

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 13 september 2016 met nummer RvVb/S/1617/0053
in de zaak met rolnummer 1516/RvVb/0474/SA

Verzoekende partijen	<ol style="list-style-type: none">1. de nv METRIMO2. de nv BELGIAN INVESTMENT <p>vertegenwoordigd door advocaten Jan BELEYN en Merlijn DE RECHTER met woonplaatskeuze op het kantoor te 8500 Kortrijk, Beneluxpark 27B</p>
Verwerende partij	<p>de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van het departement RUIMTE VLAANDEREN, afdeling West-Vlaanderen</p> <p>vertegenwoordigd door advocaat Bart BRONDERS met woonplaatskeuze op het kantoor te 8400 Oostende, Archimedesstraat 7</p>
Tussenkomende partij	<ol style="list-style-type: none">1. het college van burgemeester en schepenen van de gemeente KNOKKE-HEIST2. de gemeente KNOKKE-HEIST, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen <p>vertegenwoordigd door advocaten Antoon LUST en Gilles DEWULF met woonplaatskeuze op het kantoor te 8310 Brugge, Baron Ruzettelaan 27</p>

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 25 maart 2016 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 5 februari 2016.

De verwerende partij heeft aan het Agentschap voor Wegen en Verkeer West-Vlaanderen (aanvrager) een stedenbouwkundige vergunning verleend voor het herinrichten van het lichtengeregeld kruispunt N49 Natiënlaan - Kalvekeetdijk op de percelen gelegen te 8300 Knokke-Heist, Kalvekeetdijk/Natiënlaan zn, met als kadastrale omschrijving afdeling 10, sectie A, nummers 200C3, 200K2, 224N, 226B, 227B, 228E, 228G, 231D, 232E en sectie E, nummers 107C3, 107D3, 108A5, 3D, 77E, 78E, 79E3, 79E4, 79H4 en 79V3.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkomende partijen verzoeken met een aangetekende brief van 26 mei 2016 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkomende partij met een beschikking van 13 juli 2016 toe in de debatten.

De verwerende partij dient een nota betreffende de vordering tot schorsing in en het administratief dossier in. De argumentatie van de tussenkomende partijen betreffende de vordering tot schorsing is vervat in hun verzoekschrift tot tussenkomst.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot schorsing op de openbare zitting van 9 augustus 2016.

Advocaat Gees MEINDERT *loco* advocaten Jan BELEYN en Merlijn DE RECHTER voert het woord voor de verzoekende partijen.

Advocaat Liesbeth TOMMELEIN *loco* advocaat Bart BRONDERS voert het woord voor de verwerende partij.

Advocaat Gilles DEWULF voert het woord voor de tussenkomende partijen.

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

Het Agentschap Wegen en Verkeer West-Vlaanderen dient op 7 september 2015 bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “de heraanleg van het kruispunt van de N49 en de Kalvekeetdijk te Knokke-Heist”. Het betreft de omvorming van het lichtengeregeld kruispunt naar een tweestrooksrotonde met ongelijkgrondse kruising voor fietsers en voetgangers en de inrichting van dubbelrichtingsfietspaden. De riolering wordt binnen het volledige projectgebied aangepast en vernieuwd waar nodig. Waar dit nog niet het geval was wordt een gescheiden rioleringsstelsel aangelegd.

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Brugge-Oostkust’, vastgesteld met koninklijk besluit van 7 april 1977 in woongebied, woonuitbreidingsgebied, agrarisch gebied, en gebied voor gemeenschapsvoorzieningen.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan, ‘Afbakening structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Knokke-Heist’, goedgekeurd op 13 maart 2012.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan, ‘Ziekenhuiscampus Knokke-Heist’, goedgekeurd op 24 juli 2006 in een zone voor park en zorginfrastructuur. De aanvraag voorziet in de aanzet van de interne wegenis naar de ziekenhuiscampus. Deze weg wordt in het RUP indicatief aangegeven:

“- *Artikel 11, publieke ontsluiting.*

De publieke ontsluiting bestaat uit wegenis voor gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers. De pijlaanduiding van de publieke ontsluiting is gelegen op de zonegrenzen

van de zone voor ziekenhuis, de zone voor zorginfrastructuur en de zone voor park en zorginfrastructuur.

- Artikel 12, dienstontsluiting.

De dienstontsluiting is een weg die bestemd is voor noodvoertuigen en openbaar vervoer. De dienstontsluiting is volledig gescheiden van andere functies en niet toegankelijk voor het publiek."

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan, 'Solitaire Vakantiewoningen Brugge-Oostende', goedgekeurd op 5 juni 2015.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, 'Westkapelle Oost', goedgekeurd op 12 juli 2012, in artikel 3, een multifunctionele zone ter hoogte van de Natiënlaan. In artikel 1.2.3 van dit RUP wordt gesteld dat:

"De gebouwen en/of constructies dienstig voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut worden in elke bebouwingszone toegelaten, mits hun conceptie en hun functie niet fundamenteel onverenigbaar zijn met de goede ruimtelijke ordening van de omgeving.

Werken in het kader van het inrichting van het openbaar domein primeren op de bestemmingszone. (Hierbij wordt o.a. de werken en/of constructies in het kader van heraanleg van de Natiënlaan bedoeld, zoals de inrichting van de rotonde langsheen de Kalvekeetdijk."

De percelen liggen ook binnen de omschrijving van een vergunde niet-vervallen verkaveling 'nr. 5/31043/734' van 24 oktober 1988.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 5 oktober 2015 tot en met 3 november 2015, dienen de verzoekende partijen een bezwaarschrift in.

Onroerend Erfgoed adviseert op 5 oktober 2015 gunstig.

Oostkustpolder adviseert op 9 oktober 2015 gunstig.

Het departement Landbouw en Visserij, afdeling Duurzame Landbouwwontwikkeling adviseert op 20 oktober 2015 gunstig.

De eerste tussenkomende partij adviseert op 4 december 2015 als volgt voorwaardelijk gunstig:

"...

De aanvraag betreft de herinrichting van het lichtengeregeld kruispunt N49 Natiënlaan x Kalvekeetdijk naar een tweestrooksrotonde met ongelijkgrondse kruising voor langzaam verkeer en de inrichting van dubbelrichtingsfietspaden. De riolering wordt binnen het volledige projectgebied aangepast en vernieuwd waar nodig. Waar dit nog niet het geval was wordt een gescheiden rioleringsstelsel aangelegd.

Het kruispunt 'Kalvekeetdijk' vormt zowel op de N49 Natiënlaan als op de Kalvekeetdijk een belangrijke referentie op de route. Beide assen zijn — op een verschillende manier — een belangrijke drager van de ruimtelijke-landschappelijke structuur van Knokke.

Er is voorzien om het kruispunt van de Natiënlaan met de Kalvekeetdijk te organiseren met behulp van een tweestrooksrotonde. Beide takken van de Natiënlaan hebben twee rijstroken die naar de rotonde gaan. De twee takken van de Kalvekeetdijk gaan met één

rijstrook naar de rotonde. Op de westelijke tak is een bypass voorzien naar de Natiënlaan richting Westkapelle en een extra rijstrook naar de rotonde voor hulpdiensten.

Veilige fietsinfrastructuur is hier zeer belangrijk. De Natiënlaan, bestaande uit twee rijstroken per richting, zal ongelijkvloers worden gekruist. Hiervoor zijn op al de takken toegangen tot de ondergrondse doorgangen voorzien.

Het segment van de Natiënlaan vanaf de nieuwe rotonde aan de Dudzelestraat tot aan de Nieuwstraat krijgt, als één van de belangrijkste toegangen tot Knokke, een eigen karakter. Dit project vormt hier een eerste stap in.

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering dd. 05.05.2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunningen en verkavelingsaanvragen; in het bijzonder op artikel 3 § 3 punt. 11;

...

Overwegende dat het College van Burgemeester en Schepenen omtrent deze bezwaarschriften het volgende standpunt inneemt:

Tijdens het openbaar onderzoek werden 2 bezwaren ingediend.

...

2. Bezwaarschrift van nv Metrimo/Belgian Investment

Inleiding/vooraf:

Overleg in voortraject

In het voortraject van het dossier, voorafgaand aan het indienen van de aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning, is er regelmatig bilateraal overleg geweest met de indiener van het bezwaarschrift waarop zowel vertegenwoordigers van het Agentschap Wegen en Verkeer als de gemeente Knokke-Heist aanwezig waren. Als gevolg van deze overlegmomenten is het dossier op een aantal vlakken bijgesteld:

- de rotonde is opgeschoven in zuidelijke richting, wat enerzijds het functioneren van de rotonde ten goede komt (optimale spreiding van de takken), maar tevens een gunstig gevolg heeft ten aanzien van de noodzakelijke grondverwerving op het terrein van de handelszaak, als gevolg hiervan heeft de gemeente Knokke-Heist het initiatief genomen om in de zuidoostelijke hoek van de rotonde een bijkomende woning (Natiënlaan nr. 221) aan te kopen (naast de reeds verworven woning op de hoek – Natiënlaan 219) om de rotonde in zuidelijke richting te verschuiven. Het betreft een investering van 575.000 euro.

- de impact van het project op de ontsluiting, de interne verkeerscirculatie en de parkeercapaciteit van de handelszaken op het terrein zijn in beeld gebracht. In samenspraak met de eigenaar is gezocht naar een optimale ontsluitingsstructuur, zowel voor klanten als voor leveringen (vrachtverkeer) van de handelszaken. Op basis van deze oefening is het dossier bijgesteld: om de toegang voor vrachtverkeer vanuit de Kalvekeetdijk-Oost te garanderen is de centraal gelegen toegangssleuf in oostelijke richting opgeschoven. Langs de Natiënlaan is de oprit ter hoogte van Van Marcke verbreed en is een boom in de groenstrook gesupprimeerd om de toegang voor vrachtverkeer te garanderen;

- de impact van het project op de bereikbaarheid van de handelszaken op het terrein tijdens de uitvoering van de werken. De ontsluiting van het terrein dient ten allen tijde te worden verzekerd, tenzij via de Natiënlaan, tenzij via de Kalvekeetdijk-oost. Dit zal verankerd worden in het aanbestedingsdossier.

Eenzijdig karakter van het bezwaarschrift

Het bezwaarschrift omvat tal van passages uit voorbereidende documenten van het voortraject. De passages worden uit de documenten gelicht, zonder duiding van de context. Hierdoor komen ze vrij eenzijdig over en wordt de samenhang uit het oog verloren. Door het gebrek aan samenhang als gevolg van deze werkwijze, bevat het bezwaarschrift inhoudelijke tegenstellingen en is het niet altijd duidelijk welke richting de indiener van het bezwaarschrift naar toe wil. In het bezwaarschrift wordt gevreesd dat een rotonde als kruispuntoplossing tot files op de Natiënlaan zal leiden (conclusie p9: "de rotonde sowieso file zal genereren"), anderzijds wordt geponeerd dat het STOP-principe niet is toegepast en het concept voorrang geeft aan 'koning auto'. Door de trappenpartijen "moeten de fietsers afstappen ten voordele van het comfort van de automobilist" (pagina 14). Dit is een duidelijk voorbeeld van het miskennen van het integraal en evenwichtig karakter van de voorgestelde oplossing. De trappenpartijen zijn een uitzondering op het concept met comfortabele fietshellingen: enkel toegepast wanneer een helling ruimtelijk niet inpasbaar is (door de aanwezigheid van erftoegangen). De trappenpartijen worden uitgevoerd als luie trap met een fietsgoot, waardoor ze ook voor fietsers het nodige comfort bieden. De belangrijkste (meest gebruikte) fietsrelaties verlopen sowieso via de hellingen. Trouwens kan de fietsers steeds kiezen om het gebruik van de trappenpartij te vermijden en bestaat er een alternatief traject via de hellingen. Een belangrijk aspect is dat er gekozen is om het voetgangers- en fietsverkeer los te koppelen van het autoverkeer. De oversteekbeweging van de Natiënlaan verloopt ongelijkvloers. Dit komt de veiligheid en het comfort van fietsers en voetgangers te goede (STOP-principe), maar biedt tegelijk het voordeel dat het gemotoriseerd verkeer bovengronds vlotter kan verlopen (geen conflicten). Het leidt tot een veiliger en rustiger verkeer, met een vlotte doorstroming (vermijden van files). De essentie is dat het een én-én-verhaal is, met én aandacht voor de veiligheid van comfort van langzaam verkeer, én aandacht voor de veiligheid en doorstroming van gemotoriseerd verkeer. Door het uithalen van de verkeerstromen (vermijden van conflicten) wordt dit gerealiseerd. Het bezwaarschrift heeft weinig oog voor het én-én-verhaal en de onderlinge samenhang van elementen.

In de bijlagen wordt verwezen naar twee voorbereidende en aan het dossier gerelateerde studies: 'Lokalisaties klinieken Knokke en Blankenberge: mobiliteitsaspecten' en 'Visienota Natiënlaan 2009'. Het ontbreekt echter aan de start- en projectnota die in uitvoering van het Mobiliteitsdecreet voor het dossier opgemaakt zijn. Door enkel passages uit de voorbereidende studies te citeren wordt voorbijgegaan aan de eigenlijke afweging van alternatieven en inhoudelijke motivering in het kader van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning.

Behandeling van de bezwaren

1. Formele bezwaren

A1.

Het plan detail tunnel nr. 1M3D830 119775 01, als onderdeel van het dossier, geeft een duidelijk overzicht van de vormgeving en materialisatie van de toegangshellingen en trappenpartijen. Alle toegangshelling en trappenpartijen worden op een uniforme manier gematerialiseerd. De snedes over de Kalvekeetdijk gelden voor de Natiënlaan en omgekeerd. Een aanzicht en doorsnede van de transparante leuningen als valbeveiliging rond de toegangshellingen en trappenpartijen, is duidelijk weergegeven op het plan 'detail tunnel'. De vormgeving van de leuningen is uniform voor alle toegangshellingen en trappenpartijen. Het dossier is bijgevolg duidelijk en volledig.

A2.

De aanplakking is gebeurd volgens de wettelijke bepalingen. De aankondigingsborden zijn geplaatst op de grens van project. Aanvullend op de wettelijke bepalingen zijn aankondigingsborden geplaatst ter hoogte van het kruispunt Natiënlaan-Kalvekeetdijk zelf.

De indiener van het bezwaar is wel degelijk in kennis gesteld van het openbaar onderzoek. Op 26/10/2015 om 10u30 (tijdens het openbaar onderzoek) heeft ter plaatse (in de kantoren van nv Metrimo, Belgian Investment, Natiënlaan 215) een overleg plaats gevonden, in aanwezigheid van vertegenwoordigers van Wegen en Verkeer West-Vlaanderen en de gemeente Knokke-Heist, waarbij het dossier uitgebreid toegelicht en besproken is. Alle aspecten zijn uitgebreid aan bod gekomen: de wijzigingen van het dossier ten opzichte van de vorige aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning, de relatie met de bereikbaarheid, interne ontsluiting, parkeercapaciteit van de handelszaken, tijdens de werken en na realisatie van het project,... De noodzakelijke ruimte voor grondverwerving is in functie van het overleg door het Agentschap Wegen en Verkeer op de site uitgezet, zodat de impact kan ingeschat worden.

