

Uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad
van 14 november 2024

Digitale ondertekening namens de gemeenteraad:

voorzitter,
Jo Libeer

algemeen directeur,
Kurt Parmentier

Aanwezig

Jo Libeer, voorzitter gemeenteraad
Luc Defraye, Jan Seynhaeve, Hendrik Vanhaverbeke, Mathieu Desmet, Carlo De Winter, Geert Breughe, Lobke Maes, Stijn Tant, Marie De Clerck, Hendrik Libeer, Kevin Defieuw, Sofie Mol, Katleen Messely, Filip Daem, Joachim Naert, Bas Surmont, Elyn Stragier, Heidi Craeynest, Charlotte Bonte, Lien Vanderjeugt, Jelle Stragier, Vicky Claeys, Inge Goemaere, Sander Deflo, Jessica Corty, Liese Vandoorne, Yves Goddeeris, Luc Vanderhaeghe, gemeenteraadsleden
Kurt Parmentier, algemeen directeur

Verontschuldigd

Carine Quidousse, gemeenteraadslid

Afwezig

Tommy Vansteenkiste, gemeenteraadslid

Aanleggen van fietspaden en saneren van groene cluster Wittemolenstraat en Dadizelestraat - goedkeuring van het wegenistracé en de rooilijn

Feiten, context en argumentatie

In de gemeente Wevelgem zijn er ter hoogte van de wooncluster Herthoek (Wittemolenstraat, Dadizelestraat en Ter Poperenweg) wegenis- en rioleringswerken gepland in het kader van de aansluiting van groene clusters. De gemeente staat met het project W222180 'saneren groene cluster Wittemolenstraat en Dadizelestraat' in voor de sanering van deze groene cluster d.m.v. de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel, waarbij het afvalwater wordt afgekoppeld van het regenwater. Volgens de 'gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater' werd bekeken hoe best omgegaan wordt met de afwatering van hemelwater bij nieuwe of heraan te leggen verharding binnen het projectgebied en hoe de voorziene buffer- en infiltratiecapaciteit kan voldoen aan de wettelijke vereisten. Daarnaast zal de gemeente Wevelgem instaan voor een nieuwe weginrichting met het oog op de aanleg van veilige fietsvoorzieningen langs de Wittemolenstraat en veiliger weginrichting binnen de kern van de wooncluster Herthoek.

De gemeente Wevelgem is vergunningverlenende overheid.
Het project omvat:

- stedenbouwkundige handelingen
- vegetatiewijzigingen.

Wegeniswerken:

Het wegenisproject - met de aanleg van veilige fietsvoorzieningen - situeert zich langs de Wittemolenstraat (incl. kruispunt met de Dadizelestraat) tussen de gemeentegrens en de bebouwde kom van Moorsele.

De Wittemolenstraat is een regionale weg die een belangrijke verbinding vormt tussen het centrum van Moorsele en de stad Menen. Niet alleen gebruikt het gemotoriseerd verkeer veelvuldig dit tracé, ook wordt de weg veel gebruikt door pendelende fietsers. Daarenboven is de Wittemolenstraat eveneens geselecteerd als route voor uitzonderlijk vervoer.

Voor de Wittemolenstraat (incl. kruispunt met de Dadizelestraat) wordt er een herinrichting van de rijweg ontworpen met de aanleg van veilige fietsvoorzieningen, dit met behulp van het fietsfonds van de provincie West-Vlaanderen. Het volledige projecttracé Wittemolenstraat kan opgedeeld worden in 3 zones.

In zone A (grens Menen – Herthoek) wordt een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aangelegd aan de westzijde. Het huidige aanliggende dubbelrichtingsfietspad wordt opgebroken voor de aanleg van een groenstrook van 2 m (veiligheidsstrook) en het nieuwe betonnen fietspad (3 m breed) wordt voorzien t.h.v. de huidige langsgrachten die allen verlegd worden. De rijweg zelf wordt niet opgebroken.

In zone B (wooncluster Herthoek) wordt het dubbelrichtingsfietspad ont dubbeld naar een enkelrichtingsfietspad, via een verkeerspoort met middenberm. In de wooncluster zelf wordt er gemengd verkeer voorzien, dit wegens ruimtegebrek en de hoge nood aan openbare parkeervoorzieningen. De fietsers dienen op de rijweg te rijden, dit wordt aangeduid via fiets- en blokmarkeringen als fietssuggestiestroken.

