

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

VOORZITTER VAN DE DERDE KAMER

ARREST

nr. S/2014/0138 van 30 september 2014
in de zaak 1314/0470/SA/3/0439

In zake: de heer **Firmin DE GELISSEN**, wonende te 3630 Maasmechelen,
Industrielaan 12, en waar woonplaats wordt gekozen

bijgestaan door:
de heer Theo SMEETS

verzoekende partij

tegen:

de **GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR** van het
departement RWO, afdeling Limburg

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Lieve DEHAESE
kantoor houdende te 3500 Hasselt, Luikersesteenweg 187
waar woonplaats wordt gekozen

verwerende partij

I. VOORWERP VAN DE VORDERING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 3 april 2014 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van het departement RWO, afdeling Limburg, van 5 februari 2014, waarbij aan het "AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER LIMBURG", hierna genoemd de aanvrager, een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend onder voorwaarden voor het aanpassen van een kruispunt Rijksweg (N78) - Ringlaan en de verbinding van de Industrielaan met de rotonde E314 - N78.

De bestreden beslissing heeft betrekking op de percelen gelegen te 3630 Maasmechelen, Rijksweg/Ringlaan en met als kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie B en C.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij heeft een nota betreffende de vordering tot schorsing ingediend en heeft het originele administratief dossier neergelegd.

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare zitting van 8 juli 2014, waar de vordering tot schorsing werd behandeld.

Kamervoorzitter Filip VAN ACKER heeft verslag uitgebracht.

De verzoekende partij die in persoon verschijnt en tevens bijgestaan door de heer Theo SMEETS, en advocaat Charlotte CALLIAUW die loco advocaat Lieve DEHAESE verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Titel IV, hoofdstuk VIII van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) betreffende de Raad voor Vergunningsbetwistingen en het Besluit van de Vlaamse Regering van 13 juli 2012 houdende de rechtspleging voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen (Procedurebesluit) zijn toegepast.

III. FEITEN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De percelen zijn eveneens gelegen binnen de grenzen van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'KSG Maasmechelen', goedgekeurd met een besluit van de Vlaamse regering van 7 februari 2013.

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek, georganiseerd van 8 augustus 2013 tot en met 6 september 2013, worden 31 bezwaarschriften ingediend door onder meer de verzoekende partij.

De dienst Water en Domeinen van de provincie Limburg brengt op 26 juli 2013 een gunstig advies onder voorbehoud uit.

Het Agentschap Onroerend Erfgoed brengt op 6 augustus 2013 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Maasmechelen heeft op 29 november 2013 met betrekking tot het "project aansluiting Industrielaan op rotonde - flankerende maatregelen" in het beschikkend gedeelte het volgende beslist:

"...

Artikel 1.

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

Artikel 2.

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

Artikel 3.

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

Artikel 4.

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

Artikel 5.

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

Artikel 6.

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

Artikel 7.

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

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Maasmechelen verleent op 29 november 2013 het volgende voorwaardelijk gunstig advies:

“ ...

DEEL 2: Beoordeling

2.a. Toetsing aan de regelgeving en stedenbouwkundige voorschriften

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

2.b. Verenigbaarheid met andere voorschriften: watertoets

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

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

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

A inschatting bezwaarschriften

- 1. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De lichthinder is minimaal en bij elk T-kruispunt vergelijkbaar.*
- 2. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer, De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De eventuele aanpassingen aan de ontsluiting Oude Bunders zijn niet relevant voor dit dossier. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Vrachtverkeer Oude Bunders hoort hier inderdaad niet thuis. Dit laatste dient opgelost met verkeersmaatregelen op gemeentewegen en ter hoogte van de tunnel E314 tussen Maneborne en Oude Bunders, buiten deze aanvraag.*
- 3. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De eventuele aanpassingen aan de ontsluiting Oude Bunders is niet relevant voor dit dossier. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Ontsluiting Oude Bunders is volledig ten zuiden van de E314 onderzocht en voor een deel uitgevoerd. Het is geenszins de*

bedoeling vrachtverkeer Oude Bunders toe te laten via de Industrielaan. Woongebied en regionaal bedrijventerrein zullen in die zin strikt gescheiden blijven voor wat betreft mobiliteit. Fietsverbindingen en woon-werkverkeer zijn uiteraard wel van groot belang.

- 4. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. In essentie dient de industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. De Rodenbachstraat verzorgt de aansluiting van het achterliggend woongebied op de Rijksweg. Dit is reeds zo en zal in dit dossier niet wijzigen. Er wordt geen toename verkeer verwacht.*
- 5. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. In essentie dient de industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. De aansluiting op de Rijksweg verzorgt tevens de ontsluiting van de bestaande handelszaken op een comfortabele én veilige manier.*
- 6. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De eventuele aanpassingen aan de ontsluiting Oude Bunders zijn niet relevant voor dit dossier. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Vrachtverkeer Oude Bunders en afkomstig van het tankstation hoort hier inderdaad niet thuis en zal ook niet gefaciliteerd worden. Dit laatste dient opgelost met verkeersmaatregelen op gemeentewegen (oa. Industrielaan) en ter hoogte van de tunnel E314 tussen Maneborne en Oude Bunders, buiten deze aanvraag. Bijkomende aansluitingen van de Industrielaan op de ontsluitingweg voor vrachtverkeer kan om veiligheidsredenen aldaar niet, maar maakt ook geen deel uit van deze aanvraag.*
- 7. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De Rodenbachstraat zelf zal eveneens geen bijkomend vrachtverkeer krijgen. Om dit absoluut uit te sluiten, kan de gemeente extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag.*
- 8. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. In essentie dient de industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne en de bedrijven gelegen op deze Industrielaan. Deze zullen ook ten alle tijden beleverbaar zijn en blijven. Er worden suggesties geformuleerd inzake ontsluitingen Oude Bunders die niet relevant zijn voor deze aanvraag. In deze aanvraag worden enkel de aansluitingen op de Rijksweg verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid.*
- 9. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Woongebied en regionaal bedrijventerrein worden zo strikt mogelijk gescheiden voor wat betreft mobiliteit. Fietsverbindingen en woon-werkverkeer zijn uiteraard wel van groot belang en worden maximaal gefaciliteerd. Aanvullende verkeersmaatregelen op gemeentewegen zijn te overwegen, buiten deze aanvraag.*

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

vrachtverkeer krijgen. Om dit absoluut uit te sluiten, kan de gemeente extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag. Bijkomende aansluitingen van de Industrielaan op de ontsluitingweg voor vrachtverkeer kan om veiligheidsredenen aldaar niet, maar maakt ook geen deel uit van deze aanvraag. De eventuele aanpassingen aan de ontsluiting Oude Bunders zijn niet relevant voor dit dossier. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Vrachtverkeer Oude Bunders en afkomstig van het tankstation hoort hier inderdaad niet thuis en zal ook niet gefaciliteerd worden.

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

verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. Er wordt een bezorgdheid geuit betreffende timing en afstemming van de verschillende dossiers. De gemeente deelt deze bezorgdheid en wenst deze expliciet op te nemen in haar advies. Het geheel van oplossingen staat of valt met de volgorde en timing van de verschillende dossiers waarbij de gemeente tijdig moet kunnen inspelen met verkeersmaatregelen op gemeentewegen.

- 20. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De gemeente kan extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag.*
- 21. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De gemeente kan extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne.*
- 22. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De gemeente kan extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Vrachtverkeer Oude Bunders en afkomstig van het tankstation hoort hier inderdaad niet thuis en zal ook niet gefaciliteerd worden (ontraden sluipverkeer). Aansluiting behouden op de Rijksweg, enkel als uitrit Aldi, kan in dit dossier niet overwogen worden aangezien deze uitrit de verkeersveiligheid hindert. Het verkeer afkomstig van de Aldi zal eveneens via de rotonde terug naar de Rijksweg moeten rijden.*
- 23. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De gemeente kan extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Vrachtverkeer Oude Bunders en afkomstig van het tankstation hoort hier inderdaad niet thuis en zal ook niet gefaciliteerd worden (ontraden sluipverkeer). Het verkeer afkomstig van de Aldi zal eveneens via de rotonde terug naar de Rijksweg moeten rijden.*
- 24. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De gemeente kan extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne.*
- 25. Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De gemeente kan extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Vrachtverkeer Oude Bunders en afkomstig van het tankstation hoort hier inderdaad niet thuis en zal ook niet*

gefaciliteerd worden (ontraden sluipverkeer). De vraag inzake geluidschermen aan de E314 behoort niet thuis in deze aanvraag.

26. *Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De gemeente kan extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag. Impact op de waarde van de woning is onduidelijk - de Industrielaan functioneert momenteel reeds als ontsluiting voor Maneborne en wijzigt in die zin niet. Enkel de aansluiting ter hoogte van de Rijksweg wordt aangepast.*
27. *Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De gemeente kan extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen en de Vlaamse overheid op de gewestwegen, buiten deze aanvraag. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Vrachtverkeer Oude Bunders en afkomstig van het tankstation hoort hier inderdaad niet thuis en zal ook niet gefaciliteerd worden (ontraden sluipverkeer).*
28. *Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De aansluiting Ringlaan/Rodenbachstraat/Rijksweg is veiliger door de voorgestelde aanpassingen - de Rodenbachstraat zal geen bijkomend (vracht)verkeer krijgen. Om dit absoluut uit te sluiten, kan de gemeente extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag.*
29. *Het bezwaarschrift wordt niet weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De aansluiting Ringlaan/Rodenbachstraat/Rijksweg is veiliger door de voorgestelde aanpassingen - de Rodenbachstraat zal geen bijkomend vrachtverkeer krijgen. Om dit absoluut uit te sluiten, kan de gemeente extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag. De eventuele aanpassingen aan de ontsluiting Oude Bunders zijn niet relevant voor dit dossier. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Vrachtverkeer Oude Bunders en afkomstig van het tankstation hoort hier inderdaad niet thuis en zal ook niet gefaciliteerd worden.*
30. *Het bezwaarschrift wordt weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. De gemeente kan extra verkeersmaatregelen op gemeentewegen nemen, buiten deze aanvraag. In essentie dient de Industrielaan voor de ontsluiting van de KMO-zone Maneborne. Vrachtverkeer Oude Bunders en afkomstig van het tankstation hoort hier inderdaad niet thuis en zal ook niet gefaciliteerd worden. Het is aangewezen dat een zone ter hoogte van de uitrit van de handelszaak én de carpoolparking wordt gemarkeerd die ten alle tijden vrij moet blijven opdat verkeer kan invoegen.*
31. *Het bezwaarschrift wordt weerhouden. Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid. Er wordt een bezorgdheid geuit betreffende timing verschillende dossiers, zijnde infrastructuurwerken Oude Bunders (meer bepaald ontsluiting N78*