A3.

Een project-m.e.r.-screening maakt deel uit van het dossier. Het dossier is volledig en ontvankelijk verklaard door Ruimte Vlaanderen.

De behandeling van alternatieven maakt geen deel uit van een bouwaanvraagdossier. De afweging van alternatieven is gebeurd op het niveau van start- en projectnota, respectievelijk goedgekeurd door de RMC op 7 juli 2015 en 9 februari 2015. De stelling dat een rotonde in vergelijking met een lichtengeregeld kruispunt zou leiden tot meer milieu-emissies is een veronderstelling en is niet gebaseerd op feitelijke gegevens en worden door bezwaarschriften nergens gemotiveerd.

Aspecten op het vlak van bronbemaling behoren tot het uitvoeringsdossier en tot het bouwaanvraagdossier. Het is aan de aannemer om een vergunning aan te vragen voor bemaling tijdens de werken.

1. Bezwaren ten gronde

B1a.

Het provinciaal RUP voor de ziekenhuiscampus dateert van 2006 en gaat uit van het procesverloop voor de aansluiting Natiënlaan-Kalvekeetdijk tot dusver. In 2006 werd uitgegaan van de optimaliseren van het lichtengeregeld kruispunt. Dit is opgenomen in de toelichtingsnota van het RUP. De toelichtingsnota is informatief en heeft geen verordenend of bindend karakter. Het kruispunt Natiënlaan-Kalvekeetdijk valt buiten de contour van het Provinciaal RUP. Het PRUP doet bijgevolg geen bindende uitspraken over de vormgeving van het kruispunt.

In het bezwaarschrift wordt aangegeven dat de keuze voor een rotonde ten opzichte van een lichtengeregeld kruispunt onvoldoende onderbouwd is. Dit is onterecht. De procedure van het Mobiliteitsdecreet is gevolgd. Een grondige behandeling en afweging van alternatieven is gebeurd in de start- en projectnota. De afweging is gebeurd vanuit verschillende invalshoeken, zowel ruimtelijk als verkeerstechnisch (veiligheid, leefbaarheid, doorstroming,...). Alle relevante actoren zijn in dit proces betrokken: Afdeling Wegen en Verkeer van het Vlaamse Gewest, De Lijn, BMV (mobiliteitsbegeleider), gemeente Knokke-Heist, politie, brandweer. De start- en projectnota's zijn goedgekeurd door de RMC. De verschillende actoren onderschrijven bijgevolg de gekozen oplossing: er is een ruim bestuurlijk draagvlak. Ook op terrein waren een verschillende overlegmomenten met de actoren. Gezien er maar 2 bezwaarschriften werden ontvangen, duidt dit erop dat het project ook draagvlak heeft op het terrein. De

procedure via de RMC biedt bovendien garanties op het vlak van kwaliteitsopvolging: er is een gunstig advies van de kwaliteitsadviseur (voorheen auditor).

B1b.

In het bezwaarschrift wordt verwezen naar de "Visienota Natiënlaan 2009". Ook in dit document wordt uitgegaan van een rotonde met ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers en voetgangers. Het document is goedgekeurd door de PAC (14 december 2009). De visienota biedt een ruimer kader voor de inrichting van het kruispunt Natiënlaan-Kalvekeetdijk. De Natiënlaan wordt uitgebouwd als een stedelijke boulevard met voldoende volwaardige aansluitingspunten voor de ontsluiting van stedelijke functies. De Natiënlaan blijft een boulevard met waarvan de rijbanen van elkaar zijn gescheiden door een groene middenberm. Op bepaalde plekken zijn keerbewegingen noodzakelijk. Rotondes passen in dit wensbeeld: ze dienen enerzijds voor de ontsluiting van mobiliteitsgenererende activiteiten, laten op eenvoudige wijze keerbewegingen toe en dragen bij tot het afremmen van de snelheid op de Natiënlaan. Door de kruispunten op de Natiënlaan als rotondes in te richten, draagt bij tot de samenhang en de leesbaarheid van de weginfrastructuur.

De capaciteit van de een rotonde ter hoogte van het kruispunt Natiënlaan-Kalvekeetdijk is doorgerekend op het vlak van verkeersafwikkeling. Een rotonde biedt voldoende capaciteit om het verkeer tijdens ochtend- en avondspits af te wikkelen. De verkeersdrukke op de Natiënlaan op een toeristische topdag wordt niet als maatgevend beschouwd. Ook een lichtengeregeld kruispunt biedt onvoldoende capaciteit om het verkeer op een topdag af te wikkelen. Deze insteek (toeristisch verkeer op een topdag is niet maatgevend) wordt ook voor andere kruispunten op de Natiënlaan gehanteerd: turborotonde Duinenwater, rotonde Dudzelestraat. Een belangrijk aspect naar verkeersafwikkeling en doorstroming op de Natiënlaan is de samenhang van de verschillende kruispuntoplossingen. Begin- en eindpunt op de Natiënlaan zijn vormgegeven als tweestrooksrotondes: het Maurice Lippensplein als kluifrotonde en het kruispunt met Dudzelestraat als rotonde in aanbouw (in het kader van de All). Beide elementen fungeren als 'poort' en doseren het verkeer op de Natiënlaan. Door de aansluitingen op Natiënlaan op een gelijkaardige manier vorm te geven, met een gelijkwaardige afwikkelingscapaciteit, wordt een gelijkmatige doorstroming van verkeer op de Natiënlaan gegarandeerd. Dit voorkomt files of wachtrijen ter hoogte van kruispunten.

De uitspraak in het bezwaarschrift (pagina 9), dat een 'rotonde sowieso file zal genereren' is dan ook een gratuite stelling die niet verder wordt onderbouwd. Het lijkt er op dat in het bezwaarschrift alles in het werk wordt gesteld om een verkeerslichtengeregeld kruispunt naar voor te schuiven boven een rotonde., dit louter in eigenbelang en niet geplaatst in een ruimer kader. De indruk wordt gewekt dat het betoog vanuit verkeerskundige aspecten is opgebouwd. Waarschijnlijk spelen ook andere motieven een rol: een lichtengeregeld kruispunt vergt minder grondverwerving in vergelijking met een rotonde (speelt eigenbelang mee?). Nochtans ondersteunt de rotonde de zichtrelatie vanaf de weg en de strategisch ligging van de handelszaken op de hoek Natiënlaan-Kalvekeetdijk. Deze meerwaarde komt in het bezwaarschrift niet aan bod.

Nog een stelling die uit de lucht is gegrepen: 'de rotonde is vanuit verkeerstechnisch oogpunt zeker niet optimaal, dit overigens noch op het vlak van verkeersveiligheid, noch op het vlak van comfort voor zwakke weggebruikers' (pagina 9). Er wordt in deze stelling volledig voorbij gegaan aan het feit dat voetgangers en fietsers de Natiënlaan ongelijkvloers kruisen. Er zijn geen conflicten met het ander verkeer (wat de verkeersveiligheid, het comfort en de doorstroming ten goede komt). Dit in tegenstelling

tot een lichtengeregeld kruispunt, waar de oversteek gelijkvloers gebeurt en waar er weldegelijk conflicten zijn (kans op dode hoekongevallen, rood licht negatie...).

B1c.

Milderende maatregelen vormen niet het voorwerp van een bouwvraag. Een monitoring van het verkeer op het onderliggend wegennet vormt een permanent aandachtspunt op gemeentelijk niveau. Op vandaag is de Kragendijk, als route parallel met de Natiënlaan, reeds als dusdanig ingericht met verhoogde kruispunten, om sluikverkeer te vermijden. Een monitoring van het sluikverkeer overstijgt de dimensie van het project en situeert zich op het niveau van de Natiënlaan in zijn geheel.

B1d.

De stelling dat er tot 60-dagen zouden zijn, ook op 'minder drukke' momenten is niet correct. De rotonde met ongelijkvloerse kruisingen biedt voldoende afwikkelingscapaciteit voor de afwikkeling van het verkeer tijdens de ochtend- en avondspits (de drukste momenten op een dag). Ook met de nieuwe ontwikkelingen in de omgeving (bijvoorbeeld AZ Zeno) is dit het geval. Enkel op topdagen met druk toeristisch verkeer is er onvoldoende afwikkelingscapaciteit. Zoals reeds aangegeven is deze verkeersdrukke, als gevolg van de uitstroom van toeristisch verkeer (vooral op een zondagavond), niet maatgevend voor het ontwerp.

Dit is het geval voor alle aansluitingen op de Natiënlaan, en bijgevolg van de Natiënlaan in zijn geheel. Druk toeristisch verkeer is niet maatgevend voor alle aansluitingen op de Natiënlaan. Het knelpunt is beperkt in de tijd (minder dan 1 uur tot maximum ca. 4 uur) op een topdag. Dit knelpunt wordt ingeschat als het zou zich voordoen gedurende een 60-tal dagen op jaarbasis. Het kan vergeleken worden met bijvoorbeeld de capaciteit van de E40 voor de ontsluiting van de midden- en oostkust. De afwikkelingscapaciteit is voldoende in meer dan 99% van de tijd, behalve op topdagen met druk toeristisch verkeer, waarop een lichtengeregeld kruispunt ook geen solas biedt.

B1e.

Naar afwikkelingscapaciteit van de kruispuntoplossing wordt verwezen naar bovenstaand punt (B1d).

Een bypass in de noordwestelijke kwadrant is niet noodzakelijk of zinvol vanuit afwikkelingscapaciteit. Er is een dubbele toerit op de rotonde (Natiënlaan) waardoor het verkeer de Kalvekeetdijk-west vlot kan bereiken. In de zuidwestelijke kwadrant is wel een bypass voorzien om het verkeer komende van de Kalvekeetdijk-west (Wallekje, AZ Zeno...) vlot richting A11 af te wikkelen. Hierdoor volstaat een enkele toerit op de rotonde vanuit de Kalvekeetdijk-west en wordt er ruimte gecreëerd voor een afzonderlijke busbaan (voor openbaar vervoer en prioritaire voertuigen) op deze tak.

B1f.

Er is wel degelijk een grondig alternatievenonderzoek gevoerd. De afweging van alternatieven is gebeurd op het niveau van start- en projectnota, respectievelijk goedgekeurd door de RMC op 7 juli 2014 en 9 februari 2015, volgens het kader (procedure en richtlijnen) van het Mobiliteitsdecreet. De afweging is gebeurd vanuit verschillende invalshoeken, zowel ruimtelijk als verkeerstechnisch (veiligheid, leefbaarheid, doorstroming,...). Alle relevante actoren zijn in dit proces betrokken: Afdeling Wegen en Verkeer van het Vlaamse Gewest, De Lijn, BMV (mobiliteitsbegeleider), gemeente Knokke-Heist, politie, brandweer. De start- en projectnota's zijn goedgekeurd door de RMC. De verschillende actoren onderschrijven bijgevolg de gekozen oplossing: er is een ruim bestuurlijk draagvlak. De procedure via de

RMC biedt bovendien garanties op het vlak van kwaliteitsopvolging: er is een gunstig advies van de kwaliteitsadviseur (voorheen auditor).

B1g.

Er is wel degelijk gevolg gegeven aan het advies van de kwaliteitsadviseur (9 februari 2015). De inrichting van de fietshelling in de Kalvekeetdijk-oost is geoptimaliseerd om de oversteek van fietsers op de Kalvekeetdijk te beveiligen. Ter hoogte van het bordes op maaiveldniveau is de borstwering aangepast: er is een retour aangebracht in de borstwering om de fietsers te geleiden richting oversteek. Dit om te vermijden dat fietsers de Kalvekeetdijk kris-kras oversteken, buiten het traject van de gemarkeerde oversteekplaats.

B1h.

Conclusie

Samenvattend wordt in het bezwaarschrift aangegeven dat de aanvraag de goede ruimtelijke ordening miskent en op het vlak van mobiliteit manifest onvoldoende onderbouwd is. Dit is niet correct. De afweging van alternatieven is gebeurd op het niveau van start- en projectnota, respectievelijk goedgekeurd door de RMC op 7 juli 2014 en 9 februari 2015, volgens het kader (procedure en richtlijnen) van het Mobiliteitsdecreet. De afweging is gebeurd vanuit verschillende invalshoeken, zowel ruimtelijk als verkeerstechnisch (veiligheid, leefbaarheid, doorstroming,...) en dit binnen het globaal beeldkwaliteitsplan op de Natiënlaan. Het bezwaarschrift geeft aan dat er recent werd gekozen voor een kruispunt en een geesteswijziging (keuze voor een rotonde ipv een verkeerslichtengeregeld kruispunt). Dit is een genuanceerder verhaal. In de voorbereidende fase (voor de opmaak van de startnota) is er geen keuze gemaakt naar kruispuntoplossing. De studie 'Lokalisaties klinieken Knokke en Blankenberge: mobiliteitsaspecten' (2006) ging uit van een lichtengeregeld kruispunt - de oplossing die op dat ogenblik werd voorgesteld vanuit TV3V.

In de Visienota Natiënlaan (2009) werd een rotonde als kruispuntoplossing naar voor geschoven (vanuit een bredere benadering op het niveau van de Natiënlaan als gevolg van een afweging tussen een lichtengeregeld kruispunt en een rotonde).

Op 14 december 2009 werd de 'Visienota Natiënlaan Knokke-Heist - Motivatie nota kruispunt Kalvekeetdijk x Natiënlaan' voorgelegd aan de PAC. Het kruispunt werd in de nota in een ruimer perspectief gekaderd waarbij zowel het toekomstige functioneren als de gewenste beeldkwaliteit van de N49 Natiënlaan aan bod komen. In de conclusie van het PAC-verslag wordt een rotondeconcept met beveiligde (ongelijkvloerse) oversteek voor fietsers als verworven beschouwd. Deze kruispuntoplossing is als basis gebruikt in de startnota. In de startnota wordt het variantenonderzoek uit de visienota hernomen (lichtengeregeld kruispunt versus rotonde) en waar nodig aangevuld en geactualiseerd. De focus ligt onder meer op de vormgeving en inpassing van de ongelijkvloerse oversteek voor voetgangers en fietsers. Daarnaast is in de startnota tevens onderzocht of keerbewegingen op de Natiënlaan kunnen plaats vinden tussen de kruispunten. Dit blijkt niet haalbaar, de keerbeweging dient te gebeuren op het kruispunt Natiënlaan-Kalvekeetdijk. De in de visienota aangegeven mogelijke milderende maatregel bij toepassing van een rotonde, het ongelijkvloers laten kruisen van fietsers en voetgangers, wordt ten volle onderzocht in de startnota.

B2.

Parkeerproblemen

Het supprimeren van de huidige parkeermogelijkheden langs de Natiënlaan geeft uitvoering aan het beeldkwaliteitsplan en de visienota voor de Natiënlaan. Het is immers de ambitie de Natiënlaan in te richten als een groen boulevard. Binnen dit concept wordt

de huidige parkeerstrook met bomen getransformeerd naar een volwaardige groenstrook met groene bermen en hoogstammen. De parkeerbehoefte van de verschillende functies langs de Natiënlaan dient op eigen terrein te worden opgevangen.

