

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 24 oktober 2017 met nummer RvVb/S/1718/0179
in de zaak met rolnummer 1617/RvVb/0615/SA

Verzoekende partijen	<p>1. de gemeente MAASMECHELEN, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen</p> <p>2. het college van burgemeester en schepenen van de gemeente MAASMECHELEN</p> <p>vertegenwoordigd door advocaat Wim MERTENS met woonplaatskeuze op het kantoor te 3580 Beringen, Paalsesteenweg 81</p>
Verwerende partij	<p>DE GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR van het departement RUIMTE VLAANDEREN, afdeling Limburg</p> <p>vertegenwoordigd door advocaat Lieven DEHAESE met woonplaatskeuze op het kantoor te 3500 Hasselt, Luikersteenweg 185-187</p>

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 27 april 2017 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 10 maart 2017.

De verwerende partij heeft aan het agentschap Wegen en Verkeer, hierna aangeduid als de aanvrager, een stedenbouwkundige vergunning verleend voor het aanpassen van kruispunt N78 Rijksweg x Ringlaan en de verbinding van de Industrielaan met de rotonde E314 x N78 op de percelen gelegen te 3630 Maasmechelen, N78 Rijksweg, met als kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie B en C, meerdere nummers en openbaar domein.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij dient een nota betreffende de vordering tot schorsing en het administratief dossier in.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot schorsing op de openbare zitting van 3 oktober 2017.

Advocaat Marc BOES, *loco* advocaat Wim MERTENS, voert het woord voor de verzoekende partijen.

Advocaat Gauthier BAUDTS, *loco* advocaat Lieve DEHAESE, voert het woord voor de verwerende partij.

Het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (DBRC-decreet) en het besluit van de Vlaamse regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (Procedurebesluit) zijn toegepast.

III. FEITEN

Met het arrest van 2 augustus 2002 met nummer 109.652 schorst de Raad van State een stedenbouwkundige vergunning, verleend op 11 januari 2002 door de gewestelijke stedenbouwkundig ambtenaar aan het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Wegen en Verkeer Limburg, voor “het aanleggen van een rotonde op een terrein gelegen te Maasmechelen, kadastraal bekend afdeling 1, sectie B, nummer(s) 2de blad - Sectie C, 2de blad”. Met het arrest van 18 september 2003 (nummer 122.928) verklaart de Raad van State de vordering tot vernietiging vervolgens zonder voorwerp aangezien de bestreden beslissing werd “ingetrokken bij besluit van 2 oktober 2002 van de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar”.

Met het arrest van 14 september 2009 met nummer 196.021 verwerpt de Raad van State een vordering tot vernietiging van een stedenbouwkundige vergunning, verleend op 28 mei 2003 door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar aan het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Wegen en Verkeer, voor “het aanleggen van een rotonde Noord met onderdoorgang voor fietsers op een perceel gelegen te Maasmechelen, N78, kadastraal bekend sectie B, 2de blad en sectie C, 2e blad”.

Op 17 juli 2013 dient de aanvrager bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “*de aanpassing aan het kruispunt N78 Rijksweg x Ringlaan en de verbinding van de Industrielaan met de rotonde E314 x N78*”.

In het aanvraagformulier wordt bij het “Onderwerp van de aanvraag” het volgende verduidelijkt:

“Het kruispunt N78 Rijksweg met de Ringlaan wordt voorzien van conflictvrije verkeerslichten, daarbij worden de afslaande stroken op de N78 verlengd en de bushaltes vernieuwd. De Industrielaan wordt verbonden met de rotonde E314/N78 en de huidige aansluiting op de N78 wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

Het fietspad aan de westzijde van de N78 wordt dubbel richting gemaakt. De carpoolparking wordt bereikbaar met de fiets via een dubbelrichtingsfietspad op de omgelegde Industrielaan en verder naar het kruispunt N78 Rijksweg x Ringlaan met een dubbelrichtingsfietspad.

De bestaande riolering ter hoogte van het kruispunt N78 Rijksweg x Ringlaan wordt vernieuwd. Er zal een RWA-riolering voorzien worden op de omgelegde Industrielaan voor de afvoer van het hemelwater.

Voor de uitvoering van het project is het vellen van een aantal bomen noodzakelijk. De te vellen bomen zijn duidelijk weergegeven op de plannen.”

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 1 september 1980 vastgestelde gewestplan ‘Limburgs Maasland’ deels in woongebied en deels in een gebied voor ambachtelijke bedrijven en kleine en middelgrote bedrijven.

De percelen liggen eveneens binnen de grenzen van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'KSG Maasmechelen', goedgekeurd met een ministerieel besluit van 7 februari 2013.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 8 augustus 2013 tot en met 6 september 2013, worden er 31 bezwaarschriften ingediend.

De dienst Water en Domeinen van de provincie Limburg adviseert op 26 juli 2013 gunstig onder voorbehoud.

Het agentschap Onroerend Erfgoed adviseert op 6 augustus 2013 voorwaardelijk gunstig.

De tweede verzoekende partij heeft op 29 november 2013 met betrekking tot het "project aansluiting Industrielaan op rotonde - flankerende maatregelen" in het beschikkend gedeelte het volgende beslist:

" ...

Artikel 1.

Na voltooiing van de werken betreffende de aansluiting van de Industrielaan op de rotonde met de N78 wordt de snelheid op de Industrielaan beperkt tot 50 km/h.

Artikel 2.

Na voltooiing van de werken betreffende de aansluiting van de Industrielaan op de rotonde met de N78 wordt bij het verlaten van het tankstation van BRIM een verplichte rijrichting naar rechts opgelegd.

Artikel 3.

Na voltooiing van de werken betreffende de aansluiting van de Industrielaan op de rotonde met de N78 wordt het parkeren verboden op de Industrielaan, gedeelte tussen de N78 en het kruispunt met de nieuwe verbindingsweg naar de rotonde.

Artikel 4.

Na voltooiing van de werken betreffende de aansluiting van de Industrielaan op de rotonde met de N78 wordt in de Gildestraat t.h.v. aansluiting met de Industrielaan, éénrichtingsverkeer ingevoerd, toegestane rijrichting richting Industrielaan.

Artikel 5.

Na voltooiing van de werken betreffende de aansluiting van de Industrielaan op de rotonde met de N78 wordt in de Slakweidestraat t.h.v. E314, in de Gildestraat t.h.v. de Industrielaan en in de Klokkenstraat t.h.v. de Industrielaan de doorgang voor vrachtverkeer verboden. De exacte modaliteiten hiervoor (hoogte en/of breedtebeperking) worden later vastgelegd.

Artikel 6.

De dienst Mobiliteit maakt voor bovenstaande maatregelen de nodige aanvullende gemeentelijke verordeningen op die tijdig ter goedkeuring zullen worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

Artikel 7.

Na voltooiing van de werken betreffende de aansluiting van de Industrielaan op de rotonde met de N78 worden fietssuggestiestroken (breedte 1m50) aangebracht op de Industrielaan, ..."

De tweede verzoekende partij verleent op 29 november 2013 het volgende voorwaardelijk gunstig advies:

" ...

DEEL 2: Beoordeling

2.a. Toetsing aan de regelgeving en stedenbouwkundige voorschriften

Overwegende dat het voorgestelde in overeenstemming is met de voorschriften van de van kracht zijnde plannen;

2.b. Verenigbaarheid met andere voorschriften: watertoets

Overwegende dat het voorliggende project een omvangrijke oppervlakte heeft en gelegen is in een effectief overstromingsgevoelig gebied; dat derhalve advies gevraagd werd aan het Provinciebestuur van Limburg, Dienst Water en Domeinen. Bijgaande voorwaarden zijn strikt van toepassing en worden opgenomen in de vergunning. 4

2.c. Bespreking van de resultaten van het openbaar onderzoek

Overwegende dat de aanvraag openbaar gemaakt werd; Er werden 31 bezwaren ingediend., met name : (...)

A inschatting bezwaarschriften

1. *Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De lichthinder is minimaal en bij elk T-kruispunt vergelijkbaar.*
2. *Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer, De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De eventuele aanpassingen aan de ontsluiting Oude Bunders zijn niet relevant voor dit dossier. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Vrachtverkeer Oude Bunders hoort hier inderdaad niet thuis. Dit laatste dient opgelost met verkeersmaatregelen op gemeentewegen en ter hoogte van de tunnel E314 tussen Maneborne en Oude Bunders, buiten deze aanvraag.*
3. *Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De eventuele aanpassingen aan de ontsluiting Oude Bunders is niet relevant voor dit dossier. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Ontsluiting Oude Bunders is volledig ten zuiden van de E314 onderzocht en voor een deel uitgevoerd. Het is geenszins de bedoeling vrachtverkeer Oude Bunders toe te laten via de Industrielaan. Woongebied en regionaal bedrijventerrein zullen in die zin strikt gescheiden blijven voor wat betreft mobiliteit. Fietsverbindingen en woon-werkverkeer zijn uiteraard wel van groot belang.*
4. *Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. In essentie dient de industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. De Rodenbachstraat verzorgt de aansluiting van het achterliggend woongebied op de Rijksweg. Dit is reeds zo en zal in dit dossier niet wijzigen. Er wordt geen toename verkeer verwacht.*
5. *Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. In essentie dient de industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. De aansluiting op de Rijksweg verzorgt tevens de ontsluiting van de bestaande handelszaken op een comfortabele én veilige manier.*
6. *Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele*

- van de verkeersveiligheid. De eventuele aanpassingen aan de ontsluiting Oude Bunders zijn niet relevant voor dit dossier. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Vrachtverkeer Oude Bunders en afkomstig van het tankstation hoort hier inderdaad niet thuis en zal ook niet gefaciliteerd worden. Dit laatste dient opgelost met verkeersmaatregelen op gemeentewegen (oa. Industrielaan) en ter hoogte van de tunnel E314 tussen Maneborne en Oude Bunders, buiten deze aanvraag. Bijkomende aansluitingen van de Industrielaan op de ontsluitingweg voor vrachtverkeer kan om veiligheidsredenen aldaar niet, maar maakt ook geen deel uit van deze aanvraag.
7. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De Rodenbachstraat zelf zal eveneens geen bijkomend vrachtverkeer krijgen. Om dit absoluut uit te sluiten, kan de gemeente extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag.
 8. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. In essentie dient de industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne en de bedrijven gelegen op deze Industrielaan. Deze zullen ook ten alle tijden beleverbaar zijn en blijven. Er worden suggesties geformuleerd inzake ontsluitingen Oude Bunders die niet relevant zijn voor deze aanvraag. In deze aanvraag worden enkel de aansluitingen op de Rijksweg verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid.
 9. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Woongebied en regionaal bedrijventerrein worden zo strikt mogelijk gescheiden voor wat betreft mobiliteit. Fietsverbindingen en woon-werkverkeer zijn uiteraard wel van groot belang en worden maximaal gefaciliteerd. Aanvullende verkeersmaatregelen op gemeentewegen zijn te overwegen, buiten deze aanvraag.
 10. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Woongebied en regionaal bedrijventerrein worden zo strikt mogelijk gescheiden voor wat betreft mobiliteit. Fietsverbindingen en woon-werkverkeer zijn uiteraard wel van groot belang en worden maximaal gefaciliteerd. Verkeer komende van het tankstation aan de rotonde zal niet naar de Industrielaan kunnen rijden, maar wordt rechtstreeks afgeleid naar de rotonde. Hier door is sluipverkeer sterk. Aanvullende verkeersmaatregelen op gemeentewegen zijn te overwegen, buiten deze aanvraag.
 11. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. Het bestaande tankstation wordt beter aangesloten op deze verkeersstructuur waarbij uitrijdend verkeer verplicht naar de rotonde dient te rijden. Verkeer komende van het tankstation aan de rotonde zal bijgevolg niet naar de Industrielaan kunnen rijden. De bezoekers van Aldi zullen inderdaad niet meer rechtstreeks weg kunnen rijden via de Rijksweg en dienen deze nieuwe insteek weg te gebruiken. Vrachtverkeer zal nog toegelaten worden op de Industrielaan tot aan Maneborne en de Aldi via deze nieuwe insteek.

12. *Het bezwaarschrift wordt weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. Er wordt een bezorgdheid geuit betreffende timing verschillende dossiers, zijnde infrastructuurwerken Oude Bunders (meer bepaald ontsluiting N78 ter hoogte van de weg naar Zutendaal-rotonde) en de mogelijke oplossingen mogelijk door aanvullende verkeersmaatregelen op gemeentewegen, buiten deze aanvraag.*
De gemeente deelt deze bezorgdheid en wenst deze expliciet op te nemen in haar advies. Het geheel van oplossingen staat of valt met de volgorde en timing van de verschillende dossiers waarbij de gemeente tijdig moet kunnen inspelen met verkeersmaatregelen op gemeentewegen. Een plan van aanpak op niveau van Maasmechelen Zuid (Zuidelijk deel Mechelen aan de Maas en oude Bunders) lijkt aangewezen. Een aantal werken die reeds uitgevoerd moesten zijn, zijn nog steeds niet uitgevoerd. De geuite bezorgdheden zijn in die zin terecht.
13. *Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Woongebied en regionaal bedrijventerrein worden zo strikt mogelijk gescheiden voor wat betreft mobiliteit. Fietsverbindingen en woon-werkverkeer zijn uiteraard wel van groot belang en worden maximaal gefaciliteerd. Verkeer komende van het tankstation aan de rotonde zal niet naar de Industrielaan kunnen rijden, maar wordt rechtstreeks afgeleid naar de rotonde. Bijkomende aansluitingen van de Industrielaan op de ontsluitingweg voor vrachtverkeer kan om veiligheidsredenen aldaar niet, maar maakt ook geen deel uit van deze aanvraag. Aanvullende verkeersmaatregelen op gemeentewegen zijn te overwegen, buiten deze aanvraag.*
14. *Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De Rodenbachstraat zelf zal eveneens geen bijkomend vrachtverkeer krijgen. Om dit absoluut uit te sluiten, kan de gemeente extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag. Bijkomende aansluitingen van de Industrielaan op de ontsluitingweg voor vrachtverkeer kan om veiligheidsredenen aldaar niet, maar maakt ook geen deel uit van deze aanvraag. De eventuele aanpassingen aan de ontsluiting Oude Bunders zijn niet relevant voor dit dossier. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Vrachtverkeer Oude Bunders en afkomstig van het tankstation hoort hier inderdaad niet thuis en zal ook niet gefaciliteerd worden.*
15. *Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De Rodenbachstraat zelf zal eveneens geen bijkomend vrachtverkeer krijgen. Om dit absoluut uit te sluiten, kan de gemeente extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag.*
16. *Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Vrachtverkeer Oude Bunders en afkomstig van het*

tankstation hoort hier inderdaad niet thuis en zal ook niet gefaciliteerd worden. Om dit absoluut uit te sluiten, kan de gemeente extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag.

