

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

## ARREST

van 3 juni 2019 met nummer RvVb-S-1819-1042  
in de zaak met rolnummer 1819-RvVb-0530-SA

Verzoekende partijen	1. de nv <b>RETAIL WAREHOUSING INVEST</b> 2. <b>LIDL BELGIUM GmbH &amp; Co KG</b>  vertegenwoordigd door advocaten Dominique DEVOS, Filip DE PRETER en Bert VAN HERREWEGHE met woonplaatskeuze op het kantoor te 1000 Brussel, Keizerslaan 3
Verwerende partij	de <b>GEWESTELIJKE OMGEVINGSAMBTENAAR</b> van het Departement OMGEVING  vertegenwoordigd door advocaat Lieve DEHAESE met woonplaatskeuze op het kantoor te 3500 Hasselt, Luikersteenweg 187
Tussenkommende partij	het college van burgemeester en schepenen van de stad <b>LOMMEL</b>  vertegenwoordigd door advocaat Wim MERTENS met woonplaatskeuze op het kantoor te 3580 Beringen, Paalsesteenweg 81

---

### I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 4 februari 2019 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 18 december 2018 (hierna: de eerste bestreden beslissing)

Tevens vorderen zij tezelfdertijd de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de ontvankelijkheids- en volledighedsbeslissing van de verwerende partij van 17 september 2018 en waarin wordt gesteld dat voor de aanvraag geen milieueffectenrapport moet worden opgemaakt. (hierna: de tweede bestreden beslissing)

De verwerende partij heeft op 18 december 2018 aan het Agentschap Wegen en Verkeer Limburg (hierna: de aanvrager) een omgevingsvergunning verleend voor de overkapping van de Ringlaan N71 ter hoogte van het kruispunt N746 Stationsstraat te Lommel op het openbaar domein gelegen te 3920 Lommel, Buitensingel/Stationsstraat z.n.

### II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkommende partij verzoekt met een aangetekende brief van 1 april 2019 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkomende partij met een beschikking van 25 april 2019 toe in de debatten.

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

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot schorsing op de openbare zitting van 21 mei 2019.

Advocaat Bert VAN HERREWEGHE voert het woord voor de verzoekende partijen.

Advocaat Jessie DECKMYN voert het woord voor de verwerende partij.

Advocaat Joris GEBRUERS *loco* advocaat Wim MERTENS voert het woord voor de tussenkomende partij.

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

### III. FEITEN

De aanvrager dient op 26 juli 2018 bij de gewestelijke omgevingsambtenaar een aanvraag in voor een omgevingsvergunning voor “de overkapping van de Ringlaan N71 ter hoogte van het kruispunt N746 Stationsstraat te Lommel” op het openbaar domein gelegen te 3920 Lommel, Buitensingel/Stationsstraat z.n.

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Neerpelt-Bree’, vastgesteld met koninklijk besluit van 22 maart 1978, in woongebied, woonuitbreidingsgebied en een zone voor bestaande hoofdwegen.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Afbakening kleinstedelijk gebied Lommel’, goedgekeurd op 12 juli 2011.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 26 september 2018 tot en met 26 oktober 2018, dient de verzoekende partij een van de 7 bezwaarschriften in.

De Vlaamse Milieumaatschappij adviseert op 9 oktober 2018 voorwaardelijk gunstig.

De provincie Limburg, directie Omgeving Water en Domeinen, adviseert op 21 juni 2018 voorwaardelijk gunstig.

Het college van burgemeester en schepenen adviseert op 27 juli 2018:

“ ...

*Overwegende dat de ongelijkvloerse kruising leidt tot een aantal nieuwe kansen doordat er op het maaiveld ruimte vrijkomt om een andersoortige plek te maken; dat deze nieuwe publieke ruimte een betekenisvolle plek wordt die plaats biedt aan een hoogwaardige stedelijke inrichting met een sterk landschappelijke meerwaarde;*

*Overwegende dat de Stationsstraat een functionele en visuele verbinding is tussen het station en het centrum; dat door de ondertunneling ervan de barrière van de ringlaan met doorgaand verkeer verdwijnt en het stedelijke plein een link vormt tussen beide delen*

*doordat de open ruimte voor een psychologische verkleining van de afstand tussen beiden zorgt;*

*Overwegende dat de kruising ontworpen is als een poort voor de stad; het stedelijke plein met groen vormt een duidelijke visuele toegang tot Lommel;*

*Overwegende dat met de realisatie van de overkapping een efficiëntere doorstroom wordt beoogd tussen het station, de handelsconcentratie Binnensingel en Buitensingel het centrumgebied; omdat het verkeer van en naar Noord-Limburg en de Antwerpse Kempen doorgaand van aard zal zijn, zal het vernieuwde kruispunt aanzienlijk minder belast worden. Het noord-zuidverkeer wordt vlotter qua doorstroom omwille van de ontlasting van het oostwestverkeer.*

*Ook heeft dit noord-zuidverkeer een betere toegang tot de handelsvestigingen dankzij de parallelwegen.*

*Overwegende dat de toegang tot het kruispunt Stationsstraat vanaf de N71 mogelijk is via de ventwegen.*

*[...]*

**Besluit**

*[...]*

## **Artikel 2**

*Volgende voorwaarden en/of lasten worden opgelegd:*

- *De voorwaarden vervat in het advies van de technische dienst dienen strikt nageleefd te worden, o.a.:*

### *inzake riolering*

*Tegenstrijd tussen de plannen en nota Sweco m.b.t. DWA-rioleringsstelsel (westzijde Stationsstraat) .*