In het bezwaarschrift wordt gewezen op een vermindering van het aantal parkeerplaatsen op het terrein van de handelszaken als gevolg van de grondverwerving. Het betreft een beperkt aantal, ongeveer 3 tot 4 parkeerplaatsen op een totaal van 36

plaatsen. Het supprimeren van de parkeerplaatsen langs de Natiënlaan mag niet meegenomen worden in de parkeerbalans aangezien dit geen private parkeerplaatsen betreft en dit in huidige toestand een onveilige situatie genereert.

B3.

Zichtbaarheidsproblematiek

Als borstwering rond de toegangshellingen wordt gekozen voor een draadnet en niet voor een doorzichtig materiaal zoals glas. Er wordt geopteerd voor een draadnet omdat deze oplossing voldoende transparantie en zichtbaarheid biedt vanaf de Natiënlaan naar de handelszaken toe en omdat dit een minimum aan onderhoud vergt. Dit is niet geval voor een borstwering in glas: vergt meer onderhoud en transparantie is niet gegarandeerd (kans op vervuiling, reflectie...).

Daarnaast ondersteunt de rotonde de zichtrelatie vanaf de weg en de strategische ligging van de handelszaken op de hoek Natiënlaan-Kalvekeetdijk. Deze meerwaarde komt in het bezwaarschrift niet aan bod.

B4.

STOP-principe

De voorgestelde oplossingsrichting geeft uitvoering aan het STOP-principe. De start- en projectnota worden volgens deze invalshoek immers beoordeeld door de kwaliteitsadviseur. De procedure via de RMC biedt bijgevolg garanties op dit vlak: er is een gunstig advies van de kwaliteitsadviseur (voorheen auditor).

De belangrijkste invulling van het STOP-principe in het concept zit vervat in het scheiden van verkeerstromen en het vermijden van conflicten. Het ongelijkvloers brengen van de oversteken voor voetgangers en fietsers komt de veiligheid en het comfort ten goede. Dit principe heeft tevens een gunstig gevolg op de verkeersafwikkeling de doorstroming op de rotonde. Dit komt de doorstroming van openbaar vervoer ten goede. Op de westelijke toerit van de rotonde is een specifieke maatregel genomen om een vlotte doorstroming van openbaar vervoer te verzekeren: er is een afzonderlijke busbaan voorzien waardoor het openbaar vervoer vlot kan doorstromen.

B5.

Onveilige gewijzigde verkeerssituatie

Het dossier heeft een invloed op de ontsluiting, de interne circulatie en de parkeercapaciteit van de site 'R&R'-Van Marcke' in de noordoostelijke kwadrant van de rotonde. Op vraag van de eigenaar van de site is de impact op het terrein in beeld gebracht. In samenspraak met de eigenaar is gezocht naar een optimale ontsluitingsstructuur, zowel voor klanten als voor leveringen (vrachtverkeer) van de handelszaken. Deze oefening heeft tot doel om de implicaties naar inrichting van het openbaar domein vanuit de site van de handelszaken mee te nemen in het ontwerp (anticiperen) en legt in geen geval gebruiks en/of eigendomsbeperkingen op aan de site.

Het bezwaarschrift werd ingediend door de eigenaar van het pand dat verhuurd wordt aan R&R.

Met de uitbater van R&R werd ook overleg gepleegd. De uitbater zelf ondersteunt de voorgelegde rotonde.

De site R&R blijft voor bezoekers bereikbaar via de Kalvekeetdijk (zowel in- als uitrijden van de parking). De rotonde heeft als voordeel dat het in- en uitrijden van de parking op een vlottere manier zal verlopen in vergelijking met de huidige situatie (lichtengeregeld kruispunt). Aangezien de in- en uitrit zich vlak nabij het lichtengeregeld kruispunt situeert verhindert de wachtrij ter hoogte van de lichten het vlot in- en uitrijden van de parking. Voor vrachtverkeer naar de site R&R wordt een exclusieve toegang voorzien via de Kalvekeetdijk. De centraal gelegen toegangshelling in de Kalvekeetdijk-oost is in oostelijke richting opgeschoven om dit mogelijk te maken. Vrachtverkeer van R&R kan de site verlaten via de Natiënlan (ter hoogte van Van Marcke). De circulatie van het vrachtverkeer gebeurt via de doorgang ten oosten van de bebouwing. De doorgang is voldoende breed om deze circulatie mogelijk te maken. Indien geopteerd wordt om de ontsluiting van R&R voor klanten ook via de Natiënlaan te laten verlopen en via de oostzijde van het gebouw is er inderdaad een conflict met vrachtverkeer. De doorgang is onvoldoende breed voor kruisend verkeer. Verkeer dient elkaar beurtelings te kruisen. Gezien de geringe intensiteit van vrachtverkeer (één tot een paar bewegingen per dag) lijkt dit geen onoverkomelijk knelpunt. Bovendien is het geen vereiste van het project om R&R via de Natiënlaan voor klanten te ontsluiten (op vandaag is dit ook niet het geval). Het is een mogelijkheid, geen noodzaak of vereiste. Het feit dat er sprake is van 'constant kruisend verkeer (vrachtwagens/personenwagens), dat deze situatie 'zeer onveilig' en 'volledig ondoenbaar' is, is dus niet terecht. Voor de site 'Van Marcke' zijn er geen wijzigingen. Zowel voor klanten als leveranciers (vrachtverkeer) blijft de ontsluiting verlopen via de Natiënlaan (in- en uitrijden).

B6. Ernstige impact op de site

Volgens de indiener van het bezwaar is er 'bewust' gekozen voor 'een concept dat filevorming in zich draagt... Klanten blijven weg als zij enkel in de file moeten staan.'

Dit is manifest niet correct. Enkel op toeristische topdagen is er een knelpunt op het vlak van doorstroming.

Er wordt en vlotte bereikbaarheid van de parking van R&R

gegarandeerd. In vergelijking met de huidige situatie (in- en uitrit nabij het lichtengeregeld kruispunt) verbetert de situatie (zie punt B5).

C. Bezwaren aangaande de uitvoerbaarheid van de vergunning

Parallel aan de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zijn er andere processen lopende:

-de noodzakelijke woningen in de zuidoostelijke kwadrant van de rotonde zijn verworven door de gemeente Knokke-Heist. De aanvraag tot sloop van de gemeente Knokke-Heist is lopende

-de verplaatsing van het Aquafin pompstation naar de site AZ Zeno is lopende. De werken moeten volgens planning beëindigd zijn in april 2016

-het verplaatsen van de hoogspannings- en gascabine van Eandis in de Kalvekeetdijk kan op eigen terrein van Eandis. Er is hiervoor geen grondverwerving noodzakelijk. De aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning door Eandis is lopende.

Bezwaarschrift is ontvankelijk en ongegrond.

...

De verwerende partij verleent op 5 februari 2016 een stedenbouwkundige vergunning. De verwerende partij beslist:

“ ...

Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag

Het gewestplan is van toepassing op een groot deel van de aanvraag. Uitzondering zijn die delen van de aanvraag die onder toepassing van het GRUP Westkapelle Oost en het PRUP Ziekenhuiscampus vallen.

Dit als volgt:

- Kant Kalvekeetdijk-oost:
 - De noordoostelijke hoek van de aanvraag is gelegen in het woonuitbreidingsgebied volgens het gewestplan.
 - De zuidoostelijke hoek van de aanvraag valt onder de bepalingen van het gemeentelijk RUP Westkapelle Oost.
- Kant Kalvekeetdijk-west:
 - De noordwestelijke hoek van de aanvraag valt onder de bepalingen van het PRUP ziekenhuiscampus.
 - De zuidwestelijke hoek van de aanvraag is volgens het gewestplan gelegen in het agrarisch gebied en een zone voor gemeenschapsvoorzieningen.

De verkaveling is van toepassing voor het gedeelte van de aanvraag dat zich binnen de contouren bevindt.

Overeenstemming met dit plan

De werken voorzien in het agrarisch gebied en de zone voor park en zorginfrastructuur van het PRUP zijn niet in overeenstemming met de bestemming. De werken zijn principieel niet in overeenstemming met de betreffende verkavelingsvoorschriften.

Afwijkingen van stedenbouwkundige voorschriften

Artikel 4.4.7 §2 van de Codex stelt dat in een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften. Handelingen van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuren of voorzieningen tot gevolg hebben.

De Vlaamse Regering bepaalt welke handelingen van algemeen belang onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen. Ze kan ook de regels bepalen op basis waarvan kan worden beslist dat niet door haar opgesomde handelingen toch onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen.

Het besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, 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 (BVR 5/5/2000 en latere wijzigingen) bepaalt welke handelingen van algemeen belang een beperkt ruimtelijke impact hebben.

In artikel 3 §1 van het besluit worden volgende handelingen van algemeen belang als handelingen met een ruimtelijke impact beschouwd:

2° aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuur

13° werfzones en tijdelijke (grond)stockages met het oog op de uitvoering van de handelingen, vermeld in punt 1° tot en met 12°.

...

Het openbaar onderzoek

...

De aanvraag is verzonden naar de gemeente KNOKE-HEIST voor de organisatie van het openbaar onderzoek. Het vond plaats 5/10/2015 tot en met 3/11/2015. De resultaten

van het openbaar onderzoek werden ontvangen op 7/12/2015. Er werden 2 bezwaarschriften ingediend.

Per (onderdeel van elk) bezwaar wordt het bezwaar toegelicht en daarna het betreffende standpunt van het College van Burgemeester en Schepenen (hierna CBS).

Algemeen kan reeds worden gesteld dat het standpunt van het CBS over deze bezwaren grotendeels kan worden bijgetreden. Onder het standpunt van de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar (hierna GSA) worden nog aanvullingen en/of opmerkingen op het standpunt van het CBS vermeld. Verder kan voor wat de bespreking van de bezwaren betreft, verwezen worden naar de andere onderdelen van deze vergunning, die als één geheel dient gelezen.

Een eerste bezwaarschrift heeft betrekking op een woning gelegen langs de Kalvekeetdijk nummer 165. Deze heeft een achtertuin (met een, volgens de gemeente onvergunde garage), dewelke wordt ontsloten op de Natiënlaan. Er wordt gesteld dat de oprit niet op een veilige manier kan bereikt worden. Immers moet hiervoor het fietspad en een groenzone gekruist worden.

Daarnaast wordt gesteld dat het perceel in de Kalvekeetdijk van de percelen met de woningen die zullen worden afgebroken wordt afgescheiden door middel van scheidingsplaten. Bezwaarindiener stelt dat deze niet mogen worden afgebroken.

...

Standpunt GSA:

- Het voorstel tot wijziging van het plan kan gevolgd worden. De zone tussen de trappenpartij en de reeds voorziene toegang tot het perceel 79L4 (huisnummer 227) kan zoals voorgesteld door het CBS grotendeels worden verhard. Bovendien blijkt uit overleg met de aanvrager dat de trappenpartij nog 2m naar het noorden worden opgeschoven. Zo is er zeker voldoende opstelruimte voor de wagen, vooraleer deze de weg op de N49 verder zet. Op die manier is er geen directe hinder voor het ander autoverkeer die zich op de N49 bevindt.

Om te verhinderen dat wagens (door het doortrekken van de verharding) de trappenpartij inrijden, is het wel aangewezen ter hoogte van de trappenpartij de nodige beveiliging (bijv. afscherming door middel van een paaltje) te voorzien.

Bovenstaande beperkte wijziging aan het plan, zal worden opgenomen in de voorwaarden bij deze vergunning.

- Met de geplande werken worden de bestaande scheidingsplaten niet aangetast. Het perceel zal nog steeds zijn afgeschermd

Conclusie: Het eerste bezwaar is ontvankelijk en deels gegrond. Door het opnemen van een voorwaarde (zie hoger), kan aan dit bezwaar worden tegemoet gekomen.

Een tweede bezwaarschrift heeft enerzijds betrekking op de impact van het project op de handelszaken in de noordoostelijke hoek van het kruispunt. Anderzijds worden bedenkingen geformuleerd bij de gemaakte keuze voor het uitvoeringsalternatief met de rotonde.

...

Standpunt GSA: Het is positief dat er voorafgaandelijk aan de aanvraag overleg werd gepleegd met betrokkene, maar dit vormt op zich geen argument ter weerlegging van bezwaren. Bovenstaande elementen die worden aangebracht door het CBS komen verder nog aan bod bij de betreffende bezwaaronderdelen:

- Het ontwerp werd in het voortraject (zoals hierboven door het CBS omschreven) aangepast, zodoende de impact op de terreinen van de handelszaak te beperken en de ruimtelijke inpassing van de rotonde te optimaliseren.

- Met betrekking tot het parkeren en de ontsluiting op de site kan verwezen worden naar de bezwaren B2 en B5.
- Het spreekt voor zich dat de handelszaken tijdens de werken steeds moeten bereikbaar blijven. Hiertoe dient de uitvoerder van de werken de nodige maatregelen te nemen. Dit kan worden opgenomen in de voorwaarden bij deze vergunning.

...

In een eerste onderdeel van het bezwaar (A) worden algemene opmerkingen geformuleerd over de doorlopen procedure en met betrekking tot de dossierstukken.

In bezwaar A1 wordt gesteld dat het dossier onvolledig is.

...

Standpunt GSA: Zoals gesteld door het CBS bevat het dossier wel degelijk detailplannen van de tunnels. Het vermelde plan bevat details van zowel de fietshellingen als de hellingen met trappenpartijen (inclusief fietsgoot). Dit zijn typedetails en –snedes, die toepasbaar zijn op alle hellingen.

In bezwaar A2 worden opmerkingen geformuleerd met betrekking tot het openbaar onderzoek.

...

Standpunt GSA: Voorliggende aanvraag heeft betrekking op lijninfrastructuur. In de zin van het BVR met betrekking tot het openbaar onderzoek, valt het zodoende onder de bepalingen van het artikel 7§2. Voor deze werken is geen individuele inkennisstelling noodzakelijk.

Artikel 5 van hetzelfde BVR stelt dat voor aanvragen die betrekking hebben op het uitvoeren van werken en handelingen op het openbaar domein, de bekendmaking moet worden aangebracht aan elke zijde waar men van op de openbare weg de grens van de werken bereikt. Het was in die zin dus niet verplicht op het kruispunt zelf aanplakkingsborden aan te brengen. De borden werden conform het artikel aan de grenzen van de werken aangebracht. Dat de aanvullende borden op het kruispunt zelf na de startdatum van het openbaar onderzoek werden geplaatst, doet in die zin niet ter zake. Bovendien kan op basis van het bezwaar gesteld worden dat betrokkene wel degelijk op de hoogte was van het openbaar onderzoek.

Dat tijdens het openbaar onderzoek een overleg tussen de betrokkenen heeft plaatsgevonden, doet op zich niet ter zake in functie van de behandeling van het bezwaar.

In bezwaar A3 wordt ingegaan op de project-mer-screeningsnota en het voortraject van het dossier.

...

