, nummers 796K, 796H en 795F3.

Het plangebied is volgens het gewestplan Mechelen (goedgekeurd bij KB van 5 augustus 1976) gelegen in de bestemmingen milieubelastende industrie, woongebied met landelijk karakter en agrarisch gebied.

De deputatie heeft de aanvraag onderworpen aan een openbaar onderzoek dat liep van 2 april 2024 tot en met 3 mei 2024.

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek werden bij de provinciale commissie voor ruimtelijke ordening (Procoro) 3 adviezen en 1 bezwaar ingediend.

De Procoro motiveert haar standpunt als volgt (met minstens bespreking van alle adviezen van de instellingen en administraties en van het bezwaar en een evaluatie van de ruimtelijke behoeften op korte termijn en op lange termijn indien die er zouden zijn):



Situering

Bosmans Slaapcomfort is een winkel in bedden, matrassen en toebehoren. Het familiebedrijf werd in 1941 opgericht onder de naam Stijlmeubelen Bosmans – Stylbo BVBA.

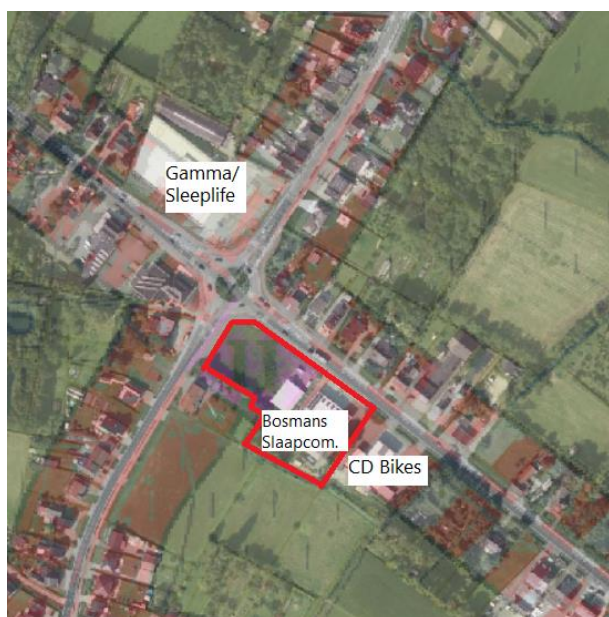
Bosmans Slaapcomfort bevindt zich aan de gewestweg N10 tussen Lier en Aarschot, vlak aan de rotonde die de N10 kruist met de gemeentewegen Lostraat en Heist-Goorstraat. Het gebied wordt gekarakteriseerd door een lintbebouwing, een combinatie van grootschalige toonzalen langs de weg en woonhuizen, met daarachter landbouwgrond.

Naast Bosmans Slaapcomfort is de fietsenwinkel CD Bikes gelegen. Aan de overzijde staan woningen, kantoorartikelwinkel Van Heukelom, de Gamma en Sleeplife, en een restaurant.

Naast de bestaande winkel is een leegstaand perceel waarop de winkel wenst uit te breiden. Dit perceel heeft grotendeels de bestemming milieubelastende industrie met een klein deel agrarisch gebied. Hierop stond vroeger de melkerij Sint-Jozef. Deze melkerij is gestopt in 1979 en in 2011 werden de gebouwen gesloopt. Op dit moment staat daar een onvergunde tijdelijke tentconstructie (467 m²) als extra toonzaalruimte van Bosmans Slaapcomfort. Naast dit perceel staat een oude hoevewoning in woongebied.

Bosmans Slaapcomfort beschikt verder op het gelijkvloers over een showroom (429 m²), kantoorruimte (65 m²) en een opslagruimte (208 m²). Achter de toonzaalruimte bevindt zich een bewoonde bedrijfswoning (375 m²) waar de ouders (de voormalige bedrijfsleiders) nog steeds wonen. Bij deze woning horen drie onvergunde bijgebouwen met een totale oppervlakte van 65 m². Op de eerste verdieping zijn een toonzaal (429 m²) en een kantoor (40 m²).

Bosmans Slaapcomfort heeft naast de toonzaal aan de Liersesteenweg ook nog 2 magazijnen met een gezamenlijke oppervlakte van 2.350 m² op een externe locatie aan de Knotwilgenweg 27 in Heist-op-den-Berg.



Gewestplan en situering bedrijf

Het bedrijf wenst uit te breiden. Er is meer toonzaalruimte nodig om de producten op een betere en luxueuzere manier te presenteren. De vernieuwde oppervlakte is voor 80% voor een betere opstelling van de huidige producten en 20% voor het stallen van grotere nieuwe producten. Daarnaast is er een grotere opslagruimte nodig en zijn er wensen voor een refter, een vergaderruimte en verbeterde kantoren voor het huidige personeel.

Daarnaast is er een groei van het aantal parkeerplaatsen nodig. Momenteel kunnen het aantal autoparkeerplaatsen (13) niet aan de parkeerbehoefte op piekmomenten voldoen.

Vergunningstoestand

Stedenbouwkundige vergunningen

- 4 maart 1980	het bouwen van een meubelwinkel
- 6 juni 2006	het plaatsen van een reclamezuil
- 11 december 2007	het verharden van een bestaande parkeerruimte met betonklinkers
- 3 maart 2015	het verbouwen van de voorgevel van een handelszaak



Vergunningstoestand (bruin is onvergund)

Milieuvergunningen

- 28 september 1993 milieumelding klasse 3 voor 2 ondergrondse stookolietanks met een inhoud van 5.000 l elk
- 28 februari 2023 milieumelding klasse 3 voor het plaatsen van 4 bedrijfsvoertuigen

Korte- en langetermijnbehoeften

In de aanvraag moet – onder meer - worden aangegeven welke de korte- en langetermijnbehoeften van het bedrijf zijn. Kortetermijnbehoeften zijn behoeften die het bedrijf binnen twee jaar na afgifte van het attest wenst te verwezenlijken. Alle andere ontwikkelingen dan de ontwikkelingen op korte termijn worden als langetermijnbehoeften gekenmerkt.

Ruimtelijke behoeften op korte termijn

Het bedrijf kampt momenteel met plaatsgebrek. Zij wensen op korte termijn de toonzaal (huidige oppervlakte 1.206 m²) te vergroten tot minimaal 4.006 m². Om dezelfde producten maar met meer afstand van elkaar te laten zien is minimaal 2.879 m² nodig. Er wordt een extra 1.127 m² toonzaal voorzien om ook nieuwe bijkomende producten te kunnen plaatsen.

Daarnaast is er behoefte aan ruimte voor een refter (47 m²), vergaderruimte (47 m²), opslagruimte (443 m²), kantoorruimte (107 m²) en een grotere parking.

De onvergunde bijgebouwen, met uitzondering van een deel opslagruimte van 39 m², worden gesloopt.



Ruimtelijke behoeften op lange termijn

Op dit moment zijn er geen behoeften op lange termijn. Er worden verschillende scenario's voorgesteld met mogelijke invullingen in plaats van de huidige bebouwing op het terrein, maar er is nog geen gedetailleerd ontwerp.

Aangezien er geen behoeften zijn op lange termijn, wordt er verder enkel op de behoeften en plannen op korte termijn ingegaan.

Impact op mobiliteit

Verkeersgeneratie bezoekers

Vanuit de mobiliteitstoets wordt een groei van 15% meer klanten voorspeld. In het huidige geval zijn er 165 bezoekers per week. Bij de gewenste toestand op korte termijn worden 190 klanten per week verwacht. Op dit moment komt 95% van de bezoekers met de auto. Voor de toekomst wordt verwacht dat dit tussen de 90% en 95% ligt.

Verkeersgeneratie leveringen en dienstverplaatsingen

De groei van de winkel gaat op korte termijn niet gepaard met een groei in het aantal leveringen, dit blijft op 4 keer per dag met een lichte vrachtwagen. Daarnaast blijven de leveringen vanuit het magazijn in Knowilgen op ongeveer 2 keer per week met een zware vrachtwagen. De huidige 20 verplaatsingen per dag met de auto tussen het magazijn op de Knotwilgen en de winkel aan de Liersesteenweg zullen met de uitbreiding niet meer gebeuren.

Van het personeel komen 3 personen met de fiets naar het werk en 12 personen met de auto.

Er wordt in de mobiliteitstoets uitgegaan van de volgende totalen qua verkeersgeneratie:

Verkeersgeneratie	mvt/dag	pae/dag	mvt/u	pae/u
Huidig	141	145	26	26
SC1A KT	135	139	27	27
SC1A LT	197	201	42	42
SC2 KT	135	139	27	27
SC2 LT	197	201	42	42

Op korte termijn wordt uitgegaan van een daling van de verkeersgeneratie aangezien de 20 dienstverplaatsingen per dag tussen het magazijn van de Knotwilgen en de winkel niet meer van toepassing zijn.