17. *Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. Om dit absoluut uit te sluiten, kan de gemeente extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag. Bijkomende aansluitingen van de Industrielaan op de ontsluitingweg voor vrachtverkeer kan om veiligheidsredenen aldaar niet, maar maakt ook geen deel uit van deze aanvraag. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Vrachtverkeer Oude Bunders en afkomstig van het tankstation hoort hier inderdaad niet thuis en zal ook niet gefaciliteerd worden. De vraag inzake geluidschermen E314 is eveneens niet relevant in dit dossier.*
18. *Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De aansluiting Ringlaan/Rodenbachstraat/Rijksweg is veiliger door de voorgestelde aanpassingen. Uiteraard is de doorstroom van de N78 Belangrijker dan de uitstroom van de Rodenbachstraat - de Rodenbachstraat zal geen bijkomend vrachtverkeer krijgen. Om dit absoluut uit te sluiten, kan de gemeente extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag. Bijkomende aansluitingen van de Industrielaan op de ontsluitingweg voor vrachtverkeer kan om veiligheidsredenen aldaar niet, maar maakt ook geen deel uit van deze aanvraag. De eventuele aanpassingen aan de ontsluiting Oude Bunders zijn niet relevant voor dit dossier. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne.
Vrachtverkeer Oude Bunders en afkomstig van het tankstation hoort hier inderdaad niet thuis en zal ook niet gefaciliteerd worden. De gemeente zal uitvoering verschillende dossiers verder afstemming met AWW.*
19. *Het bezwaarschrift wordt weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. Er wordt een bezorgdheid geuit betreffende timing en afstemming van de verschillende dossiers. De gemeente deelt deze bezorgdheid en wenst deze expliciet op te nemen in haar advies. Het geheel van oplossingen staat of valt met de volgorde en timing van de verschillende dossiers waarbij de gemeente tijdig moet kunnen inspelen met verkeersmaatregelen op gemeentewegen.*
20. *Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De gemeente kan extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag.*
21. *Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De gemeente kan extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne.*
22. *Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg*

worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De gemeente kan extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Vrachtverkeer Oude Bunders en afkomstig van het tankstation hoort hier inderdaad niet thuis en zal ook niet gefaciliteerd worden (ontraden sluipverkeer). Aansluiting behouden op de Rijksweg, enkel als uitrit Aldi, kan in dit dossier niet overwogen worden aangezien deze uitrit de verkeersveiligheid hindert. Het verkeer afkomstig van de Aldi zal eveneens via de rotonde terug naar de Rijksweg moeten rijden.

23. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De gemeente kan extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Vrachtverkeer Oude Bunders en afkomstig van het tankstation hoort hier inderdaad niet thuis en zal ook niet gefaciliteerd worden (ontraden sluipverkeer). Het verkeer afkomstig van de Aldi zal eveneens via de rotonde terug naar de Rijksweg moeten rijden.
24. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De gemeente kan extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne.
25. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De gemeente kan extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Vrachtverkeer Oude Bunders en afkomstig van het tankstation hoort hier inderdaad niet thuis en zal ook niet gefaciliteerd worden (ontraden sluipverkeer). De vraag inzake geluidschermen aan de E314 behoort niet thuis in deze aanvraag.
26. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De gemeente kan extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag. Impact op de waarde van de woning is onduidelijk - de Industrielaan functioneert momenteel reeds als ontsluiting voor Maneborne en wijzigt in die zin niet. Enkel de aansluiting ter hoogte van de Rijksweg wordt aangepast.
27. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De gemeente kan extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen en de Vlaamse overheid op de gewestwegen, buiten deze aanvraag. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Vrachtverkeer Oude Bunders en afkomstig van het tankstation hoort hier inderdaad niet thuis en zal ook niet gefaciliteerd worden (ontraden sluipverkeer).
28. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg

worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De aansluiting Ringlaan/Rodenbachstraat/Rijksweg is veiliger door de voorgestelde aanpassingen - de Rodenbachstraat zal geen bijkomend (vracht)verkeer krijgen. Om dit absoluut uit te sluiten, kan de gemeente extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag.

29. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De aansluiting Ringlaan/Rodenbachstraat/Rijksweg is veiliger door de voorgestelde aanpassingen - de Rodenbachstraat zal geen bijkomend vrachtverkeer krijgen. Om dit absoluut uit te sluiten, kan de gemeente extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag. De eventuele aanpassingen aan de ontsluiting Oude Bunders zijn niet relevant voor dit dossier. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Vrachtverkeer Oude Bunders en afkomstig van het tankstation hoort hier inderdaad niet thuis en zal ook niet gefaciliteerd worden.
30. Het bezwaarschrift wordt weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De gemeente kan extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Vrachtverkeer Oude Bunders en afkomstig van het tankstation hoort hier inderdaad niet thuis en zal ook niet gefaciliteerd worden. Het is aangewezen dat een zone ter hoogte van de uitrit van de handelszaak én de carpoolparking wordt gemarkeerd die ten alle tijden vrij moet blijven opdat verkeer kan invoegen.
31. Het bezwaarschrift wordt weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. Er wordt een bezorgdheid geuit betreffende timing verschillende dossiers, zijnde infrastructuurwerken Oude Bunders (meer bepaald ontsluiting N78 ter hoogte van de Weg naar Zutendaal - rotonde) en de mogelijke oplossingen mogelijk door aanvullende verkeersmaatregelen op gemeentewegen, buiten deze aanvraag. De gemeente deelt deze bezorgdheid en wenst deze expliciet op te nemen in haar advies. Het geheel van oplossingen staat of valt met de volgorde en timing (verwijzing communicatie 2009 betreffende uitvoering werken die tot op heden niet zijn uitgevoerd !) - van de verschillende dossiers waarbij de gemeente tijdig moet kunnen inspelen met verkeersmaatregelen op gemeentewegen. Een plan van aanpak op niveau van Maasmechelen Zuid (Zuidelijk deel Mechelen aan de Maas en oude Bunders) lijkt aangewezen: Een aantal werken die reeds uitgevoerd moesten zijn, zijn nog steeds niet uitgevoerd. De geuite bezorgdheden zijn in die zin terecht. De specifieke problematieken van de ontsluiting van het tankstation ter hoogte van de rotonde dienen in de aanvraag van dit specifiek dossier (het tankstation zelf) onderzocht te worden. Randvoorwaarden om de afwikkeling verkeer tankstation te laten functioneren, dienen uiteraard op eigen terrein maximaal opgelost te worden. In dit dossier is reeds een betere aansluiting van de uitrit voorzien. De betere aansluiting van de inrit kan uiteraard niet opgelost worden op het openbaar domein (Rijksweg), maar dient binnen de exploitatie zelf opgelost. De bedenking is terecht, maar buiten deze aanvraag. De ontsluiting Meubelhof is reeds behandeld in dit bezwaar - dit is verder niet relevant voor bezwaarindiener. Het verkeer afkomstig van de Aldi zal eveneens via de rotonde terug naar de Rijksweg moeten rijden. De hoekaansluiting aldaar is volledig

voorgesteld volgens geëigende verkeerstechnische oplossingen en die zin is de veiligheid verzekerd voor alle gebruikers. Dit geldt tevens voor de voorgestelde 2-richting fietspaden. Er wordt erg veel gedetailleerde informatie verwacht die geen deel uitmaken van de aanvraag stedenbouwkundige vergunning. Een verkeerslichtenregeling en aanvullende andere verkeersreglementeringen maken geen deel uit van de stedenbouwkundige vergunning. Meer zélf, deze kunnen in functie van vaststellingen in de toekomst pro-actief bijgestuurd worden. Monitoring is in die zin erg belangrijk voor deze dossiers.

B Advies:

Op basis van de geformuleerde bezwaarschriften

Het gemeentebestuur is niet verplicht om rekening te houden met de geformuleerde bezwaren. De behandeling van de bezwaren is de bevoegdheid van de Vlaamse Overheid als vergunningverlenende overheid. Deze voorbereidende behandeling van bezwaarschriften mag daarom geenszins als PV openbaar onderzoek geïnterpreteerd worden, maar wél als een inschatting van de geformuleerde bezwaren door de stedenbouwkundig ambtenaar, ter advisering van het schepencollege.

In essentie zijn een aantal belangrijke bezorgdheden geuit door de buurt die de gemeente ter harte dient te nemen. Deze aanvraag lijkt een aantal andere problemen te polariseren waardoor een hele reeks bezwaren wordt geuit die niet relevant zijn voor deze aanvraag, maar eerder het forum van openbaar onderzoek gebruikt wordt om alsnog bedenkingen te uiten.

Een belangrijk onderdeel van de hele visievorming is een reeks van grootschalige infrastructuurprojecten die goed op elkaar afgestemd moeten worden opdat tussentijdse gevaarlijke situaties uitgesloten kunnen worden. Het verleden heeft immers reeds geleerd dat het niet tijdig uitvoeren van geplande werken onduidelijke situaties oplevert. De ontsluiting van Oude Bunders wordt in die zin terecht aangekaart. Het is absoluut noodzakelijk dat de Vlaamse overheid de reeds vergunde (maar helaas inmiddels vervallen vergunning) werken ter ontsluiting van Oude Bunders uitvoert. Er is immers een parallelcircuit van sluipverkeer ontstaan dat veel hinder in omliggende gebieden creëert.

De gemeente vraagt in die zin een plan van aanpak aan de Vlaamse overheid te met een communicatietraject waarbij duidelijk wordt aangegeven wanneer welke werken worden uitgevoerd met welke effecten. Het geheel van ingrepen heeft immers een grote impact op De Rijksweg (met haar complexe mix van stedelijke functies), het regionaal bedrijventerrein, de aansluiting van het stedelijk gebied op de E314 en de ontsluiting van Mechelen aan de Maas. Er werd op 27.11.2013 een overleg gehouden met het kabinet van de bevoegde minister, Crevits en haar administratie. Een fase gewijze aanpak is absoluut noodzakelijk en wordt bevestigd. De in deze vergunningsaanvraag voorgestelde werken zullen daarom slechts aanvangen nadat de rotonde ter ontsluiting van het regionaal bedrijventerrein Oude Bunders (ter hoogte van het kruispunt N78/Weg naar Zutendaal) uitgevoerd is. De fietstunnel ter hoogte van de verkeerswisselaar N78/E314 Noord mag na deze werken uitgevoerd worden opdat de totale timing niet in het gedrang komt en de rotonde alsnog versneld uitgevoerd kan worden.

Projectvoorstel

Het voorstel zelf is een goed doordachte oplossing waarbij belangrijke gemeentewegen via geregelde kruispunten aansluiten op de Rijksweg. De aansluiting Ringlaan/Rodenbachlaan wordt veiliger gemaakt door aanpassing van de kruispuntinrichting en fietspaden. De industrielaan wordt aangesloten op de 4de vrije tak van de rotonde ten noorden van de E314 waardoor dit een duidelijk en veilig aansluitingspunt wordt. De rechtsin / rechtsuit aansluiting van de huidige Industrielaan verplaatsen naar de rotonde neemt niet alleen een conflictpunt weg, maar neemt tevens de huidige keerbeweging ter

hoogte van de Ringlaan weg voor degene die uitreden aan de Industrielaan en naar het zuiden moeten.

De verplaatsing van het fietspad, weg van de Rijksweg zelf en de inrichting als dubbelrichting fietspad is een grote verbetering voor de veiligheid en verkeersleefbaarheid. Het geheel van maatregelen ter hoogte van de complexe aansluitingen Rijksweg/E314 en een aantal belangrijke gemeentewegen is in die zin zéér belangrijk voor de verdere ontwikkeling van het stedelijk gebied van Maasmechelen en de stedelijke ontwikkelingspolen die hier aan verbonden zijn. Momenten van drukte kunnen op geen enkele wijze opgelost worden door infrastructuurwerken tenzij door te stroomlijnen. Dit laatste is de essentie van deze ingreep en in die zin absoluut noodzakelijk.

Het is aangewezen dat de gemeente, minstens tegelijk een aantal verkeersmaatregelen neemt op haar eigen gemeentewegen om een aantal sluiproutes onmogelijk te maken / te ontraden. Deze besluitvorming begrijpen we uit het openbaar onderzoek, ondanks dat ze geen deel uit kunnen maken van deze aanvraag. Het is belangrijk een verschil te maken tussen verkeerstechnische infrastructuurmaatregelen én verkeersmaatregelen door middel van reglementeringen. Dit kan parallel, maar juridisch niet gekoppeld worden.

