

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 15 januari 2019 met nummer RvVb-A-1819-0484
in de zaak met rolnummer 1617-RvVb-0811-A

Verzoekende partij	de stad NINOVE , vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen vertegenwoordigd door advocaat Dirk DE KEUSTER met woonplaatskeuze op het kantoor te 2980 Sint-Antonius-Zoersel, Handelslei 60
Verwerende partij	de GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR van het Departement OMGEVING, afdeling Oost-Vlaanderen vertegenwoordigd door advocaat Paul AERTS met woonplaatskeuze op het kantoor te 9400 Ninove, Centrumlaan 120

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 27 juli 2017 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 12 juni 2017.

De verwerende partij heeft aan het Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen (hierna: de aanvrager) een stedenbouwkundige vergunning verleend voor “*de herinrichting van de Brakelsesteenweg N8 te Ninove (Outer) waarbij 2 keerpunten worden gerealiseerd*” op de percelen gelegen te Brakelsesteenweg/Ziekhuisenstraat z.n. te 9406 Ninove, met als kadastrale omschrijving afdeling 13, sectie B, openbaar domein en nummers 453C/2, 453D/2, 471B, 472C, 474, 475A, 476L, 510E, 510T/2, 511G, 520/25, 607B, 609L, 610C, 618C, 679B, 620L/2, 620Y/2, 832A3, 832E, 832M, 83223, 837T. 841P, 915D/2, 916B, 916C, 917B, 918B, 920B.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij dient een antwoordnota en het administratief dossier in. De verzoekende partij dient een wederantwoordnota in.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 23 oktober 2018.

Advocaat Dirk DE KEUSTER voert het woord voor de verzoekende partij.
Advocaat Sandro DI NUNZIO *loco* advocaat Paul AERTS voert het woord voor de verwerende partij.

Op 7 december 2018 dient de verzoekende partij een vordering tot schorsing van de beslissing van de verwerende partij van 12 juni 2017 in. Het verzoekschrift werd ingeschreven in het register

en kent als rolnummer 1617-RvVb-0811-S. Gezien de vordering tot schorsing een *accessorium* vormt van de vordering tot vernietiging waarover uitspraak gedaan wordt in onderhavig arrest, wordt aan dit verzoekschrift evenwel geen bijkomend gevolg gegeven.

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

De aanvrager dient op 14 september 2016 bij de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“de herinrichting van de Brakelsesteenweg N8 te Ninove (Outer) waarbij 2 keerpunten worden gerealiseerd”* op de percelen gelegen te Brakelsesteenweg/Ziekhuizenstraat z.n. te 9406 Ninove, met als kadastrale omschrijving afdeling 13, sectie B, openbaar domein en nummers 453C/2, 453D/2, 471B, 472C, 474, 475A, 476L, 510E, 510T/2, 511G, 520/25, 607B, 609L, 610C, 618C, 679B, 620L/2, 620Y/2, 832A3, 832E, 832M, 83223, 837T. 841P, 915D/2, 916B, 916C, 917B, 918B, 920B.

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem’, vastgesteld met koninklijk besluit van 30 mei 1978, in een zone voor bestaande hoofdverkeerswegen, woongebied, woonuitbreidingsgebied, landschappelijk waardevol agrarisch gebied en een zone voor bestaande hoogspanningsleidingen.

De percelen liggen ook gedeeltelijk binnen de grenzen van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Afbakening kleinstedelijk gebied Ninove’, goedgekeurd op 19 oktober 2012, meer bepaald in het deelplan “Specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel”.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 5 januari 2017 tot en met 3 februari 2017, dient de gemeenteraad van de stad Ninove een bezwaarschrift in.

De provinciale dienst Integraal Waterbeleid adviseert op 9 december 2016 het volgende :

“ ...

Deze adviesvraag omvat :

- *een wateradvies voor bouwwerken in de buurt van een 2e categorie-waterloop in het kader van de watertoetsprocedure;*
- *een advies met het oog op het machtigen van werken in een onbevaarbare waterloop.*

Volgende werken worden binnen de bedding van een onbevaarbare waterloop voorzien: aansluiten van de lozingsconstructie van het te realiseren bufferbekken t.h.v. het keerpunt Ziekhuizenstraat op waterloop nr. 5.143.

2. Motivering

Dit project is gelegen langs de volgende waterlopen van 2de categorie

- *nr. 5.143, met als wettige afmetingen: bodembreedte: 0,60m en diepte: 1m;*
- *nr. 5.125, met als wettige afmetingen : bodembreedte: 2m en diepte: 2,8m.*

Het project bevindt zich volgens de overstromingskaarten gedeeltelijk binnen een mogelijk overstromingsgevoelig gebied.

Er moet voldaan worden aan de volgende voorwaarden (wateradvies):

- het hemelwater afkomstig van de verharde oppervlakte die afwatert naar de waterloop nr. 5.143, ter hoogte van keerpunt Ziekhuizenstraat, dient gebufferd te worden a rato van 250m³/ha en vertraagd afgevoerd te worden naar de waterloop met een maximaal lozingsdebiet van 20l/s.ha,
- het hemelwater afkomstig van de verharde oppervlakte die afwatert naar de waterloop nr. 5.125 dient gebufferd te worden a rato van 330m³/ha, en vertraagd afgevoerd te worden naar de waterloop met een maximaal lozingsdebiet van 101l/s.ha.

De geplande werken voor de aanleg van het bufferbekken ter hoogte van keerpunt Ziekhuizenstraat situeren zich mede op de oever van de waterloop nr. 5.143, derhalve binnen de 3 m-zone zoals bedoeld in art. 15 van het provinciaal reglement van 27 mei 1955 en binnen de 5 m-zone zoals beschreven in art. 17 van de wet van 28 december 1967.

(...)

3. Besluit

Artikel 1

Ongunstig advies wordt verleend betreffende de stedenbouwkundige aanvraag uitgaande van Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen voor het herinrichten van de Brakelsesteenweg N8 waarbij 2 keerpunten worden gerealiseerd op gronden gelegen te Ninove (Outer), Brakelsesteenweg/N8 —Ziekhuizenstraat.

De nota aanvraag stedenbouwkundige vergunning bevat geen inventaris van oppervlaktes die voor de bepaling van de bronmaatregelen moeten worden meegerekend, zoals omschreven in deel 3 Bronmaatregelen' van de Code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringssystemen. Bijgevolg kan niet nagegaan worden of de opgegeven dimensies van de 2 voorziene bufferbekkens volstaan.

Ook ontbreekt voor het bufferbekken t.h.v. het dubbel keerpunt het aandeel te bufferen oppervlakte van het toekomstig bedrijventerrein evenals de verdeling van het voorziene buffervolume in het bufferbekken enerzijds en de RWA-riolering met grotere diameter anderzijds.

Artikel 2

Ongunstig advies wordt uitgebracht met betrekking tot het realiseren van een lozingsconstructie in waterloop nr. 5.143. De voorziene open gracht tussen het bufferbekken t.h.v. het keerpunt Ziekhuizenstraat en de waterloop nr. 5.143 van 2de categorie, dewelke gelegen is binnen de 5m-strook langsheen de waterloop is niet compatibel met het (jaarlijkse) machinaal onderhoud van de waterloop met een rups- of bandenkraan:

- het gedeelte van de gracht dat gelegen is binnen de 5m- erfdienstbaarheidstrook dient ingebuisd te worden zodat deze oververrijdbaar is met een rups- of bandenkraan van minstens 30 ton;
- t.h.v. de uitmonding van deze lozingsbuis in de waterloop dienen zowel de rechteroever als de linkeroever versterkt te worden m.b.v. schanskorven schuin op het talud geplaatst (cfr. bijgevoegde typetekening) en dit over de volgende lengtes:
 - rechteroever: opwaarts van de lozingsbuis: 4m en afwaarts van de lozingsbuis: 4m
 - linkeroever: aan de overzijde van de lozingsbuis: 8m.

Er wordt dus in het kader van onderhavige stedenbouwkundige vergunningsaanvraag geen machtiging verleend voor de werken aan de waterloop.

...

Het college van burgemeester en schepenen adviseert op 4 april 2017 ongunstig :

“
...

Openbaar onderzoek

De aanvraag werd openbaar gemaakt van 5 januari 2017 tot 3 februari 2017 volgens de regels vermeld in het uitvoeringsbesluit [...]. Er werd(en)- 102 bezwaarschriften) ingediend. De argumenten luiden als volgt:

[...]

Bezwaar 10 van de gemeenteraad van Ninove

- De negatieve mobiliteitsimpact en overlast is een essentieel aspect waarmee voorliggende plannen de goede ruimtelijke ordening schaden. In voorliggend dossier wordt niet aangetoond dat een ontsluiting via keerlussen de negatieve tot zeer negatieve impact die het bijkomende verkeer dat het retailpark met zich meebrengt op afdoende wijze mildert. Het plan-MER dat n.a.v. het PRUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied Ninove' werd opgesteld en waarin een ontsluiting via tweestrooksrotondes als een noodzakelijke milderende maatregel werd vooropgesteld, bevestigt dit. De voorgestelde ontsluiting en de cijfers uit het MOBER van Arcadis, waar ook het ontheffingsdossier inzake de project-MER plicht op gebaseerd is, wordt in vraag gesteld. Het voorliggende MOBER van Arcadis geeft geen voldoende duidelijkheid over de negatieve impact van het bijkomende verkeer en over hoe deze negatieve impact door de voorgestelde maatregelen in alle redelijkheid afdoende zal worden gemilderd. Ter ondersteuning van dit argument verwijzen we naar het feit dat Arcadis in 2013-2014 zonder enig objectief verklaarbare reden voor identiek hetzelfde project andere, meer optimistische cijfers inzake o.m. de capaciteit van de N8, de ritgeneratie van bezoekers en werknemers, en de verblijfsduur van bezoekers hanteerde dan Grontmij in 2011. Arcadis schuift de door het plan-MER noodzakelijk geachte milderende maatregel van de ontsluiting via de tweestrooksrotondes ter zijde terwijl die door Grontmij nog werd weerhouden als te realiseren ontsluitingsconcept.

- De bereikbaarheid van het winkelpark met het openbaar vervoer is op zijn zachtst gezegd eigenaardig. Geen enkele (ernstige) mobiliteitsstudie neemt een bushalte op een kilometer afstand van het project op als ontsluiting van een project via het openbaar vervoer. Verder moet rekening gehouden worden met de bijzonder beperkte frequenties van de bedoelde lijnen, die de opgesomde lijnen al helemaal ongeschikt maken als ontsluiting van het project. De bereikbaarheid van de nieuwe vestiging via het openbaar vervoer en via individuele transportmiddelen is ontoereikend. Het toekomstige retailpark wordt door geen enkel middel van openbaar vervoer bediend.

- Binnen de projectzone ligt de voetweg nr 53 die niet getekend staat op de plannen. Voorafgaand aan de stedenbouwkundige vergunning moet de procedure tot afschaffing/wijziging van het tracé van de buurtweg uit artikel 28 van de Buurtwegenwet worden doorlopen, wat hier nog niet het geval is. De gemeenteraad heeft in zitting van 26 januari 2017 ongunstig advies verleend over de afschaffing/wijziging van het tracé van deze buurtweg. Zonder de afschaffing/wijziging van de buurtweg kan geen wettige vergunning verleend worden.

Het college van burgemeester en schepenen neemt over deze bezwaarschriften het volgende standpunt in: Zie onderstaand advies over de toetsing aan de voorschriften en de regelgeving en onderstaand advies over de toetsing aan de goede ruimtelijke ordening.

Interne en externe adviezen

[...]

De Watergroep heeft op 1 februari 2017, via mail, voor wat betreft de drinkwaterdistributieleiding een gunstig advies gegeven. U vindt het advies in bijlage.

De Watergroep liet op 1 februari 2017, met referentie 20/71/RV/LOC30357/Project06_000003642, weten dat ze voor wat betreft de riolering dit project niet kunnen adviseren om volgende redenen: De hydraulische berekeningen (klassieke berekeningen of modelmatige berekeningen) voor de dimensionering van de riolering ontbreken. De berekeningen voor het buffervolume ontbreken, net zoals de tabel van onverharde en verharde oppervlakten. De informatie over de pompelpompen ontbreken (buffervolume, alarmvolume, pompdebiet,...). Daarnaast zijn volgende zaken nog onduidelijk:

Wat is de planning voor de wegenis en rioleringswerken voor deel Brakelsesteenweg tussen deze twee keerpunten? Het lijkt meer hydraulisch en technisch verantwoord om dit mee te nemen in dit project, onder andere gezien de nood aan een pompelpomp dan verdwijnt.

De Gecoro heeft op 2 februari 2017, met referentie verslag nr 2017-01, een ongunstig advies gegeven. De motivatie luidt als volgt:

Op basis van de doelstellingen van het project vooropgesteld door de aanvrager zijn wij van mening dat:

q de veiligheid in de projectzone door de uitsluitend rechts afslaan bewegingen sterk verbeterd wordt voor wat kop-staart aanrijdingen en dwarskruisingen betreft.

q voor wat de ontsluiting van het winkelpark betreft, een goed concept van ontsluiting voorgesteld wordt.

q het verbeteren van doorstroming in vraag gesteld dient te worden. De GECORO is van mening dat:

o De keerlussen niet lang genoeg zijn. De totale lengte van de keerlussen is ons inziens vooral bepaald door de straatbreedte van de projectzone van het winkelpark zodat geen verdere onteigeningen nodig waren. Eens er congestie ontstaat op de keerlussen vervalst de doorstroming.

o De oprijstrook van het retailpark op de gewestweg te kort is bij het diagonaal kruisen van het doorgaand verkeer indien men de keerlus richting Ninove wil gebruiken

o Het functioneren van de keerpunten afhangt van het realiseren van een wachtrij op het eigen retaildomein (niet opgenomen in deze aanvraag)

o Enkel een totale aanpak, zijnde realisatie van 2 keerpunten met tussenliggend wegstuk, zal functioneren

o De oversteekplaats voor de voetgangers (en fietsers) onveilig is omdat er ons inziens geen voorrang aan hen zal gegeven worden

o De doorstroming niet effectief zal verbeteren. De bijkomende verkeersdruk op de Brakelsesteenweg die het winkelpark zal genereren zal op piekmomenten tot verdere filevorming leiden.

Er is geen studie bij het ontwerp toegevoegd die deze verbetering van de doorstroming aantoonst. Het aantal voertuigbewegingen overstijgt het theoretische maximum. Hoe de vervoersintensiteit wordt aangepakt, is niet overtuigend.

Gezien één van de doelstellingen niet gehaald wordt, geeft de GECORO ONGUNSTIG advies voor dit project.

Zonder bijkomende retail lijkt dit ontwerp een goed project. Maar met de extra retail die gerealiseerd wordt, zal er een extra verkeersbelasting gecreëerd worden, waardoor volgens de GECORO dit ontwerp de verkeersdoorstroming niet zal verbeteren.

De sector Grondgebiedzaken heeft op 21 februari 2017 ongunstig advies verleend. De uitgebreide motivatie en argumenten vind je in bijgesloten advies.

Toetsing aan de regelgeving, de stedenbouwkundige- of verkavelingsvoorschriften, andere regelgeving en regels rond ontbossen en toetsing aan de goede ruimtelijke ordening

Het perceel is volgens de zoneringen van het gewestplan gelegen in woongebied en landschappelijk waardevol agrarisch gebied. Voor het gebied waarin de aanvraag gelegen is, bestaat er op datum van 19 oktober 2012 bij besluit van de minister goedgekeurd provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan. 1/1 Kleinstedelijk gebied Ninove. Het ligt niet in een goedgekeurd BPA. Het ligt niet in een goedgekeurde en niet vervallen verkaveling.

1/ Project-MER

Het project MITISKA heeft 2 onderdelen

1° stadsontwikkelingsproject:

- Staat op bijlage II van het besluit van de Vlaamse regering houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage.
- M.a.w. ontheffingsaanvraag tot opmaken vaneen project-mer kan nodig zijn.

2° aanleg van wegen.

- Staat op bijlage III van het besluit van de Vlaamse regering houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage.
- M.a.w. project-mer-screening is voldoende.

De hoogste categorie moet gekozen worden dus: aanvraag tot ontheffing voor het opmaken van een project-mer. Dat is in 2015 gebeurd. Deze aanvraag tot ontheffing voor het opmaken van een project-mer bevatte ook de effecten van het bijlage III-project nl. de heraanleg van de weg. In de bouwaanvraag van de heraanleg van de N8 is nu een nieuwe project-mer-screening bijgevoegd (heel summier): In de bouwaanvraag staat, nergens dat deze effecten al eens werden besproken in de ontheffing voor het opmaken van een project-mer in juli 2015: De dienst Mer keurde de ontheffingsaanvraag goed. De volgende documenten moeten samen met voorliggende bouwaanvraag worden gelezen:

- beslissing over het verzoek tot ontheffing van de project-mer-plicht
- ontheffingsdossier (met een volledige MOBER)

Conclusie : dossier moest eigenlijk onvolledig verklaard worden, doordat het ontheffingsdossier project-MER-Plicht, Mitiska Ventures nv, projectnummer BE0114Q01087.0120, goedgekeurd door de dienst MER van de Vlaamse Overheid op 10 juli 2015 (PR2195) ontbreekt.

De milderende maatregelen uit voorgaande bundel zijn niet mee opgenomen in voorliggend dossier. Zoals bijvoorbeeld:

- de aanleg met vrijliggend fietspad tussen beide keerpunten
- de conflicten tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer moeten gereduceerd worden door de toegangen tot de kleinhandelsconcentratie te beveiligen
- ...

Alle aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur komen niet aan bod in deze vergunningsaanvraag:

- indien een dubbele doorlopende middenlijn mogelijk is, heeft dit de voorkeur. wegens duidelijker voor de automobilist,
- het is aangewezen dat het effect van de inrichting van de doorstroming en het sluipverkeer van de opening van de retailzone wordt onderzocht,
- het is aangewezen dat de definitieve herinrichting van de weg voor het wegvak tussen de keerpunten en in de aanpalende zone tot de N405 wordt bestudeerd en binnen haalbare termijn in een infrastructuurproject wordt uitgewerkt,

- voor de definitieve herinrichting van het tussenliggende wegvak is het nodig de middengeleider fysiek te maken en vrijliggende fietspaden aan te leggen,
- aan de fietsoversteekplaatsen dient een voldoende lange opstelzone voor overstekende fietsers aangelegd te worden buiten de doorgaande fietspaden.

Op basis van de gegevens in de project-MER-screening kan geen beoordeling gemaakt worden gelet op de onvolledigheid van het dossier Wegens Ontbreken van elementen zoals de waterbuffers, grachten, etc.

2/ Ongunstig advies CBS naar aanleiding van verzoek tot ontheffing milieueffectrapportage-plicht (19/05/2015)

Het college van burgemeester en schepenen heeft ongunstig advies verleend over de vraag tot ontheffing van de milieueffectrapportage-plicht voor het project 'Retailpark langs de N8

Brakelsesteenweg Mitiska Ventures NV (projectnummer'BE0114.001087.0120/april 2015). Een deel van die argumentatie wordt hier overgenomen:

- water:
 - Het project voorziet een gescheiden stelsel ter hoogte van het project maar de stad heeft geen uitbreidingen van dit stelsel verderop voorzien. Dus blijft de gemengde riolering voorbij het project aanwezig die ter hoogte van de Aardeweg zal aansluiten op een DWA-leiding van gescheiden riolering die niet voorzien is om dit debiet op te vangen: Debieten moeten bestudeerd/berekend worden om na te gaan of debieten kunnen verwerkt worden;
- mens:
 - de effecten op de luchtkwaliteit afkomstig van de gewijzigde verkeerssituatie zijn onvoldoende uitgewerkt. Er wordt enkel verwezen naar de huidige toestand. Er is geen simulatie gemaakt van de nieuwe toestand qua effecten op de luchtkwaliteit.

Rapport bekijkt enkel 2 her aan te leggen stukken van de weg. Om de weg veilig te maken moet een middenberm voorzien worden over de volledige lengte. Dit wordt niet voorzien, enkel volle witte lijn.

- Ontsluiting
 - o Basisprobleem is en blijft de inplanting van een (auto)verkeersgenererende inplanting langs een reeds verzadigde weg en site.
 - o Met betrekking tot de simulatie rijzen ernstige vragen over de gegevens die als basis voor de simulatie-gediend hebben. In de loop van het project werden diverse studies uitgevoerd, waarbij de cijfers telkens werden aangepast om het plaatje toch rond te krijgen. In de voorbereiding van dit dossier is er duidelijk sprake van een systematische wijziging van de cijfers inzake theoretische wegcapaciteit, bezoekersaantallen, spreiding van de bezoekers, parkeerbehoefte en gemiddelde verblijfsduur. Er kunnen bovendien vragen gesteld worden bij de parameters die gebruikt werden voor de simulatie. Uit de visualisatie blijkt dat verkeer komende van de site gebruik maakt van hiaten in het drukke verkeer om in te voegen, maar wagens die de site verlaten doen dat in een vloeiende beweging, terwijl deze in realiteit twee keer moeten stoppen (een keer voor fietsers en een keer voor gemotoriseerd verkeer). De slechte zichtbaarheid voor wagens die de site verlaten speelt hierin natuurlijk een grote rol.
 - o Deze systematische aanpassing leidde evenwel volgende evolutie in de mobiliteitsprocedure:

n op basis van de studies kwam de Vlaamse overheid tot de vaststelling: "In ieder geval zou dit leiden tot een sterke ondermijning van de regionale ontsluitingsfunctie van de N8, en meer sluikverkeer op andere, lagere wegcategorieën waar de stad Ninove terecht voor vreest." En "En uiteraard is nagenoeg elke locatie voor een grootschalig winkelcomplex beter dan hier, rechtstreeks op een regionale ontsluitingsweg."

n En louter op basis van de laatste simulatie, die zonder enige reserve aanvaard werd, werd wel gunstig geadviseerd. Maar zelfs dit gunstig advies stipuleert in de aanbevelingen dat het aangewezen is om het effect op de doorstroming en het sluipverkeer verder te onderzoeken.

o De tegenstrijdige cijfers verdienen alleszins op zijn minst een aftoetsing in de project-MER.

o Het ontheffingsaanvraagdossier verwijst naar de aandacht voor bereikbaarheid met openbaar vervoer als milderende maatregel vanuit de plan-MER. Maar verder houdt men het in dit verband op maatregelen te nemen, door 'derden'.

o Dit lijkt ons - zeker in de geest van de 'omgevingsvergunning' en de basisbereikbaarheid - die beiden in volle voorbereiding zijn, wel heel erg kort door de bocht. Bijkomende mogelijkheden, en dus medeverantwoordelijkheid van de projectontwikkelaars - dienen in dit licht zeker verder onderzocht te worden.

Verkeersveiligheid

o Het projectontwerp kende verschillende aanpassingen in functie van de verkeersveiligheid. De focus ligt hierbij evenwel op de verkeersveiligheid van het autoverkeer.

o Telkens weer blijkt dat de vele afslagbewegingen bij het op- en afrijden van parkings bij baanwinkels leiden tot significant meer verkeersongevallen met fietsers en bromfietzers. Aan dit soort verkeersonveiligheid wordt nergens expliciet aandacht besteed.

o Mogelijke verkeersveiligheidsgevolgen van het sluipverkeer worden helemaal niet in ogenschouw genomen. (Ook het tweede, gunstige mobiliteitsadvies van de Vlaamse overheid stelt dat het sluipverkeer verder onderzocht zou moeten worden.)

Milieu / Ruimtelijke ordening

o Hoofddargument voor de inplanting is het PRUP van 2012 voor deze site. Het stadsbestuur keurde dat PRUP goed in het kader van degelijke ontsluiting zoals in plan-MER gesuggereerd. Van dit kader wordt door de huidige projectplannen wezenlijk afgeweken. Of dit dan nog voldoet aan de principes uit het plan-MER, moet alleszins een element van evaluatie zijn in de project-MER.

o Bovendien zijn er ondertussen belangrijke beleidsvisies ontwikkeld die de uitkomst van het PRUP op zijn minst nuanceren: zo lezen we bijvoorbeeld in het Vlaams Mitigatieplan 2013-2020 van 28.06.2013:

"Maatregel 1.5.2 Een doordacht ruimtelijk beleid

Een beheersing van de groei van het wegverkeer impliceert ook een doordacht ruimtelijk beleid. Het ruimtelijk beleid moet werk maken van compact uitgebouwde kernen en, waar ruimtelijk verantwoord, van ruimtelijke verdichting rond belangrijke openbaar vervoersassen en stations. Nieuwe bebouwing langs drukke wegverbindingen moet zoveel mogelijk vermeden worden. Een grotere verweving van functies stimuleert

personenvervoer over kortere afstanden. Daarnaast is het belangrijk dat nieuwe en sterk verkeersgenererende ontwikkelingen gebeuren op locaties die gemakkelijk toegankelijk zijn te voet, met de fiets en met het collectief vervoer. Valkuilen waarbij nieuwe ontwikkelingen hoofdzakelijk zorgen voor bijkomend wegverkeer moeten vermeden worden. Ontwikkelingen die sterke goederenstromen genereren worden best gelokaliseerd op plaatsen die multimodaal ontsloten zijn. Deze principes zullen worden opgenomen in het Beleidsplan Ruimte (zie ook §3.8.1.4)."

o Voorliggend project sluit niet aan bij deze principes. Het verdient dan ook aanbeveling om na te gaan of dit project wel verzoenbaar is met de vigerende beleidsvisies. En zo ja, met welke begeleidende maatregelen. Daartoe dringt een project-MER zich op.

3/ Aanvullende punten op het ongunstig advies CBS naar aanleiding van verzoek tot ontheffing milieueffectrapportage-plicht

- In de huidige project MER screening die bij deze aanvraag zit wordt gezegd dat een bronbemaling nodig is, zonder verdere specificaties. In de goedgekeurde ontheffing-project-MER werd gesteld dat bronbemaling niet nodig is, waardoor mogelijke negatieve effecten niet onderzocht werden.

- De aanvraag mag niet enkel kaderen in de ontsluiting van het retailpark, maar moet passen in een ruimer concept ter verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid van de N8.

- Op drukke winkeldagen zal het aantal rechtsafslaande en vooral linksafslaande bewegingen toenemen wat de doorstroming in het gedrang brengt.