Voor de hypothetische plannen op lange termijn wordt voor een zaterdag (drukste dag in de winkel) een stijging in de verkeersgeneratie verwacht van 56 pae/dag of 16 pae/uur. Dit is slechts een zeer beperkte fractie van de capaciteit in functie van de verkeersleefbaarheid die uitgaat van 1.200 pae/u op de N10 en Heist-Goorstraat.



Provincie Antwerpen

Parkeren

Het project heeft op dit moment een minimale parkeerbehoefte van 24 autoparkeerplaatsen en 5 fietsparkeerplaatsen. Er zijn onvoldoende parkeerplaatsen om de huidige behoefte op te vangen.

Op korte termijn is er een minimale parkeerbehoefte van 26 autoparkeerplaatsen en 9 fietsparkeerplaatsen.

Ontsluiting en verkeersveiligheid

De huidige ontsluiting gebeurt door 2 toegangen via de gewestweg.

In alle toekomstige scenario's wordt de ontsluiting via 1 in- en uitrit via de gemeenteweg Heist-Goorstraat voorzien.

Op dit moment is er onvoldoende manoeuvreerruimte op de site zelf voor de vrachtwagens waardoor het openbaar domein gebruikt moet worden om te keren. In de verschillende voorgestelde scenario's wordt dit op eigen terrein voorzien.

Impact op tewerkstelling

Het aantal medewerkers is in de afgelopen 5 jaar verdubbeld naar een huidige personeelsbezetting van 15 werknemers. Hiervan komt een groot deel (13 werknemers) uit Heist-op-den-Berg en de omliggende gemeenten. Op korte termijn wordt geen groei van het aantal werknemers verwacht. Op lange termijn worden 2 bijkomende personeelsleden verwacht.

Uitwerking behoeften op korte termijn

Er worden 3 verschillende scenario's voorgesteld voor korte en lange termijn. Aangezien de aanvrager aangeeft nu geen behoefte te hebben voor werken en uitbreidingen op lange termijn en enkel hypothetische mogelijkheden voorstelt, worden hieronder enkel de plannen op korte termijn besproken.

Scenario 1a



Scenario 1a: korte termijn inplanting

Scenario 1a voorziet op korte termijn de volgende totaaloppervlaktes:

- 4.006 m² toonzaal
- 107 m² kantoorruimte
- 47 m² refter



- 47 m² vergaderruimte
- 443 m² opslagruimte
- 375 m² bestaande bedrijfswoning
- 2.366 m² waterdoorlatende verharding
- 1.640 m² aangelegd groen (waaronder een bufferzone)
- 45 m² wadi
- 32 autoparkeerplaatsen bovengronds
- 9 fietsparkeerplaatsen bovengronds
- De huidige onvergonde bijgebouwen, met uitzondering van een deel opslagruimte van 39 m², worden gesloopt
- Op de nieuwe gebouwen wordt een groendak voorzien.

De uitbreiding van het gebouw ligt op minimaal 8,54 meter van de perceelsgrens van de bestaande woning. Het gebouw wordt op minimaal 34,76 meter van de woning opgericht.

Scenario 1b

Scenario 1b is gelijkaardig met scenario 1a, met het grootste verschil dat er bij 1b een ondergrondse parking wordt voorzien.



Scenario 1b korte termijn inplanting

De volgende oppervlaktes worden voorzien:

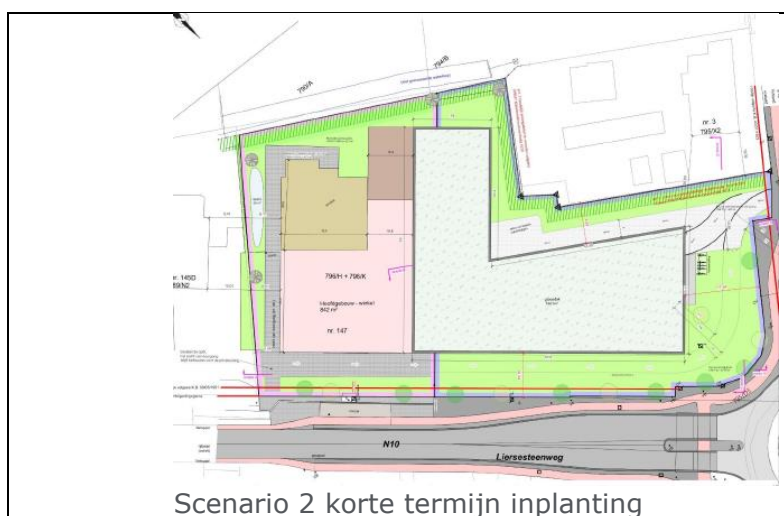
- 4.006 m² toonzaal
- 107 m² kantoorruimte
- 47 m² refter
- 47 m² vergaderruimte
- 443 m² opslagruimte
- 375 m² bestaande bedrijfswoning
- 1.712 m² waterdoorlatende verharding
- 2.291 m² groen
- 45 m² wadi
- 1.160 m² ondergrondse parking
- 28 parkeerplaatsen ondergronds
- 9 fietsparkeerplaatsen ondergronds.

- De huidige onvergunde bijgebouwen, met uitzondering van een deel opslagruimte van 39 m², worden gesloopt
- Op de nieuwe gebouwen wordt een groendak voorzien.

De uitbreiding van het gebouw ligt op minimaal 8,54 meter van de perceelsgrens van de bestaande woning. Het gebouw wordt op minimaal 34,76 meter van de woning opgericht.

Scenario 2

Dit scenario gaat uit van het maximaal haalbare op het terrein. Hierbij worden grotere oppervlaktes voorzien dan nodig en gewenst zijn voor de aanvrager.



De volgende oppervlaktes worden voorzien:

- 4.661 m² toonzaal
- 219 m² kantoorruimte
- 165 m² refter
- 71 m² vergaderruimte
- 727 m² gestapelde opslagruimte
- 375 m² bestaande bedrijfswoning
- 919 m² waterdoorlatende verharding
- 2.306 m² groen
- 45 m² wadi
- 52 parkeerplaatsen ondergronds
- 9 fietsparkeerplaatsen bovengronds
- De huidige onvergunde bijgebouwen, met uitzondering van een deel opslagruimte van 39 m², worden gesloopt.
- Op de nieuwe gebouwen wordt een groendak voorzien.

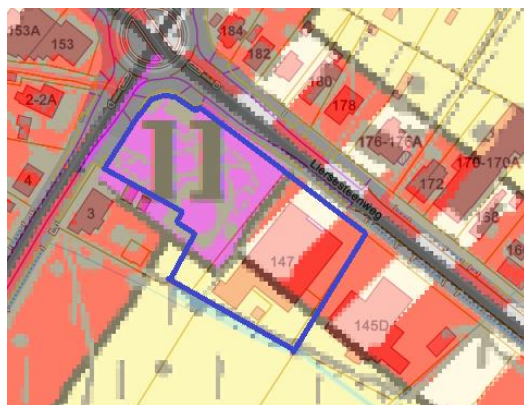
Het gebouw komt op minimaal 5 meter van de perceelsgrens van de naastgelegen woning.



Planologische context

Gewestplan

Het plangebied is volgens het gewestplan Mechelen (goedgekeurd bij KB van 5 augustus 1976) gelegen in de bestemmingen milieubelastende industrie, woongebied met landelijk karakter en agrarisch gebied.



PRUP Afbakeningslijn kleinstedelijk gebied Heist-op-den-Berg – 22 juni 2017

De site valt binnen de afbakeningslijn van het kleinstedelijk gebied Heist-op-den-Berg. Met de afbakening van het stedelijk gebied Heist-op-den-Berg wordt het gebied bepaald waarin een 'stedelijkgebiedbeleid' zal gevoerd worden en waarbinnen de taakstellingen voor het kleinstedelijk gebied gerealiseerd moeten worden. Het PRUP zelf houdt geen bestemmingswijziging in.

PRUP Kleinhandelsconcentratie N10 – deelplan Lostraat – 22 juni 2017

De site is gelegen binnen het PRUP Kleinhandelsconcentratie N10. Het PRUP voorziet een bestemming voor grootschalige detailhandel (minimaal 1.000 m² bruto bouwoppervlakte) die omwille van de aard van de verkochte goederen op het vlak van afmetingen of volume (niet-draagbaar karakter) en de daarmee samenhangende verkeersgeneratie ook buiten het centrum kunnen. Het PRUP legt op dat de bestemmingsvoorschriften voor onder andere grootschalige detailhandel en bufferruimte pas in werking treden na het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning in functie van het verhogen van de capaciteit van de N10. De wegeniswerken en lasten voorzien in de vergunning moeten daarbij zijn uitgevoerd. Het ogenblik van de voorlopige oplevering van die werken wordt beschouwd als het moment waarop de werken zijn uitgevoerd. In afwachting van deze bestemmingen blijven de gewestplanbestemmingen van toepassing.