Het voorgestelde dossier is onderhandelt met de gemeentelijke mobiliteitsambtenaar en kan in die zin eveneens als gunstig beschouwd worden.

2.d. Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

Overwegende dat door het kruispunt N78 (Rijksweg) en Ringlaan te voorzien van conflictvrije verkeerslichten het kruispunt veiliger wordt gemaakt;

Overwegende dat de fietspaden dubbelrichting gemaakt worden en dit om kruisingen met de gewestweg te vermijden;

Overwegende dat de huidige aansluiting van de Industrielaan op de N78 (Rijksweg) wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer; dat de Industrielaan zal omgelegd worden zodat deze verbonden wordt met de rotonde aan de carpoolparking, gelet op het feit dat het verkeer dat dus richting E314 of Lanaken wenst te rijden niet hoeft te keren aan het kruispunt N78 en Ringlaan maar op de rotonde onmiddellijk de juiste richting kan uitrijden; dat hierdoor de doorstroming wordt verbeterd;

Overwegende dat de fietsers die de carpoolparking willen gebruiken, parking kunnen bereiken via een dubbelrichtingsfietspad langs de nieuwe verbindingsweg; dat op deze manier de fietsers niet meer in contact komen met het verkeer dat het tankstation (gelegen langs de N78) wil binnenrijden; dat alzo de verkeersveiligheid wordt verhoogd;

Gunstig advies voor de voorgestelde werken op voorwaarde dat

1. De afspraken geformuleerd tijdens het overleg op 27.11.2013 met het kabinet van de bevoegde minister, Crevits en haar administratie worden gevolgd. Een fase gewijze aanpak is absoluut noodzakelijk en wordt bevestigd. De in deze vergunningsaanvraag voorgestelde werken zullen daarom slechts aanvangen nadat de rotonde ter ontsluiting van het regionaal bedrijventerrein Oude Bunders (ter hoogte van het kruispunt N78/Weg naar Zutendaal) uitgevoerd is. De fietstunnel ter hoogte van de verkeerswisselaar N78/E314 Noord mag na deze werken uitgevoerd worden opdat de totale timing niet in het gedrang komt en de rotonde alsnog versneld uitgevoerd kan worden. De Vlaamse Overheid dient een plan van aanpak op te maken met een communicatietraject waarbij duidelijk wordt aangegeven wanneer welke werken worden uitgevoerd met welke effecten. Het geheel van ingrepen heeft immers een grote impact op De Rijksweg (met haar complexe mix van stedelijke functies), het regionaal bedrijventerrein, de aansluiting van het stedelijk gebied op de E314 en de ontsluiting van Mechelen aan de Maas.
2. ter hoogte van de uitrit carpoolparking en handelszaak Meubelhof een zone wordt gemarkeerd die ten alle tijden vrij moet blijven opdat verkeer kan invoegen.

3. *Het Tankstation dient een verplichte rechtsuit uitrit te krijgen op het nieuwe deel Industrielaan - uitrijden richting bestaande deel Industrielaan moet onmogelijk zijn - uitrijden naar rotonde verplicht. Signalisatie en fysieke inrichting dienen dit maximaal te bewerkstelligen.*
 4. *Als in de realiteit via monitoring door AWW blijkt dat de druk op de rotonde te groot wordt, moet het uitrijden vanuit de Industrielaan naar de Rijksweg N78 opnieuw mogelijk worden. De afsluiting van de Industrielaan zal daarom in eerste instantie uitgevoerd worden met paaltjes die fysiek in en uitrijden voor gemotoriseerd onmogelijk maken. Slechts na een positieve evaluatie van het functioneren van het geheel én de rotonde, kan de definitieve afwerking gebeuren met wegnemen verhardingen en doorvoeren van groenaanplantingen.*
 5. *Rekening houdende met bezwaar nr. 1 moet aan de T-splitsing van de Industrielaan en de nieuw aan te leggen verbindingsweg een groenaanplanting worden voorzien, waardoor lichtvervuiling wordt voorkomen.*
 6. *De huidige inrit van de Industrielaan moet worden aangewend om in te rijden naar het tankstation en naar de Aldi.*
- ...

Het departement Landbouw en Visserij, afdeling Duurzame Landbouwonwikkeling, adviseert op 18 december 2013 gunstig.

Het agentschap voor Natuur en Bos adviseert op 10 januari 2014 gunstig.

De verwerende partij beslist op 5 februari 2014 een stedenbouwkundige vergunning te verlenen onder voorwaarden. De verwerende partij motiveert haar beslissing als volgt:

“ ...

HET OPENBAAR ONDERZOEK

In toepassing van de Vlaamse codex Ruimtelijke Ordening en het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000, en latere wijzigingen, betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingaanvragen, is de aanvraag onderworpen aan een openbaar onderzoek.

De aanvraag is verzonden naar de gemeente MAASMECHELEN voor de organisatie van het openbaar onderzoek Het vond plaats van 08/08/2013 tot en met 06/09/2013. Er werden 31 bezwaren ingediend; na de afsluiting van het openbaar onderzoek werd er nog een schrijven ontvangen van Aldi nv op 20/12/2013. Dit bezwaar wordt nog meegenomen.

De bezwaren handelen over:

- *Lichthinder ter hoogte van de Industrielaan;*
- *Bereikbaarheid van de individuele opritten en toegangen van diverse woningen en panden langs de Industrielaan, het in- en uitrijden van de panden naar en van de Industrielaan wordt bemoeilijkt;*
- *Vrees voor meer verkeer in de Rodenbachstraat vanuit de bedrijven in de buurt van de Industrielaan naar de Rijksweg; ook verkeer vanuit de bedrijven ten zuiden van de E314 valt te vrezen;*
- *Voorstel verlengen van de oprit van tankstation Bruno naar achteren;*
- *Bezoekers containerpark Oude Bunders rijden ook langs de Rodenbachstraat, Gildestraat en Industrierrein;*
- *In 2009 reden 5.379 voertuigen per week richting Rijksweg en 7.014 vanuit Rijksweg; dit is nog verder toegenomen;*
- *Verkeersremmende wegobstakels worden gevraagd;*
- *De toegang vanuit de Industrielaan naar de bedrijvenszone Oude Bunders dient te worden bemoeilijkt of onmogelijk gemaakt;*

- *Snelheidsbeperkende maatregelen in de Industrielaan zijn gewenst;*
- *Voorstellen om de zone Oude Bunders beter te ontsluiten;*
- *Afsluiten Industrielaan zal nog verdubbeling verkeer in de Rodenbachstraat veroorzaken, Fietzers kunnen niet de N78 blijven volgen naar het zuiden;*
- *Permanente geluidslast door het drukke verkeer in alle omliggende straten;*
- *Gevaarlijke uitrit Aldi-parking; zeker voor fietsers;*
- *Inrichten van tunneltje onder de E314 enkel voor fietsers, voetgangers en bromfietsen, deze onderdoorgang E314 vanuit Industrielaan zou worden afgesloten maar is niet gebeurd; Snelheidsverlaging voor de Industrieweg tot 50 km/u;*
- *Zowel fietspaden als ook voetpaden zijn noodzakelijk, aanleg van fietspaden over de hele lengte van de Industrielaan wordt gevraagd;*
- *Riolering is ook noodzakelijk;*
- *Gevaarlijke verkeerssituatie aan tankstation Bruno zal nog verslechteren;*
- *Grondige verkeerswijzigingen in relatie tot de toegang tot bedrijventoneel Oude Bunders;*
- *Voorstellen voor de reorganisatie van het volledige verkeersgebied "containerpark*
- *Omleidingsweg - Oude Bunders;*
- *Fietspaden in de Rodenbachstraat zijn ook noodzakelijk;*
- *Geluidsbermen zijn noodzakelijk;*
- *Verkeersdrempels worden gevraagd;*
- *Gevaar voor kruisen fietsers bij uitrijden oprit op Industrielaan;*
- *Drukke veroorzaakt door Aldi nv op Industrielaan;*
- *Toename onveiligheid op Industrielaan;*
- *600-800 pae (personenvoertuig-equivalenten) verwacht in Industrielaan. voornamelijk Aldi-klanten Uitblijven realisatie ontsluiting Oude Bunders;*
- *Het project genereert veel zwaar verkeer;*
- *Oversteekbaarheid Industrielaan voor fietsers vanuit zuiden problematisch;*
- *70 km/u is te snel voor de Industrielaan;*
- *Geurhinder in Industrielaan door sterke toename van verkeer;*
- *Snelheidsbeperking nieuwe weg is niet aangegeven;*
- *De uitrit vanuit het tankstation is problematisch;*
- *Er zal meer verkeer worden gegenereerd;*
- *Vanaf verbindingsweg tankstation oprijden is moeilijk;*
- *Na tanken dient men terug op zelfde rotonde te komen;*
- *Het nut van het dubbelrichtingsfietspad wordt in vraag gesteld;*
- *Ontbreken van fietspaden in Industrielaan; Gildestraat en Rodenbachstraat;*
- *Woning ter hoogte van het kruispunt heeft moeilijkheden met uitrijden;*
- *Oversteekplaats voor fietsers is noodzakelijk;*
- *Vrachtwagens staan geparkeerd in de woonstraten;*
- *V-plan niet bij vergunningsaanvraag;*
- *Beschadiging wegdek in de Industrielaan moet worden hersteld;*
- *Vellen van bomen is niet gewenst;*
- *NV Aldi is niet meer bereikbaar; de afsluiting van de Industrietaan is in strijd met de afspraken inzake toegankelijkheid van deze vestiging;*
- *De bezoekers van Aldi zullen via het tankstation uitrijden;*
- *De bekendmaking is niet correct verlopen.*

Na onderzoek van de bezwaren en opmerkingen worden volgende standpunten hieromtrent ingenomen:

- *De ontsluiting van Oude Bunders wordt gepland te verlopen via een rotonde op de N78 ter hoogte van de Weg naar Zutendaal, dit project zou binnenkort worden aanbesteed volgens de wegbeheerder, dit element wordt ook meegenomen als suggestie onder 2°;*

- *De lichthinder zal niet toenemen ten opzichte van de bestaande situatie ter hoogte van de Industrielaan, de bouwheer dient de geldende normen inzake verlichting te volgen; deze zijn wettelijk opgelegd;*
- *De toegang tot alle aangelande percelen dient steeds gegarandeerd te zijn volgens de wettelijke bepalingen;*
- *Noodzaak van de nieuwe verbinding tussen de rotonde en de Industrielaan wordt aangetoond door het bestaan van het huidige conflictpunt van de Industrielaan met de N78; de verbinding tussen de Industrielaan en de rotonde zal deze problematische situatie oplossen;*
- *De uitbreiding van het tankstation is niet van toepassing voor deze vergunningsaanvraag;*
- *Snelheidsbeperking nieuwe weg is niet aangegeven signalisatie is niet vergunningsplichtig;*
- *Door het bochtige tracé van de weg zullen bestuurders niet snel kunnen rijden;*
- *De uitrit van het tankstation zal verplicht rechtsaf zijn (fysiek onmogelijk gemaakt + signalisatie).*
- *Meer verkeer door de realisatie van deze plannen kan niet aangetoond worden;*
- *De gemeente kan door het mobiliteitsplan vele verzuchtingen van de bewoners grondig opvolgen hinder inzake geparkeerde vrachtwagens en visievorming inzake vrachtwagenparkeren in de ruimere omgeving en de gemeente, snelheidsovertredingen, fout parkeren, verkeerde verkeersbewegingen zoals het uitrijden en inrijden waar dat niet kan of mag;*
- *Vanaf verbindingsweg tankstation oprijden kan niet vermits hier enkel een uitrit is voorzien handhaving dient te worden uitgevoerd door de gemeente;*
- *De uitrit vanuit het tankstation dient te gebeuren via de rotonde waarbij de verwachte verhoging van de intensiteit op de rotonde procentueel zeer klein is;*
- *De verhoging van de intensiteiten vanuit Aldi zal beperkt zijn;*
- *Het dubbelrichtingsfietspad is conform fietspadenvademecum (fietspad aanliggend verhoogd met 1 m tussen fietspad en rijweg);*
- *De riolering wordt voorzien volgens alle wettelijke bepalingen;*
- *Fietspaden in Industrielaan, Gildestraat en Rodenbachstraat vallen buiten het bestek van deze stedenbouwkundige vergunningsaanvraag;*
- *Inzake het uitrijden vanuit een woning ter hoogte van het kruispunt zijn de te verwachten intensiteiten op de weg zeer laag en zal er voldoende tijd zijn om zich op de weg te begeven;*
- *Voor de oversteek van de fietsers zal bijkomende verlichting worden aangebracht maar de fietser dient steeds voorrang te geven; hier kan wel een probleem zijn inzake oversteekbaarheid; gevraagd wordt aan de bouwheer om deze oversteekbaarheid grondig te onderzoeken en eventueel bijkomende maatregelen te treffen om dit oversteken te beveiligen;*
- *Inzake het fietspad in twee richtingen; hierdoor wordt de fietser weggeleid van de meest gevaarlijke conflictpunten aan het kruispunt met de Rodenbachstraat en de toegangen naar de commerciële activiteiten aan de Rijksweg aan de oostzijde van de N78;*
- *Geparkeerde vrachtwagens zijn ook nu reeds aanwezig; een handhavingsbeleid door de gemeente kan een oplossing bieden;*
- *Er is geen plaats voor geluidsbermen in de buurt van de Industrielaan maar er kan wel bijkomend groen worden voorzien;*
- *Deze aanvraag voorziet eerst de opbraak van de huidige aansluiting van de Industrielaan op de N78, maar als gevolg van de vraag van de gemeente zal de afsluiting gebeuren met paaltjes;*

- V-plan is geen verplichte inhoud van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag;
- Voor de ontsluiting Oude Bunders wordt een toekomstige rotonde N78 x Weg naar Zutendaal voorzien; dit is een element van de afspraken met de gemeente en zal inzake timing meegenomen worden bij de gestelde voorwaarden en suggesties;
- Het afsluiten Slakweidestraat onder E314 is een bevoegdheid van de gemeente en is niet van toepassing voor deze vergunningsaanvraag. Dit element wordt echter wel meegenomen als suggestie naar de gemeente onder 2°;
- Het herstellen van de beschadiging wegdek in de Industrielaan is een bevoegdheid van de gemeente, maatregelen aan gemeentelijke wegen zijn de bevoegdheid van de gemeente;
- Snelheidsbeperking in de Industrielaan is een bevoegdheid van de gemeente;
- Voor het vellen van bomen zal het advies van ANB gevolgd worden.
- De bekendmaking is conform de wetgeving gebeurd.