Standpunt GSA: Er kunnen op het standpunt van het CBS nog een aantal aanvullingen worden gemaakt. De beschrijvende nota maakt inderdaad geen directe link naar de start- en projectnota. Dit is immers ook niet verplicht op basis van het BVR met betrekking tot de dossiersamenstelling. Zoals reeds gesteld is de beoordeling van alternatieven niet het voorwerp van deze aanvraag. Er zijn geen elementen aanwezig die aantonen dat een project-MER noodzakelijk is. Voor deze aanvraag voldoet een project-mer-screening. Dit werd tevens bevestigd met de volledig- en ontvankelijkheidsverklaring van het dossier.

De filevorming waarvan sprake, zal er ook zijn bij de inrichting als lichtengeregeld kruispunt, en is er bovendien ook in de huidige toestand (op de topdagen). Door de mogelijkheid van een vlottere doorstroming op de rotonde zelf, ten opzichte van de huidige situatie (verplichte stilstand voor rode lichten) kan er vanuit gegaan worden dat er geen extra filevorming zal optreden. Er kan dus niet worden gesteld dat door de aanvraag significante bijkomende negatieve effecten zullen worden veroorzaakt. Integendeel, bij

vlot verkeer worden minder milieu-effecten gegenereerd dan in de bestaande toestand waarbij wagens optrekken vanuit stilstand bij rood licht.

In het bezwaar wordt opgenomen dat de aanvraag is gelegen in overstromingsgevoelig gebied. Dit klopt niet. In de directe omgeving van het kruispunt zijn een beperkte aantal punten gelegen die op de watertoetskaart worden aangeduid als overstromingsgevoelig. De aanvraag zelf is er niet in gelegen. Dit blijkt trouwens ook uit het advies van de Oostkustpolder, dat bovendien gunstig is.

Eventuele bronbemaling maakt in voorkomend geval het voorwerp uit van een aparte vergunningenprocedure (Vlarem) waarbij de milieu-effecten worden beoordeeld.

In een tweede deel van het bezwaar wordt ingegaan op elementen met betrekking tot mobiliteit (B1), parkeren (B2) zichtbaarheid (B3), het STOP-principe (B4), de circulatie (B5) en de algemene impact (B6) op de terreinen van de handelszaak.

In bezwaar B1a wordt gesteld dat de rotonde afwijkt van de verkeersvisie zoals nog maar recent werd weerhouden en onderbouwd in het provinciaal RUP Ziekenhuiscampus Knokke-Heist.

...

Standpunt GSA: *Zoals gesteld door het CBS zijn in de verordende voorschriften horende bij het betreffende PRUP geen bepalingen opgenomen over het kruispunttype voor het kruispunt. Hiervan wordt enkel melding gemaakt in de toelichtingsnota, dewelke geen bindend karakter heeft.*

Zoals reeds eerder gesteld maakt de keuze tussen een rotonde en een verkeerslichten geregeld kruispunt op zich niet het voorwerp van deze aanvraag. Wat moet beoordeeld worden is het voorliggende concept van de rotonde. Eerder werd op basis van de Visienota een afweging gemaakt tussen een verkeerslichtengeregeld kruispunt en een rotonde. Dit inderdaad vooral op basis van kwalitatieve elementen. In functie van de startnota werden vervolgens verschillende varianten onderzocht op de rotonde. Voor verdere bespreking wordt verwezen naar de volgende bezwaren.

In bezwaar B1b worden vragen gesteld bij de verkeerskundige haalbaarheid van het project met de rotonde. Er wordt in het bezwaar een historiek opgenomen van de totstandkoming van het project.

...

Standpunt GSA: *Bovenstaand standpunt van het CBS kan worden bijgetreden. Het visiedocument uit 2009 stelt inderdaad dat er zo'n 60 dagen per jaar kans is op filevorming. Dit moet echter wel worden genuanceerd. Deze dagen hebben voornamelijk betrekking op toeristische topdagen, op dewelke ook op vandaag langs de Natiënlaan filevorming optreedt. Dit wordt in de nota (en ook in de goedgekeurde startnota) duidelijk weergegeven door een opdeling te maken in gradaties. Op spitsmomenten op gewone weekdays is de kans op filevorming zeer minimaal (zie overzicht in startnota op p.42). De langste filevorming concentreert zich op zon- en feestdagen. Dit wordt ook in de huidige toestand reeds waargenomen. Deze dagen kunnen niet als maatgevend worden beschouwd. Daarnaast heeft de nota letterlijk aan dat een mogelijke verbetering door middel van een inrichting van het kruispunt met verkeerslichten zeer beperkt is, en niet opweegt ten opzichte van de verhoging van de kwaliteit (ruimtelijke beleving en verhoging van de kwaliteit en veiligheid voor zachte weggebruikers).*

Zoals omschreven door het CBS past het inrichten van het kruispunt als een rotonde binnen een volledige visie op de Natiënlaan, waarbij deze een niet-oversteekbare middenberm krijgt. Keerpunten zijn in dat opzicht (ter hoogte van de gekozen kruispunten) zeer belangrijk. Aan het Maurice Lippensplein is op vandaag reeds de rotonde gelegen. Ter ontsluiting van het gebied Duinenwater zal ook een rotonde worden aangelegd (reeds vergund). En ook ter hoogte van de Dudzelestraat komt een rotonde

(project A11 – reeds in uitvoering). Deze herinrichtingen passen allemaal binnen de visienota. Door het gebruik van rotondes wordt de poortfunctie benadrukt, wat op die manier bijdraagt tot de verhoging van de ruimtelijke kwaliteit.

Er worden in het bezwaar citaten opgenomen uit de adviezen van de RMC op de start- en projectnota. Hierover kunnen nog volgende aanvullingen worden vermeld:

- De startnota werd na de 2^{de} voorlegging goedgekeurd. Hierbij werd gezocht naar een meer optimale inpassing van de rotonde, zoals gevraagd in het advies na de 1^{ste} voorlegging. Op basis van het gunstig advies kan worden geoordeeld dat de bezorgdheden hierover werden ingelost en verder kon gewerkt worden aan de uitwerking van het concept. Wat vervolgens gebeurd is in de projectnota.
- In het bezwaar wordt een citaat uit het advies van de 2^{de} voorlegging van de startnota opgenomen. Dit citaat wordt uit haar context getrokken. Met betrekking tot de bewegingen van fietsers wordt in het advies immers ook opgenomen dat de keuze voor de trappen of een volwaardige fietshelling gemaakt is op basis van een evaluatie van de fietsstromen. In het advies is ook opgenomen dat signalisatie en communicatie met betrekking hierrond zeer belangrijk zal zijn. Dit zijn zaken die los van een stedenbouwkundige aanvraag kunnen gebeuren.
- De aanbevelingen die werden opgenomen in het advies op de projectnota werden verwerkt in voorliggend ontwerp. (zie ook bezwaar B1g)

In het bezwaar B1c wordt gesteld dat er geen milderende maatregelen zijn voorzien om de negatieve effecten (zie hoger) van een rotonde te milderen.

...

Standpunt GSA: De betreffende nota maakt als milderende maatregel enkel melding van het sturen van het verkeer op het onderliggend wegennet. Dit is een vorm van flankerend beleid, dewelke past binnen het mobiliteitsbeleid van de gemeente en dus niet kan en moet vertaald worden in een stedenbouwkundige aanvraag. Zoals aangegeven door het CBS zijn op dit onderliggend wegennet, meer bepaald de Kragendijk, reeds maatregelen genomen om sluipverkeer te vermijden.

Met betrekking tot de doorstroming op de rotonde kan worden vermeld dat de goedgekeurde projectnota voorziet in evaluatie (zie pagina 38) van het project. In die evaluatie is onder punt 5.6 opgenomen: “Wat is het effect van deze oplossing, een rotonde met ongelijkvloerse kruising voor fietsers, op de doorstroming van het verkeer (alle modi) op dit kruispunt?” Zo’n evaluatie maakt onderdeel uit van de reguliere werking van AWW en/of in het kader van het mobiliteitsplan van de gemeente.

In bezwaar B1d wordt gesteld dat de problemen inzake verkeersdoorstroming nog erger zijn dan voorgesteld. Er wordt immer gebruik gemaakt van verouderde verkeersgegevens en geen rekening gehouden met recente (en beoogde) ontwikkelingen.

...

Standpunt GSA: Aanvullend op het standpunt van het CBS kunnen nog zaken worden geformuleerd met betrekking tot de accuraatheid van de gebruikte verkeerscijfers bij de modellering. Op het kruispunt werd in de visienota van 2009 een microsimulatie uitgevoerd. Deze simulatie is gebaseerd op tellingen van AWW (2002-2007). In de startnota (2014) werden recentere telgegevens voor de N49 opgenomen (2012). Hieruit blijkt dat de verkeersintensiteit gedaald is. De startnota (p.39) meldt dat zo’n algemene daling ook werd vastgesteld bij tellingen uitgevoerd in functie van het onderzoek rond het casino. Hieruit wordt geconcludeerd dat de eerdere cijfers en bijhorende simulaties nog voldoende accuraat zijn.

Daarnaast kan worden bevestigd dat bij de verkeerssimulaties wel degelijk rekening werd gehouden met de geplande verkeersgenererende functies langs de Natiënlaan. Deze projecten maken integraal deel uit van de visienota uit 2009. Dit wordt tevens vermeld in

de startnota (p.42). “Er werd steeds rekening gehouden met de toekomstige situatie (met A11, rotonde ter hoogte van Kragendijk, ...), een oplisting van alle opgenomen toekomstige projecten werd gegeven in paragraaf 2.3 ” Hierbij wordt onderstaande voetnoot meegegeven: “Sinds 2009 is er 1 attractiepool bijgekomen: de evenementenparking ten zuidwesten van de rotonde. Deze zal echter (voornamelijk) ontsloten worden via de geplande rotonde in functie van ‘t Walletje op het kruispunt N49 Natiënlaan x Kragendijk en zal niet bepalend zijn voor de afwikkeling van de rotonde.” Hier heeft de bezwaarindiener een punt. Deze evenementenparking is echter nog geen vaststaand feit. Om deze te kunnen realiseren is een bestemmingswijziging noodzakelijk via een ruimtelijk uitvoeringsplan. Dit wordt onderzocht in het lopende planproces voor de herziening van de afbakening van het kleinstedelijk gebied Knokke-Heist. Zoals opgenomen in de startnota is het niet de bedoeling deze evenementenparking rechtstreeks te ontsluiten naar de Kalvekeetdijk, maar meer naar het zuiden. De ontsluiting en de effecten ervan, worden verder onderzocht in het hierboven vermelde planproces. De conclusies van dit onderzoek zullen rekening houden met de voorziene rotonde en doorwerken in het planologisch initiatief.

In bezwaar B1e wordt gesteld dat de problemen inzake de verkeersdoorstroming nog erger zijn dan voorgesteld, daar het concept deels werd gewijzigd.

...

Standpunt GSA: In de startnota (2014) is een uitgebreide motivatie omtrent het weglaten van de noordwestelijke bypass opgenomen: “Bij het concreet intekenen van deze bypasses kwamen een aantal knelpunten met betrekking tot een verkeersveilige inrichting naar voor:

- Het voorzien van een noordwestelijke bypass zou een verkeersveilige ontsluiting van de functies in het noordwestelijke kwadrant bemoeilijken.
- Twee bypassen op de Kalvekeetdijk-west zorgen er voor dat fietsers die deze as kruisen vier oversteekbewegingen dienen te maken. Zowel vanuit het aspect verkeersveiligheid als vanuit een kwalitatieve fietsoversteek dient dit te worden vermeden.
- In relatie tot de beperkte ruimtelijke mogelijkheden is een optimale ligging van de noordwestelijke bypass ten overstaan van de luie trap quasi niet te realiseren.

Gezien bovenstaande is het belang van de bypasses verder onderzocht. Een cruciaal aspect hierbij is dat ziekenwagens vlot van en naar het ziekenhuis kunnen rijden. Om ervoor te zorgen dat het verkeer komende van het ziekenhuis via de Kalvekeetdijk-West vlot het kruispunt met de Natiënlaan kan bereiken is zowel een eigen rijbaan voor prioritaire voertuigen als een bypass voorzien. Hierdoor kan een vlotte uitstroom van het ziekenhuis, in het bijzonder van de piekstromen 's avonds, worden georganiseerd.

Om ervoor te zorgen dat ziekenwagens het ziekenhuis vlot kunnen bereiken is op de Natiënlaan, en dit op ruime afstand van het kruispunt met de Kalvekeetdijk, een ingang voor prioritaire voertuigen voorzien. Deze ingang zorgt er voor dat een eventuele wachtrij op de Natiënlaan (richting het kruispunt met de Kalvekeetdijk) geen knelpunt vormt voor de ziekenwagens.

De bypass van de Natiënlaan naar de Kalvekeetdijk-west is onder meer van belang voor de toekomstige verkeersstromen naar het ziekenhuis. De piekstromen naar een ziekenhuis verlopen echter iets meer gespreid (de werknemers komen voornamelijk 's ochtends toe en de bezoekers voornamelijk 's avonds) ten overstaan van de piekstromen die van een ziekenhuis weggaan en die eerder 's avonds zijn geconcentreerd.

Bovendien zullen de verkeersstromen naar een ziekenhuis zich vooral op weekdays voordoen en in veel mindere mate op weekenddagen. Het is echter net tijdens die weekenddagen dat de hoogste verkeersintensiteiten op de Natiënlaan kunnen worden

geregistreerd. Een bypass richting Kalvekeetdijk-west zal deze verkeersstromen dan ook slechts beperkt verlichten.

Op basis van voorgaande en uitgaande van een duidelijke keuze voor een verkeersveilige oplossing kan worden geconcludeerd dat de bypass in het zuidwestelijke kwadrant van een groter belang is ten overstaan van de bypass in het noordwestelijke kwadrant.

Het niet voorzien van de bypass in het noordwestelijke kwadrant zorgt er dan ook voor dat een veilige ontsluiting van het noordwestelijke kwadrant kan worden voorzien, net als een veilige fietsoversteek en een kwalitatief functionerende luie trap.”

Hieruit kan worden afgeleid dat het weglaten van de bypass voldoende werd gemotiveerd. Bovendien kan worden gesteld dat op de momenten waarop filevorming komende vanuit het noorden (waarbij de bypass mogelijks zijn nut zou hebben) zich voordoet (voornamelijk tijdens de avonduren van het weekend) er relatief weinig verkeer richting het 't Walletje en het ziekenhuis gaat.

In bezwaar B1f wordt gesteld dat een ernstige actuele studie, en tevens een alternatievenonderzoek, ontbreekt.

...

Standpunt GSA: Zoals reeds eerder gesteld vormt een alternatievenonderzoek niet het voorwerp van voorliggende aanvraag. In voorliggende beslissing moet enkel afgewogen worden als de aanvraag voldoet aan de goede ruimtelijke ordening. Voorliggend dossier betreft geen MER-plichtig werk, zodat geen MER met alternatievenonderzoek verplicht is. Zo'n onderzoek heeft wel plaatsgevonden in het voortraject en dit in de documenten die ook door de bezwaarindiener worden aangehaald. Daarnaast kan worden opgemerkt dat het element kostprijs op zich geen afwegingscriterium vormt in functie van de goede ruimtelijke ordening.

In bezwaar B1g wordt gesteld dat de laatste richtlijnen van de auditeur niet werden gevolgd.

...