LEGENDE GRAFISCH VERORDENEND PLAN

- — — grens PRUP 'N10 - Lostraat'
- - - grens bestemmingsstrook
- Artikel 1 : zone voor grootschalige detailhandel
(categorie van gebiedsaanduiding 'bedrijvigheid')
- ▨ ▨ ▨ art. 1.1: groenbuffer (indicatieve weergave)
- Artikel 2 : landelijk woongebied
(categorie van gebiedsaanduiding 'wonen')
- Artikel 3 : openbare weg
↔ ↔

RSV

De gemeente Heist-op-den-Berg is in het RSV geselecteerd als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau. Het ruimtelijk beleid voor de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau is erop gericht de bestaande stedelijke morfologische structuur en het stedelijk functioneren terug voldoende economische, sociale en ruimtelijke draagkracht te geven. Hierbij moet er aandacht zijn voor de kwalitatieve verbetering van het woningpatrimonium, de stedelijke voorzieningen en de stedelijke economische structuur.

De provincieraad heeft op 22 juni 2017 het PRUP goedgekeurd voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied (zie hierboven).

PBRA

Op 26 oktober 2023 werd het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen (PBRA) definitief vastgesteld. Het beleidsplan is de opvolger voor het ruimtelijk structuurplan. In dit beleidsplan wordt de nieuwe provinciale ruimtelijke visie uitgewerkt. Zo kan er ingespeeld worden op de wijzigende trends en maatschappelijke uitdagingen. Het PBRA formuleert vier ruimtelijke principes die aan de basis liggen van het provinciaal ruimtelijk beleid:

- Zuinig ruimtegebruik: *Meer doen met dezelfde ruimte*
- Veerkracht: *Ruimte die tegen een stoot kan*
- Nabijheid en bereikbaarheid: *Ruimte en mobiliteit versterken elkaar*



- Eigenheid: *Een open dialoog tussen de lokale eigenheid en nieuwe maatschappelijke trends.*

Het beleidskader 'Levendige kernen' van het PBRA heeft als centraal doel omtrent detailhandel duidelijk de ambitie om detailhandel primair in de kernen te voorzien. En dit telkens op maat van de kern en zijn omgeving.

Niet alle detailhandelszaken vinden een geschikte plek in de kern of het kernwinkelgebied, door het afwezig zijn van een voldoende ruime oppervlakte, geschikte panden, ... Zulke handelszaken kunnen zich in clusters in of aan de kern of aan steenwegen binnen stedelijk gebied ontwikkelen.

In het beleidskader 'Verdichten en ontlichten van de ruimte' wordt dieper ingegaan op perifere clusters langs steenwegen binnen stedelijk gebied. De ontwikkeling van perifere clusters mag geen aanleiding geven tot het onnodig creëren van bijkomend ruimtebeslag of bijkomende versnippering van de open ruimte. De clusters liggen bij voorkeur op locaties waar nu al verschillende detailhandelszaken gegroepeerd zijn en die multimodaal ontsloten zijn. Perifere clustering van detailhandel is gericht op:

- grootschalige detailhandel;
- herlokalisatie van slecht gelegen detailhandelszaken;
- verweving met andere categorieën of andere functies (bedrijvigheid, recreatie, ...);
- complementariteit met de winkelvoorzieningen in de omliggende kernen die concurrentie tussen kernen en tussen cluster en kern vermijdt.

Verder zet het PBRA in op het behoud van ruimte voor bedrijvigheid.

GRS

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) van Heist-op-den-Berg werd goedgekeurd bij Ministerieel Besluit op 19 juni 2001. Bij de goedkeuring van het PBRA werden onder andere passages met betrekking tot detailhandel uit het GRS aangeduid die strijdig zijn met het PBRA, aangezien winkels in clustervorm volgens het PBRA nog wel mogelijk zijn langs steenwegen binnen stedelijk gebied.

In het GRS van de gemeente Heist-op-den-Berg wordt qua bebouwing ingezet op kernversterking. Verdere bebouwing en uitbreiding van de aanwezige linten en van enkele geïsoleerde woninggroepen worden niet gestimuleerd en in de mate van het mogelijke afgeremd.

De activiteiten binnen de gemeente worden zoveel mogelijk gebundeld. Voor de bedrijven en grootwinkels wordt dit zoveel mogelijk in Heist-centrum voorzien. Het voorzieningenniveau wordt uitgebouwd op schaal van de verschillende soorten kernen binnen de gemeente.



Bespreking van adviezen en bezwaren die uitgebracht werden n.a.v het openbaar onderzoek

Bij de Procoro werden 3 adviezen en 1 bezwaar ingediend.

De Procoro heeft dit bezwaar en deze adviezen besproken tijdens de vergadering op 24 juni 2024.

De bespreking ervan is toegevoegd als bijlage.

Ruimtelijke afweging

Gelet op artikel 1.1.4 en artikel 4.4.24 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (B.S. 20/08/2009) en latere wijzigingen.

Bosmans Slaapcomfort is een winkel in bedden, matrassen en toebehoren. Het familiebedrijf werd in 1941 opgericht onder de naam Stijlmeubelen Bosmans – Stylbo BVBA. De winkel is sinds 1980 op de huidige locatie.

In de onmiddellijke omgeving van de huidige zaak is een fietsenwinkel, beddenwinkel, doe-het-zelfzaak, restaurant en woningen.

Het huidige bedrijf is gelegen in de gewestplanbestemming woongebied met landelijk karakter en een deel agrarisch gebied.

Het bedrijf wenst uit te breiden omwille van plaatsgebrek. De aanvrager wenst een grotere toonzaal om zo meer ruimte te hebben tussen de te verkopen goederen en daarnaast om het assortiment uit te breiden en om meer luxeproducten te verkopen.

Daarnaast wenst de aanvrager meer opslagruimte, meer kantoorruimte, een refter en een vergaderzaal.

De uitbreiding wordt voorzien op het naastgelegen onbebouwde perceel met de huidige bestemming als milieubelastende industrie en een klein deel agrarisch gebied.

Voor de uitbreiding op korte termijn worden 3 scenario's voorzien. Hieronder wordt eerst algemeen een afweging gemaakt over de uitbreiding van Bosmans Slaapcomfort op deze locatie waarna er dieper op de voor- en nadelen van de verschillende voorgestelde scenario's wordt ingegaan.

De uitbreiding is gelegen binnen de afbakeningslijn van het kleinstedelijk gebied Heist-op-den-Berg. Het voorzien van grootschalige detailhandel op deze locatie past binnen de visie dat opgemaakt is in het PRUP Kleinhandelsconcentratie N10.

Ook vanuit het PBRA is een invulling met grootschalige detailhandel op deze locatie te verantwoorden. Het plan voorziet een uitbreiding van een bestaande winkel op een locatie binnen het stedelijk gebied met andere grootschalige detailhandelszaken in de directe omgeving waardoor een cluster gevormd kan worden. Door aansluitend op het bestaande handelspand een compacte uitbreiding te voorzien met een parkeercluster is er een concentratie van activiteiten. Doordat het een uitbreiding van een bestaande winkel betreft, zorgt het plan niet voor leegstand op een andere winkellocatie. Het aanbod



Provincie Antwerpen

van Bosmans Slaapcomfort is complementair met het aanbod van de kern van Heist-op-den-Berg en de omliggende kernen. De site is bereikbaar met de fiets en de auto.

Gelet op het Integraal Detailhandelsbeleid valt Bosmans Slaapcomfort onder de categorie 5° verkoop van volumineuze goederen die niet vallen onder de categorieën: voeding; goederen voor persoonsuitrusting; planten, bloemen en goederen voor land- en tuinbouw; en vervoers- en transportmiddelen.

Een winkel met volumineuze goederen heeft een grote handelsoppervlakte nodig om zijn goederen tentoon te stellen en zo nodig te stockeren. Binnen de kernen van steden en gemeenten zijn daar meestal geen geschikte panden voor. Het aanbod van Bosmans Slaapcomfort wordt in het algemeen slechts uitzonderlijk aangekocht door een consument. Aangezien een bezoek uitzonderlijk en gericht georganiseerd wordt en het aanbod geen dagelijkse of frequente nood invult, heeft een iets verdere afstand tot de meest dichte bevolkingsconcentraties een minder negatieve impact op de mobiliteit en toegankelijkheid. Uit de mobiliteitstoets blijkt ook dat op korte termijn een lichte daling in de verkeersgeneratie wordt verwacht en dat er geen significante effecten op de capaciteit in functie van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid worden verwacht. De capaciteit van het wegennet is voldoende om de uitbreiding van de bestaande zaak op te vangen. Daarbij wordt er een gebundelde in- en uitrit langs de Heist-Goorstraat en zo ver mogelijk van het rondpunt af voorzien.

