Provincie	Arrondissement	GEMEENTE
WEST-VLAANDEREN	**TIELT**	**8710 WIELSBEKE**

Uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad

ZITTING VAN 25 JANUARI 2024

Aanwezig:	Jan Stevens, burgemeester; Filiep De Vos, Daisy Haydon, Ine Callens, schepenen; Rachida Abid, voorzitter BCSD/schepen; Magda Deprez, Mia Deloddere, Guido Callewaert, Rik Buyse, Filip Dinneweth, Geert Devrieze, Jan De Potter, Geert Snoeck, Ellen Rogge, Griet Ameye, Wout Verheye, Frank Soetaert, Jan Decouttere, Danny Vanhoutte, gemeenteraadsleden; Frédéric Depypere, voorzitter gemeenteraad; Bruno Debrabandere, algemeen directeur
Verontschuldigd:	Benedikt Planckaert, gemeenteraadslid
Afwezig:	

Dossierbeheerder: Magali Penninck

<u>Goedkeuring wegentracé - verkaveling Rijksweg</u>

De gemeenteraad,
Juridische grondslag
Gelet op het Decreet Lokaal Bestuur, waaronder art. 56;
Gelet op artikel 31 en 65 van het decreet omgevingsvergunning van 25 april 2014 waarin bepaald wordt dat de gemeenteraad een beslissing over de zaak van de wegen dient te nemen vóór de bevoegde overheid een beslissing neemt over de aanvraag;
Gelet op het Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen;
Gelet op het Decreet en besluit betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014;
Gelet op de Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening;
Gelet op het Decreet van 28 juni 1985 en latere wijzigingen;
Gelet op art. 8 van het Decreet van 18 juli 2003;
Gelet op de gewestelijke verordening hemelwater;
Gelet op het Besluit van de Vlaamse regering 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne;

Feiten en context
Gelet op de aanvraag tot omgevingsvergunning (OMV_2023097108) voor het verkavelen van gronden met wegenis ingediend door dhr. en mevr. Lambrecht – De Corte en dit voor percelen gelegen langs de Rijksweg met volgend kadastraal kenmerk: 1ste afdeling, sectie C, nrs. 133 V5, 111 Y3, 111 L, 111 G, 111/2 A, 133 Y5;
Gelet op de indiening van de aanvraag op 23 augustus 2023 die volledig en ontvankelijk werd verklaard op 21 september 2023;
Gelet dat deze aanvraag de aanleg van een nieuw wegentracé omvat die zal aansluiten op de Rijksweg en die eveneens een uitbreiding van een bestaande trage weg omvat;
Overwegende dat deze aanvraag gelegen is binnen de grenzen van het GRUP Hernieuwenburg goedgekeurd door de gemeenteraad van 29 oktober 2015;
Gelet op het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning inzonderheid het artikel 31;
Gelet dat het artikel 31 stelt dat de gemeenteraad een besluit dient te nemen over de aanleg van de wegen alvorens de bevoegde overheid een beslissing neemt over de aanvraag;

Gelet op het wegenisdossier dat werd toegevoegd aan deze aanvraag;
Gelet dat het ontwerp voor weg- en rioleringswerken werd opgemaakt door Studiebureau BVP, Dendermondesteenweg 563 te 9070 Destelbergen;
Gelet dat het ontwerp is samengesteld uit het bijzonder bestek met de administratieve gegevens en de beschrijving der werken, aangevuld met de nodige plannen;
Gelet op de engagementsverklaring van de verkavelaar/grondeigenaars;
Gelet op de ligging in projectzone voor grondgebonden eengezinswoningen en woongebied cfr. het RUP Hernieuwenburg van 9 juli 2015;
Gelet dat de omgevingsvergunningsaanvraag tot verkavelen uitgaat van een ontwerp, bestaande uit 38 grondgebonden woonkavels, voorzien van de nodige parkeerfaciliteiten en volwaardige private tuinen en dit aangevuld met openbare groenstructuren waarvan de uitwerking wordt voorzien in 3 fasen;
Overwegende dat met de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen wordt voorzien in een wegenis- en omgevingsaanleg in functie van de ontsluiting van de nieuwe residentiële ontwikkeling en het uitbreiden van het bestaande tragewegennet;
Overwegende dat ook de wegenis gefaseerd zal worden uitgevoerd:

- In een eerste fase zal de wegenis worden aangelegd (met bijhorende infrastructuurwerken zoals nutsvoorzieningen e.d.) die nodig is om te voorzien in de ontsluiting van de loten 1 t.e.m. 22;
- In een tweede fase zal de wegenis (met bijhorende infrastructuurwerken zoals nutsvoorzieningen e.d.) worden aangelegd die de doorgang mogelijk maakt naar de loten 23 t.e.m. 25;
- In een derde fase zal de wegenis (met bijhorende infrastructuurwerken zoals nutsvoorzieningen e.d.) worden aangelegd die de doorgang mogelijk maakt naar de loten 26 t.e.m. 31;

Gelet dat naar aanleiding van de aanvraag de gemeenteraad, conform art. 32 van het Omgevingsvergunningsdecreet, dient te beslissen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg. De gemeenteraad spreekt zich uit over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg, en over de eventuele opname in het openbaar domein. Hierbij wordt rekening gehouden met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4 van het Gemeentewegendecreet;