- Het dossier is ingediend met de opzet voor het verbeteren van de doorstroming van het verkeer, fietsinfrastructuur en algemene verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de omgeving. De fietsinfrastructuur wordt echter enkel ter hoogte van de keerpunten heraangelegd als vrijliggend fietspad, conform het vademecum. Tussen de keerpunten voldoen de fietspaden niet. Deze zijn niet conform het vademecum (blijven gemarkeerde aanliggende fietspaden).

- In het kader van voorliggende aanvraag werd in de MOBER het bereikbaarheidsprofiel onderzocht.

In het mobiliteitsprofiel moet begroot worden welke bijkomende verkeersgeneratie teweeg gebracht wordt door de voorziene ontwikkeling en hoe de verkeersstromen gespreid worden gedurende de dag. Het heeft tot doel om de verkeersleefbaarheid te verhogen waarbij er ook rekening dient gehouden te worden met het openbaar vervoer. In het ontwerp is er geen enkele bushalte voorzien, waardoor de bereikbaarheid van huidige en toekomstige handelszaken niet gegarandeerd kan worden door het openbaar vervoer. Bijkomend is er geen rekening gehouden in het ontwerp om de doorstroming van het openbaar vervoer te garanderen, indien de capaciteit van de secundaire weg type II overschreden wordt.

4/ Aanvraag bijkomende inlichtingen openbaar onderzoek / bouwaanvraag

De stad Ninove heeft schriftelijk op 10 januari 2017 aan het Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen ter attentie van de heer Peter De Backer in het kader van het openbaar onderzoek en het verlenen van een advies voor de bouwaanvraag van voorliggend project, het origineel bestand van de microsimulatie opgevraagd. Wij hebben de gevraagde bestanden niet ontvangen binnen de termijn van het openbaar onderzoek, waardoor het onmogelijk is om hieromtrent een advies te verstrekken. Deze ontbrekende gegevens zijn noodzakelijk om op een objectieve manier het dossier te analyseren.

5/ Opmerkingen op de ontwerpplannen

Voetweg nr 53

Volgens de gewijzigde buurtwegenwet (decreet van 4 april 2014) moet de procedure voor het verplaatsen van voetweg nr 53 afgerond zijn alvorens een stedenbouwkundige vergunning kan ingediend worden. We stellen tevens vast dat het voorstel tot wijziging van de voetweg evenmin opgenomen werd op de plannen en dat er een conflict is tussen de huidige ligging van de voetweg en het ontwerp van deze vergunningsaanvraag. Bijkomend stellen we vast dat er geen aansluiting voorzien is van de voetweg (huidig of verplaatste toestand) op de wegenis.

De stedenbouwkundige aanvraag is in strijd met de buurtweg waardoor deze niet kan worden afgeleverd. Een gedeeltelijke afschaffing of verlegging van betreffende voetweg zal dan ook noodzakelijk zijn om de stedenbouwkundige vergunning te kunnen afleveren. Artikel 29 Buurtwegenwet (Wet op de Buurtwegen dd. 10 april 1841) zal van toepassing zijn in geval van verlating of wijziging van het geheel of een gedeelte van een buurtweg.

Rooilijn

Onteigeningen: wordt dit privé-eigendom van AWW of direct openbaar domein van het gewest? Wat gebeurt met de inlijving van de private stukken? Het is aangewezen dat de procedure voor het verleggen van de rooilijn gevolgd wordt. Er is geen legende voor o.a. de rode stippellijn op de plannen, waardoor de plannen niet volledig leesbaar zijn.

Langs de gewestweg N8 bevindt zich rooilijn nr. 12(B1707). De werken zoals gepland in het ontwerp zijn strijdig met betreffende rooilijn aangezien betreffende werken zich uitstrekken tot na de rooilijn. De rooilijnbreedte bedraagt 26 meter (zowel in de studie van Grontmij als in de studie van Arcadis wordt deze breedte naar voor geschoven). Het ontheffingsdossier project-MER-plicht met betrekking tot het retailpark langs N8 Brakselsesteenweg Ninove van Arcadis vermeldt bovendien op pagina 84 dat maximaal rekening dient gehouden te worden met de beschikbare ruimte tussen de rooilijnen.

Riolering

De lokale rioolbeheerder heeft ongunstig advies verleend. Er dient een gunstig advies te worden bekomen van de rioolbeheerder Riopact (De Watergroep) van de stad Ninove.

Waterbuffers algemeen

Buffers :- ontbrekende gegevens over de eigendomsstatuten en onderhoud van de buffers. Er zijn te veel ontbrekende gegevens over buffering, peilen, overlopen, ... om gepast advies te kunnen geven. Volgende opmerkingen moeten reeds meegenomen worden.

Waterbufferbekken naast retailpark

Waterbuffer naast retailpark ligt gedeeltelijk in woonuitbreidingsgebied. Er kan enkel afgeweken worden voor algemeen belang als de buffer uitsluitend voor de openbare wegenis zou gebruikt worden (artikel 4.4.7. VCRO). Er wordt echter ook in gebufferd voor het retailpark. De afwijking kan hier niet toegepast worden omwille van het gedeeltelijke privaat belang. De buffer is ontworpen op een afstand van 3 meter van de voorliggende woningen. Er komt een noodverbinding van de gemengde riolering in het bufferbekken. Gelet op de diameter van de gemengde riolering zal er frequent (achterwaarts) geloosd worden in deze buffer. Het is niet aangewezen dat afvalwater terecht komt in een open bufferbekken. Overloopepeilen bufferbekken : niveau overloop zit hoger dan niveau van de rioleringsbuizen. Dit wil zeggen dat rioleringsbuizen vol zitten, alvorens overgestort wordt.

Waterbufferbekken naast woning nr 302

Ontbrekende niveau's van de grachten. Er wordt aangesloten op bestaande te behouden gracht.

Mobiliteit -algemeen

De ligging van de keerpunten is louter en alleen gericht op de ontsluiting van het op te richten retailpark zonder rekening te houden met de ontsluiting van de percelen in de ruime omgeving, zowel woningen als handelszaken. De in- en uitrit van het retailpark zijn duidelijk aangegeven op het ontwerpplan, terwijl de bereikbaarheid en/of ontsluiting van alle

omliggende handelszaken en woningen ontbreken op het plan (zie ook gegronde bezwaren hieromtrent).

Uit de plannen kan niet afgeleid worden wat er gebeurt met de restzones tussen de nieuwe aanleg en de bestaande rooilijn. Deze zones worden niet ingekleurd en zijn evenmin vermeld in de legende.

Het is aangewezen om in deze restzones maximaal langsparkeren te voorzien, gezien er woningen en handelszaken zijn die parkeerplaatsen verliezen door het verbreden van de openbare wegenis. De fietspaden kunnen dan best achter de langsparkings aangelegd worden.

De bestaande toestand aan de randen van het project, ontbreekt op de plannen.

Ter hoogte van woningen nrs 209, 196, 198 komt het nieuwe fietspad tot bijna tegen de gevels te liggen. Maatvoering ontbreekt. Er rest te weinig ruimte voor een degelijk uitgerust voetpad voor deze woningen.

Uit de MOBER-studies uitgevoerd door Arcadis in 2013-2014 blijkt dat uitgegaan wordt van een theoretische capaciteit van de N8 van 1.200 pae/uur/rijrichting. Betreffende aanname is echter enkel gebaseerd op het type weg. Bovendien gaat betreffende aanname uit van een studie uitgevoerd in 1991. In 2015 werd door de dienst MER voor Mens en Mobiliteit een richtlijnenboek uitgebracht. Hieruit blijkt dat de capaciteit van een weg bepaald dient te worden aan de hand van «verse feitelijke gegevens zoals breedte van de weg, snelheidsregimes, bochtstralen, aantal kruispunten en verkeerslichten, etc. Het is dan ook aangewezen de capaciteit van de N8 effectief te bepalen in plaats van een theoretische aanname te weerhouden dewelke niet wetenschappelijk onderbouwd is en enkel gebaseerd is op een studie uitgevoerd in 1991.

Oversteekplaats voetgangers en fietsers

Het is wenselijk om ter hoogte van het zebepad aan het retailpark verkeerslichten en accentverlichting te voorzien om de oversteekbeweging voor voetgangers en fietsers op een secundaire weg type II te beveiligen.

De belijning van het zebepad loopt door over het fietspad.

Het zebepad heeft geen aansluiting op een voetpad.

De fietsoversteek is onvoldoende breed voor een tweerichtings fietsoversteek.

Het is aangewezen om de fietsers uit de voorrang te halen bij de oversteek in voorliggend plan zonder verkeerslichten bij de oversteek.

Keerpunten

Bestemmingsverkeer voor aangelanden en handelszaken dienen de keerpunten en de rotonde van Den Dollar te gebruiken om hun bestemming te bereiken en worden hierdoor verplicht om lusbewegingen te maken, waardoor ze extra verkeersdrukke genereren. In de loop van 2016 heeft de stad Ninove een proefproject ingevoerd waarbij de Outerstraat niet meer kon ingereden worden vanaf de rotonde van Den Dollar. Het verkeer moest bijkomend het traject afleggen tussen Outerstraat en Bovenhoekstraat, wat leidde tot bijkomende file-opbouw op Albertlaan en Aalstersesteenweg. De noodzakelijke lusbewegingen die men moet nemen via de keerpunten zal dus zeker een nadelig effect hebben op de doorstroming van de N8.

Keerpunten hebben een binnenstraal van 5,9 meter en een buitenstraal van 13 meter, waardoor de vrachtwagens bij een draaibeweging niet onmiddellijk op het rijvak (3,7 meter breed) terecht komen en ook het fietspad zullen overrijden. Dit betekent dat de keerpunten te klein ontworpen zijn en dat de fietsers niet beschermd zijn voor keerbewegingen van vrachtwagens.

Kruispunt Ziekhuizenstraat

Enkel ter hoogte van de Ziekhuizenstraat is het fietspad een dubbelrichtingsfietspad. Maatvoering ontbreekt. Men creëert een zeer gevaarlijke toestand, zoals bijv. aan de Outerstraat in project Den Dollar. Het dubbelrichtingsfietspad kan best gesupprimeerd worden door een bijkomende oversteekplaats te voorzien ter hoogte van huisnummer 281

op de Brakelsesteenweg. Deze beide oversteekplaatsen dienen voorzien te worden van accentverlichting. Verkeer komende uit de Ziekhuizenstraat dient voldoende afgeremd te worden, alvorens ze rechts opdraaien richting Brakel, om de veiligheid van de fietser te garanderen. Hiervoor kan best een verhoogd plateau aangelegd te worden bij het uitrijden van de Ziekhuizenstraat.

[...]

6/ Ongunstig advies van de lokale rioolbeheerder, RioP van de watergroep

Er ontbreken te veel gegevens in het aanvraagdossier. De hydraulische berekeningen (klassieke berekeningen of modelmatige berekeningen) voor de dimensionering van de riolering ontbreken. De berekeningen voor het buffervolume ontbreken, net zoals de tabel van onverharde en verharde oppervlakten. De informatie over de pompinstallaties ontbreken (buffervolume, alarmvolume, pompdebiet,...). Daarnaast zijn volgende zaken nog onduidelijk: Wat is de planning voor de wegenis en rioleringswerken voor deel Brakelsesteenweg tussen deze twee keerpunten? Het lijkt meer hydraulisch en technisch verantwoord om dit mee te nemen in dit project, onder andere gezien de nood aan een pompinstallatie dan verdwijnt.

7/ De argumenten van de gecoro worden overgenomen

De doorstroming wordt niet verbeterd met voorliggend project om volgende redenen:

- o De keerlussen zijn niet lang genoeg. De totale lengte van de keerlussen is ons inziens vooral bepaald door de straatbreedte van de projectzone van het winkelpark zodat geen verdere onteigeningen nodig waren. Eens er congestie ontstaat op de keerlussen vervalt de doorstroming.
- o De oprijstrook van het retailpark op de gewestweg is te kort bij het diagonaal kruisen van het doorgaand verkeer indien men de keerlus richting Ninove wil gebruiken.
- o Het functioneren van de keerpunten hangt af van het realiseren van een wachtrij op het eigen retaildomein (niet opgenomen in deze aanvraag).
- o Enkel een totale aanpak, zijnde realisatie van 2 keerpunten met tussenliggend wegstuk, zal functioneren.
- o De oversteekplaats voor de voetgangers (en fietsers) is onveilig omdat er geen voorrang aan hen zal gegeven worden.
- o De bijkomende verkeersdruk op de Brakelsesteenweg die het winkelpark zal genereren zal op piekmomenten tot verdere filevorming leiden.

Er is geen studie bij het ontwerp toegevoegd die deze verbetering van de doorstroming aantoonst. Het aantal voertuigbewegingen overstijgt het theoretische maximum. Hoe de vervoersintensiteit wordt aangepakt, is niet overtuigend.

8/ Globale inrichtingsvisie

Eerst dient overgegaan te worden tot het opstellen van een globale studie van de N8 over het ganse tracé teneinde een globale inrichtingsvisie te bekomen alvorens ingrepen uit te voeren aan de N8 en op het terrein.

Dit werd vroeger een streefbeeld genoemd. Dit instrument heeft zijn intrede gedaan in de ruimtelijke en de verkeersplanning. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (hierna vermeld als RSV) werd geopteerd het bestaande wegennet te optimaliseren op basis van een functionele categorisering. Streefbeelden zijn een belangrijk hulpmiddel teneinde de inrichtingsprincipes zoals vooropgesteld in het RSV om te zetten in concrete realisaties voor deze wegen.

Een streefbeeld betreft een strategisch plan, dat op basis van een visie het eindbeeld voor de uitwerking van de inrichting van een element van de lijninfrastructuur (meer bepaald een wegverbinding) vast legt, volgens de principes van het structuurplan (RSV en/of PRS)

waarin deze lijninfrastructuur werd geselecteerd. Door de afstemming van de ruimtelijke ontwikkeling en de inrichting van de verkeersinfrastructuur binnen de corridor van de weg kunnen de bereikbaarheid en de leefbaarheid beide profiteren.
...

De verwerende partij verleent op 12 juni 2018 een stedenbouwkundige vergunning. De verwerende partij beslist:

“ ...

BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING EN DE AANVRAAG

De omgeving en de bouwplaats.

De bouwplaats is gelegen op de grote gewestweg N8 in de westelijke uitloper van de woonkern. De omgeving wordt hoofdzakelijk gekenmerkt door open bebouwing, zowel woningen als baanwinkels.

De aanvraag.

De aanvraag betreft het herinrichten van een deel van de gewestweg N8 Brakelsesteenweg door middel van het aanleggen van twee keerpunten, enerzijds ter hoogte van de Ziekhuizenstraat en anderzijds tussen de Ziekhuizenstraat en de Aardeweg.

Naast deze wegeniswerken worden ook de noodzakelijke riolerings- en afwateringswerken voorzien, met inbegrip van het aanleggen van twee bufferbekkens.

(...)

Overeenstemming met dit plan

Het gedeelte van de aanvraag, gelegen in de zone voor openbare weg uit het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan, is principieel in overeenstemming met de geldende voorschriften, want deze zone is juist bedoeld voor wegenis.

Het gedeelte van de aanvraag, gelegen in een zone voor bestaande hoofdwegen en in het woongebied volgens het gewestplan, is principieel in overeenstemming met de geldende voorschriften, want het herinrichten van de gewestweg zorgt voor een betere mobiliteit op de bestaande hoofdweg.

Het ene bufferbekken in agrarisch gebied en het gedeelte van het andere bufferbekken in woonuitbreidingsgebied, strijden met het geldend voorschrift want het aanleggen van bufferbekkens staan noch in functie van de agrarische gebiedsbestemming, noch in functie van groepswoningbouw. Het gedeelte van de aanvraag, gelegen in de zone voor specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel uit het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan, strijdt met de geldende voorschriften, want deze zone is bedoeld voor kleinhandelbedrijven en niet voor wegenis.

Hiervoor dient gebruik gemaakt van de onderstaande afwijkingsbepaling.

Afwijkingen van stedenbouwkundige voorschriften

Art. 4.4.7. §2

(...)

Besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 50, artikel 4.4.7, §2, en artikel 4.7.1, §2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester

HOOFDSTUK III. De handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben of als dergelijke handelingen beschouwd kunnen worden.

Art. 3 § 1. De volgende handelingen zijn handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De handelingen hebben betrekking op:

...

4° de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuren;

...

14° werfzones en tijdelijke (grond)stockages met het oog op de uitvoering van de handelingen, vermeld in punt 1° tot en met 13°

Combinaties van de handelingen, vermeld in het eerste lid, worden ook beschouwd als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4.47, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

§ 2. Naast de handelingen, vermeld in paragraaf 1, kunnen de volgende handelingen van algemeen belang beschouwd worden als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 44.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De handelingen hebben betrekking op:

1° de aanleg van gewestwegen met maximaal twee rijstroken die over een lengte van maximaal 1 kilometer afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften;

...

4° handelingen met betrekking tot bestaande of geplande openbare waterwegen of waterlopen, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals :

a) de aanleg van bufferbekkens met een oppervlakte kleiner dan 1 ha;

...

14° werfzones en tijdelijke (grond)stockages met het oog op de uitvoering van de handelingen, vermeld in punt 1° tot en met 13°.

De handelingen, vermeld in het eerste lid, die niet onder paragraaf 1 vallen, mogen niet worden uitgevoerd in een ruimtelijk kwetsbaar gebied, tenzij die handelingen door de aard, ligging en oppervlakte ervan geen significante impact hebben op het ruimtelijk kwetsbare gebied.

De vergunningsaanvrager die de handelingen, vermeld in het eerste lid, wil uitvoeren, motiveert in zijn vergunningsaanvraag waarom die handelingen een ruimtelijk beperkte impact hebben.

Het vergunningverlenende bestuursorgaan beoordeelt concreet of de handelingen de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschrijden, aan de hand van de aard en de omvang van het project en het ruimtelijke bereik van de effecten van de handelingen.

Een combinatie van de handelingen, vermeld in de paragrafen 1 en 2 of in paragraaf 2 alleen, kan ook beschouwd worden als een handeling van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact heeft als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

(...)

ANDERE ZONERINGSGEGEVENS

De aanvraag kruist een hoogspanningslijn en watert af naar een waterloop van 2de categorie.

EXTERNE ADVIEZEN (ZIE BIJLAGEN)

Op 29/11/2016 heb ik advies gevraagd aan het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Ninove.

Dit advies werd uitgebracht op 04/04/2017 en ontvangen op 14/04/2017. In dit advies zijn ook de door het College van Burgemeester en Schepenen gevraagde interne en externe adviezen verwerkt o.a. (Brandweer, Watergroep, Gecoro, sector Grondgebiedzaken). Het advies is ongunstig en is in bijlage toegevoegd.

Samenvattend wordt in het advies volgende gesteld:

1. het dossier omvat enkel een summiere merscreeningsnota, waarbij geen rekening wordt gehouden met de resultaten van het ontheffingsdossier Project-MER-plicht. Dit ontheffingsdossier ontbreekt in de aanvraag, de milderende maatregelen uit deze bundel zijn niet meegenomen in voorliggend dossier;

2. Ongunstig advies CBS naar aanleiding van verzoek tot ontheffing milieueffectrapportage-plicht (19/05/2015) Noodzaak van een project-MER wegens achterhaald karakter van het PRUP/Plan-MER en een gewenste beheersing van de groei van het wegverkeer. Een deel van de argumentatie wordt weerhouden in het kader van de aanvraag;
3. Aanvullende punten op het ongunstig advies CBS naar aanleiding van verzoek tot ontheffing milieueffectrapportage-plicht:
 - 3.1. Bronbemaling: geen verdere specificaties in het dossier;
 - 3.2. De aanvraag moet passen in een ruimer concept voor de verbetering van de doorstroming en de veiligheid van de N8;
 - 3.3. Aanvraag voorziet evenwel enkel vrijliggende fietspaden ter hoogte van de keerpunten;
 - 3.4. Er wordt geen bijkomende bushalte voorzien;
4. Aanvraag bijkomende inlichtingen openbaar onderzoek / bouwaanvraag: ontbreken van de microsimulatie in het dossier, zodat geen degelijk onderbouwd advies kan geformuleerd worden;
5. Opmerkingen op de ontwerpplannen:
 - 5.1. Voetweg nr 53: procedure verplaatsing nog niet afgerond: vergunning kan dus niet worden verleend;
 - 5.2. Rooilijn: de werken gebeuren deels buiten de rooilijn van de N8;
 - 5.3. Riolering: er is een ongunstig advies van de lokale rioolbeheerder;
 - 5.4. Waterbuffers algemeen: teveel ontbrekende gegevens over buffering, peilen, overlopen;
 - 5.5. Waterbufferbekken naast retailpark; deels in woonuitbreidingsgebied, maar deels in functie van privaat belang; frequente lozing van gemengd rioolwater in het bufferbekken;
 - 5.6. Waterbufferbekken naast woning nummer 302: ontbrekende niveau van de gracht;
 - 5.7. Mobiliteit –algemeen:
 - 5.7.1. Keerpunten enkel in functie van retailpark;
 - 5.7.2. Problemen met betrekking tot ontsluiting naburige woningen en handelszaken;
 - 5.7.3. Wat met restzones?
 - 5.7.4. Fietspad te dicht bij woningen 196, 198 en 209; te weinig ruimte voor voetpad;
 - 5.7.5. Effectieve capaciteit van de N8 ;
 - 5.8. Oversteekplaats voetgangers en fietsers:
 - 5.8.1. zebepad/accentverlichting wenselijk;
 - 5.8.2. zebepad sluit niet aan op voetpad;
 - 5.8.3. fietsoversteek onvoldoende breed;
 - 5.9. Keerpunten:
 - 5.9.1. Extra verkeersdrukte vanaf rotonde Den Dollar;
 - 5.9.2 Keerpunten te klein ontworpen, met alle risico's van dien;
 - 5.10. Kruispunt Ziekhuizenstraat: gevaarlijke situatie wordt gecreëerd,
 - 5.11. Ontsluiting feestzaal De Vos en woning nummer 302: voorziene doorsteek te beperkt;
6. Ongunstig advies van de lokale rioolbeheerder, RioP van de watergroep: er ontbreken tal van gegevens om de aanvraag voldoende te kunnen beoordelen;
7. De argumenten van de gecoro worden overgenomen:
 - 7.1. Ontwerp vertoont tal van gebreken;
 - 7.2. Enkel totaalaanpak (ook wegvak tussen 2 keerpunten) kan probleem oplossen;
 - 7.3. Het dossier omvat geen studie die een verbetering van de doorstroming aantoonst;

8. Globale inrichtingsvisie: een globaal streefbeeld voor de N8 ontbreekt; pas daarna kan overgegaan worden tot uitvoering van aanpassingswerken op het terrein.

Standpunt Gewestelijk Stedenbouwkundig Ambtenaar:

In essentie valt het advies op te delen in:

<u>Milieueffectrapport (MER)</u>

Het ontheffingsdossier met MOBiliteitsEffectenRapport (Mober) voor het retailpark was niet gevoegd

Het ontheffingsdossier Project-MER-plicht staat meer in functie van het retailpark.

Voorliggende aanvraag betreft enkel herinrichtingswerken op de gewestweg N8, dus volstaat een MER-screening.

Gezien de bestaande moeilijkheden op deze gewestweg wil het Agentschap Wegen en Verkeer hoe dan ook deze keerpunten aanleggen. Deze aanvraag staat dus niet alleen in het teken van het toekomstige retailpark.

Met andere woorden, zelfs zonder de aanleg van het toekomstige retailpark voorziet het Agentschap Wegen en Verkeer de voorliggende herinrichting van de gewestweg N8.

Artikel 2, §6 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage dat voor projecten die worden opgesomd in Bijlage III bij dit Besluit een project-MER-screening volstaat. Onderdeel 10, e) van Bijlage III vermeldt dat voor de "aanleg van wegen" een project-MER-screening volstaat.

Artikel 7 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning bepaalt in het kader van de dossiersamenstelling voor technische werken dat het voegen van de project-MER-screeningsnota volstaat. Er bestaat geen juridische verplichting om ook een eerder MER-ontheffingsdossier te voegen aan de aanvraag waarvoor slechts een project-MER-screeningsplicht geldt.

Overeenkomstig datzelfde artikel 7 dient slechts een Mober te worden gevoegd als de aanvraag betrekking heeft op het aanleggen van ten minste 200 parkeerplaatsen, of het wijzigen van een bestaande parkeergelegenheid telkens het aantal parkeerplaatsen door de wijziging de drempel van 200 parkeerplaatsen of een veelvoud ervan overschrijdt.

Het ontheffingsdossier voor het retailpark is overigens niet relevant voor de beoordeling van de voorliggende aanvraag, nu de herinrichting van de N8 met 2 keerlussen onafhankelijk van de mogelijke realisatie van het bedrijventerrein, zal worden uitgevoerd. De milderende maatregelen uit het ontheffingsdossier, raadpleegbaar op de MER databank van het Departement Omgeving, hebben dan ook geen betrekking op de inrichting van de N8. Wel wordt in de MER ontheffingsaanvraag als maatregel voorgesteld om vrijliggende fietspaden te voorzien tussen de keerlussen. De aanleg van een vrijliggend fietspad maakt echter deel uit van een apart project van AWV door middel van een samenwerkingsovereenkomst VI, zoals ook wordt voorgesteld in de MER ontheffingsaanvraag. Verder stelt de MER ontheffingsaanvraag de inrichting van een dubbele keerlus voor en een verbod tot keren tussen de keerlussen. Dit wordt in de voorliggende aanvraag ook voorzien.

Derhalve bestaat er geen grondslag om het aanvraagdossier onvolledig te verklaren.