Aan de grens met zone C (Herthoek – centrum Moorsele) wordt het gemengd verkeer opnieuw naar betonnen enkelrichtingsfietspaden gebracht met een verkeerspoort.

Buiten de bebouwing wordt de huidige rijweg volledig behouden en worden er vrijliggende enkelrichtingsfietspaden aangelegd. Aan de noordzijde wordt het huidige fietspad opgebroken voor een groenstrook van 2 m (veiligheidsstrook) en het nieuwe betonnen fietspad (2 m breed) wordt voorzien t.h.v. de huidige langsgrachten die allen verlegd worden. Aan de zuidzijde wordt langs de bestaande rijweg eveneens een groenstrook van 2 m aangelegd met daarachter een nieuw fietspad van 2 m breed.

De bestaande langsgrachten worden hiervoor ook verlegd.

Ter hoogte van de nieuwe verkaveling 't Vrije gaat het vrijliggend fietspad over in een aanliggend fietspad ter hoogte van de recent aangelegde drempel. In deze zone is het fietspad verhoogd ten opzichte van de rijweg. Vanaf Wittemolenstraat 157 betreft het opnieuw een woonomgeving en is er terug gemengd verkeer met een fiets-suggestiestrook via blokmarkering op de baan.

Het kruispunt met de zijstraat Ter Gracht vormt een tijdelijke overgang naar het bestaande dubbelrichtingsfietspad aan de hand van markering bestaande uit uitgewassen beton met oker kleurpigment. Gezien de huidige beperkte rooilijnbreedte en de nood aan vrijliggende fietspaden mét behoud van de aanwezigheid van de vele langsgrachten zijn er in het buitengebied grondinnames noodzakelijk. Over het volledige tracé wordt er in de nieuwe grasstrook tussen het nieuwe vrijliggende fietspad en de rijweg een bomenrij aangeplant.

Uitzonderlijk vervoer:

De Wittemolenstraat is een route voor het uitzonderlijk vervoer. Deze route wordt niet heel frequent gebruikt, enkel wanneer de bruggen van de A19 een probleem vormen naar hoogte toe. Dit zorgt er wel voor dat het meeste uitzonderlijk vervoer langs de Wittemolenstraat voornamelijk zeer hoog en breed is, veelal zijn dit silotransporten, die niet heel zwaar zijn.

Gezien het eerder om sporadische transporten gaat, werd beslist om het ontwerp eerder af te stemmen op het dagelijks gebruik van de weg en de woonomgeving. En enkel de elementen die de passage van het uitzonderlijk vervoer kunnen belemmeren aan te passen.

Dadizelestraat:

In de Dadizelestraat wordt de rijweg hersteld in de oorspronkelijke staat.

Tijdens het openbaar onderzoek werd één bezwaarschrift ingediend.

Het bezwaarschrift handelt o.m. over:

- Het gelijkheidsbeginsel wordt geschonden.
- Het redelijkheidsbeginsel en het zuinigheidsbeginsel worden geschonden. Overheden mogen niet meer grond onteigenen dan strikt nodig is.
- De veiligheid van de fietsers komt in gevaar, en het ontwerp realiseert hiermee niet wat het beoogt.
- Het ontwerp brengt ongewenste risico's met zich mee voor het gemotoriseerde verkeer.

De gemeentelijke omgevingsambtenaar adviseert de beoordeling van het bezwaarschrift ter zake als volgt:

- *Het gelijkheidsbeginsel wordt geschonden doordat de breedte van de geplande fietspaden varieert.*

Behandeling van dit deel van het bezwaar:

Voorliggend ontwerp is het resultaat van een ontwerp oefening waarbij voor elk gedeelte van de heraanleg van de Wittemolenstraat geoordeeld is over de best mogelijke uitvoering. Daarbij werd rekening gehouden met de wettelijke bepalingen betreffende de benodigde breedtes voor de diverse functies (o.a. voor het waterverhaal, de fietsvoorzieningen e.d.). Ook de contacten/overeenkomsten met de betrokken grondeigenaars waren hierin van belang. De context is voor iedere omgeving verschillend, dit resulteert in een verschillende aanleg zonder dat daarbij sprake hoeft te zijn van de schending van het gelijkheidsbeginsel.

Dit deel van het bezwaar is ongegrond.