Beoordeling

- De wegenis (aanvraag stedenbouwkundige handelingen) loopt over de percelen, voorwerp van een verkaveling, gekend als Wielsbeke, 1e Afdeling, Sectie C, Perceelnummers 133 V5 – 111 Y3 – 111 L – 111 G – 111/2 A – 133 Y5;
- De nieuw aan te leggen wegenis met omgevingsaanleg zal (kosteloos) worden overgedragen aan de gemeente (openbaar domein) voor een oppervlakte van 6.194 m² en zal door de gemeente worden beheerd. De integraal over te dragen gronden zijn aangeduid op het rooilijnplan en grondafstandplan (de kosten van de wegenis worden gelegd lastens de aanvrager en zijn niet door de gemeente te dragen);
- Het rooilijnplan voldoet aan de decretale vormvereisten (art. 16, §§2 en 3, van het Gemeentewegendecreet). Het rooilijnplan voor het volledige projectgebied maakt deel uit van de 1ste fase. Het rooilijnplan voldoet aan alle vormvereisten en neemt van de nog niet bestaande rooilijn de grondoverdracht op. De eigenaarstabel van de nog niet goedgekeurde en gewijzigde rooilijn wordt opgenomen op het rooilijnplan alsmede de actuele en toekomstige rooilijn van de gemeenteweg en de vermelding van de sectie, nummers en oppervlakte van de percelen en onroerende goederen;
- De toekomstige openbare wegenis valt onder de lastenregeling, waarbij de aanleg van de openbare wegenis integraal ten laste is van de in de eigenaarstabel opgenomen eigenaars, zoals ook in de kostenraming bij het wegenisdossier is uitgewerkt. Bij de aanvraag is een technisch dossier gevoegd voor de aanleg van de wegenis en riolering in de zone van de

verkaveling en de bouwaanvraag tot aan de bestaande aanwezige riolering in de Rijksweg. Het dossier omvat onder meer modeldwarsprofielen, typedwarsprofielen, lengte- en dwarsprofielen, elementen met betrekking tot de waterhuishouding, de waterbuffering, de waterinfiltratie (waaronder een hydraulische nota, infiltratiestudies,…) en de kostenraming;

- Op het rooilijnplan is aangeduid waar de verkavelingsgrens ligt (zwarte stippellijn), de bestaande (te verwezenlijken) rooilijn en de afgeschafte gemeenteweg, alsmede waar de nieuw te verwezenlijken rooilijn komt;
- De wegenis is bijgevolg bestemd als openbare wegenis en in te richten met straatinfrastructuur en riolering;
- De nieuwe wegenis kadert in de ontsluiting van de nieuwe residentiële ontwikkeling – waardoor enkel bestemmingsverkeer wordt gegenereerd en deze wegenis uitsluitend zal worden gebruikt door de toekomstige bewoners, hun bezoekers en gebruikers van de trage wegen - en wordt uitgevoerd aan de hand van één centrale toegangsweg (doodlopend), geënt op de Rijksweg (N357, gewestweg). De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer wordt voorzien grenzend aan het openbaar domein (de Rijksweg) en voor een klein gedeelte op openbaar domein (de 'spie' van de ontsluiting), grenzend aan het perceel van de woning nr. 212. Het RUP Hernieuwenburg voorziet in eenzelfde ontsluiting, waardoor het aangevraagde conformeert met de voorschriften van het RUP;
- De 'spie' situeert zich aan het begin van de ontsluiting en de aldus aan te leggen toegangsweg. De spie maakt geen deel uit van de aan het openbaar domein over te dragen gronden, aangezien deze reeds in eigendom is van de gemeente ten gevolge van een akte van overdracht dd. 4 mei 2001 (Repertorium 402/2001, dossiernummer 37017CG249-1), geregistreerd op 18 mei 2001. De neerlegging van de akte van overdracht en het uittreksel van de notulen van de gemeenteraad inzake de grondafstand dd. 13 juni 2001 dateert van 19 november 2001 (Repertorium 908/2001, dossiernummer 37017CG 249-1). Bij deze grondafstandsakte werd een grondafstandsplan gevoegd, opgemaakt door landmeter Ostyn Bernard op 4 mei 1998. Deze werd opgemaakt kaderend in de verkaveling dd. 1 augustus 1975 met referte VK V/V1321. Dit werd zo aangeduid op het rooilijnplan;
- Door het doodlopend tracé voor gemotoriseerd verkeer, de centrale ligging van de verkaveling vlakbij de kern van het centrum van Wielsbeke en de uitbreiding van het trage wegennet, wordt geoordeeld dat de nieuwe wegenis de verkeersveiligheid ten goede komt en deze inpasbaar is binnen het grotere lokale wegennet. Het nieuwe tracé sluit dan ook aan op het bestaande, lokale grotere wegennet en gemotoriseerd sluipverkeer wordt onmogelijk gemaakt;
- Het project wordt opgevat en gerealiseerd als een 'woonerf' met een doodlopend karakter (voor gemotoriseerd verkeer), waar maximaal slechts 25km/h mag worden gereden, zodat het verkeer dat op de gewestweg zal uitgeven dit op een trage en veilige wijze zal doen. Het bestemmingsverkeer in het binnengebied is bijgevolg niet van die aard dat zij aanzienlijke mobiliteitseffecten zal creëren;
- Door het woonerfconcept en het gegeven dat de nieuwe wegenis doodlopend is, wordt een veilige doorkruising van deze wegenis door de trage wegverbinding (zie verder) gerealiseerd. Doordat dit wegtraject louter zal worden gebruikt door (gemotoriseerd) bestemmingsverkeer, er sprake is van een woonerf én de rijweg wordt aangevuld met publieke parkeerplaats, zal er sprake zijn van traagrijdend verkeer. De doorkruising van het trage tracé met het tracé voor gemotoriseerd verkeer kan aldus op een verantwoorde en veilige manier gebeuren;
- De aansluiting zelf van het nieuwe wegtracé op de Rijksweg wordt afdoende breed voorzien om een veilige ontsluiting op de gewestweg te kunnen garanderen. De in- en uitrit wordt immers op het aansluitingspunt met de Rijksweg 13 m breed aangelegd. Zodoende is er voldoende zichtbaarheid en in- en uitdraaicapaciteit om in een veilig conflictpunt op de Rijksweg te kunnen voorzien. De nodige markeringen worden aangebracht in functie van de voorrangverlening aan het verkeer op de gewestweg. De markeringen worden vóór het