Standpunt GSA: In het advies van de RMC worden volgende aanbevelingen geformuleerd:

- Een extra aandachtspunt is de toegang tot de trappenpartijen. Deze zal in het verdere ontwerp verfijnd moeten worden zodat fietsers niet misleid worden. Extra beveiligingsmaatregelen zijn nodig om aanrijdingen te vermijden.
- De fietshelling in het oosten van de Kalvekeetdijk is eveneens te optimaliseren. Dit kan door extra geleidingsmaatregelen te treffen voor fietsers of door de verkeerssituatie aan te passen en het fietspad meer naar het noorden op te schuiven.

Met deze aanbevelingen werd wel degelijk rekening gehouden en er werden beperkte aanpassingen aan het ontwerp doorgevoerd:

- Ten opzichte van het fietspad wordt voorzien in een ander materiaalgebruik om de toegang tot de trappenpartij te benadrukken. De fietspaden worden uitgevoerd in okergele straatstenen, terwijl de toegang naar de trappenpartij in uitgewassen beton (grijs) zal worden uitgevoerd. Tevens worden ter hoogte van de fietshellingen de fietsers via een duidelijke 'uitkraging', in hetzelfde materiaal als het fietspad naar de hellingen geleid. Ter hoogte van de trappenpartijen wordt niet zo'n geleide uitkraging voorzien.
- De wijzingen ter hoogte van de fietshelling langs de Kalvekeetdijk oost werd hierboven reeds door het CBS beschreven.

In bezwaar B1h worden bovenstaande punten geconcludeerd.

...

Standpunt GSA: Dit bezwaar is een herhaling van de bovenstaande punten. Er wordt dan ook verwezen naar desbetreffende standpunten.

In bezwaar B2 wordt een parkeerproblematiek aangehaald.

...

Standpunt GSA: Uit nazicht van de vergunningshistoriek van de handelszaak blijkt dat op 23/01/1989 25 parkeerplaatsen op de site werden vergund. Dit is hoger dan de gemeentelijke verplichting (19). Voor de bijhorende parkeerplaatsen, zoals die op vandaag op het terrein aanwezig zijn, is er geen vergunning voorhanden.

De gemeente heeft aangegeven dat de parking eigenlijk nooit vol staat. Dit lijkt logisch gezien de aard van de winkels, die gelet op hun specifieke doelpubliek gaan massale aantrekking hebben, zoals bijvoorbeeld een warenhuis. De bezwaarindiener verwijst enkel naar een theoretische rekentool en stelt niet dat er een effectief tekort is aan parkeerplaatsen.

Uit overleg blijkt dat met een beperkte herinrichting van de parking, indien de nood zich zou voordoen, er bijkomende parkeercapaciteit op eigen terrein kan verwezenlijkt worden. Een eventuele financiële vergoeding hiervoor maakt deel uit van de onteigeningsprocedure.

Zoals gesteld door het CBS mogen de plaatsen langs de Natiënlaan niet worden toegewezen aan een bepaalde handelszaak, deze kunnen door gelijk wie worden gebruikt. Het is algemeen ruimtelijk beleid dat zaken in hun eigen (al dan niet collectieve) parkeervoorzieningen voorzien.

Uit belangenafweging (mobiliteit vs. particuliere parkeerbehoefte) kan gesteld worden dat de mobiliteitsverbeteringen opwegen tegen het beperkte impact op de parking.

In bezwaar B3 wordt een zichtbaarheidsproblematiek aangehaald.

...

Standpunt GSA: Bovenstaand standpunt van het CBS kan volledig worden bijgetreden. Deze borstwering is beperkt in hoogte (ongeveer 1m) en voldoende transparant. De borstwering bevindt zich (minstens) op 4m van de perceelsgrens en minstens op 10m van de betreffende handelszaak. Op basis van deze afstanden en hoogtes in relatie tot de hoogte van de handelszaak, kan in alle redelijk worden geoordeeld dat de handelszaken nog steeds voldoende zichtbaar zullen zijn.

In bezwaar B4 wordt gesteld dat het STOP-principe wordt miskend.

...

Standpunt GSA: Aanvullend op het standpunt van het CBS kan worden gesteld dat alle fietsbewegingen wel mogelijk zijn. Dit ofwel met een volwaardige helling, ofwel met een trappenpartij met fietsgoot. De keuze tussen beide werd niet onbezonnen genomen. De fietsbewegingen en –relaties werden in het voortraject bekeken en op die manier werd gekozen voor de helling of trappen. Door niet aan elke zijde een volwaardige helling te voorzien, kan de rotonde bovendien ruimtelijk beter worden ingepast. Het project bevoordeelt de fietsers in grote mate ten opzichte van de huidige toestand. Zo wordt een meerlaagse oplossing voorzien, waardoor vlot kruisen van de weginfrastructuur mogelijk is. Dit verhoogt niet enkel het comfort, maar ook de verkeersveiligheid. Dit alles samen draagt bij tot een optimale situatie voor de fietsers. Er kan dus gesteld worden dat maximaal aan het STOP –principe uitvoering wordt gegeven

In bezwaar B5 wordt een onmogelijke en onveilige circulatie op de terreinen van de handelszaak aangehaald.

...

Standpunt GSA: Bovenstaand standpunt van het CBS kan volledig worden bijgetreden. Bezwaarindiener stelt onterecht dat het inrijden van bezoekers verplicht dient te gebeuren via de Natiënlaan. Inrijden blijft immers ook mogelijk via de Kalvekeetdijk. Voor de ontsluiting van vrachtwagens wordt in het ontwerp zelfs een specifieke toerit voorzien tot de parking langs de Kalvekeetdijk. In verband met de smalle doorgang achter het gebouw kan worden opgemerkt dat deze situatie zich op vandaag ook reeds voordoet en niet gewijzigd wordt. Het is dus onduidelijk hoe dit dus een probleem kan vormen. Wanneer vracht- en autoverkeer elkaar er moeten kruisen, kan er, zoals in de huidige situatie, een tijdelijk probleem optreden. Maar gelet op het beperkt aantal vrachtbewegingen is dit aanvaardbaar.

Uit het feit dat de exploitanten van de diverse handelszaken geen bezwaar hebben ingediend, kan ook afgeleid worden dat er in de praktijk geen problemen te verwachten zijn.

Ter verduidelijking dient te worden vermeld dat in het bezwaar naar de foutieve pagina van de beschrijvende nota wordt verwezen. Het betreft pagina 35 en niet 33.

In bezwaar B6 wordt gesteld dat bovenstaande elementen ernstige impact hebben op de site van de handelszaken.

...

Standpunt GSA: Met betrekking tot dit punt kan verwezen worden naar de behandeling van de eerdere deelbezwaren. Zoals reeds aangegeven onder bezwaar B5 zal de bereikbaarheid van de site zelfs verbeteren en is er zeker geen slechtere zichtbaarheid dan op vandaag.

In een laatste deel van het bezwaar wordt ingegaan op elementen met betrekking tot de uitvoerbaarheid van de vergunning.

In bezwaar C1 wordt gesteld dat de vergunning niet op zich uitvoerbaar is.

...

Standpunt GSA: Naast voorliggende aanvraag lopen inderdaad nog een aantal andere aanvragen voor projecten of werden reeds vergunningen afgeleverd, waarvan de uitvoering noodzakelijk is om het voorliggend project te kunnen uitvoeren. Dit maakt dat de voorliggende vergunning voor die betreffende delen enkel uitvoerbaar is, na afbraak van de Eandiscabine, betreffende woningen en het verplaatsen van het pompstation. De aanvrager zal hier in functie van de werken goede afspraken (fasering) moeten over maken met de andere betrokkenen.

Zoals blijkt uit de historiek (zie hoger) zijn een aantal van deze projecten reeds vergund en/of in uitvoering:

- Met betrekking tot het pompstation van Aquafin in er een overeenkomst tussen Aquafin en AGSO dat het bestaande station ter hoogte van de Natiënlaan zal worden weggehaald. Op die site van het nieuwe ziekenhuis wordt momenteel een nieuw pompstation gebouwd.
- Voor de sloop van de 3 van de 4 woningen in de zuidoostelijke hoek van het kruispunt werd reeds een vergunning afgeleverd. Het CBS heeft per beslissing van 6/11/2015 de sloop van deze woningen gegund aan een firma. Voor de sloop van de 4de (meest zuidelijke) woning volgt nog een bijkomende vergunningsaanvraag. Dit maakt het project echter niet onuitvoerbaar, daar de sloop van deze woning op zich niet noodzakelijk is om de werken te kunnen uitvoeren.
- Tijdens de werken zal een tijdelijke weg gebruikt worden om de ontsluiting van het Walletje te garanderen. Voor de aanleg van deze weg is reeds een vergunning afgeleverd. De betrokken grondeigenaars hebben zich akkoord verklaard om het grondgebruik tijdelijk aan de gemeente toe te staan.

- Tot slot dient nog een elektriciteitscabine van Eandis te worden gesloopt en verplaatst langs de Kalvekeetdijk oost. Deze verplaatsing kan gebeuren op hetzelfde perceel. Eandis zal hiertoe de nodige stappen (oa. de vergunningsaanvraag indienen) ondernemen. Bovendien is het ook zo dat de verplaatsing van de cabine de aanleg van de rotonde niet hypothekeert. Ze is enkel noodzakelijk in functie van de aanleg van het nieuw fietspad. Zoals ook met de bovenvermelde punten zal het noodzakelijk zijn in functie van de werken een fasering te voorzien, waarbij afspraken worden gemaakt met andere betrokken partijen. Dit is eigen aan dit type projecten.

Gelet op deze stand van zaken, en gelet op het veelvuldig overleg met alle betrokken partijen, waarbij ze zich akkoord verklaarden tot het uitvoeren van de noodzakelijke werken, kan in redelijkheid aangenomen worden dat deze werken geen beletsel zullen vormen voor de aanleg van de rotonde. Er staat dus niks in de weg van het afleveren van een vergunning.

Er dient te worden opgemerkt dat het vermelde artikel 4.2.19 van de VCRO betrekking heeft op voorwaarden die in een vergunning worden opgenomen en dus niet op voorwaarden zoals hier door de bezwaarindiener aangehaald.

Dat er delen van de gronden van de gronden van bezwaarindiener worden ingenomen, staat los van de beoordeling voorliggende aanvraag. Dit is zoals aangehaald een burgerrechtelijke procedure. Het maakt enkel dat zolang de onteigening niet rond is, de vergunning voor dit deel onuitvoerbaar is. Dit is eigen aan aanvragen met betrekking tot infrastructuur. Er is geen juridische basis die stelt dat deze onteigening rond hoeft te zijn bij het afleveren van een stedenbouwkundige vergunning.

Ter verduidelijking dient ook te worden vermeld dat in het bezwaar naar de foutieve pagina van de beschrijvende nota wordt verwezen. Het betreft pagina 9 en niet 8.

Conclusie: Het tweede bezwaar is ontvankelijk en ongegrond.

...

MILIEUTOETS

Voorliggende aanvraag betreft de herinrichting van een bestaand kruispunt. Het ontwerp komt niet voor op de lijst gevoegd als bijlage I en II van het Project-m.e.r.-besluit, maar wel op de lijst gevoegd als bijlage III. Het valt onder de categorie aanleg van wegen. Bijgevolg dient de vergunningverlenende overheid de aanvraag te screenen. De aanvrager voegde hiertoe een project-mer-screeningsnota toe bij de aanvraag. Uit de hierboven vermelde kenmerken en de bijgevoegde nota moet in redelijkheid worden afgeleid dat er geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn.

...

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 criteria als uitvoering van art. 4.3.1. van de codex:

Voorliggende aanvraag voorziet in de herinrichting van het bestaande kruispunt tussen de Natiënlaan en Kalvekeetdijk in Knokke-Heist. Het bestaande lichtengeregeld kruispunt wordt vervangen door een rotonde. Het fiets- en voetgangersverkeer verloopt daarbij hoofdzakelijk onder de rotonde door.

Het inrichten van dit kruispunt als rotonde past in een ruimere visie die werd opgemaakt voor de Natiënlaan. De rotonde heeft binnen deze visie een belangrijke functie om het verkeer op het kruispunt op een vlotte manier uit te wisselen. De rotonde kan ook gebruikt worden als vlot en veilig keerpunt langs de N49, hetgeen, gelet op de gesloten middenberm langs de N49, een niet onbelangrijke meerwaarde vormt.

Uit voorafgaand onderzoek is gebleken dat een rotonde in het merendeel van de situaties het verkeer vlot kan afwikkelen. De grootste filekans bestaat er op toeristische topdagen, dewelke niet als maatgevend kunnen worden beschouwd. Het onderzoek heeft uitgewezen dat het optimaliseren van het bestaand lichtengeregeld kruispunt geen doorslaggevende verbetering biedt op vlak van doorstroming van het verkeer en deze filekans. Het inrichten van het kruispunt als rotonde daarentegen biedt een aantal grote voordelen ten opzichte van de inrichting met verkeerslichten, zoals hieronder omschreven wordt.

In de loop van het ontwerpproces werd gezocht naar een optimale ruimtelijke inpassing van de rotonde. De rotonde wordt daarbij zo gepositioneerd dat de beide takken van de Kalvekeetdijk in een vlote rechte lijn er op aansluiten. Hierdoor dienen echter wel de woningen in de zuidoostelijke hoek van het kruispunt worden gesloopt (sloopvergunning afgeleverd op 5/02/2016). Door de iets zuidelijkere ligging van de rotonde blijft de impact op de percelen ten noorden van de Kalvekeetdijk (handelszaken) beperkt. In de noordoostelijke hoek worden een beperkt aantal parkeerplaatsen ingenomen (de inname betreft voornamelijk de groenzone op de kop van het perceel) Zoals hoger aangetoond is het verlies van deze parkeerplaatsen aanvaardbaar. Om de toegang tot de terrein van deze handelszaak in de noordoostelijke hoek op een veilige manier te laten verlopen, werd de fietshelling aan deze zijde ook wat ingekort. Zodoende kan er geen conflict optreden tussen fietsers komende of gaande naar de tunnel en het verkeer dat het terrein via de Natiënlaan wil inrijden.

Door de inrichting als rotonde wordt de leesbaarheid van het kruispunt sterk verhoogd. Afslag- en/of keerbewegingen tussen de verschillende takken van de kruispunten kunnen op een zeer duidelijke en vlote manier verlopen. Komende uit de westelijke tak van de Kalvekeetdijk wordt naar het zuiden een bypass voorzien. Dit is immers op spitsmomenten een zeer drukke beweging. Door het voorzien van de bypass wordt een deel van het verkeer van de rotonde zelf weggehouden. Daarnaast, en niet onbelangrijk, worden de bewegingen van fietsers en voetgangers onder de rotonde door voorzien. Langs de verschillende takken van het kruispunt wordt het langzaam verkeer door middel van fietshellingen of trappen (met een fietsgoot) onder de rotonde geleid. De inpassing van deze hellingen wordt afgestemd op de omgeving. Om de bereikbaarheid van de woningen langs de zuidoostelijke tak en de handelszaken langs de noordwestelijke tak te garanderen wordt aan die zijden een trap voorzien. De nodige ruimte hiervoor is beperkter dan bij een volwaardige fiets- en voetgangershelling en op die manier makkelijker ruimtelijk inpasbaar. Daarnaast werd de keuze voor een trap in plaats van een helling ook ondersteund door onderzoek naar de voornaamste fietsrelaties ter hoogte van het kruispunt. Het voorzien van een trap in plaats van een volwaardige helling is om die redenen aanvaardbaar.