Gelet op het bovenstaande voldoet de uitbreiding van Bosmans Slaapcomfort op deze locatie aan de doelstellingen van het Integraal Detailhandelsbeleid:

- het creëren van duurzame vestigingsmogelijkheden voor kleinhandel, met inbegrip van het vermijden van ongewenste handelslinten
- Het waarborgen van een toegankelijk aanbod voor consumenten
- Het waarborgen en versterken van de leefbaarheid in het stedelijk milieu, met inbegrip van het versterken van winkelgebieden
- Het bewerkstelligen van een duurzame mobiliteit.

Binnen de plannen wordt de bestaande bedrijfswoning, waar nog de vorige bedrijfsleiders en tevens ouders van de huidige bedrijfsleider in wonen, behouden. Het is niet duidelijk in hoeverre de bedrijfswoning op lange termijn nog noodzakelijk is op deze site.

Ruimtelijke afweging per scenario

Voor de uitvoering van de uitbreiding van Bosmans Slaapcomfort wordt door de aanvrager 3 scenario's op korte termijn voorgesteld. Hieronder worden de uitvoering en de voor- en nadelen van de verschillende scenario's besproken. Aangezien de aanvrager aangeeft nu geen behoefte te hebben voor werken en uitbreidingen op lange termijn en enkel hypothetische uitbreidingen voorstelt, worden hieronder enkel de plannen op korte termijn besproken.



Scenario 1a

Scenario 1a voorziet op korte termijn de volgende zaken:

- Een uitbreiding van het gebouw van 1.387 m² grondoppervlakte vast tegen de zijgevel van het gebouw;
- De nieuwbouw bedraagt 3 bouwlagen en is 12 m hoog;
- Het gebouw staat op minimaal 8,5 m van de perceelsgrens en op 34,76 m van de naastgelegen woning;
- De nieuwbouw voorziet bijkomende toonzaalruimte van 2.800 m² en bijkomende opslagruimte van 272 m². De huidige toonzaal van 1.206 m² wordt zo uitgebreid tot 4.006 m²;
- In het huidige gebouw komt een herindeling en voorziet een kantoorruimte van 107 m², een refter van 47 m², een vergaderruimte van 47 m² en de bestaande opslagruimte van 171 m² en toonzaalruimte ;
- De bestaande bedrijfswoning gelegen achter de huidige winkel van 375 m² wordt behouden evenals de bestaande oprit aan de Liersesteenweg naar de woning. Deze zal enkel voor de woning worden gebruikt;
- De onvergunde bijgebouwen worden gesloopt, met uitzondering van een deel opslagruimte van 39 m². De tentconstructie (476 m²) naast de huidige winkel wordt weggehaald;
- De aanleg van 1.640 m² aan groen, waaronder een bufferzone van bijna 4 m breed op de grens naar het achtergelegen woongebied en agrarisch gebied;
- 2.366 m² waterdoorlatende verharding;
- De in- en uitrit wordt verlegd naar de Heist-Goorstraat;
- De leveringen maken gebruik van dezelfde in- en uitrit en gebeuren aan de achterzijde van het gebouw;
- Een wadi van 45 m² ten oosten van de bestaande bebouwing;
- 32 autoparkeerplaatsen en 9 fietsparkeerplaatsen buiten op het gelijkvloers;
- Op de nieuwe gebouwen wordt een groendak voorzien.

De inplanting van het gebouw wordt ten opzichte van het rondpunt en de Heist-Goorstraat verder naar achter voorzien. Dit zorgt voor een minder dens gevoel aan de straatkant en geeft meer ademruimte. Daarnaast wordt het gebouw op voldoende afstand van de naastgelegen woning en perceelsgrens voorzien, en is er ruimte voor een bufferzone.

In het plan wordt de wadi voorzien ten oosten naast de huidige bebouwing. Dit lijkt geen evidente en volwaardige oplossing.



De voorziene parking is beter gestructureerd en uitgewerkt dan de huidige parking bij de winkel. En alhoewel er voldoende auto- en fietsparkeerplaatsen worden voorzien, zorgt de parking wel voor bijkomende verharding. De negatieve effecten van de verharding voor de parking kunnen zoveel mogelijk worden geminimaliseerd door in te zetten op waterdoorlatende verharding en groenvoorzieningen. Zo kan de parking een groene en meer kwalitatieve uitstraling krijgen.

Het is niet duidelijk of de fietsparkeerplaatsen voldoende toegankelijk zijn. Het is niet duidelijk of er achter de fietsen voldoende manoeuvreerruimte is indien de gehandicaptenplaatsen bezet zijn. Er is daarnaast geen ruimte voorzien voor buitenformaatfietsen.

Het is onduidelijk waar de verharding aan de achterzijde in gewapend gras voor dient en in hoeverre dit noodzakelijk is. Er lijkt onvoldoende manoeuvreerruimte om als noodzakelijke verharding voor de brandweer te dienen. De verharding dient zoveel mogelijk worden beperkt.

Het is niet duidelijk of er op het terrein zelf voldoende manoeuvreerruimte voor de vrachtwagens is. De momenteel voorziene laad- en loszone is omwille van de bouwdiepte, een smalle knijp omwille van de perceelsconfiguratie en de noodzakelijk te voorziene groenbuffer relatief krap. Er dient voldoende ruimte te zijn om veilig te kunnen laden en lossen en te manoeuvreren op het terrein zelf. Wel is het terrein voldoende groot om voldoende parkeer ruimte en ruimte voor logistiek en manoeuvreren op het terrein te voorzien.

Verder lijkt het pand te dicht op de gewestweg te worden voorzien, gelet op de afstandsregels die door AWW wordt opgelegd.

Er werden in het dossier geen elementen rond duurzaamheid opgenomen, zoals zonnepanelen, energie neutrale voorzieningen, energieopwekking, ... Gelet op het belang van klimaat dient hier op ingezet te worden.

Scenario 1b

Scenario 1b op korte termijn komt grotendeels overeen met scenario 1a op korte termijn.

Er wordt eenzelfde oppervlakte aan uitbreiding van het gebouw voorzien, met dezelfde oppervlaktes voor de toonzaal, kantoren, vergaderruimte, refter als in scenario 1a.

De volgende zaken verschillen ten opzichte van scenario 1a:

- Er wordt een ondergrondse parking voorzien van 1.160 m² voor 28 autoparkeerplaatsen en 9 fietsparkeerplaatsen
- De aanleg groen bedraagt 2.291 m²
- Waterdoorlatende verharding van 1.712 m².

Doordat er een ondergrondse parking wordt voorzien, wordt er efficiënter met de ruimte omgegaan. Wel vraagt dit een grote financiële kost van de aanvrager en is de parking minder flexibel inzetbaar en minder goed inzetbaar buiten de openingsuren van de winkel. Ook heeft de ondergrondse parking



mogelijks een grotere negatieve impact op de waterhuishouding tijdens de aanlegfase. In het plan wordt de wadi voorzien ten oosten naast de huidige bebouwing. Dit lijkt geen evidente en volwaardige oplossing. Door een ondergrondse parking te voorzien is er voldoende ruimte op het perceel om waterinfiltratie te voorzien.

De mobiliteitstoets geeft scenario 1b een lagere score dan scenario 1a, omdat er in scenario 1b minder auto- en fietsparkeerplaatsen worden voorzien, waarbij op piekmomenten mogelijks een tekort aan parking is. Gelet op de mobiliteitstoets zijn er 26 parkeerplaatsen nodig op korte termijn. Bij een mogelijke uitbreiding op lange termijn wordt verwacht dat er 36 parkeerplaatsen nodig zijn. Dit geeft dat op korte termijn binnen scenario 1b voldoende parkeerplaatsen kunnen worden voorzien, maar dat dit onduidelijk is voor de lange termijn.

De fietsparkeerplaatsen worden in de ondergrondse parking voorzien. Om het fietsgebruik meer te stimuleren, dienen de fietsparkeerplaatsen bovengronds en dicht bij de ingang te worden voorzien waarbij er rekening wordt gehouden met de geldende richtlijnen voor fietsinrichtingen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen. Er is hiervoor nog voldoende ruimte op het perceel.

Het is onduidelijk waar de verharding aan de achterzijde in gewapend gras voor dient en in hoeverre dit noodzakelijk is. Er lijkt onvoldoende manoeuvreerruimte om als noodzakelijke verharding voor de brandweer te dienen. De verharding dient zoveel mogelijk te worden beperkt.