De milderende maatregelen uit de MER ontheffing werden niet gevolgd (aanleg vrijblijvend fietspad tussen keerpunten, beveiligen toegangen tot het retail park)

De herinrichting van de N8 met de twee keerlussen staat los van het retailpark en zal, onafhankelijk van de ontwikkeling van het retailpark worden doorgevoerd om een betere

doorstroming te bekomen. De milderende maatregelen uit het ontheffingsdossier, raadpleegbaar op de MER databank van het Departement Omgeving, hebben geen betrekking op de inrichting van de N8. doorstroming te bekomen. De milderende maatregelen uit het ontheffingsdossier, raadpleegbaar op de MER databank van het Departement Omgeving, hebben geen betrekking op de inrichting van de N8. Wel wordt in de MER ontheffingsaanvraag als maatregel voorgesteld om vrijliggende fietspaden te voorzien tussen de keerlussen. De aanleg van een vrijliggend fietspad maakt echter deel uit van een apart project van AWW door middel van een samenwerkingsovereenkomst VI, zoals ook wordt voorgesteld in de MER ontheffingsaanvraag. Verder stelt de MER ontheffingsaanvraag de inrichting van een dubbele keerlus voor en een verbod tot keren tussen de keerlussen. Dit wordt in de voorliggende aanvraag ook voorzien.

Noodzaak van een project-MER wegens achterhaald karakter van het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP)/Plan-MER en een gewenste beheersing van de groei van het wegverkeer

Uit de uitvoerige onderzoeken met betrekking tot het ontsluitingsconcept zoals beoogd in het plan-MER bij het PRUP, blijkt het besluit van het plan-MER slechts voorstelt om twee rotondes met twee rijstroken te voorzien op de N8 (Brakelsesteenweg) aan de grenzen van de kleinhandelszone. De huidige geplande ontsluiting via twee keerlussen voldoet nog steeds aan de principes die werden vooropgesteld in het Plan-MER.

Wat de ontsluiting van het planelement 3 "kleinhandel Brakelsesteenweg (N8)" van het PRUP "Afbakening kleinstedelijk gebied Ninove" betreft, verwijst het plan-MER naar het MOBER dat werd opgemaakt en naar de ontsluitingsconcepten die in dit MOBER tegen elkaar werden afgewogen. Het hierin voorgestelde rechts-in en rechts-uit principe via rotondes zou het aantal conflictpunten moeten reduceren:

"Het voorgestelde concept reduceert het aantal conflictpunten door het toepassen van het rechts-in en rechts-uit principe. Rekening houdend met het ruimtelijke aspect lijkt het aangewezen om de rotondes te plaatsen zoals de figuur aangeeft. De rotondes komen aan de grens van de te ontwikkelen kleinhandelszone te liggen. Op die manier komen de stedenbouwkundige deelruimtes duidelijk tot uiting en kan het project onmiddellijk aansluiten op één van de twee tweestrooksrotondes. De tweestrooksrotonde ter ontsluiting van het retailpark ligt zo maximaal mogelijk aan de oostzijde van het perceel. De locatie van de rotonde aan de westzijde wordt in een latere fase door de wegbeheerder bepaald." (p. 56).

Daarnaast stelt het plan-MER dat maatregelen ter bevordering van de doorstroming en verkeersveiligheid op de N8 noodzakelijk zijn:

"De realisatie van het plan zal een matige tot sterke toename van de verkeersintensiteiten tot gevolg hebben. Bij ontwikkeling van planelement 3 (retail N8) wordt de theoretische capaciteit van de N8 Brakelsesteenweg overschreden. Maatregelen ter bevordering van de doorstroming en ter verbetering van de verkeersveiligheid op de N8 en maatregelen voor een vlotte afwikkeling van het verkeer op het planelement zelf, blijken noodzakelijk." (p. 58)

Zowel het MOBER als het plan-MER beogen dus een optimalisatie van capaciteit van de N8 alsook de kruispunten op de N8 ter hoogte van het geplande handelsgeheel. De wijze waarop deze optimalisatie dient te worden gerealiseerd, wordt noch in het MOBER, noch in het plan-MER op definitieve wijze vastgelegd. Het plan-MER zelf geeft ook aan dat er leemten in de kennis waren, waardoor het niet mag verbazen dat de wijze van optimalisatie niet definitief werd vastgelegd:

"De verkeersgeneratie werd berekend op basis van kencijfers en op basis van de opgegeven te ontwikkelen oppervlakte die eerder als een grootteorde dienen te worden beschouwd. Op plan-MER-niveau is het vrijwel onmogelijk om een correcte distributie van het (vooral cumulatieve) verkeer op het wegennet in te schatten. De capaciteitstoets werd

uitgevoerd op basis van beschikbare verkeerstellingen in de omgeving van het planelement. De capaciteitstoets voor de verschillende planelementen dient bijgevolg als een richtwaarde te worden beschouwd."(p. 59)

Uit de verdere studies en onderzoeken die werden uitgevoerd naar aanleiding van de ontsluiting en doorstroming op de N8, blijkt dat een herinrichting met twee keerlussen de meest geschikte oplossing is (zie verder).

Er is dus geen sprake van een achterhaald karakter van het PRUP of het Plan-MER.

In het kader van de besprekingen in de Regionale MobiliteitsCommissie (RMC), gaf de kwaliteitsadviseur een positief advies voor de ontsluiting via twee keerlussen (zie verder).

De beleidsvisie "Vlaams Mitigatieplan 2013-2020" waarnaar verwezen wordt door het College van Burgemeester en Schepenen heeft geen verordenende kracht, maar is een louter strategisch beleidsplan, zoals uit het plan zelf blijkt. Een niet-verordenende tekst kan niet tot de opmaak van een project-MER leiden.

Er is dan ook geen reden tot de opmaak van een project-MER en dit diende dan ook niet gevoegd te worden bij de vergunningsaanvraag. Daarenboven behoort het aangevraagde niet tot Bijlage I bij het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 waarvoor verplicht een project-MER zou moeten worden opgemaakt.

Effecten op milieu

Voor de inschatting van de milieu-effecten wordt verwezen naar de projectmerscreening, die bij de aanvraag werd gevoegd. Daarin wordt aangegeven dat deze stedenbouwkundige aanvraag enkel betrekking heeft op de herinrichting van de gewestweg N8. Deze aanvraag betekent een verbetering van de bestaande situatie. Huidige aanvraag veroorzaakt geen bijkomende verkeer.

MOBILITEIT

Mobiliteit en de vrees voor doorstromingsproblemen en sluipverkeer onder meer omdat keerlussen in plaats van rotondes worden aangelegd

De huidige inrichting van de gewestweg N8 ter hoogte van de aanvraag is zeer verkeersonveiligheid (breed profiel van de rijweg en fietspad op hetzelfde niveau als de rijweg en wordt louter aangeduid met een wegmarkering,...). Door de ligging van verschillende handelszaken langs de weg worden er veel linksafslaande manoeuvres uitgevoerd. Met als gevolg verschillende kop-staart aanrijdingen tot gevolg, die lange wachtrijen met zich meebrengen.

Uit de meest recente ongevallenstatistieken, van 1996 tot 2012, voor het segment van de N8 tussen de Aardeweg (kmpt 24,8) en de Ziekhuizenstraat (kmpt 25,6) blijkt trouwens dat er in totaal voor de opgegeven periode op dit segment maar liefst 58 ongevallen plaatsvonden met in totaal 1 dode, 10 zwaargewonden en 74 lichtgewonden. Het betrokken segment dient dan ook te worden beschouwd als een ongevallenlint, met toenemende verkeersonveiligheid ter hoogte van de Ziekhuizenstraat. Bij een significant aandeel van de geregistreerde ongevallen zijn voertuigen betrokken die linksaf slaan of op het punt staan om linksaf te slaan.

Door dit alles vermindert de doorstroming op de N8 op deze plaats in grote mate en ontstaan files. Daarom dient dit gedeelte van de weg bij hoogdringendheid aangepast.

Na grondig onderzoek werd gekomen tot een oplossing met keerlussen. Deze oplossing werd voorgelegd tijdens de Regionale MobiliteitsCommissie van 20 oktober 2014 en positief geadviseerd door de kwaliteitsadviseur via zijn verslag van 23 oktober 2014.

Dit alles wordt bevestigd in het Ministerieel Besluit met betrekking tot het onteigeningsplan. Deze aanvraag zorgt voor een verkeersveiligere situatie.

In een latere fase wordt de rest van dit gedeelte van de N8 heraangelegd.

Uit de verschillende voorafgaande onderzoeken betreffende de mobiliteit en doorstroming op de N8 blijkt dat een inrichting van twee keerlussen een afdoende oplossing biedt teneinde de doorstroming op de N8 en een verhoogde verkeersveiligheid te verzekeren.

Wat de ontsluiting van het planelement 3 "kleinhandel Brakelsesteenweg (N8)" van het PRUP "Afbakening kleinstedelijk gebied Ninove" betreft, verwijst het plan-MER naar het MOBER dat werd opgemaakt en naar de ontsluitingsconcepten die in dit MOBER tegen elkaar werden afgewogen. Het hierin voorgestelde rechts-in en rechts-uit principe via rotondes zou het aantal conflictpunten moeten reduceren:

"Het voorgestelde concept reduceert het aantal conflictpunten door het toepassen van het rechts-in en rechts-uit principe. Rekening houdend met het ruimtelijke aspect lijkt het aangewezen om de rotondes te plaatsen zoals de figuur aangeeft. De rotondes komen aan de grens van de te ontwikkelen kleinhandelszone te liggen. Op die manier komen de stedenbouwkundige deelruimtes duidelijk tot uiting en kan het project onmiddellijk aansluiten op één van de twee tweestrooksrotondes. De tweestrooksrotonde ter ontsluiting van het retailpark ligt zo maximaal mogelijk aan de oostzijde van het perceel. De locatie van de rotonde aan de westzijde wordt in een latere fase door de wegbeheerder bepaald." (p. 56).

Daarnaast stelt het plan-MER dat maatregelen ter bevordering van de doorstroming en verkeersveiligheid op de N8 noodzakelijk zijn:

"De realisatie van het plan zal een matige tot sterke toename van de verkeersintensiteiten tot gevolg hebben. Bij ontwikkeling van planelement 3 (retail N8) wordt de theoretische capaciteit van de N8 Brakelsesteenweg overschreden. Maatregelen ter bevordering van de doorstroming en ter verbetering van de verkeersveiligheid op de N8 en maatregelen voor een vlotte afwikkeling van het verkeer op het planelement zelf; blijken noodzakelijk." (p. 58)

Zowel het MOBER als het plan-MER beogen dus een optimalisatie van capaciteit van de N8 alsook de kruispunten op de N8 ter hoogte van het geplande handelsgeheel. De wijze waarop deze optimalisatie dient te worden gerealiseerd, wordt noch in het MOBER, noch in het plan-MER op definitieve wijze vastgelegd. Het plan-MER zelf geeft ook aan dat er leemten in de kennis waren, waardoor het niet mag verbazen dat de wijze van optimalisatie niet definitief werd vastgelegd:

"De verkeersgeneratie werd berekend op basis van kencijfers en op basis van de opgegeven te ontwikkelen oppervlakte die eerder als een grootteorde dienen te worden beschouwd. Op plan-MER-niveau is het vrijwel onmogelijk om een correcte distributie van het (vooral cumulatieve) verkeer op het wegennet in te schatten. De capaciteitstoets werd uitgevoerd op basis van beschikbare verkeerstellingen in de omgeving van het planelement. De capaciteitstoets voor de verschillende planelementen dient bijgevolg als een richtwaarde te worden beschouwd." (p. 59)

Er wordt derhalve duidelijk aangegeven dat het op plan-MER niveau vrijwel onmogelijk is om een correcte distributie van het verkeer op het wegennet in te schatten en de capaciteitstoets voornamelijk als een richtwaarde beschouwd dient te worden.

Het plan-MER geeft nog een overzicht van de verschillende voorgestelde maatregelen per deelgebied en waar deze het best vertaald worden, zijnde op Ruimtelijk UitvoeringsPlan (RUP)-niveau of project-niveau of op een ander niveau (p258). Voor het deelplan 3 wordt de volgende maatregel opgelijst:

" - Beperken impact verkeersgenererend effect:

- Aandacht voor bereikbaarheid met de fiets*
- Stimuleren fietsverkeer en openbaar vervoer*
- Parkeerdruk opvangen op eigen terrein*
- Aandacht voor bereikbaarheid met openbaar vervoer*

- Voorzien van voldoende fietsstalplaatsen (cfr. de richtlijnen zoals vermeld in de discipline mobiliteit)"

Deze maatregel kan overeenkomstig het overzicht zowel op RUP-niveau als op project-niveau gerealiseerd worden.

Deze maatregel werd voor zover als mogelijk doorvertaald in het PRUP. Ter illustratie kan onder meer verwezen worden naar het minimaal aantal te voorziene parkeerplaatsen (artikel 16 van de stedenbouwkundige voorschriften), naar de verplichting om als inrichtingsprincipe te hanteren dat voorzieningen voor laden en lossen zodanig worden ingeplant en ingericht dat de hinder voor de omgeving wordt beperkt (artikel 14 van de stedenbouwkundige voorschriften) en in casu meer bepaald op het eigen terrein (artikel 1.6 van de stedenbouwkundige voorschriften) en naar de beperking van het aantal toegangen van het handelsgeheel tot de N8 tot één gebundelde in- en uitrit (artikel 16 van de stedenbouwkundige voorschriften). Hieromtrent stellen de stedenbouwkundige voorschriften expliciet:

"De inrichting gebeurt op een dergelijke wijze dat de toegang tot het openbaar domein van de N8 voor gemotoriseerd verkeer fysiek onmogelijk is behalve via de daartoe voorziene in- en uitritten"

De milderende maatregel "Volledige herinrichting N8 Brakelsesteenweg met vrijwaren voldoende ruimte voor volwaardige fietsvoorzieningen langs de N8" wordt niet opgelijst als te realiseren op RUP-niveau of project-niveau, doch in samenspraak met het Agentschap Wegen en Verkeer.

Teneinde te komen tot een optimalisatie van de capaciteit en de kruispunten van de Brakelsesteenweg werden reeds verschillende stappen doorlopen.

Zoals reeds hierboven besproken, werd om de verkeersafwikkeling ter hoogte van de kleinhandelszone zo vlot mogelijk te laten verlopen in het plan-MER geoordeeld dat maatregelen nodig zijn in het kader van de afslagbewegingen richting de kleinhandelszone. In het besluit van het plan-MER, wordt voorgesteld om twee rotondes met twee rijstroken te voorzien op de N8 (Brakelsesteenweg) aan de grenzen van de kleinhandelszone: "Zo wordt voorgesteld de ontsluiting te regelen via een rechts-in en rechts-uit principe met tweestrooksrotondes aan de grenzen van de (deels bestaande) kleinhandelszone langs de N8'.

In de toelichtingsnota met betrekking tot het deel-DRUP "Specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel" wordt voor de ontsluiting van de zone als inrichtingsprincipe een gebundelde toegang en uitrit naar de N8 voorzien (STUK 9):

"De inrichtingsprincipes voor de ontwikkeling van een specifiek bedrijventerrein voor kleinhandel langs de Brakelsesteenweg N8 zijn aangegeven op volgende figuur.

[...]

4. De ontsluiting van de kleinhandelsconcentratie via de Brakelsesteenweg N8 gebeurt via een gebundelde toegang en uitrit. Het aantal erftoegangen wordt beperkt tot één gebundelde in/uitrit of één inrit en één uitrit.

5. Een (her)inrichting van de N8, afgestemd op de nieuwe ontwikkeling is aan te bevelen. Een beveiligde toegang tot de kleinhandelsconcentratie, waarbij het potentieel conflict tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer wordt gereduceerd (bijvoorbeeld afzonderlijke afslagstrook), en een betere beveiliging van fietsverkeer ter hoogte van de kleinhandelszone.

[...]"

In de stedenbouwkundige voorschriften met betrekking tot de overdruk 1.6 wordt dan ook de volgende inrichting opgelegd:

"Het aantal toegangen van de zone tot de N8 wordt beperkt tot één gebundelde in- en uitrit of één afzonderlijke inrit en uit. De inrichting gebeurt op een dergelijke wijze dat de toegang tot het openbaar domein van de N8 voor gemotoriseerd verkeer fysiek onmogelijk is behalve via de daartoe voorziene in- en uitritten."

- Mober dd 29 augustus 2013 en bespreking in Gemeentelijke BegeleidingsCommissie (GBC) en RMC

Naar aanleiding van de ontwikkeling van het Ninouter Retailpark, liet de ontwikkelaar van het handelsgeheel een **Mober** opmaken, waarin een aantal alternatieven voor het inrichtingsprincipe betreffende de ontsluiting uit de stedenbouwkundige voorschriften besproken worden. Dit Mober had tot doel dat een samenwerkingsovereenkomst type VII zou kunnen worden afgesloten met de betrokken actoren omtrent de aanleg of herinrichting van een gewestweg ter verbetering van de ontsluiting van een tewerkstellings-, winkel- of dienstzone in de zin van het Decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid en het Besluit van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid. Dit zou er vervolgens voor kunnen zorgen dat op relatief korte termijn twee doelstellingen met betrekking tot de N8 bereikt worden (p.10 -11 van het Mober):

1. Realisatie van het retailpark en de ontsluiting naar het bedrijventerrein voor kleinhandel;
2. Verhogen van de verkeersveiligheid op het desbetreffende wegvak.

In het Mober wordt met betrekking tot het mobiliteitsprofiel en de mobiliteitseffecten geconcludeerd dat de N8, na ontwikkeling van het Ninouter Retailpark, de theoretische capaciteit bijna bereikt zou hebben op wegvakniveau. Op kruispuntniveau zou de capaciteit bereikt worden en zouden de wachttijden hoger dan 20 seconden oplopen. Om ervoor te zorgen dat de wachttijden op de kruispunten minder hoog zouden oplopen, stelt het Mober dat het aangewezen is om de afwikkeling te verbeteren.

Naar aanleiding van dit Mober, werd vervolgens een **unieke verantwoordingsnota** opgemaakt, waarin een aantal alternatieven worden onderzocht ter verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid in de omgeving van het projectgebied. Onder meer werden de mogelijkheid van een linksafslagstrook, een lichtengeregeld kruispunt, en de aanleg van rotondes besproken. De voorkeur ging hierbij uit naar de aanleg van rotondes, nu deze een filtereffect realiseren en een vlottere doorstroming garanderen. Daarenboven zouden zij ook een risicovermindering van het aantal letselongevallen inhouden (p. 80 van het Mober). Vervolgens werden een aantal varianten met rotondes uitgewerkt, waarbij het volgende inrichtingsprincipe als voorkeursvariant werd aangeduid:

"Uit voorgaande hoofdstukken komt de meest aangewezen oplossing naar voor als zijnde de ontsluiting van het retailpark met een enkelstrooksrotonde met enkele toeritten en bypass kant Brussel.

Ter vervollediging van de ruimere visie op de N8, zal ook een tweede rotonde op de grens van het kleinstedelijk gebied aangelegd worden. Beide acties kunnen en zullen effectief op korte termijn worden uitgevoerd.

Het tussengelegen segment, tussen beide rotondes, zal door AWV worden gerealiseerd met gemarkeerde scheiding tussen beide rijrichtingen, door middel van ononderbroken belijning. Op die manier wordt rekening gehouden met de randvoorwaarden van het uitzonderlijk vervoer: het noodzakelijke gabariet blijft gegarandeerd.

Op termijn zal door middel van een samenwerkingsovereenkomst met AWV het segment tussen beide rotondes ingericht kunnen worden. De samenwerkingsovereenkomst is reeds opgestart en de startnota is afgerond (zie hiervoor hoofdstuk 13.3.2).

Dit project zal verder bouwen op de visie die in deze unieke verantwoordingsnota wordt geponeerd. Zo kan de ononderbroken belijning tussen beide rotondes vervangen worden door een gesloten middenberm en kunnen de aanliggende fietspaden vrijliggend gebracht worden, conform het Vademecum Fietsvoorzieningen."(p. 92 van het Mober)

Het Mober en de unieke verantwoordingsnota werden vervolgens besproken in de **Gemeentelijke Begeleidingscommissie** (GBC) van Ninove op 12 december 2013. Tijdens deze besprekingen adviseerde het nieuwe stadsbestuur van Ninove negatief over de aanleg van de 2 rotondes. Het Agentschap Wegen en Verkeer antwoordde echter dat

de inspanningen van de ontwikkelaar van het handelsgeheel het mogelijk maken dat een deel van de N8 reeds verkeersveiliger wordt gemaakt alsook dat de afwikkeling betrouwbaarder wordt gemaakt. Vermits er geen consensus bereikt werd, werd het dossier overgemaakt aan de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC).

Het dossier werd vervolgens besproken in de **RMC**, doch de kwaliteitsadviseur adviseerde negatief en stelde:

- dat rotondes gelijkwaardigheid geven aan de toekomstige wegen, waardoor de toegang tot het winkelpark tevens een regionale weg zou worden, nu de N8 een regionale weg is of omgekeerd, dat de N8 wordt verlaagd tot een zuiver lokale weg. In ieder geval zou de regionale ontsluitingsfunctie van de N8 ondermijnd worden en zou dit leiden tot meer sluikverkeer op andere lagere wegcategorieën.
- dat er een ongelijke wachttijdverdeling zal zijn voor de op de rotonde toekomstige wegen, nu de verkeersintensiteit van de N8 hoger ligt dan deze van de toegangsweg tot het winkelpark. Hoewel slechts ca. 10% van de weggebruikers op de N8 de afslagbeweging naar het winkelpark zou maken doch een grote meerderheid van het verkeer op de N8 doorgaand verkeer zou zijn, zal dit doorgaand verkeer een vertraging en mogelijke congestie ondervinden vanwege de rotonde.
- dat het voorzien van een bypass, naast de inrichting van de rotonde, het gemakkelijker zou maken om het winkelpark te bereiken dan de N8 te volgen, hetgeen de kwaliteitsadviseur zeer onlogisch vindt.
- dat de rotonde enkel tussen 10.00u en 18.00u als ontsluiting zou fungeren en de rest van de tijd nutteloze vertraging op de N8 zou veroorzaken, nu het bezoek aan het winkelpark beperkt is in de tijd.
- dat de rotonde nadelig zou zijn qua comfort en veiligheid voor de fietsers.
- dat een rotonde de komst van nieuwe buslijnen sterk zou kunnen hypothekeren.

Mober dd. 11 mei 2014 en bespreking in GBC en RMC

Rekening houdend met de opmerkingen van de kwaliteitsadviseur, zocht tussenkomende partij naar een andere oplossing. Vervolgens werd een **ontsluiting met keerlussen en afslagstroken** voorgesteld. De unieke verantwoordingsnota werd derhalve aangevuld met de bespreking van enkele inrichtingsvarianten waarbij keerlussen gebruikt worden (zie Mober dd. 11 mei 2014).

Dit voorstel werd opnieuw besproken in de **GBC** van Ninove. De ontwikkelaar van het handelsgeheel licht tijdens deze bespreking toe dat het nieuwe voorstel tegemoet komt aan de twee voornaamste opmerkingen van de stad Ninove, zijnde een vlotte doorstroming op de N8 (de N8 blijft immers in voorrang) en het vermijden van een mogelijke obstructie op de N8 door het oprijden van de parking (er wordt een ruime bufferstrook voorzien richting de parking). Het Agentschap Wegen en Verkeer en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken uiten hun voorkeur voor deze nieuwe variant met keerlussen en afslagstroken daar deze inrichting op voldoende wijze de ontsluiting van het winkelpark organiseert en verhelpt aan de pijnpunten die thans reeds aanwezig zouden zijn op de N8. Hoewel aan de bekommernissen van de stad werd tegemoet gekomen, kon de stad niet akkoord gaan met het nieuwe voorstel, waardoor geen consensus kon bereikt worden en het voorstel werd doorgestuurd naar de RMC.

In het kader van de besprekingen in de **RMC**, gaf de kwaliteitsadviseur een positief advies. De bespreking van het ontwerp van de inrichting met keerlussen luidt als volgt:

"Ontwerp

Het ontwerp voorziet in de herinrichting van een deel van de N8 ter hoogte van het te ontwikkelen retailpark in de vorm van een brede middenberm met twee afslagstroken naar keerpunten die rug aan rug gelegen zijn aan weerszijden van een centrale fietsoversteekplaats. De toegang van het terrein is zo vormgegeven dat de afslagstrook

voorbij de centrale fietsoversteekplaats begint. De invoegstrook aan de uitrit eindigt aan de fietsoversteekplaats waarna men de keerlus kan bereiken. Bij het oprijden van het terrein is er een lange toegangsweg die als buffer dient voor de eerste parkeerplaatsen worden bereikt. Dit is positief. Het ontwerp voorziet in de aanleg van vrijliggende fietspaden bij 70 km/u gescheiden door een veiligheidsstrook van 1m, boordsteen inbegrepen. Aan de oversteekplaats is een wachtzone voorzien enkel aan de zijde van het retailpark. Tot aan de Ziekhuizenstraat wordt de witte lijn in de as van de weg gesloten en een brede middengeleider met keerpunt aangelegd voorbij de Ziekhuizenstraat, dit als een vorm van poorteffect bij het einde van de winkelzone alsook om de keerbewegingen omwille van de doorlopende witte lijn mogelijk te maken.

Het ontwerp kan in de toekomst nog geoptimaliseerd worden door spreiding over een groter gebied tot aan de N405 te Ninove waarbij door onteigening een fysieke scheiding in het midden van de weg kan worden aangebracht en bijkomende keerpunten."

De kwaliteitsadviseur oordeelt verder in zijn positief advies:

"Uitgaande van dit goedgekeurde kader is de projectontwikkelaar engagementen aangegaan om het project te ontwikkelen en in overeenstemming met AWW ook de herinrichting van de gewestweg aan te pakken.

De verkeersgeneratie van het project werd afgezet tegen de intensiteiten op de Brakelsesteenweg en de ontsluiting werd getoetst in een microsimulatie.

Kwaliteitsadviseur is van oordeel dat het voorliggende project de knelpunten oplost die het vorige ontwerp met zich meebracht. De doorstroming op de N8 krijgt nu voorrang. De wachtrij zal zich indien ze voorkomt vormen op het terrein van de retailsite. De buffer tussen de parkeerplaatsen en de inrit is lang genoeg om de afrijstrook niet te blokkeren.