ter hoogte van de Weg naar Zutendaal - rotonde) en de mogelijke oplossingen mogelijk door aanvullende verkeersmaatregelen op gemeentewegen, buiten deze aanvraag. De gemeente deelt deze bezorgdheid en wenst deze expliciet op te nemen in haar advies. Het geheel van oplossingen staat of valt met de volgorde en timing (verwijzing communicatie 2009 betreffende uitvoering werken die tot op heden niet zijn uitgevoerd !) - van de verschillende dossiers waarbij de gemeente tijdig moet kunnen inspelen met verkeersmaatregelen op gemeentewegen. Een plan van aanpak op niveau van Maasmechelen Zuid (Zuidelijk deel Mechelen aan de Maas en oude Bunders) lijkt aangewezen: Een aantal werken die reeds uitgevoerd moesten zijn, zijn nog steeds niet uitgevoerd. De geuite bezorgdheden zijn in die zin terecht. De specifieke problematieken van de ontsluiting van het tankstation ter hoogte van de rotonde dienen in de aanvraag van dit specifiek dossier (het tankstation zelf) onderzocht te worden. Randvoorwaarden om de afwikkeling verkeer tankstation te laten functioneren, dienen uiteraard op eigen terrein maximaal opgelost te worden. In dit dossier is reeds een betere aansluiting van de uitrit voorzien. De betere aansluiting van de inrit kan uiteraard niet opgelost worden op het openbaar domein (Rijksweg), maar dient binnen de exploitatie zelf opgelost. De bedenking is terecht, maar buiten deze aanvraag. De ontsluiting Meubelhof is reeds behandeld in dit bezwaar - dit is verder niet relevant voor bezwaarindieners. Het verkeer afkomstig van de Aldi zal eveneens via de rotonde terug naar de Rijksweg moeten rijden. De hoekaansluiting aldaar is volledig voorgesteld volgens geëigende verkeerstechnische oplossingen en die zin is de veiligheid verzekerd voor alle gebruikers. Dit geldt tevens voor de voorgestelde 2-richting fietspaden. Er wordt erg veel gedetailleerde informatie verwacht die geen deel uitmaken van de aanvraag stedenbouwkundige vergunning. Een verkeerslichtregeling en aanvullende andere verkeersreglementeringen maken geen deel uit van de stedenbouwkundige vergunning. Meer zélf, deze kunnen in functie van vaststellingen in de toekomst pro-actief bijgestuurd worden. Monitoring is in die zin erg belangrijk voor deze dossiers.

B Advies:

Op basis van de geformuleerde bezwaarschriften

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

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

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

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

Projectvoorstel

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

De verplaatsing van het fietspad, weg van de Rijksweg zelf en de inrichting als dubbelrichting fietspad is een grote verbetering voor de veiligheid en verkeersleefbaarheid.

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

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

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

2.d. Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

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

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

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

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

Gunstig advies voor de voorgestelde werken op voorwaarde dat

- 1. De afspraken geformuleerd tijdens het overleg op 27.11.2013 met het kabinet van de bevoegde minister, Crevits en haar administratie worden gevolgd. Een fase gewijze aanpak is absoluut noodzakelijk en wordt bevestigd. De in deze vergunningsaanvraag voorgestelde werken zullen daarom slechts aanvangen nadat de rotonde ter ontsluiting van het regionaal bedrijventerrein Oude Bunders (ter hoogte van het kruispunt N78/Weg naar Zutendaal) uitgevoerd is. De fietstunnel ter hoogte van de verkeerswisselaar N78/E314 Noord mag na deze werken uitgevoerd worden opdat de totale timing niet in het gedrang komt en de rotonde alsnog versneld uitgevoerd kan worden. De Vlaamse Overheid dient een plan van aanpak op te maken met een communicatietraject waarbij duidelijk wordt aangegeven wanneer welke werken worden uitgevoerd met welke effecten. Het geheel van ingrepen heeft immers een grote impact op De Rijksweg (met haar complexe mix van stedelijke functies), het regionaal bedrijventerrein, de aansluiting van het stedelijk gebied op de E314 en de ontsluiting van Mechelen aan de Maas.*
- 2. ter hoogte van de uitrit carpoolparking en handelszaak Meubelhof een zone wordt gemarkeerd die ten alle tijden vrij moet blijven opdat verkeer kan invoegen.*
- 3. Het Tankstation dient een verplichte rechtsuit uitrit te krijgen op het nieuwe deel Industrielaan - uitrijden richting bestaande deel Industrielaan moet onmogelijk zijn - uitrijden naar rotonde verplicht. Signalisatie en fysische inrichting dienen dit maximaal te berwerkstelligen.*
- 4. Als in de realiteit via monitoring door AWW blijkt dat de druk op de rotonde te groot wordt, moet het uitrijden vanuit de Industrielaan naar de Rijksweg N78 opnieuw mogelijk worden. De afsluiting van de Industrielaan zal daarom in eerste instantie uitgevoerd worden met paaltjes die fysiek in en uitrijden voor gemotoriseerd onmogelijk maken. Slechts na een positieve evaluatie van het functioneren van het geheel én de rotonde, kan de definitieve afwerking gebeuren met wegnemen verhardingen en doorvoeren van groenaanplantingen.*
- 5. Rekening houdende met bezwaar nr. 1 moet aan de T-splitsing van de Industrielaan en de nieuw aan te leggen verbindingsweg een groenaanplanting worden voorzien, waardoor lichtvervuiling wordt voorkomen.*
- 6. De huidige inrit van de Industrielaan moet worden aangewend om in te rijden naar het tankstation en naar de Aldi.*

Wateradvies i.v.m. de watertoets van het Provinciebestuur van Limburg - Dienst Water en Domeinen

Uit de toepassing van de nadere regels voor de toepassing van de watertoets bij besluit van 20 juli 2006, gewijzigd op 14 oktober 2011, is gebleken dat het aanpassen van kruispunt N78 Rijksweg x Ringlaan en de verbinding van de Industrielaan met rotonde E314 een verandering van de toestand van watersystemen (of bestanddelen ervan) tot gevolg heeft. Deze verandering heeft geen betekenisvol schadelijk effect op het milieu voor zover de volgende voorwaarde wordt opgenomen in het bouwdoossier:

- *Het aanwenden van infiltratiebuizen als RWA is hier verboden o.w.v. de gevoeligheid van dit gebied voor grondwaterdruk (kwel) bij hoogwater van de Maas.*

Het wateradvies is dan ook voorwaardelijk gunstig.

...

Het departement Landbouw en Visserij, afdeling Duurzame Landbouwwontwikkeling, brengt op 18 december 2013 een gunstig advies uit.

Het Agentschap voor Natuur en Bos brengt op 10 januari 2014 een gunstig advies uit.

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

“ ...

HET OPENBAAR ONDERZOEK

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

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

De bezwaren handelen over:

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

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

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

- De ontsluiting van Oude Bunders wordt gepland te verlopen via een rotonde op de N78 ter hoogte van de Weg naar Zutendaal, dit project zou binnenkort worden aanbesteed volgens de wegbeheerder, dit element wordt ook meegenomen als suggestie onder 2°;
- De lichthinder zal niet toenemen ten opzichte van de bestaande situatie ter hoogte van de Industrielaan, de bouwheer dient de geldende normen inzake verlichting te volgen; deze zijn wettelijk opgelegd;
- De toegang tot alle aangelande percelen dient steeds gegarandeerd te zijn volgens de wettelijke bepalingen;
- Noodzaak van de nieuwe verbinding tussen de rotonde en de Industrielaan wordt aangetoond door het bestaan van het huidige conflictpunt van de Industrielaan met de N78; de verbinding tussen de Industrielaan en de rotonde zal deze problematische situatie oplossen;
- De uitbreiding van het tankstation is niet van toepassing voor deze vergunningsaanvraag;
- Snelheidsbeperking nieuwe weg is niet aangegeven signalisatie is niet vergunningsplichtig;
- Door het bochtige tracé van de weg zullen bestuurders niet snel kunnen rijden;
- De uitrit van het tankstation zal verplicht rechtsaf zijn (fysiek onmogelijk gemaakt + signalisatie).
- Meer verkeer door de realisatie van deze plannen kan niet aangetoond worden;
- De gemeente kan door het mobiliteitsplan vele verzuchtingen van de bewoners grondig opvolgen hinder inzake geparkeerde vrachtwagens en visievorming inzake vrachtwagenparkeren in de ruimere omgeving en de gemeente, snelheidsovertredingen, fout parkeren, verkeerde verkeersbewegingen zoals het uitrijden en inrijden waar dat niet kan of mag;
- Vanaf verbindingsweg tankstation oprijden kan niet vermits hier enkel een uitrit is voorzien handhaving dient te worden uitgevoerd door de gemeente;
- De uitrit vanuit het tankstation dient te gebeuren via de rotonde waarbij de verwachte verhoging van de intensiteit op de rotonde procentueel zeer klein is;
- De verhoging van de intensiteiten vanuit Aldi zal beperkt zijn;
- Het dubbelrichtingsfietspad is conform fietspadenvademecum (fietspad aanliggend verhoogd met 1 m tussen fietspad en rijweg);
- De riolering wordt voorzien volgens alle wettelijke bepalingen;
- Fietspaden in Industrielaan, Gildestraat en Rodenbachstraat vallen buiten het bestek van deze stedenbouwkundige vergunningsaanvraag;
- Inzake het uitrijden vanuit een woning ter hoogte van het kruispunt zijn de te verwachten intensiteiten op de weg zeer laag en zal er voldoende tijd zijn om zich op de weg te begeven;
- Voor de oversteek van de fietsers zal bijkomende verlichting worden aangebracht maar de fietser dient steeds voorrang te geven; hier kan wel een probleem zijn inzake oversteekbaarheid; gevraagd wordt aan de bouwheer om deze oversteekbaarheid grondig te onderzoeken en eventueel bijkomende maatregelen te treffen om dit oversteken te beveiligen;
- Inzake het fietspad in twee richtingen; hierdoor wordt de fietser weggeleid van de meest gevaarlijke conflictpunten aan het kruispunt met de Rodenbachstraat en de toegangen naar de commerciële activiteiten aan de Rijksweg aan de oostzijde van de N78;
- Geparkeerde vrachtwagens zijn ook nu reeds aanwezig; een handhavingsbeleid door de gemeente kan een oplossing bieden;
- Er is geen plaats voor geluidsbermen in de buurt van de Industrielaan maar er kan wel bijkomend groen worden voorzien;

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

HISTORIEK

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

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

BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING EN DE AANVRAAG

de bestaande toestand:

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

de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen:

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

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

- Noodzaak fasegewijze uitvoering van de werken;

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

WATERTOETS

...