Verder is het onduidelijk of er voldoende manoeuvreerruimte is voor de vrachtwagens op het terrein zelf en lijkt het gebouw te dicht ingeplant tegen de gewestweg. Er is voldoende ruimte op het perceel om dit op te lossen, waarbij de voorgestelde afstand van het gebouw tot de perceelsgrenzen als minimale afstand behouden kan blijven.

Er werden in het dossier geen elementen rond duurzaamheid opgenomen, zoals zonnepanelen, energie neutrale voorzieningen, energieopwekking, ... Gelet op het belang van klimaat dient hier op ingezet te worden.

Scenario 2

Scenario 2 omvat de volgende zaken:

- 4.661 m² toonzaal
- 219 m² kantoorruimte
- 165 m² refter
- 71 m² vergaderruimte
- 727 m² gestapelde opslagruimte
- 375 m² bestaande bedrijfswoning
- 919 m² waterdoorlatende verharding
- 2.306 m² groen



- 45 m² wadi
- 52 parkeerplaatsen ondergronds
- 9 fietsparkeerplaatsen bovengronds.

De bebouwing van scenario 2 neemt veel ruimte in, waarbij er op maar 5 meter van de perceelsgrens wordt gebouwd en op minimaal 20,89 m van de naastgelegen woning. De ruimte wordt niet efficiënt gebruikt aangezien er meer ruimte wordt ingenomen dan nodig is, en meer in de breedte wordt gewerkt dan in de hoogte. Er worden ook veel meer parkeerplaatsen voorzien dan nodig is.

Door de kortere afstand tot de Heist-Goorstraat en tot het naast gelegen perceel met woning, wordt de hoeksituatie dens uitgewerkt. Daarnaast is het onduidelijk of er voldoende manoeuvreerruimte is voor vrachtwagens op het terrein zelf, wat de verkeersveiligheid negatief kan beïnvloeden.

Conclusie

Standpunt met betrekking tot het behoud van het bedrijf op de huidige locatie
Het bedrijf is vergund en ligt hoofdzakelijk binnen de gewestplanzone woongebied met landelijk karakter en een klein deel aan de achterzijde in agrarisch gebied. Het bedrijf kan behouden blijven op de locatie.

Standpunt met betrekking tot de uitbreiding op korte termijn

Gelet op de ruimtelijke efficiëntie, ruimte voor groen en waterinfiltratie kan akkoord gegaan worden met de uitbreiding op korte termijn op basis van scenario 1a.

Er wordt een gunstig advies gegeven onder de volgende voorwaarden:

- Er dient te worden voldaan aan de geldende verordeningen, zoals de hemelwaterverordening;
- Voor de inrichting van de fietsenstallingen wordt rekening gehouden met de inrichtingsprincipes uit het vademecum Fietsvoorzieningen;
- Er dient te worden voldaan aan de voorwaarden opgelegd door het Agentschap Wegen en Verkeer;
- Er dient een bufferruimte van minimaal 3 meter te worden voorzien. De groenbuffer moet de grootschalige detailhandel afschermen van het naastgelegen woonperceel en agrarisch gebied. De buffer wordt samengesteld uit autochtone (of indien niet beschikbaar: inheemse) en standplaatsgeschikte soorten met hoogstammig groen. De volgende handelingen zijn toegestaan, voor zover de bufferende functie behouden blijft:
 - o werken en handelingen die nodig of nuttig zijn voor het bufferen van de bedrijfsactiviteiten;
 - o het aanleggen en onderhouden van infrastructuur in functie van waterbeheersing of geluidswering;
 - o het herstellen, verplaatsen of heraanleggen van nutsleidingen langs openbare wegenis;



- Er dient voldoende manoeuvreerruimte voor vrachtwagens op het terrein zelf te worden voorzien;
- De voorziene achterliggende verharding in gewapend gras dient zoveel mogelijk te worden beperkt. Enkel de verharding dat voor de brandveiligheid nodig is, is toegestaan;
- Er dient ingezet te worden op duurzame energieopwekking op het dak voor minstens eigen gebruik;
- De afstand in scenario 1a dat voorzien is tussen de nieuwbouw en de perceelsgrenzen en de naastgelegen woning, is bovengronds de minimale afstand;
- De voorziene bouwhoogte in scenario 1a is de maximale bouwhoogte;
- Enkel de functies (kantoor, refter, toonzaal, parking ...) die opgenomen zijn binnen de aanvraag kunnen worden voorzien;
- Er dient zo min mogelijk verharding te worden voorzien;
- De onbebouwde en onverharde ruimte wordt kwalitatief ingevuld met groen en voor wateropvang en -infiltratie.

Standpunt met betrekking tot de uitbreiding op lange termijn

De aanvrager heeft geen concrete behoefte voor lange termijn, maar stelt enkel mogelijke invullingen voor.

Standpunt met betrekking tot de opmaak of wijziging van de plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen

De toegestane ontwikkelingsperspectieven op korte termijn veronderstellen de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan. Dit ruimtelijk uitvoeringsplan omvat minstens het voorgestelde plangebied. Binnen de opmaak van het RUP dient het behoud van de bedrijfswoning op deze site te worden onderzocht.

De Procoro adviseert de deputatie een *voorwaardelijk gunstig attest* af te leveren gelet op de bovenvermelde standpunten.

Hoogachtend.

De secretaris,

de voorzitter,

Luc Wellens

Kris Vreys

Bijlage:

1: Behandeling adviezen en bezwaar

Bespreking van adviezen en bezwaren die uitgebracht werden n.a.v het openbaar onderzoek

Bij de PROCORO werden 3 adviezen en 1 bezwaar ingediend.

PPA "Bosmans" te Heist-op-den-Berg		PPA-2023-0010	Ingediende bezwaren en adviezen	
Nr.	indiener	datum	bezwaar	behandeling
1B		Mail 17.04.2024	1. Forse uitbreiding van oppervlakte van een bestaande baanwinkel op drukke N 10. Op dit kruispunt aan de overzijde werden recent nog 2 baanwinkel toegevoegd namelijk Gamma en Sleep Life met extra verkeersdruk. Met deze mogelijke uitbreiding van Bosmans Meubelen wordt de verkeersdruk verlengd naar de andere zijde van de Liersesteenweg aan de extra zijde van de Heist-Goorstraat. Intensiteit van dit kruispunt is reeds toegenomen samen met het kruispunt Schoorstraat waarbij ook daarvoor een extra supermarkt werd toegevoegd. (In bijlage de foto van een gewone verkeersdruk met een extra belasting voor zwakke weggebruikers bij bijkomend vrachtwagenverkeer bij deze meubelwinkel met extra bezoekers.)	1. Gelet op de mobiliteitsstudie is er een maximale bijkomende verkeersgeneratie ten gevolge van het project op lange termijn van 16 pae/u. Dit is enkel voor de hypothetische plannen op lange termijn en daarbij is dit slechts een zeer beperkte fractie van de capaciteit in functie van de verkeersleefbaarheid en worden er geen significante effecten op de capaciteit in functie van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid verwacht ten gevolge van de bijkomende verkeersgeneratie. Op korte termijn wordt zelfs een daling in de verkeersgeneratie verwacht. De dienst MER oordeelde dat er geen planMER moet worden opgemaakt. Daarnaast heeft AWV in hun advies van 3 mei 2024 niet aangegeven dat er een probleem met betrekking tot mobiliteit en verkeersgeneratie wordt verwacht.

PPA "Bosmans" te Heist-op-den-Berg		PPA-2023-0010	Ingediende bezwaren en adviezen	
Nr.	indiener	datum	bezwaar	behandeling
			2. Perceel op hoek N 10 is ingekleurd als vervuilde grond (voormalige melkerij Sint-Alfons) die nooit is gesaneerd. Momenteel staan er terug uitbreidingstenten voor meubelverkoop van dezelfde meubelzaak. 3. In de aanvraag werd beweerd dat er geen onmiddellijke gevolgen zijn voor de inwoners. Nabij is er echter een bushalte van De Lijn, een woonhuis en een grote fietsenwinkel. Dit zal zeker een impact hebben op mens & milieu. <u>Samengevat</u> : uitbreiding geen goede zaak - o verdubbeling van verkoopoppervlakte en forse uitbreiding van parking; - o aanvoer van auto's en vrachtvervoer; - o toelating staat haaks op visie van de provincie die het behoud van open ruimte en landschappelijk karakter vooropstelt op de N10; - o leefbaarheid milieu en verkeersveiligheid zou verder onder druk komen voor zwakke weggebruikers;	2. Hier wordt akte van genomen. Uit het advies van OVAM van 24 januari 2023 blijkt dat er geen bodemsanering nodig is. In kader van de MER-screening werd er vanuit het Team Mer hierover geen opmerkingen gegeven. 3. De afstand tot de woning is in de scenario's 1A en 1B 34,76 meter en in scenario 2 bedraagt de afstand 20,89 meter waardoor er voldoende afstand wordt gehouden. De afstand tot de fietsenwinkel blijft ongewijzigd. De planMER-screening concludeert dat het plan geen significante effecten op de verschillende disciplines tot gevolg heeft. De provinciale visie bevat verschillende zaken waar rekening mee gehouden moet worden. Voor wat het behoud van de open ruimte betreft, wordt er zoveel mogelijk gestreefd naar het behoud van open ruimte. Er wordt hierbij ingezet de robuuste open ruimte. Dit is ruimte gevormd door aaneengesloten