De hellingen en trappartijen worden afgeschermd door middel van een draadnet. Dit zorgt voor een hoge transparantiegraad. Dit draagt bij tot de veiligheid (betere zichtbaarheid) en ook minder visuele impact ten opzichte van de omgeving.

Door de beperkte beschikbare breedte (ligging tussen woningen) langs de oostelijke tak van de Kalvekeetdijk wordt langs deze tak een helling centraal in de weg voorzien. Door een knik aan te brengen aan de kop van de helling worden fietsers gedwongen naar de voorziene oversteek, waarna ze op een veilige manier het andere verkeer kunnen kruisen.

Zoals aangegeven bij de bespreking van het openbaar onderzoek wordt in de voorwaarden een beperkte planaanpassing opgenomen om de ontsluiting van een perceel langs de Natiënlaan op een veilige manier te laten verlopen, zonder daarbij het

andere verkeer te hinderen. Door de trappenpartij 2m naar het noorden op te schuiven en de ruimte tussen de trap en de eerst volgende voorziene toerit grotendeels te verharden wordt het mogelijk om het voertuig eerst op te stellen, vooraleer de N49 op te rijden. Langs heen de verschillende takken van het kruispunt worden ook op het maaiveldniveau fiets- en voetpaden (als dan niet gemengde zone) voorzien. Zodoende wordt een aansluiting van het project voorzien op het bestaande wegennetwerk. Vooral langs de Natiënlaan wordt daarbij het comfort en de veiligheid sterk verhoogd.

Momenteel met deze, en ook andere, geplande functies in de omgeving. In functie van het ziekenhuis en de bijhorende vlotte ontsluiting met het openbaar vervoer wordt in de aanloop naar de rotonde een busstrook (die ook voor prioritair vervoer mag gebruikt worden) voorzien.

ALGEMENE CONCLUSIE

Gelet op bovenstaande beoordeling, gelet op de geformuleerde (voorwaardelijke) adviezen en de bespreking daarvan, gelet op de resultaten van het openbaar onderzoek en de bespreking daarvan, kan geconcludeerd worden dat de aanvraag in overeenstemming is (of kan gebracht worden) met de wettelijke bepalingen terzake, alsook met de goede plaatselijke ordening en zijn onmiddellijke omgeving.

BIJGEVOLG WORDT OP 05 FEB 2016 HET VOLGENDE BESLIST:

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar geeft de vergunning af aan de aanvrager, die ertoe verplicht is

1° het college van burgemeester en schepenen en de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar per beveiligde zending op de hoogte te brengen van het begin van de werkzaamheden of handelingen waarvoor vergunning is verleend, ten minste acht dagen voor de aanvatting van die werkzaamheden of handelingen;

2° de volgende voorwaarden na te leven:

- Volgende planaanpassing uit te voeren: de trappenpartij in de zuidoostelijke tak van de rotonde 2m naar het noorden op te schuiven. De ruimte tussen de toegangszone van de trappenpartij en de eerstvolgende voorziene toerit (ter hoogte van nr.227) grotendeels te verharden (in plaats van de groenzone). En daarbij aan de toegang van de trappenpartij de nodige beveiliging (bijvoorbeeld het plaatsen van een paaltje) te voorzien.
Zie voor deze planaanpassing het plan 1M3D8J 0 119980 01 in bijlage bij deze vergunning.*
- De woningen en handelszaken gelegen langs het projectgebied dienen tijdens de werken te allen tijde bereikbaar te blijven.*

...

Dit is de bestreden beslissing.

De eerste verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 25 maart 2016 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de stedenbouwkundige vergunning voor het slopen van 3 woningen. De woningen worden gesloopt in het kader van de voorliggende aanvraag. Dit beroep heeft als rolnummer 1516/RvVb/0467/SA.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST

Een uitspraak over de ontvankelijkheid van het verzoek tot tussenkomst is slechts aan de orde wanneer de voorwaarden om de schorsing te bevelen, zijn vervuld. Zoals hierna zal blijken, is dit niet het geval.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

De verwerende partij noch de tussenkomende partijen betwisten de ontvankelijkheid van de voorliggende vordering. Het ontbreken van excepties ontslaat de Raad niet van de plicht om de ontvankelijkheid van een beroep ambtshalve te onderzoeken. De Raad is echter van oordeel dat vermeld onderzoek slechts aan de orde is wanneer de voorwaarden om de schorsing te bevelen, zijn vervuld. Zoals hierna zal blijken, is dit niet het geval.

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Op grond van artikel 40, §1 DBRC-decreet kan de Raad de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing bevelen op voorwaarde dat er hoogdringendheid is en dat de verzoekende partijen minstens één ernstig middel aanvoeren dat de vernietiging van de bestreden beslissing kan verantwoorden.

A. Hoogdringendheid

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen zetten het volgende uiteen m.b.t. de hoogdringendheid:

“ ...

De aanvang en verdere uitvoering van de werken, waarvoor vergunning verleend werd, zouden bijzonder ernstige nadelen en ongemakken veroorzaken. Er moet vastgesteld worden dat:

- de aanvang en verdere uitvoering van de werken in hoofde van verzoekende partijen - in het bijzonder in hoofde van eerste verzoekende partij persoonlijk - zelfs onomkeerbare gevolgen met zich mee zouden brengen.

Zoals hierboven reeds vastgesteld, moet voor de uitvoering grond ingenomen worden van eerste verzoekende partij (cf. ook stuk 13, p. 16).

Die inname is o.m. noodzakelijk voor een eerste fase van de werken, meer bepaald het aanleggen van de nieuwe nutsvoorzieningen.

...

Verzoekende partijen werden bericht dat de onteigeningsprocedure “reeds werd aangevat”. Temeer hier ongetwijfeld zal geopteerd voor de hoogdringendheidsprocedure ex Onteigeningswet 1962, is duidelijk dat de kans meer dan reëel is dat eerste verzoekende partij al – op definitieve wijze – haar eigendom zal ontnomen zijn op het moment dat U Raad tot een vernietiging komt.

De inbreuk op het eigendomsrecht in hoofde van eerste verzoekende partij is dan definitief en onomkeerbaar.

...

- meteen ook duidelijk is dat met de aanvang en verdere uitvoering van de wegenwerken verzoekende partijen onomkeerbaar verschillende parkeergelegenheden zouden ontnomen worden.

Verzoekende partijen moeten als eigenaressen, nu en in het toekomstige, voldoende parkeeraanbod kunnen bieden aan de handelszaken.

Zo niet komt de ganse commerciële doelstelling achter die site in het gedrang. Parking is natuurlijk cruciaal voor handelszaken.

Met de innames zouden (naar schatting, precieze cijfers werden nog niet ter beschikking gesteld) tot 5 à 7 parkeerplaatsen sneuvelen (en dit op een totaal van 36 bestaande parkeerplaatsen).

Dit lijkt prima facie op zich nogal "mee te vallen", maar door de gewijzigde circulatie op het terrein en de daardoor noodzakelijke herinrichtingswerken, zullen er nog meer parkeerplaatsen moeten sneuvelen.

Dit laatste werd ook erkend door de aanvraagster n.a.v. een voorafgaand overleg (stuk 18: "De gewijzigde situatie dringt ook een zekere aanpassing van de parking op").

Nog zullen met de uitvoering van de werken de bestaande publieke parkeerplaatsen gelegen langs de Natiënlaan verdwijnen. Het gaat daarbij over 14 tot 15 parkeerplaatsen.

Dit zijn effectief openbare parkeerplaatsen dewelke evenwel feitelijk ingevuld worden door de verschillende handelszaken aan de Natiënlaan (dit ook bij gebreke aan andere sterk verkeersgenererende functies). Dus ook – aldaar ter plaatse – door de handelszaken op de site van verzoekende partijen.

Verzoekende partijen kunnen in die context verder verwijzen naar een studie dewelke zij hebben laten opstellen door een MER-specialist, die duidelijk aangeeft dat de huidige minimale en maximale parkeerbehoefte kan worden berekend op respectievelijk 43 en 53 parkeerplaatsen (stuk 23). Op de parking beschikt men actueel dus over 36 parkeerplaatsen.

...

Verzoekende partijen hebben het zekere voor het onzekere willen nemen. Er werd reeds een bouwaanvraag ingediend om ondergrondse parkeervoorzieningen te voorzien (stukken 34).

- verder kan bezwaarlijk met enige zin voor redelijkheid geloofend worden dat, gelet op de toch wel zeer grote omvang van de werken, er minstens een zeer reële impact voor de handelszaken - en bij uitbreiding voor de eigenaressen van die handelszaken - dreigt.

Er wordt dus – voor de eigenlijke wegenwerken alleen al – een uitvoeringstermijn van 16/17 maanden vastgelegd (cf. stuk 13, p. 49). Met voorbereidende werken, wat weerverlet en wat verlof, zal vlot tot + 2 jaar gekomen worden...

...

- zoals hierboven al benadrukt vrezen verzoekende partijen ook een onmogelijke situatie na de uitvoering van de werken.

Zo wordt de toegang tot de site RR Interieur volgens de aanvraagster niet meer mogelijk voor bezoekers (personenwagens, cf. stuk 13, p. 35).

Deze zouden dus ook na de werken ingang moeten nemen via de inrit aan de Natiënlaan?

Verwerende partij spreekt dit in de bestreden beslissing tegen (cf. stuk 1, p. 21), maar miskent daarbij het voorwerp van de aanvraag. Er wordt dienaangaande brevita causa verder verwezen naar het negende middel in onderhavig verzoekschrift.

Zo vrezen verzoekende partijen ook voor een verminderde zichtbaarheid van de site. De balustrades aan de Natiënlaan worden uitgevoerd in een stalen afrastering (cf. stuk 13, p. 40). Dit vermindert voor voorbijrijdend verkeer drastisch het – actueel onbelemmerde – zicht op de site. Opnieuw maakt dit de site van verzoekende partijen onaantrekkelijk.

Bovenal vrezen verzoekende partijen dat hun eigendommen het centrum van een heuse verkeersknoep zullen uitmaken.

Anders dan verwerende partij in de bestreden beslissing voorhoudt, blijkt uit de studies voorafgaand aan de bouw aanvraag voor de rotonde dat er met een rotonde veel meer file zal zijn dan met – wat nu het geval – een lichtgeregeld kruispunt. Er wordt brevita causa verwezen naar het vierde middel in onderhavig verzoekschrift.

In de Visienota 2009 (stuk 5, p. 63) – document waarin de rotonde “gebaard werd” – werd één en ander reeds grondig onderzocht en werd vastgesteld dat bij een toeristische avondspits een kruispunt (zoals in de voorliggende situatie) een voldoende afwikkelingscapaciteit heeft en er bij een rotonde integendeel ernstige bijkomende filevorming dreigt op de Natiënlaan vanaf het kruispunt Kalvekeetdijk (en een terugslag tot aan het kruispunt 2e Golf / Korenbloemdreef).

...

Waar milderende maatregelen (cf. derde middel) ontbreken – terwijl deze initieel vooropgesteld werden - en integendeel net aangenomen lijkt te moeten worden dat de zaken nog wat erger zullen zijn dan voorgesteld (cf. vijfde middel, voormelde cijfergegevens gaan uit van een concept waarbij nog 2 bypassen voorzien waren voor de rotonde; in het laatste ontwerp is 1 van die bypassen weggefallen), geldt één en ander enkel des te meer. Ook waar door de werken tot een gewijzigde toegang op de eigendommen van verzoekende partijen gekomen wordt - hetgeen minstens en ten node keerbewegingen zal veroorzaken (cf. tiende middel) - kan onmogelijk gesteld worden dat er geen filevorming dreigt. Daarenboven heeft men ook nog geen rekening willen houden met alle “beleidsmatig gewenste ontwikkelingen” (cf. achtste middel). Een geplande evenementenzone / evenementenparking werd geeneens meegerekend.

...

- tot slot is er de evidente vaststelling dat een eventueel rechtsherstel - indien U Raad de vergunning voor de rotonde uiteindelijk zou komen te vernietigen - hier niet enkel enigszins “lastig” of “problematisch” voorkomt (zoals elk rechtsherstel dit ergens is, dit kan dus op zich geen spoedeisendheid verantwoorden), de gigantische omvang van de publieke werken (ter illustratie: waarbij de Vlaamse overheid maar liefst € 6.300.000 in het laatje stopt) indachtig, lijkt dit in casu bijna onmogelijk, minstens dus al niet zonder dat voormelde nadelen) bij de uitvoering der werken zich eerst weer moeten stellen om de site te herstellen in de vorige toestand (aldus opnieuw werken, verkeershinder,

onbereikbaarheid van de site van verzoekende partijen...). Dit zou eigenlijk opnieuw gans het mobiliteitsgebeuren op of rond de site onmogelijk maken.

Verzwarende omstandigheid in hoofde van eerste verzoekende partij is dat zij geen andere reële eigendommen / inkomsten dan de huurinkomsten uit deze site heeft. Eerste verzoekende partij laat hierbij haar balans en resultatenrekening (stuk 35). De bedrijfsinkomsten (cf. brutomarge € 276.256) bestaan volledig uit de huurinkomsten van de hier getroffen site.

Hiertegenover staan € 926.363 schulden op ten hoogste één jaar en € 1.569.496 schulden op meer dan één jaar. Nodeloos te zeggen dat eerst verzoekende partij de huurinkomsten m.a.w. broodnodig heeft om haar eigen voortbestaan gegarandeerd te zien.

Ongelukkige huurders genereren natuurlijk ongelukkige eigenaars...Nu reeds al heeft RR Interieur haar meer dan ernstige bedenkingen bij het project (zie hoger, stuk 24+36):

...

2.

De verwerende partij antwoordt:

“ ...

Het staat aan de verzoekende partijen om in concreto, met voldoende aannemelijke en precieze gegevens, in het licht van de door hen gevreesde nadelige gevolgen van de bestreden beslissing, aan te tonen dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de verwezenlijking van de nadelen te voorkomen. Volgens uw Raad zullen de verzoekende partijen moeten aantonen dat zij, mochten zij moeten wachten op het resultaat van de vernietigingsprocedure, zij geconfronteerd zullen worden met een welbepaalde schade van een zekere omvang, of met ernstige ongemakken of nadelen. Deze nadelige gevolgen die de verzoekende partijen dreigen te moeten ondergaan en waartegen zij zich wensen te verzetten, moeten bovendien hun exclusieve oorzaak vinden in de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing. De schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing moet immers volstaan om vermelde nadelige gevolgen te voorkomen.

Daarenboven dient de vordering tot schorsing ingegeven zijn door een persoonlijk nadeel. Uit de uiteenzetting van de verzoekende partijen blijkt dat zij hoofdzakelijk wijzen op beweerde nadelen die niet zij, maar hun huurders zullen dienen te ondergaan. Er kan niet worden ingezien, noch wordt dit door de verzoekende partijen nader uiteengezet, hoe zij rechtstreeks een persoonlijke ernstige hinder of nadeel kunnen ondervinden voor wat betreft de parkeerproblematiek, de impact van de werkzaamheden op de exploitatie en toelevering van de winkels en de zichtbaarheid van de handelszaken vanop de Natiënlaan.