voetpad op de Rijksweg zodat dit voor de weggebruikers tijdig voldoende duidelijk is en een veilig kruispunt wordt gerealiseerd;

- De Rijksweg is ter hoogte van het ontsluitingspunt uitgerust met een voetpad en een fietspad (verhoogd t.a.v. de rijweg) waardoor er afdoende ruimte is om veilig toegang te nemen tot het binnengebied en de gewestweg. Dit biedt tevens afdoende ruimte om eventueel wachtverkeer van het binnengebied op te vangen binnen dat binnengebied en biedt tevens afdoende zichtbaarheid op de verkeerssituatie voor het uitrijdend verkeer;
- Daarnaast wordt voorzien in voldoende publieke parkeerplaatsen, waardoor de verkeersbewegingen langs de Rijksweg beperkt tot het op- en afrijden naar en van de woningen. Hierdoor blijft een vlotte doorstroming op de gewestweg gegarandeerd, waardoor de mobiliteitsimpact van het projectgebied ten opzichte van de bestaande wegenis geminimaliseerd wordt;
- Er wordt voorzien in een bijkomende ontsluiting in functie van brandveiligheid en hulpverlening. De bijkomende ontsluiting voor hulpdiensten wordt uitgewerkt in de groenas van het binnengebied. Gebruik hiervan wordt beperkt tot de hulpdiensten (noodgevallen) en absoluut uitgesloten voor gewoon gemotoriseerd verkeer;
- In het binnengebied zelf wordt voorzien in de aanleg van een trage weg (verbinding) dwars doorheen het projectgebied. Het voorziene tracé volgt het trage wegtraject zoals werd opgenomen op het grafisch plan van het RUP, wat tot doel heeft de Tarwestraat met de Kastanjestraat te verbinden voor wandelaars en fietsers. Het verkavelingsproject realiseert bijgevolg hetgeen vooropgesteld werd door het RUP en vervolledigt hiermee het trage wegennet op deze locatie. Dankzij die verbinding wordt het bestaande trage wegennettracé van het ruimere binnengebied op kwalitatieve wijze afgewerkt en wordt een aanzienlijke meerwaarde voor de omgeving gerealiseerd;
- De centrale ligging maakt het mogelijk om gebruik te maken van alternatieve vervoersmodi, hetgeen de duurzaamheid van het project en zijn omgeving ten goede komt. Het projectgebied is gelegen op voldoende afstand van bushaltes (om veilig te ontsluiten), maar dicht genoeg bij deze haltes om van deze alternatieven gebruik te kunnen maken. Binnen een perimeter van een halve km bevinden er zich 7 bushaltes waarvan 4 binnen een afstand van 200 m. Ook het treinstation van Waregem ligt op ca. 3,4 km. Het centrum ligt op ca. 500 m en is te voet of met de fiets goed bereikbaar;
- Er zijn geen mobiliteitsknelpunten gekend in de omgeving. De ontsluiting kan veilig gebeuren en het effect van bijkomend verkeer op het bestaande en gerealiseerde verkeersnet is te verwaarlozen. Het tracé van de nieuw aan te leggen weg en van de trage weg kadert in de uitbouw van een veilig en logisch wegennet op lokaal niveau;
- De weg voor gemotoriseerd verkeer start ter hoogte van de Rijksweg en heeft een schuine aansluiting langs zuidelijke zijde, waardoor een extra accent op het voetpad wordt gelegd. De wegbreedte ter hoogte van de ontsluiting met de Rijksweg bedraagt 13m. De ontsluitingsweg kent een breedte van 8 m met een wegzate van 6 m breed. Aansluitend wordt een voetpad aangelegd met een breedte van 1 m. Het tracé wordt afgewerkt met een groenbuffer van 1 m breed;
- Het nieuwe tracé en de uitvoering ervan houdt rekening met de nodige draaicirkels. Deze werden voorzien op de vereiste draaicirkels voor brandweervoertuigen en vrachtwagens zodat dit ruim voldoende is om de veiligheid te kunnen garanderen. Voor hulpdiensten, vuilnisophaling, e.d. is een keerpunt in grindgazon voorzien tussen kavel 25 en 26. De nieuwe wegenis voorziet aldus in afdoende en voldoende ruime draaimogelijkheden en keerpunten;
- De wegbedding zelf wordt uitgevoerd in waterdoorlatende stenen 220x220x100, grijs, zeezand 0,5/2 voegen legbed van porfiersteenslag 2/7 + non-woven geotextiel steenslagfundering type II, hoogwaardig betonpuin0/20 steenslagfundering type I, hoogwaardig betonpuin 0/40 non-woven geotextiel onderfundering type II non-woven geotextiel. De 19 publieke parkeerplaatsen hebben dezelfde fundering maar kennen een visuele afwerking in zwarte kleur zodat het voor de gebruikers duidelijk is wat rijweg en wat parkeerzone is;