PPA "Bosmans" te Heist-op-den-Berg		PPA-2023-0010	Ingediende bezwaren en adviezen	
Nr.	indiener	datum	bezwaar	behandeling
				onbebouwde en onverharde gebieden beheerd door natuur, landbouw, water en zachte recreatie. De uitbreiding heeft betrekking op een perceel dat omgeven is door bebouwing en zet in op een optimalisatie van de ruimte. Verder zet het PBRA in op efficiënt ruimtegebruik en het clusteren van grootschalige detailhandel. Enkel binnen de strategische visie wordt er verwezen naar de N10 waarbij er wordt vastgesteld dat dit een belangrijke verkeersader is die kampt met verlinting door onder andere verschillende bijkomende handelszaken. De aanvraag voorziet een uitbreiding van de huidige winkel, op een locatie waar al meerdere grootschalige detailhandelszaken zijn gevestigd, waardoor er kan worden geclusterd. De planMER-screening geeft aan dat het plan geen significante effecten veroorzaakt op de verschillende disciplines. De mobiliteitstoets geeft aan dat er met betrekking tot verkeersveiligheid scenario 1A geen significant effect heeft. Scenario 1B heeft op korte

	PPA "Bosmans" te Heist-op-den-Berg	PPA-2023-0010	Ingediende bezwaren en adviezen	
Nr.	indiener	datum	bezwaar	behandeling
				termijn een beperkte negatieve impact op de verkeersveiligheid door het tekort aan ingetekende fietsparkeerplaatsen en mogelijks tekort aan autoparkeerplaatsen bij piekmomenten. De verschillende scenario's op korte termijn voorzien voldoende parkeerplaatsen om aan de algemene behoefte te voldoen. Op het terrein is echter nog voldoende ruimte om bijkomende parkeerplaatsen te voorzien. Scenario 2 brengt wel een negatieve impact voor de verkeersveiligheid door onvoldoende fietsenstallingen en aantrekking van meer vrachtverkeer.

	PPA "Bosmans" te Heist-op-den-Berg		Ingediende adviezen	
Nr.	indiener	datum	Advies	
1A	Agentschap Wegen en Verkeer District Puurs	Uitgebracht: 2.05.2024 Mail ontvangen: 2.05.2024	de grenzen van het openbaar domein volgens onteigeningsplannen C/9937 en 16DAG019258 01 zijn van toepassing.	Hiervan wordt akte genomen. De voorwaarden worden mee opgenomen in het attest.

Nr.	PPA "Bosmans" te Heist-op-den- Berg indiener	datum	Ingediende adviezen
			Advies
			• de rooilijn ligt op 13 meter volgens vigerende wegnormen. • de zone van achteruitbouw bedraagt 8 meter. • de minimaal te respecteren bouwlijn ligt op 21 meter. De ontsluiting voor autoverkeer wordt in alle scenario's via de Heist-Goorstraat voorzien (zo ver mogelijk van rotonde verwijderd), uitgezonderd voor de bewoners van de bedrijfswoning. Deze ontsluiting rechtstreeks tot de N10 mag enkel gebruikt worden door de bewoners van de bedrijfswoning. Dit dient fysisch afdwingbaar gemaakt te worden. Bijkomend mag deze rechtstreekse ontsluiting op N10 enkel behouden blijven zolang de bedrijfswoning in gebruik is. In de zone vòòr de minimum bouwlijn worden geen constructies toegelaten, zo ook geen ondergrondse. bvb wadi's, infiltratie- en buffervoorzieningen dienen achter de minimum bouwlijn voorzien te worden.
2A	Vlaamse Overheid VLAIO	Uitgebracht: 2.05.2024 Ontvangen via mail: 2.05.2024	Gelegen binnen plancontour van PRUP Kleinhandelsconcentratie N10, m.n. in het deelplan Lostraat. Invulling kan nog niet gezien nog niet voldaan is aan voorwaarden

Nr.	PPA "Bosmans" te Heist-op-den- Berg indiener	datum	Ingediende adviezen	Advies
			voor inwerkingtreding (capaciteitsverhoging van N10) PRUP Kleinhandelsconcentratie N10, deelplan Lostraat, laat invulling met grootschalige detailhandel toe. In afwachting van inwerkingtreding voorschriften uit PRUP is/blijft gewestplanbestemming van toepassing. Hoewel in de aanvraag sprake is van een beperkte uitbreiding op korte termijn (p. 32) blijkt de uitbreiding toch substantieel: de huidige 1986 m² op de site zou uitbreiden tot 4650 m² op korte termijn (uitbreiding met 134%) en 5843 m² (uitbreiding met 194%) op lange termijn. De oppervlakte voor de verwachte groei lijkt eerder met de natte vinger berekend. Er wordt daarbij aangegeven dat deze ruimte ook zal dienen als overgangsruimte tussen het korte en lange termijn uitbreidingsplan. Het is niet helemaal duidelijk wat hier juist mee wordt bedoeld. Op p. 26 wordt tekort aan opslagruimte aangegeven voor grote bedproducten. Hoewel deze momenteel niet worden besteld, wordt verwacht dat dit op korte termijn wel het geval zou kunnen zijn (vanwaar deze	- De getoonde invullingen op lange termijn zijn hypothetisch en is vanuit de aanvrager nog niet concreet de vraag. Er is enkel een vraag voor korte termijn. De uitbreiding is opgedeeld voor de uitbreiding van de toonzaal met 2.800 m² waarbij 80% van de ruimte voor het ruimer opzetten van het huidig aanbod is, een refter, vergaderzaal, en uitbreiding van kantoorruimte en opslagruimte. Doordat de toonzaalruimte al ruimer wordt voorzien dan strikt noodzakelijk, wordt hierbinnen al een extra groeiruitme voorzien alvorens er een noodzaak is voor een voorgestelde uitbreiding op lange termijn. - De aanvrager wenst grotere producten uit te stallen en heeft daar binnen de huidige winkel geen ruimte voor. Dit weerhoudt de aanvrager om de grotere producten te bestellen, alhoewel zij wel wenst dit in de toekomst te doen. Onder andere om deze reden wordt de uitbreiding van de winkel

Nr.	PPA "Bosmans" te Heist-op-den- Berg indiener	datum	Ingediende adviezen	Advies
			veronderstelling?). Hierbij wordt gesteld dat deze uitbreiding niet gepaard zal gaan met een toename van leveringen. Het gaat om grotere producten, die meer ruimte vragen, en niet om een groter aantal producten. Deze paragraaf zorgt voor verwarring: daar de producten momenteel niet besteld worden, zullen er toch wel producten bijkomen, met mogelijks een extra levering tot gevolg (al is de mobiliteitsimpact hiervan mogelijks beperkt)? Uit de mobiliteitstoets blijkt dat het huidig aantal parkeerplaatsen op dit moment reeds onvoldoende is. Rekening houdend met dit tekort en de verwachte groei is er nood aan extra parkeerplaatsen. Er wordt gesteld dat voor de gewenste oppervlaktes is gekozen voor een scenario met maximale bebouwing en dat hierbij het voorontwerp van het IOK voor het PRUP als basis werd gebruikt. VLAIO vraagt om ook rekening te houden met duurzaamheidsaspecten die zijn opgenomen bij stedenbouwkundige voorschriften in dit PRUP (m.n. zuinig ruimtegebruik, minimale verharding, energievoorziening, ...) In verschillende scenario's is sprake van de inrichting van nieuwe wadi als infiltratievoorziening (grootte	aangevraagd waarbij ook een groei van het aantal parkeerplaatsen. Het aantal leveringen wijzigt niet. De leveringen naar de klanten blijven gebeuren vanuit het magazijn op Knotwilgen. De leveringen die gebeuren naar de winkel, zijn occasionele aanvullingen van ter plaatste verkochte kleine zaken zoals een donsdeken of kussen via koerier, en per seizoen enkele bedden die in de toonzaal worden opgesteld. - Dit betreft scenario 2, wat de aanvrager heeft toegevoegd als maximaal mogelijk bebouwbaar. Dit is meer dan de aanvrager nodig acht, en houdt geen rekening met een kwalitatieve invulling. Bij de invulling van het terrein moet rekening worden gehouden met zuinig ruimtegebruik en minimale verharding. Daarnaast dient er ingezet te worden op duurzame energievoorziening voor minimaal eigen gebruik.