*De nota geeft verkeerdelijk weer dat de bestaande leidingen behouden blijven als afvoer voor het afvalwater van de woningen. Het bestaande stelsel wordt daar en tegen echter maximaal behouden als afvoer van het regenwater, na maximale infiltratie, naar een hoofdgracht ten westen van het kruispunt van de N71 met Balendijk.*

### *inzake nutsleidingen en infrastructuur*

- *De inhoudelijke noodzakelijke aanpassingen en timing der uitvoering van de werken voor de nutsvoorzieningen dienen na opmaak van de ontwerpen nog besproken en ter goedkeuring voorgelegd.*
- *De In – of uitritten van de particulieren op de ventwegen dienen een afschuining palend aan de wegenis te krijgen. Momenteel zijn deze haaks getekend wat uiteraard voor een uitgereden berm zal zorgen en de veiligheid in het gedrang brengen.*
- *Het voorstel van aangepast openbaar verlichtingsnet op de N71 dient door het Vlaams Gewest nog terug gekoppeld met de stad Lommel zodat op basis hiervan kan worden nagegaan in welke eventuele bijkomende openbare verlichting de stad Lommel in overleg met Infrax nog dient te voorzien.*
- *De bushalte infrastructuur Stationsstraat is momenteel onvoldoende goed/ver uitgewerkt om 2 voldoende grote bushokjes, die op de bus wachtende personen beschutting kunnen geven tegen regen en wind, goed en veilig te kunnen plaatsen. De voorziene ruimte hiervoor is ook te krap. Ook de ruimte voor het plaatsen van aantal fietsbeugels aan beiden zijden van de weg, in de directe omgeving van deze bushokjes, ontbreekt. Een nieuwe rooilijn, zoals eerder toegepast bij afgeleverde stedenbouwkundige verkavelingen/vergunningen, op 12 m uit de as van de weg is hier noodzakelijk. Zelfs een overdekte fietsenstalling aan de oostzijde van de weg thv de bestaande elektriciteitscabine zal ifv het comfort van de fietsers noodzakelijk zijn.*

- Ook hier zijn echter bijkomende grondverwervingen voor nodig. In overleg met de eigenaars van de grond zou in eerste instantie een grondverwerving of recht van opstal kunnen worden besproken. In een volgende fase zou in overleg met de eigenaars kunnen worden overgegaan in een geïntegreerde overdekte fietsenstalling in relatie met een nieuwbouwproject.
- De voorziene links-afslagstroken richting Balendijk zuid zijn ons inziens te kort en dienen voldoende verlengd te worden. Dit o.a. ook voor U-turns richting de buitensingel. Minimaal dezelfde lengte als voorzien thv Buitensingel/Hoeverdijk is ons inziens noodzakelijk.
- In relatie hiermee dient ook de aansluiting van de binnensingel op de N71 hierop afgestemd en dient er op beide locaties zeer veel aandacht besteed aan een veilige oversteekbaarheid van telkens 2 rijvakken van de N71 voorafgaandelijk plaats te kunnen nemen op deze links afslagstroken, komende van de binnen- of buitensingel.
- De binnensingel thv Hoeverdijk is op de plannen voorzien om te ver op te breken. Hierdoor wordt ontsluiting van bestaande ontsloten bouwgronden richting binnensingel onmogelijk.
- De aanleg van een dubbel vrijliggend fietspad, aan zowel de binnen- als de buitensingel, is een goede zaak voor de fietsmobiliteit. Echter een zeer goede bijkomende signalisatie aan de zijstraten, om het op de parallelwegen toekomend verkeer zeer goed te informeren/ te waarschuwen, zal een noodzaak zijn om bijkomende ongevallen te vermijden. Idem dito ivf uitritten van handelszaken en zelfs particuliere woningen.
- Er dient onderzocht te worden of op de buitensingel zowel de aansluiting van de Grote Hoef als de Zonnedauwstraat dient behouden als aansluiting? Mogelijk kan één van de beiden straten worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Dus exclusief voetganger/fietsers.
- Parkeren in de iets bredere bermen, op het openbaar domein, langs het fietspad thv de buitensingel dient, omwille van de veiligheid, te worden voorkomen. Maatregelen hiervoor dienen bijkomend naar voor gebracht.
- In de plannen wordt voorzien dat rechts ingaand en rechts uitgaand gemotoriseerd verkeer naar of van Mc. Donalds langs de N746 zuid nu zal worden toegestaan. Dit in tegenstelling tot de vroegere en huidige toestand waar dit steeds werd verboden. Exclusief fietsers & voetgangers. Mogelijk kan dit nu, rekening houdende met minder verkeer op het, boven de overkapping, liggende kruispunt verkeerskundig toch worden overwogen? Echter de voorzieningen(slechts 2 tegen elkaar geplaatste borduurs in het midden van de bestaande weg) die nu zijn getroffen om ook effectief links afslaand verkeer, enerzijds komende van het kruispunt N71 richting Mc. Donalds en anderzijds wegrijdend van Mc.Donalds richting Leopoldsborg, te beletten dit te doen zijn ruim onvoldoende en onveilig! De nodige aanpassingen en bijkomende noodzakelijke grondverwervingen zullen hiervoor nodig zijn thv profiel 50. Aangepast plannen hiervoor zijn noodzakelijk.
- Diverse handelszaken hebben momenteel openbaar domein ingenomen om parkings in te richten of leveringen te laten doen. De nodige voorafgaandelijke communicatie, om deze
- problemen op te lossen, is noodzakelijk.
- TDP1 is afwezig in het dossier.
- T.h.v. de toegangswegen naar de binnen- en buitensingel zijn momenteel aantal vangrails voorzien. In het nieuwe ontwerp ontbreken deze. Ons inziens zijn deze zeker, om de veiligheid te garanderen, terug noodzakelijk. Zeker omdat, in tegenstelling tot heden, meer met gewoon gras wordt gewerkt ipv beplantingen.