- *Het redelijkheidsbeginsel en het zuinigheidsbeginsel worden geschonden. Overheden mogen niet meer grond onteigenen dan strikt nodig is. De aanleg van fietspaden varieert van een dubbelrichtingsfietspad (aan één kant van de straat) en enkelrichtingsfietspaden aan beide zijden, er wordt niet altijd gekozen voor de aanleg die de minst mogelijke grond onteigent. De grachten worden verbreed, terwijl deze nog nooit overstroomden. Dit gaat in tegen het redelijkheidsbeginsel en tegen het zuinigheidsbeginsel van goed bestuur en tegen de basisregel dat de minst mogelijke grond wordt onteigend.*

Behandeling van dit deel van het bezwaar:

Voorliggend ontwerp is het resultaat van een ontwerp oefening waarbij voor elk gedeelte van de heraanleg van de Wittemolenstraat geoordeeld is over de best mogelijke uitvoering. Daarbij werd rekening gehouden met de wettelijke bepalingen betreffende de benodigde breedtes voor de diverse functies (o.a. voor het waterverhaal, de fietsvoorzieningen e.d.). Ook de contacten/overeenkomsten met de betrokken grondeigenaars waren hierin van belang. De context is voor iedere omgeving verschillend, dit resulteert in een verschillende aanleg zonder dat daarbij sprake hoeft te zijn van de schending van het redelijkheidsbeginsel of het zuinigheidsbeginsel.

Dit deel van het bezwaar is ongegrond.

- Het ontwerp verhindert het normaal gebruik van en de toegang tot mijn percelen. Het wegnemen van bruggen maakt percelen landbouwkundig en economisch niet meer werkbaar. De voorziene bomen beperken de mogelijkheden voor de landbouwexploitatie.

Behandeling van dit deel van het bezwaar:

Er is nog een toegangsmogelijkheid om de percelen te bereiken vanuit de Vrijstraat. De overwelvingen van baangrachten worden beperkt om zo het infiltreren en afvoeren zo goed als mogelijk te laten functioneren.

Op de luchtfoto van 12 mei 2024 is te zien dat er voor de noordelijk en zuidelijk aangrenzende percelen slechts één gebruik/gewas is, één toegang tot dat perceel is te verantwoorden.

Laden en lossen dient te gebeuren op eigen terrein, het terrein blijft nog steeds toegankelijk.

Dit deel van het bezwaar is ongegrond.

- Het ontwerp brengt ongewenste kosten met zich mee door minder zon, minder water voor de gewassen, meer bladeren en afval op de percelen en dus extra werk voor de landbouw, dit terwijl de onteigening op zich gebeurt voor de aanleg van een fietspad.

Behandeling van dit deel van het bezwaar:

De financiële impact en vergoedingen waarvan sprake zijn geen ruimtelijk of stedenbouwkundig aspect en horen thuis in de burgerrechtelijke sfeer.

Dit deel van het bezwaar is ongegrond

- Het ontwerp brengt ongewenste risico's met zich mee door het aanleggen van een brede gracht (mogelijks strengere eisen voor het grondgebruik op mijn percelen door de VLM).

Behandeling van dit deel van het bezwaar:

De financiële impact en vergoedingen als gevolg van wijzigingen in de aanleg van de omgeving van het perceel zijn geen ruimtelijk of stedenbouwkundig aspect en horen thuis in de burgerrechtelijke sfeer.

Dit deel van het bezwaar is ongegrond

- De veiligheid van de fietsers komt in gevaar, en het ontwerp realiseert hiermee niet wat het beoogt. Over het traject van de Wittemolenstraat bevatten de plannen nu meerdere oversteken voor fietsers (van dubbelzijdig naar eenzijdig fietspad en terug) over het traject Moorseele-Menen. Elke fietsoversteek is een nieuw risico dat er vandaag nog niet is. Het is dus onveilig(er) dan de bestaande situatie. De bestaande situatie met één oversteek aan het begin van de straat is helder, en het eenzijdige fietspad voor de rest van de straat tot in Menen is ook op heden zeer veilig.

Behandeling van dit deel van het bezwaar:

Voorliggend ontwerp is het resultaat van een ontwerpsoefening waarbij voor elk gedeelte van de heraanleg van de Wittemolenstraat geoordeeld is over de best mogelijke en de veiligste uitvoering. Daarbij werd rekening gehouden met de wettelijke bepalingen betreffende de benodigde breedtes voor de diverse functies (o.a. voor het waterverhaal, de fietsvoorzieningen e.d.). Ook de contacten/overeenkomsten met de betrokken grondeigenaars waren hierin van belang. De context is voor iedere omgeving verschillend, dit resulteert in een verschillende aanleg.