HISTORIEK

De huidige verkeerskundige situatie vertoont veel conflictpunten; hieraan wil de voorliggende stedenbouwkundige vergunningsaanvraag een antwoord bieden.

Overleg werd gepleegd met de omgeving en met de gemeente om tot een goede afstemming van de werken te komen. De afspraken worden hier ter informatie ook meegenomen.

BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING EN DE AANVRAAG

de bestaande toestand:

de huidige situatie betreft een aantal dicht bij elkaar liggende kruispunten op de N78. Er is een rechts-in / rechts-uit aansluiting van de Industrielaan waardoor conflicten ontstaan, vooral voor zwaar verkeer dat naar het zuiden wil rijden komende uit de Industrielaan. Door de huidige inrichting voor het fietsverkeer ontstaan conflicten voor de fietsers. De bereikbaarheid van de zone 'carpoolparking' voor de fietsers is problematisch.

de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen:

- Het kruispunt N78 Rijksweg met de Ringlaan wordt voorzien van conflictvrije verkeerslichten, daarbij worden de afslaande stroken op de N78 verlengd; de aan te leggen bushalte wordt hier echter uitgesloten uit deze stedenbouwkundige vergunning op vraag van de bouwheer (**bijlage**);
- De Industrielaan wordt verbonden met de rotonde E314/N78 en de huidige aansluiting op de N78 wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer;
- Het fietspad aan de westzijde van de N78 wordt dubbelrichting gemaakt. de carpoolparking wordt bereikbaar met de fiets via een dubbelrichtingsfietspad op de omgelegde Industrielaan en verder naar het kruispunt N78 Rijksweg x Ringlaan met een dubbelrichtingsfietspad;
- De bestaande riolering ter hoogte van het kruispunt N78 Rijksweg x Ringlaan wordt vernieuwd, er zal een RWA-riolering voorzien worden op de omgelegde Industrielaan voor de afvoer van het hemelwater;
- Het vellen van een aantal bomen is noodzakelijk, een advies van ANB werd gevraagd en dit is gunstig.

Overleg met de bouwheer, haar administratie en de gemeente op 27/11/2013 hebben geleid tot een aantal afspraken inzake de fasering van de werken.

- Noodzaak fasegewijze uitvoering van de werken;
- De realisatie van een nieuwe rotonde voor de ontsluiting van het regionaal bedrijventerrein Oude Bunders (ter hoogte van het kruispunt N78 / Weg naar Zutendaal) dienen eerst uitgevoerd te worden;
- Plan van aanpak met communicatietraject.

WATERTOETS

...

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

Deze beoordeling - als uitvoering van art. 1.1.4 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling en met oog voor de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen - houdt rekening met de volgende criteria als uitvoering van art. 4.3.1. van de codex:

- De functionele inpasbaarheid is maximaal te noemen vermits het hier een optimalisatie betreft van een bestaande verkeerssituatie met te veel conflictpunten voor de fietsers en voor ongewenste terugkeerbewegingen van vrachtwagens op de N78 zelf;
- De mobiliteitsimpact van het project is globaal gezien beperkt omdat er geen nieuwe voorzieningen worden gerealiseerd maar de verkeerskundige situatie wordt geoptimaliseerd. Het project wenst de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers te verbeteren. Door het afsluiten van de Industrielaan worden bestaande conflictpunten weggewerkt; de verbinding naar de rotonde laat toe om een bestaand knooppunt beter te benutten en het conflictpunt Industrielaan/N78 weg te werken.
- De schaal is in overeenstemming met de omgeving die reeds bepaald is door infrastructuurvoorzieningen;
- Het ruimtegebruik is aangepast aan de omgeving en in overeenstemming met de verkeerstechnische vereisten van deze verkeersvoorzieningen, een bijkomende aantakking aan een bestaande rotonde is ingegeven vanuit verkeerskundige overwegingen en past binnen de bestaande omgeving.
- Visueel-vormelijke elementen worden niet ten gronde gewijzigd door deze aanvraag;
- Cultuurhistorische aspecten zullen via de vondstmeldingsplicht worden gemeld aan Onroerend Erfgoed;
- Het bodemreliëf wordt niet noemenswaardig gewijzigd;
- Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen: deze werken wensen op de eerste plaats de verkeersveiligheid te verhogen door het wegwerken van een gevaarlijk punt op de N78 en door het beter benutten van een reeds beveiligd knooppunt in de vorm van de bestaande rotonde. Door de aanleg van een dubbelrichtingsfietspad aan de westzijde wordt de fietser weggeleid van talrijke conflictpunten aan de overzijde van de N78.

ALGEMENE CONCLUSIE

Het project beantwoordt aan de vereisten van de goede ruimtelijke ordening mits naleving van de onder 2° opgenomen voorwaarden Een **bijlage** maakt deel uit van deze stedenbouwkundige vergunning.

...

2° de volgende voorwaarden na te leven:

- Het aanwenden van infiltratiebuizen als RWA is hier verboden o.w.v. de gevoeligheid van dit gebied voor grondwaterdruk (kwel) bij hoogwater van de Maas;
- De toegang tot alle aangelande percelen dient steeds gegarandeerd te zijn volgens de wettelijke bepalingen;
- Naleven van de archeologische vondstmeldingsplicht (artikel 8).
- Ter hoogte van de uitrit carpoolparking en handelszaak Meubelhof een zone markeren die ten alle tijden vrij moet blijven opdat verkeer kan invoegen.
- Het tankstation dient een verplichte rechtse uitrit te krijgen op het nieuwe deel Industrielaan - uitrijden richting bestaande deel Industrielaan moet onmogelijk zijn - uitrijden naar rotonde verplicht. Signalisatie en fysische inrichting dienen dit maximaal te bewerkstelligen.

- *Aan de T-splitsing van de Industrielaan en de nieuw aan te leggen verbindingsweg dient groenaanplanting te worden voorzien, waardoor lichtvervuiling wordt voorkomen.*
- *Gevraagd wordt aan de bouwheer om de oversteekbaarheid van de N78 voor fietsers, die het tweerichtingsfietspad willen bereiken, grondig te onderzoeken en eventueel bijkomende maatregelen te treffen om dit oversteken te beveiligen.*

Volgende elementen worden hier eveneens opgenomen bij wijze van suggestie naar de bouwheer en naar de gemeente maar vallen buiten de inhoud van deze stedenbouwkundige vergunning:

- *De afspraken geformuleerd tijdens het overleg op 27.11.2013 met het kabinet van de bevoegde minister en haar administratie worden gevolgd (fasegewijze aanpak, voorafgaande realisatie rotonde ter ontsluiting van het regionaal bedrijventerrein Oude Bunders (ter hoogte van het kruispunt N78/Weg naar Zutendaal) uitgevoerd is, de fietstunnel ter hoogte van de verkeerswisselaar N78/E314 Noord mag na deze werken uitgevoerd worden opdat de totale timing niet in het gedrang komt en de rotonde alsnog versneld uitgevoerd kan worden; de Vlaamse Overheid dient een plan van aanpak op te maken met een communicatietraject waarbij duidelijk wordt aangegeven wanneer welke werken worden uitgevoerd met welke effecten...)*
 - *Als in de realiteit via monitoring door AWW blijkt dat de druk op de rotonde te groot wordt, moet het uitrijden vanuit de Industrielaan naar de Rijksweg N78 opnieuw mogelijk worden. De afsluiting van de Industrielaan zal daarom in eerste instantie uitgevoerd worden met paaltjes die fysiek in- en uitrijden voor gemotoriseerd verkeer onmogelijk maken. Slechts na een positieve evaluatie van het functioneren van het geheel én de rotonde, kan de definitieve afwerking gebeuren met wegnemen verhardingen en doorvoeren van groenaanplantingen.*
 - *De gemeente kan met haar mobiliteitsplan vele verzuchtingen van de bewoners grondig opvolgen: hinder inzake geparkeerde vrachtwagens en visievorming inzake vrachtwagenparkeren in de ruimere omgeving en de gemeente, snelheidsovertredingen, fout parkeren, verkeerde verkeersbewegingen zoals het uitrijden en inrijden waar dat niet kan of mag (handhaving...), ...;*
 - *Verder moet onderzocht worden of het afsluiten van de ondertunneling onder de E314, zodat deze onderdoorgang enkel voor voetgangers, fietsers en bromfietsen kan gebruikt worden, kan worden georganiseerd om het sluipverkeer door de woonstraten in de buurt van de Industrielaan te bestrijden.*
- ... ”*

Met een aangetekende brief van 3 april 2014 vordert de heer Firmin DE GELISSEN de schorsing van de tenuitvoerlegging en vernietiging van de bestreden beslissing.

Met het arrest van 30 september 2014 met nummer S/2014/0138 beveelt de Raad de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 5 februari 2014 bij arrest nummer RvVb/A/1617/0432 van 20 december 2016 en beveelt de verwerende partij om een nieuwe beslissing te nemen over de aanvraag van het agentschap Wegen en Verkeer. In het arrest wordt het volgende overwogen:

“ ...

Zoals weergegeven in de feiten uiteenzetting blijkt uit de ‘beschrijving van de omgeving en de aanvraag’ dat de huidige verkeerskundige situatie veel conflictpunten vertoont. De bestreden beslissing vermeldt meer bepaald dat er door de thans bestaande verkeerssituatie conflicten ontstaan voor zwaar verkeer, in het bijzonder bij de aansluiting van de N78 met de Industrielaan, zijnde de straat waarin de verzoekende partij woont.

Tevens zijn er conflicten voor de fietsers door de huidige inrichting voor het fietsverkeer en is de bereikbaarheid van de carpoolparking op heden problematisch voor fietsers.

Verder blijkt uit de 'beschrijving van de omgeving en de aanvraag' dat met de bestreden beslissing de verwezenlijking van enkele beleidsmatig gewenste ontwikkelingen wordt beoogd. Zo wordt de Industrielaan verbonden met de rotonde E314/N78, wordt de aansluiting van N78 (Rijksweg) met de Industrielaan afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en worden dubbelrichtingsfietspaden aangelegd aan de westzijde van de N78 en op de omgelegde Industrielaan tot aan de aansluiting met de N78.

Bij "de beschrijving van de omgeving en de aanvraag" wordt ook nog gewezen op een aantal afspraken inzake de fasering van de werken: "(1) noodzaak fasegewijze uitvoering van de werken, (2) de realisatie van een nieuwe rotonde voor de ontsluiting van het regionaal bedrijventerrein Oude Bunders (ter hoogte van het kruispunt N78 / Weg naar Zutendaal) dient eerst uitgevoerd te worden; (3) plan van aanpak met communicatietraject". Hieruit blijkt dat de voorliggende aanvraag kadert in een geheel van werken die betrekking hebben op de verkeersproblematiek in de omgeving.

Zoals eveneens weergegeven in de feiten uiteenzetting blijkt dat het openbaar onderzoek over de aanvraag gepaard ging met tal van bezwaren en opmerkingen, onder meer van de verzoekende partij, met betrekking tot de problematische mobiliteits situatie op het rondpunt en de Rijksweg, het toenemend verkeer, en de verkeersonveiligheid in de omgeving voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers.

Gelet op het voorgaande kan naar het oordeel van de Raad niet redelijkerwijze worden betwist dat de mobiliteitsimpact en de veiligheid in het algemeen, voor de beoordeling van de aanvraag relevante, te beoordelen aspecten uitmaakten.

6.

De verwerende partij beoordeelt in de bestreden beslissing de verenigbaarheid van het aangevraagde met de goede ruimtelijke ordening als volgt:

...

Een dergelijke motivering kan niet in redelijkheid aangemerkt worden als een afdoende en zorgvuldige beoordeling van de goede ruimtelijke ordening. Zoals de verzoekende partij terecht opmerkt, beperkt de verwerende partij zich hiermee tot het uiten van enkele stellingnames, zonder dat daaruit duidelijk blijkt op basis van welke met de ruimtelijke ordening verband houdende overwegingen de verwerende partij tot het oordeel komt dat de aanvraag verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening.