- De fietsafwikkeling Vreyshoring zuid in relatie met de buitensingel dient verder bekeken. Dit in relatie met de aanwezige fietspaden langs de bestaande Vreyshoring en van en naar de fietserstunnel.
- De bestaande fietspaden in rode beton en voetpaden in Bss van Vreyshoring noord dienen beter aan te sluiten op de binnensingel dan nu voorzien in de ontwerpplannen.
- Bijkomende printbetoneilandjes dienen, o.w.v. de veiligheid van de fietser, voorzien te worden op verschillende plaatsen tussen afslagen van wegen en fietspaden.
- Verschillende types van inritten naar bedrijven dienen bekeken en beter gecategoriseerd.
- Welke basis is nu gebruikt? Draaicirkels versus rechte aansluitingen?
- Bijkomende klinknagels ifv markering van fietsen op het plein wenselijk thv het kruispunt
- Extra beplanting op de koppen van de tunnel mogelijk? Nu mogelijk teveel verharding
- dewelke niet toegankelijk is voor dit deel van het plein. Detailplannen, i.m.g. glazen wand op de kop van de overkapping aldaar, ontbreken.
- Detailplannen van de opstaande plantbakken, als bank te gebruiken? , ontbreken.
- Detailplannen van de banken?
- Er zijn vragen bij de wijze van uitvoering van de 2 afgeronde driehoekige eilanden ten oosten ten westen van het kruispunt. Nu platte band met IB-borduur (prefab o.w.v. < 25lm) en 3 gele verticale signalisatie-elementen? Niet beter een volledig onderhoudsvriendelijkere
- printbetonnen eiland in opstand met de nodige signalisatie?
- De hoeken van plantbakken op het plein niet te scherp voor fietsers? Ons inziens wel.
- Zone tussen de weg en fietspad in Stationsstraat (80 cm) met haag te voorzien ipv BSS.
- Waar wel/niet voetpaden vanaf het plein langs de binnensingel en buitensingel dient beter en objectiever bekeken. Nu enkel beperkt Buitensingel fase 1 en Binnensingel west met Krefel e.a. En nieuwe project binnensingel oost? En Buitensingel fase 2?
- Oplossing voor huidige glasbollen thv buitensingel - Einde dient uitgewerkt.
- Inritten op diverse plaatsen nog te voorzien tussen weg en fietspad
- Greppel tegen fietspad aan de noordzijde is ok ifv eventueel toekomstig voetpad. En berm in komvorm aan te leggen ifv regenwaterbuffering/infiltratie. Aan de zuidzijde weglaten en bredere berm in komvorm.
- T.h.v. TDP6 nog extra strook beton voorzien. Beter BSS ifv toekomstige vervanging. Hier
- zitten aan de kant van de weg is toch ook niet aangewezen, wel?
- T.h.v. TDP10 voetpad thv bushalte beter aan te leggen als afhellend naar fietspad ipv fietspad en voetpad afhellend naar achter.
- Geen prefab borduur voor bushalteinfrastructuur en betonverharding ipv asfaltverharding voor bushalteplaats.
- Ankerbalken te voorzien voor betonnen fietspaden. Momenteel niet voorzien in het dossier.

*inzake natuurlijke elementen, groendienst*

- Palen en inox meervoudige draad te voorzien voor afscherming beplanting.
- Alle restbermen op het openbaar domein, o.a. thv profiel 31 dienen mee ingericht als groen.

...

De verwerende partij verklaart op 17 september 2018 de vergunningsaanvraag ontvankelijk en volledig en overweegt in die beslissing het volgende:

“  
...

*Uw vergunningsaanvraag is ontvankelijk en volledig en zal behandeld worden overeenkomstig de gewone procedure.*

*Uit de project-m.e.r.-screening blijkt het volgende:*

*De aanvraag heeft betrekking op een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage III van het project-m.e.r.-besluit, meer bepaald:*

*- categorie X “10. e) aanleg van wegen”*

*Bijgevolg moet een project-m.e.r.-screening gebeuren.*

*Deze screening is opgenomen in de aanvraag en is voldoende uitgewerkt.*

*Uit bovenstaand onderzoek blijkt dat de aanvraag afdoende werd getoetst aan de relevante selectiecriteria zoals opgenomen in bijlage II van het DABM. Er wordt vastgesteld dat in het licht van de kenmerken van het project, de plaatselijke omstandigheden en de kenmerken van zijn potentiële effecten, er op basis van de gegevens in de aanvraag geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn en een project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten zal bevatten. Bijgevolg moet er voor onderhavige aanvraag geen milieueffectenrapport worden opgemaakt.*

...”

Dit is de tweede bestreden beslissing.

De verwerende partij verleent op 18 december 2018 een omgevingsvergunning aan de aanvrager. De verwerende partij beslist:

“  
...

*Milieueffectrapportage*

*De aanvraag heeft betrekking op een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage III van het projectm.e.r.-besluit, meer bepaald rubriek: 10. Infrastructuurprojecten e) aanleg van wegen (projecten die niet onder bijlage I of II vallen)*

*De aanvraag werd daarom op datum 17/09/2018 getoetst aan de criteria van bijlage II van het Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid (DABM). Er werd geoordeeld dat in het licht van de kenmerken van het project, de plaatselijke omstandigheden en de kenmerken van zijn potentiële effecten er geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn zodat bijgevolg het project niet MER-plichtig is.*

*De project-MER-screening stel het volgende:*

[...]