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

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

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

ALGEMENE CONCLUSIE

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

...

2° de volgende voorwaarden na te leven:

- Het aanwenden van infiltratiebuizen als RWA is hier verboden o.w.v. de gevoeligheid van dit gebied voor grondwaterdruk (kwel) bij hoogwater van de Maas;

- De toegang tot alle aangelande percelen dient steeds gegarandeerd te zijn volgens de wettelijke bepalingen;
- Naleven van de archeologische vondstmeldingsplicht (artikel 8).
- Ter hoogte van de uitrit carpoolparking en handelszaak Meubelhof een zone markeren die ten alle tijden vrij moet blijven opdat verkeer kan invoegen.
- Het tankstation dient een verplichte rechtse uitrit te krijgen op het nieuwe deel Industrielaan - uitrijden richting bestaande deel Industrielaan moet onmogelijk zijn - uitrijden naar rotonde verplicht. Signalisatie en fysieke inrichting dienen dit maximaal te bewerkstelligen.
- Aan de T-splitsing van de Industrielaan en de nieuw aan te leggen verbindingsweg dient groenaanplanting te worden voorzien, waardoor lichtvervuiling wordt voorkomen.
- Gevraagd wordt aan de bouwheer om de oversteekbaarheid van de N78 voor fietsers, die het tweerichtingsfietspad willen bereiken, grondig te onderzoeken en eventueel bijkomende maatregelen te treffen om dit oversteken te beveiligen.

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

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

...”

Dit is de bestreden beslissing.

De nv ALDI heeft met een aangetekende brief van 2 april 2014 een vordering tot vernietiging van de bestreden beslissing ingesteld. Deze zaak is bij de Raad gekend onder het rolnummer 1314/0465/A/4/0428.

De nv 'T MEUBELENHOF heeft met een aangetekende brief van 4 april 2014 een vordering tot vernietiging van de bestreden beslissing ingesteld. Deze zaak is bij de Raad gekend onder het rolnummer 1314/0480/A/4/0466.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

A. Ontvankelijkheid wat betreft de tijdigheid van het beroep

De verzoekende partij is een belanghebbende derde voor wie de beroepstermijn, overeenkomstig artikel 4.8.11, §2, 1°, b) VCRO ingaat de dag na deze van de startdatum van de aanplakking.

Uit het administratief dossier blijkt dat het bestreden besluit op 5 februari 2014 werd betekend aan het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Maasmechelen (bijlage 5).

Het administratief dossier bevat eveneens een document "mededeling startdatum van aanplakking", met de vermelding dat "op 19/02/2014 (datum) de bekendmaking op een vanaf het openbaar domein goed zichtbare plaats en leesbaar is uitgehangen" (bijlage 6), hetgeen niet wordt betwist door de partijen.

De vordering van de verzoekende partij, ingesteld op 3 april 2014, is derhalve tijdig.

B. Ontvankelijkheid wat betreft het belang van de verzoekende partij

Om als derde belanghebbende bij de Raad een beroep te kunnen instellen, vereist artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO in principe dat de verzoekende partij, als natuurlijke persoon of als rechtspersoon, rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kan ondervinden ingevolge de bestreden vergunningsbeslissing. Artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO vereist derhalve niet dat het bestaan van deze hinder of nadelen absoluut zeker is.

Wel zal de verzoekende partij het mogelijk bestaan van deze hinder of nadelen voldoende waarschijnlijk moeten maken, de aard en de omvang ervan voldoende concreet moeten omschrijven en tegelijk zal de verzoekende partij dienen aan te tonen dat er een rechtstreeks of onrechtstreeks causaal verband kan bestaan tussen de uitvoering of de realisatie van de vergunningsbeslissing en de hinder of nadelen die zij ondervindt of zal ondervinden.

De Raad stelt vast dat de verzoekende partij in haar verzoekschrift voldoende aannemelijk maakt dat zij rechtstreekse dan wel onrechtstreekse hinder en nadelen kan ondervinden ingevolge de bestreden beslissing. De Raad aanvaardt de vermeende negatieve implicaties voor de woon- en levenskwaliteit in hoofde van de verzoekende partij door de creatie van een nieuwe verbindingsweg met de Industrielaan ter hoogte van haar woning. Er valt evenmin te betwisten dat er een causaal verband kan bestaan met de realisatie van de bestreden beslissing.

De door de verzoekende partij opgesomde mogelijke hinder en nadelen zijn voldoende persoonlijk, direct en actueel. De verzoekende partij beschikt dan ook over het rechtens vereiste belang in de zin van artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO.

V. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Luidens artikel 4.8.18, §2, eerste lid VCRO kan de Raad de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing enkel bevelen als de onmiddellijke tenuitvoerlegging van die beslissing een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokken en als de verzoekende partij ernstige middelen aanvoert die de vernietiging van de aangevochten beslissing kunnen verantwoorden.

A. Moeilijk te herstellen ernstig nadeel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partij omschrijft het moeilijk te herstellen ernstig nadeel dat zij meent te lijden als volgt:

“ ...

Zoals uit dit verzoekschrift blijkt, vraagt Verzoeker naast vernietiging van de bestreden beslissing eveneens schorsing ex. art. 4.8.18. §2 VCRO.

Daartoe dient Verzoeker enerzijds de ernst van het persoonlijk nadeel en het moeilijk te herstellen karakter van dit nadeel te duiden. Verzoeker heeft hiervoor gemotiveerd uiteen gezet welk ernstig persoonlijk nadeel hij zal ondervinden van de bestreden beslissing; de hinder, de schending van het gebruiksgenot van zijn eigendom (woning) en de veiligheid van Verzoeker (en de verkeersveiligheid in het algemeen) zijn aan de orde gekomen. Omodeloze herhaling te voorkomen, verzoekt Verzoeker Uw Raad het door hem gestelde hier als integraal ingelast te beschouwen.

Het moeilijk te herstellen nadeel is duidelijk. Wanneer een aanvang wordt genomen met de uitvoering van de bestreden beslissing, ontstaat het nadeel voor Verzoeker onmiddellijk en is bij latere vernietiging niet meer te herstellen. De hinder, schending van het gebruiksgenot en veiligheid van Verzoeker zijn in dat geval niet terug te draaien. Een afweging van de belangen van Verzoeker en AWV leidt niet tot een andere conclusie. Er is geen dusdanig openbaar belang dat ertoe noopt dat de bestreden beslissing met spoed wordt uitgevoerd. Meer nog, wanneer de beslissing vernietigd zou worden, zou het thans een aanvang nemen met de uitvoering ervan tot hoge kosten (ongedaanmaking werken en vergoeding van de schade) voor de overheid leiden.

...”

2.

De verwerende partij antwoordt hierop als volgt:

“ ...

- Verzoekende partij zet het volgende uiteen in het verzoekschrift tot schorsing inzake het moeilijk te herstellen ernstig nadeel op pagina 14 van het verzoekschrift:

“(..) Verzoeker heeft hiervoor gemotiveerd uiteen gezet welk ernstig persoonlijk nadeel hij zal ondervinden van de bestreden beslissing; de hinder, de schending van het gebruiksgenot van zijn eigendom (woning) en de veiligheid van verzoeker (en de verkeersveiligheid in het algemeen) zijn aan de orde gekomen. (...)”

De verzoekende partij laat derhalve na in het verzoekschrift duidelijk en concreet aan te geven waarin precies het moeilijk te herstellen ernstig nadeel is gelegen dat hij ingevolge de onmiddellijke tenuitvoerlegging van het bestreden besluit ondergaat of dreigt te ondergaan.

De verzoekende partij laat na concrete gegevens aan te voeren die erop wijzen dat hij persoonlijk een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan ondergaan.

Verzoekende partij laat het moeilijk te herstellen ernstig nadeel samenvallen met de middelen.

Verzoekende partij licht niet toe hoe zijn woning gelegen is ten opzichte van het bouwterrein.

Aangezien de onmiddellijke tenuitvoerlegging van het bestreden besluit geen moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen, dient de vordering tot schorsing afgewezen te worden.

Volledigheidshalve wordt het volgende opgemerkt.

De lichthinder is minimaal en bij elk T-kruispunt vergelijkbaar. Aan de T-splitsing van de Industrielaan en de nieuw aan te leggen verbindingsweg moet een groenaanplanting voorzien worden, waardoor lichtvervuiling wordt voorkomen.

Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid.

Ook wanneer de verzoekende partij in de huidige bestaande toestand zijn woning verlaat, dient hij rekening te houden met het verkeer dat langs zijn woning van en naar het achtergelegen industriegebied rijdt.

Het verkeer dat thans van en naar het achtergelegen industriegebied rijdt, gebruikt de Industrielaan en rijdt derhalve reeds langs de woning van de verzoekende partij.

Volgens de vaste rechtspraak is een financieel nadeel geen moeilijk te herstellen ernstig nadeel.

...

Beoordeling door de Raad

1.

In de memorie van toelichting wijst de decreetgever erop dat het begrip ‘moeilijk te herstellen ernstig nadeel’ eveneens wordt gehanteerd binnen het schorsingscontentieux van de Raad van State en dat vermeld begrip, voor wat de mogelijkheid tot schorsing in procedures voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen betreft, in diezelfde zin mag worden begrepen (*Parl. St. VI. Parl, 2008-2009, nr. 2011/1, p. 222, nr. 627*). Opdat de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing door de Raad zou kunnen bevolen worden, moet de verzoekende partij doen blijken van een ernstig nadeel dat moeilijk te herstellen en bovendien persoonlijk is.