- Vanaf de Rijksweg wordt een voetpad voorzien - dat van de rijweg gescheiden wordt door een goot in waterdoorlatende betonstraatstenen van 30 cm breed - tot in de verkaveling in hetzelfde materiaal;
- De impact van de bestrating op de waterhuishouding is minimaal doordat de wegenis wordt ingericht met waterdoorlatende betonstraatstenen (straatstenen met een brede voeg), gecombineerd met een waterdoorlatende fundering en het gebruik van een gescheiden rioleringsstelsel. Het principe van hergebruik, infiltratie, buffering en vertraagd afvoeren wordt gerespecteerd en het project voldoet aan de gewestelijke Hemelwaterverordening;
- De bermen van het nieuwe tracé en de parkeerplaatsen worden groen ingericht. Deze worden aangelegd in gras. Ook grachten, putten en kunstwerken worden voorzien zodat de nieuwe wegenis een groene uitstraling krijgt en zich inpast in het binnengebied;
- De trage verbinding – welke de Kastanjestraat verbindt met de Tarwestraat – wordt uitgevoerd als okergelig betonpad en onderscheidt zich door deze kleur van de overige wegenis in het binnengebied. Het pad zal een breedte kennen van 2 m, zoals door het RUP wordt voorgeschreven. Naast de trage verbinding ligt een gracht, dewelke dienst doet als infiltratie- en bufferzone. Deze gracht wordt veilig ingebed in het openbaar domein, met name door een zachte helling naar de gracht (wadi) toe. Tussen het wandelpad en de gracht is 1 m voorzien, hetgeen veilig is. De gracht is 80 cm diep met in het midden een verdieping en beschoeiing. Het hemelwater van de verharding loopt af in de onverharde zone naast de weg (wadi met groen) om aldaar te infiltreren;
- Ook de riolering en de groenzone worden opgenomen in het publiek domein. Deze worden mee overgedragen aan het openbaar domein en fungeren als een uitbreiding van de groene ruimten van de omgeving in de vorm van een groenplein en groene corridor, welke aansluiten op de bestaande groenzone/grasplein van de Kastanjestraat. In de aan te leggen groene corridor worden een groot deel van de bestaande hoogstambomen in verwerkt. De groenzone aan de Tarwestraat vormt een groencorridor met veel bestaande grote bomen, ingericht met een zitbank en enkele rotsblokken;
- De groenzones helpen bij hevige regenval de waterhuishouding gunstig te houden. De uitvoeringswijze van deze groenzones zorgt ervoor dat deze bespeelbaar zijn en dus als publieke groenzones kunnen worden gebruikt;
- Het dossier breidt aldus op een logische en vlotte wijze het trage wegennet en het openbaar groen uit. Door het groen inrichten van de publieke omgeving en het trage wegennet wordt de kwaliteit en leefbaarheid van dit net verhoogd, zonder daarbij afbreuk te doen aan de toegankelijkheid van die wegenis en het net;
- Binnen het nieuwe openbare domein wordt tevens voorzien in (openbare) straatverlichting. Hierbij worden de voorschriften van de nutsmaatschappij gevolgd en worden energiezuinige materialen toegepast;

Overwegende dat het geen vergunningsaanvraag betreft zoals opgenomen in art. 11, 12, 13 of 14 van het besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning en bijgevolg diende een openbaar onderzoek gehouden;
Gelet op artikel 47 van het besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning d.d. 27 november 2015, wat bepaalt dat de gemeenteraad kennis neemt van de standpunten, opmerkingen en bezwaren die zijn ingediend tijdens het openbaar onderzoek en meer bepaald deze met betrekking tot de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg;

Adviezen

- Inter (Toegankelijk Vlaanderen) – stilzwijgend gunstig;
- AWV – gunstig – verleend dd. 11.10.2023;
- De Watergroep – gunstig – verleend dd. 28.09.2023;
- FAVV – stilzwijgend gunstig;
- Hulpverleningszone Fluvia – gunstig – verleend dd. 26.09.2023;

- Provinciale dienst Waterlopen – gunstig – verleend dd. 23.10.2023;
- De Vlaamse Waterweg – stilzwijgend gunstig;
- Wyre – gunstig – verleend dd. 03.10.2023;
- ANB – gunstig – verleend dd. 30.10.2023;
- Fluvius – gunstig – verleend dd. 20.12.2023;

Overwegende dat de ingediende adviezen in functie van de expertise van de opstellers ervan, worden aanvaard. De voorwaarden geformuleerd in deze adviezen zullen als voorwaarden bij de omgevingsvergunning worden opgelegd;

Bezwaren

Overwegende dat de bezwaren van het openbaar onderzoek als volgt kunnen worden samengevat:

Bezwaar 1:

1. Een mobiliteitsplan zou ontbreken, er zou ter hoogte van de Rijksweg een onveilige situatie gecreëerd- worden. Een gedeelde ontsluiting langs de Tarwe en Roggestraat zou de druk op de voorziene ontsluiting ontlasten.
2. Er zou een strijdigheid zijn tussen wegenisplannen en verkavelingsplan.
3. Wegenis met een breedte van 8 m is te smal.
4. Recht tegenover de ontsluiting bevindt zich een VEN-gebied, de verscherpte natuurtoets ontbreekt. Het project zal een verstoring van het VEN-gebied met zich meebrengen, er worden geen matregelen, groenscherm, voorzien. Alle mogelijke impact op het VEN-gebied wordt uitvoerig besproken in het bezwaar.
5. Project zou gepaard gaan met een verlies van open ruimte, verhardingsgraad in Wielsbeke is reeds hoger dan het Vlaamse gemiddelde.
6. Het project zou ingaan tegen de gewestelijke beleidslijnen: oa. Reduceren ruimtebeslag, Blue Deal (nabijheid waterloop).
7. Het zou uit de aanvraag onvoldoende duidelijk zijn op welke manier de verkaveling zal worden aangesloten op de bestaande riolering en of deze riolering reeds is aangesloten op een RWZI. Hemelwater afkomstig van de wadi zal onrechtstreeks geloosd worden op de Oude Leiemeander in het VEN-gebied.

Bezwaar 2:

1. Situering hoofdontsluiting
   - De ligging van de hoofdaansluiting en de beperkte rooilijnbreedte van slechts 7m (rijweg 6m en groenzone 1m), welke tot mobiliteitsproblemen aanleiding zou kunnen geven en ook niet realiseerbaar zou zijn. De niveaus van de wegenis zouden niet duidelijk in het dossier zijn opgenomen.
   - Onveilige ontsluiting voor voetgangers en fietsers, onvoldoende zichtbaarheid op de weg.
   - Groenzone is onvoldoende breed om een voldoende bufferende werking te hebben en is al zeker niet geluidswerend
   - Ontsluiting is een lang recht stuk, onvoldoende verkeer remmende maatregelen
   - Ontsluiting dient verder voorzien te worden, inrichten van een eenrichtingsverkeer met uitrijden langs via de Tarwestraat
2. Eigendomskwestie
   Het bezwaar stelt dat de bezwaarindieners beschikken over de eigendom van een driehoekig stukje grond dat als gemeentelijke eigendom op het plan is aangegeven.
3. VEN-gebied
   Het bezwaar stelt dat een verstrengde natuurtoets zou ontbreken in de aanvraag - het ontbreken van deze toets betekent een legaliteitsbelemmering
4. Ontbrekende gegevens
   - De niveaus van de aangelande percelen ontbreekt, er wordt gesteld dat bij deze verkavelingsaanvraag geen correct zicht op de huidige bestaande toestand van het terrein wordt verleend, voornamelijk wat de huidige en ontworpen peilen betreft thv het perceel van de bezwaarindiener en hoe de aansluiting zal worden gerealiseerd.

- De nodige gegevens zouden ontbreken om de aansluiting naar de Rijksweg te gronde na te kunnen kijken.

5. Groen
   - Het bezwaar stelt dat de bestaande bomenrij ter hoogte van het perceel van bezwaarindiener samen met andere bomen werden gerooid en dit zonder de noodzakelijke kapvergunning.
   - Er zou aan de aanvraag geen bomeninventaris zijn toegevoegd, noch werd gesteld waar compensatie wordt voorzien voor de te rooien bomen.
   - Er wordt gesteld dat er op het terrein reeds een afsluiting van 2 m hoogte werd geplaatst, als gevolg van de funderingen van de palen zullen bestaande bomen sneuvelen. De afsluiting zou zonder vergunning geplaatst zijn noch voorwerp uitmaken van regularisatie.
6. Geluidshinder en CO2-uitstoot
   Het bezwaar stelt dat de ontsluitingsweg voor de nodige hinder zal zorgen en wijst op de putdeksels die in de klinkerverharding zijn voorzien.
7. Werfhinder
   Het bezwaar stelt zich bezorgd op inzake werforganisatie.
8. Plasvorming
   Het bezwaar stelt zich bezorgd op inzake wateroverlast op het eigen perceel, omdat de toekomstige verharding tot tegen de oprit van bezwaarindieners aangelegd wordt.
9. Integraal waterbeleid
   Het bezwaar stelt dat de wegenis niet of onvoldoende in rekening werd gebracht bij de confrontatie met de hemelwaterverordening.
10. Wandel- en fietspad
    Het bezwaar stelt dat het wandel- en fietspad onvoldoende breed zou zijn.
11. Keermogelijkheden
    Het bezwaar stelt dat er onvoldoende keermogelijkheden zijn t.h.v. de 'eerste straat' (loten 7-10).
12. Waardevermindering
    Het bezwaar stelt een waardevermindering van de eigendom te vrezen.

Bezwaar 3:

1. Groen en ver uitzicht zou verdwijnen.
2. Er wordt de vraag gesteld tot het creëren van een groenzone tussen de privatieve tuinen van de woningen gelegen in de Wandellaan en deze gelegen in de nieuwe verkaveling.
3. Als gevolg van de fasering van het project wordt eerst de zone achter de woning van bezwaarindiener ontwikkeld, de vraag wordt gesteld deze zone pas mee te nemen in een volgende fase.