Het staat niet aan de verzoekende partijen om op te treden voor hun huurders. Deze aangevoerde nadelen kunnen derhalve de hoogdringendheid niet onderbouwen.

De verzoekende partijen tonen overigens naar het oordeel van de verwerende partij niet in het minste aan waarom de normale looptijd van de vernietigingsprocedure te laat zou komen om de verwezenlijking van de door hen beweerde te ondergane nadelen te verhinderen, nu de werken nog niet zijn gestart en er nog diverse verwervingen dienen plaats te vinden (aankoop of onteigeningen), afzonderlijke vergunningen dienen te worden bekomen en randwerken dienen te worden uitgevoerd (bv. sloop van de 4

woningen). Deze vaststelling verhindert naar het oordeel van de verwerende partij eveneens dat de vordering tot schorsing kan worden toegekend.

De door de verzoekende partijen beweerde nadelen die voortvloeien uit de onteigening, met name het verlies van eigendom, vloeit niet rechtstreeks voort uit het bestreden besluit maar desgevallend uit het onteigeningsbesluit en/of het daaropvolgende vonnis van de justitiële rechter.

Voor zoveel de verzoekende partijen menen te kunnen aanvoeren dat de uitvoering van de bestreden beslissing zou kunnen lijden tot de beëindiging van de lopende handelshuurovereenkomsten en zelfs tot hun faillissement, dient vastgesteld dat het aangevoerde nadeel louter financieel is, maar daarenboven bijzonder ongeloofwaardig. Het is niet omdat de inkomsten van de verzoekende partijen in hoofdzaak voortvloeien uit de huuropbrengsten dat er daarom op geloofwaardige wijze kan worden aangenomen dat deze met de uitvoering van de werken plotseling zouden verdwijnen. Er wordt door de verzoekende partijeng in geen geval aannemelijk gemaakt dat een beëindiging van enige huurovereenkomst om deze reden nabij en dreigend zou zijn.

De door de verzoekende partijen beweerde onhaalbaarheid van het rechtsherstel kan evenmin de schorsing van de bestreden beslissing verantwoorden. Het is niet omdat een complex project wordt vergund dat bij een vernietiging van de bestreden beslissing geen rechtsherstel zou kunnen plaatsvinden. Daarenboven bestaat het rechtsherstel niet ipso facto uit het herstel in de vorige toestand. Een en ander natuurlijk voor het geval de bestreden beslissing ook zou worden vernietigd.

...

3.

De tussenkomende partijen voegen hieraan nog het volgende toe:

“ ...

B.3.1. Vooraf

(a) Persoonlijk nadeel

De vordering tot schorsing van een bestreden vergunningsbeslissing kan slechts worden toegestaan indien de verzoekende partij een ernstige vorm van persoonlijke hinder dreigt te moeten ondergaan bij de tenuitvoerlegging van de betreffende beslissing.

...

Aandachtige studie van de argumenten die door verzoekende partijen worden aangevoerd om de hoogdringendheid van hun vordering te onderbouwen, leert dat de meeste van deze argumenten betrekking hebben op hinderaspecten die zullen ontstaan in hoofde van de uitbaters van de handelszaken die in de eigendom van verzoekende partijen gevestigd zijn. Tussenkomende partijen verwijzen in dit opzicht in het bijzonder naar de beweerde parkeerproblematiek, de impact van de werkzaamheden en de ‘onzichtbaarheid’ van de handelszaken vanop de Natiënlaan.

Verzoekende partijen kunnen dergelijke hinderaspecten naar oordeel van tussenkomende partijen niet inroepen om hun vordering tot schorsing te onderbouwen, nu deze hinderaspecten geen enkele persoonlijke band vertonen met eerstgenoemden. Het is niet aan verzoekende partijen om op te treden in naam en voor rekening van haar handelshuurlers. Indien laatstgenoemden zich niet kunnen vinden in het voorliggende

project, dan dienen zij zelf beroep aan te tekenen bij Uw Raad, hetgeen zij niet gedaan hebben.

(b) Het verband tussen de aangevoerde nadelen en de doorlooptijd van de procedure tot vernietiging van de bestreden vergunningsbeslissing

Bij een vordering tot schorsing van een bestreden vergunningsbeslissing komt het bovendien aan de verzoekende partij toe om aan te tonen dat, mocht zij moeten wachten op het resultaat van de vernietigingsprocedure, zij persoonlijk geconfronteerd zal worden met een welbepaalde schade van een zekere omvang, of met ernstige ongemakken of nadelen.

...

Tussenkomen de partijen van oordeel dat de verzoekende partijen niet de minste informatie in deze zin verschaffen. Zij beperken zich tot het louter aanvoeren van bepaalde nadelen die mogelijk eruit kunnen voortvloeien uit de door hen bestreden vergunningsbeslissing of de in de toekomst nog te nemen onteigeningsbesluiten, dit zonder de verhouding met een normale doorlooptijd van een vernietigingsprocedure te bespreken. Evenmin maken verzoekende partijen het concreet aannemelijk dat de bouwwerken op vandaag zijn gestart of dat zij op korte termijn zullen starten. De verzoekende partijen maken aldus niet concreet dat zij niet kunnen wachten op de uitspraak van Uw Raad omtrent de vordering tot nietigverklaring.

...

Deze voorgaande vaststellingen volstaat op zich genomen om de vordering tot schorsing af te wijzen zonder verder onderzoek van de aangevoerde argumenten.

B.3.2. De onteigening

...

In het licht van de voorgaande stelling, is de verwijzing naar een onteigening die op vandaag nog niet is afgerond, geheel irrelevant om de hoogdringendheid van de vordering tot schorsing te onderbouwen. Er is immers nog geen onteigeningsbesluit goedgekeurd door de Vlaamse Overheid. Het aangevoerde nadeel, zijnde de gevreesde onteigening, is derhalve hypothetisch van aard.

Maar er is meer. Hoger werd reeds opgemerkt dat Uw Raad bovendien pas tot schorsing van een bestreden vergunningsbeslissing zal overgaan indien de verzoekende partij op een omstandige wijze aantoont dat zij ernstige nadelige gevolgen zal ondervinden die hun exclusieve oorzaak vinden in de tenuitvoerlegging van deze vergunningsbeslissing.

...

Tussenkomen de partijen van oordeel dat het door verzoekende partijen aangevoerde nadeel, zijnde de onteigening van een deel van hun eigendom, niet haar (exclusieve) oorzaak vindt in de voor Uw Raad bestreden vergunningsbeslissing. Een eigendomsoverdracht door onteigening vloeit immers niet voort uit een vergunningsbeslissing. Een dergelijke overdracht kan enkel en alleen worden bevolen middels een beschikking van de bevoegde justitiële rechter.

...

B.3.3. Het verlies aan parkeerplaatsen

(a) Algemeen

...

In het licht van de rechtspraak van Uw Raad dienen verzoekende partijen aldus op een concrete wijze aan te tonen dat de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing een manifest tekort aan parkeerplaatsen zal veroorzaken. Bovendien is het aan verzoekende

partijen om aan te tonen dat dit beweerde tekort aan parkeerplaatsen haar persoonlijk zal treffen en niet louter haar handelshuurders.

(b) De bewijsproblematiek

...

Verzoekende partijen verwijzen louter naar een studie die de theoretische minimale en maximale parkeerbehoefte vastlegt aan de hand van de vloeroppervlakte van de handelszaken. Naar oordeel van tussenkommende partijen is een dergelijke verwijzing echter ruimschoots onvoldoende in het licht van de door Uw Raad opgelegde bewijslast inzake de aard en omvang van gevreesde schade.

De theoretische parkeerbehoefte is immers één zaak. De werkelijk parkeerdruk is echter het cruciale gegeven bij de beoordeling van de aangevoerde vrees voor het tekort aan parkeerplaatsen. Het is net op dit laatste punt dat verzoekende partijen nalaten enige vorm van relevante informatie te verschaffen. De aangevoerde studie vermeldt niets over de huidige bezettingsgraad van de thans voorziene parkeerplaatsen, hoe groot de te verwachten parkeerdruk is en wat de mogelijke invloed van de uit te voeren werkzaamheden op dit alles zal zijn.

De situatie ter hoogte van de eigendom van verzoekende partijen lijkt overigens in belangrijke mate af te wijken van de conclusies die in de door verzoekende partijen voorgelegde studie worden getrokken. Op een doordeweekse dag blijkt in ieder geval dat er meer dan voldoende parkeerplaats beschikbaar is voor de bezoekers van de handelspanden die gevestigd zijn in de eigendom van verzoekende partijen. Evenmin werd de parkeerstrook langsheen de 'Natiënlaan' op dat moment gebruikt

Onderstaand beeldmateriaal, genomen n.a.v. een plaatsbezoek op 12 mei 2016, spreekt voor zich: Meer dan de helft van de plaatsen op het private parkeerterrein zijn leeg:

...

(c) De 'eigen' bijdrage aan de parkeerproblematiek

Daarbij komt bovendien dat de uitbaters van de handelszaken die gevestigd zijn in de eigendom van verzoekende partijen zélf lijken bij te dragen tot de aangevoerde parkeerproblematiek. Een eenvoudige blik op het parkeerterrein leert immers dat de voertuigen van de medewerkers van deze handelszaken permanent meerdere parkeerplaatsen innemen die in wezen bestemd zijn voor de bezoekers van deze zaken:

...

Verzoekende partijen gaan er tot slot ook zonder meer van uit dat zij recht hebben op het gebruik van de parkeerstroken langsheen de 'Natiënlaan'. Dit is uiteraard niet het geval. Deze parkeerstroken behoren tot het nut van éénieder en staan niet exclusief ter beschikking van verzoekende partijen. Het verwijderen van deze parkeerplaatsen kan verzoekende partijen aldus geen persoonlijk nadeel toebrengen. Indien er al sprake zou zijn van enig nadeel, dan is dit nadeel collectief van aard.

Eenzelfde redenering geldt overigens ook voor de aangevoerde parkeerproblematiek op het private parkeerterrein. Verzoekende partijen tonen immers in geen enkel mogelijk opzicht aan dat zijzelf de volledige parking nodig hebben voor de uitoefening van hun activiteiten. Zij verwijzen een naar de noodzaak aan parkeerplaatsen in hoofde van hun handelshuurders. De parkeerproblematiek in hoofde van deze handelshuurders kan echter niet door verzoekende partijen worden aangewend om de schorsing van de bestreden vergunningsbeslissing te bekomen. Dit is een element dat niet persoonlijk van aard is.

...

B.3.4. De bereikbaarheid handelszaken tijdens de tenuitvoerlegging van de bestreden vergunningsbeslissing

...

Tussenkomen de partijen zijn in eerste orde van oordeel dat verzoekende partijen wederom geen persoonlijk nadeel aanvoeren. De bereikbaarheid van de handelszaken is een zaak van de handelshuurders. Het zijn laatstgenoemden die hadden moeten optreden, maar hebben nagelaten om dit te doen.

Verzoekende partijen gaan er naar oordeel van tussenkomen de partijen overigens geheel ten onrechte van uit dat haar site tijdens fase 1 van de werken geheel onbereikbaar zal zijn. Dit is echter niet het geval. Zoals in het verslag van het overleg over de fasering van de werken wordt aangegeven, zal de site steeds bereikbaar zijn tijdens de werken, dit hetzij via de Kalvekeetdijk, hetzij via de Natiënlaan.

Het argument inzake de onbereikbaarheid van de eigendom van verzoekende partijen berust aldus op een verkeerde voorstelling van de feiten en kan derhalve de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden vergunningsbeslissing niet verantwoorden.

Los van de discussie over de vraag of de geplande werken zullen gepaard gaan met hinder tijdens de werkzaamheden, moet in dit verband bovendien worden opgemerkt dat hinder tijdens de werkzaamheden hoe dan ook nooit tot een situatie van hoogdringendheid kan leiden die de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden vergunningsbeslissing kan verantwoorden.

...

B.3.5. De bereikbaarheid van de handelszaken na de tenuitvoerlegging van de bestreden vergunningsbeslissing

...

Aandachtige lezing van het verzoekschrift tot nietigverklaring met vordering tot schorsing doet naar oordeel van tussenkomen de partijen besluiten dat de verzoekende partijen ook op dit punt geen relevante informatie verschaffen. Meer nog, zij lijken eenvoudigweg uit te gaan van een verkeerde voorstelling van de feiten. Anders dan zij immers voorhouden, is het uiteraard mogelijk om hun site na de aanleg van de geplande werken te bereiken via de 'Kalvekeetdijk'. De toegang tot de betreffende parking wordt niet gewijzigd.

Onderstaand uittreksel uit de plannen is zonder meer duidelijk. Ter hoogte van de huidige inrit van de parking wordt een nieuwe inrit voorzien.:

...

De beweerde 'onbereikbaarheid' van de site van verzoekende partijen vormt aldus geen nadeel die de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden vergunningsbeslissing kan verantwoorden. Er is eenvoudigweg geen sprake van een nadeel op dit punt. Verzoekende partijen gaan uit van een foutieve voorstelling van de feiten, hetgeen overigens ook in de bestreden vergunningsbeslissing woordelijk wordt bevestigd:

...

Het is bovendien treffend dat verzoekende partijen in de procedure voor Uw Raad stellen dat hun site geheel onbereikbaar zal zijn en dat er omtrent dit aspect niet de minste informatie werd meegedeeld door de overheid, dit terwijl de gehele problematiek van de ontsluiting van de site uitvoerig werd overlegd in aanwezigheid van de vertegenwoordiger van verzoekende partijen. Zo blijkt uit het verslag van het overleg van 6 juli 2015 dat, in aanwezigheid van de heer Van Renterghem, gesteld werd dat de overrijdbare vlakken ter hoogte van de Kalvekeetdijk (daar waar aldus toegang zal worden genomen tot de

parking) met 50 centimeter zouden worden verbreed (stuk 18 van verzoekende partijen). Verzoekende partijen wisten aldus zeer goed dat er een op- en afrit aan de Kalvekeetdijk wordt voorzien, nu hun vertegenwoordiger aanwezig was bij de bespreking van de concrete afwerking van deze op- en afrit.

...

B.3.6. De zichtbaarheid van de eigendom van verzoekende partijen

...

Niettegenstaande het inderdaad zo is dat de aanleg van de rotonde gepaard gaat met het voorzien van een beschermende balustrade tussen de 'Natiënlaan' en de site van verzoekende partijen, is het niet zo dat deze balustrade de zichtbaarheid van de eigendom van laatstgenoemden in het gedrang zal brengen.

In de toelichtingsnota bij het project wordt in dit verband aangegeven dat er maximaal naar werd gestreefd om zo transparant mogelijke balustrades te voorzien, dit specifiek om de zichtbaarheid van de handelszaken langsheen de Natiënlaan te behouden (stuk 10 van de verzoekende partijen).