*Er wordt aan de hand van hogergenoemde project-MER-screening, die kan worden bijgetreden, geoordeeld dat in het licht van de kenmerken van het project, de plaatselijke omstandigheden en de kenmerken van zijn potentiële effecten er geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn.*

[...]

*Inhoudelijke beoordeling*

[...]

### *Ruimtelijke beoordeling*

*De aanvraag is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften omdat de voorgestelde werken in overeenstemming zijn met de hogergenoemde gewestplanbepalingen.*

*[...]*

#### *- functionele inpasbaarheid*

*Het project omvat de herinrichting van het kruispunt van de bestaande gewestwegen Ringlaan (N71) en de Stationsstraat (N746) te Lommel. Het ontwerp reikt van het kruispunt Balendijk tot het kruispunt Hoevedijk op de N71. Ook de parallelwegen worden ontworpen, alsook de toegangen tot private woningen en de inritten tot de winkelcomplexen. De doelstellingen van het project zijn de inpassing van verdere stedelijke ontwikkelingstrajecten en de realisatie van de zuidelijke ontwikkeling van Lommel. Ook de realisatie van een verkeerskundig veilige, vlotte en aantrekkelijke trage verbinding voor voetganger en fietser tussen de stationsomgeving, ten zuiden van de N71, en de stadskern maken hier deel van uit. De kruising van de N71 met de N769 (Stationsstraat) wordt ontworpen als een poort voor de stad.*

*Er is geen functiewijziging van de wegen aan de orde. Er wordt een verkeersveiliger kruispunt voorzien waarbij de directe omgeving als poort tot Lommel kan fungeren. De N71 en N746 zijn aangeduid als "bestaande hoofdwegen" op het gewestplan NEERPELT – BREE (KB 22/03/1978). De voorgestelde werken zijn hier functioneel mee in overeenstemming.*

#### *- mobiliteitsimpact*

*De sectie van de N71 ter hoogte van het stadscentrum van Lommel, de Ringlaan, is ooit aangelegd om het stadscentrum te ontlasten van het doorgaand verkeer en de diverse toekomstende radiale steenwegen vlotter te verbinden. De stad Lommel is sinds de realisatie van de N71 sterk gegroeid met voor de doortochtsectie van de N71 volgende problematieken:*

##### *• de gevaarlijke punten:*

*o N71 Ringlaan x Stationsstraat*

*o N 71 Ringlaan x Balendijk*

*o N 71 Ringlaan x N769 Ringlaan*

*• op de verschillende kruisingen met de Ringlaan komen veel ongevallen voor met fietsers;*

*• N71 barrièrewerking tussen het centrum en Balendijk/Kattenbos;*

*• stedelijke ontwikkelingen langs de parallelwegen van de N71;*

*• onvoldoende sociaal en verkeerskundig veilige, vlotte en aantrekkelijke trage verbinding overheen en langs de N71;*

*• verminderde doorstroming op de N71.*

*Het voorgestelde project tracht hier een oplossing voor hogergenoemde problemen te zijn, of in ieder geval sterk te minderen.*

*De mobiliteitsimpact werd verder onderzocht in de project-MER-screening. De bestaande probleempunten uit de bestaande situatie zullen worden opgelost of gematigd door de aanleg en uitvoering van de voorgestelde werken.*

#### *- schaal*

*De globale schaal van het kruispunt wijzigt niet. De N71 en de N746 worden uitgevoerd als een ongelijkvloers kruispunt. Hierdoor zullen aanrijhellingen moeten voorzien worden. De hebben qua schaal een zekere invloed naar de omgeving toe. De tunnel heeft qua schaal weinig invloed naar de omgeving toe. Op deze tunnel, bovengronds, wordt een nieuw plein*

voorzien. Dit zal niet verkeersvrij zijn, maar zal er enkel voor lokaal verkeer zijn. Hierdoor is er meer ruimte beschikbaar komen voor de zwakke weggebruikers.

*- ruimtegebruik en bouwdichtheid*

De bestaande ruimte die aanwezig is voor de huidige verkeersinfrastructuur zal volledig gebruikt worden voor de nieuw aan te leggen infrastructuur.

*- visueel-vormelijke elementen, landschappelijke inpassing*

Het plein is ontworpen met veel aandacht voor de zachte weggebruikers. Om de mens een plek te geven op het plein, werden balies voorzien. Balies zijn hoge staalconstructies. Deze moeten het plein begrenzen en accentueren, dit in de oostelijke en westelijke richting. Ze fungeren als een gevelwand, met beperkt doorzicht naar de achterliggende omgeving.

Op de ringweg hebben de balies een poortfunctie. Naar materiaal toe wordt er gekozen voor een staalconstructie met gesloten profielen.

De pleinfoelies en het meubilair dienen als elementen om een rust- en zitplek te creëren voor de gebruikers van het plein. Het zijn elementen uit robuuste materialen. De verharding van het plein dient de specifieke asymmetrische plein-ruimte te benadrukken. De verharding van het plein wordt uitgevoerd als een monoliet geheel, dit om het effect te bekomen dat ruimte vergroot. De rijweg wordt in licht uitgewassen beton uitgevoerd, het plein in deels uitgewassen monolietbeton met granulaat van glas. Rechte trottoirbanden vermijden dat het autoverkeer op het plein rijdt.