AWV gaat akkoord met het project omvangrijker ingreep." (eigen benadrukking)

De kwaliteitsadviseur stelt tevens vast dat de stad zich blijft verzetten. De stad diende op 3 december 2014 een verzoek tot heroverweging van het gunstige advies van de RMC in bij de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken. De Minister antwoorde evenwel in zijn brief van 23 januari 2015:

"Ik stel vast dat mijn administraties het Wegen en Verkeer (AWV) en het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) de nieuwe oplossing grondig hebben bestudeerd. Tevens werd een verkeerssimulatie uitgevoerd, die een positief licht werpt op de nieuwe verkeerssituatie (Simulatie, Ruimte & Verkeer Projectnummer - 6E0113000444 april 2014). Mijn administraties bevestigen dat de nieuwe oplossing, zoals besproken op de RMC van 23 oktober 2014, op afdoende wijze de ontsluiting van het retailpark organiseert. Tevens verhelpt de oplossing aan een aantal pijnpunten die er op vandaag aanwezig zijn op het vlak van doorstroming en verkeersveiligheid, onder meer voor de willekeurig linksafslaan bewegingen. Ik bevestig daarom het gunstig advies van de kwaliteitsadviseur Valère Donné, zoals genomen op de RMC van 23 oktober 2014 betreffende N8 Brakelsesteenweg te Ninove"

Ook in de beantwoording van enkele parlementaire vragen omtrent de variant met keerlussen bevestigde de Minister nogmaals dat het concept van rotondes fundamentele problemen met zich zou brengen betreffende de doorstroming op de N8 en dat de variant met keerlussen ervoor zorgt dat de doorgaande verkeersstroom op de N8 niet wordt gehinderd. Terzake kan naar de volgende parlementaire vragen verwezen worden:

Vraag 1:

"Hoe valt het negatief advies van de RMC van februari 2014, dat de komst van het winkelcentrum fundamenteel in vraag stelt, te rijmen met het positief advies van de RMC van oktober 2014?"

Antwoord:

De projectmethodologie (startnota waarin alternatieven worden afgewogen, projectnota, GBC's, RMC), zoals bepaald in het Mobiliteitsdecreet, voorziet dat projecten op een

gefaseerde wijze tot stand komen waarbij wordt gestart met een analyse van de feitelijke, financiële en juridische context en de definiëring van verscheidene oplossingsrichtingen. Bij de analyse voor dit project **werd de dubbelstrooksrotonde als mogelijke oplossingsrichting onderzocht** maar uiteindelijk werd in eerste instantie een klassieke enkelstrooksrotonde als voorkeursoplossing naar voor geschoven. Dit had o.m. te maken met de beschikbare ruimte, de hoeken waarmee de takken op de rotonde zouden aansluiten binnen de beperkte beschikbare ruimte, het beperkte gebruik van de binnenstrook hierdoor, het grote conflict met zwakke weggebruikers die een dubbeistrooksrotonde dienen te dwarsen, en de weerslag op de doorstroming. **Uit de bespreking in de GBC en het advies van de kwaliteitsadviseur op dit eerste ontwerp bleek dat het concept van een rotonde op zich fundamentele problemen kon opwerpen met de doorstroming op een secundaire 2.**

Het is dan ook **aannemelijk dat bij een verdere (na een plan-MER ikv. een PRUP) analyse (startnota, projectnota, microsimulatie) andere concepten werden onderzocht, waarbij nog meer de nadruk werd gelegd op de doorstroming op de N8 en het wegwerken van veel conflictpunten binnen de hele kleinhandelszone (Ziekhuizenstraat tot Aardeweg).**

De verschillende versies van de MOBER die zijn opgemaakt voor de kleinhandelszone en bijkomende inzichten verschaffen in de te verwachten verkeersafwikkeling, **vertonen een duidelijke evolutie die wordt geleid door het principe van een verkeerskundige en ruimtelijke optimalisatie van de N8-Brakelsesteenweg.** In de uiteindelijke oplossing is gekozen voor **twee halve keerpunten** (i.p.v. een volledige rotonde) **én wordt de rechtdoorgaande beweging niet onderbroken.**

Het is tevens belangrijk te vermelden dat het niet het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) als wegbeheerder was die de realisatie van een kleinhandelszone in deze omgeving heeft gewild, **maar dat deze keuze werd gemaakt door de stad Ninove zelf én door de provincie Oost-Vlaanderen,** bevoegd voor de afbakening van de kleinstedelijke gebieden. Binnen dit gegeven is de juridische realiteit dus dat twee overheden, nl de provincie en de gemeente, vonden dat een **kleinhandelszone op zijn plaats was langs een gewestweg,** onder bevoegdheid van een derde overheid. Als wegbeheerder zou de Vlaamse overheid achteraf met de vinger worden gewezen indien er onvoldoende was ingespeeld op de juridische realiteit van de afbakening van het kleinstedelijk gebied en de realisatie van een kleinhandelszone. **Het verwondert mij dan ook dat de lokale overheid deze kleinhandelszone al bijna onmiddellijk na de realisatie ervan wil schrappen, omdat een privé-projectontwikkelaar gebruik wil maken van de aangeboden gelegenheid.** Dit schept mogelijks problemen op het vlak van de rechtszekerheid voor de reeds aanwezige bedrijven.

Vraag 2:

"Gelet op de opvallende verschillen tussen de cijfers inzake theoretische wegcapaciteit, zitgeneratie, gemiddelde verblijfsduur, spreiding van de bezoekers en parkeerbehoefte in het plan-MER en de diverse MOBER-studies, kan de jongste MOBER-studie dan nog als afwegingsgrond dienen bij de beoordeling van dit dossier?"

Antwoord:

'De jongste Mober is geen studie op zich, maar **het resultaat van besprekingen binnen de GBC en op RMC van de eerdere versies.** Ze is dus het **gevolg van de voortschrijdende inzichten en de kritische benaderingen die er zijn geweest.** In die zin is de Mober die heeft geleid tot een goedkeuring van de project, geen tegenstudie: maar bouwde ze voort op de gezamenlijke inspanningen van verschillende partners, waarbij de stad Ninove zich steeds kritisch kon blijven opstellen.

De kritiek op de aspecten van doorstroming en capaciteit dient eveneens in dit kader te worden gezien. De capaciteitsverhoging die wordt verkregen, volgt uit een hogere

benutting van de theoretische capaciteit door de ingrepen die worden voorgesteld over het hele wegvak, tussen de twee keerpunten.

De theoretische capaciteit van een 'secundaire weg type II' bedraagt 1800 pae/uur/richting/rijstrook. Omwille van de talrijke toegangen en erfontsluitingen én de huidige linksafbewegingen (die doorgaand verkeer tegenhouden), mag worden aangenomen dat de werkelijke maximale capaciteit die de weg vandaag kan verwerken 1000 pae/uur/richting/rijstrook bedraagt. **Het voorliggend ontwerp beperkt zich niet enkel tot de toegang van de nieuwe zone, maar zorgt ook voor een reorganisatie van in- en uitritten van de aanwezige handelszaken.** De afslagbewegingen zullen worden geleid via rechts-in/rechts-uit gecombineerd met een middenberm (via markeringen of harde infrastructuur) die de N8 onoverschrijdbaar maakt voor links afslaand verkeer. **Het vermijden van linksafbewegingen betekent immers dat er geen verstoring van de verkeersstromen is omwille van wachtende voertuigen op de N8 en er nog alleen rechtdoor wordt gereden wat de doorstroming ten goede komt.** Wie een winkel aan de andere zijde van de weg wil bereiken, heeft logischerwijze dan een keerpunt nodig. Vandaar dat werd gekozen voor twee keerpunten, telkens aan het einde van de kleinhandelszone. Zo worden ook poorten gecreëerd.

Het principe van de keerlus zorgt ervoor dat de **doorgaande verkeersstroom op de N8 niet wordt gehinderd en de terugbewegingen vlot kunnen gebeuren**, net als het oprijden van de site voor verkeer dat van de kant Brakel komt. **De doorstroming van het doorgaand verkeer wordt verhoogd**, zodat mag worden verwacht dat de maximale capaciteit die door de weg kan worden verwerkt, verhoogt naar 1200 pae/uur/richting/rijstrook. Dergelijke capaciteit wordt toegeschreven aan een weg type "stedelijke hoofdstraat" wat ook aansluit bij het wegbeeld van de N8 op dit tracé en ook in overeenstemming is met het uitgangspunt van de Plan-MER. Er kan worden gesteld dat het bijkomend verkeer dat door de zone zou worden gegenereerd, wordt opgevangen door de bekomen capaciteitsverhoging en daardoor de verzadigingsgraad niet verder verhoogt."

(eigen benadrukking)

Uit het bovenstaande blijkt derhalve dat het ontwerp met keerlussen de meest gunstige en een afdoende oplossing is voor de verkeersdoorstroming en ontsluiting op de N8. De doorstroming en ontsluiting op de N8 derhalve is afdoende onderzocht en beoordeeld. Indien bijkomende vergunningsvoorwaarden nodig zijn, zullen deze worden opgelegd.

Aanbevelingen kwaliteitsadviseur werden niet gevolgd (dubbele doorlopende middellijn, onderzoek doorstroming definitieve herinrichting onderzoeken en uitvoeren met herinrichting middenvak en fysieke middengeleider, opstelzone overstekende fietsers)

In het schriftelijk advies van, de RMC van 20 10 2014 heeft de kwaliteitsadviseur een gunstig advies gegeven, waarbij een aantal aanbevelingen werden geformuleerd.

De aanbevelingen die geformuleerd worden zijn duidelijk. Het aanbrengen van een dubbele witte lijn geniet de voorkeur maar dan zal het dwarsprofiel van N8 tussen beide keerpunten moeten aangepast worden. Het is beter en duurzamer om zoals de kwaliteitsadviseur aanhaalt in zijn 4de punt van de aanbevelingen om een fysieke middengeleider aan te leggen. Deze definitieve herinrichting van dit deel van de N8 kan kaderen binnen de samenwerkingsovereenkomst voor het aanleggen van vrijliggende fietspaden (zie hoger). De taak om het wegvak tussen de keerpunten en in de aanpalende zone tot de N405 te bestuderen en tot een infrastructuurproject uit te werken is onderdeel van een ruimere studie (bv. mobiliteitsplan, doortocht). AWW en de stad kunnen hierover afspraken maken. Het onderzoeken van het effect van de inrichting op de doorstroming en het sluipverkeer is onderdeel van een studiekader dat het gehele grondgebied van de stad Ninove omvat zoals bv. het mobiliteitsplan waarin de mogelijk voorzien kan worden om dergelijke onderzoekstrajecten op te zetten.

De aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur geven aan dat de aanzet die geboden wordt met de twee keerpunten in een ruimer verkeerskundig en verkeersplanologisch concept dienen opgenomen te worden, maar dat deze niet bepalend zijn voor het al dan niet goed functioneren van de keerpunten.

Manipulatie/onjuistheid van de cijfers uit de MOBER-studie

De MOBER-studie van Grontmij van 2011 ging uit van een bruto verkoopsoppervlakte van het retail park van 11.600 m² (waarvan 10.600 m² op de gelijkvloers en 1.000 m² op mezzanine). De MOBER-studie van Arcadis van 2013 ging uit van een bruto verkoopsoppervlakte van 10.000 m². Dit betekent een vermindering met 1600 m² (en niet 600 m²) hetgeen de verschillen in ritgeneratie tussen beide studies verklaart.

De MOBER-studie van Arcadis van 2014 hanteert nog steeds dezelfde inschatting van ritgeneratie voor de bezoekers van het winkelpark. De ritgeneratie voor de werknemers werd gecorrigeerd (t.o.v. de MOBER-studie van Arcadis van 2013) naar aanleiding van een onderzoek naar het aantal werknemers actief binnen het retail park aangezien de initiële inschatting van het aantal werknemers duidelijk foutief was.

De 'spreiding' waarvan sprake in de MOBER-studie van Arcadis van 2014 heeft enkel betrekking op de inschatting van de parkeerbehoefte voor het retail park en niet op het 'bijstellen' van de intensiteiten op de Brakelsesteenweg.

De vraag tot het aanleggen van een veiliger fietspad tussen de keerlussen

In de verschillende besprekingen tijdens de Gemeentelijke BegeleidingsCommissies (GBC's) is gebleken dat de N8-Brakelsesteenweg behoefte heeft aan een oplossing die binnen de engagementen van de verschillende stakeholders kan leiden tot een N8-Brakelsesteenweg die haar verkeerskundige taakstelling aankan. De aanleg van een keerpunt t.h.v. de Ziekhuizenstraat past in het aankondigen van het Kleinstedelijk gebied Ninove en het verkeerskundig organiseren van het verkeer op de N8.

De stad Ninove wenst langs de gedeelten van de N460 en de N8, die samen de verbinding vormen tussen de stadskern van Ninove en de stedelijke basisschool in Nederhasselt, de fietspadeninfrastructuur te optimaliseren. Hiertoe wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheden van module 13.

De startnota voor het volledige tracé werd conform verklaard op de Provinciale AuditCommissie (PAC) dd. 19 april 2010.

De projectnota is opgemaakt voor de aanleg van fietspaden voor het wegvak N460 volgens een module 13/S0 VI.

AWV heeft de intentie om op korte termijn in het weggedeelte N8 tussen de beide keerpunten werken uit te voeren nl. het realiseren van veilige fietspadinfrastructuur, zoals in voorliggend project ter hoogte van beide keerpunten voorzien wordt, en scheiding tussen beide wegvakken (rijrichtingen) dmv. middengeleider (fysische scheiding) of markering (volle witte lijn) waardoor linksafslaande bewegingen enkel nog ter hoogte van de keerpunten mogelijk zullen kunnen zijn.

In het kader van de werken zal per perceel/handelszaak slechts ook één in-uitrit toegelaten worden.

Voorstel om de doorlopende witte lijn te vervangen door een verhoogde boordsteen

Door het aanleggen van de keerpunten kan een verkeersafwikkeling op basis van rechts-in / rechts-uit georganiseerd worden. Deze duidelijke verkeersorganisatie houdt in dat zowel het afwikkelingsniveau, de betrouwbaarheid en de verkeersveiligheid van de N8 in

het studiegebied verhoogt. Een witte lijn is een duidelijke markering die aangeeft wat er verwacht wordt van de weggebruiker. Echter een fysieke onmogelijkheid wordt hiermee niet geschapen. Indien verhoogde elementen voorzien worden zal omwille van de veiligheidsafstand t.o.v deze verhoogde elementen de rijbaan versmallen indien het bestaande dwarsprofiel van de N8 tussen de beide keerpunten aangehouden wordt. Deze verhoogde boordsteen kan enkel maar voorzien worden indien een nieuw (breder) dwarsprofiel wordt aangelegd.

Bereikbaarheid met het openbaar vervoer

De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is niet relevant in het kader van deze stedenbouwkundige aanvraag voor de wegeniswerken aan de N8, maar wel bij de toekomstige realisatie van het retailpark. Derhalve wordt louter volledigheidshalve het volgende opgemerkt.

Zoals blijkt uit het Mober van 11 mei 2014 (STUK 7, p 52) is de site voor het retailpark bereikbaar met de volgende buslijnen:

- 39 Brakel — Ninove
- 32 Ninove — Aspelare — Denderleeuw - Aalst
- 33 Ninove — Aspelare — Denderleeuw Hemelrijk - Aalst
- 36 Zottegem - Ninove
- 30 belbus Ninove

De verschillende haltes liggen binnen een aanvaardbare wandelafstand van het retailpark. Zoals ook blijkt uit het Mober van 11 mei 2014 (p. 52), liggen de treinstations van Ninove en Eichem op nog geen 2 kilometer van het retailpark. Vanuit het treinstation van Ninove vertrekken bovendien de buslijnen 32, 33 en 36, die op wandelafstand van het retailpark gelegen zijn.

Doordat meerdere buslijnen vanuit haltes vertrekken die zich op wandelafstand van het project bevinden, en die tevens naar het station van Ninove leiden, is de bereikbaarheid van het retailpark met het openbaar vervoer aanvaardbaar.

Niet mededeling van het origineel bestand van de microsimulatie

De microsimulatie is geen document dat overeenkomstig artikel 7 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning aan het aanvraagdossier voor de wegeniswerken dient gevoegd te worden. Er bestaat dan ook geen juridische verplichting om een microsimulatie te voegen.

Voetweg nr. 53 moet eerst verlegd worden

De verlegging van de voetweg is niet noodzakelijk voor de herinrichting van de N8. De verlegging van de voetweg zal dus aan bod komen in de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor de bedrijvenszone voor kleinhandel.

Schending van de rooilijn nr.12 (B1707)

De vraag of de onteigende zone privé-eigendom van AWW zou worden dan wel of dit direct deel zou uitmaken van het openbaar domein van het Vlaamse Gewest is irrelevant bij de beoordeling van de aanvraag.

Voor de N8 bestaat een rooilijnplan vastgelegd bij KB van 24 oktober 1957. De keerlus ter hoogte van het bedrijventerrein neemt meer ruimte in dan voorzien door deze oude rooilijn. Hiervoor werd reeds een oteigenisbesluit goedgekeurd.

Volgens artikel 4 van het Decreet van 8 mei 2009, houdende vaststelling en realisatie van de rooilijnen volstaat een besluit van de Vlaamse regering om de oude rooilijn op te heffen, zodat dit, indien nodig, nog kan gebeuren.

Volgens artikel 4.3.8 §1 VCRO §1 en artikel 16 van het voormelde Decreet kan een stedenbouwkundige vergunning niet worden verleend, voor het bouwen van een constructie op een stuk grond dat door een rooilijn of een achteruitbouwstrook getroffen is. Vermits de rooilijn thans niet overschreden wordt door een privaat project kan de vergunning verleend worden.

Zoals uit de parlementaire voorbereiding bij het Decreet houdende vaststelling en realisatie van de rooilijnen (Parl. St. VI. Parl, 2008-2009, stuk 2185/1, 2) blijkt, is een rooilijn in de eerste plaats een essentieel element voor de wegbeheerder om (in de toekomst) openbare wegenis te kunnen aanpassen of aanleggen. Derhalve wordt op private gronden voor een rooilijn een bouwverbod opgelegd, waardoor eigenaars in afwachting van de onteigening geen werken meer op de private eigendom mogen uitvoeren die de rooilijn overschrijden. In casu vinden echter geen private werken plaats die de rooilijn overschrijden maar wel wegeniswerken achter de rooilijn.

Bovendien kan nog steeds een stedenbouwkundige vergunning worden verleend in afwijking van de rooilijn als uit het advies van de wegbeheerder blijkt dat de rooilijn niet binnen de vijf jaar zal worden gerealiseerd (art 16 Rooilijndecreet). Nu de aanvraag wordt ingediend door de wegbeheerder is het duidelijk dat volgens de wegbeheerder de rooilijn niet binnen de vijf jaar zal worden gerealiseerd.

Een verlegging van de rooilijn is dan ook niet noodzakelijk. Dit blijkt ook uit het argument van het College van Burgemeester en Schepenen zelf, dat stelt "het is aangewezen dat de procedure voor het verleggen van de rooilijn gevolgd wordt": Dit kan overigens nog altijd gebeuren.

In de restzone tussen de nieuwe aanleg en de bestaande zone dient langsparkeren ingericht te worden.

Eén van de negatieve aspecten die door deze keerpunten verholpen wordt is de onbetrouwbaarheid van de verkeersafwikkeling op dit deel van de N8 door de veelvuldige parkeermanoeuvres. Indien nu opnieuw langsparkeren wordt geïntroduceerd zullen er weer vertragende manoeuvres op de N8 gebeuren waardoor de verkeersafwikkeling van dit deel van de N8 zal verlagen.

Daarnaast is het de bedoeling van de wegbeheerder (AWV) om het parkeren ifv de woningen en handelszaken per perceel te organiseren via één in- en uitrit. Langsparkeren langs de N8 in het projectgebied past niet in deze visie.

Ter hoogte van de woningen nrs 209, 196 198 ligt het fietspad te dicht bij de gevel waardoor het niet degelijk kan uitgerust worden.

Er maximaal rekening gehouden met het realiseren van conforme fietspaden. De fietspaden hebben een breedte van 1,75 m en bevinden zich op voldoende afstand van de gevels van de woningen van de nrs. 209, 196 en 198. Op de hoek van huisnummer 209 is de afstand tot het fietspad ca. 80 cm wat voldoende is als afstand t.o.v. een verticaal element.

Oversteekplaats voetgangers en fietsers: beveiliging door verkeerslichten en accentverlichting is nodig, belijning van het zebrapad loopt door over het fietspad, zebrapad heeft geen aansluiting op een voetpad fietsoversteek is onvoldoende breed voor een tweerichtings fietsoversteek

De fiets- en voetgangersoversteek kan voorzien worden van een accentverlichting voor het hele keerpunt zodat de veiligheid van de overstekende fietser en voetganger verhoogd kan worden. Dit is echter vrijgesteld van stedenbouwkundig vergunning.

Ook de belijning voetpad/zebrapad is vrijgesteld van stedenbouwkundige vergunning. Ter informatie wordt de zienswijze van de aanvrager meegegeven:

De voetganger heeft de hoogste prioriteit in voorrang, dus ook t.o.v. een fietser vandaar dat de markering van het zebrapad is doorgetrokken over het fietspad.

De breedte van de fietsoversteek is voorzien op 1,75 m in het voorliggend ontwerp. Het ontwerp kan worden aangepast waarbij de breedte wordt op 3,00 m gebracht conform de breedte van een dubbelrichtingsfietspad.

De fietsers hebben sowieso geen voorrang bij het oversteken van de N8. Indien zij afstappen en als voetganger oversteken kunnen zij de voorrang van een voetganger benutten.

Aan de zijde van de retailontwikkeling sluit het voetpad (en ook fietstoegang) aan op de parking en de interne ontsluitingsstructuur. Aan de overzijde (t.h.v. de bestaande handelszaken) sluit de voetgangersoversteek aan op de zone die kan ingericht worden ifv parkeren (nadat een fysieke scheiding tussen parkeren en N8 is aangebracht).

De keerpunten veroorzaken bijkomende drukte en file-opbouw.

Uit de simulatie is gebleken dat door de N8 in de voorrang te houden en de opstelruimte op de keerpunten voldoende lang te voorzien het verkeer op de N8 en op de keerpunten een vlotte afwikkeling kent.

De keerpunten zijn te klein zodat de vrachtwagens het fietspad overrijden

Aan de binnenzijde van de bocht van de keerlussen op de keerpunten is een overrijdbare strook voorzien zodat een vrachtwagen deze kan gebruiken ifv het maken van zijn keerbeweging. De vrachtwagen hoeft dan geen gebruik te maken van het fietspad.

Keerpunt Ziekhuizenstraat. Geen dubbelrichtingsfietspad voorzien, maar een bijkomende oversteekplaats met accentverlichting.

Uit veiligheidsoverwegingen dient het dwarsen van de N8 beperkt te worden gehouden. Het is dus beter de fietsen te laten oversteken via de Ziekhuizenstraat.

Aanleg van een verhoogd plateau bij het uitrijden van de Ziekhuizenstraat

De aansluiting van de Ziekhuizenstraat is rechts-in / rechts-uit waardoor de conflictsituatie die er kan ontstaan, herleid wordt tot de meest overzichtelijke. Een verhoogde inrichting op de aansluiting is dan ook niet noodzakelijk.

Verkeersgeleider t.h.v. feestzaal De Vos vervangen door een (beperkte) voorsorteerstrook

Ter hoogte van de oprit van feestzaal De Vos werd een (bijkomende) toegang voorzien om de bereikbaarheid van de parking te optimaliseren voor personenvoertuigen.

De ruimte voor het 'opstelvak' voor overstekende voertuigen is beperkt tot de breedte van de verkeersgeleider. Er kan geen bijkomende ruimte gecreëerd worden zonder het doorgaand verkeer langs de N8 te hinderen.

Onbereikbaarheid van de parking van feestzaal De Vos voor vrachtwagens en autocars wegens te korte afslag

Ter hoogte van de oprit van feestzaal De Vos werd een (bijkomende) toegang voorzien om de bereikbaarheid van de parking te optimaliseren voor personenvoertuigen.

De ruimte voor het 'opstelvak' voor overstekende voertuigen is beperkt tot de breedte van de verkeersgeleider. Er kan geen bijkomende ruimte gecreëerd worden zonder het doorgaand verkeer langs de N8 te hinderen.

In geval van toegang door vrachtwagens en autocars, een duidelijk lagere frequentie dan personenvoertuigen, dient, in geval het oprijden van de parking vanuit richting Ninove en het verlaten van de parking richting Brakel, het achterliggend verkeer kortstondig te halteren.

Echter, door het realiseren van een doorsteek, wordt bovenstaande maximaal beperkt.

De keerlussen zijn niet lang genoeg, oprijtstrook retailpark is te kort, onveilige oversteek voor fietsers en voetgangers

Om de impact van de verkeersgeneratie en de ontsluiting van het retailpark ex ante te onderzoeken is er gebruik gemaakt van VISSIM-simulaties (dynamische verkeerssimulatie). Er zijn 10 simulaties per spitsperiode per onderzoeksdag (vrijdag en zaterdag) uitgevoerd. Eén van de aspecten die onderzocht zijn, zijn de wachtrijlengtes. Per 5 minuten werden deze wachtrijlengtes op de keerlussen gemeten.

Uit de simulatie is gebleken dat op de keerlus t.h.v. het retailpark op de beweging "komende van Brakel - richting Brakel" voor een vrijdagavondspits een maximale wachtrijlengte van 15 m gemeten (2 á 3 wagens) werd. Op zaterdagnamiddag is dat 31 m (5 wagens). De lengte van de keerlus bedraagt 56 m. Op keerbeweging Ninove — richting Ninove is dat respectievelijk 2 en 12 m. De lengte van deze keerlus bedraagt 55 m. Hieruit kan besloten worden dat de lengte van de keerlus ruimschoots voldoende is.

De oprijtstrook van het retailpark is in deze stedenbouwkundige aanvraag beperkt tot het deel dat op openbaar domein gelegen is. Bij het ontwerpen van de toegang tot het retailpark zal de oprijtstrook op privaat terrein verlengd kunnen worden.

De oversteek voor voetgangers is via een zebrapad geregeld (markering en signalering). De voorrang voor voetgangers is door deze inrichting duidelijk voor de andere weggebruikers. Het kan zijn dat in bepaalde omstandigheden, bv. avond, slechte zichtbaarheid, deze inrichting niet steeds voldoende duidelijk is. Daarom kan voorgesteld worden dat de oversteek via een punctuele verlichting wordt ondersteund.