Nr.	PPA "Bosmans" te Heist-op-den- Berg indiener	datum	Ingediende adviezen	Advies
			varieert van 45 m², 129 m² tot 222 m²) al dan niet gecombineerd met de aanleg van groendaken. Het is onduidelijk waar deze oppervlakte op is gebaseerd. Is hierbij rekening gehouden met de nieuwe gewestelijke stedenbouwkundige verordening voor hemelwater die op 2 oktober 2023 in werking is getreden? Bij scenario's 1A en 1B wordt op korte en lange termijn achter de opslagruimte een zone met 'gewapend gras' voorzien. Wat wordt hieronder verstaan (grasdals)? Daarnaast lijkt er in deze zone geen circulatie van vrachtverkeer te zijn. De laad- en loskade bevindt zich immers onder/ten zuiden van deze zone. Is het gebruik van 'gewapend gras' hier effectief noodzakelijk? Kan deze zone niet beplant worden? In de conclusie bij scenario 1B wordt gesteld dat fietsers mogelijks niet op de hoogte zijn van de aanwezigheid van een ondergrondse fietsparkeerplaats, waardoor ze toch besluiten om met de auto te komen. Omwille van de zichtbaarheid van de fietsparkeerplaatsen en de veiligheid van de fietsers (inrit ondergrondse parking wordt allicht zowel door de wagens als de fietsers gebruikt), is het mogelijks aangewezen om de	- Met betrekking tot water dient de vergunningsaanvraag te voldoen aan de gewestelijke hemelwaterverordening. - De verharding voor gewapend gras wordt voorzien voor de brandweer en voor vrachtwagens om de mogelijkheid te geven om te manoeuvreren. Het is voor de vrachtwagens ook mogelijk om eerst meer achteruit te rijden voordat ze de keerbeweging maken alvorens zij de weg op rijden. De aanleg van verharding dient zoveel mogelijk beperkt te worden. - Om het fietsgebruik te stimuleren dient de fietsenstalling bovengronds te worden voorzien. Op het terrein is voldoende ruimte om bovengronds een fietsenstalling in de nabijheid van de ingang te voorzien.

Nr.	PPA "Bosmans" te Heist-op-den- Berg indiener	datum	Ingediende adviezen	Advies
			fietsparkeerplaatsen wel bovengronds te voorzien. VLAIO begrijpt dat dit scenario, omwille van de ondergrondse parking, extra financiële investeringen vraagt van Bosmans Slaapcomfort, waardoor dit niet het voorkeursscenario is van het bedrijf. Qua zuinig ruimtegebruik, geniet een scenario met ondergrondse parking wel de voorkeur. Hier dient een afweging gemaakt te worden tussen het financiële impact en de ruimtelijk-maatschappelijke impact. Het is echter niet duidelijk waarom er bijkomend wordt verwezen naar de verminderde ruimtelijke kwaliteit tussen Bosmans Slaapcomfort en de omgeving. Omwille van het ondergronds inrichten van de parking komt er bovengronds net meer ruimte vrij voor het kwalitatieve en groene inrichting van de omgeving. Is gelijkvloers parkeren onder het gebouw een optie? Is er bekeken in hoeverre gebundeld parkeren met het naastgelegen perceel van DC Bikes mogelijk is? Zo wordt er ook geanticipeerd op het stedenbouwkundig voorschrift uit het PRUP om het parkeren van personenwagens maximaal in te richten in de vorm van gebundelde	- Hiervan wordt akte genomen. De procoro gaat akkoord met voorkeursscenario van de aanvrager, namelijk 1a waarbij bovengronds wordt geparkeerd. Het ondergronds parkeren heeft mogelijks een grotere impact op de waterhuishouding tijdens de aanlegfase en heeft ook financieel een grotere impact. Daarbij biedt een bovengrondse parking flexibiliteit naar gebruik door anderen buiten de openingsuren en om de aanleg van het aantal parkeerplaatsen aan te passen naar de daadwerkelijke behoefte. Door de bovengrondse parking groen in te richten kunnen de negatieve effecten van een bovengrondse parking worden verminderd.

Nr.	PPA "Bosmans" te Heist-op-den- Berg	datum	Ingediende adviezen	
	indiener		Advies	
			parkings of in de vorm van ongelijkvloerse parkings. Invulling van site met grootschalige detailhandel is in lijn met het PRUP 'Kleinhandelszone N10'. VLAIO gaat akkoord met de herbestemming van de bestaande gewestplanbestemmingen naar 'zone voor grootschalige detailhandel'. VLAIO vraagt wel meer aandacht voor duurzame invulling van de site (zuinig ruimtegebruik, energievoorzieningen (ontbreekt nu volledig), verharding, ...)	- Hiervan wordt akte genomen.
3A	CBS Heist-op-den-Berg	Uitgebracht: 30.04.2024 Ontvangen via mail: 2.05.2024	Gunstig onder volgende voorwaarden: De aanvraag tot uitbreidings- en ontwikkelingsmogelijkheden voor deze bestaande zaak wordt voor wat betreft de locatie en situering gunstig bevonden. Er wordt een voorwaardelijk gunstig advies verleend voor scenario 1 A als basisconcept voor een uitbreiding aansluitend op het bestaande handelspand als kopgebouw uitgewerkt waarlangs een parkeercluster gesitueerd tussen de bebouwing en de Heist-Goorstraat. De lange termijn die dan zal inzetten op een reconversie van het	- Hiervan wordt akte genomen.

Nr.	PPA "Bosmans" te Heist-op-den- Berg indiener	datum	Ingediende adviezen	Advies
			bestaande pand zal echter deel uitmaken van een planningsinitiatief. De korte termijnontwikkeling dient zoveel mogelijk kansen te laten voor een ontwikkeling conform de reeds beoogde ontwikkelingsvisie met het bestaande PRUP als leidraad.	
			Scenario 1 B blijft eveneens een mogelijkheid van ontwikkelingsperspectief waarvoor ook de voorwaarden van scenario 1A gelden, echter dient de beoordeling van de ondergrondse parkeerorganisatie dan ten gronde nog te gebeuren.	- Hiervan wordt akte genomen.
			Voor scenario 2 geldt een ongunstig advies. Hierin wordt deze hoeksituatie te dens uitgewerkt en worden toekomstige mogelijkheden ondermijnd. Mogelijks noodzakelijk vrije ruimte voor logistieke en andere ondersteunende aspecten worden hierin onvoldoende uitgewerkt conform een totaalvisie voor de cluster.	- Hiervan wordt akte genomen. De procoro onderschrijft de redenatie.
			Kanttekeningen mbt de toets aan de goede R.O. die gelden als voorwaarden : o De voorgestelde uitbreiding aansluitend op het bestaande	

Nr.	PPA "Bosmans" te Heist-op-den- Berg indiener	datum	Ingediende adviezen	
			Advies	
			gebouw en de aan te leggen parkeercluster passen zich functioneel in op voorwaarde dat bij een uiteindelijke vergunningsaanvraag voldoende aandacht wordt geschonken aan de logistiek functionele inpasbaarheid opdat vooral de toekomstige ontwikkeling van de cluster niet wordt ondermijnd. Hiervoor zal conceptueel nog extra aandacht moeten worden besteed aan het voorzien van voldoende afstand tot achterste perceelsgrenzen en ten aanzien van de rooilijn vooraan opdat de nodige draaicirkels en verbindingen mogelijk blijven. Op dit moment lijkt ook niet voldaan te zijn aan de bouwlijn die zich minimaal 21m ten opzichte van de as van de N10 moet bevinden (conform de gangbare richtlijn vanuit AWV langsheen de N10). ○ Het voorgestelde bebouwingsconcept past zich in grote mate in conform de voorschriften van het PRUP, echter wordt verderop in het advies nog een opsomming gegeven van voorwaardelijke	- Hiervan wordt akte genomen. Op het terrein is voldoende ruimte om de logistieke noden en het parkeren kwalitatief op te lossen. Hierbij dienen de voorgestelde afstanden tot de perceelsgrenzen en naastgelegen woning minimaal behouden te blijven. - De vergunningsaanvragen en RUP dienen te voldoen aan de voorwaarden opgelegd door het Agentschap Wegen en Verkeer. - Hiervan wordt akte genomen.