De verzoekende partij dient aan de hand van concrete en precieze gegevens aan te duiden waaruit enerzijds de ernst van het persoonlijke nadeel bestaat dat zij ondergaat of dreigt te

ondergaan, wat inhoudt dat concrete en precieze aanduidingen moeten worden verschaft over de aard en de omvang van het nadeel dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de aangevochten beslissing kan berokkenen, en waaruit anderzijds het moeilijk te herstellen karakter van het nadeel blijkt.

Het moeilijk te herstellen ernstig nadeel, zoals vervat in artikel 4.8.18, §2, eerste lid VCRO, kan dan ook niet, minstens niet zonder meer, gelijkgeschakeld worden met de in artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO bedoelde “rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen” die de verzoekende partij kan ondervinden ingevolge een vergunningsbeslissing en die de verzoekende partij desgevallend het rechtens vereiste belang bij de procedure verschaft. Bij de beoordeling van de ernst en het moeilijk te herstellen karakter van de ingeroepen nadelen kan de Raad bovendien alleen rekening houden met wat in dat verband in het verzoekschrift werd aangevoerd en met de bij dat verzoekschrift gevoegde stukken.

2.

Bij het onderdeel “5. Het moeilijk te herstellen ernstig nadeel” stelt de verzoekende partij dat haar voorgaande uiteenzettingen “als integraal ingelast te beschouwen” zijn. Onder het onderdeel “4. Concrete toepassing middelen in rechte aan de hand van de beslissing van AWW” wordt onder meer het volgende uiteengezet:

“ ...

Verzoeker merkt op dat hij zeker lichthinder zal ondervinden van het afrijdend verkeer, komende van de rotonde Rijksweg N78 en rijdende richting Industrielaan. De aansluiting van de nieuwe verbindingsweg met de Industrielaan komt immers recht tegenover verzoeker zijn woning te liggen (Stuk 05). Dit erkent zowel de gemeente als de Gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van Ruimte Vlaanderen, afdeling Limburg. Deze laatste vermeldt eerst dat de lichthinder niet zal toenemen, maar stelt in zijn voorwaarden toch een groenaanplanting te voorzien waardoor lichtvervuiling voorkomen moet worden.

Verzoeker had reeds een overleg met de burgemeester van Maasmechelen, doch tot op heden werden geen concrete voorstellen verkregen. Verzoeker kan tot op heden niet akkoord gaan met deze groenaanplanting gezien er geen concreet plan is.

...

Op dit kruispunt (nieuwe verbindingsweg met Industrielaan, pal voor de woning van Verzoeker) komen in de nieuwe situatie (minstens):

*1) Circa 4.600 bezoekers per week (6/7 werkdagen) van de Aldi (x2 rijbewegingen). Dit houdt minimaal 9.200 rijbewegingen extra **per week** in, alleen al **overdag**. Al deze voertuigen moeten via dit kruispunt passeren gezien de Industrielaan met de Rijksweg N78 volledig wordt afgesloten. Terwijl nu de meerderheid van deze klanten via de Rijksweg, de Industrielaan oprijden en ook weer langs dezelfde weg het warenhuis Aldi verlaten en niet voor de woning van Verzoeker passeren. Dit zijn gegevens die de NV Aldi heeft overgemaakt aan de gemeente en AWW.*

*2) Circa 2.338 rijbewegingen gemiddeld **per dag** erbij. Dit is het verkeer van vrachtwagens en personenwagens van en naar de industrieterreinen (Manenborn en Oude Bunders) en het plaatselijk verkeer.*

Deze gegevens zijn gebaseerd op een onafhankelijke verkeerstelling van de lokale politie in april 2009 (Stuk6). Dit verkeer is nog toegenomen tot circa 3000 rijbewegingen. Het voorgaande werd aan Verzoeker bevestigd door de

mobilitéitsambtenaar van de gemeente Maasmechelen in bijzijn van de burgemeester, schepenen en AWW. Gezien de gemeente flankerende maatregelen wil nemen is het de bedoeling dat dit verkeer gekanaliseerd wordt via de nieuwe verbindingsweg naar de rotonde.

Op dit moment heeft Verzoeker zeer weinig hinder van dit verkeer, gezien dit nu vooral via de Gildestraat rijdt en niet voor zijn woning passeert.

Uit bovenstaande cijfers blijkt dat bij Verzoeker, bij het realiseren van de nieuwe verbindingsweg, per dag gemiddeld 3.500 en in de toekomst nog meer voertuigen zullen passeren. In de nieuwe situatie zou zich voor de woning van Verzoeker een zeer druk kruispunt bevinden met daarbij (pal voor zijn in- en oprit!) een oversteekplaats voor fietsers en een dubbelrichtingsfietspad.

*Gezien Verzoeker niet kan keren op zijn erf moet hij steeds achterwaarts uitrijden. Uit het voorgaande blijkt dat de verkeersintensiteit fors zal toenemen in het geval van realisering van de plannen. Daarnaast moet er voor het huis van Verzoeker nog een groenaanplanting gerealiseerd worden, waarvan tot op heden niet geweten hoe deze gerealiseerd wordt, welke invloed dit heeft op het gezichtsveld en overzicht op het kruispunt. Verzoeker concludeert dat hij zijn op-en afrit niet meer op een verkeersveilige manier kan afrijden (**Stuk07**). Dit zorgt voor een ernstig nadeel voor verzoeker.*

...”

Hiermee wordt gewezen op de creatie van een nieuwe verkeerssituatie, met name een zeer druk kruispunt met oversteekplaats en dubbelrichtingsfietspad door de nieuwe verbindingsweg tussen de rotonde Rijksweg N78 en de Industrielaan, waardoor de verzoekende partij als “ernstig nadeel” meent lichtvervuiling en een forse toename en afname van respectievelijk de verkeersintensiteit en de verkeersveiligheid, te zullen ondervinden.

De verzoekende partij legt onder meer de volgende stukken neer: arresten van de Raad van State (stukken 3 en 4), uittreksel van de plannen waarmee respectievelijk de lichtvervuiling en het (achterwaarts) uitrijden worden gesimuleerd (stukken 5 en 7), een door de lokale politie uitgevoerde verkeersstelling (stuk 6), en fotodossiers (stukken 10 en 11).

3.

Volgens de bestreden beslissing wordt een “aanvraag tot aanpassen van kruispunt N78 Rijksweg x Ringlaan en de verbinding van de Industrielaan met de rotonde E314 x N78”, vergund. In de repliek van de verwerende partij wordt verduidelijkt dat een “T-splitsing” wordt gecreëerd - weliswaar met groenaanplanting - aan de Industrielaan en de nieuwe verbindingsweg.

De door de verzoekende partij bijgebrachte stukken en de hierop aangebrachte aantekeningen geven duidelijk de inrichting van het aan te leggen T-kruispunt enerzijds weer en anderzijds, in tegenstelling tot wat de verwerende partij beweert, ook de frontale ligging van haar eigendom met in- en uitrit ten opzichte van deze nieuwe verbindingswegen als component van het vergunde.

Deze niet te ontkennen negatieve wijziging van de verkeerssituatie waarmee de verzoekende partij zal worden geconfronteerd ten gevolge van de tenuitvoerlegging - (deels) ter hoogte van haar eigendom - van de bestreden beslissing, kan in alle redelijkheid niet als normaal te tolereren worden afgedaan en doet dus een ernstig nadeel ontstaan in hoofde van de verzoekende partij.

De verwerende partij kan niet worden gevolgd in zoverre zij de ernst van het vermelde nadeel poogt te minimaliseren door te wijzen op de opgelegde groenaanplanting, de geopperde betere afhandeling van verkeer en de huidige bestaande toestand inzake het achtergelegen industriegebied. De gewijzigde ontsluiting van de nabijgelegen supermarkt (Aldi), die de bestreden beslissing evenzeer aanvecht, wordt minstens hierbij genegeerd.

De Raad stelt tevens vast dat het ingeroepen nadeel moeilijk te herstellen is. Gezien de aard en omvang van het project is het voor een particulier, zoals de verzoekende partij, misschien niet onmogelijk doch wel dermate moeilijk om na de gebeurlijke vernietiging van de bestreden beslissing, zelfs wanneer deze slechts gedeeltelijk is uitgevoerd, enig dienstig herstel te bekomen.

4.

Er is dan ook voldaan aan de in artikel 4.8.18, §2, eerste lid VCRO gestelde voorwaarde dat een bestreden vergunningsbeslissing slechts geschorst kan worden ter voorkoming van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel.

B. Ernstige middelen

Standpunten van de partijen

1.

In een derde middel voert de verzoekende partij de schending aan van artikel 4.3.1 VCRO. Zij zet uiteen:

“ ...

Art. 4.3.1. VCRO bepaalt dat het aangevraagde dient beoordeeld te worden aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben (onder andere) de mobiliteitsimpact, hinderaspecten, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen.

Van een dergelijke beoordeling door AWW bij het nemen van haar beslissing, blijkt allerminst.

In het navolgende zal Verzoeker de consequenties van de beslissing op deze aandachtspunten en criteria nader stellen en onderbouwen. Conclusie is dat AWW deze boordeling onvoldoende heeft uitgevoerd (en gemotiveerd), waarmee schending van art. 4.3.1. VCRO vast staat en het middel gegrond dient te worden verklaard.

...”

De verzoekende partij verduidelijkt dit standpunt bij het onderdeel “4. Concrete toepassing middelen in rechte aan de hand van de beslissing van AWW” onder meer als volgt:

“ ...

- *De uitrit vanuit het tankstation dient te gebeuren via de rotonde waarbij de verwachte verhoging van de intensiteit op de rotonde procentueel zeer klein is. De verhoging van de intensiteiten vanuit Aldi zal beperkt zijn. (Stuk 01)*
- *Als in de realiteit via monitoring door AWW blijkt dat de druk op de rotonde te groot wordt moet het uitrijden vanuit de Industrielaan naar de Rijksweg opnieuw mogelijk worden. De afsluiting van de Industrielaan zal daarom in eerste instantie uitgevoerd worden met paaltjes die fysiek in –en uitrijden voor het gemotoriseerd verkeer onmogelijk maken. Slecht na een positieve evaluatie van het functioneren van het*

geheel en de rotonde kan de definitieve afwerking gebeuren met het wegnemen verhardingen en doorvoeren van groenaanplantingen. (Stuk 01)

Aangezien men in de eerste alinea hierboven het woord procentueel gebruikt, blijkt dat er verkeerstellingen zijn uitgevoerd. Tot op heden werden deze niet bekend gemaakt. Verzoeker concludeert dat dit het niet onderbouwen van deze stelling door AWV een motiveringsgebrek inhoudt. Ook de mobiliteitsimpact is onvoldoende onderzocht (art. 4.3.1 VCRO).