De verwerende partij lijkt zich in de bestreden beslissing op verschillende punten tegen te spreken. Immers blijkt uit de voorgaande overwegingen dat de verwerende partij tot het oordeel komt dat de werken op de eerste plaats de verkeersveiligheid wensen te verhogen door het wegwerken van een gevaarlijk punt op de N78 en door het beter benutten van een reeds beveiligd knooppunt in de vorm van de bestaande rotonde. Evenwel wijst de verwerende partij, inzake de afsluiting van de Rijksweg N78 met de Industrielaan in de bestreden beslissing 'bij wijze van suggestie' verder op de noodzaak van 'monitoring' en stelt zij uitdrukkelijk dat wanneer blijkt dat de druk op de rotonde te groot wordt, het uitrijden van de Industrielaan naar de Rijksweg opnieuw mogelijk moet worden. Pas na een gunstige evaluatie zal de definitieve afwerking kunnen gebeuren door het wegnemen van de verhardingen en het doorvoeren van de groenaanplantingen.

Daargelaten de vraag of het vergunde een verbetering van de bestaande verkeersproblematiek met zich brengt, kon de verwerende partij in de bestreden beslissing niet in alle redelijkheid, besluiten dat de verbinding tussen de Industrielaan en de rotonde de problematische situatie "wegwerkt" dan wel de verkeersveiligheid "verbetert". Immers blijkt uit het voorgaande dat de verwerende partij in de bestreden beslissing te kennen geeft dat de impact van de vergunde werken op de verkeersdoorstroming op de rotonde allesbehalve een zeker gegeven is, waarmee zij overigens lijkt te bevestigen dat een

behoorlijk onderzoek naar de verkeersproblematiek waaraan de voorliggende aanvraag deels wil verhelpen, ontbreekt. Zoals de verzoekende partij aanvoert, beperkt de verwerende partij zich tot het poneren van loutere stellingnames. Minstens getuigt de motivering in de bestreden beslissing op dit punt van een interne tegenstrijdigheid.

Eenzelfde vaststelling geldt voor de in de bestreden beslissing opgenomen overweging dat de mobiliteitsimpact van het project globaal gezien beperkt is “omdat er geen nieuwe voorzieningen worden gerealiseerd, maar de verkeerskundige situatie wordt geoptimaliseerd”, aangezien de verwerende partij bij de beschrijving van de aanvraag wijst op het feit dat de Industrielaan wordt verbonden met de rotonde E314/N78 en zij ter weerlegging van de bezwaren onder meer uitdrukkelijk te kennen geeft dat de noodzaak van “de nieuwe verbinding” tussen de rotonde en de Industrielaan wordt aangetoond door het huidige conflictpunt N78/Industrielaan. Door enerzijds de bezwaren te weerleggen stellende dat de nieuwe verbindingsweg noodzakelijk is, maar anderzijds bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening te stellen dat de mobiliteitsimpact beperkt is omdat er geen nieuwe voorzieningen worden aangelegd, getuigt de bestreden beslissing van een kennelijke onredelijkheid en is zij ook op dit punt intern tegenstrijdig. Bovendien lijkt de verwerende partij daarmee in de bestreden beslissing eerder op willekeurige wijze een argumentatie te ontwikkelen al naar gelang zij daarmee al dan niet aansluit met hetgeen in de vergunningsaanvraag wordt beoogd.

7.

Evenmin geeft de verwerende partij hiermee een afdoende antwoord op de tijdens het openbaar onderzoek geuite bezwaren. Zo stelt de verwerende partij bij de behandeling van de bezwaren onder meer vast dat er een probleem kan zijn inzake oversteekbaarheid door fietsers en “verzoekt zij” bij wijze van een voorwaarde, aan de bouwheer om de oversteekbaarheid van de N78 voor fietsers, die het tweerichtingsfietspad willen bereiken, “grondig te onderzoeken” en eventueel bijkomende maatregelen te treffen om dit oversteken te beveiligen. Gelet op het voorgaande en onverminderd de vraag of een dergelijke voorwaarde wel als voldoende precies en duidelijk te beschouwen valt, oordeelt de Raad samen met de verzoekende partij dat de verwerende partij bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening dan ook niet zonder meer kan stellen dat “de functionele inpasbaarheid maximaal te noemen [is] vermits het hier een optimalisatie betreft van een bestaande verkeerssituatie met te veel conflictpunten voor de fietsers en voor ongewenste terugkeerbewegingen van vrachtwagens op de N78 zelf”.

Bovendien steunt de bestreden beslissing op enkele, minstens deels, foutieve feitelijke uitgangspunten. Het motief dat “fietspaden in Industrielaan, Gildestraat en Rodenbachstraat buiten het bestek van de stedenbouwkundige aanvraag” vallen, volstaat niet ter weerlegging van de op dit punt geuite bezwaren. Uit de stukken van het dossier waarmee de Raad rekening mag houden, en meer bepaald de in het administratief dossier opgenomen plannen en de beschrijving van de aanvraag in de bestreden beslissing, blijkt duidelijk dat het voorwerp van de aanvraag zich wel uitstrekt tot de fietspaden in de Industrielaan.

Voor het overige kan uit het door de verwerende partij ingenomen standpunt dat inzake het uitrijden vanuit een woning ter hoogte van het kruispunt de te verwachten intensiteit op de weg zeer laag zal zijn en er voldoende tijd zal zijn om zich op de weg te begeven, niet worden opgemaakt of bij de beoordeling ervan rekening is gehouden met de voorziene oversteekplaats van de fietsers op het T-kruispunt ter hoogte van de woning van de verzoekende partij.

8.

De Raad is van oordeel dat de in de bestreden beslissing opgenomen motivering over de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening in het licht van artikel

4.3.1, § 2, eerste lid, 1° en 2° VCRO en de materiële motiveringsplicht, niet in redelijkheid kan aangemerkt worden als een afdoende en zorgvuldige beoordeling van de goede ruimtelijke ordening.

Het tweede en het derde middel zijn in de aangegeven mate gegrond.

“
...”

Gelet op de vernietiging van de bestreden beslissing, wordt de vordering tot vernietiging, ingesteld door de nv ALDI met een aangetekende brief van 2 april 2014, door de Raad verworpen in het arrest nummer RvVb/A/1617/0433 van 20 december 2016.

Om dezelfde reden wordt ook de vordering tot vernietiging, ingesteld door de nv 'T MEUBELHOF met een aangetekende brief van 4 april 2014, door de Raad verworpen in het arrest nummer RvVb/A/1617/0434 van 20 december 2016.

De verwerende partij beslist op 10 maart 2017 om de stedenbouwkundige vergunning opnieuw te verlenen onder voorwaarden. Zij stelt:

“
...”

HET OPENBAAR ONDERZOEK

...

Na onderzoek van de bezwaren en opmerkingen worden volgende standpunten hieromtrent ingenomen:

- *De ontsluiting van Oude Bunders wordt gepland te verlopen via een rotonde op de N78 ter hoogte van de Weg naar Zutendaal, dit project zou binnenkort worden aanbesteed volgens de wegbeheerder, dit element wordt ook meegenomen als suggestie onder 2°;*
- *De toegang tot alle aangelande percelen dient steeds gegarandeerd te zijn volgens de wettelijke bepalingen;*
- *De uitbreiding van het tankstation is niet van toepassing voor deze vergunningsaanvraag;*
- *Meer verkeer door de realisatie van deze plannen kan niet aangetoond worden;*
- *De gemeente kan door het mobiliteitsplan vele verzuchtingen van de bewoners grondig opvolgen hinder inzake geparkeerde vrachtwagens en visievorming inzake vrachtwagenparkeren in de ruimere omgeving en de gemeente, snelheidsovertredingen, fout parkeren, verkeerde verkeersbewegingen zoals het uitrijden en inrijden waar dat niet kan of mag;*
- *Het dubbelrichtingsfietspad is conform fietspadenvademecum (fietspad aanliggend verhoogd met 1 m tussen fietspad en rijweg);*
- *De riolering wordt voorzien volgens alle wettelijke bepalingen;*
- *Fietspaden in Industrielaan, Gildestraat en Rodenbachstraat vallen buiten het bestek van deze stedenbouwkundige vergunningsaanvraag;*
- *Inzake het fietspad in twee richtingen; hierdoor wordt de fietser weggeleid van de meest gevaarlijke conflictpunten aan het kruispunt met de Rodenbachstraat en de toegangen naar de commerciële activiteiten aan de Rijksweg aan de oostzijde van de N78;*
- *Geparkeerde vrachtwagens zijn ook nu reeds aanwezig; een handhavingsbeleid door de gemeente kan een oplossing bieden;*
- *Er is geen plaats voor geluidsbermen in de buurt van de Industrielaan maar er kan wel bijkomend groen worden voorzien;*
- *V-plan is geen verplichte inhoud van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag;*

- Voor de ontsluiting Oude Bunders wordt een toekomstige rotonde N78 x Weg naar Zutendaal voorzien; dit is een element van de afspraken met de gemeente en zal inzake timing meegenomen worden bij de gestelde voorwaarden en suggesties;
- Het afsluiten Slakweidestraat onder E314 is een bevoegdheid van de gemeente en is niet van toepassing voor deze vergunningsaanvraag. Dit element wordt echter wel meegenomen als suggestie naar de gemeente onder 2°;
- Voor het vellen van bomen zal het advies van ANB gevolgd worden.
- De bekendmaking is conform de wetgeving gebeurd.

HISTORIEK

De huidige verkeerskundige situatie vertoont veel conflictpunten; hieraan wil de voorliggende stedenbouwkundige vergunningsaanvraag een antwoord bieden.

Overleg werd gepleegd met de omgeving en met de gemeente om tot een goede afstemming van de werken te komen. De afspraken worden hier ter informatie ook meegenomen.

De Raad voor Vergunningsbetwistingen stelt oa. vast dat een aantal verkeerskundige tellingen ontbreken inzake analyse mobiliteitsimpact en verkeersveiligheid, problematiek zwaar verkeer in relatie tot het realiseren van een nieuwe verbinding met de Industrielaan. Daarnaast zou het volledig beantwoorden aan de vereisten van het arrest leiden tot een grondige wijziging van de voorliggende plannen van deze aanvraag en zou daardoor ook het gevoerde openbaar onderzoek niet meer representatief zijn voor deze gewijzigde plannen.

Deze nieuwe beslissing sluit dan ook het zuidelijke deel van deze stedenbouwkundige vergunningsaanvraag uit. Met name worden de hier voorgestelde werken uitgesloten die zich bevinden vanaf de toerit tot warenhuis Aldi nv. De voorgesteld werken aan de Industrielaan vanaf deze toegang en met inbegrip ervan worden dus uitgesloten van vergunning.

BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING EN DE AANVRAAG

de bestaande toestand:

de huidige situatie betreft een aantal dicht bij elkaar liggende kruispunten op de N78. Er is een rechts-in / rechts-uit aansluiting van de Industrielaan waardoor conflicten ontstaan, vooral voor zwaar verkeer dat naar het zuiden wil rijden komende uit de Industrielaan. Door de huidige inrichting voor het fietsverkeer ontstaan conflicten voor de fietsers. De bereikbaarheid van de zone 'carpoolparking voor de fietsers' is problematisch.

de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen:

- De hoofddoelstelling van deze aanvraag was het veiliger maken van het kruispunt N78 Rijksweg/Ringlaan- Rodenbachstraat, voornamelijk voor de zwakke weggebruiker; het betreft hier immers een zgn. "TV3V"-project met doel gevaarlijke kruispunten veiliger te maken. Deze hoofddoelstelling komt door deze beperkte uitsluiting niet in het gedrang.
- Het kruispunt N78 Rijksweg met de Ringlaan wordt voorzien van conflictvrije verkeerslichten, daarbij worden de afslaande stroken op de N78 verlengd; de aan te leggen bushalte wordt hier echter uitgesloten uit deze stedenbouwkundige vergunning op vraag van de bouwheer (**bijlage**);
- Het fietspad aan de westzijde van de N78 wordt dubbelrichting gemaakt.
- De bestaande riolering ter hoogte van het kruispunt N78 Rijksweg x Ringlaan wordt vernieuwd
- Het vellen van een aantal bomen is noodzakelijk, een advies van ANB werd gevraagd en dit is gunstig.

Overleg met de bouwheer, haar administratie en de gemeente op 27/11/2013 hebben geleid tot een aantal afspraken inzake de fasering van de werken.

- Noodzaak fasegewijze uitvoering van de werken;

- De realisatie van een nieuwe rotonde voor de ontsluiting van het regionaal bedrijventerrein Oude Bunders (ter hoogte van het kruispunt N78 / Weg naar Zutendaal) dienen eerst uitgevoerd te worden;
- Plan van aanpak met communicatietraject.

WATERTOETS

...

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

Deze beoordeling - als uitvoering van art. 1.1.4 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling en met oog voor de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen - houdt rekening met de volgende criteria als uitvoering van art. 4.3.1. van de codex:

- De functionele inpasbaarheid is maximaal te noemen vermits het hier een optimalisatie betreft van een bestaande verkeerssituatie met te veel conflictpunten voor de fietsers en voor ongewenste terugkeerbewegingen van vrachtwagens op de N78 zelf;
- De mobiliteitsimpact van het project is globaal gezien beperkt omdat er geen nieuwe voorzieningen worden gerealiseerd maar de verkeerskundige situatie wordt geoptimaliseerd. Het project wenst de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers te verbeteren. Door het afsluiten van de Industrielaan worden bestaande conflictpunten weggewerkt.
- De schaal is in overeenstemming met de omgeving die reeds bepaald is door infrastructuurvoorzieningen;
- Het ruimtegebruik is aangepast aan de omgeving en in overeenstemming met de verkeerstechnische vereisten van deze verkeersvoorzieningen.
- Visueel-vormelijke elementen worden niet ten gronde gewijzigd door deze aanvraag;
- Cultuurhistorische aspecten zullen via de vondstmeldingsplicht worden gemeld aan Onroerend Erfgoed;
- Het bodemreliëf wordt niet noemenswaardig gewijzigd;
- Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen: deze werken wensen op de eerste plaats de verkeersveiligheid te verhogen door het wegwerken van een gevaarlijk punt op de N78. Door de aanleg van een dubbelrichtingsfietspad aan de westzijde wordt de fietser weggeleid van talrijke conflictpunten aan de overzijde van de N78.

