

## **Nutsmaatschappijen**

### **Wordt bij de nutswerken ook glasvezel voorzien?**

We hebben nog geen zicht op de werken van de nutsmaatschappijen. Dat vormt een onderdeel van de coördinatievergadering en niet van de omgevingsvergunning. Deze vraag wordt voorgelegd aan de nutsmaatschappijen.

## **Grondwaterstand/bemaling**

### **Tot waar is er invloed op de grondwaterstand?**

Meer details vind je in de [bemalingsnota](#) Bijlage R53bis in het milieuluik van de omgevingsvergunning. Onder titel 3.2 Resultaten, figuur 7 op blz 14 vindt u de figuur terug met de invloedstraal van de bemaling.

### **Het water van de bemaling komt na de zuivering in de Eindergatloop. Kan Eindergatloop het debiet aan? Deze loopt nu al geregeld over.**

We hebben berekeningen gedaan en opgenomen in de omgevingsvergunningaanvraag. Op de piekmomenten komt 50% van het gezuiverde water in de baangrachten terecht. Wat daar niet terecht kan, gaat verder naar de Eindergatloop.

Voor de werken ruimt de provincie Limburg de grachten zodat de debieten voldoende kunnen doorstromen. Tijdens de werken moet de aannemer de effecten op de Eindergatloop monitoren. Dit laatste maakt deel uit van het aanbestedingsdossier. De provincie geeft aan dat deze debieten geen probleem vormen.

### **Gaan woningen die vlak bij de bemaling liggen er hinder van ervaren?**

Onderzoek naar mogelijke zetting maakt deel uit van de omgevingsvergunningaanvraag. Daarvoor hebben we het meest kritieke punt genomen: het hotel vlak naast de onderdoorgang omdat dit het zwaarste gebouw is. De mogelijke zetting ligt daar ver onder de norm waar aan moet voldaan worden. Dit is aangetoond in [zettingsberekening Lommel-N71\\_overkapping – zetting ikv bemaling\\_v3](#)

### **Zijn verzakkingen mogelijk?**

We spreken eerder van invloedzones van bemaling en de daarbij horende verlaging van de grondwaterspiegel. Deze verlaging is gebaseerd op een theoretisch model.

Algemeen kunnen we aannemen dat voor de bouw van de overkapping het grondwater moet verlagen om de constructie te bouwen. Dit is het punt waar de pompen zullen werken. Hoe verder van de werfzone, hoe minder het grondwater zal verlagen.

In de bemalingsnota "[Bijlage 53 bis bemalingsnota Lommel N71](#)" in het milieuluik staat welke grondwaterverlaging zich **MAXIMAAL** waar zal voordoen. In relatie tot de bezorgdheid van mogelijke schade, is conform het geldende wettelijke kader een onderzoek gedaan naar mogelijke impact op de bebouwde omgeving.

Daarvoor hebben we het meest kritieke punt genomen: het hotel vlak naast de onderdoorgang omdat dit het zwaarste gebouw is. De mogelijke zetting ligt daar ver onder de norm waar aan voldaan moet worden. We verwijzen naar het document: [Lommel-N71\\_overkapping – zetting ikv bemaling\\_v3](#).

### **Wordt vooraf een plaatsbeschrijving gemaakt van omliggende woningen?**

Dit onderwerp maakt geen onderdeel uit van de omgevingsvergunning. Afspraken worden rechtstreeks gemaakt met het opdrachtgevend bestuur.

### **Waar komen de installaties te staan elektriciteit pompen bemaling**

In de milieuvergunning is daarvoor een zone afgebakend. De installatie komt op de bestaande middenberm zo dicht mogelijk bij het diepste punt van de onderdoorgang en zo ver mogelijk van de woningen. In de omgevingsvergunning zit in de bemalingsnota "Bijlage 53 bis bemalingsnota Lommel N71" in het milieuluik een kaart met de opstelling van de locatie.

### **Duur van de werken**

#### **Zegt de omgevingsvergunningaanvraag iets over de duur van de werken?**

Nee, de enige termijn die beschreven is, handelt over de bemaling. We moeten de bemalingswerken binnen 1 jaar moeten uitvoeren.

### **Het ontwerp**

#### **Vanaf waar begint de overkapping komende van Pelt?**

De overkapping loopt gelijk met het bestaande hotel: vanaf Wipstraat/Doelenstraat tot aan de gebouwen met onder andere de Lidl. Op de webpagina [wegenverkeer.be/ringlaanlommel](http://wegenverkeer.be/ringlaanlommel), bij 'Documenten' staat het ontwerpplan.