De volledige onderdoorgang bestaat uit twee grote elementen: het gesloten gedeelte, een kokersectie en een toegangshelling aan beide zijdes, een open U-vormige constructie. De kokersectie is een volledig, betonnen en gesloten rechthoekige koker met middenwand. De dakplaten van de tunnelmonden zijn licht hellend aflopend over een hoek van 6%. Hierdoor wordt een ruimtelijke effect van openheid gecreëerd bij het verlaten van de onderdoorgang. Onder de middelste moten van de kokers is een buffervolume van 610m<sup>3</sup> met een pompvoorzieningen voorzien. Het technische lokaal voor de besturing van de pompen is volledig ondergronds. Op het plein komen toegangsluiken met een trap voor het betreden van de ruimte en voor het plaatsen of verwijderen van de pompen. Betreffende de materialisatie wordt de rijweg verhard met asfalt. De kantstrook en goot wordt uitgevoerd met ter plaatse gestort beton.

De fietspaden langsheen de stadsstraten worden voorzien in roodbruine beton.

De groenbeplanting op de taluds zal bestaan uit meerstammige bomen en met een onderbeplanting en beplanting op middenberm. Op het plein zullen ook groenvoorzieningen komen zoals verschillende hoogstammige bomen.

*- cultuurhistorische aspecten*

Ter hoogte van de N71 (Ringlaan) en de Hoeverdijk bevindt zich het beschermde landschap en monument "De Oude Hoef". Het projectgebied heeft geen invloed op het erfgoed en ligt buiten de perimeter van de werken.

*- bodemreliëf*

Het bodemreliëf van de ruime omgeving, buiten het voorzien de tunnelconstructie, wordt nauwelijks gewijzigd. De bestaande hoogteniveaus zullen overwegend aangehouden worden.

[...]

BESPREKING BEZWAREN OPENBAAR ONDERZOEK



*De bezwaren, opmerkingen en standpunten die tijdens het openbaar onderzoek werden ingediend worden als volgt beantwoord:*

- *De N71 is een gewestelijke primaire weg type II die voornamelijk gericht is op de doorstroming van het goederen- en personen verkeer. De N71 is bijgevolg niet geclassificeerd als erftoegangsweg en is aldus niet specifiek gericht op de ontsluiting van handelszaken langsheen deze weg. Het is bijgevolg niet aan de wegbeheerder om de zichtbaarheid van handelszaken te garanderen.*

*Het huidige systeem van ventwegen blijft ook behouden,. Enkel de toegang tot deze zones wordt vanop de N71 vroeger gelegd. Bovengronds ter hoogte van de Stationsstraat, wordt door het project de bereikbaarheid van de handelszaken zelfs verbeterd.*

*Tijdens de uitvoering wordt er door een slimme fasering en aangepaste minder hinder ingrepen (zoals voorzien in het uitvoeringsbestek) voor gezorgd dat de toegankelijkheid van de handelaars ten allen tijde gewaarborgd blijft. Hiervoor werd ook een klankbord opgericht, mee begeleid door een bereikbaarheidsadviseur, die dit in detail verder zal opvolgen en praktisch zal afstemmen tijdens de uitvoering der werken.*

*Verder zal voor de hernieuwde toegang tot de handelszone (en de ventwegen vanop de N71) een aangepaste signalisatie voorzien worden, waar mogelijk ook voor het kruispunt Hoeverdijk/Balendijk, in samenwerking met de Stad Lommel en in overleg met de handelaars.*

- *De impact op de omgeving, de effecten van de mobiliteit van de zwakke weggebruiker en deze van het gemotoriseerd vervoer werd in dit project in de start- en projectnota's voldoende toegelicht en onderzocht. Deze werden goedgekeurd door de betrokken partners en gevalideerd in de Regionale Mobiliteitscommissie.*

*Het dossier werd door de Vlaamse Bouwmeester eveneens opgevolgd inzake ruimtelijke inpassing in de omgeving. De ontsluiting van de aangelanden (van particuliere of commerciële aard) blijft gewaarborgd in de bestaande ventwegenstructuur. De verschuiving van verkeerstromen houdt geen verstoring of verminderde bereikbaarheid van deze functie in. De aanpassing van de vormgeving van de ventweg faciliteert dit verder.*

- *Het project werd op 29/07/2016 teruggekoppeld met de dienst MER. Tijdens het overleg bleek dat enkel de tunnel (aanrijhellingen en overkapt gedeelte) als een verlegging van de rijweg wordt beschouwd. De wijziging van de wegdelen waarbij de middenberm wordt versmald, het aantal rijstroken gelijk blijft en het bestaande gabarit niet verandert, worden niet beschouwd als een verlegging van de weg. Bijgevolg is de totale afstand waarbij gesproken kan worden van 'aanleg van een weg' 750 m en valt het geheel aan wijzigingen volgens de dienst Mer niet onder Rubriek 10e van bijlage II van het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage.*

*Er dient aldus geen project-Mer of een gemotiveerd verzoek tot ontheffing te worden opgesteld.*

- *Het project situeert zich grotendeels binnen het bestaande openbaar domein. Het ontwerp voorziet in deze zone geen schrapping van vergunde parkeerplaatsen.*

- *Alle draaicirkels van de wegenis op het openbaar domein zijn uitgevoerd volgens de courante en voldoende ruime bochtstralen. Waar de toegang tot de percelen vanop het openbaar domein over de onverharde berm heen wordt gefaciliteerd met inritverharding, zal bij de uitvoering van deze inrit een vlotte en haalbare in- en uitrijbeweging mogelijk gemaakt worden.*

- *De ventwegen kennen in het huidige en het nieuwe verkeerssysteem een ontsluitende functie,*