Nr.	PPA "Bosmans" te Heist-op-den- Berg indiener	datum	Ingediende adviezen	Advies
			aandachtspunten en bijsturingen die hierop nog enige invloed zullen hebben om op dit vlak voldoende tegemoet te komen.	
			○ Het voorgestelde scenario zal zich nog wel ten volle moeten uitwerken voor wat betreft de waterhuishouding, meer bepaalde de gewestelijke stedenbouwkundige hemelwaterverordening 2023. Momenteel wordt voorzien in een bufferbekken aan de oostzijde langsheen het bestaande handelspand echter lijkt dit geen evidentie als volwaardige oplossing. Dit onderzoek dient nog ten gronde te worden uitgewerkt.	- Er dient te worden voldaan aan de gewestelijke stedenbouwkundige hemelwaterverordening.
			○ <u>De lange termijn</u> voorziet in een reconversieconcept van de bestaande bedrijfssite en zal vallen onder een planningsinitiatief waarbij de brede ruimtelijke context mee zal worden betrokken en toekomstmogelijkheden zullen worden uitgewerkt. Hierdoor gaat de beoordeling van deze aanvraag uit van het behoud van de bestaande bedrijfssite voor de bestaande handelsactiviteit en deze volwaardig geconnecteerd	- Hier wordt akte van genomen.

Nr.	PPA "Bosmans" te Heist-op-den- Berg indiener	datum	Ingediende adviezen
			Advies
			met het bestaande pand. Dit concept en uitgangspunt mag impliciet niet leiden tot reeds verdere invulling met andere grootschalige handelsactiviteiten op basis van deze beoordeling, aangezien deze niet ondervangen worden met de huidige onderbouwende studies (zoals vb. mobiliteit) e.d..... ○ Als ruimtelijk uitgewerkt voorstel tot ontwikkeling in scenario 1A kan als basisprincipe tot uitwerking van een volwaardig kopgebouw voor deze cluster met een vrije zone ten aanzien van de Heist-Goorstraat voor parkeren en logistieke afwikkeling als basisconcept ruimtelijk aanvaard worden. Er worden echter nog volgende kanttekeningen opgesomd die als voorwaarde meegenomen moeten worden: ➤ De plaatsing van de gebouwen dient minstens te worden voorzien op 21m uit de as van de gewestweg → conform de gangbare
			- Hiervan wordt akte genomen. De voorwaarden van AWW worden mee opgenomen in het attest.

Nr.	PPA "Bosmans" te Heist-op-den- Berg indiener	datum	Ingediende adviezen	Advies
				voorwaarden vanuit AWW langsheen deze steenweg. ➤ In het kader van toekomstige ontwikkelingen dient voldoende rekening te worden gehouden met mogelijkheden tot een algemene verkeers- en parkeerontwikkeling. Daarvoor dient voldoende aangetoond te worden op welke manier deze in de toekomst bewerkstelligd kan worden. Het aantal parkeerplaatsen dat momenteel wordt voorzien leent zich niet voor het eventueel toekomstig bijkomend opvangen van parkeerbehoeften van belendende situaties. Hierdoor dient mogelijks de zone voor de gebouwen nog ingezet te worden als zone waar een verkeersontwikkeling in functie van parkeren/logistiek moet kunnen worden voorzien. De plaatsing van de bebouwing zal hierin kunnen bijdragen (vandaar minimaal de 21m vanaf de as van de weg). - Het parkeren wordt uitgewerkt als een gelijkvloerse clusterparking vooraan het gebouw nabij de - Er is enkel concreet een vraag voor korte termijn. Binnen de verschillende korte termijn scenario's worden er voldoende parkeerplaatsen voorzien om aan de parkeerbehoefte zoals aangegeven in de mobiliteitstoets te voldoen. Enkel in scenario 1b is mogelijks een tekort bij piekmomenten. Daarbij is er op het perceel voldoende ruimte om de parkeerontwikkeling en logistieke ontwikkeling op het terrein te voorzien. Er dient hierbij ook rekening gehouden te worden met de voorwaarden die opgelegd zijn door het Agentschap Wegen en Verkeer.

Nr.	PPA "Bosmans" te Heist-op-den- Berg		Ingediende adviezen
	indieners	datum	Advies
			Heist-Goorstraat. Het is positief dat aandacht wordt gegeven aan fietsparkeren nabij de ingang. Het oorspronkelijke PRUP gaat uit van zoveel mogelijk parkeerbundelen met belendende handelspanden. CD bikes bevindt zich momenteel aan de andere zijde van het bestaande handelspand. Het is onduidelijk of de uitgewerkte brandweg vooraan als karrespoor hiervoor in de toekomst nog kan worden omgevormd. De achterzijde van de bebouwing biedt door zijn uitwerking onvoldoende ruimte en kan niet worden ingezet als zone voor logistiek verbindende zone. De korte termijn realisatie mag eventueel toekomstige opportuniteiten hierin niet te veel ondermijnen. De momenteel voorziene laad- en loszone is omwille van de bouwdiepte relatief krap, een smalle knijp omwille van de perceelsconfiguratie en de noodzakelijk te voorziene groenbuffer. Het is momenteel te onduidelijk of

Nr.	PPA "Bosmans" te Heist-op-den- Berg indiener	datum	Ingediende adviezen	Advies
			er wordt voorzien in de nodige manoeuvreerruimte. ➤ De groenbuffers dienen te worden voorzien en uitgewerkt conform de voorschriften van het PRUP.	- Hiervan wordt akte genomen. De groenbuffer moet de grootschalige detailhandel afschermen van het naastgelegen woonperceel en agrarisch gebied. De buffer wordt samengesteld uit autochtone (of indien niet beschikbaar: inheemse) en standplaatsgeschikte en hoogstammige soorten. De volgende handelingen zijn toegestaan, voor zover de bufferende functie behouden blijft: • werken en handelingen die nodig of nuttig zijn voor het bufferen van de bedrijfsactiviteiten; • het aanleggen en onderhouden van infrastructuur in functie van waterbeheersing of geluidswering; • het herstellen, verplaatsen of heraanleggen van nutsleidingen langs openbare wegenis; • het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor langzaam verkeer dwars door de buffer met een maximale breedte van 3 m. • het doorbreken van de buffer in functie van de aanleg en inrichting van een interne ontsluitingsweg. Het beheer van de groenbuffer is gericht op het verkrijgen van een dicht scherm. De buffer wordt ecologisch beheerd.

Nr.	PPA "Bosmans" te Heist-op-den- Berg indiener	datum	Ingediende adviezen
			Advies
			➤ Op pg. 26 wordt nog wel de bedenking geplaatst dat grotere producten worden verwacht (en opslag moet verdubbeld worden hiervoor), maar dat aantal leveringen per dag wel hetzelfde blijft "omdat het niet over meer producten maar enkel over grotere producten" gaat. Daarbij wordt de vraag gesteld of er dan momenteel met halflege vrachtwagens wordt geleverd of dat er dan grotere vrachtwagens gaan komen? Te verduidelijken. ➤ Algemeen werden de cijfergegevens verhelderd en zijn doorheen het document op elkaar afgestemd. ➤ Momenteel is nog onvoldoende uitwerking gegeven aan de gewestelijke hemelwaterverordening 2023. Dit dient nog volwaardig te worden uitgewerkt. Terugvallen op een oostelijk gelegen buffermogelijkheid langsheen het bestaande gebouw lijkt hierin onvoldoende/niet realistisch. - In de plannen is rekening gehouden met 4 leveringen per dag met een lichte vrachtwagen en 1 levering per week met een zware vrachtwagen. De leveringen naar de klanten blijven gebeuren vanuit het magazijn op Knotwilgen. De leveringen die gebeuren naar de winkel, zijn occasionele aanvullingen van ter plaatste verkochte kleine zaken zoals een donsdeken of kussen via koerier, en per seizoen enkele bedden die in de toonzaal worden opgesteld. - Er dient te worden voldaan aan de gewestelijke hemelwaterverordening. Bij een ondergrondse parking is er voldoende onbebouwde ruimte op het perceel om in te zetten op wateropvang- en infiltratie.

PPA "Bosmans" te Heist-op-den- Berg		Ingediende adviezen	
Nr.	indieners	datum	Advies
			Het advies is onder voorbehoud van alle noodzakelijke adviezen die nog moeten worden ingewonnen bij een eventuele omgevingsvergunningsaanvraag alsook de beoordeling van een effectieve omgevingsvergunning zelf.

Colofon

Kris Vreys
Voorzitter Procoro

Contactgegevens

Provinciale commissie voor ruimtelijke ordening (Procoro)
Provincie Antwerpen
Koningin Elisabethlei 22
2018 Antwerpen

E-mail

procoro@provincieantwerpen.be

Contactpersoon

Luc Wellens
Secretaris Procoro
T 03 240 66 00

Verantwoordelijke uitgever

Wim Lux
Departementshoofd Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit
Provincie Antwerpen
Koningin Elisabethlei 22
2018 Antwerpen