#### **Is er een op- en/of afrit van de N71 bij kruispunt Stationsstraat?**

In de richting van Pelt zijn ter hoogte van huisnummers 5 en 30 invoegstroken naar de Buitensingel. In de richting van Mol is een invoegstrook naar de Binnensingel ter hoogte van huisnummer 12. Beide Singels sluiten aan op de Stationsstraat.

#### **Welke impact is er voor de Salamanderstraat wonen**

De Salamanderstraat vormt geen onderdeel van dit project. We vernieuwen wel de aansluiting om veilig aan te takken. In het Project-MER staan de eventuele gevolgen beschreven voor de ruimere omgeving in het kader van de aanleg en exploitatie van voorliggend ontwerp

#### **Kan ingezien worden om snel een afslagstrook te voorzien op de overkapping. Velen zullen de Vreyschoring naar Kattenbos als sluipteg nemen om de rode lichten over te slaan. Dit zorgt voor een onveiligere schoolbuurt bij de Provil.**

Daar kunnen we niet op ingaan. Het ontwerp is weergegeven op de ontwerpplannen en gelet op de lopende omgevingsprocedure kan momenteel niets aan aangepast worden. Eventuele aanpassingen dienen binnen de wettelijke procedures te gebeuren (nieuwe omgevingsvergunning, wijziging naar aanleiding van adviezen).

#### **Hoe is gekeken naar de Binnensingel als het gaat over het gebruiken van een lokale weg voor interlokaal verkeer? Grote vrachtwagens vanuit Leopoldsborg richting Mol moeten over die lokale weg die versmald wordt naar één vak van zowat 3 meter?**

De afmetingen van de wegen binnen de projectzone zijn te vinden op de plannen in de vergunning. De breedte van de ventwegen is 3,3 meter breed, excl. kantstrook. Deze wegbreedte voldoet aan de normen voor een snelheidsregime van 50 km/u. De Singel wordt in de toekomst gebruikt zoals vandaag: éénrichting op de ventwegen, twee richtingen op de doodlopende stukken ventwegen, afdraaibewegingen via het kruispunt.

**Hoe breed wordt de ventweg op de doodlopende stukken die in 2 richtingen worden gebruikt? Worden ze breder gemaakt zodat wagens er kunnen keren (ook bv bestelwagen en vrachtwagens van leveringen)**

Op de doodlopende stukken is de rijweg 4,4 m. Aan weerszijden is ook een kantstrook van 0,3 m voorzien. Deze afmetingen zijn te vinden op de plannen in de vergunningsaanvraag, meer bepaald plan "[BA\\_Ringlaan Lommel N71\\_I\\_N\\_4](#)" en "[BA\\_Ringlaan Lommel N71\\_T\\_BN\\_5](#)".

**Zijn er voorzieningen voor voetgangers langs de ventwegen?**

Er zijn geen voetgangersvoorzieningen langs de Singels, buiten het stedelijk plein. Er zijn ook geen parkeerplekken rechtstreeks langs de Singels. Parkeren gebeurt op privaat terrein.

Ter hoogte van de winkels ASAdventure, Ixina en ZEB wordt de zone langs de ventweg, waar nu geparkeerd wordt, in de toekomst ingenomen door het nieuw ontworpen fietspad en groenberm. Dit is te zien op het plan "[BA\\_Ringlaan Lommel N71\\_I\\_N\\_2](#)" (ten oosten van Vreysshoring, bij huisnummers 27-33B).

**Welke beplantingen worden voorzien? Dit betreffende de zichtbaarheid van deze winkels?**

Op de grondplannen van het ontwerp staat de groenaanplant aangeduid: de bestaande bomen als de nieuwe bomen. Ter hoogte van de winkels komt een grasmengsel van inheemse grassoorten.

## ONTWORPEN GROENAANLEG

---



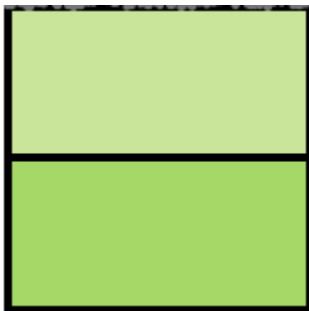
Bestaande boom te behouden



Nieuw aan te planten boom:  
Quercus robur 'Fastigiata Koster'



Nieuw aan te planten boom:  
Quercus rubra



Gras

Struiken

### Gescheiden riolering

**Wat betekent de gescheiden riolering voor de omliggende woningen?**

De woningen die aangesloten worden op een gescheiden rioleringsstelsel, worden buiten de procedure van de omgevingsvergunning op de hoogte gebracht van eventuele afkoppelingen.