Gezien in tweede alinea hierboven het woord monitoring gebruikt wordt, vraagt Verzoeker zich af of er daadwerkelijk metingen zijn gebeurd. In de huidige geïnformatiseerde wereld kan men nauwkeurige metingen en simulaties maken welke gevolgen deze verandering zal hebben voor de verkeersintensiteit op de rotonde. Nu van een dergelijk voorafgaand(e) onderzoek, meting of studie niet blijkt, schendt AWV daarmee zowel het zorgvuldigheidsbeginsel, haar motiveringsplicht en art. 4.3.1. VCRO.

Het tankstation is een zeer druk bezocht tankstation en wordt vooral bezocht door Nederlanders, nu het net tegenover de eerste afrit van de E314 vanuit Nederland ligt. Iedere bezoeker die dit tankstation wil bezoeken komt twee keer op deze rotonde. Hij moet deze rotonde oprijden vanuit welke richting hij ook komt om dit tankstation te bereiken en moet bij het afrijden van het tankstation weer via de rotonde wegrijden. Het aantal bezoekende voertuigen wordt geschat op 3.000 per dag. Dit werd Verzoeker door de gerant van het tankstation meegedeeld.

In bestaande situatie kan men enkel via deze aansluiting op de rotonde de handelszaken NV MEGRO, Meubelen Neven, de carpoolparking in -en uitrijden en het tankstation langs de achterzijde uitrijden. Dit is alle verkeer dat via deze verbinding aldaar de rotonde kan op -en afrijden. Verzoeker stelt nu reeds vast dat daardoor het verkeer op de rotonde regelmatig volledig stil staat.

In de toekomst gaat men ook een mogelijkheid creëren om via deze aansluiting met de rotonde de Industrielaan op te rijden. Indien het aan de rotonde druk is, is dit de ideale sluipteg om het stilstaand verkeer (file) aan het tankstation te omzeilen en via deze aftakking de Industrielaan op te rijden en zo via andere straten in de wijk zijn weg voor te zetten. Hier kan men gemakkelijk parallel aan de Rijksweg verder rijden, terwijl het verkeer op de Rijksweg stilstaat. Nu kan – en doet - men dit niet gezien men eerst het tankstation moet passeren voordat men de wijk kan inrijden.

Op basis van bovenstaande concludeert Verzoeker dat de intensiteit op de rotonde en vooral op de nieuwe aansluiting met de Industrielaan fors gaat toenemen. Verzoeker is niet op de hoogte van de huidige procentuele intensiteit op de rotonde maar stelt wel vast dat er nu reeds lange wachttijden ontstaan aan deze rotonde. De grootste oorzaak van deze wachttijden is dat het vrachtverkeer niet op een vlotte manier de inrit van het tankstation kan oprijden gezien er veel te veel vrachtwagens dit tankstation frequenteren en men dan op de rechterrijstrook van de Rijksweg N78 moet blijven wachten waardoor al het verkeer aldaar op deze rotonde stil komt te staan.

Verzoeker stelt vast dat AWV niet op zorgvuldige wijze kan overwegen en constateren dat, en in ieder geval onvoldoende motiveert waarom, de verwachte verhoging van de intensiteit op de rotonde procentueel zeer klein zal zijn.

De uitlatingen van AWV zelf zijn hiermee in strijd. Tijdens een overleg op 6 november 2013 heeft AWV immers verklaard:

- *dat het reeds bijzonder druk is op deze rotonde en men er in de nieuwe situatie nog meer verkeer gaat naar kanaliseren, terwijl dit verkeer in de huidige toestand niet op de rotonde komt. Men kan wegrijden via het kruispunt Industrielaan-Rijksweg N78;*
- *men eigenlijk een volledige nieuwe rotonde zou moeten aanleggen om dit probleem op te lossen maar dat daarvoor geen financiële middelen beschikbaar zijn;*
- *Indien men de Industrielaan met de Rijksweg N78 niet kan en/of mag afsluiten, de nieuwe verbindingsweg geen nut heeft.*

Voorgaande constatering in combinatie met de eigen verklaringen van AWV houden volgens Verzoeker schending in van de genoemde beginselen van behoorlijk bestuur, de wettelijke motiveringsplicht en de relevante bepaling van de VCRO.

- *De uitbreiding van het tankstation is hier niet van toepassing. (Stuk 01)*
- *Vanaf verbindingsweg het tankstation oprijden kan niet vermits hier enkel een uitrit is voorzien handhaving dient te worden uitgevoerd door de gemeente. De verplichte rechtsuitrit voor het tankstation was volgens de bouwheer steeds de bedoeling geweest, de uitrit zal zo aangelegd worden dat het fysiek onmogelijk is om naar links uit te rijden, daarnaast zullen we een doorlopende markering aanbrengen in het midden van de rijweg en de nodige verkeersborden voorzien. Het tankstation dient een verplichte rechtse uitrit te krijgen op het nieuwe deel Industrielaan- uitrijden richting bestaande deel Industrielaan moet onmogelijk zijn – uitrijden naar rotonde verplicht. Signalisatie en fysieke inrichting dienen dit maximaal te bewerkstelligen. (Stuk 01)*

Op huidig plan is er geen rechtsuitrit gecreëerd door de bouwheer.

Op het plan staat een aansluiting van het tankstation getekend met de nieuwe verbindingsweg. Deze ligt kort bij de Industrielaan. Voertuigen en ook vrachtwagens (regelmatig met dubbele trekkercombinatie) moeten aldaar het terrein verlaten. Gevolg hiervan is veel optrekkende vrachtwagens met veel geluidsoverlast (vooral 's nachts). Het tankstation en de shop zijn 7 dagen op 7 – 24u op 24u open met de nodige overlast tot gevolg.

De uitbreiding van het tankstation is hier wel van toepassing gezien AWV (onterecht) de verantwoordelijkheid bij het tankstation legt om een fysieke aansluiting (uitrit van het tankstation verplicht rechts afslaan) te realiseren.

De wegbeheerder gaat enkel signalisatie en wegmarkeringen realiseren zoals dit vermeld staat in bestreden beslissing.

De NV BRIM, eigenaar van het tankstation, heeft op 23 september 2013 een stedenbouwkundige vergunning ingediend (Stuk 08, Dossiernummer 2013/0320) voor de uitbreiding van het tankstation. Zowel in de beschrijving als in de plannen is niets te zien van fysieke maatregelen om te voorkomen dat men links kan afslaan. Op het plan heeft men enkel een gebodsbord (D1) geplaatst aan de uitrit en dan nog op privéterrein. Op dit plan is geen verbodsbord geplaatst om via de verbindingsweg aan de achterzijde het tankstation op te rijden. Dus in het bijgeleverde plan van deze bouwvergunning kan niet vastgesteld worden of dit enkel een uitrit is (Stuk 08) .

Op het moment van indiening van de stedenbouwkundige vergunning met **Dossiernummer 2013/0320** was het openbaar onderzoek waarvan bestreden beslissing deel uitmaakt reeds afgerond. Dus NV BRIM was toen reeds op de hoogte dat zij fysieke maatregelen moesten realiseren doch hielden bij de aanvraag voor de uitbreiding van het tankstation hier geen rekening mee.

Het voorkomen dat de bezoekers van het tankstation linksaf kunnen slaan is voor Verzoeker essentieel. Indien hiervoor geen afdoende maatregelen getroffen worden, zal dit zorgen voor veel lichtinval tijdens de avonduren en 's nachts. Ook zal dit zorgen voor (geluids)overlast van vertrekkende voertuigen en vrachtwagens. Het ontbreken van deze maatregelen, een duidelijke afweging van belangen of een gedegen motivering waarom de uitvoering hiervan bij NV Brim wordt gelegd in de beslissing van AWW leidt tot de conclusie dat de beslissing onvolledig is en strijdig met de genoemde algemene beginselen van behoorlijk bestuur, de VCRO en de wettelijke motiveringsplicht.

- Er is geen plaats voor geluidsschermen in de buurt van de Industrielaan maar er kan wel bijkomend groen worden voorzien. **(Stuk 01)**

Verzoeker stelt vast dat de – op dit punt door twee overheidsorganen ingenomen standpunten – lijnrecht tegenover elkaar staan. De gemeente dringt er op aan dat ter hoogte van het tankstation geluidswerende schermen van 5m20 hoog worden geplaatst om de geluidshinder, afkomstig van het tankstation, te beperken voor de woningen gelegen op de Industrielaan ter hoogte van het tankstation.

Dat deze geluidsschermen er tot op heden niet staan, is één van de grootste redenen voor het niet uitbreiden van het tankstation en weigering van een milieuvergunning (dossiernummer AMV/00072675/1013 aangevraagd door de NV BRIM door Minister Joke Schauvliege tegen het besluit van de deputatie van de provincie Limburg van 07/02/2013 met nummer 780.71/A/2012.224) **(Stuk 09)**.

In de bekendmaking voor de uitbreiding van het tankstation staat dit ook vermeld. Deze geluidsschermen moeten er in de huidige situatie voor zorgen dat de overlast van auto/vrachtbewegingen voor de overburen van de Industrielaan beperkt wordt.

Verzoeker stelt vast dat, gelet op het voorgaande, de beslissing van AWW opnieuw de genoemde normen schendt.

- Voor de oversteek van de fietser zal bijkomende verlichting worden aangebracht maar de fietser dient steeds voorrang te geven hier kan wel een probleem zijn inzake oversteekbaarheid, gevraagd wordt aan de bouwheer om deze oversteekbaarheid grondig te onderzoeken en eventueel bijkomende maatregelen te treffen om dit oversteken te beveiligen. **(Stuk 01)**

Gevraagd wordt aan de bouwheer om de oversteekbaarheid van de N78 voor fietsers, die het tweerichtingsfietspad willen bereiken, grondig te onderzoeken en eventueel bijkomende maatregelen te treffen om dit oversteken te beveiligen **(Stuk01)**.