Overwegende dat de bezwaren als volgt kunnen worden weerlegd:

- De gemeenteraad heeft de bevoegdheid zich uit te spreken over de keuze van de wegverharding en de bestrating, de weguitrusting en de nutsleidingen, de aanleg van trottoirs en wegboorden, de ligging en de breedte van de weg, de breedte van de verharding, de ontsluitingsgraad en het aantal publieke parkeerplaatsen, de riolering en de waterhuishouding op het openbaar domein.
- De gemeenteraad heeft niet de bevoegdheid zich uit te spreken over de goede ruimtelijke ordening maar uitsluitend op de inpasbaarheid van de nieuwe wegenis in het globale gemeentelijke wegennet en het effect van de wegenis op de mobiliteit, de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid (maar niet van het voorgestelde project).
- De bezwaren worden dan ook vanuit dat oogpunt behandeld. De stedenbouwkundig gerelateerde bezwaren worden behandeld door het college als vergunningverlenende overheid.

Bezwaar 1:

(1) Het projectgebied wordt ontsloten via één centrale toegangsweg, geënt op de Rijksweg (N357, een gewestweg). Er wordt een volwaardige brede openbare weg aangelegd waarbij

een lus-principe gehanteerd wordt. Hierdoor wordt verkeer gemengd georganiseerd en is enkel bestemmingsverkeer mogelijk. Door het hanteren van een rooilijnbreedte van 8.00 m, fragmentair 13.00 m, is het comfortabel kruisen van voertuigen binnenin het projectgebied geen enkel probleem. De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer wordt aldus voorzien grenzend aan het openbaar domein (de Rijksweg) en voor een klein gedeelte op openbaar domein (de spie van de ontsluiting), grenzend aan het perceel van de woning, nr. 212. De ontsluiting voor het te ontwikkelen binnengebied is daarmee in overeenstemming met de locatie die daarvoor voorzien werd in het RUP Hernieuwenburg (cf. rode aanduiding op onderstaande afbeelding).
Zoals te zien is op het grafisch plan in het RUP worden overige wegen naar het binnengebied op dezelfde wijze ontsloten en opgebouwd (doodlopende straten, waarbij het binnengebied intern ook middels trage wegen de verscheiden delen verbindt).
De toelichtingsnota (p. 38) bij het RUP stelt ook als volgt: “De projectzone Lamco dient voor gemotoriseerd verkeer enkel en alleen via de Rijksweg te ontsluiten.”
Andere opties zijn in dat kader niet toegelaten en zijn dus al alleen al om die reden niet bespreekbaar. Er dient trouwens te worden opgemerkt dat aangelanden deze uitweg nooit hebben geproblematiseerd bij de opmaak en goedkeuring van het RUP zodat zij actueel slecht gekomen zijn om dit in deze verkavelingsaanvraag te doen wijzigen.
Het door het bezwaar opgeworpen alternatief is niet in lijn met het RUP-kader. Over deze alternatieven kan het volgende worden gesteld:

Op en via de Tarwestraat (8w) en Roggestraat (6w) ontsluiten wil zeggen via de Waterstraat aansluiten op de Rijksweg. Via deze Waterstraat (meer dan 60w) ontsluiten ook de Korenbloemstraat (5w), Klaverstraat (10w), de Bloemenwijk met het Veen, de Seringenstraat, Rozenstraat, Dahliastraat, Krokusstraat, Tulpenstraat... (samen meer dan 43w). De Waterstraat zou dus extra "belast" moeten worden, dit is aldus zeker geen beter alternatief zoals bezwaarindieners voorstellen.

Ook de groenzone tussen de woningen 198 en 202 is niet alleen planologisch onmogelijk, maar is ook ruimtelijk niet aangewezen noch aanvaardbaar. Één en ander zou trouwens ook betekenen dat de volledige indeling van de verkaveling zou moeten worden aangepast, hetgeen niet wenselijk is.

De weg voor gemotoriseerd verkeer start ter hoogte van de Rijksweg en heeft een schuine aansluiting langs zuidelijke zijde. Deze aansluiting zorgt voor een nog beter accent op het voetpad. De wegbreedte met voetpad ter hoogte van de ontsluiting met de Rijksweg bedraagt 8m (rijweg 6 m + voetpad 2 m) (met uitzondering van de schuine aansluiting waar dit meer bedraagt, nl. 13 m), in tegenstelling tot wat werd gesteld in het bezwaar zijnde 7m (6m weg + 1 m groenzone). De wegbreedte gaat daarna over naar een breedte van 12m parkeerplaatsen inbegrepen en na de bocht een breedte van 10m. Vanaf de T-splitsing loopt de weg verder naar de loten 28 en 29 met een plaatselijke versmalling als snelheidsremmende maatregel en om zo veel mogelijk groen te behouden. De weg naar de loten 13 en 14 varieert van breedte namelijk de weg met een breedte van 8 m (parkeerplaatsen inbegrepen) en het draaipunt op het einde zoals te zien op de plannen. Deze breedte is voldoende gezien de beperkte vervoersbewegingen die deze woningen teweegbrengen.

De rooilijnbreedte is aldus niet systematisch beperkt tot 7 m. Wegversmallingen zijn echter raadzaam als snelheidsremmende maatregel en om sluipverkeer te vermijden. Waar nodig, bv. na de bocht, worden afdoende breedtes (10m na de bocht) in acht genomen.

De uitkomende mobilisten zullen, net zoals bezwaarindieners overigens, voldoende aandacht moeten hebben voor fietsers en voetgangers die voorbijkomen. De uitrit is voldoende breed en er zal voldoende zicht mogelijk zijn.