Dit opzet is zonder meer geslaagd. Er werd gekozen voor materialen die volledig doorzichtig zijn en de balustrade werd naar hoogte toe zo beperkt als mogelijk gehouden. Onderstaande visualisaties geven een referentiebeeld van de gekozen materialen en tonen zeer duidelijk aan dat de eigendom van verzoekende partijen, gelegen links op de figuur, perfect zichtbaar zal blijven na de uitvoer van de geplande werken:

...

B.3.7. Het faillissement

Voor zover verzoekende partijen aanvoeren dat er een einde dreigt te komen aan de lopende handelshuurovereenkomsten voor het pand dat zij gezamenlijk in eigendom hebben, hetgeen eerste verzoekende partij in haar voortbestaan zou bedreigen nu de huurinkomsten van dit pand haar enige vorm van inkomsten zouden zijn, lijkt het ingeroepen nadeel neer te komen op een louter financieel nadeel.

Tussenkomende partijen zijn van oordeel dat een dergelijk financieel nadeel in principe herstelbaar is en de hoogdringendheid van een vordering tot schorsing op zich genomen in geen geval kan verantwoorden.

...

Indien Uw Raad echter van oordeel zou zijn dat een mogelijk faillissement als een uitzonderlijke omstandigheid kan worden aangemerkt om een financieel nadeel alsnog als element van hoogdringendheid aan te nemen, zijn tussenkomende partijen aanvullend van oordeel dat het aan de verzoekende partij is om aan te tonen dat dit faillissement daadwerkelijk nakend is en zal veroorzaakt worden door de tenuitvoerlegging van de bestreden vergunningsbeslissing.

Toegepast op de voorliggende casus betekent de voorgaande stelling dat eerste verzoekende partij, zal moeten aantonen dat de huidige handelshuurder daadwerkelijk van plan is om een einde te maken aan de lopende handelshuurovereenkomst én dat de huurinkomsten van het pand op de hoek van de 'Natiënlaan' en de 'Kalvekeetdijk' haar enige bron van inkomsten is/was.

Een dergelijk bewijs wordt in geen enkel mogelijk opzicht geleverd. Eerste verzoekende partij legt weliswaar haar jaarrekening voor waaruit blijkt dat zij een omzet van € 276.256 behaalde, maar uit dit cijfer blijkt echter niet waar deze inkomsten vandaan komen. Noch

tussenkomen de partijen, noch Uw Raad kunnen op vandaag nagaan of de som van € 276.256 afkomstig is van huurgelden die door de huidige handelshuurder werden betaald.

Het aangehaalde omzetcijfers toont overigens hoe dan ook de vrees voor een faillissement niet aan, hetgeen Uw Raad in het verleden reeds duidelijk stelde:

B.3.8. Het rechtsherstel

...

De finaliteit van de vordering tot schorsing is naar oordeel van tussenkomen de partij gelegen in het vermijden van schade, ongemakken of nadelen die kunnen ontstaan bij de onmiddellijke tenuitvoerlegging van een vergunningsbeslissing. De finaliteit van een dergelijke vordering is in ieder geval niet gelegen in het bieden van een (juridische) mogelijkheid om het herstel van de plaats van aanleg in zijn vorige toestand te vrijwaren indien de bestreden vergunningsbeslissing door Uw Raad zou vernietigd worden.

...

Het gegeven dat de tenuitvoerlegging van de bestreden vergunningsbeslissing een omvangrijk project is en mogelijkerwijze de aanwending een groot budget noodzakelijk maakt, doet aan de voorgaande vaststelling geen afbreuk. Noch de grootschaligheid, noch de kostprijs van een project speelt een rol bij de vraag naar de hoogdringendheid van een vordering tot schorsing.

..."

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partijen die zich op hoogdringendheid beroepen, moeten, op grond van artikel 40, §1, zesde lid DBRC-decreet en artikel 56, §1, 2° en artikel 57, 1° Procedurebesluit, in hun verzoekschrift, ondersteunen met de nodige overtuigingsstukken, een uiteenzetting geven van de redenen die aantonen dat de schorsing hoogdringend is gelet op de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

De vereiste van hoogdringendheid impliceert onder meer dat de verzoekende partijen moeten aantonen dat de behandeling van haar zaak onverenigbaar is met de behandelingstermijn van een vordering tot nietigverklaring. Meer in het bijzonder rust op de verzoekende partijen de bewijslast om met voldoende concrete, precieze en aannemelijke gegevens aan te tonen dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de verwezenlijking van de aangevoerde nadelige gevolgen, die voor hen persoonlijk voortvloeien uit de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing, te voorkomen.

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

2.

In het licht van de vereiste van hoogdringendheid komt het aan de verzoekende partijen toe om aan te tonen dat de behandeling van de zaak onverenigbaar is met de behandelingstermijn van een vordering tot nietigverklaring.

De verzoekende partijen laten echter na om zelfs nog maar één enkele zin te wijden aan de vereiste van de hoogdringendheid. De verzoekende partijen citeren een arrest van de Raad waarin wordt gesteld dat het aan de verzoekende partijen toekomt om de hoogdringendheid aan te tonen, en beperken zich daarna tot een uiteenzetting van “*ernstige nadelen en ongemakken*”.

De verzoekende partijen tonen niet concreet aan dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de aangevoerde nadelen en ongemakken te voorkomen. Het gebrek aan enige concrete en precieze verduidelijking waarin de hoogdringendheid van de vordering tot schorsing schuilt, volstaat eigenlijk al om de vordering tot schorsing te verwerpen.

3.

Los van de vaststelling dat de verzoekende partijen de hoogdringendheid niet aantonen, onderzoekt de Raad de aangevoerde nadelige gevolgen.

De verzoekende partijen zijn eigenaars van gebouwen die grenzen aan het herin te richten kruispunt, en zij verhuren deze commerciële ruimtes. Zij stellen dat de uitvoering van de vergunning de volgende ernstige nadelen en ongemakken zal veroorzaken:

- Grondinname, en dreigende gedeeltelijke onteigening, voor de eerste verzoekende partij;
- Verdwijnen van publieke en private parkeerplaatsen door de uitvoering van de vergunning waardoor een parkeertekort dreigt;
- Impact op de handelszaken door de geschatte duur van de werken die 16-17 maanden bedraagt;
- Vrees voor een “onmogelijke situatie” na de werken door slechte ontsluiting van de site, een verminderde zichtbaarheid van de site en door filevorming;
- De site wordt onaantrekkelijk door de vermelde nadelen waardoor de verzoekende partijen geraakt worden in hun bestaansredenen en waardoor zij huurinkomsten dreigen te verliezen.

De verzoekende partijen dienen hierbij het persoonlijk karakter en het oorzakelijk verband van deze nadelige gevolgen aan te tonen.

Voor zover de verzoekende partijen stellen dat de eerste verzoekende partij gedeeltelijk onteigend zal worden, stelt de Raad vast dat de bestreden beslissing geen onteigeningsmachtiging inhoudt voor enig perceel van de verzoekende partijen. De mogelijke (gedeeltelijke) onteigening van de eerste verzoekende partij vindt niet haar rechtstreekse oorzaak in de thans bestreden beslissing, zodat het noodzakelijk causaal verband ontbreekt om op grond van dit ingeroepen nadeel tot de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te kunnen overgaan.

Wat het verdwijnen van de parkeerplaatsen betreft, oordeelt de Raad dat het niet duidelijk is waaruit het persoonlijk karakter van dit nadelig gevolg blijkt. De verzoekende partijen zijn immers rechtspersonen die de gebouwen verhuren aan verscheidene handelszaken. De Raad merkt daarbij op dat de handelszaken die gebeurlijk zouden worden getroffen door een vermindering van het aantal parkeerplaatsen zelf geen vordering tot schorsing of een beroep tot vernietiging hebben ingesteld bij de Raad, hetgeen de ernst van de ingeroepen ongemakken toch enigszins relativeert. De verzoekende partijen maken alleszins niet aannemelijk dat het supprimeren van 5 parkeerplaatsen op een totaal van 36 parkeerplaatsen van die aard is dat een commerciële uitbating van de gebouwen op de desbetreffende site onmogelijk zal worden en dat de continuïteit van hun bedrijfsvoering hierdoor in het gedrang komt.

Wanneer de verzoekende partijen stellen dat de werken een grote impact zullen hebben op de handelszaken door de mogelijke uitvoeringstermijn van 16-17 maanden, moet worden opgemerkt dat zij zich andermaal beroepen op de impact van de werken op de handelszaken die hun gebouwen huren, zodat moet worden vastgesteld dat de ingeroepen hinder en nadelen geen

voldoende persoonlijk karakter vertonen. De verzoekende partijen gaan er voorts aan voorbij dat in de bestreden beslissing uitdrukkelijk als voorwaarde wordt opgelegd dat de woningen en handelszaken langs het projectgebied tijdens de werken ten allen tijde bereikbaar moeten blijven. Verder kan tijdelijke hinder, zoals deze tijdens de uitvoering van de werken, niet weerhouden worden als argument om de hoogdringendheid te staven.

In zoverre de verzoekende partijen aanvoeren dat de toegang tot de handelszaak RR Interieur niet meer mogelijk zal zijn voor bezoekers, merkt de Raad op dat zij andermaal opkomen voor de belangen van hun huurders, die het zelf niet nodig vonden om een vordering tot schorsing en/of beroep tot nietigverklaring in te stellen bij de Raad. De stelling dat de site van RR Interieur na de werken niet meer toegankelijk zou zijn voor bezoekers, vindt daarenboven geen steun in het dossier. In de bestreden beslissing wordt uitdrukkelijk gesteld dat de site RR voor bezoekers bereikbaar blijft via de Kalvekeetdijk (zowel in- en uitrijden van de parking) en dat de ontsluiting via de Natiënlaan ook een mogelijkheid blijft.

Voor zover de verzoekende partijen verminderde zichtbaarheid en filevorming vrezen, stelt de Raad vast dat deze nadelige gevolgen evenmin aanleiding kunnen geven tot de schorsing van de bestreden beslissing. Ook hier moet worden opgemerkt dat het persoonlijk karakter van de nadelige gevolgen onvoldoende wordt aangetoond.

Daarenboven, en in tegenstelling tot wat de verzoekende partijen beweren, blijkt uit de beschrijvende nota dat de balustrade langs de kant van de Natiënlaan in een transparante stalen afrastering wordt uitgevoerd, dit om een maximale zichtbaarheid op de handelszaken langs de Natiënlaan te garanderen.

Wat de mogelijke filevorming betreft, maken de verzoekende partijen duidelijk dat zij voorstander zijn van een lichtgeregeld kruispunt in de plaats van een rotonde, maar zij tonen niet aan dat de keuze voor een rotonde de verhuurbaarheid van hun site dermate negatief zal beïnvloeden dat hun voortbestaan hierdoor in het gedrang komt.

In zoverre de verzoekende partijen tot slot aanvoeren dat zij in hun bestaansreden zullen worden geraakt doordat hun eigendom minder aantrekkelijk wordt voor huurders, moet worden vastgesteld dat dit neerkomt op een financieel nadeel. De Raad merkt op dat een financieel nadeel, om de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te verantwoorden, dermate omvangrijk moet zijn dat de verzoekende partijen de duur van de vernietigingsprocedure niet zullen kunnen overbruggen.

De tweede verzoekende partij beperkt zich tot de loutere bewering dat zij *“in haar bestaansreden geraakt zal worden”*, zonder enig stuk aan de Raad voor te leggen, zodat een onderzoek naar een mogelijk financieel nadeel niet mogelijk is.

De eerste verzoekende partij stelt dat zij geen andere inkomsten heeft dan de huurinkomsten uit de voorliggende site en zij brengt haar balans en resultatenrekening bij om de door haar ingeroepen nadelige gevolgen te staven. Met de tussenkomende partij merkt de Raad evenwel op dat uit de overlegde jaarrekening niet kan worden afgeleid of de bedrijfsinkomsten (brutomarge 276.256 euro) daadwerkelijk exclusief afkomstig zijn van de huurgelden die door de huidige handelshuurder werden betaald (RR Interieur). De handelshuurovereenkomst met de huurder RR Interieur wordt niet voorgelegd, zodat de Raad niet kan nagaan of de bedrijfsinkomsten geheel gegenereerd worden door de huurgelden van de huidige handelshuurder.

Zelfs ingeval aangenomen wordt dat deze handelshuur de enige bron van bedrijfsinkomsten van de eerste verzoekende partij is, dan nog maakt de eerste verzoekende partij niet aannemelijk dat deze bron van bedrijfsinkomsten dreigt verloren te gaan door de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing. De eerste verzoekende partij maakt in dit verband niet aannemelijk dat de huidige handelshuurder daadwerkelijk van plan is om een einde te maken aan de lopende handelshuurovereenkomst. Zij verwijst naar een brief van haar huurder RR Interieur die haar bezorgdheid uit voor de duurtijd van de uit te voeren werken en het eindresultaat, doch uit deze brief blijkt in de ogen van de Raad niet dat de huurder op korte termijn van plan is om een andere huurlocatie te zoeken. De huurder besluit dat hij hoopt dat er een oplossing uit de bus kan komen die voor het verkeer het meest geschikt is en die de uitbating niet in het gedrang brengt. Hierboven heeft de Raad reeds gewezen op de voorwaarde in de bestreden beslissing dat de handelszaken tijdens de werken bereikbaar dienen te blijven.

Ook het feit dat deze handelshuurder, die volgens de eerste verzoekende partij niet kan leven met de vergunde infrastructuurwerken, het zelf niet nodig vindt om een vordering tot schorsing bij de Raad in te stellen, lijkt de zwaarwichtigheid van de aangevoerde hinder en nadelen toch enigszins te relativiseren.

De eerste verzoekende partij toont dan ook niet aan dat haar enige bron van inkomsten zal wegvallen en dat zij in haar voortbestaan bedreigd wordt door de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

De verzoekende partijen tonen naar het oordeel van de Raad dan ook niet aan dat het ingeroepen financiële nadeel dermate omvangrijk is dat zij de duur van de vernietigingsprocedure niet zullen kunnen overbruggen.

In zoverre de verzoekende partijen ten slotte nog invoeren dat een eventueel rechtsherstel na vernietiging van de bestreden beslissing bijna onmogelijk lijkt gelet op de omvang van het project, merkt de Raad op dat de omvang van het project in principe niet doorslaggevend is bij de beoordeling van de hoogdringendheid en dat het herstel in de oorspronkelijke toestand niet de finaliteit kan zijn van een vordering tot schorsing van de onmiddellijke tenuitvoerlegging van een vergunningsbeslissing door de Raad.

4.

Er is dan ook niet voldaan aan de in artikel 40, §1 DBRC-decreet en de artikelen 56 en 57 van het Procedurebesluit gestelde voorwaarde dat een bestreden vergunningsbeslissing alleen geschorst kan worden wanneer er hoogdringendheid wordt aangetoond. Deze vaststelling volstaat om de vordering af te wijzen.

B. Ernstige middelen

Aangezien de Raad in het vorige onderdeel heeft vastgesteld dat de verzoekende partijen de hoogdringendheid niet aantonen, is een onderzoek naar de ernst van de middelen niet aan de orde.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De Raad verwerpt de vordering tot schorsing.
2. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 13 september 2016 door de vijfde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de vijfde kamer,

Hildegard PETTENS

Pieter Jan VERVOORT