*waarbij het niet de hoofddoelstelling is om voor een continue doorstroming te zorgen. In de nieuwe configuratie fungeert de ventweg als een ontsluitende tak voor een gedeelte van het verkeer vanuit de Stationsstraat alsook voor de ontsluiting van de langs gelegen handelszaken naar de primaire gewestweg N71.*

*• Er zijn geen bedrijfs-, of verkeer genererende elementen in dit project. Met de aanleg van het ongelijkvloerse kruispunt wordt een betere verkeersdoorstroming gerealiseerd wat zal leiden tot afname van de emissies.*

*De locatie van de tunnelmonden bevindt zich verder van het bestaande kruispunt van de N71 met de N746 waar de filevorming en emissievorming zich voordoet. Ter hoogte van de tunnelmonden worden er geen verhoging van de verkeersemissies verwacht omwille de volgende redenen:*

*- De wijziging van de verkeerssituatie voor alle verkeersstromen (zowel lokaal als doorgaand verkeer) verbetert de verkeersdoorstroming met een daling in verkeersemissies voor alle (zowel individueel als in totaliteit) verkeerstromen tot gevolg.*

*- Niet de volledige verkeersstroom zal de tunnel gebruiken (een deel zal terechtkomen op de ventwegen), waardoor de opbouw van de emissies ook enkel afkomstig is van dit gedeelte van de verkeersstroom.*

*- Door de beperkte lengte van de tunnel (130m) is de verhoging van de verkeersemissies in de tunnel en vervolgens ter hoogte van de tunnelmonden slechts beperkt tot verwaarloosbaar.*

*M.a.w. het gunstige effect op de luchtkwaliteit t.g.v. de verbeterde verkeersdoorstroming heft de beperkte toename aan verkeersemissies aan de tunnelmonden, afkomstig uit de tunnel zelf, op. Er kan dus gesteld worden dat ter hoogte van de tunnelmonden er sprake is van een ongewijzigde situatie tot zelfs een lichte verbetering m.b.t. de luchtkwaliteit.*

*...*

Dat is de eerste bestreden beslissing.

#### **IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST**

Een onderzoek van de ontvankelijkheid van het verzoek tot tussenkomst is enkel aan de orde indien de voorwaarden om de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te bevelen, zijn vervuld. Zoals hierna zal blijken, is dit niet het geval.

#### **V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING**

De tussenkomende partij betwist de ontvankelijkheid van de vordering in zoverre zij betrekking heeft op de tweede bestreden beslissing, met name de ontvankelijkheids- en volledighedsbeslissing van de verwerende partij van 17 september 2018. Meer bepaald stelt de tussenkomende partij in essentie dat de voormelde beslissing geen in laatste administratieve aanleg genomen vergunningsbeslissing betreft en evenmin kan gekwalificeerd worden als een voorbeslissing die in haar gevolgen determinerend is voor de uiteindelijke vergunningsbeslissing.

De Raad is echter van oordeel dat de exceptie van de tussenkomende partij slechts onderzocht en beoordeeld dient te worden wanneer de voorwaarden om de schorsing te bevelen, zijn vervuld. Zoals hierna zal blijken, is dit niet het geval.

Voorgaande overweging verhindert niet dat de Raad om proceseconomische redenen reeds in de huidige stand van het geding de aandacht van de partijen, en in het bijzonder van de verzoekende partijen, wil vestigen op de omstandigheid dat de Raad, na een voorlopig onderzoek van de ontvankelijkheid op grond van de beschikbare gegevens, redenen heeft om aan te nemen dat het beroep mogelijk onontvankelijk is in zoverre het betrekking heeft op de tweede bestreden beslissing.

De Raad nodigt de verzoekende partijen daarom uit om naar aanleiding van de indiening van de wederantwoordnota of, in voorkomend geval, van de toelichtende nota, standpunt in te nemen omtrent de door de tussenkomende partij aangevoerde exceptie.

## **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 wordt aangetoond en dat de verzoekende partij minstens één ernstig middel aanvoert dat de vernietiging van de bestreden beslissing op het eerste gezicht kan verantwoorden.

### **A. Hoogdringendheid**

#### *Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partijen lichten toe dat de betrokken kleinhandelszone en de LIDL-vestiging in de bestaande situatie eenvoudig en overzichtelijk bereikbaar zijn vanop de Ringlaan (N71) en dit vanuit beide richtingen. Het betreft bijgevolg een toplocatie wat doorslaggevend is geweest voor het vestigen van kleinhandel op deze locatie.

De goede bereikbaarheid wordt volgens de verzoekende partijen door de vergunde werken teniet gedaan. Vooreerst wijzen zij op het schrappen van de bestaande rechtstreekse aansluiting op de Ringweg (N71) waardoor het verkeer op de Ringlaan veel eerder een afslag zal moeten nemen naar de naastliggende ventwegen om de kleinhandelssite te bereiken, met als gevolg een onduidelijke, moeilijkere en verminderde toegankelijkheid.

De bereikbaarheid van de commerciële site wordt volgens de verzoekende partijen verder bemoeilijkt door de inrichting van de ventwegen als stadsstraten die als zodanig niet voorzien zijn op een vlotte afwikkeling van (bovenlokaal) bestemmingsverkeer.

De keuze voor de inrichting van een vrijliggend dubbelrichting fietspad aan de buitenzijde van de parallelwegen, is vanuit veiligheidsoogpunt bovendien het minst aangewezen, zoals blijkt uit de evaluatie bij de projectnota als onderdeel van het aanvraagdossier.