Het privaat parkeren wordt binnen elke privatieve kavel opgelost en gebundelde parkeerhavens zorgen voor de nodige bezoekersparkeerplaatsen. Doordat elke woning

voldoende achteruit, weg van de rooilijn, ingeplant wordt, worden er geen onnodige voertuigen langs de aan te leggen wegenis gestald. Een trage weg, omzoomd door groenblauwe dooradering, maakt een verbinding met de aanpalende ontwikkelingen, en dit weg van het gemotoriseerd verkeer.

Het bezwaar is bijgevolg ongegrond.

(2) Er wordt geen strijdigheid gevonden tussen de wegenisplannen en de verkavelingsplannen.
Het bezwaar is bijgevolg ongegrond.

(3) Een wegenisbreedte van 8 m is wel degelijk voldoende.
Dit kan duidelijk uit het Dienstorder MOW/AWV/2020/13 van 30 september 2020 van het Agentschap Wegen en Verkeer, getiteld 'Rijstrook-, rijbaan- en verhardingsbreedtes op gewestwegen' worden afgeleid:

Verkeer in tegengestelde rijrichting zonder fysieke middenberm

belijning	*geen*	*met randlijn, zonder aslijn*		*zonder randlijn, met aslijn*		*met randlijn, met aslijn*	
snelheid	***VHB***	*RBB*	***VHB***	*RSB*	***VHB***	*RSB*	***VHB***
30 km/h *30 km/h met buslijn*	**5,60** **5,80**	5,50 5,70	**5,60** **5,80**	(2,80) (2,90)	**(5,60)** **(5,80)**	n.v.t.	
50 km/h	**6,10**	6,00	**6,10**	(3,05)	**(6,10)**	(2,85)	**(6,10)**
70 km/h	**6,40**	6,30	**6,40**	3,20	**6,40**	3,00	**6,40**
90 km/h	n.v.t.					3,30	**7,00**

Het bezwaar is bijgevolg ongegrond.

Bezwaar 2:

(1) Situering hoofdontsluiting
Er wordt verwezen naar hetgeen reeds werd uiteengezet onder punt (1) bij de behandeling van het eerste bezwaar.
Hieruit blijkt dat ook dit bezwarend element ongegrond is.

(6) Geluidshinder en CO2-uitstoot
Volgens de Raad voor Vergunningsbetwistingen moet eerst en vooral worden aangenomen dat in alle redelijkheid als uitgangspunt kan worden gehanteerd dat de bewoners en gebruikers van een nieuw woonproject, net zoals bezwaarindieners, evenzeer een normaal en rustig woongenot zullen nastreven, zodat niet kan worden aangenomen dat het project aanleiding zal geven tot hinder die een normaal en aanvaardbaar niveau zal overstijgen.[1]
De realisatie van het aantal woningen voorzien in de aanvraag (38) sluit aan bij het minimum aantal dat planologisch moet worden voorzien (supra). Dergelijk aantal is niet van aard om merkelijke geluids- of luchthinder te genereren.
Dit moet worden gerelateerd aan het feit dat de luchtkwaliteit ter plekke goed genoemd kan worden, wat blijkt uit de belangrijkste graadmeter 'fijn stof' (cf. VMM – luchtkwaliteit):
Wat geluidshinder betreft ingevolge de ligging van de putdeksels, wordt de voorwaarde voorgesteld dat gewerkt wordt met zwevende dekplaten. De 'zwevende dekplaat' is een innovatief product dat het probleem van putverzakking verhelpt. Rond de put wordt een monolitische verharding gecreëerd door de inwerking van het element in de fundering. De onderhoudskost voor de wegen vermindert en het comfort verhoogt. De relatieve verplaatsing van de afdekkingsinrichting is 90% kleiner dan bij een klassiek putdeksel.
[1] RvVb S/2010/0019, bekendgemaakt bij uittreksel in Raad voor Vergunningsbetwistingen, Jaarverslag 2009-2010.
Het bezwaar is bijgevolg gedeeltelijk gegrond.

(10) Wandel- en fietspad

De trage weg wordt aangelegd in een okerkleurige betonverharding van 2 m breed. Op die wijze wordt zij onderscheiden van de overige wegenis in het binnengebied. Deze breedte is integraal in overeenstemming met artikel 13.1 van de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP. De nodige inrichtingsmaatregelen dienen volgens het RUP getroffen te worden zodat de weg niet door gemotoriseerd verkeer gebruikt kan worden. Een grotere breedte is in dat kader niet opportuun.
Het bezwaar is ongegrond.

(11) Keermogelijkheden
Het bezwaar kan niet feitelijk worden bijgetreden, gezien op het einde van de 'eerste' straat een 'pijpenkop' aanwezig is.
Het bezwaar is ongegrond.