ALGEMENE CONCLUSIE

Het project beantwoordt aan de vereisten van de goede ruimtelijke ordening mits naleving van de onder 2° opgenomen voorwaarden **Bijlage 1** maakt deel uit van deze stedenbouwkundige vergunning.

...

2° de volgende voorwaarden na te leven:

- De met rood omrande delen op het grondplan "ontwerp" worden uitgesloten uit deze stedenbouwkundige vergunning;
- Het aanwenden van infiltratiebuizen als RWA is hier verboden o.w.v. de gevoeligheid van dit gebied voor grondwaterdruk (kwel) bij hoogwater van de Maas;
- De toegang tot alle aangelande percelen dient steeds gegarandeerd te zijn volgens de wettelijke bepalingen;
- Naleven van de archeologische vondstmeldingsplicht (artikel 8).
- Gevraagd wordt aan de bouwheer om de oversteekbaarheid van de N78 voor fietsers, die het tweerichtingsfietspad willen bereiken, grondig te onderzoeken en eventueel bijkomende maatregelen te treffen om dit oversteken te beveiligen.

Volgende elementen worden hier eveneens opgenomen bij wijze van suggestie naar de bouwheer en naar de gemeente maar vallen buiten de inhoud van deze stedenbouwkundige vergunning:

- *De afspraken geformuleerd tijdens het overleg op 27.11.2013 met het kabinet van de bevoegde minister en haar administratie worden gevolgd (fasegewijze aanpak, voorafgaande realisatie rotonde ter ontsluiting van het regionaal bedrijventerrein Oude Bunders (ter hoogte van het kruispunt N78/Weg naar Zutendaal) uitgevoerd is, de fietstunnel ter hoogte van de verkeerswisselaar N78/E314 Noord mag na deze werken uitgevoerd worden; de Vlaamse Overheid dient een plan van aanpak op te maken met een communicatietraject waarbij duidelijk wordt aangegeven wanneer welke werken worden uitgevoerd met welke effecten...)*
 - *De gemeente kan met haar mobiliteitsplan vele verzuchtingen van de bewoners grondig opvolgen: hinder inzake geparkeerde vrachtwagens en visievorming inzake vrachtwagenparkeren in de ruimere omgeving en de gemeente, snelheidsovertredingen, fout parkeren, verkeerde verkeersbewegingen zoals het uitrijden en inrijden waar dat niet kan of mag (handhaving...), ...;*
 - *Verder moet onderzocht worden of het afsluiten van de ondertunneling onder de E314, zodat deze onderdoorgang enkel voor voetgangers, fietsers en bromfietsen kan gebruikt worden, kan worden georganiseerd om het sluipverkeer door de woonstraten in de buurt van de Industrielaan te bestrijden.*
- ...”*

Dit is de bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Uit het dossier blijkt dat de vordering tot schorsing regelmatig is ingesteld. Er worden geen excepties opgeworpen.

V. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Op grond van artikel 40, §1 DBRC-decreet kan de Raad de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing bevelen op voorwaarde dat er hoogdringendheid wordt aangetoond en dat de verzoekende partij minstens één ernstig middel aanvoert dat de vernietiging van de bestreden beslissing op het eerste gezicht kan verantwoorden.

A. Hoogdringendheid

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen stellen dat de bestreden beslissing ernstige nadelige gevolgen teweeg zal brengen aangezien het aanvankelijke project in twee geknipt wordt, waardoor de heraanleg en de aanpassingen ter hoogte van het kruispunt Rijksweg-Ringlaan en de afsluiting van de Industrielaan losgekoppeld wordt van de aangepaste ontsluiting. Volgens de verzoekende partijen heeft dit tot gevolg dat de achterliggende KMO-zone 'Oude Bunders' niet langer ontsloten wordt via de Rijksweg, maar wel via de woonstraten in de aanpalende woonwijk. De uitvoering van de vergunde werken zal de verkeersonveiligheid en filevorming doen toenemen.

Zij zijn van mening dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure niet kan worden afgewacht aangezien het dossier voor de uitvoering van het vergunde gedeelte reeds werd aanbesteed door

de aanvrager, die de gedeeltelijke vergunning zo snel mogelijk zal trachten uit te voeren aangezien deze kadert binnen het wegwerken van gevaarlijke kruispunten. De verzoekende partijen vrezen dat het doorlopen van de vernietigingsprocedure al snel een volledig jaar à anderhalf jaar in beslag zal nemen, en dat de werken tegen die tijd zeer ver gevorderd of uitgevoerd zullen zijn. Het project zal zich minstens in een onomkeerbare fase bevinden zodat de omwonenden onherroepelijk geconfronteerd zullen worden met een veiligheidsproblematiek, ongemakken en de genoemde hinder en nadelen. Na de vernietiging zal het quasi onmogelijk zijn om een herstel in de oorspronkelijke toestand te bewerkstelligen.

Er kan volgens de verzoekende partijen ook niet betwist worden dat de door hen aangevoerde ernstige nadelige gevolgen uitsluitend voortkomen uit de bestreden beslissing.

2.

De verwerende partij argumenteert dat de verzoekende partijen niet concreet aantonen dat de zaak bij hoogdringendheid behandeld moet worden. De beweerde negatieve mobiliteitsimpact is louter hypothetisch en wordt niet bewezen. De verzoekende partijen beperken zich tot de vage en algemene formulering dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zou komen.

Aangezien de verzoekende partijen in gebreke blijven concreet de door hen gevreesde nadelen als gevolg van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing aan te tonen en zij ook in gebreke blijven concreet aan te tonen dat het resultaat van de procedure tot vernietiging van de bestreden beslissing te laat zal komen om de verwezenlijking van die gevreesde nadelen te voorkomen, is er volgens de verwerende partij niet voldaan aan de in artikel 40, §1 DBRC-decreet gestelde voorwaarde dat een bestreden vergunningsbeslissing alleen geschorst kan worden wanneer de hoogdringendheid wordt aangetoond.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partij die zich op hoogdringendheid beroept, moet, op grond van artikel 40, §3 DBRC-decreet, in haar verzoekschrift, in voorkomend geval ondersteund met de nodige overtuigingsstukken, een uiteenzetting geven van de redenen die aantonen dat de schorsing hoogdringend is gelet op de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

Volgens artikel 40, §1, 1° DBRC-decreet houdt de vereiste van hoogdringendheid onder meer in dat de verzoekende partij moet aantonen dat de behandeling van haar zaak onverenigbaar is met de behandelingstermijn van een vordering tot vernietiging. Meer in het bijzonder rust op de verzoekende partij de bewijslast om met voldoende concrete, precieze en aannemelijke gegevens aan te tonen dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de verwezenlijking van de aangevoerde nadelige gevolgen, die voor haar persoonlijk voortvloeien uit de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing, te voorkomen.

Er moet bovendien een oorzakelijk verband worden aangetoond tussen de aangevoerde nadelige gevolgen en de bestreden beslissing, zodat deze kunnen worden voorkomen door een schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

2.

De aanvraag kadert binnen een zogenaamd “TV3V”- project dat tot doel heeft gevaarlijke kruispunten veiliger te maken. Op de oorspronkelijke plannen werd zowel de heraanleg voorzien van het kruispunt van de N78 Rijksweg met de Ringlaan, als het aansluiten van de Industrielaan op de rotonde E314/N78. In de bestreden beslissing, die een herstelbeslissing is na de vernietiging

van de beslissing van de verwerende partij van 5 februari 2014 bij arrest nummer RvVb/A/1617/0432, worden de werken met betrekking tot de heraanleg van het kruispunt van de N78 met de Ringlaan vergund. De aansluiting van de Industrielaan op de rotonde E314/N78 wordt uit de vergunning gesloten.

De bestreden beslissing vermeldt dat de *“voorgestelde werken uitgesloten (worden) die zich bevinden vanaf de toerit tot warenhuis Aldi nv. De voorgestelde werken aan de Industrielaan vanaf deze toegang en met inbegrip ervan wordt dus uitgesloten van vergunning.”* Op de plannen worden de werken die uitgesloten worden van vergunning in het rood omcirkeld. Zoals de verzoekende partijen terecht opmerken valt de op het plan aangegeven “afbraak bestaande toestand” van de huidige aansluiting van de Industrielaan op de N78 buiten deze rode cirkel, en vergunt de bestreden beslissing met andere woorden het opbreken van de huidige op- en afrit van de N78 aan de Industrielaan.

De verzoekende partijen stellen dat er een knip wordt ingevoerd, wat als gevolg heeft dat het vrachtverkeer dat over de Industrielaan vanuit de achterliggende KMO-zone richting N78 rijdt, niet langer rechtdoor de Industrielaan zal kunnen volgen, maar via de Gildestraat en de Rodenbachstraat door een woonwijk zal rijden om vervolgens aan het heraangelegde kruispunt N78 Rijksweg- Ringlaan richting rotonde E314/N78 te rijden. De verzoekende partijen zijn van mening dat dit verkeersonveiligheid en filevorming met zich mee zal brengen en dat deze nadelen zich snel en onherroepelijk zullen manifesteren zodat de afhandeling van de vernietigingsprocedure niet kan worden afgewacht.

3.

Ingevolge artikel 135, §2 Nieuwe Gemeentewet rust op de gemeente de plicht om de veiligheid op haar grondgebied te waarborgen en aangepaste maatregelen te nemen inzake de gezondheid, de veiligheid en de rust op openbare wegen en plaatsen en in openbare gebouwen. Bijgevolg kan worden aangenomen dat de door de verzoekende partijen aangevoerde verkeersproblematiek deel uitmaakt van hun overheidsopdracht.

De verzoekende partijen maken voorts ook aannemelijk dat de geschetste veiligheidsproblemen reëel zijn en hun oorzaak vinden in de bestreden beslissing. In tegenstelling tot de vorige vergunning, die de afsluiting van de in- en uitrit van de Industrielaan op de N78 combineerde met een aansluiting van de Industrielaan op de rotonde, wordt er thans in de bestreden beslissing enkel een vergunning verleend voor het opbreken van de bestaande in- en uitrit van de Industrielaan zonder dat er een nieuwe ontsluiting van de Industrielaan wordt gecreëerd. De verzoekende partijen maken aannemelijk dat het verkeer komende van de achterliggende KMO-zone, dat momenteel de Industrielaan volgt om daar de N78 Rijksweg op te rijden en vervolgens te keren aan het kruispunt met de Rodenbachlaan, na het afsluiten van de Industrielaan ontsluiting zal zoeken via de smallere, residentiële Gildestraat en Rodenbachlaan.

Uit de bestreden beslissing blijkt niet dat er enig onderzoek werd gevoerd naar de impact die deze ingreep zal hebben op de lokale mobiliteit, en er kan met de verzoekende partijen worden aangenomen dat de toegenomen passage van zwaar verkeer in deze woonstraten tot verkeersonveiligheid en filevorming kan leiden.

Gelet op het feit dat de afsluiting van de in- en uitrit van de Industrielaan op de N78 Rijksweg voor gemotoriseerd verkeer op snelle en eenvoudige wijze kan worden gerealiseerd, is de Raad eveneens van oordeel dat de verzoekende partijen afdoende aannemelijk maken dat de bestreden beslissing effectief in een korte tijdspanne kan worden uitgevoerd, zodat het afwachten van de afhandeling van de vernietigingsprocedure ondoelmatig lijkt in het licht van de ingeroepen schadelijke gevolgen.

De verzoekende partijen brengen dan ook aan de zaak eigen, specifieke gegevens bij die concreet aantonen dat de zaak hoogdringend is omwille van de gevolgen van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

Er is voldaan aan de in artikel 40, §1, 1° DBRC-decreet gestelde voorwaarde dat een bestreden vergunningsbeslissing alleen geschorst kan worden wanneer er hoogdringendheid wordt aangetoond.

B. Ernstige middelen – eerste middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen putten een eerste middel uit de schending van de artikelen 4.2.19 en 4.3.1 VCRO, van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen (hierna: Motiveringswet) en van het zorgvuldigheids- en evenredigheidsbeginsel.

In het eerste onderdeel van het middel wijzen zij op de bepaling van artikel 4.3.1, §1, tweede lid VCRO, die aan de vergunningverlenende overheid toelaat om voorwaarden op te leggen of de plannen beperkt aan te passen. In de versie van dit artikel die van kracht was op het ogenblik van het indienen van de stedenbouwkundige aanvraag, werd er bovendien bepaald dat de aanpassingen enkel betrekking mogen hebben op kennelijk bijkomstige zaken.

Het uitsluiten van een deel van de aangevraagde werken, zoals doorgevoerd met de bestreden beslissing, betreft volgens de verzoekende partijen geen beperkte aanpassing en indien deze gewijzigde plannen aan een openbaar onderzoek waren onderworpen, had de eerste verzoekende partij zeker bezwaar ingediend en had de tweede verzoekende partij geen gunstig advies verleend. Aangezien de aanpassing van de plannen niet beperkt is, schendt de bestreden beslissing het artikel 4.3.1 VCRO.

De bestreden beslissing is ook strijdig met de formele motiveringsplicht aangezien er nergens uit blijkt waarom de doorgevoerde aanpassing zou ressorteren onder het toepassingsgebied van artikel 4.3.1. Dit manifest gebrek aan toetsing tast volgens de verzoekende partijen ook de zorgvuldigheid van de besluitvorming aan.