Voor fietsers geldt de voorrangsregeling niet zolang de fietsers niet afstapt en als voetganger gebruik maakt van de oversteek. Deze situatie is hier niet anders dan op andere plaatsen in Vlaanderen en is in het voorliggend ontwerp de beste keuze.

WATER

Geen specificaties van de bronbemaling

Dit is geen stedenbouwkundig bezwaar, maar een uitvoeringstechnisch. In het kader van deze stedenbouwkundige vergunningsprocedure wordt aan dit bezwaar dan ook voorbij gegaan.

Dit bezwaar is ontvankelijk, doch ongegrond.

Buffers: te veel ontbrekende gegevens over buffering, peilen, overlopen... om gepast advies te kunnen geven

Op het ontwerpplan worden voor de bufferbekkens volgende gegevens duidelijk vermeld: oppervlakte, bodempeil, peil en sectie uitstroom, overstortgegevens, capaciteit, dwarsdoorsnede dijklichaam... De berekening van deze gegevens is terug te vinden in een icmt-model (hydraulisch model), opgemaakt voor de dimensionering van het ontworpen rioleringsstelsel.

Dit icmt-model werd in kader van adviesverlening inzake bouwvergunning aan De Watergroep overgemaakt (mail van 15/5/2017 — aangepaste versie en bijkomende verklarende nota op 2/6/2017 en nota weerlegging opmerkingen op 8/6/2017).

De waterbuffer, die ook gebruikt zal worden door het retailpark, is geen werk van algemeen belang en kan dus niet afwijken van de bestemming tot woonuitbreidingsgebied. Ontbrekende gegevens van de grachten.

De contouren van het bufferbekken werden inmiddels aangepast zodat het bufferbekken niet langer gelegen is in het woonuitbreidingsgebied, volgens het vigerende gewestplan,, maar volledig gelegen is binnen het woongebied. Dit is reeds aangeduid op de plannen, die deel uitmaken van deze stedenbouwkundige vergunning

Waterbufferbekken naast het toekomstige retailpark: Er komt een noodverbinding van de gemengde riolering in het bufferbekken. Gelet op de diameter van de gemengde riolering zal er frequent (achterwaarts) geloosd worden in deze buffer. Het is niet aangewezen dat afvalwater terechtkomt in een open bufferbekken. Overlooppeilen bufferbekken: niveau overloop zit hoger dan niveau van de rioleringsbuizen. Dit wil zeggen dat rioleringsbuizen vol zitten, alvorens overgestort wordt.

- Vooreerst dient gemeld te worden dat op de plannen geen noodverbinding van de gemengde riolering naar het bufferbekken ingetekend is en dat deze aldus ook niet voorzien wordt.

In worstcase - scenario zou mogelijks heel sterk verdund gemengd water in het bufferbekken kunnen stromen via de noodverbinding D8 — R5, welke zich 180 m opwaarts het bufferbekken bevindt.

Deze noodverbinding werkt slechts wanneer hoge waterstanden (hoger dan het bok-peil van de uitstroomconstructie van het bufferbekken) optreden én bijkomende neerslag valt waarbij door de combinatie van voorgaande water vanuit de riolering naar het bufferbekken terugstroomt (zie onderstaand).

Wanneer deze noodverbinding in werking treedt is de (sterkste) vervuiling van het DroogWeerAfvoer(DWA)-stelsel reeds via de DWA-leiding afgevoerd.

Om te vermijden dat vanuit de afwaartse bestaande gemengde leiding in de Brakelsesteenweg eventueel nog een beperkt debiet gemengd regenwater zich zou vermengen met het regenwater in het nieuwe RWA-stelsel en op die manier zou terugstromen naar het bufferbekken bij optreden van hoog waterpeil in het stelsel , wordt een terugslagklep voorzien in inspectieput R1 (ter hoogte van de aansluiting van het nieuwe RegenWaterAfvoer(RWA)-stelsel op het bestaande gemengde stelsel).

- Het bufferbekken stort niet over wanneer de rioleringsbuizen in de gewestweg reeds gevuld zijn. De werking van het bufferbekken is tweeledig en als volgt:

Net na uitvoering zal dit bufferbekken en de drempel echter anders werken, enkel omwille van de aansluiting op de ondiepe afwaartse bestaande leidingen met een RWA-opvoerunit en de hierbij gepaard gaande hoge waterpeilen. In onderstaande figuur is aangeduid hoe dit werkt vanaf een bui T10 (uiterlijk binnen een termijn van 10 jaar zullen ook in de delen van de N8 welke zich tussen de twee keerpunten van voorliggend project en tussen keerpunt retailpark en Aardeweg bevinden, door AWW riolerings- en wegeniswerken uitgevoerd worden):

1. Tijdens de piekbui, bij hoogwaterpeilen in het RWA-stelsel van de Brakelsesteenweg, zal regenwater omgekeerd naar het bufferbekken stromen.

Om deze terugstroombeweging mogelijk te maken wordt in de overstortconstructie van het bufferbekken retailpark in de wand waar het wervelventiel zich bevindt, naast het wervelventiel een opening di. 700 mm voorzien waarop een terugslagklep geplaatst wordt zodanig dat bij het vullen van het bekken het water dat vanuit de riolering di. 1000 mm aangevoerd wordt, zonder hinder het bekken in kan stromen.

Door de plaatsing van de terugslagklep blijft wel de vertraagde afvoer met debietsbeperking tot 16 l/s verzekerd. (de terugslagklep verhindert dat het water vanuit het bufferbekken via de leiding d.i. 700 mm wegstroomt).

Dit is eveneens aangeduid op de plannen, die deel uitmaken van deze stedenbouwkundige vergunning.

2. Na de piekbui, wanneer het peil in de Brakelsesteenweg daalt door de combinatie van de opvoerunit en de leiding waar de opvoerunit in loost (waterpeil komt tijdens een

piekbui hoger dan het BOK-peil van de bestaande afwaartse ondiepe leidingen, waardoor een ook gravitaire afvoer mogelijk is), stroomt er opnieuw regenwater over de overstortdrempel terug naar de Brakelsesteenweg. Dit 'overstortvolume' is echter kleiner dan hetgeen in punt 1 het bufferbekken ingestroomd is.

(figuur)

Bij buien kleiner dan T10 werkt de overstortconstructie enkel omgekeerd en is dus enkel punt 1 van toepassing.

Onderstaande figuur geeft een voorbeeld van het debiet over de overstort. Eerst werkt hij omgekeerd (puntje 1, negatief debiet), dan normaal (puntje 2, positief debiet).

(figuur)

M.a.w. kan net na uitvoering niet over een 'overstortvolume' gesproken worden, gezien dit een volume water betreft die tijdelijk gestockeerd wordt in het bufferbekken van het Retailpark.

Dit is de reden waarom in onderstaande tabel het overstortvolume op korte termijn kleiner is dan 0, het volume dat omgekeerd overstort is groter dan het volume dat op de normale manier overstort.

(Tabel)

Deze omgekeerde werking van de overstortconstructie is echter heel belangrijk. Zonder de omgekeerde werking komt op korte termijn veel wateroverlast voor. Het bufferbekken houdt de verhanglijn in de Brakelsesteenweg laag genoeg en zorgt m.a.w. voor het tijdelijk vasthouden van het regenwater opwaarts het RWA-opvoerstation naar de bestaande gemengde leidingen.

Op lange termijn (toestand D, waarbij de resterende delen van de Brakelsesteenweg door AWV zijn aangepakt) zal een 20-jaarlijkse bui niet overstorten

Waterbufferbekken naast woning nr. 302: ontbrekende niveau's van de grachten. Er wordt aangesloten op de bestaande gracht.

Gezien de realisatie van het nieuwe wegprofiel (wat ter hoogte van de keerpunten een verbreding inhoudt ten opzichte van de huidige situatie) kan voor de regenwaterafvoer niet langer gebruik gemaakt worden van de bestaande grachten (komen terecht onder de ontworpen wegenis). Zodoende dienen nieuwe grachten voorzien te worden voor de afwatering van de taluds (rand rijweg); de grachten hebben een diepte van ± 85 cm t.o.v. het maaiveld van het betrokken weiland; deze niveau 's zijn terug te vinden op het bij de vergunningsaanvraag gevoegde plan nr. 105454 (dwarsprofielen — deel 1).

Hydraulische berekeningen voor de dimensionering van de riolering, berekening van het buffervolume, tabel verharde en niet-verharde oppervlakten en informatie over de pompinstallatie ontbreken (advies De Watergroep)

Op het ontwerpplan worden voor de bufferbekkens volgende gegevens duidelijk vermeld . oppervlakte, bodempeil, peil en sectie uitstroom, overstortgegevens, capaciteit, dwarsdoorsnede dijklichaam.

De berekening van deze gegevens is terug te vinden in een icmt-model (hydraulisch model), opgemaakt voor de dimensionering van het ontworpen rioleringsstelsel.

Dit icmt-model werd in kader van adviesverlening inzake bouwvergunning aan De Watergroep overgemaakt (mail van 15/5/2017 — aangepaste versie en bijkomende verklarende nota op 2/6/2017 en nota weerlegging opmerkingen op 8/6/2017).

Hieruit blijkt dat de nodige gegevens werden aangereikt.

Op 29/11/2016 heb ik advies gevraagd aan de Provincie Oost-vlaanderen, dienst integraal Waterbeleid.

Dit advies werd uitgebracht op 20/12/2016 en ontvangen op 22/12/2016. Het advies is ongunstig.

In het advies wordt volgende gesteld:

Dit project is gelegen langs de volgende waterlopen van 2de categorie

- nr. 5.143, met als wettige afmetingen: bodembreedte: 0,60m en diepte: 1m;*
- nr 5.125, met als wettige afmetingen : bodembreedte: 2m en diepte: 2,8m.*

Het project bevindt zich volgens de overstromingskaarten gedeeltelijk binnen een mogelijk overstromingsgevoelig gebied.

Er moet voldaan worden aan de volgende voorwaarden (wateradvies):

- het hemelwater afkomstig van de verharde oppervlakte die afwatert naar de waterloop nr. 5143, ter hoogte van keerpunt Ziekhuizenstraat, dient gebufferd te worden a rato van 250m³/ha en vertraagd afgevoerd te worden naar de waterloop met een maximaal lozingsdebiet van 20l/s.ha,*
- het hemelwater afkomstig van de verharde oppervlakte die afwatert naar de waterloop nr. 5.125 dient gebufferd te worden a rato van 330m³/ha en vertraagd afgevoerd te worden naar de waterloop met een maximaal lozingsdebiet van 10l/s.ha.*

De nota aanvraag stedenbouwkundige vergunning bevat geen inventaris van oppervlaktes die voor de bepaling van de bronmaatregelen moeten worden meegerekend, zoals omschreven in deel 3 'Bronmaatregelen' van de Code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen. Bijgevolg kan niet nagegaan worden of de opgegeven dimensies van de 2 voorziene bufferbekkens volstaan.

Ook ontbreekt voor het bufferbekken t.h.v. het dubbel keerpunt het aandeel te bufferen oppervlakte van het toekomstig bedrijventerrein evenals de verdeling van het voorziene buffervolume in het bufferbekken enerzijds en de RWA-riolering met grotere diameter anderzijds.

De geplande werken voor de aanleg van het bufferbekken ter hoogte van keerpunt Ziekhuizenstraat situeren zich mede op de oever van de waterloop nr. 5.143, derhalve binnen de 3 m-zone zoals bedoeld in art. 15 van het provinciaal reglement van 27 mei 1955 en binnen de 5 m-zone zoals beschreven in art. 17 van de wet van 28 december 1967.

De voorziene open gracht tussen het bufferbekken t.h.v. het keerpunt Ziekhuizenstraat en de waterloop nr. 5.143 van 2de categorie, dewelke gelegen is binnen de 5m-strook langsheen de waterloop, is niet compatibel met het (jaarlijkse) machinaal onderhoud van de waterloop met een rups- of bandenkraan:

- het gedeelte van de gracht dat gelegen is binnen de 5merfdienstbaarheidstrook dient ingebuisd te worden zodat deze overrijdbaar is met een rups- of bandenkraan van minstens 30 ton;*
- t.h.v. de uitmonding van deze lozingsbuis in de waterloop dienen zowel de rechteroever als de linkeroever versterkt te worden m.b.v. schanskorven schuin op het talud geplaatst (cfr. bijgevoegde typetekening) en dit over de volgende lengtes:*
 - ° rechteroever: opwaarts van de lozingsbuis: 4m en afwaarts van de lozingsbuis: 4m,*
 - ° linkeroever: aan de overzijde van de lozingsbuis: 8m.*

De aanvraag is verenigbaar met de doelstellingen en beginselen voorzien in artikel 5 en 6 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, voor zover wordt voldaan aan de voorwaarden van dit besluit.

Standpunt gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar:

Op het ontwerpplan worden voor de bufferbekkens volgende gegevens duidelijk vermeld : oppervlakte, bodempeil, peil en sectie uitstroom, overstortgegevens, capaciteit, dwarsdoorsnede dijklichaam...

De berekening van deze gegevens is terug te vinden in een icmt-model (hydraulisch model), opgemaakt voor de dimensionering van het ontworpen rioleringsstelsel.

Dit icmt-model werd in kader van adviesverlening inzake bouwvergunning aan de Watergroep overgemaakt.

Hierbij werden de afstroomcoëfficiënten bepaald op basis van onderstaande tabel (gehanteerd door o.a. Aquafin):

- Voor afstromend weiland met ondergrond bestaande uit lemig zand met een helling van 0,5 - 5 % werd een afstroomcoëfficiënt van 0,08 in rekening gebracht.
- Voor afstromend akkerland met ondergrond bestaande uit lichte zandleem met een helling van 0,5 - 5% werd een afstroomcoëfficiënt van 0,31 in rekening gebracht.

De hydraulische berekeningen werden niet uitgevoerd op basis van een langjarige neerslagreeks, gezien de hydraulische berekening met langdurige neerslagreeksen slechts recent werd geïntroduceerd en hiervoor nog geen software ter beschikking is die een correcte berekening garandeert. Rioolbeheerders vragen dan ook vandaag de dag nog niet om deze berekeningen met langdurige neerslagreeksen uit te voeren. Het rioleringsontwerp werd berekend aan de hand van composietbuizen ontwikkeld door de KUL volgens de Code van Goede Praktijk (duurtijd bui 48u) welke steeds gebruikt worden voor de dimensionering van rioleringsstelsels. Deze berekening wordt dus afdoende bevonden.

De voorziene buffering werd dusdanig geconcipieerd dat, conform de Code van Goede Praktijk, de bufferbekkens op lange termijn niet overstorten bij een 20 jaarlijkse ontwerpbeurt.

Volgens de Code van Goede Praktijk dient voor een wegenisproject gebufferd te worden voor de binnen het project aan te sluiten verharde oppervlakten, en dus niet voor opwaarts gelegen oppervlakten. Het voegen van een inventaris van onverharde en verharde opwaarts gelegen oppervlakten voor het bepalen van de bronmaatregelen, is dan ook niet relevant voor de binnen het voorliggende project te voorziene bufferingsmaatregelen. Voor de opwaarts het project aangesloten oppervlakten te voorziene bronmaatregelen werd door De Watergroep een visienota aan de Provincie Oost-Vlaanderen, dienst Integraal Waterbeleid overgemaakt.

De bufferingsmaatregelen en lozingsvoorwaarden worden voorzien voor de langsheen het traject gelegen verharde oppervlakten (straat- en dakoppervlakten).

Daar waar de voorziene gracht ter hoogte van de Ziekhuizenstraat voor een beperkt deel in de 5 meter erfdienstbaarheidstrook ligt, dient deze ingebuisd te worden. Ter hoogte van de uitmonding van de lozingsbuis in waterloop nr. 5.143 dienen schanskorven schuin op de talud geplaatst te worden over de volledige lengte van de linker en rechteroever.

Dit werd weergegeven op het aangepast grondplan, dat bij deze stedenbouwkundige vergunning is gevoegd.

De Watergroep heeft op 8 juni 2017 een voorlopig ongunstig advies overgemaakt met volgende opmerkingen.

Het dossier kan voorlopig nog niet gunstig verklaard worden.

1. Voor de buffering van het openbaar domein zal er dus nog 91 m³ van het bekken in het retailpark aangesproken moeten worden, wat via terugstroming doorheen de wervel lijkt bedoeld. Dit is technisch gezien onmogelijk, een wervel is niet voor gebouwd. Uit de modelsimulaties toestand D bij T20 volgt dat de maximale vullingsgraad van het bekken slechts 470 m³ bedraagt. Hieruit valt af te leiden dat de buffering niet volledig en vol-

doende benut wordt, vermoedelijk door deze wervel. Dit vormt dus ook een conceptueel probleem. Dit probleem dient herbekeken te worden en er dient een aanpassing van het voorstel tot buffering voorzien te worden.

2. De RWA-leiding ter hoogte van het westelijke keerpunt is gravitair aangesloten maar kan niet gravitair leeglopen gezien deze lager ligt dan de afwaartse gemengde leiding. Deze zal dus permanent onder water staan. Het voorzien van een terugslagklep die permanent onder water staat is eveneens niet wenselijk daar deze gevoelig zal zijn voor aanzanding. De enige mogelijke hydraulische oplossing hier (gezien het tussenliggende deel straat tussen de twee keerpunten niet wordt heraangelegd) is om een pomp voor te voorzien.

Verder dienen volgende opmerkingen in acht genomen te worden:

Er dient vermeld te worden dat tijdelijke pompstations die RioPact zou dienen te onderhouden, geen duurzame oplossing zijn, voornamelijk gezien dit vermeden kan worden door de riolering tussen de twee keerpunten te heraanleggen. Deze integrale aanpak geniet onze voorkeur maar is weliswaar geen fundamentele reden tot afkeuring.

In het huidige dossier wordt vermeld dat de buffering pas correct gebruikt wordt in toestand D, dus in geval het deel straat tussen de twee keerpunten eveneens wordt aangelegd. Hier kan mee akkoord gegaan worden op voorwaarde dat de waterloopbeheer hiermee akkoord gaat.

Er wordt thv D1-R1 geen gravitaire noodverbinding meer voorzien tussen beide strengen. Hierdoor wordt terugstroming vanuit de DWA naar RWA vermeden. Wel wordt er een noodoverloop voorzien vanuit de respectievelijke putten naar de bestaande gemengde leidingen afwaarts, zodat bij pompuitslag het water nog wel weg kan om terugstroming van de afwaartse gemengde leiding naar de RWA-leiding te vermijden wordt een terugslagklep voorzien. Hiermee wordt akkoord gegaan. Dit dient wel nog verder verduidelijkt te worden op de plannen.

Wat betreft opmerking 1:

Aan de terugstroom via de wervel wordt volgende oplossing geboden:

Om de terugstroombeweging mogelijk te maken wordt in de overstortconstructie van het bufferbekken retailpark in de wand waar het wervelventiel zich bevindt, naast het wervelventiel een opening di. 700 mm voorzien waarop een terugslagklep geplaatst wordt zodanig dat bij het vullen van het bekken het water dat vanuit de riolering di.1000 mm aangevoerd wordt, zonder hinder het bekken in kan stromen.

Door de plaatsing van de terugslagklep blijft wel de vertraagde afvoer met debietsbeperking tot 16 l/s verzekerd (de terugslagklep verhindert dat het water vanuit het bufferbekken via de leiding di. 700 mm wegstroomt).

De aanvrager heeft een plan toegevoegd aan de aanvraag waarop deze oplossing is aangeduid.

Wat betreft opmerking 2:

Uit het voor de dimensionering van het rioleringsstelsel van voorliggend ontwerp opgemaakte icmt-model blijkt dat op deze locatie een pomp hydraulisch niet nodig is.

Enkel om te vermijden dat permanent water blijft staan in de nieuwe gescheiden riolen, kan geopteerd worden om in inspectieput D11 een opvoerunit te plaatsen.

Om ervoor te zorgen dat bij piekbuien niet te snel verpompt wordt, wordt voorgesteld een pomp met een relatief klein debiet te nemen.

Rekening houdend dat onder het bok-peil van de gemengde leiding waar in D11 op aangesloten wordt 19 m3 kan blijven staan, wordt voorgesteld om een opvoerunit met pompdebiet van 5 l/s te plaatsen.

Dit betekent dat de opwaartse leiding leeggepompt wordt in 1,05 u.

In inspectieput D11 wordt een opvoerunit met pompdebiet van 5 l/s geplaatst.

Dit is eveneens aangeduid op de plannen, die deel uitmaken van deze stedenbouwkundige vergunning, door de aanvrager bijgevoegde plan.

Opdat afvoerwater niet zou terugstromen dient in inspectieput R1 een terugslagklep te worden geplaatst

Dit is eveneens aangeduid op de plannen, die deel uitmaken van deze stedenbouwkundige vergunning.

Daarnaast wordt ook verwezen naar het onderdeel 'WATER' onder het Standpunt van de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar van het advies van het College van Burgemeester en Schepenen.

Op 29/11/2016 heb ik advies gevraagd aan ELIA ASSET N.V.

Dit advies werd uitgebracht op 09/12/2016 en ontvangen op 13/12/2016. Het advies is gunstig met voorwaarden.

In het advies worden een aantal bepalingen en veiligheidsvoorschriften meegegeven.

Standpunt gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar:

De bepalingen en veiligheidsvoorschriften, vermeld in het advies van Elia, zijn geen stedenbouwkundige voorwaarden en worden dan ook niet in deze stedenbouwkundige vergunning als voorwaarden opgelegd. Ze worden wel als aandachtspunten aan de aanvrager meegegeven.

Op 29/11/2016 heb ik advies gevraagd aan het Departement Landbouw en Visserij.

Dit advies werd uitgebracht op 06/12/2016 en ontvangen op 12/12/2016. Het advies is gunstig met voorwaarden.

In het advies wordt volgende voorwaarde gesteld

- Tijdens de werken dient de toegankelijkheid van de aanpalende landbouwgebruiksgronden en/of landbouwbedrijfszetels zoveel mogelijk verzekerd te blijven;
- Eventueel door de werken veroorzaakte cultuurschade dient billijk vergoed te worden;
- Bij het einde der werken dient alle materiaal en materieel uit de landbouwzone te worden verwijderd

Standpunt gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar:

De voorwaarden, gesteld in het advies van het Departement Landbouw en Visserij, zijn geen stedenbouwkundige voorwaarden en worden dan ook niet in deze stedenbouwkundige vergunning als voorwaarden opgelegd. Ze worden wel als aandachtspunten aan de aanvrager meegegeven.

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 verkavelingsaanvragen, is de aanvraag onderworpen aan een openbaar onderzoek.

De aanvraag is verzonden naar de gemeente NINOVE voor de organisatie van het openbaar onderzoek. Het vond plaats van 05/01/2017 tot 03/02/2017. Er werden 102 bezwaren ingediend.

Deze bezwaren kunnen samengevat worden onder een aantal thema's:

1. Mobiliteit en de vrees voor doorstromingsproblemen en sluisverkeer onder meer omdat de rotondes niet worden aangelegd.
2. Leefbaarheid van het stadscentrum en de middenstand
3. De vraag tot het aanleggen van een veiliger fietspad tussen de keerlussen met een veiligere oversteek.
4. Zwaar verkeer dicht tegen de woning.
5. Wie betaalt de aansluiting naar en op de nieuwe rioleringswerken?