Het fietspad aan de westzijde van de N78 wordt dubbelrichting gemaakt, de carpoolparking wordt bereikbaar met de fiets via een dubbelrichtingsfietspad op de omgelegde Industrielaan en verder naar het kruispunt N78 Rijksweg x Ringlaan met een dubbelrichtingsfietspad **(Stuk 01)**.

De functionele inpasbaarheid is maximaal te noemen vermits het hier een optimalisatie betreft van een bestaande verkeerssituatie met te veel conflictpunten voor de fietsers en voor de ongewenste terugkeerbewegingen van vachtwagens op de N78 zelf.(Stuk 01)

Door de aanleg van een dubbelrichtingsfietspad aan de westzijde wordt de fietser weggeleid van talrijke conflictpunten aan de overzijde van de N78.(Stuk 01)

Inzake het fietspad in twee richtingen: hierdoor wordt de fietser weggeleid van de meest gevaarlijke conflictpunten aan het kruispunt met de Rodenbachstraat en de toegangen naar de commerciële activiteiten aan de Rijksweg aan de oostzijde van de N78.(Stuk 01)

Bovenstaande citaten uit de bestreden beslissing zijn tegenstrijdig. Men beweert dat het om een optimalisatie gaat voor de fietsers. Men stelt conflictpunten op te lossen voor deze fietsers door het realiseren van een dubbelrichtingsfietspad.

Verzoeker heeft daarbij een aantal zeer concrete vragen:

- Waarom moet er dan bijkomende verlichting worden aangebracht?*
- Waarom erkent met wel een probleem inzake oversteekbaarheid en wordt er aan de bouwheer gevraagd om deze oversteekbaarheid grondig te onderzoeken?*
- Welke conflictpunten zijn er aan de Rodenbachstraat voor fietsers, aldaar is toch een kruispunt met verkeerslichten ?*

*Verzoeker merkt daarbij op dat de fietser in de **huidige** bestaande situatie **drie** keer in conflict komt met afslaand gemotoriseerd verkeer op de Rijksweg N78 (ter hoogte van de rotonde, ter hoogte van het tankstation (afslaand verkeer inrit tankstation) en ter hoogte van de Industrielaan.*

*In de **nieuwe** situatie stelt Verzoeker vast dat de fietser minstens **vier** keer in conflict komt met het gemotoriseerd verkeer, namelijk:*

- oversteekplaats voor fietser aan de carpoolparking;*
- op -en afrit parking Meubelen Neven en MEGRO NV;*
- oversteekplaats voor fietsers op de Industrielaan ter hoogte van huisnummer 12 in een bocht op een voorrangsweg waar men 70Km/U mag rijden (zeer gevaarlijk);*
- in-uitrit van de parking Aldi plus in- en uitritten van de aldaar gelegen woningen.*

Het betreft in de nieuwe situatie ook nog een dubbelrichtingsfietspad, terwijl in bestaande situatie het slechts een éénrichtingsfietspad is.

Verzoeker is er vanzelfsprekend niet op tegen dat de zwakke weggebruiker op een veilige manier van en naar de carpoolparking en de handelszaken kan fietsen. Hiervoor zijn echter veiligere oplossingen dan waarvoor men nu kiest. Deze heeft verzoeker ook tijdens de vergadering met AWV ter kennis gebracht.

Verzoekende partij stelt zich dan ook de vraag hoe AWV de conclusie kan trekken dat de functionele inpasbaarheid maximaal te noemen is vermits het hier een optimalisatie betreft van een bestaande verkeerssituatie met te veel conflictpunten voor de fietsers.

Op basis van de bestreden beslissing stelt Verzoeker vast dat de gemaakte opmerkingen over de verkeersveiligheid en mobiliteitsimpact door AWV onvoldoende zijn afgewogen en gemotiveerd. Het voorgaande houdt opnieuw schending in van de genoemde normen, hetgeen tot gegrondheid van de middelen leidt.

- Noodzaak van de nieuwe verbinding tussen de rotonde en de Industrielaan wordt aangetoond door het bestaan van het huidige conflictpunt van de Industrielaan met de N78, de verbinding tussen de Industrielaan en de rotonde zal deze problematische situatie oplossen. **(Stuk 01)**

Verzoeker woont in de buurt van dit kruispunt en heeft er kennis van dat er zeer weinig ongevallen gebeuren op het kruispunt Rijksweg N78-Industrielaan. Verzoeker heeft aan de burgemeester, hoofd van de lokale politie, gevraagd om de ongevallencijfers van dit kruispunt op te vragen. Tot op heden werden deze cijfers niet ter kennis gebracht.

De motivatie dat dit kruispunt een conflictpunt is met een problematische situatie, hetgeen volgens AWV de grondslag is voor de gevraagde vergunning, ontbreekt.

In werkelijkheid ligt de conflictsituatie een dertigtal meter verder richting zuiden, ter hoogte van de inrit van het tankstation Esso Bruno. Dit werd eveneens vastgesteld door de adviesverlener van de afdeling Milieuvergunningen bij zijn bezoek aan het tankstation op 2 mei 2013 **(Stuk 09)**.

Aldaar hebben de wegbeheerder en de gemeente Maasmechelen in het verleden een vergunning afgeleverd aan NV Brim voor de bouw en uitbating van een tankstation, waarbij de vergunde inrit voor alle leveranciers en klanten zich aan de Rijksweg bevindt. Aldaar kan men niet vloeiend het tankstation oprijden, indien er op het terrein van het tankstation veel vrachtwagens en personenwagens aanwezig zijn. De personenwagens rijden dan langs de wachtende rij vrachtwagens, die stilstaan op de rechterrijstrook van de Rijksweg N78. Dit is thans mogelijk nu het tankstation een veel te brede oprit heeft. Deze oprit is thans circa 11 meter breed, terwijl deze maar 7 meter mag zijn volgens de normen van AWV **(Stuk 10)**.

Kortom, Verzoeker stelt zich op het standpunt dat er op de kruising van de N78 en de Industrielaan geen sprake is van een conflictsituatie.

- De huidige situatie betreft een aantal dicht bij elkaar liggende kruispunten op de N78. Er is een rechts-in, rechts uit aansluiting van de Industrielaan waardoor conflicten ontstaan vooral voor zwaar verkeer dat naar het zuiden wil rijden komende uit de Industrielaan. Door de huidige inrichting voor het fietsverkeer ontstaan er conflicten voor de fietsers. De bereikbaarheid van de zone carpoolparking voor de fietsers is problematisch. **(Stuk 01)**

Verzoeker stelt vast dat de meeste vrachtwagens die naar het zuiden moeten en die op de Industrielaan rijden nu onder de ondertunneling E314 doorrijden en zo richting zuiden rijden. De meeste vrachtwagens die draaien op het kruispunt Rijksweg N78 – Ringlaan komen uit de richting van de afrittencomplex E314 en of Lanaken, en zijn vrachtwagens die een wegenvignet (LKW – Maut - Duitsland) gaan halen aan het TOTAL Tankstation. Deze vrachtwagens staan ook regelmatig geparkeerd op het fietspad aan dit tankstation. Verzoeker stelt vast dat het ook regelmatig gaat om vrachtwagens die verkeerd zijn gereden, de meeste daarvan buitenlandse vrachtwagens.

De Industrielaan is een lokale weg gecategoriseerd als type II en is niet geschikt voor doorgaand vrachtverkeer. (Stuk 13)

Na voltooiing van de werken betreffende de aansluiting van de Industrielaan op de rotonde met de N78 wordt in de Slakweidestraat t.h.v. E314, in de Gildestraat t.h.v. De Industrielaan en in de Klokkenstraat t.h.v. de Industrielaan de doorgang van vrachtverkeer verboden. De exacte modaliteiten hiervoor (hoogte en/of breedtebeperking) worden later vastgelegd. (Stuk 13)

Verzoeker merkt op dat de gemeente Maasmechelen reeds jaren geleden maatregelen had kunnen nemen om dit doorgaand vrachtverkeer te mijden uit de Industrielaan. Ze willen dit echter pas doen na de realisatie van de nieuwe weg. De vrachtwagens, waarnaar AWV verwijst, hadden in dat geval nooit uit de Industrielaan mogen rijden om dan via de Rijksweg aan het kruispunt met Ringlaan te moeten keren.

Ook in de bestreden beslissing erkent men dat dit vracht-en personenverkeer komende vanaf de ondertunneling onder de E314 dient onderzocht te worden. Om het sluipverkeer te voorkomen en alzo het drukke verkeer in wijk in te perken.

Verzoeker merkt op dat men het keren van vrachtwagens aan het kruispunt Rijksweg N78 - Rodenbachstraat kan voorkomen door het verkeersbord C33 te plaatsen, zodat keren niet toegestaan is. Vrachtwagens kunnen dan de Ringlaan inrijden en aldaar de volgende rotonde rondrijden om zo terug keren naar de Rijksweg N78.

Aangezien in de vergunningsaanvraag is opgenomen dat AWV voornemens is semi-conflictvrije verkeerslichten op dit kruispunt te plaatsen, kan dit op een veilige manier gebeuren. Er bestaat dan geen enkele noodzaak (meer) de Industrielaan af te sluiten.

- Snelheidsbeperking nieuwe weg is niet aangegeven. Signalisatie is niet vergunningsplichtig. Door het bochtig tracé van de weg zullen bestuurder niet snel kunnen rijden.*

Deze nieuwe weg is wel een voorrangsweg. De huidige snelheid in de Industrielaan is 70 km/uur. Verzoeker merkt over de situatie conform de vergunningsaanvraag het volgende op. Op het moment dat men vanuit de Industrielaan de nieuwe weg oprijdt, moet men voor niemand stoppen. Dit geldt ook voor de fietsers die in de – zogenaamde - bocht een oversteekplaats voor fietsers moeten gebruiken.

- Geparkeerde vrachtwagens zijn ook nu reeds aanwezig; een handhavingsbeleid door de gemeente kan een oplossing bieden. De gemeente kan met haar mobiliteitsplan vele verzuchtingen van de bewoners grondig opvolgen: hinder inzake geparkeerde vrachtwagens en visievorming inzake vrachtwagenparkeren in de ruimere omgeving en de gemeente; snelheidsovertredingen, fout parkeren, verkeerde verkeersbewegingen zoals het uitrijden en inrijden waar dat niet kan of mag (handhaving...)...; (Stuk 01)*

Verzoeker heeft reeds op 10 september 2013 de burgemeester van Maasmechelen persoonlijk op de hoogte gebracht van deze problemen. In het verleden werden ook al enkele mails naar zijn diensten gestuurd over dit probleem.