Voorts zal ook de herinrichting van het kruispunt een negatieve impact hebben op de bereikbaarheid in de zin dat het kruispunt wordt ingericht als stedelijk plein met de nadruk op zachte weggebruikers, terwijl verkeer dat vanuit de richting van Mol de kleinhandelszone wil bereiken, precies de weg langs het plein moet volgen. De opstelruimte is er echter zeer beperkt gelet op de capaciteit van amper 3 à 4 auto's. Hierdoor vrezen de verzoekende partijen voor chaotische omstandigheden waardoor klanten zullen aangezet worden om door te rijden.

Ten slotte heeft het project een onmiskenbaar negatieve impact op de zichtbaarheid van de kleinhandelszone. Het doorgaand verkeer op de ringweg komende vanuit Overpelt/Neerpelt wordt ruim vóór de site in een sleuf gebracht om vervolgens ter hoogte van de kruising met de Stationsstraat (en dus ter hoogte van de winkelsite) in een tunnelkoker te gaan, vervolgens terug in een sleuf en uiteindelijk pas ca. 275 meter voorbij de betrokken site weer gelijkgronds aan te sluiten met de ringweg.

Gelet op die verminderde zichtbaarheid en bereikbaarheid vrezen de verzoekende partijen een onherstelbaar financieel en economisch nadeel als gevolg van cliënteelverlies, minstens een belangrijk operationeel nadeel te zullen leiden.

Vervolgens lichten de verzoekende partijen toe waarom een onmiddellijke behandeling van de zaak noodzakelijk is. De bestreden beslissing is op grond van artikel 35, tweede lid, 2° Omgevingsvergunningsdecreet onmiddellijk uitvoerbaar. Bovendien blijkt zowel uit de informatie op de website van het agentschap Wegen en Verkeer als uit de publieke infopanelen dat de werken meteen zullen aangevat worden zodra een aannemer is aangesteld. Qua timing wordt uitgegaan van een aanvang van de voorbereidende werken medio 2019 en een start van de hoofdwerken zes maanden later. Dat het project in fases zal worden uitgevoerd, zoals blijkt uit het beschikbare stappenplan, doet hieraan geen afbreuk aangezien alle fases een impact hebben op het verkeer en de ontsluiting van de kleinhandelszone.

Intussen zal er nog geen uitspraak zijn over de vordering tot vernietiging gelet op de gemiddelde doorlooptijd van 1,5 jaar en zullen de verzoekende partijen geconfronteerd worden met de aangevoerde nadelige gevolgen die nadien niet eenvoudig zullen kunnen hersteld worden, alleszins niet binnen een korte termijn.

Tot slot wijzen de verzoekende partijen er nog op dat in de bestreden beslissing weliswaar wordt gesteld dat een aangepaste signalisatie zal voorzien worden, maar dat hiervoor tot op heden geen enkele concrete oplossing of enige garantie op minder hinder in het vooruitzicht werd gesteld.

2.

De verwerende partij repliceert dat niet aangetoond wordt dat de uitkomst van de annulatieprocedure te laat zal komen om de ingeroepen hinder en nadelen te voorkomen. De verzoekende partijen beperken zich tot algemene en vage formuleringen. Door een slimme fasering en aangepaste ingrepen blijft de toegankelijkheid van de handelaars, onder begeleiding van een bereikbaarheidsadviseur, te allen tijde gewaarborgd. De hernieuwde toegang zal bovendien voorzien worden van een aangepaste bewegwijzering.

Voorts stelt de verwerende partij dat er geen bewijs wordt geleverd van enig oorzakelijk verband tussen de ingeroepen nadelen en de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing in de zin dat zowel de aangevoerde verminderde bereikbaarheid als de verminderde zichtbaarheid louter hypothetisch en niet-bewezen zijn. Ook het ingeroepen financieel en economisch nadeel is niet bewezen en kan bovendien niet weerhouden worden als een ernstig nadeel. Alle bezwaren over bereikbaarheid en zichtbaarheid zijn volgens de verwerende partij in de bestreden beslissing weerlegd.

3.

De tussenkomende partij gaat in op de toekomstige aanleg en inrichting van het betrokken kruispunt, de reductie van het snelheidsregime en de positieve resultaten van de verkeerssimulaties. Zij wijst er aan de hand van uittreksels van de plannen op dat zowel vanuit het kruispunt Balendijk (verkeer komende vanuit Mol) alsook vanuit het kruispunt Hoeverdijk een extra uitvoegstrook wordt voorzien dicht bij de onderdoorgang bovenop de bestaande uitvoegstrook die behouden blijft, om weggebruikers de nodige tijd te geven om de gepaste keuze te maken. Tevens wordt voorzien in een duidelijke aansluiting met de kleinhandelszone. Zowel het voorzien van de ruime afslagstroken als de aansluiting op de winkelsite zelf worden door de verzoekende partijen niet betwist.

De stelling dat het cliënteel de afslagstroken zou missen en een omleiding zal moeten volgen is overdreven, gezien de afslagstroken voldoende lang zijn en, eens gekend door het cliënteel, correct zullen benut worden. Bovendien impliceert de ingeroepen omleiding geen complexe verkeersbewegingen.

Voorts betoogt de tussenkomende partij dat de ingeroepen nadelen niet persoonlijk van aard zijn, maar enkel worden aangevoerd in hoofde van het cliënteel. Nergens stellen de verzoekende partijen dat zij zelf mobiliteitshinder zullen ervaren.

Wat de aangevoerde verminderde zichtbaarheid betreft, stelt de tussenkomende partij dat de verzoekende partijen enkel kunnen opkomen voor wat betreft de zichtbaarheid van de LIDL-vestiging en niet de ganse kleinhandelszone. Zij wijst er voorts op dat uit foto's van Google Maps blijkt dat de LIDL-vestiging ook in de bestaande situatie vanuit het straatbeeld nauwelijks zichtbaar is.