Het tweede onderdeel van het middel betreft de aantasting van de algemene economie van het plan in strijd met artikel 4.2.19 VCRO, doordat één van de twee aanpassingen, die als communicerende vaten functioneren, van het ingediende plan wordt afgescheurd en de linkerzijde uitgesloten wordt. Door bijna de helft van de aanvraag te schrappen, wordt deze aanvraag zodanig gewijzigd dat er een nieuw aanvraagdossier moest worden ingediend. In elk geval had de gewijzigde aanvraag moeten worden voorgelegd aan de adviserende instanties. Het feit dat dit niet gebeurde, getuigt van grove onzorgvuldigheid in hoofde van de verwerende partij. Aangezien de voorwaarde niet redelijk in verhouding is met de vergunde handeling, wordt ook het evenredigheidsbeginsel geschonden.

2.

De verwerende partij stelt dat de eerste vergunningsbeslissing op 20 december 2016 vernietigd werd door de Raad, omdat er onder meer een aantal verkeerskundige tellingen ontbreken inzake de analyse van de mobiliteitsimpact en de verkeersveiligheid, en de problematiek van het zwaar

verkeer in relatie tot het realiseren van een nieuwe verbinding met de Industrielaan. Aangezien het volledig beantwoorden aan de vereisten van het arrest zou leiden tot een grondige wijziging van de plannen, waardoor het openbaar onderzoek ook niet meer representatief zou zijn, werd er besloten om het zuidelijke deel van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag uit te sluiten. Deze overweging is ook terug te vinden in de bestreden beslissing.

Volgens de verwerende partij maken de verzoekende partijen evenwel niet aannemelijk dat er zwaar getornd zou worden aan de globaliteit van het project.

Beoordeling door de Raad

1.

De bestreden beslissing betreft een herstelbeslissing nadat de beslissing van de verwerende partij van 5 februari 2014, waarbij de aanvraag volledig vergund werd, door de Raad vernietigd werd in het arrest nummer RvVb/A/1617/0432 van 20 december 2016. In het vernietigingsarrest stelt de Raad dat de in de bestreden beslissing opgenomen motivering over de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening in het licht van artikel 4.3.1, §2, eerste lid, 1° en 2° VCRO en de materiële motiveringsplicht, niet in redelijkheid kan worden aangemerkt als een afdoende en zorgvuldige beoordeling van de goede ruimtelijke ordening.

De Raad stelt in het vernietigingsarrest dat de verwerende partij niet in alle redelijkheid kon besluiten dat de verbinding tussen de Industrielaan en de rotonde de problematische verkeerssituatie “wegwerkt” dan wel de verkeersveiligheid “verbetert”, aangezien de impact van de vergunde werken allesbehalve een zeker gegeven is. De beslissing was bovendien kennelijk onredelijk en intern tegenstrijdig, aangezien de verwerende partij enerzijds de bezwaren weerlegde door te stellen dat een nieuwe verbindingsweg noodzakelijk is, maar anderzijds bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening stelde dat de mobiliteitsimpact beperkt is, aangezien er geen nieuwe voorzieningen worden aangelegd. De Raad stelde bovendien vast dat de verwerende partij niet zonder meer kon stellen dat ‘de functionele inpasbaarheid maximaal te noemen (is) vermits het hier een optimalisatie betreft van een bestaande verkeerssituatie met te veel conflictpunten voor de fietsers en voor ongewenste terugkeerbewegingen van vrachtwagen op de N78 zelf’. Ook wijst de Raad op enkele minstens deels foutieve feitelijke uitgangspunten van de verwerende partij, met name de stelling dat het voorwerp van de aanvraag zich niet uitstrekt tot de fietspaden in de Industrielaan.

2.

In de huidige bestreden beslissing stelt de verwerende partij:

“... ”

De huidige verkeerssituatie vertoont veel conflictpunten, hieraan wil de voorliggende stedenbouwkundige vergunningsaanvraag een antwoord bieden.

Overleg werd gepleegd met de omgeving en met de gemeente om tot een goede afstemming van de werken te komen. De afspraken worden hier ter informatie ook meegenomen.

Op 20/12/2016 werd de eerste stedenbouwkundige vergunning 8.00/73107/141.1 van 05/02/2014 vernietigd door de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

De Raad voor Vergunningsbetwistingen stelt oa. vast dat een aantal verkeerskundige tellingen ontbreken inzake analyse mobiliteitsimpact en verkeersveiligheid, problematiek zwaar verkeer in relatie tot het realiseren van een nieuwe verbinding met de Industrielaan. Daarnaast zou het volledig beantwoorden aan de vereisten van het arrest leiden tot een grondige wijziging van de voorliggende plannen en zou daardoor ook het gevoerde openbaar onderzoek niet meer representatief zijn voor de gewijzigde plannen.

Deze nieuwe beslissing sluit dan ook het zuidelijke deel van deze stedenbouwkundige vergunningsaanvraag uit. Met name worden de hier voorgestelde werken uitgesloten die zich bevinden vanaf de toerit tot warenhuis Aldi nb. De voorgestelde werken aan de Industrielaan vanaf deze toegang en met inbegrip ervan worden dus uitgesloten van vergunning.

...

De verzoekende partijen zijn van mening dat het uitsluiten van de werken aan de linkerzijde van het project niet als een beperkte wijziging in de zin van artikel 4.3.1 VCRO gezien kan worden en dat de economie van het geplande project zodanig in de gedrang wordt gebracht dat een nieuw aanvraag dossier had moeten worden ingediend of de gewijzigde aanvraag minstens aan de adviserende instanties had moeten worden voorgelegd.

3.

Artikel 4.3.1, §1, eerste lid VCRO bepaalt dat een vergunning moet geweigerd worden als de aanvraag onverenigbaar is ofwel met stedenbouwkundige voorschriften of verkavelingsvoorschriften tenzij daarvan op geldige wijze is afgeweken, ofwel met een goede ruimtelijke ordening.

Artikel 4.3.1, §1, tweede en derde lid VCRO, gewijzigd bij decreet van 4 april 2014, in werking getreden op 25 april 2014 en van toepassing op het moment dat de bestreden beslissing werd genomen, laat het vergunningverlenend bestuursorgaan onder bepaalde voorwaarden toch toe de vergunning af te leveren ondanks een overeenkomstig artikel 4.3.1, §1, eerste lid VCRO vastgestelde onverenigbaarheid. Het artikel omschrijft deze voorwaarden als volgt:

“ ...

In de gevallen, vermeld in het eerste lid, 1° en 2°, kan het vergunningverlenende bestuursorgaan de vergunning toch afleveren, wanneer het van oordeel is dat de overeenstemming van het aangevraagde met het recht en de goede ruimtelijke ordening gewaarborgd kan worden door het opleggen van voorwaarden, met inbegrip van het opleggen van een beperkte aanpassing van de ter beoordeling voorgelegde plannen. Die voorwaarden kunnen niet dienen om de leemten van een onvolledige of vage aanvraag op te vangen.

Een aanpassing van de plannen, zoals vermeld in het tweede lid, is slechts mogelijk wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1° de wijzigingen doen geen afbreuk aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening;

17

2° de wijzigingen komen tegemoet aan de adviezen of aan de standpunten, opmerkingen en bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek zijn ingediend of hebben betrekking op kennelijk bijkomstige zaken;

3° de wijzigingen brengen kennelijk geen schending van de rechten van derden met zich mee.

...”

Uit deze bepaling volgt dat de verwerende partij een vergunning kan verlenen, teneinde de overeenstemming van het aangevraagde met het recht en de goede ruimtelijke ordening te waarborgen, op grond van beperkt aangepaste bouwplannen in de mate dat voldaan is aan de voorwaarden zoals bepaald in het derde lid.

Tijdens de parlementaire voorbereiding bij het ontwerp van decreet houdende wijziging van diverse bepalingen van de VCRO, werd de wijziging van de hiervoor geciteerde bepaling toegelicht als volgt (*Parl.St. VI.Parl, 2013-2014, 2371, nr. 1, p. 34*):

“ ...

1. Met het wijzigingsdecreet van 16 juli 2010 werd een aanpassing doorgevoerd aan artikel 4.3.1, §1, VCRO, waardoor ook in graad van beroep door de deputatie kleine planwijzigingen kunnen worden opgelegd, zodat aanvragers geen nieuwe aanvraag moeten indienen. De voorwaarde dat de aanpassing enkel betrekking mag hebben op kennelijk bijkomstige zaken werd toen behouden, maar maakt het oplossingsgericht vergunnen in de praktijk vaak onmogelijk.

2. Teneinde de vergunningverlenende overheid op dat vlak meer mogelijkheden te bieden, wordt artikel 4.3.1, §1, tweede lid, VCRO, aangepast, zonder dat wordt geraakt aan de essentiële elementen van de rechtsbescherming van derden.

Een aanpassing van de plannen wordt volgens het aangepaste artikel 4.3.1, §1, VCRO, mogelijk wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1° de wijzigingen doen geen afbreuk aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening;

2° de wijzigingen komen tegemoet aan de adviezen of aan de standpunten, opmerkingen en bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek zijn ingediend;

3° de wijzigingen brengen kennelijk geen schending van de rechten van derden met zich mee.

Op deze manier maakt het decreet op een evenwichtige wijze het oplossingsgericht vergunnen mogelijk, waarbij zowel de belangen van derden als de belangen van de aanvrager worden gevrijwaard.

3. De SARO merkt op dat voorliggend ontwerp van decreet dezelfde bepaling in de VCRO invoert als het voorontwerp van decreet betreffende de omgevingsvergunning. Zij herneemt uit haar advies van 5 juni 2013 dat de voorwaarden zeer vaag zijn.

Echter, de mogelijke situaties waarin al dan niet afbreuk wordt gedaan aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening, kunnen dermate verschillend zijn, dat een vastgelegde lijst inherent altijd ontoereikend zal zijn. De toepassing van deze bepaling veronderstelt dan ook een dossiermatige beoordeling aan de hand van de feitelijke elementen van de concrete vergunningsaanvraag.

4. De SARO stelt verder terecht vast dat via voorliggende wijziging van de VCRO niet geregeld wordt in welke zin planaanpassingen mogelijk zijn als er geen openbaar onderzoek vereist is.

Het decreet wordt dan ook aangepast in die zin dat een aanpassing van de plannen, slechts mogelijk is wanneer:

1° de wijzigingen geen afbreuk doen aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening;

2° de wijzigingen tegemoetkomen aan de adviezen of aan de standpunten, opmerkingen en bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek zijn ingediend 'of betrekking hebben op kennelijk bijkomstige zaken';

3° de wijzigingen kennelijk geen schending van de rechten van derden met zich mee brengen.

Door deze toevoeging wordt duidelijk dat beperkte aanpassingen mogelijk zijn op initiatief van het vergunningverlenend bestuursorgaan, maar dat ook hier een grens staat op wat mogelijk is zonder tweede openbaar onderzoek.

...

Artikel 4.3.1, §1, tweede lid VCRO expliciteert aldus de doelstelling van de mogelijkheid om voorwaarden op te leggen met inbegrip van een beperkte aanpassing van de ingediende plannen. Een aanpassing van de stedenbouwkundige plannen strekt ertoe om een onverenigbaarheid van de vergunningsaanvraag met het recht of de goede ruimtelijke ordening te remediëren. Die finaliteit wordt in de memorie van toelichting van het ontwerp van decreet tot aanpassing en aanvulling van het ruimtelijke plannings-, vergunningen- en handhavingsbeleid als volgt verwoord: "Door het opleggen van een voorwaarde geeft het vergunningverlenende bestuursorgaan te kennen dat zonder deze voorwaarde het aangevraagde niet vergunbaar is." (Parl.St. VI.Parl 2008-09, 2011/1,

116). De finaliteit van artikel 4.3.1, §1, tweede en derde lid VCRO is niet gewijzigd door het wijzigingsdecreet van 4 april 2014.

Zowel uit de bewoordingen van artikel 4.3.1, §1, tweede lid VCRO als uit de toelichting blijkt dat nog steeds enkel “beperkte” aanpassingen van de plannen mogelijk zijn tijdens de administratieve vergunningsprocedure. In de geciteerde toelichting wordt een “beperkte aanpassing” beschouwd als “kleine planwijzigingen”.

4.

Om te voldoen aan de formele motiveringsplicht moet de verwerende partij in haar beslissing de met een goede ruimtelijke ordening verband houdende redenen vermelden waarop zij haar beslissing steunt, zodat een belanghebbende met kennis van zaken de beslissing kan aanvechten. De in de bestreden beslissing te vermelden motieven moeten bovendien afdoende zijn.

De verwerende partij heeft een discretionaire bevoegdheid en de Raad mag zijn beoordeling met betrekking tot de eisen van een goede ruimtelijke ordening niet in de plaats stellen van die van de verwerende partij. Bij de legaliteitsbeoordeling van de bestreden beslissing kan de Raad alleen rekening houden met de in de bestreden beslissing vermelde motieven.

Het zorgvuldigheidsbeginsel impliceert dat een vergunningverlenend bestuursorgaan, zoals de verwerende partij, haar beslissing op een zorgvuldige wijze moet voorbereiden en derhalve dient te steunen op werkelijk bestaande en concrete feiten die met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld. De zorgvuldigheid verplicht de verwerende partij onder meer om zorgvuldig te werk te gaan bij de voorbereiding van de bestreden beslissing en ervoor te zorgen dat de feitelijke en juridische aspecten van het dossier deugdelijk onderzocht worden, zodat zij met kennis van zaken kan beslissen.