6. *Thuiskomst met de auto of fiets vanuit Ninove is gevaarlijk.*
7. *Wat is het effect op de mensen die langs de Brakelsesteenweg wonen?*
8. *Voorstel om de doorlopende witte lijn te vervangen door een verhoogde boordsteen, beperking per kavel tot één inrit en één uitrit, verkeersgeleider t.h.v feestzaal De Vos vervangen door een (beperkte) voorsorteerstrook.*
9. *Onbereikbaarheid van de parking van feestzaal De Vos voor vrachtwagens en autocars wegens te korte afslag.*
10. *Slechtere ontsluiting van winkel wegens brede middenberm en versmalde toegang tot het perceel (draaicirkels): Voorstel tot het opschuiven van de keerlus en het perceel over de volledige breedte.*
11. *Bereikbaarheid met het openbaar vervoer.*
12. *Voetweg nr.53 moet eerst verlegd worden.*

Na onderzoek van de bezwaren en opmerkingen worden door de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar volgende standpunten hieromtrent ingenomen:

1. *Hiervoor verwijzen we naar de behandeling van het advies van het College van Burgemeester en Schepenen onder de bovenstaande rubriek 'EXTERNE ADVIEZEN'. Dit bezwaar is ontvankelijk, doch ongegrond.*
2. *Dit bezwaar is een bezwaar dat gericht is tegen het verlenen van een socio-economische vergunning voor het winkelcentrum doch is niet van belang bij de beoordeling van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor de wegeniswerken aan de N8. Dit bezwaar is ontvankelijk, doch ongegrond.*
3. *Hiervoor verwijzen we naar de behandeling van het advies van het College van Burgemeester en Schepenen onder de bovenstaande rubriek 'EXTERNE ADVIEZEN'. Dit bezwaar is ontvankelijk, doch ongegrond.*
4. *Ter hoogte van de keerpunten komen de wegvakken , gezien de realisatie van middengeleiders dicht tegen de woningen te liggen dan in de huidige toestand het geval is. Zo bevindt, ter hoogte van woning nr. 289 (perceel eigendom van indiener bezwaar) de rand van het wegvak zich vandaag $\pm 17m$ van de woning, in de toekomst zal die afstand $\pm 13 m$ bedragen. Op deze locatie bevindt zich het grootste verschil binnen het te realiseren project. Gezien de woningen zich op aanzienlijke afstand van zowel de huidige als de nieuwe rijweg bevinden, zijn wij de mening toegedaan dat de afstand tussen de woning en de rijweg ook na werken nog voldoende groot is zodat geen (significant) nadelig effect optreedt. Dit bezwaar is ontvankelijk, doch ongegrond.*
5. *Dit is een financiële kwestie en geen stedenbouwkundige. Het is dan ook geen bezwaar waarmee rekening moet gehouden worden in het kader van deze stedenbouwkundige aanvraag. Dit bezwaar is ontvankelijk, doch ongegrond.*
6. *Ter hoogte van de oprit van feestzaal De Vos (woning nr. 304) werd een (bijkomende) toegang voorzien om de bereikbaarheid van de parking te optimaliseren voor personenvoertuigen. Deze kan eveneens gebruikt worden door de bewoners/bezoekers van woning nr.302. Voor de fietsers werd op deze locatie geen afzonderlijke oversteek (ten behoeve van de twee woningen) voorzien ; fietsers hebben sowieso (met of zonder oversteekvoorziening) geen voorrang bij het oversteken van de N8. Wanneer fietsers oversteken naast de voorziene doorsteek voor het autoverkeer (kant Brakel kunnen ze bij de oversteekbeweging halteren op de verharde zone van de middengeleider, zodat ze slecht één rijrichting tegelijk hoeven 'over te steken' ; wat de situatie enigszins veiliger maakt dan in de huidige toestand het geval is. Dit bezwaar is ontvankelijk, doch ongegrond.*
7. *Hebben jullie al eens nagedacht over de mensen die op de Brakelsesteenweg wonen, wat die mensen allemaal moeten slikken. Dit bezwaar bevat is onvoldoende specifiek en kan onmogelijk concreet beantwoord worden in het kader van deze stedenbouwkundige beslissing. Dit bezwaar is ontvankelijk, doch ongegrond.*

8. Hiervoor verwijzen we naar de behandeling van het advies van het College van Burgemeester en Schepenen onder de bovenstaande rubriek 'EXTERNE ADVIEZEN'. De beperking van één in- en uitrit per kavel is het toepassen van de richtlijnen / adviezen van het Vlaams Gewest m.b.t. de ontsluiting van functies in de rand van gewestwegen. Deze richtlijnen / adviezen gaan uit van één in- en uitrit per kavel met een beperkte breedte. De stad kan deze adviezen afdwingen in haar stedenbouwkundige vergunningen en een opvolgingsbeleid hanteren. Dit bezwaar is ontvankelijk, doch ongegrond.
9. Hiervoor verwijzen we naar de behandeling van het advies van het College van Burgemeester en Schepenen onder de bovenstaande rubriek 'EXTERNE ADVIEZEN'. Dit bezwaar is ontvankelijk, doch ongegrond.
10. De realisatie van de keerlus heeft een aanzienlijke insnijding van de private percelen langs de kant van de onpare nummers tot gevolg. Indien dit niet op een braakliggend terrein kan gerealiseerd worden, zou dit impliceren dat gebouwen gesloopt dienen te worden. Bovendien is de inplanting van het keerpunt afgestemd op de ontsluiting van het retailpark. Met betrekking tot de ontsluiting van een specifieke winkel vond op 28 april 2017 een overleg plaats tussen AWV en deze specifieke winkel met betrekking tot de huidige aanrijdroutes en manoeuvres voor de beleving van de site met een trekker oplegger. Hierbij werd volgende besloten.
 - het uitbreiden van de verharding van de kop van het middeneiland ter hoogte van dwarsprofiel 14, dit. om de achterwaartse inrijdbeweging met een trekker oplegger mogelijk te houden;
 - het aanpassen van de arcering door middel van een streeplijn en volle witte lijn ter hoogte van dwarsprofiel 12 om de achterwaartse inrijdbeweging met een trekker oplegger mogelijk te houden.
 Dit bezwaar is ontvankelijk en deels gegrond. Het gegronde gedeelte (leveringen door middel van achterwaartse inrijdbeweging) werd aangepast op de plannen. Deze aangepaste plannen maken deel van deze stedenbouwkundige vergunning.
11. Hiervoor verwijzen we naar de behandeling van het advies van het College van Burgemeester en Schepenen onder de bovenstaande rubriek 'EXTERNE ADVIEZEN'. Dit bezwaar is ontvankelijk, doch ongegrond.
12. Hiervoor verwijzen we naar de behandeling van het advies van het College van Burgemeester en Schepenen onder de bovenstaande rubriek 'EXTERNE ADVIEZEN'. Dit bezwaar is ontvankelijk, doch ongegrond.

WATERTOETS

Overeenkomstig artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid dient de aanvraag onderworpen te worden aan de watertoets. Het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 (BS 31/10/2006) en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets. De aanvraag werd getoetst aan het watersysteem, aan de doelstellingen van artikel 5 van het decreet integraal waterbeleid, en aan de bindende bepalingen van het bekkenbeheerplan.

Hiervoor wordt verwezen naar het hierboven vermelde advies van de Provincie Oost-vlaanderen, dienst Integraal Waterbeleid en de behandeling er van. Door een aantal beperkte aanpassingen van de aanvraag (gedeeltelijke inbuizing gracht, terugslagklep in overstort, pomp in inspectieput D11 en terugslagklep in inspectieput R1) wordt door de aangevraagde werken geen schadelijk effect verwacht op het watersysteem.

Integendeel worden de door de aanleg van een gescheiden Integendeel heeft de voorziene scheiding van regen- en vuilwater een positief effect op de op de waterloop te lozen waterkwantiteit als op de waterkwaliteit.

MILIEUTOETS

Project-M.E.R.-screeningsnota

De aanvraag valt niet onder de projecten van bijlage I van het MER-besluit waarvoor een project-MER moet worden opgesteld of van bijlage II waarvoor een gemotiveerde ontheffing kan aangevraagd worden.

De aanvraag valt echter wel onder bijlage III van het besluit van de Vlaamse Regering inzake de nadere regels van de project-m.e.r.-screening (01/03/2013), meer bepaald rubriek 10 e) infrastructuurwerken-aanleg van wegen.

Daartoe werd een project-M.E.R.-screeningsnota bij het aanvraagdossier gevoegd. Bij de ontvankelijkheids- en volledigheidsverklaring dd. 30/11/2016 verklaart de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar zich akkoord met de conclusies.

Bespreking

De aanvraag zorgt niet voor bijkomende emissies. Integendeel zorgt deze aanvraag voor een betere verkeersafwikkeling, wat zal leiden tot minder emissies.

De aanvraag voorziet ook verbeteringen voor het fietsverkeer, wat een positief effect zal hebben. Door het voorzien van een gescheiden rioleringstelsel en een bufferbekken worden geen nadelige effecten verwacht op de waterhuishouding. In tegendeel; er zal een positief effect optreden voor de waterkwantiteit en -kwaliteit van de ontvangende waterlopen.

De aanvraag en meer bepaald aanleg van het bufferbekken zorgen niet voor een betekenisvolle aantasting van de natuurwaarden van het gebied.

Besluit

Uit de project-m.e.r.-screeningsnota blijkt dat de milieugevolgen van de aanvraag voldoende kunnen worden ingeschat. Deze milieueffecten zijn beperkt, lokaal en in grote mate te beheersen of omkeerbaar.

Een verdere MER-screening of project-MER is niet nodig.

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 huidige inrichting van de gewestweg N8-Brakelsesteenweg ter hoogte van de aanvraag is zeer verkeersonveiligheid, enerzijds door de configuratie van de bestaande weg (breed profiel, fietspad op hetzelfde niveau als de rijweg en wordt louter aangeduid met een wegmartering,..) en anderzijds door de vele linksafslaande manoeuvres naar baanwinkels. Met als gevolg heel wat ongevallen en slechte verkeersdoorstroming.

Deze slechte situatie moet dringend aangepakt worden.

Grondige studies van deze slechte situatie resulteerden in huidige aanvraag.

Het dringende karakter van deze aanvraag wordt ook vermeld in het Ministerieel Besluit met betrekking tot het onteigeningsplan.

Voor meer details verwijzen we naar het onder 'MOBILITEIT' onder de behandeling van het advies van het College van Burgemeester en Schepenen onder de rubriek 'EXTERNE ADVIEZEN'.

Deze aanvraag zorgt er voor dat een deel van de N8-Brakelsesteenweg beter wordt aangelegd en heringericht als een secundaire weg type II, zodanig dat deze weg zijn taak kan opnemen in het verkeersnetwerk rond Ninove en veiliger en leefbaarder wordt voor de verschillende weggebruikers. Ook zorgt deze aanvraag dat het verblijfskarakter van dit gebied wordt geaccentueerd.

Naast de werkzaamheden voor de wegenwerken in functie van het gemotoriseerde verkeer wordt ook aandacht besteed aan een verbetering van de fietsinfrastructuur. Op die manier

wordt het comfort en de veiligheid van de fietser te verbeteren, wat noodzakelijk is op deze drukke gewestweg.

Deze aanvraag heeft betrekking op werken van algemeen belang die bedoeld zijn om, zoals reeds gezegd, de verkeersveiligheid en -leefbaarheid van een gedeelte van de bestaande gewestweg N8 te verbeteren.

De voorziene werken aan de gewestweg zijn zone-eigen; het tracé van de gewestweg staat aangeduid op het gewestplan als gebied voor bestaande hoofdverkeerswegen

Voor de werken, met name een bufferbekken, in landschappelijk waardevol agrarisch gebied (deze zijn niet zone-eigen) kan gebruik gemaakt worden van de afwijkingsbepaling, zoals hierboven vermeld, want het betreft hier werken van algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact.

Hiervoor werd een gemotiveerd verzoek bij de aanvraag gevoegd. Hieruit blijkt dat het bufferbekken beperkt is in omvang (ongeveer 650m) en een beperkte uitgraving en dijkophoging teweeg brengt. Het bufferbekken is ook gelegen op een landbouwperceel, dat aan de landbouw is onttrokken, en is ook gelegen langs een bestaande gracht.

Het bufferbekken is dan ook inpasbaar in deze omgeving.

De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar kan zich dan ook aansluiten bij het gemotiveerd verzoek en oordeelt dat de voorziene werken een ruimtelijk beperkte impact hebben en er bijgevolg geen planningsinitiatief noodzakelijk is voor deze aanvraag.

Het oostelijke bufferbekken werd aangepast, zodat het volledig in woongebied gelegen is en niet meer deels in woonuitbreidingsgebied, waardoor mogelijk toekomstige ontwikkeling van het woonuitbreidingsgebied niet wordt gehypothekeerd. Dit is weergegeven op de plannen bij deze stedenbouwkundige vergunning

Deze beperkte aanpassingen betreffen enkel 'kennelijk bijkomstige zaken', zoals vermeld in art. 4.3.1. §1 van de Vlaamse Codex ruimtelijke ordening. Deze aanpassingen zijn het gevolg van door het college van Burgemeester en Schepenen geformuleerde bezwaar en is niet van die aard dat de essentiële kenmerken van de ingediende aanvraag zouden gewijzigd worden. De goede ruimtelijke ordening wordt er evenmin door in het gedrang gebracht.

De voorziene wegeniswerken, gelegen in het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan, zijn grotendeels gelegen in de daarvoor bestemde zone. Een beperkt gedeelte van deze wegeniswerken is gelegen in de zone 'specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel'. Deze zone is echter bedoeld voor kleinhandelbedrijven en niet voor wegenis. Voor deze wegeniswerken in deze zone voor kleinhandel kan gebruik gemaakt worden van de afwijkingsbepaling, zoals hierboven vermeld, want het betreft hier werken van algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact.

Hiervoor werd een gemotiveerd verzoek bij de aanvraag gevoegd. Hieruit blijkt dat de voorziene wegenwerken, naast de verbetering van de verkeersdoorstroming en - veiligheid, ook kaderen in de algemene ontsluitingsmaatregelen van het regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel.

De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar kan zich dan ook aansluiten bij het gemotiveerd verzoek en oordeelt dat de voorziene werken een ruimtelijk beperkte impact hebben en er bijgevolg geen planningsinitiatief noodzakelijk is voor deze aanvraag.

Zoals reeds uitgebreid uiteengezet in deze beslissing, betekent de voorliggende aanvraag een verbetering van mobiliteit en de doorstroming van de N8.

Door deze aanvraag wordt de bereikbaarheid voor leveringen aan een winkel bemoeilijkt. Na overleg tussen de aanvrager en de uitbater werd, zoals reeds besproken bij de behandeling van de bezwaren, geuit tijdens het openbaar onderzoek. Het betreft volgende aanpassingen:

- het uitbreiden van de verharding van de kop van het middeneiland ter hoogte van dwarsprofiel 14 over een 2 meter brede zone, dit om de achterwaartse inrijdbeweging met een trekker oplegger mogelijk te houden;*
- het aanpassen van de arcering ter hoogte van dwarsprofiel 12 door middel van een streeplijn en volle witte lijn ter hoogte.*

Deze beperkte aanpassingen betreffen enkel 'kennelijk bijkomstige zaken', zoals vermeld in art. 4.3.1, §1 van de Vlaamse Codex ruimtelijke ordening. Deze aanpassingen zijn het gevolg van een tijdens het openbaar onderzoek geuit bezwaar en is niet van die aard dat de essentiële kenmerken van de ingediende aanvraag zou gewijzigd worden. De goede ruimtelijke ordening wordt er evenmin door in het gedrang gebracht.

Door het voorzien van een gescheiden rioleringsstelsel en het voorzien van een bufferbekken heeft de aanvraag een zeer positief effect op de waterhuishouding van het gebied, zowel wat de waterkwantiteit als kwaliteit betreft.

Ook heeft deze verbetering van waterkwaliteit een positief effect op de natuurlijke ontwikkeling van het gebied.

De geplande werken voor de aanleg van het bufferbekken ter hoogte van keerpunt Ziekhuizenstraat situeren zich gedeeltelijk binnen de erfdienstbaarheidstrook langsheen de waterloop nr 5.143, wat niet compatibel is met het machinaal onderhoud van de waterloop. De voorziene open gracht tussen het bufferbekken ter hoogte van het keerpunt Ziekhuizenstraat en de waterloop nr. 5.143 van 2de categorie is gelegen binnen de 5m-strook langsheen de waterloop, wat niet compatibel is met het machinaal onderhoud van de waterloop.

Dit gedeelte van de gracht, dat gelegen is binnen de 5merfdienstbaarheidstrook, dient te worden ingebuisd, zodat deze overrijdbaar is met een rups- of bandenkraan van minstens 30 ton.

Ter hoogte van de uitmonding van deze lozingsbuis in de waterloop dienen zowel de rechteroever als de linkeroever versterkt te worden m. b.v. schanskorven schuin op het talud geplaatst.

Om tijdens de piek van de bui, bij hoogwaterpeilen in het RWA-stelsel van de Brakelsesteenweg, terugstroombeweging mogelijk te maken wordt in de overstortconstructie van het bufferbekken retailpark in de wand waar het wervelventiel zich bevindt, naast het wervelventiel een opening di. 700 mm voorzien waarop een terugslagklep geplaatst wordt zodanig dat bij het vullen van het bekken het water dat vanuit de riolering di. 1000 mm aangevoerd wordt, zonder hinder het bekken in kan stromen.

Om te vermijden dat permanent water blijft staan in de nieuwe gescheiden riolering in het westelijke deel van de aanvraag dient in inspectie D11 een opvoerunit met pompdebiet van 5 l/s geplaatst.

Opdat afvoerwater niet zou terugstromen dient in inspectieput R1 een terugslagklep te worden geplaatst.

Deze zaken zijn eveneens terug te vinden op het door de aanvrager bijgevoegde plan.

Deze beperkte aanpassingen aan het bufferbekken en het waterafvoersysteem betreffen enkel 'kennelijk bijkomstige zaken', zoals vermeld in art. 4.3.1. §1 van de Vlaamse Codex ruimtelijke ordening. Deze aanpassingen zijn het gevolg van de adviezen van het College van Burgemeester en Schepenen, de Watergroep en de Provincie Oost-Vlaanderen, dienst Integraal Waterbeleid en zijn niet van die aard dat de essentiële kenmerken van de

ingediende aanvraag zouden gewijzigd worden. De goede ruimtelijke ordening wordt er evenmin door in het gedrang gebracht.

Door de voorziene werken zal het verkeer tijdelijk gehinderd worden. Deze hinder wordt zo klein mogelijk gehouden door het faseren van de aanleg.

Tijdens de werken zal het werfverkeer ook voor een tijdelijke bijkomende belasting zorgen. Na de herinrichting van de weg zal een vlottere doorgang voor het verkeer gegarandeerd worden, bovendien zal het comfort en de verkeersveiligheid verhogen.

De adviezen die met betrekking tot de voorliggende aanvraag werden uitgebracht, werden hierboven uitvoerig besproken.

De geformuleerde voorwaarden en aandachtspunten worden in de beslissing opgenomen.

De tijdens het openbaar onderzoek geuite bezwaren werden uitvoerig besproken.

ALGEMENE CONCLUSIE

Uit bovenstaande motivering blijkt dat de aanvraag in overeenstemming is (of kan gebracht worden mits het opleggen van de nodige voorwaarden) met de wettelijke bepalingen, alsook met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving.

BIJGEVOLG WORDT OP 12/06/2017 HET VOLGENDE BESLIST.

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar geeft de vergunning af aan de aanvrager(s).

*De aanvrager(s) is(zijn) er toe verplicht
(...)*

2° de volgende voorwaarden na te leven:

- Het bufferbekken naast het toekomstige retailpark dient aangepast, zodat het volledig in woongebied volgens het gewestplan gelegen.*
- Daar waar de voorziene gracht ter hoogte van de Ziekhuizenstraat voor een beperkt deel in de 5meter erfdienstbaarheidstrook ligt, dient deze ingebuisd te worden, zodat deze overrijdbaar is met een rups- of bandenkraan van minstens 30 ton. Ter hoogte van de uitmonding van de lozingsbuis in waterloop nr. 5.143 dienen schanskorven schuin op de talud geplaatst te worden over de volledige lengte van de linker- en rechteroever.*
- In de overstortconstructie van het bufferbekken naast het toekomstige retailpark dient, naast het wervelventiel, een opening di. 700 mm voorzien waarop een terugslagklep moet geplaatst worden;*
- de verharding van de kop van het middeneiland ter hoogte van dwarsprofiel 14 dient uitgebreid over een 2 meter brede zone, dit om de achterwaartse inrijdbeweging met een trekker oplegger mogelijk te houden;*
- het aanpassen van de arcering door middel van een streeplijn en volle witte lijn ter hoogte van dwarsprofiel 12;*
- Inspectie D11 dient voorzien van een opvoerunit met pompdebiet van 5 l/s;*
- In inspectieput R1 dient een terugslagklep te worden geplaatst;*
- de voorwaarden, opgelegd door het Agentschap Onroerend Erfgoed, dienen strikt nageleefd;*

Het voorgestelde programma van maatregelen in de bekrachtigde archeologienota met ID <https://id.erfgoed.be/archeologie/archeologienotas/317>, evenals het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013 moeten worden nageleefd;

3° Bovenvermelde voorwaarden werden reeds aangepast op de gewijzigde ontwerpplannen bij deze stedenbouwkundige vergunning. Het betreft de volgende plannen:

- Plannen 1M3D8H/0/105446/00 en 1M3D8H/0/105447/00: laatste wijzigingen 02/06/2017);*

- Plannen 1M3D8H/0/105448/00 en 1M3D8H/0/105449/00: laatste wijzigingen 09/06/2017.

4° aandachtspunten:

- De fiets- en voetgangersoversteek dient voorzien te worden van accentverlichting voor het hele keerpunt,
- Departement Landbouw en Visserij
 - Tijdens de werken dient de toegankelijkheid van de aanpalende landbouwgebruiksgronden en/of landbouwbedrijfszetels zoveel mogelijk verzekerd te blijven,
 - Eventueel door de werken veroorzaakte cultuurschade dient billijk vergoed te worden,
 - Bij het einde der werken dient alle materiaal en materieel uit de landbouwzone te worden verwijderd
- Elia
De bepalingen en veiligheidsvoorschriften, vermeld in het advies van Elia;

...”

Dit is de bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

A. Ontvankelijkheid wat betreft de tijdigheid van het beroep

Uit het dossier blijkt dat de vordering tijdig is ingesteld. Er worden geen excepties opgeworpen.

B. Ontvankelijkheid wat betreft het belang van de verzoekende partij

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partij stelt dat de gemeente overeenkomstig artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO beroep kan instellen bij de Raad wanneer ze rechtstreeks of onrechtstreeks hinder of nadelen kan ondervinden ingevolge een volgens de bijzondere procedure genomen vergunningsbeslissing. Dat is met name het geval wanneer de bestreden vergunningsbeslissing het beleid van de gemeente doorkruist, wat kan blijken uit het feit dat het college van burgemeester en schepenen, als adviserende instantie in de bijzondere procedure, een ongunstig advies heeft verleend of voorwaarden heeft geformuleerd die niet in de vergunning werden opgenomen. Zij verwijst hiervoor naar een arrest van het Grondwettelijk Hof van 27 februari 2014, nr. 32/2014. Het college van burgemeester en schepenen heeft *in casu* een ongunstig advies geformuleerd als adviserende instantie in de bijzondere procedure. Hieruit blijkt reeds rechtstreeks haar belang, aldus de verzoekende partij. Verder verwijst de verzoekende partij ook naar rechtspraak van de Raad en de Raad van State, waaruit blijkt dat een gemeente hinder kan ondervinden van een stedenbouwkundige vergunning indien de vergunning indruist tegen het gewenste gemeentelijk beleid. De verzoekende partij meent ernstige hinder te ondervinden van het project waarvoor de bestreden vergunning werd afgeleverd. Dit project doorkruist volgens haar immers op een zeer ernstige wijze haar beleid inzake verkeersveiligheid en mobiliteit. De verzoekende partij ijverde van in het begin voor de oplossing van het plan-MER, zijnde de aanleg van twee tweestrooksrotondes.

2.

De verwerende partij stelt dat de verwijzing naar de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof niet wegneemt dat een gemeente die beroep instelt bij de Raad op concrete en afdoende wijze dient aan te tonen om welke reden haar beleid door de bestreden beslissing wordt doorkruist. Een loutere verwijzing naar het ongunstig advies van het college van burgemeester en schepenen in het kader van een vergunningsaanvraag voldoet hieraan niet. Zij verwijst hiervoor naar een arrest van de Raad. Een algemene verwijzing naar *“het beleid van de Stad Ninove inzake verkeersveiligheid en mobiliteit”* volstaat volgens haar evenmin. Hetzelfde geldt voor de loutere voorkeur voor twee *“tweestrooksrotondes”*, nu het gaat over een concrete invulling van een gewestweg.

3.

De verzoekende partij stelt in haar wederantwoordnota dat zij wel degelijk op een concrete en afdoende wijze aantoont dat haar beleid wordt doorkruist door de bestreden beslissing. Uit het feitenrelaas blijkt immers duidelijk dat zij reeds van in het begin ijvert voor de oplossing van het plan-MER, namelijk de aanleg van twee tweestrookrotondes in plaats van twee keerpunten. Van enige loutere voorkeur voor tweestrooksrotondes of een algemene verwijzing naar het beleid van stad Ninove is dan ook geen sprake.

Beoordeling door de Raad

1.

In overeenstemming met artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO is het vereist dat de verzoekende partij, om als belanghebbende bij de Raad beroep te kunnen instellen, aantoont of aannemelijk maakt dat zij rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen door de bestreden beslissing kan ondervinden. Het bestaan van hinder of nadelen en het oorzakelijk verband met de bestreden beslissing hoeven niet met onomstotelijke zekerheid te worden aangetoond. De verzoekende partij hoeft niet te bewijzen dat zij de aangevoerde hinder of nadelen effectief ondervindt. Het volstaat om redelijkerwijze aannemelijk te maken dat er een risico op het ondergaan van de aangevoerde hinder of nadelen van de bestreden vergunning bestaat.

Aansluitend bij het ongunstig advies dat het college van burgemeester en schepenen als adviserende instantie op 4 april 2017 uitbracht - en dat onder meer kritiek uitoefent inzake verkeersveiligheid en mobiliteitshinder – stelt de verzoekende partij dat zij haar gewenst gemeentelijk beleid doorkruist ziet inzake voormelde aspecten.

Het Grondwettelijk Hof heeft in zijn arrest van 27 februari 2014 (nr. 32/2014) aangegeven dat hinder en nadelen in hoofde van een gemeente kunnen afgeleid worden *“wanneer de bestreden vergunningsbeslissing het beleid van de gemeente doorkruist, wat kan blijken uit het feit dat het college van burgemeester en schepenen, als adviserende instantie in de bijzondere procedure, een ongunstig advies heeft verleend of voorwaarden heeft geformuleerd die niet in de vergunning werden opgenomen”*. De verzoekende partij doet ook méér dan louter verwijzen naar het ongunstig advies van het college van burgemeester en schepenen: zij hanteert een specifiek onderdeel ervan om aan te tonen dat de bestreden beslissing het gemeentelijk beleid doorkruist. De verzoekende partij beperkt zich dus ook niet tot algemene formuleringen, waar zij onder haar titel “Belang” erop wijst dat zij steeds heeft geijverd voor de oplossing die werd aangereikt in het plan-MER, zijnde de aanleg van tweestrooksrotondes. Bovendien heeft ook de gemeenteraad zelf tijdens het openbaar onderzoek bezwaar ingediend omwille van onder meer de negatieve mobiliteitsimpact. De Raad wijst er eveneens op dat de bestreden beslissing zelf op meerdere plaatsen verwijst naar de tegen de aanvraag gekante houding van de verzoekende partij doorheen de administratieve procedure.

In haar verzoekschrift betoogt de verzoekende partij voldoende concreet dat de bestreden vergunning ingaat tegen haar beleid inzake verkeersveiligheid en mobiliteit. Het ongunstig advies

van het college van burgemeester en schepenen getuigt daarvan. Zij hoeft het doorkruisen van haar beleid ook niet met bijkomende stukken te staven; het volstaat dat zij het aannemelijk maakt en dat heeft zij ook gedaan.

2.

De exceptie wordt verworpen.

V. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN

A. Eerste middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partij voert een schending aan van de artikelen 27 en 28 van de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen, zoals gewijzigd bij het decreet van 4 april 2014 houdende wijziging van diverse decreten met betrekking tot de ruimtelijke ordening en het grond- en pandenbeleid (hierna: Buurtwegenwet).

De verzoekende partij wijst erop dat de stedenbouwkundige vergunning werd verleend zonder dat voorafgaandelijk de procedure teneinde voetweg nr. 53 te verleggen of af te schaffen werd doorlopen. Ze zet uiteen, met verwijzing naar rechtspraak van de Raad van State, dat geen wettige stedenbouwkundige vergunning kan worden verleend indien de procedure voor de opening, afschaffing, wijziging of verlegging van een buurtweg niet eerst werd nageleefd.