Hiervoor wordt verwezen naar de eventuele procedures en verordeningen van de stad Lommel, de rioleringsbeheerder en naar Aquafin. In het volledige projectgebied komt langs de ventwegen een nieuwe vuilwaterriolering (DWA buis). De bestaande rioleringsbuis wordt hergebruikt als afvoer voor regenwater. Er komt dus een vuilwaterriolering langs de ventweg aan de Binnensingel en langs de ventweg van de Buitensingel.

Deze vuilwaterleidingen zijn meer in detail te zien op de volgende plannen: "BA Addendum B22 P N 1 R Ringlaan Lommel N71", "BA Addendum B22 P N 2 R Ringlaan Lommel N71", "BA Addendum B22 P N 3 R Ringlaan Lommel N71", "BA Addendum B22 P N 4 R Ringlaan Lommel N71".

**Is er een nieuwe verkeerstelling gebeurd voor de Stationsstraat? Of is het ontwerp gebaseerd op de telling van de vorige aanvraag?**

Er is een verkeerssimulatie uitgevoerd, op basis van tellingen uit maart 2019 en juni 2020, met correcties omwille van de corona crisis.

## **Geluid**

**Wordt rekening gehouden met eventuele geluidsoverlast, dag/nacht van de pompen bij het oppompen van het grondwater?**

De eventuele geluidsoverlast wordt onderzocht binnen het project-MER. Meer bepaald in het hoofdstuk 11.4.2.1 is de geluidsimpact tijdens de aanlegfase beoordeeld. Het project-MER houdt eveneens rekening met de bemalingspompen.

Vooraf tijdens de opbouw van de inrichting wordt een verhoging van het geluidsniveau ten opzichte van het aanwezige omgevingsgeluid veroorzaakt, afhankelijk van de locatie van de werf.

Het specifiek geluidsvermogeniveau bij de aanleg wordt bepaald door typewaarden voor gebruikelijke bronnen (werfmachines, vrachtwagens ...). De tabel 11.7 geeft de geluidsvermogensniveaus van het materieel dat wordt ingezet.

Voor de bemalingspomp is 100 dB(A) opgegeven. Op basis van de geluidsmodellering die rekening houdt met deze bemalingspompen is beoordeeld dat "de richtwaarden voor een voldoening gevend akoestisch leefmilieu tijdelijk worden overschreden. Gesteld wordt dat de heersende geluidsniveaus op het moment van de bouwwerkzaamheden t.h.v. de meest nabijgelegen bebouwing bepaald zullen worden door het specifieke niveau afkomstig van de werken (= aanzienlijk negatief effect (-3)). Uiteraard zijn de constructiewerken en de hieraan gerelateerde effecten van korte duur. Artikel 4.5.1.1 bij titel II van het Vlarem stelt dan ook dat de voorwaarden niet van toepassing zijn op de eigenlijke bouw-, sloop- of wegenwerken.

Algemene voorzorgsmaatregelen die men kan nemen teneinde de geproduceerde geluidsniveaus en de perceptie te reduceren:

- Meest geluidsarme machines en technieken gebruiken (minstens voldoen aan KB !)
- Communicatie met omwonenden
- Luidruchtige machines afgeschermd opstellen
- Werfverkeer niet door woonstraten

**In welke mate verschilt de geluidsimpact van doorgaand verkeer tov de nieuwe situatie? Wij wonen ter hoogte van waar de auto's de tunnel weer uit rijden. Gaat dit meer of minder geluidshinder geven dan de huidige situatie?**

De galmende effecten van de tunnelmond zijn met een specifiek geluidsmodel gesimuleerd. Hieruit blijkt dat de galmende effecten van een tunnelmond de heersende geluidsniveaus tijdens de nachtperiode (Lnight) met 4 tot 5 dB(A) kunnen doen toenemen ter hoogte van de meest nabijgelegen bewoonde vertrekken.

Hierdoor zou men het maximale gewenste geluidsniveau ( $LN_{j,g^*}$ ) overschrijden en milderende maatregelen moeten nemen. Om dit te vermijden moeten de tunnelmonden absorberend uitgevoerd worden. Dat betekent: (bekleden met geluidsabsorberende gevelementen om klankkasteffecten te vermijden. Als deze maatregelen genomen zijn, is de impact verwaarloosbaar.

**Vragen richting uitvoering**

Er kwamen ook vragen over de uitvoering van de werken. Dat begrijpen we. Op dit moment is het nog te vroeg om op die vragen te antwoorden.

In de loop van december verwachten we daar meer zicht op te hebben. Dan koppelen we ook terug met de omgeving. Dan doen we dat tijdens een fysiek infomoment waar iedereen de kans krijgt om vragen te stellen.