Conclusie na beraadslaging

- De gemeenteraad is van oordeel dat de geplande wegenis in overeenstemming is met de doelstellingen van artikel 3 en 4 van het Decreet Gemeentewegen.
- Het betreft een gefaseerde aanleg van de wegenis in overeenstemming met de realisatie van de verkaveling. Dit betekent ook dat de impact op de nabije omgeving minder hinderlijk zal zijn.
- De wegenis die wordt voorzien, vrijwaart de samenhang en de structuur van de gemeentewegen en voldoet aan de toekomstige behoefte aan zachte mobiliteit. De gemeenteraad oordeelt dat het geplande nieuwe tracé zich op een doordachte manier inpast in het bestaande, globale en lokale gemeentelijke wegennet. De ontsluiting via één centrale weg voor gemotoriseerd verkeer aansluitend op de Rijksweg en één trage verbindingsweg voor zwakke weggebruikers geniet tevens de voorkeur van de gemeenteraad. De trage verbindingsweg takt bovendien aan op een reeds bestaande trage weg in de nabijgelegen verkaveling hetgeen positief te noemen is.
- Het feit dat de wegenis voor gemotoriseerd verkeer doodlopend is en dus enkel zeer lokaal bestemmingsverkeer zal genereren, zal tevens bevorderlijk zijn voor de zwakke weggebruikers en zal geen negatieve impact hebben op de verkeersafwikkeling. Er zijn verder ook geen of slechts zeer beperkte effecten op de plaatselijke mobiliteit te verwachten.
- Inzake de ligging is de voorgestelde ligging de meest optimale gezien de locatie die werd voorzien in het RUP waar op heden ook reeds een weg ligt die vroeger werd gebruikt als ontsluiting van de voormalige bedrijfssite. Andere locaties langs de Rijksweg zijn allerminst vanzelfsprekend en vereisen een volledige andere indeling van de verkaveling hetgeen dan weer andere hinderaspecten met zich kan meebrengen.
- In huidige aanvraag werd de ontsluiting met één meter verbreed t.a.v. de vorige aanvraag, de weg is nu in totaal 8m breed, waarvan 6m wegzate, 1m voetpad en 1m groenbuffer. Net als de verkavelaar meent ook de gemeenteraad dat de wegbreedte enerzijds voldoende zal zijn om vlotte doorstroming te genereren, anderzijds zorgt een niet al te brede weg ook voor een snelheidsremmend effect. Belangrijk is dat de wegbreedte ter hoogte van de Rijksweg 13m bedraagt, hetgeen zeker voldoende is om twee voertuigen tegelijk in – en uit te laten rijden.
- Het tragewegennet van de omgeving wordt dankzij de aanvraag verder afgewerkt. De doorgang tussen de Tarwestraat en de Kastanjestraat wordt zo gerealiseerd dat het fijnmazig netwerk van trage wegen wordt afgewerkt. Aldus staat het wegennet ten dienste van het algemeen belang, nu de wegen de verkeersveiligheid van de omgeving waarborgen en het tragewegennet van het binnengebied afgewerkt wordt.
- Omdat er enkel bestemmingsverkeer zal worden gecreëerd omwille van het doodlopend karakter van de verkaveling, zal dat beperkt bijkomend verkeer het wegennet niet verzadigen. Knelpunten zijn niet-bestaand. Er worden geen grensoverschrijdende effecten verwacht.
- De motivatie van de aanvrager, zoals opgenomen in het aanvraagdossier, wordt verder integraal bijgetreden.
- Wat de uitrusting betreft, wordt integraal verwezen naar de nota van de verkavelaar, waarbij de gemeenteraad zich integraal aansluit.

- Er zijn geen verdere opmerkingen of aanpassingen te formuleren op het voorgestelde tracé en ontwerp.

Gelet op de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 16 januari 2024;
Gelet dat de gemeenteraad wordt verzocht hieraan zijn goedkeuring te verlenen;
Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

BESLUIT:

Artikel 1

Het nieuwe wegentracé, zoals voorgesteld in de aanvraag tot omgevingsvergunning (OMV_2023097108) voor het verkavelen van gronden met wegenis ingediend door dhr. en mevr. Lambrecht – De Corte en dit voor percelen gelegen langs de Rijksweg met volgend kadastraal kenmerk: 1ste afdeling, sectie C, nrs. 133 V5, 111 Y3, 111 L, 111 G, 111/2 A, 133 Y5 wordt goedgekeurd.

Artikel 2

Het rooilijnplan en grondafstandplan zoals toegevoegd aan de aanvraag wordt goedgekeurd.

Artikel 3

De aanvrager zal instaan voor de volledige infrastructuur van de wegen en voor de aanleg van alle nutsleidingen zoals de openbare verlichting, het elektriciteits-, het gas-, het kabeldistributie-, het waterleidings- en het telefoonnet, zoals voorgesteld in het bijzonder bestek met de administratieve gegevens en de beschrijving der werken.

Artikel 4

Na de definitieve overname der werken zal de aanvrager, de zate van de wegen, de wegenis zelf en alle nutsleidingen die normaal aan de gemeente toebehoren, ten kosteloze titel aan de gemeente overdragen. Er dienen technische boringen uitgevoerd te worden van het over te dragen domein, zowel van de verharde als niet verharde zone. Deze procedure tot overdracht wordt door de aanvrager zelf ingesteld en dit ten laatste 6 maand na definitieve oplevering. De definitieve oplevering dient te gebeuren binnen een termijn van 2 jaar na voorlopige oplevering.
De grondovername geschiedt door de gemeente voor openbaar en algemeen nut.

Artikel 5

Deze beslissing zal ter kennis gebracht worden aan de hogere overheid samen met het dossier, voorwerp van de omgevingsvergunning tot het verkavelen van een grond en de omgevingsvergunning voor het aanleggen van een weg en omgevingsaanleg.

Namens de gemeenteraad:
Bij bevel:

Bruno Debrabandere	Frédéric Depypere
algemeen directeur	voorzitter gemeenteraad

Voor eensluidend uittreksel:

Bruno Debrabandere	Frédéric Depypere
algemeen directeur	voorzitter gemeenteraad

Handtekening(en)

Elektronisch ondertekend op 30/01/2024 door Bruno Debrabandere, Algemeen directeur

Elektronisch ondertekend op 31/01/2024 door Frédéric Depypere, Voorzitter gemeenteraad