Verzoeker heeft op 15 maart 2014 per mail opnieuw contact opgenomen met de burgemeester. Daarbij is verzocht inzage te verlenen in zijn handhavingsbeleid

betreffende deze problematiek gedurende de afgelopen zes maanden. Tot op heden heeft Verzoeker geen antwoord gekregen op zijn vraag. Verzoeker stelt nog dagelijks vast dat vrachtwagens gevaarlijk en fout geparkeerd staan. Het gaat daarbij zelfs om vrachtwagens met ADR-lading.

*Gezien dit handhavingsbeleid betreffende de fout geparkeerde vrachtwagens niets concreets heeft opgeleverd (dagelijks staan er nog vrachtwagens fout geparkeerd (**Stuk 11**) heeft Verzoeker gegronde twijfel over de frequentie en de effectiviteit van de handhaving die er moet voor zorgen dat de vrachtwagens en personenwagens die het tankstation verlaten via de nieuwe weg, niet linksaf slaan en richting woning van Verzoeker rijden. Reden waarom AWW (en gemeente) infrastructurele fysieke maatregelen dienen te realiseren. Deze verantwoordelijkheid legt AWW nu (onterecht) volledig bij de eigenaar van het tankstation zoals hierboven beschreven.*

Verzoeker concludeert opnieuw dat, gelet op het ontbreken van een deugdelijke motivering of onderzoek naar de gevolgen van de beslissing, de voornoemde normen geschonden zijn.

- Het kruispunt N78 Rijksweg met de Ringlaan wordt voorzien van conflictvrije verkeerslichten, daarbij worden de afslaande stroken op de N78 verlengd, de aan te leggen bushalte wordt hier echter uitgesloten uit deze stedenbouwkundige vergunning op vraag van de bouwheer. (**Stuk 01**)*

Dit zijn semi-conflictvrije lichten die er voor zorgen dat het verkeer enkel op de Rijksweg N78 veiliger wordt en niet het verkeer komende uit de Rodenbachstaat, want zij komen nog steeds in conflict met het overstekend verkeer komende uit de Ringlaan. Oplossing hiervoor is ook conflictvrije lichten te maken wanneer men uit de Rodenbachstraat komt en linksaf wil slaan om richting Lanaken -Genk (Zuiden) te rijden. Dit zou er ook voor kunnen zorgen tot de wachtrij in de Rodenbachstraat voor het afslaand verkeer sneller ontruimd wordt. Gezien men daar nu het kruispunt volledig wil herinrichten kan men dit ook opnemen in deze werken.

Een deugdelijke afweging van het voorgaande, waar het betreft de mobiliteitsimpact en de veiligheid, blijkt niet uit de beslissing. Ook de motivering is onvoldoende om deze beslissing en de gevolgen ervan te dragen.

*De ontsluiting van de Oude Bunders wordt gepland te verlopen via een rotonde op de N78 ter hoogte van Weg naar Zutendaal. Dit project zou binnenkort worden aanbesteed volgens de wegbeheerder dit element wordt ook meegenomen als suggestie onder 2° (**Stuk 01**)*

*Voor de ontsluiting Oude Bunders wordt een toekomstige rotonde N78 x Weg naar Zutendaal voorzien: dit is een element van de afspraken met de gemeente en zal inzake timing meegenomen worden bij de gestelde voorwaarden en suggesties (**Stuk 01**)*

Betreffende deze zijn er echter problemen met de onteigening van een perceel. Verzoeker heeft contact gehad met de eigenaar van dit perceel en tot op heden is er nog geen akkoord over de onteigening. Deze procedure sleept al een hele tijd aan doch er komt geen schot in de zaak.

- *Het is absoluut noodzakelijk dat de Vlaamse overheid de reeds vergunde (maar helaas inmiddels vervallen vergunning) werken ter ontsluiting van Oude Bunders uitvoert".(Stuk 14)*

Het afsluiten van de Slakweidestraat onder de E314 is een bevoegdheid van de gemeente en is niet van toepassing voor deze vergunningsaanvraag. Dit element wordt echter wel meegenomen als suggestie naar de gemeente onder 2° (Stuk 01)

Verder moet onderzocht worden of het afsluiten van de ondertunneling onder de E314, zodat deze onderdoorgang enkel voor voetgangers, fietsers en bromfietsen kan gebruikt worden, kan worden georganiseerd om het sluipverkeer door de woonstraten in de buurt van de Industrielaan te bestrijden. (Stuk 01)

Vier jaar geleden heeft de gemeente samen met AWW naar de bevolking van Maasmechelen gecommuniceerd dat de ontsluiting van de Oude Bunders slechts langs een toegang zou gerealiseerd worden namelijk de rotonde N78 – Weg naar Zutendaal (Stuk 12). De rotonde is tot op heden nog niet gerealiseerd, met het gevolg dat alle verkeer komende uit de noordelijke richting via de wijk van Verzoeker naar het industrieterrein rijdt. Bewijs hiervan is de uitgevoerde verkeerstelling (Stuk 06)

Verzoeker stelt vast dat de beslissing van AWW op dit punt onjuist is. Hoe kan men immers beweren dat men deze werken, die essentieel zijn voor de uitvoering en impact van onderhavige beslissing van AWW, binnenkort gaat aanbesteden? De hele procedure is meer dan 4 jaar bezig en afronding er van is nog niet in zicht. De motivering hiervan ontbreekt en de stelling is volgens Verzoeker aantoonbaar onjuist.

Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, deze werken wensen op de eerste plaats de verkeersveiligheid te verhogen door het wegwerken van een gevaarlijk punt op de N78 en door het benutten van een reeds beveiligd knooppunt in de vorm van de bestaande rotonde. Door de aanleg van een dubbelrichtingsfietspad aan de westzijde wordt de fietser weggeleid van talrijke conflictpunten aan de overzijde van de N78. (Stuk 01)

Met deze opmerking impliceert AWW dat zij handelt conform art. 4.3.1. VCRO. Echter, Verzoeker stelt vast dat dit een blote stelling is zonder nadere motivering of weergave van de manier waarop deze aandachtspunten en criteria werden onderzocht en op welke wijze AWW tot deze conclusie komt. Verzoeker is van mening dat dit onderzoek en de afweging niet op behoorlijke wijze zijn uitgevoerd, waarmee niet voldaan is aan de VCRO.

Verzoeker zal immers hinder ondervinden van meer doorgaand verkeer, lichthinder en lawaai van het voorbijrijdend verkeer. In bovenstaande punten is uitvoerig bewezen dat deze oplossing niet verkeersveiliger wordt. Dat de fietsers nog meer conflictpunten krijgen ten aanzien van de huidige situatie.

In het gewestplan is de Industrielaan ingekleurd in twee delen vanaf de Rijksweg N78 tot aan de Hemelrijkstraat.

Aan de zuidelijke zijde (kant van de autosnelweg) betreft dit een ambachtszone. Dit betekent dat de eerste 50 meter vanaf de Industrielaan richting autosnelweg een woonzone is en daarachter een ambachtzone.

Aan de noordelijke zijde (kant van Mechelen – aan –de –Maas) betreft dit een woonzone.

Verzoeker woont in deze woonzone en ziet zijn woon- en levenskwaliteit opnieuw verminderen indien deze nieuwe verbindingsweg wordt gerealiseerd. Ook de waarde van zijn woning daalt hiermee significant.

*Een deugdelijk onderzoek hiernaar of afweging hiervan heeft niet plaatsgevonden, zodat Verzoeker tot gegrondheid van de middelen concludeert.
...*

2.

De verwerende partij repliceert:

“ ...

** De aanvraag werd onderworpen aan een openbaar onderzoek van 08/08/2013 tot en met 06/09/2013.*

Er werden 31 bezwaren ingediend: stuk 2 administratief dossier.

De resultaten van het openbaar onderzoek werden omstandig en uitvoerig besproken door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Maasmechelen op 29.11.2013.

Ook de vergunningverlenende overheid heeft in het bestreden besluit de bezwaren en opmerkingen onderzocht en hieromtrent standpunt ingenomen: pagina 5 ± 6 van het overwegende gedeelte van het vergunningsbesluit.

De ingediende bezwaren werden derhalve mee in overweging genomen bij de besluitvorming.

Er werd in voorliggend dossier een grondig en zorgvuldig onderzoek gedaan naar de feiten en de belangen.

Verzoeker laat zijn individueel belang prevaleren op het algemeen belang.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Maasmechelen laat het volgende gelden bij de beoordeling van het projectvoorstel: (...)

De lichthinder is minimaal en bij elk T-kruispunt vergelijkbaar. Aan de T-splitsing van de Industrielaan en de nieuw aan te leggen verbindingsweg moet een groenaanplanting voorzien worden, waardoor lichtvervuiling wordt voorkomen.

Er is geen toename van verkeer, maar wel een betere afhandeling van het verkeer. De aansluitingen op de Rijksweg worden verminderd en via beter geregelde kruispunten afgehandeld ten voordele van de verkeersveiligheid.

De huidige aansluiting van de Industrielaan op de N78 (Rijksweg) wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

Ook wanneer de verzoekende partij in de huidige bestaande toestand zijn woning verlaat, dient hij rekening te houden met het verkeer dat langs zijn woning van en naar het achtergelegen industriegebied rijdt.

De stedenbouwkundige vergunning werd voorwaardelijk verleend. Onder meer de volgende voorwaarde dient nageleefd te worden. Het tankstation dient een verplichte rechtse uitrit te krijgen op het nieuwe deel Industrielaan — uitrijden richting bestaande deel Industrielaan moet onmogelijk zijn — uitrijden naar rotonde verplicht.

Als in de realiteit via monitoring door AWW blijkt dat de druk op de rotonde te groot wordt, moet het uitrijden vanuit de Industrielaan naar de Rijksweg N78 opnieuw mogelijk worden.

** Voorliggend vergunningsdossier betreft de voorwaardelijke stedenbouwkundige vergunning verleend aan het agentschap Wegen en Verkeer Limburg voor het aanpassen van kruispunt N78 Rijksweg x Ringlaan en de verbinding van de Industrielaan met de rotonde E314 x N78.*

Het betreft niet de uitbreiding van het tankstation.