5.

In zoverre de verzoekende partijen in het eerste middelonderdeel aanvoeren dat de doorgevoerde planaanpassing geen beperkte aanpassing is in de zin van artikel 4.3.1, §1, tweede lid VCRO, dat een motivering met betrekking tot de planaanpassing ontbreekt in de bestreden beslissing en dat de zorgvuldigheid van de beslissing hierdoor wordt aangetast, is de Raad van oordeel dat dit middelonderdeel ernstig is.

Uit de motivering van de bestreden beslissing blijkt immers geenszins dat de verwerende partij heeft onderzocht op welke manier de door haar toegestane planaanpassing door de uitsluiting van het zuidelijke deel van de aanvraag, beschouwd kan worden als een “*beperkte aanpassing van de ter beoordeling voorgelegde plannen*” overeenkomstig artikel 4.3.1, §1, tweede lid VCRO.

De verwerende partij overweegt met betrekking tot de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen wel dat het om een “beperkte uitsluiting” gaat die de hoofddoelstelling van de aanvraag, met name het veiliger maken van het kruispunt N78 Rijksweg/ Ringlaan- Rodenbachstraat, niet in het gedrang brengt. Dit kan evenwel niet als een afdoende motivering worden beschouwd die aantoont dat de planaanpassing beperkt is. De Raad stelt vast dat ongeveer de helft van het aangevraagde plan wordt geschrapt, maar dat de werken aan de huidige aansluiting van de Industrielaan op de N78 Rijksweg, blijkens de omschrijving in de bestreden beslissing en de aanduiding op het plan, nog steeds vergund worden. Door het afsluiten van deze aansluiting, zonder evenwel de Industrielaan met de rotonde te verbinden, verandert de verkeerssituatie mogelijk drastisch. Het vergunnen van slechts ongeveer de helft van de voorziene werken kan dan ook niet in alle redelijkheid beschouwd worden als een “beperkte aanpassing” van de plannen.

Er dient bovendien te worden opgemerkt dat de planaanpassing evenmin tegemoet komt aan adviezen, standpunten, opmerkingen of bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek zijn ingediend. In tegendeel is het zo dat de tweede verzoekende partij, die aanvankelijk een voorwaardelijk gunstig advies verleende, thans te kennen geeft dat zij absoluut niet akkoord is met de voorgestelde wijziging en dat zij bijgevolg een negatief advies verleend zou hebben indien de gewijzigde plannen opnieuw ter advies zouden zijn voorgelegd. De weerlegging van de bezwaren die betrekking hebben op de werken die uit de vergunning worden gesloten, wordt in de huidige bestreden beslissing eenvoudig weggelaten, zonder dat hieruit blijkt dat de plannen werden aangepast om aan deze bezwaren tegemoet te komen.

Het middel is in de aangegeven mate ernstig.

C. Ernstig middelen- Tweede middel

Standpunt van de partijen

1.

In hun tweede middel zetten de verzoekende partijen de schending uiteen van het artikel 4.3.1 VCRO, van de artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet en van het zorgvuldigheidsbeginsel.

De verzoekende partijen wijzen erop dat de Raad in het arrest nummer RvVb/A/1617/0432 van 20 december 2016 oordeelde dat er niet redelijkerwijze betwist kan worden dat de mobiliteitsimpact en de veiligheid voor de beoordeling van de aanvraag relevante en te beoordelen aspecten uitmaken. Zoals de verzoekende partijen reeds eerder stelden zijn de uit te voeren werken steeds opgevat als één samenhangend geheel, maar door het project in twee te knippen wordt de achterliggende KMO-zone niet langer ontsloten via de Rijksweg.

Uit geen enkele passage in het bestreden besluit blijkt dat de verwerende partij op zorgvuldige wijze de mobiliteitsimpact van deze zware ingreep heeft onderzocht. Het lijkt er volgens de verzoekende partijen zelfs op dat de verwerende partij er niet bij stilgestaan heeft dat de hele ontsluiting van de KMO-zone door de bestreden beslissing geschrapt wordt. Deze kritiek klemmt des te meer gelet op de overwegingen van de Raad met betrekking tot de beoordeling van de mobiliteitsimpact en de veiligheid.

2.

De verwerende partij argumenteert dat de beoordeling van de goede plaatselijke ruimtelijke ordening binnen de appreciatiebevoegdheid van de overheid valt, zodat de Raad enkel een marginale toetsing kan uitvoeren en de opportuniteit van de beslissing niet kan beoordelen.

Zij citeert de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening in de bestreden beslissing en haalt een passage aan waaruit blijkt dat de bestreden beslissing een overweging bevat met betrekking tot de doorgevoerde wijziging.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partijen betwisten in essentie de in de bestreden beslissing opgenomen motivering met betrekking tot de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening, aangezien de impact van de vergunde werken op de mobiliteit en verkeerveiligheid niet werden onderzocht, hoewel de Raad in het vernietigingsarrest nummer RvVb/A/1617/0432 van 20 december 2016

uitdrukkelijk stelde dat deze aspecten te beoordelen zijn, en hoewel de verkeerssituatie zal veranderen door het schrappen van de ontsluiting van de Industrielaan aan de N78.

2.

Het behoort tot de taak en de bevoegdheid van het vergunningverlenende bestuursorgaan om overeenkomstig artikel 4.3.1, §2, eerste lid, 1° en 2° VCRO op concrete wijze te onderzoeken of een aanvraag beantwoordt aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening, waarbij zij de noodzakelijke of relevante aspecten van de goede ruimtelijke ordening bij haar beoordeling dient te betrekken en dient rekening te houden met de ingediende bezwaren en adviezen.

De Raad kan zijn beoordeling van de eisen van de goede ruimtelijke ordening niet in de plaats stellen van die van de bevoegde overheid. In de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidsstoezicht is hij enkel bevoegd om na te gaan of de administratieve overheid de haar ter zake toegekende appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend, met name of zij op grond daarvan in redelijkheid tot haar besluit is kunnen komen.

3.

Om te voldoen aan de formele motiveringsplicht moet de verwerende partij in haar beslissing de met een goede ruimtelijke ordening verband houdende redenen vermelden waarop zij haar beslissing steunt, zodat een belanghebbende met kennis van zaken de beslissing kan aanvechten. De in de bestreden beslissing te vermelden motieven moeten bovendien afdoende zijn.

Het zorgvuldigheidsbeginsel impliceert dat een vergunningverlenend bestuursorgaan, zoals de verwerende partij, haar beslissing op een zorgvuldige wijze moet voorbereiden en derhalve dient te steunen op werkelijk bestaande en concrete feiten die met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld. De zorgvuldigheid verplicht de verwerende partij onder meer om zorgvuldig te werk te gaan bij de voorbereiding van de bestreden beslissing en ervoor te zorgen dat de feitelijke en juridische aspecten van het dossier deugdelijk onderzocht worden, zodat zij met kennis van zaken kan beslissen.

4.

Na het arrest van de Raad met nummer RvVb/A//1617/0432 van de 20 december 2016, waarbij de vergunningsbeslissing van 5 februari 2014 werd vernietigd, besliste de verwerende partij op 10 maart 2017 om slechts het noordelijke gedeelte van de aanvraag te vergunnen, en de aansluiting van de Industrielaan op de rotonde E314-N78 uit de vergunning te sluiten. Enkel de werken aan de Industrielaan van aan de aansluiting met de N78 Rijksweg tot aan de toegang tot het warenhuis Aldi worden vergund.

De bestreden beslissing vermeldt, net als de vernietigde beslissing van 5 februari 2014, dat de huidige verkeerssituatie veel conflictpunten vertoont en dat er meer bepaald conflicten bestaan voor zwaar verkeer dat naar het zuiden wil rijden komende uit de Industrielaan. In de huidige inrichting ontstaan er ook conflicten voor fietsers en de bereikbaarheid van de zone 'carpoolparking' voor de fietsers is problematisch.

Ook stelt de bestreden beslissing opnieuw dat door middel van de aanvraag de verwezenlijking wordt beoogd van enkele beleidsmatig gewenste ontwikkelingen. De hoofddoelstelling van de aanvraag is volgens de bestreden beslissing het veiliger maken van het kruispunt N78 Rijksweg/Ringlaan- Rodenbachstraat, voornamelijk voor de zwakke weggebruiker.

Net als bij de eerdere beslissing wijst de verwerende partij ook in de huidige bestreden beslissing bij de beschrijving van de omgeving en de aanvraag op een aantal afspraken inzake de fasering van de werken, waaruit blijkt dat de bestreden beslissing nog steeds kadert in een geheel van projecten die betrekking hebben op de verkeersproblematiek in de omgeving.

Gedurende het openbaar onderzoek werden tal van bezwaren en opmerkingen geformuleerd, niet alleen met betrekking tot de nu van vergunning uitgesloten werken aan de Industrielaan, maar ook betreffende de algemene problematische mobiliteitsituatie, het toenemend verkeer en de verkeersonveiligheid in de omgeving.

De Raad kan dan ook niet anders dan opnieuw vaststellen dat de mobiliteitsimpact en de veiligheid in het algemeen voor de beoordeling van de aanvraag relevante, te beoordelen aspecten uitmaken.

5.

De verwerende partij beoordeelt in de bestreden beslissing de verenigbaarheid van het aangevraagde met de goede ruimtelijke ordening op quasi identieke wijze als in de vernietigde beslissing van 5 februari 2014:

“ ...

-De functionele inpasbaarheid is maximaal te noemen vermits het hier een optimalisatie betreft van een bestaande verkeerssituatie met te veel conflictpunten voor de fietsers en voor ongewenste terugkeerbewegingen van vrachtwagens op de N78 zelf.

- De mobiliteitsimpact van het project is globaal gezien beperkt omdat er geen nieuwe voorzieningen worden gerealiseerd maar de verkeerskundige situatie wordt geoptimaliseerd. Het project wenst de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers te verbeteren. Door het afsluiten van de Industrielaan worden bestaande conflictpunten weggewerkt

... ”

- Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen: deze werken wensen op de eerste plaats de verkeersveiligheid te verhogen door het wegwerken van een gevaarlijk punt op de N78. Door de aanleg van een dubbelrichtingsfietspas aan de westzijde wordt de fietser weggeleid van talrijke conflictpunten aan de overzijde van de N78.

... ”

De motivering van de bestreden beslissing kan niet in redelijkheid worden aangemerkt als een afdoende en zorgvuldige beoordeling van de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening wat de mobiliteitsimpact betreft.

De verwerende partij kan worden gevolgd waar zij stelt dat conflictpunten voor fietsers en ongewenste terugkeerbewegingen van vrachtwagens worden weggewerkt. De aansluiting van de Industrielaan op de N78 wordt namelijk verkeersvrij gemaakt voor gemotoriseerd verkeer, zodat er geen sprake meer zal zijn van zwaar verkeer dat via de Industrielaan naar de N78 rijdt om daar vervolgens rechtsomkeer te maken op het kruispunt N78 Rijksweg/ Ringlaan- Rodenbachstraat. De verwerende partij kan dan ook terecht tot de conclusie komen dat de verkeersveiligheid verbetert ter hoogte van deze aansluiting van de Industrielaan, evenals op het heraangelegde kruispunt.

Doordat de aansluiting van de Industrieweg op de rotonde E314-N78 echter uit de vergunning wordt gesloten terwijl de aansluiting van de Industrielaan op de N78 wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, is er voor het verkeer komende van de achterliggende KMO-zone geen rechtstreekse ontsluiting naar de N78 meer aanwezig en zal het verkeer, zoals de verzoekende partijen uiteenzetten, via de Industrielaan en de Gildestraat over de Rodenbachstraat rijden om daar op het kruispunt de N78 Rijksweg richting Lanaken in te slaan.

De verwerende partij kan dan ook niet in alle redelijkheid stellen dat de mobiliteitsimpact van het project globaal gezien beperkt is omdat er geen nieuwe voorzieningen worden gerealiseerd. Er wordt in tegendeel een ontsluitingsmogelijkheid (deze via de Industrielaan) geschrapt, hetgeen inderdaad wellicht een positieve impact zal hebben op de verkeerssituatie aan de aansluiting Industrielaan-N78 en de terugkeerbewegingen op de N78 zelf, maar ook een bijkomende verkeersdruk legt op de smallere, residentiële Gildestraat en de Rodenbachstraat.

Uit de bestreden beslissing blijkt op geen enkele manier dat de verwerende partij de impact van haar beslissing op de verkeerssituatie in deze straten onderzocht zou hebben. De loutere vermelding dat de toekomstige ontsluiting van de achterliggende KMO-zone inzake *timing* wordt meegenomen in de suggesties die in het beschikkend gedeelte van de bestreden beslissing worden gegeven, kan niet beschouwd worden als een concrete beoordeling van de mobiliteitsimpact van de ingreep op de verkeerssituatie in de Gildestraat en de Rodenbachstraat.

Het middel is ernstig.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De Raad beveelt de schorsing van de tenuitvoerlegging van de beslissing van de verwerende partij van 10 maart 2017, waarbij aan het agentschap Wegen en Verkeer de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend onder voorwaarden voor het aanpassen van kruispunt N78 Rijksweg- Ringlaan en de verbinding van de Industrielaan met de rotonde E314-N78 op de percelen gelegen te 3630 Maasmechelen, aan de N78 Rijksweg en met als kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie B-C, meerdere nummers en openbaar domein.
2. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 24 oktober 2017 door de zesde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de zesde kamer,

Elien GELDERS

Karin DE ROO