De verwerende partij is volgens de verzoekende partij niet bevoegd om een stedenbouwkundige vergunning af te leveren die in strijd is met een bestaande buurtweg. Uit artikel 27 en 28 van de Buurtwegenwet, volgt dat de gemeenteraad een beoordelingsbevoegdheid heeft met betrekking tot het nut van de afschaffing van een buurtweg en dat de eigenlijke beslissingsbevoegdheid toekomt aan de deputatie.

De verzoekende partij zet uiteen dat voetweg nr. 53 voor een klein gedeelte op het tracé van de nieuwe weg ligt. Volgens de atlas der buurtwegen kruist de voetweg de gewestweg en loopt de voetweg vanaf de “rooilijn” langs de gewestweg. Het fietspad wordt over de voetweg gelegd zoals blijkt uit de plannen. Daaruit blijkt volgens de verzoekende partij dat de voetweg eerst diende verlegd of (deels) afgeschaft te worden alvorens een wettige stedenbouwkundige vergunning kon worden verleend.

2.

De verwerende partij stelt dat het niet juist is dat de voetweg nr. 53 zich “voor een klein gedeelte op het tracé van de nieuwe weg” bevindt en dat de verzoekende partij dit ook niet op afdoende wijze aantoont. De herinrichting van de N8 wijzigt op zich niet de voetweg nr. 53, die momenteel ook door de bestaande N8 wordt doorkruist. De procedure tot verplaatsing van voetweg nr. 53 heeft geen betrekking op de herinrichting van de N8, maar wel op de realisatie van de bedrijvenzone voor kleinhandel. Dit werd ook bevestigd in de bestreden beslissing. Het middel mist volgens de verwerende partij feitelijke grondslag.

3.

De verzoekende partij repliceert in haar wederantwoordnota dat de verwerende partij volledig voorbijgaat aan de vaststaande feiten op basis van de ontwerpplannen. Het fietspad, dat ontegensprekelijk deel uitmaakt van de herinrichting van de N8, wordt in de ontwerpplannen over

de voetweg nr. 53 gelegd. De verlegging van de voetweg nr. 53 is volgens de verzoekende partij dan ook wel degelijk noodzakelijk voor de herinrichting van de N8 waarbij de voetweg nr. 53 eerst diende verlegd of (deels) afgeschaft diende te worden alvorens een wettige stedenbouwkundige vergunning kon worden verleend.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partij stelt dat de stedenbouwkundige vergunning niet verleend kon worden zonder eerst de procedure uit de artikelen 27 en 28 Buurtwegenwet te volgen, teneinde voetweg nr. 53 (deels) af te schaffen, te wijzigen of te verleggen. Voetweg nr. 53 ligt volgens haar immers voor een klein gedeelte op het tracé van de nieuwe weg. De voetweg kruist volgens de atlas der buurtwegen de gewestweg en het fietspad wordt over de voetweg gelegd.

2.

De verwerende partij stelt hierover in de bestreden beslissing, in antwoord op het ongunstig advies van het college van burgemeester en schepenen:

“Voetweg nr. 53 moet eerst verlegd worden

De verlegging van de voetweg is niet noodzakelijk voor de herinrichting van de N8. De verlegging van de voetweg zal dus aan bod komen in de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor de bedrijvenzone voor kleinhandel.”

3.

Artikel 27 Buurtwegenwet luidt (in de toepasselijke versie) als volgt:

“ ...

De gemeenteraden zijn gehouden om, ten verzoeken van de deputatie van de provinciale raad, te beraadslagen over de opening, de afschaffing, de wijziging of de verlegging van een buurtweg en eventueel het bijhorende ontwerp van rooilijnplan.

In geval van weigering te beraadslagen of de nodige maatregelen te nemen, is de deputatie bevoegd om, behoudens 's Konings goedkeuring, van ambtswege de aanleg der werken en de aankopen te bevelen, en in de uitgaven te voorzien, mits inachtneming van de voorschriften van het voorgaande hoofdstuk.

... ”

Artikel 28 Buurtwegenwet luidt (in de toepasselijke versie) als volgt:

“ ...

Het voornemen tot opening, afschaffing, wijziging of verlegging van een buurtweg wordt onderworpen aan een openbaar onderzoek. Met behoud van de toepassing van artikel 27, eerste lid, stelt de gemeenteraad hiertoe een ontwerp van rooilijnplan vast dat onderworpen wordt aan onderstaande procedure, behoudens in het geval van een afschaffing.

De beraadslagingen der gemeenteraden worden onderworpen aan de bestendige deputatie van de provinciale raad, welke beslist binnen de 90 dagen na ontvangst van de beraadslaging van de gemeenteraad, behoudens beroep bij de Koning vanwege de gemeente of van de belanghebbende derden.

Bij ontstentenis van een tijdige beslissing van de deputatie kan de gemeente beroep instellen tegen het uitblijven van de beslissing.

De beslissingen van de deputatie worden bekendgemaakt door de colleges van burgemeester en schepenen, van de zondag af na dezelve ontvangst en blijven gedurende acht dagen aangeplakt.

Het beroep bij de Koning schorst de beslissingen. Het moet uitgeoefend en aan de gouverneur overgemaakt worden, binnen de vijftien dagen volgende op de in vorige paragraaf vermelde bekendmaking.

...

Uit deze bepalingen volgt dat de gemeenteraad het nut van de opening, de afschaffing, de wijziging of de verlegging van een buurtweg beoordeelt en dat de deputatie vervolgens de beslissing neemt, waartegen beroep bij de Koning, thans de gewestregering, kan worden ingesteld.

In voorkomend geval moet deze beslissing worden genomen vooraleer de verwerende partij beslist over de aanvraag om een stedenbouwkundige vergunning te verlenen waarbij een buurtweg gewijzigd wordt. De procedure uit de Buurtwegenwet moet dus worden doorlopen vooraleer een stedenbouwkundige vergunning kan worden toegekend voor een vergunning die afbreuk doet aan een bestaande buurtweg.

Uit de parlementaire voorbereiding bij vermeld decreet van 4 april 2014 (*Parl. St.*, VI. Parl. 2013-2014, nr. 2371/3, 17) blijkt dat de decreetgever uniformiteit heeft willen brengen in de in de Buurtwegenwet gebruikte begrippen. Hoewel de wet zelf niet omschrijft wat onder “*de opening, de afschaffing, de wijziging of de verlegging*” van een buurtweg kan worden begrepen, bevat de parlementaire voorbereiding wel volgende toelichting:

“ ...

Gelet op de voorgestelde wijzigingen aan artikel 28 (zie amendement nr. 21) wordt een uniforme Nederlandstalige terminologie gehanteerd inzake “opening, afschaffing, wijziging en verlegging” in hoofdstuk III van de wet.

Een ‘wijziging van een buurtweg’ dient begrepen te worden als elke verandering van de breedte of het tracé van de buurtweg, waarbij het begin- en eindpunt van de bestaande buurtweg met elkaar verbonden blijven.

Een wijziging van verharding valt niet onder het begrip ‘wijziging van een buurtweg’, zoals bedoeld in dit artikel, tenzij uiteraard die verharding gepaard gaat met een versmalling of verbreding. Deze wijziging van verharding blijft desgevallend onderworpen aan een voorafgaande stedenbouwkundige vergunning.

Zodra de verbinding tussen begin- en eindpunt van de bestaande buurtweg onderbroken wordt of (deels) zal gebeuren via andere bestaande wegenis, is er sprake van een (gedeeltelijke) afschaffing.

Het begrip ‘verlegging’ werd in de Buurtwegenwet van 1841 niet expliciet vermeld. Het is een complex begrip dat zowel een afschaffing als, naargelang de aard en de omvang ervan, de opening of wijziging kan omvatten.

Omwille van de duidelijkheid wordt dit begrip thans ingebracht.

...”

4.

Waar de verwerende partij stelt dat de herinrichting van de N8 de voetweg nr. 53 niet wijzigt, aangezien de voetweg momenteel reeds door de N8 wordt doorkruist en waar zij met verwijzing naar de motivering van de bestreden beslissing stelt dat de verplaatsing niet nodig is voor deze aanvraag, kan zij niet gevolgd worden.

Uit voormelde parlementaire voorbereiding blijkt uitdrukkelijk dat “de wijziging van een buurtweg” als dusdanig ruim moet worden geïnterpreteerd dat elke verandering van de breedte of het tracé van de buurtweg er onder valt. Uit het dossier blijkt dat de voetweg door de vergunde werken van herinrichting van de N8, meer bepaald de aanleg van het fietspad, een bijkomende doorkruising kent. Aangezien uit de plannen blijkt dat deze voetweg bijkomend doorkruist wordt op een manier,

die aan dat deel van de voetweg een andere functie in een kruisende richting toekent, namelijk als fietspad langsheen de N8, kan niet anders dan geconcludeerd worden dat de aanvraag een wijziging van de voetweg impliceert.

Het wordt niet betwist dat er geen voorafgaandelijk besluit werd genomen tot wijziging, afschaffing of verlegging van het betrokken deel van de buurtweg in toepassing van artikel 27 en 28 van de Buurtwegenwet.

Aangezien dergelijk voorafgaand besluit niet voorligt, miskent de bestreden beslissing de bevoegdheid van de gemeenteraad en de deputatie terzake en worden artikelen 27 en 28 van de Buurtwegenwet geschonden.

Het middel is gegrond.

B. Derde middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partij voert in haar derde middel de schending aan van artikel 1/1, 11° van het besluit van de Vlaamse regering van 29 mei 2009 tot bepaling van de handelingen die vrijgesteld zijn van de medewerking van de architect, van artikel 6 en 7 van het besluit van de Vlaamse regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning (hierna: Besluit Dossiersamenstelling) en van artikel 4.7.26, §3 en §5 VCRO.

De verzoekende partij zet uiteen dat ten onrechte geen architect werd betrokken bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning en dat de aanvraag bovendien onvolledig is aangezien niet alle werken in het aanvraagformulier werden opgesomd, waardoor onterecht een volledighedsverklaring werd afgeleverd.

De verzoekende partij voert in het eerste middelonderdeel de schending aan van artikel 1/1, 11° van het besluit van de Vlaamse regering van 29 mei 2009 (lees: 23 mei 2003) tot bepaling van de handelingen die vrijgesteld zijn van de medewerking van de architect. Uit deze bepaling leidt de verzoekende partij af dat de medewerking van de architect verplicht is voor het slopen van niet vrijstaande gebouwen of constructies. De plannen zoals gevoegd bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning geven evenwel duidelijk aan dat, teneinde de voorziene wegenis aan te leggen, twee woningen gesloopt zullen dienen te worden, meer bepaald woning nr. 211 en woning nr. 215. Woning nr. 215 betreft een vrijstaande woning, maar voor woning nr. 211 is dat niet het geval. Overeenkomstig artikel 1/1, 11° diende dan ook een architect betrokken te worden bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning. Uit het aanvraagdossier blijkt echter dat geen architect betrokken werd bij het dossier.

In een tweede middelonderdeel voert de verzoekende partij de schending aan van artikel 6 en artikel 7 van het Besluit Dossiersamenstelling. Hoofdstuk III van het Besluit Dossiersamenstelling is van toepassing op dossiers voor de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor technische werken. Hieronder vallen overeenkomstig artikel 6 zowel het aanleggen of wijzigen van wegen, parkeerplaatsen, pleinen en andere verhardingen als het aanleggen of wijzigen van collectoren, riolen en rioolwaterzuiveringsinstallaties en andere cultuurtechnische werken, zoals afwaterings- of bemalingswerken, drainagewerken, grondverbeteringswerken, ruilverkavelingswerken,... Vervolgens bepaalt artikel 7 de stukken die het dossier voor de aanvraag

voor een stedenbouwkundige vergunning voor dergelijke werken dient te bevatten, in viervoud, met onder andere een ingevuld aanvraagformulier en een nota ondertekend door de aanvrager waarin het voorwerp van de aanvraag en de ruimtelijke context van de geplande werken wordt beschreven.

Op basis van de plannen zoals gevoegd bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning kan vastgesteld worden dat de aanvraag meer bevat dan enkel de herinrichting van de Brakelsesteenweg N8 zelf. Zo bevat de aanvraag eveneens het afbreken van woningen en het bouwen van bufferbekkens buiten de zone van de herinrichting van het wegtracé zelf. Op het aanvraagformulier wordt echter enkel vermeld dat een stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd voor de herinrichting van de Brakelsesteenweg N8 te Ninove waarbij twee keerpunten worden gerealiseerd. *In casu* is het aanvraagformulier volgens de verzoekende partij dan ook onvolledig omdat niet alle werken of handelingen waarvoor een vergunning wordt aangevraagd, worden opgesomd in het aanvraagformulier tot stedenbouwkundige vergunning. Dit wordt volgens haar eveneens deels bevestigd door de stedenbouwkundige vergunning zelf, aangezien het afbreken van de woningen nrs. 211 en 215 niet wordt vermeld op pagina 1. Het aanvraagformulier voldoet dus niet aan artikel 6 en artikel 7 van het Besluit Dossiersamenstelling.

In een derde middelonderdeel voert verzoekende partij de schending aan van artikel 4.7.26, §3 en §5 VCRO. Doordat de verwerende partij nagelaten heeft de nadere formele regels en procedureregels, namelijk de uitvoeringsbesluiten, nauwlettend te volgen (het aanvraagformulier is niet volledig én de medewerking van de architect was noodzakelijk), kon zij het dossier niet volledig verklaren op 29 november 2016.

2.

De verwerende partij antwoordt dat het slopen van de woningen niet het voorwerp van de huidige vergunningsaanvraag uitmaakt, maar het voorwerp zal dienen uit te maken van een afzonderlijke aanvraag.

Het slopen van de woningen kan volgens haar bovendien slechts nadat de wegbeheerder de eigendom van deze woningen heeft verworven, hetzij na een minnelijke aankoop, hetzij na een onteigening. De verwerving of onteigening van de woningen kan en zal slechts gebeuren na het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning voor de herinrichting van de N8 en met het oog op de realisatie van deze werken.

De door verzoekende partij ingeroepen bepalingen zijn volgens de verwerende partij dan ook niet van toepassing. Het middel is volgens haar gesteund op een verkeerde feitelijke grondslag.

3.

De verzoekende partij repliceert in haar wederantwoordnota dat de verwerende partij volledig voorbij gaat aan het feit dat de ontwerpplannen bij de aanvraag uitdrukkelijk stellen met betrekking tot de betreffende woningen met nummers 215 en 211 dat deze woningen “*woningen te slopen*” zijn, zonder hierbij enige melding te maken van een aparte vergunningsaanvraag. Hieruit volgt volgens de verzoekende partij dan ook dat het slopen van de woningen wel degelijk deel uitmaakt van de aanvraag, aangezien dit uitdrukkelijk wordt vermeld op de ontwerpplannen. Bovendien dient volgens de verzoekende partij opgemerkt te worden dat tot op heden geen afzonderlijke vergunningsaanvraag werd ingediend met betrekking tot de sloop van de betreffende woningen, noch dat verwerende partij hiervan enig bewijs bijbrengt.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partij wijst er in het eerste middelonderdeel op dat voor de sloop van een niet vrijstaande woning, zoals in dit geval de woning nr. 211, de medewerking van een architect vereist is.

De verwerende partij antwoordt hierop louter dat de sloop van de door de verzoekende partij aangevoerde woningen voorwerp zal en kan uitmaken van een aparte aanvraag en dat de sloop pas doorgang zal vinden na de verwerving van de desbetreffende woningen. Hiermee lijkt de verwerende partij op te werpen dat de sloop van de woningen geen deel kon uitmaken van de aanvraag, aangezien de aanvrager niet de eigendom van deze woningen heeft verworven. Een stedenbouwkundige vergunning wordt evenwel overeenkomstig artikel 4.4.22 VCRO verleend onder voorbehoud van de op de onroerende goederen betrokken burgerlijke rechten, waardoor de verwerende partij niet aannemelijk maakt dat de sloop verplicht pas na verwerving van de woningen met een afzonderlijke aanvraag dient te gebeuren.

De Raad stelt vast dat de sloop van beide woningen opgenomen werd in de nota van aanvraag (*“Tevens dienen de woningen nrs. 211 en 215 gesloopt te worden”*) en aangeduid is op de vergunde bouwplannen. Door het noodzakelijke verband tussen de sloop en de herinrichting van de N8 kan de verwerende partij bovendien niet voorhouden dat de sloop van de woningen geen deel dient uit te maken van de aanvraag. Voormelde sloop kan immers niet los gezien worden van de herinrichting van de N8. Dit wordt aangevoerd door de verzoekende partij, waar zij stelt dat de sloop moet doorgevoerd worden, *“teneinde de voorziene wegenis aan te leggen”*. Ook de verwerende partij stelt: *“De volgorde is ook logisch, aangezien de verwerving of onteigening van de woningen slechts kan en zal gebeuren na het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning voor de herinrichting van de N8 en met het oog op de realisatie van deze werken”* (benadrukking door de Raad). Minstens moet hieruit afgeleid worden dat de sloop van de woningen vereist is voor de realisatie van de herinrichting, dat beide handelingen onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn en dus niet opsplitsbaar zijn. Ook uit de vergunde bouwplannen valt af te leiden dat de sloop vereist is voor de realisatie van de herinrichting van de N8, aangezien de woningen deels op het voorziene tracé van de verbreding gelegen zijn. Verder maakt de verwerende partij niet aannemelijk dat de woning nr. 211 een vrijstaande constructie zou zijn en dat de sloop ervan daarom geen medewerking van een architect vereist, dat er om een andere reden geen verplichting tot medewerking van de architect zou bestaan of dat er sprake zou zijn van een vrijstelling van deze verplichting, zodat de Raad moet besluiten dat een schending van de aangevoerde bepalingen voorligt.

Het eerste middelonderdeel is gegrond, evenals het derde middelonderdeel voor zover het betrekking heeft op de volledigheid van de aanvraag wat de medewerking van een architect betreft.

2.

De verzoekende partij voert in een tweede middelonderdeel aan dat de aanvraag de artikelen 6 en 7 van het Besluit Dossiersamenstelling zou schenden doordat de aanleg van bufferbekkens en de sloop van twee woningen niet in het aanvraagformulier werden vermeld. Uit een samenlezing van de beschrijvende nota, de lokalisatienota en de plannen kon de verwerende partij voldoende duidelijk het voorwerp van de aanvraag inschatten. De verzoekende partij toont niet aan dat de verwerende partij louter door een niet volledige opsomming van de aangevraagde handelingen in het aanvraagformulier niet met voldoende kennis van zaken over het voorwerp van de aanvraag kon oordelen en de aanvraag om die reden onvolledig had dienen te verklaren.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

C. Vierde middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partij voert in haar vierde middel de schending aan van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, meer specifiek de schending van de materiële motiveringsplicht, het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel, in samenhang met de schending van artikel 4.3.3, §2 DABM, artikel 4.7.26/1 VCRO en artikel 4.7.26, §3 en §5 VCRO.

Volgens de verzoekende partij diende de aanvraag onvolledig te worden verklaard omdat een project-MER of project-MER-ontheffing opgesteld diende te worden. Daarnaast meent ze dat in de aanvraag, naar aanleiding van de project-m.e.r.-screeningnota, tevens de cumulatie met andere projecten als criterium bij het onderzoek naar de milieugevolgen betrokken moest worden. Bovendien heeft de verwerende partij de motiveringsplicht geschonden door het bezwaar van de stad Ninove met betrekking tot de fundamentele reden van de herinrichting van de gewestweg N8 niet nader te onderzoeken.

De verzoekende partij voert in haar eerste middelonderdeel de schending aan van artikel 4.7.26/1 VCRO en artikel 4.3.3, §2 DABM, bijlagen 2 en 3 van het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage (hierna: MER-besluit) in samenhang met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur waaronder de materiële motiveringsplicht en de zorgvuldigheidsplicht aangezien een project-MER noodzakelijk is, minstens een ontheffing tot opmaak van een project-MER in plaats van een project-m.e.r.-screening. Het retailpark valt immers onder de bijlagen 2 en 3 van het MER-besluit. De herinrichting van de N8 is een rechtstreeks gevolg van het te ontwikkelen retailpark. Voor dit retailpark werd reeds een project-MER-ontheffing opgemaakt. Daar het project direct verbonden is met dit retailpark en voor het retailpark een project-MER-ontheffing werd opgemaakt, dient om deze redenen ook een project-MER-ontheffing opgemaakt te worden voor deze stedenbouwkundige aanvraag in plaats van een project-m.e.r.-screening. Indien alle documenten die handelden met betrekking tot de herinrichting van de N8 bij het dossier zouden zijn gevoegd, dan was men volgens de verzoekende partij tot de conclusie gekomen dat een project-m.e.r.-screening niet voldoende was en er eerst een project-MER of project-MER-ontheffing diende opgemaakt te worden. Om deze reden diende de aanvraag volgens de verzoekende partij dan ook onvolledig verklaard te worden.

De verzoekende partij voert in haar tweede middelonderdeel, in ondergeschikte orde, de schending aan van de algemene beginselen behoorlijk bestuur, zijnde de materiële motiveringsplicht en de zorgvuldigheidsplicht, in samenhang met artikel 4.7.26/1 VCRO aangezien de project-m.e.r.-screening minstens onzorgvuldig is uitgevoerd omdat geen rekening wordt gehouden met het retailpark. Op basis van de gegevens in de project-m.e.r.-screening kon geen afdoende beoordeling gemaakt worden. De verzoekende partij verwijst hiervoor naar randnummer 12 van de project-m.e.r.-screening.

Overeenkomstig artikel 4.7.26/1 VCRO diende de aanvraag getoetst te worden aan de criteria van bijlage II bij het DABM, om te beoordelen of het betrokken project geen aanzienlijke gevolgen kan hebben voor het milieu. Deze beoordeling blijkt volgens de verzoekende partij niet uit de motivering in de bestreden beslissing. De bestreden beslissing stelt dat de aanvraag “*het inrichten betreft van een deel van de gewestweg N8 Brakelsesteenweg door middel van het aanleggen van twee*

keerpunten, enerzijds ter hoogte van de Ziekhuisenstraat en anderzijds tussen de Ziekhuisenstraat en de Aardeweg. Naast de wegeniswerken worden ook de noodzakelijke riolerings- en afwateringswerken voorzien, met inbegrip van het aanleggen van twee bufferbekkens". Volgens de criteria in bijlage II bij het DABM kan ook "de cumulatie met andere projecten" als criterium bij het onderzoek naar de mogelijke aanzienlijke milieugevolgen worden betrokken. Uit de gegevens blijkt volgens de verzoekende partij evenwel dat de juistheid van de motivering van de project-m.e.r.-screeningsnota niet werd onderzocht. De werken zijn immers een onderdeel van een grote ontwikkeling van een retailpark. Ten gevolge van deze ontwikkeling van een retailpark dient de gewestweg heringericht te worden. In de project-m.e.r.-screening staat evenwel vermeld dat er geen relatie is met andere projecten.

Uit alle documenten, waaronder de bestreden beslissing (omtrent het weerleggen van de bezwaren) en de project-MER-ontheffing van het retailpark, blijkt volgens de verzoekende partij dat de herinrichting van de N8 te maken heeft met het toekomstig te ontwikkelen retailpark. Bovendien zullen de vervoersbewegingen volgens de verzoekende partij niet afnemen. De MOBER van 11 mei 2014 geeft immers aan dat de productie en attractie van werknemers en bezoekers op jaarbasis neerkomt op een half miljoen wagens. Het project heeft een impact op het verkeer en de omgeving.

Op basis van vroegere documenten, onder andere "Ontsluitingsstudie retailpark langs N8 Brakelsesteenweg Ninove SIMULATIE", kan volgens de verzoekende partij afgeleid worden dat de herinrichting van de N8 een duidelijke relatie heeft met de ontwikkeling van het retailpark. Hiervoor verwijst de verzoekende partij naar de inleiding van de ontsluitingsstudie. Daarnaast valt volgens de verzoekende partij ook duidelijk op dat de werken waarvoor een stedenbouwkundige vergunning werd afgeleverd *quasi* identiek zijn als deze die werden opgenomen in de voormelde ontsluitingsstudie. De verzoekende partij verwijst naar de overeenstemming tussen tekeningen uit de ontsluitingsstudie enerzijds en tekeningen die het voorwerp van de aanvraag voorstellen anderzijds. Zij wijst er tevens op dat de Raad reeds geoordeeld heeft dat bij de project-m.e.r.-screening de relatie met andere projecten onderzocht dient te worden. De verzoekende partij acht de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, zijnde de materiële motiveringsplicht en de zorgvuldigheidsplicht in samenhang met artikel 4.7.26/1 VCRO, dan ook geschonden aangezien de project-MER-screening minstens onzorgvuldig is uitgevoerd doordat de realisatie van het retailpark niet mee in rekening is genomen.

De verzoekende partij voert in een derde middelonderdeel de schending aan van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder de materiële motiveringsplicht en de zorgvuldigheidsplicht wegens het niet in overweging nemen van het retailpark. Door een verkeerde voorstelling van de aanvraag, kon de verwerende partij de aanvraag niet correct beoordelen. De verzoekende partij verwijst naar de beschrijving van de werken in de nota aanvraag stedenbouwkundige vergunning, onder hoofdstuk 1.1.2. Daarin wordt nauwelijks iets gezegd over de "fundamentele reden van de herinrichting van de gewestweg", namelijk het ontwikkelen van het retailpark. Stellen dat de aanvraag niet zorgt voor bijkomende emissies doordat er een betere verkeersafwikkeling zal zijn, is niet correct. Door keerpunten aan te leggen zullen er volgens de verzoekende partij wel degelijk bijkomende verplaatsingen op de N8 plaatsvinden. Daarnaast is de herinrichting van de N8 een onderdeel van een veel groter project, namelijk het inplanten van een retailpark langs de N8. De keerpunten worden aangelegd op de plaats waar het te ontwikkelen retailpark zal komen. Op basis van een door de verzoekende partij toegevoegde tabel uit het MOBER 2014 blijkt volgens haar duidelijk dat wel degelijk sprake is van bijkomende emissies, namelijk 567.476 wagens op jaarbasis.