Met betrekking tot het ingeroepen financieel nadeel, wijst de tussenkomende partij op rechtspraak van de Raad en stelt dat de verzoekende partijen hun aanspraken op dit punt niet voldoende aantonen. In het kader van een schorsingsprocedure is vereist dat het financieel nadeel dermate zwaarwichtig is dat de betrokkene de duur van de annulatieprocedure niet kan overbruggen.

Ten slotte is er volgens de tussenkomende partij evenmin sprake van een operationeel nadeel. De werken worden in verschillende fases uitgevoerd. Door slim te plannen, blijft verkeer op en langs de Ringlaan en de Stationsstraat meestal mogelijk, al is het uitsluiten van elke hinder onmogelijk.

Voorts wijst de tussenkomende partij er nog op dat er nog geen concrete startdatum voor de werken gekend is in de zin dat zulks afhankelijk is van het aanstellen van een aannemer, zodat de vordering bijgevolg voorbarig is.

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

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

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

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

2.

De eerste bestreden beslissing vergunt de herinrichting van het huidig gelijkgrondse kruispunt van de Ringweg N71 en de Stationsstraat met het oog op de aanleg van een ongelijkvloerse oversteek. In die configuratie wordt het doorgaand verkeer op de N71 via een sleuf en een tunnel onder de kruising geleid, terwijl het dak van de overkapping wordt voorzien als een stedelijk plein, voorzien van een kruispunt met de Stationsstraat, maar ontworpen voor de zachte weggebruiker.

De bestaande ventwegen, parallel aan de N71, blijven in de voorziene herinrichting behouden, met dien verstande dat zij worden getransformeerd tot “*stadsstraten*” met een naastliggend

dubbelrichting fietspad in beton. De ventwegen worden vervolgens langs beide zijden na de tunnelmonden samengebracht met de N71 en sluiten aan met het kruispunt van de Stationsstraat. Voorts omvatten de aangevraagde werken onder meer nog de heraanleg van de Ringlaan in asphalt, de heraanleg van de Stationsstraat met verliggende fietspaden en twee vernieuwde bushaltes, het rooien van bomen en het voorzien van groene taluds en de aanplant van bomen en groen langsheen de parallelwegen, op de taluds en op het plein.

De betrokken kleinhandelszone is eigendom van de eerste verzoekende partij en bestaat uit tal van winkels, waaronder een LIDL-vestiging (uitgebaat door de tweede verzoekende partij). Ze is gelegen binnen het noordwestelijk kwadrant van het kruispunt. In de bestaande toestand gebeurt de ontsluiting van de site door een aantakking op de ventweg, net na het kruispunt van de N71.

3.

Het is aan de verzoekende partijen 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 te voorkomen. In de mate dat de concrete uitvoering van de vergunde werken, gelet op de aard van de werken en hoedanigheid van de aanvrager, afhankelijk is van de voorafgaande gunning van de werken in het kader van de overheidsopdrachtenregelgeving en niet wordt aangetoond dat de werken reeds gegund werden en definitief een aannemer werd aangesteld, weten de verzoekende partijen niet te overtuigen dat de aangevoerde nadelen dermate nakend zijn dat zij enkel door een schorsingsprocedure kunnen worden voorkomen. De verzoekende partijen tonen niet aan dat de werken überhaupt reeds zijn gegund. Bovendien zal eerst gestart worden met de nutsleidingen van de ventwegen en ongeveer zes maand later met de heraanleg ervan. De verzoekende partijen overtuigen niet dat de door hen ingeroepen nadelen zich in deze fases zullen voordoen, uitgezonderd tijdelijke werfhinder die eigen is aan alle wegwerkzaamheden. Ten overvloede laten de verzoekende partijen na aan te tonen dat de herinrichting zal leiden tot een verminderde zichtbaarheid en omzet. Het gegeven dat het doorgaand verkeer ondergronds wordt gestuurd, heeft op het eerste gezicht geen invloed op de ingeroepen nadelen. De heraanleg van de ventwegen maakt weliswaar dat niet-doorgaand wegverkeer vroeger de afslag naar de ventweg zal moeten nemen, maar de verzoekende partijen maken niet aannemelijk dat dit de bereikbaarheid en de zichtbaarheid van de kleinhandelszone dermate nadelig zal beïnvloeden, temeer nu de betreffende kleinhandelszone reeds jaren aanwezig en gekend is. De verzoekende partijen beperken zich in feite tot loutere hypothesen, die door geen enkele concrete studie op het terrein ondersteund worden. In zoverre de geplande werken de verkeersveiligheid ten goede komen, door een betere scheiding van doorgaand en lokaal verkeer, is het even verdedigbaar als hypothese te stellen dat zulks ook de bereikbaarheid van de kleinhandelszone positief kan beïnvloeden. Een beweerd financieel nadeel kan bovendien gebeurlijk aanleiding geven tot een burgerlijke procedure, maar het aangevoerde nadeel is niet zwaarwichtig genoeg in het kader van de beoordeling van de schorsingsprocedure.

Er is dan ook niet voldaan aan de in artikel 40, §1, 1° DBRC-decreet gestelde voorwaarde dat een bestreden vergunningsbeslissing alleen geschorst kan worden wanneer er hoogdringendheid wordt aangetoond. 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 3 juni 2019 door de zevende kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de zevende kamer,

Kengiro VERHEYDEN

Marc VAN ASCH