** De verplaatsing van het fietspad, weg van de Rijksweg zelf en de inrichting als dubbelrichting fietspad is een grote verbetering voor de veiligheid en verkeersleefbaarheid.*

Kruisingen met de gewestweg worden op deze wijze vermeden.

De fietsers die de carpoolparking willen gebruiken, kunnen de parking bereiken via een dubbelrichtingsfietspad langs de nieuwe verbindingsweg. Op deze manier komen de fietsers niet meer in contact met het verkeer dat het tankstation (gelegen langs de N78) wil binnenrijden.

** De gemeente kan met haar mobiliteitsplan vele verzuchtingen van de bewoners grondig opvolgen: hinder inzake geparkeerde vrachtwagens en visievorming inzake vrachtwagenparkeren in de ruimere omgeving en de gemeente; snelheidsovertredingen, fout parkeren, verkeerde verkeersbewegingen zoals het uitrijden en inrijden waar dat niet kan of mag (handhaving...).*

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

...

Beoordeling door de Raad

1.

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

de omgeving bestaande toestand', dit is de voor het dossier 'relevante' in de omgeving bestaande toestand.

De Raad kan zijn beoordeling van de eisen van de goede ruimtelijke ordening niet in de plaats stellen van die van het vergunningverlenend bestuursorgaan. In de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidsstoezicht is hij enkel bevoegd om na te gaan of het vergunningverlenend bestuursorgaan de ter zake toegekende appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend, met name of het is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of het deze correct heeft beoordeeld en of het op grond daarvan in redelijkheid tot het bestreden besluit is kunnen komen. Op deze beoordeling oefent de Raad, gelet op de discretionaire beoordelingsbevoegdheid van het vergunningverlenend bestuursorgaan, bijgevolg slechts een marginale controle uit.

2.

Gelet op de marginale toetsingsbevoegdheid van de Raad volstaat het niet dat verzoekende partij een betoog voert waaruit blijkt dat zij gekant is tegen het vergund project. De Raad kan zich niet in de plaats stellen van het vergunningverlenend bestuursorgaan en de beoordeling van de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening van het aangevraagde overdoen. Het is aan de verzoekende partij die de goede ruimtelijke ordening van het project betwist om aan te tonen dat het vergunningverlenend bestuursorgaan hetzij foutief, hetzij op kennelijk onredelijke wijze tot de conclusie kwam dat het aangevraagde verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening.

De verzoekende partij kan zich in voorkomend geval niet beperken tot vage kritiek en beweringen of tot het formuleren van een tegengesteld standpunt, maar moet integendeel op gefundeerde wijze aantonen dat het vergunningverlenend bestuursorgaan de overeenstemming van het aangevraagde met een goede ruimtelijke ordening niet heeft beoordeeld rekening houdend met de beginselen die zijn bepaald in artikel 4.3.1, § 2, eerste lid van het VCRO, hetzij deze beoordeling foutief of op kennelijk onredelijke wijze heeft uitgevoerd.

3.

Om te voldoen aan de formele motiveringsplicht dient het vergunningverlenend bestuursorgaan duidelijk de met de ruimtelijke ordening verband houdende redenen aan te geven waarop het zijn beslissing steunt, derwijze dat het de belanghebbende mogelijk is met kennis van zaken tegen de beslissing op te komen. De opgegeven motieven moeten afdoende zijn. Er kan derhalve slechts rekening gehouden worden met de in de bestreden beslissing vermelde motieven.

Dit betekent niet dat punt na punt dient te worden geantwoord op alle door de verzoekende partij in het kader van de administratieve beroepsprocedure opgeworpen bezwaren en grieven. Omgekeerd impliceert het gegeven dat de verwerende partij welbepaalde argumenten van de verzoekende partij heeft ontmoet, zoals dit blijkt uit de bestreden beslissing, niet noodzakelijk dat haar beoordeling van de verenigbaarheid van het aangevraagde met de goede ruimtelijke ordening als afdoende kan beschouwd worden.

4.

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

“ ...

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

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

Uit deze overwegingen blijkt dat onder meer de “functionele inpasbaarheid”, “mobiliteitsimpact” en “hinderaspecten gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen” in casu te beoordelen relevante aspecten zijn bij de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening.

Zoals weergegeven bij de feiten uiteenzetting, blijkt uit beschrijving van de “bestaande toestand” in de bestreden beslissing enerzijds onder meer dat door de thans bestaande verkeerssituatie conflicten ontstaan voor zwaar verkeer en fietsers, in het bijzonder de aansluiting van de N78 met de Industrielaan, zijnde de straat waarin de verzoekende partij woont, dan wel de bereikbaarheid van de carpoolparking op heden problematisch is voor fietsers.

Anderzijds vermelden de “beleidsmatig gewenste ontwikkelingen” - bevestigd door de vermelde citering van het aanvraagformulier bij de feiten uiteenzetting - het voorwerp van de aanvraag, waaruit blijkt dat onder meer de aansluiting van N78 (Rijksweg) met de Industrielaan wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en dat dubbelrichtingsfietspaden zullen worden gecreëerd aan de westzijde van de N78 en op de omgelegde Industrielaan tot aan de aansluiting met de N78.

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

5.

Gelet op de aard en de omvang van de vergunde werken, met name de (her)aanleg van wegenis met creatie van een bijkomende verbindingsweg en dubbelrichtingsfietspaden, en de in omgeving bestaande toestand, zijnde de thans bestaande conflictpunten, bevat de bestreden beslissing

geen behoorlijk onderzoek naar de verkeersproblematiek waaraan met de voorliggende aanvraag deels wil worden verholpen. Bij de behandeling van de bezwaren en de beoordeling met de goede ruimtelijke ordening wordt onder meer respectievelijk vastgesteld dat er een “probleem (kan) zijn inzake oversteekbaarheid” en bij voorwaarde ter zake opgelegd om de oversteekbaarheid van de N78 voor fietsers, die het tweerichtingsfietspad willen bereiken, “grondig te onderzoeken” en eventueel bijkomende maatregelen te treffen om dit oversteken te beveiligen.

Bij de in de bestreden beslissing “bij wijze van suggestie” geformuleerde elementen wordt inzake de afsluiting van de Rijksweg N78 met de Industrielaan, hetgeen niet buiten de inhoud van de stedenbouwkundige vergunning ligt - in tegenstelling tot wat beweerd wordt in de bestreden beslissing - en zoals dit blijkt uit het vorig randnummer, gewezen op de noodzaak van “monitoring” omtrent het functioneren van het geheel en de druk op de rotonde, waarna bij een negatieve evaluatie het uitrijden vanuit de Industrielaan naar de Rijksweg N78 opnieuw mogelijk moet worden.

Uit deze overwegingen, waarbij wordt gewezen op de noodzaak tot bijkomende onderzoeken - al dan niet opgelegd bij voorwaarde dan wel middels een gesuggereerde evaluatie - op het niveau van de verkeersveiligheid en mobiliteitsimpact, blijkt dat de verwerende partij bij de eigen beoordeling een aantal onzekerheden inzake de invloed van de vergunde werken op de verkeersproblematiek vaststelt.

Daargelaten de vraag of het vergunde een verbetering is van de bestaande verkeersproblematiek, kon derhalve in het bestreden besluit niet in alle redelijkheid, minstens lijkt deze ter zake tegenstrijdig, worden besloten dat de verbinding tussen de Industrielaan en de rotonde de problematische situatie kan “oplossen” dan wel de bestaande conflictpunten kan “wegwerken”.

Verder steunt de bestreden beslissing op enkele, minstens deels, foutieve feitelijke uitgangspunten. Het motief dat “fietspaden in Industrielaan, Gildestraat en Rodenbachstraat (...) buiten het bestek (vallen) van deze stedenbouwkundige aanvraag”, volstaat (deels) niet ter weerlegging van de bezwaren doordat uit de voorgaande gegevens volgt dat het voorwerp van de aanvraag zich wel uitstrekt tot de fietspaden in de Industrielaan.

Eenzelfde vaststelling geldt voor de overweging dat de mobiliteitsimpact van het project globaal gezien beperkt is omdat er geen “nieuwe” voorzieningen worden gerealiseerd maar de verkeerskundige situatie wordt geoptimaliseerd, aangezien bij de vermelding van de “beleidsmatig gewenste ontwikkelingen” wordt gewezen op het feit dat “de Industrielaan wordt verbonden met de rotonde E314/N78”, hetgeen door de verwerende partij in haar nota wordt omschreven als “de nieuw aan te leggen verbindingsweg” met “T-splitsing”.

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

6.

De Raad is van oordeel dat een dergelijke motivering in het licht van artikel 4.3.1, §2, eerste lid, 1° en 2° VCRO en van de (materiële) motiveringsplicht, niet in redelijkheid kan aangemerkt worden als een afdoende en zorgvuldige beoordeling van de goede ruimtelijke ordening.

De verwerende partij dient integendeel concreet en aan de hand van zekere en precieze gegevens na te gaan of de aanvraag verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening en in het bijzonder met de in de omgeving bestaande toestand, meer bepaald de frontale ligging van het eigendom van de verzoekende partij ter hoogte van het aan te leggen kruispunt.

Het derde middel lijkt op het eerste zicht, mede gelet op de in het onderdeel V.A. van huidig arrest gedane vaststellingen, in de aangegeven mate voldoende ernstig om de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te verantwoorden.

OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De Raad beveelt de schorsing van de tenuitvoerlegging van de beslissing van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van het Agentschap Ruimte en Erfgoed, afdeling Limburg, van 5 februari 2014, waarbij aan de aanvrager een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend onder voorwaarden voor het aanpassen van een kruispunt Rijksweg (N78) - Ringlaan en de verbinding van de Industrielaan met de rotonde E314 - N78.
2. De zaak wordt voor de behandeling van de vordering tot vernietiging aangehouden voor de derde kamer, voorgezeten door de heer Filip VAN ACKER.
3. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting op 30 september 2014, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, derde kamer, samengesteld uit:

Filip VAN ACKER, voorzitter van de derde kamer,

met bijstand van

Eddie CLYBOUW, griffier.

De griffier,

De voorzitter van de derde kamer,

Eddie CLYBOUW

Filip VAN ACKER