De verzoekende partij wijst op het bezwaar dat zij hierover heeft ingediend. De verwerende partij diende vast te stellen dat betreffende aanvraag niet louter betrekking had op de herinrichting van

de gewestweg. Op dit onderdeel van de vergunning werden de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder de materiële motiveringsplicht en de zorgvuldigheidsplicht, volgens de verzoekende partij dan ook geschonden.

De verzoekende partij voert in een vierde middelonderdeel de schending aan van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, onder meer de materiële motiveringsplicht en de zorgvuldigheidsplicht in samenhang met artikel 4.7.26, §3 en §5 VCRO. Volgens de verzoekende partij kon het dossier nooit volledig worden verklaard gelet op het feit dat het project een grote mobiliteitsimpact heeft en zodoende op zijn minst een project-MER-ontheffing diende te bevatten. Op basis van de voorgelegde gegevens in het document “project-MER-screening” heeft de verwerende partij volgens de verzoekende partij dan ook geen grondig onderzoek naar de milieueffecten kunnen doen omdat zij geen kennis had van alle documenten: cijfergegevens, verslagen, omtrent de mobiliteit. De verwerende partij diende dan ook op basis hiervan de aanvraag onvolledig te verklaren en te oordelen dat er op zijn minst eerst een project-MER-ontheffing diende te komen.

2.

Volgens de verwerende partij gaat de verzoekende partij uit van de verkeerde stelling dat de herinrichting van de N8 is ingegeven door de realisatie van een retailpark in de zone specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel, zoals bestemd in het PRUP ‘afbakening kleinstedelijk gebied Ninove’. De inrichting van het retailpark maakt geen deel uit van het voorwerp van de vergunde aanvraag. Dat werd reeds aangegeven in de bestreden beslissing. Het middel van de verzoekende partij is volgens haar dan ook gesteund op een verkeerde feitelijke grondslag.

Met betrekking tot het eerste middelonderdeel stelt de verwerende partij dat artikel 2, §6 van het MER-besluit stelt dat voor projecten die worden opgesomd in bijlage III een project-m.e.r.-screening volstaat. Uit deel 10, e) van bijlage III blijkt dus dat voor de “aanleg van wegen” een project-m.e.r.-screening volstaat. Dergelijke screening werd ook bij de aanvraag gevoegd. De aanleg van een retailpark maakt niet het voorwerp uit van de aanvraag en van de bestreden beslissing. Er bestaat volgens de verwerende partij dan ook geen enkele noodzaak om een project-MER, dan wel een ontheffingsdossier aan het aanvraagdossier toe te voegen. Zij verwijst hiervoor eveneens naar de bestreden beslissing.

Met betrekking tot het tweede middelonderdeel stelt de verwerende partij dat voor de inschatting van de milieueffecten een project-MER-screeningsnota bij de aanvraag wordt gevoegd. De aanvraag, die volgens de verwerende partij enkel betrekking heeft op de herinrichting van de gewestweg N8, betekent een verbetering van de bestaande situatie. De aanvraag veroorzaakt op zich geen bijkomend verkeer. De verwerende partij verwijst hiertoe naar de beoordeling in de ontvankelijkheids- en volledigheidsverklaring. De kritiek van de verzoekende partij met betrekking tot de project-m.e.r.-screeningsnota gaat volgens de verwerende partij dan ook verkeerdelijk uit van de premisse dat de herinrichting van de N8 te maken heeft met het toekomstig te ontwikkelen retailpark. De verzoekende partij miskent hiermee volgens de verwerende partij het voorwerp van de aanvraag en de vergunningsbeslissing. De verzoekende partij kan volgens de verwerende partij dan ook niet ernstig blijven voorhouden dat de aanvraag diende getoetst te worden aan de criteria van bijlage II DABM. De verwerende partij meent dan ook dat de beoordeling van de milieueffecten ingevolge de realisatie van het retailpark, naar aanleiding van de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van het retailpark moeten beoordeeld worden.

Met betrekking tot het derde middelonderdeel herhaalt de verwerende partij nogmaals dat het voorwerp van de aanvraag geen betrekking heeft op het ontwikkelen van het retailpark. Zij is bovendien niet misleid door de beschrijving van de werken in de beschrijvende nota gevoegd bij het aanvraagdossier. Uit de weerlegging van de bezwaren en uit het ongunstig advies van de

verzoekende partij blijkt dat zij in de bestreden beslissing meermaals heeft gewezen op het juiste voorwerp van de aanvraag en de bestreden vergunning. Het gaat om de herinrichtingswerken op de gewestweg N8: *“M.a.w., zelfs zonder de aanleg van het toekomstige retailpark voorziet het Agentschap Wegen en Verkeer de voorliggende herinrichting van de gewestweg N8.”* De verzoekende partij kan volgens de verwerende partij dan ook niet ernstig voorhouden dat de herinrichting van de N8 *“een onderdeel van een veel groter project, nl. het inplanten van een retailpark langs de N8”* vormt.

Met betrekking tot het vierde middelonderdeel stelt de verwerende partij dat bij de aanvraag een project-m.e.r.-screeningsnota gevoegd werd. Bij de ontvankelijkheids- en volledigheidsverklaring van 30 november 2016 verklaarde zij zich akkoord met de conclusies van deze screeningsnota. De verzoekende partij maakt het volgens haar dan ook niet aannemelijk dat er *“op zijn minst eerst een project-MER-ontheffing diende te worden bekomen”*.

3.

De verzoekende partij stelt in haar wederantwoordnota dat de verwerende partij niet ingaat op het argument dat niet kan worden ontkend dat er een relatie bestaat met betrekking tot de effecten op milieu en mobiliteit tussen de herinrichting van de N8 en het te ontwikkelen retailpark, waardoor de aanvraag de ontwikkeling van het retailpark wel degelijk diende te vermelden teneinde de effecten te kunnen onderzoeken. De verwerende partij kan volgens de verzoekende partij immers niet ernstig ontkennen dat het retailpark en de herinrichting van de N8 een relatie hebben met elkaar. Deze relatie tussen de herinrichting van de N8 en de ontwikkeling van het retailpark blijkt uit (1) het feit dat de werken opgenomen in de “Ontsluitingsstudie retailpark langs N8 Brakelsesteenweg Ninove SIMULATIE” nagenoeg identiek zijn aan de werken waarvoor de betreffende bestreden stedenbouwkundige vergunning werd afgeleverd en (2) het feit dat de bestreden beslissing passages bevat dewelke nagenoeg letterlijk dezelfde passages zijn als deze vermeld in het verzoekschrift voor de Raad van State vanwege NV Retailpark Ninove tegen verzoekende partij inzake de niet-afschaffing van de buurtweg. Er is volgens de verzoekende partij dan ook wel degelijk sprake van een relatie tussen de beide projecten.

Met betrekking tot het eerste middelonderdeel stelt de verzoekende partij dat er wel degelijk een ontegensprekelijke relatie bestaat tussen het retailpark en de aanvraag tot de herinrichting van de N8. Er is volgens haar dan ook een project-MER dan wel een project-MER-ontheffing vereist.

Met betrekking tot het tweede middelonderdeel herhaalt de verzoekende partij dat er wel degelijk een relatie bestaat tussen de herinrichting van de N8 en het te ontwikkelen retailpark, waarbij bovendien niet kan worden ontkend dat de vervoersbewegingen zullen toenemen. Dit blijkt tevens uit de MOBER van 11 mei 2014 die aangeeft dat de productie en attractie van werknemers en bezoekers op jaarbasis een half miljoen wagens bedraagt. De aanvraag diende volgens haar dan ook wel degelijk getoetst te worden aan de criteria van bijlage II bij het DABM waarbij tevens de cumulatie met andere projecten, namelijk het retailpark, diende onderzocht te worden. Hierin is *in casu* volgens de verzoekende partij echter niet voldaan.

Met betrekking tot het derde middelonderdeel stelt de verzoekende partij wederom hetzelfde over de band tussen beide projecten, er dient volgens haar dan ook vastgesteld te worden dat de aanvraag niet louter betrekking had op de herinrichting van de N8.

Met betrekking tot het vierde middelonderdeel stelt de verzoekende partij dat zij uitdrukkelijk bewijst dat het project een grote mobiliteitsimpact met zich meebrengt gelet op de relatie tussen de herinrichtingswerken van de N8 en het te ontwikkelen retailpark. Echter doordat de betreffende relatie tussen beide projecten wordt ontkend in de aanvraag, beschikte de verwerende partij volgens haar niet over alle vereiste documenten teneinde tot een grondig onderzoek naar de

milieueffecten te komen. Louter op basis hiervan diende volgens de verzoekende partij reeds geoordeeld te worden dat de aanvraag onvolledig was én er op zijn minst een project-MER-ontheffing diende bekomen te worden. Dit is echter niet gebeurd.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partij voert in haar vierde middel in essentie aan dat de aanvraag onvolledig diende te worden verklaard en een project-MER of project-MER-ontheffing opgesteld diende te worden. De herinrichting van de N8 gebeurt volgens haar in functie van de ontwikkeling van het retailpark, waarvoor een project-MER of minstens project-MER-ontheffing vereist is.

In ondergeschikte orde, diende volgens haar, naar aanleiding van de project-m.e.r.-screening, tevens de relatie met andere projecten en de cumulatie met effecten van andere projecten als criterium bij het onderzoek naar de milieugevolgen betrokken te worden. Meer bepaald moest in de m.e.r.-screening rekening gehouden worden met de cumulatieve effecten die door de ontsluiting van het retailpark te verwachten zijn.

Bovendien heeft de verwerende partij volgens haar de motiveringsplicht geschonden door het bezwaar van de verzoekende partij met betrekking tot de ontwikkeling van het retailpark als de fundamentele reden van de herinrichting van de gewestweg N8 niet nader te onderzoeken.

2.

Met het eerste middelonderdeel lijkt de verzoekende partij aan te sturen op de beoordeling dat de aanvraag project-MER-plichtig of minstens ontheffingsplichtig is louter omwille van de door haar aangevoerde band van het project met het retailpark, waarvoor reeds een project-MER-ontheffing werd verleend als een stadsontwikkelingsproject, vermeld in bijlage II van het MER-besluit. De samenhang met het te ontwikkelen retailpark volstaat echter niet om te besluiten dat de aanvraag op zich eveneens te beschouwen is als een (stadsontwikkelings)project van bijlage II van het MER-besluit.

De verzoekende partij toont in haar eerste middelonderdeel niet aan dat een project-MER of minstens een verzoek tot project-MER-ontheffing diende te worden opgesteld en de aanvraag om die reden onvolledig diende te worden verklaard in het licht van artikel 4.7.26/1 VCRO en artikel 4.3.3, §2 DABM, in samenhang gelezen met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder de materiële motiveringsplicht en de zorgvuldigheidsplicht.

Waar de verzoekende partij nog aanvoert dat, indien rekening gehouden zou worden met alle relevante documenten, de verwerende partij tot de conclusie diende te komen dat een project-m.e.r.-screening niet voldoende was, maar een project-MER of een project-MER-ontheffing had dienen te worden opgemaakt, verwijst de Raad naar de beoordeling van het tweede tot en met het vierde middelonderdeel.

3.1

De Raad neemt de beoordeling van het tweede middelonderdeel, dat ondergeschikt wordt aangevoerd en in essentie de onzorgvuldigheid van de project-m.e.r.-screening aanvoert omwille van de samenhang met het retailpark en het noodzakelijke onderzoek naar de cumulatieve effecten met dit project, samen met de beoordeling van het derde en vierde middelonderdeel.

De verzoekende partij verwijst, om de relatie tussen de aanvraag en het retailpark aan te tonen, naar de bestreden beslissing zelf, onder meer voor wat betreft het weerleggen van de bezwaren.

Zij verwijst ook naar de project-MER-ontheffing die werd verleend voor het retailpark en de bijkomende vervoersbewegingen die deze met zich zou meebrengen, zoals blijkt uit de daarvoor uitgevoerde MOBER's en ontsluitingsstudies (en de gelijkenissen die de vergunde werken vertonen met de ontsluitingsstudie van 2014). Verder stelt ze dat de criteria van bijlage II van het DABM niet werden afgetoetst. Door keerpunten aan te leggen zullen er volgens de verzoekende partij wel degelijk bijkomende verplaatsingen op de N8 plaatsvinden. De cumulatie van effecten met die van het retailpark zijn niet onderzocht, terwijl volgens de verzoekende partij uit het MOBER 2014 duidelijk blijkt dat wel degelijk sprake is van bijkomende emissies, aangezien 567.476 wagens op jaarbasis verwacht worden.

3.2.

De m.e.r.-screeningsnota vermeldt dat de voorgenomen aanvraag geen relatie vertoont met andere projecten. De nota vermeldt onder meer het volgende:

“ ...

De vervoersbewegingen thv de keerpunten nemen omwille van de verkeersveiligheid en leefbaarheid af. De keerpunten zullen zorgen voor een betere verkeersdoorstroming, meer verkeersveiligheid en minder verkeershinder voor de omwonenden.

Door veiligheidsmaatregelen te treffen voor de fietsers adhv een vrijliggend fietspad zal het fietsverkeer aangemoedigd worden, zullen de vervoersbewegingen afnemen en zal de doorstromingscapaciteit bevorderd worden.

... ”

Inzake de milieueffectbeoordeling stelt de bestreden beslissing het volgende:

“ ...

MILIEUTOETS

Project-M.E.R.-screeningsnota

De aanvraag valt niet onder de projecten van bijlage I van het MER-besluit waarvoor een project-MER moet worden opgesteld of van bijlage II waarvoor een gemotiveerde ontheffing kan aangevraagd worden.

De aanvraag valt echter wel onder bijlage III van het besluit van de Vlaamse Regering inzake de nadere regels van de project-m.e.r.-screening (01/03/2013), meer bepaald rubriek 10 e) infrastructuurwerken-aanleg van wegen.

Daartoe werd een project-M.E.R.-screeningsnota bij het aanvraagdossier gevoegd. Bij de ontvankelijkheids- en volledigheidsverklaring dd. 30/11/2016 verklaart de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar zich akkoord met de conclusies.

Bespreking

De aanvraag zorgt niet voor bijkomende emissies. Integendeel zorgt deze aanvraag voor een betere verkeersafwikkeling, wat zal leiden tot minder emissies.

De aanvraag voorziet ook verbeteringen voor het fietsverkeer, wat een positief effect zal hebben. Door het voorzien van een gescheiden rioleringsstelsel en een bufferbekken worden geen nadelige effecten verwacht op de waterhuishouding. In tegendeel; er zal een positief effect optreden voor de waterkwantiteit en -kwaliteit van de ontvangende waterlopen.

De aanvraag en meer bepaald aanleg van het bufferbekken zorgen niet voor een betekenisvolle aantasting van de natuurwaarden van het gebied.

Besluit

Uit de project-m.e.r.-screeningsnota blijkt dat de milieugevolgen van de aanvraag voldoende kunnen worden ingeschat. Deze milieueffecten zijn beperkt, lokaal en in grote mate te beheersen of omkeerbaar.

Een verdere MER-screening of project-MER is niet nodig.

”
...

De verwerende partij verwijst naar de ontvankelijkheids- en volledigheidsverklaring en enkele passages uit de bestreden beslissing (waaronder de voorgaande) om aan te tonen dat de inrichting van het retailpark niet het voorwerp van de vergunde aanvraag uitmaakt (onderlijning door de Raad):

“
...

Het ontheffingsdossier Project-MER-plicht staat meer in functie van het retailpark.

Voorliggende aanvraag betreft enkel herinrichtingswerken op de gewestweg N8, dus volstaat een MER-screening.

Gezien de bestaande moeilijkheden op deze gewestweg wil het Agentschap Wegen en Verkeer hoe dan ook deze keerpunten aanleggen. Deze aanvraag staat dus niet alleen in het teken van het toekomstige retailpark.

Met andere woorden, zelfs zonder de aanleg van het toekomstige retailpark voorziet het Agentschap Wegen en Verkeer de voorliggende herinrichting van de gewestweg N8.

...

De herinrichting van de N8 met de twee keerlussen staat los van het retailpark en zal, onafhankelijk van de ontwikkeling van het retailpark worden doorgevoerd om een betere doorstroming te bekomen. De milderende maatregelen uit het ontheffingsdossier, raadpleegbaar op de MER databank van het Departement Omgeving, hebben geen betrekking op de inrichting van de N8.

”
...

3.3

Volgens de Raad kan maar moeilijk ontkend worden dat de herinrichting van de N8 niet los kan gezien worden van de ontwikkeling van het retailpark. Dit blijkt uit passages in de bestreden beslissing, zoals hiervoor al benadrukt, maar ook uit andere elementen:

De nota tot aanvraag vermeldt onder meer het volgende:

“
...

Tevens worden de nodige afslagstroken voor enerzijds de keerbeweging en anderzijds de ontsluiting van het toekomstige retailpark (tussen de woningen nrs.235 en 211) gerealiseerd. Deze afslagstroken hebben eveneens een breedte van 3,70 m.

”
...

De bestreden beslissing bevat onder meer ook deze passages (eigen onderlijning Raad):

“
...

Om de impact van de verkeersgeneratie en de ontsluiting van het retailpark ex ante te onderzoeken is er gebruik gemaakt van VISSIM-simulaties (dynamische verkeerssimulatie). Er zijn 10 simulaties per spitsperiode per onderzoeksdag (vrijdag en zaterdag) uitgevoerd. Eén van de aspecten die onderzocht zijn, zijn de wachtrijslengtes. Per 5 minuten werden deze wachtrijslengtes op de keerlussen gemeten.

Uit de simulatie is gebleken dat op de keerlus t.h.v. het retailpark op de beweging "komende van Brakel - richting Brakel" voor een vrijdagavondspits een maximale wachtrijslengte van 15 m gemeten (2 á 3 wagens) werd. Op zaterdagmiddag is dat 31 m (5 wagens). De lengte van de keerlus bedraagt 56 m. Op keerbeweging Ninove — richting Ninove is dat respectievelijk 2 en 12 m. De lengte van deze keerlus bedraagt 55 m. Hieruit kan besloten worden dat de lengte van de keerlus ruimschoots voldoende is.

De oprijstrook van het retailpark is in deze stedenbouwkundige vergunning beperkt tot het deel dat op openbaar domein gelegen is. Bij het ontwerpen van de toegang tot het retailpark zal de oprijstrook op privaat terrein verlengd kunnen worden.

...

“ ...

De voorziene wegeniswerken, gelegen in het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan, zijn grotendeels gelegen in de daarvoor bestemde zone. Een beperkt gedeelte van deze wegeniswerken is gelegen in de zone 'specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel'. Deze zone is echter bedoeld voor kleinhandelbedrijven en niet voor wegenis. Voor deze wegeniswerken in deze zone voor kleinhandel kan gebruik gemaakt worden van de afwijkingsbepaling, zoals hierboven vermeld, want het betreft hier werken van algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact.

Hiervoor werd een gemotiveerd verzoek bij de aanvraag gevoegd. Hieruit blijkt dat de voorziene wegenwerken, naast de verbetering van de verkeersdoorstroming en - veiligheid, ook kaderen in de algemene ontsluitingsmaatregelen van het regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel.

De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar kan zich dan ook aansluiten bij het gemotiveerd verzoek en oordeelt dat de voorziene werken een ruimtelijk beperkte impact hebben en er bijgevolg geen planningsinitiatief noodzakelijk is voor deze aanvraag.

...”

Deze overwegingen staan in schril contrast met de passage inzake de m.e.r.-screening, waar de verwerende partij zich louter beperkt tot de effecten van de eigenlijke aanvraag en zij de relatie met het retailpark ontkent.

3.4.

De Raad wijst erop dat in het kader van de milieueffectrapportage de nadruk ligt op het zich al dan niet voordoen van “aanzienlijke milieueffecten”, inbegrepen de “cumulatieve effecten” die worden veroorzaakt door nog uit te voeren en/of reeds uitgevoerde projecten samen, hetgeen niet noodzakelijk samenvalt met of beperkt is tot het voorwerp van de vergunning(saanvraag). Zo wordt vermeden dat bepaalde vormen van “milieueffectrapportering” geen doorgang vinden doordat projecten die samen aanzienlijke milieueffecten kunnen teweegbrengen, zij het bewust, dan wel onbewust worden opgesplitst in kleinere projecten. De verzoekende partij vraagt zich ook af of de overheid in feite en naar redelijkheid kon oordelen dat na screening blijkt dat er zich geen aanzienlijke milieueffecten voordoen of kunnen voordoen door de herinrichting van de N8 en de mogelijke cumulatieve effecten met de toekomstige ontwikkeling van de retailsite.

De Raad stelt dan ook vast dat de verwerende partij minstens, gelet op de bezwaren van de verzoekende partij en gelet op de duidelijke band tussen beide activiteiten, de screening onvoldoende en onzorgvuldig gemotiveerd heeft door in haar beoordeling van de milieueffecten de relatie met het retailpark geheel uit te sluiten en te stellen dat de aanvraag geen bijkomende emissies met zich mee zal brengen. Deze toets betreft immers onder meer de vraag of er zich geen aanzienlijke gevolgen kunnen voordoen voor het milieu en of een project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten. Wanneer blijkt dat de aanvraag kadert in een breder opzet, en dit zoals *in casu* duidelijk blijkt uit de bestreden beslissing en het administratief dossier, strookt het niet met wat van een zorgvuldige vergunningverlenende overheid verwacht kan worden om enkel de effecten van het aangevraagde herinrichting te beoordelen, los van de effecten die te verwachten zijn van het retailpark. Aangezien de herinrichting van de N8 een samenhang vertoont met de ontwikkeling van het retailpark, diende de verwerende partij in de concrete omstandigheden van deze aanvraag, dit geheel voor ogen te houden bij het beoordelen van de vraag welke effecten de aanvraag tot gevolg zal hebben.

De Raad merkt in dit verband op dat de decreetgever een project-m.e.r.-screeningsnota bovendien heeft opgevat als een essentieel instrument voor een correcte inschatting van de aan het gevraagde project potentieel verbonden milieueffecten en diensgevolge van de toepasselijkheid van de plicht tot het opstellen van een project-MER. De eigenheid van de voorafgaande screening houdt in dat al in een eerste gemotiveerde, op wettelijk gespecificeerde criteria, zoals omschreven in bijlage II bij het DABM, gesteunde beoordeling nagegaan wordt of de aanvraag aanzienlijke milieueffecten kan hebben en dat het bestuur dan op basis van die voorafgaande beoordeling beslist of er al dan niet een project-MER opgesteld moet worden. Het moet dus het vergunningverlenend bestuur toelaten om met kennis van zaken te beoordelen of de aanvraag al dan niet aanzienlijke milieueffecten voor mens en milieu genereert. De verwerende partij dient daarbij onder meer te onderzoeken of de project-m.e.r.-screeningsnota op een correcte wijze werd opgemaakt en mogelijke cumulatieve effecten met andere projecten in rekening zijn genomen. Dit is *in casu* geenszins het geval.

De verwerende partij kan noch de vraag of het project MER-, ontheffings-, of screeningsplichtig is, noch de mogelijke milieueffecten van de aanvraag beoordelen, zonder voormelde band en cumulatieve effecten met het retailpark indachtig te zijn.

De Raad merkt terzake op dat, indien het aanvraagdossier wordt aangevuld met essentiële gegevens, desgevallend een nieuw openbaar onderzoek moet worden georganiseerd.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

D. Tweede, vijfde, zesde en zevende middel

Aangezien de Raad het eerste, derde en vierde middel gegrond bevindt, worden het tweede, vijfde, zesde en zevende middel niet verder onderzocht. De beoordeling daarvan kan niet tot een ruimere vernietiging leiden.

VI. INJUNCTIE

Gelet op de gegrond bevonden middelen, komt het de Raad gepast over om de bestreden beslissing te vernietigen en de verwerende partij een termijn van zes maanden te verlenen om een nieuwe beslissing te nemen over de aanvraag. De Raad legt daarbij het bevel op aan de verwerende partij om, in het geval zij meent een nieuwe vergunning te kunnen verlenen over de aanvraag, voorafgaand aan deze vergunningsbeslissing een nieuw openbaar onderzoek te organiseren.

VII. KOSTEN

Artikel 33 DBRC-decreet bepaalt dat de Raad de kosten van het beroep ten laste legt van de partij die ten gronde in het ongelijk gesteld wordt.

In toepassing van artikel 21, §7 DBRC-decreet kan de Raad op verzoek van een partij, een rechtsplegingsvergoeding toekennen die een die een forfaitaire tegemoetkoming is in de kosten en honoraria van de advocaat van de partij die ten gronde in het gelijk wordt gesteld.

De verzoekende partij verzoekt een rechtsplegingsvergoeding toe te kennen van 700 euro, ten laste van de verwerende partij. De verwerende partij verzoekt een rechtsplegingsvergoeding toe te kennen van 700 euro, ten laste van de verzoekende partij.

Gelet op de onder titel V gedane vaststellingen, is er grond om een rechtsplegingsvergoeding toe te kennen aan de verzoekende partij. Er zijn geen redenen om af te wijken van het basisbedrag van 700 euro.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 12 juni 2017, waarbij aan het Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor “de herinrichting van de Brakelsesteenweg N8 te Ninove (Outer) waarbij 2 keerpunten worden gerealiseerd” op de percelen gelegen te Brakelsesteenweg/Ziekhuizenstraat te 9406 Ninove, met als kadastrale omschrijving 13e afdeling, sectie B, openbaar domein en nummers: 453C/2, 453D/2, 471B, 472C, 474, 475A, 476L, 510E, 510T/2, 511G, 520/25, 607B, 609L, 610C, 618C, 679B, 620L/2, 620Y/2, 832A3, 832E, 832M, 83223, 837T. 841P, 915D/2, 916B, 916C, 917B, 918B, 920B.
2. De Raad beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over de aanvraag binnen een termijn van zes maanden te rekenen vanaf de dag na de dag van de betekening van dit arrest, rekening houdend met de injunctie gegeven onder VI.
3. De Raad legt de kosten van het beroep bestaande uit het rolrecht van de verzoekende partij, bepaald op 200 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro verschuldigd aan de verzoekende partij, ten laste van de verwerende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 15 januari 2019 door de zesde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de zesde kamer,

Elien GELDERS

Karin DE ROO