Dit deel van het bezwaar is ongegrond.

- Het ontwerp brengt ongewenste risico's met zich mee voor het gemotoriseerde verkeer. De weg naar Menen is 5,95 m breed getekend op het plan. De huidige breedte van de straat is 6 m. Vrachtwagens, brandweerwagens en landbouwvoertuigen zijn 2,5 m tot 2,7 m breed. Op vandaag is er net voldoende ruimte om langs elkaar te kunnen rijden. Het minder breed maken van de straat is een nieuw

risico voor de grote weggebruikers, maar ook voor hun tegenliggers. Het is dus onveiliger dan de bestaande situatie.

Behandeling van dit deel van het bezwaar:

De huidige aanleg van dat gedeelte van de Wittemolenstraat bestaat uit een asfaltverharding waarvan de rijweg is aangeduid met witte markeringen, op die manier is het fietspad ook afgescheiden van de rijweg, dit samen met overrijdbare paaltje die op het fietspad langs de wegmarkeringen zijn geplaatst. De eigenlijke breedte van de rijweg wijzigt wezenlijk niet, de aanleg voldoet aan de wettelijke vereisten.

Dit deel van het bezwaar is ongegrond.

De gemeenteraad houdt bij haar beslissing rekening met

- volgende doelstellingen (artikel 3 van het gemeentewegendecreet):
 - 1° de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau;
 - 2° de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak.
- en volgende principes (artikel 4 van het gemeentewegendecreet):
 - 1° wijzigingen van het gemeentelijk wegennet staan steeds ten dienste van het algemeen belang;
 - 2° een wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd;
 - 3° de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen;
 - 4° wijzigingen aan het wegennet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief;
 - 5° bij de afweging voor wijzigingen aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.

Dit project omvat de aanleg van veilige fietspaden in de Wittemolenstraat, medegefinancierd door de provincie via het fietsfonds.

In 2013 is een startnota goedgekeurd voor het volledige traject. De startnota omvat de visie van veilige fietsvoorzieningen voor zowel de volledige Wittemolenstraat (grondgebied Wevelgem) als de Moorselestraat (grondgebied Menen). Uit deze startnota blijkt dat:

- de keuze voor het huidige voorkeursscenario weloverwogen is
- het aantal oversteken bij de realisatie van het volledige traject terug zal verminderen.

De gemeente Wevelgem wenst nu in eerste instantie werk te maken van een goede waterhuishouding in de Herthoek (groene cluster). Gelet dat de stad Menen voorlopig geen intentie heeft om te werken op hun grondgebied en de rioleringen in de bebouwde kom in de Wittemolenstraat nog in goede staat zijn, wordt er nu versneld werk gemaakt van goede fietspaden en een goede waterhuishouding in de projectzone.

Deze weg behoort tot het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk. Het is evident dat het aanleggen van veiligere fietspaden ten dienste staat van het algemeen belang, en van de zwakke weggebruiker in het bijzonder, waarbij de ontsluiting van alle percelen mogelijk blijft. Hoewel de projectzone grenst aan de gemeentegrens met de stad Menen, zijn er als dusdanig geen gevolgen vanuit gemeentegrensoverschrijdend perspectief. De verbindingsweg wijzigt als dusdanig niet qua loop of functie, maar wordt enkel veiliger gemaakt en brengt op die manier de behoeften van de actuele en de toekomstige generaties niet in het gedrang.

Het voorstel is om de nieuwe rooilijn en de voorgestelde inrichting van het openbaar domein goed te keuren.

Vorige beslissingen

- Beslissing van de gemeenteraad van 14 maart 2024: samenwerkingsovereenkomst met de provincie betreffende de aanleg van fietsvoorzieningen langs de Wittemolenstraat.
- Beslissing van de gemeenteraad van 14 maart 2024: realisatie fietspaden Wittemolenstraat en het saneren groene cluster Wittemolenstraat/Dadizelestraat - wijze van gunnen.

Bijlagen

- Rooiijnplan Wittemolenstraat.
- Rooiijnplan Dadizelestraat.
- Inplantingsplannen - nieuwe toestand.
- Inplantingsplannen - bestaande toestand.
- Toelichtingsnota.
- Bezwaarschrift.
- Startnota i.k.v. fietsfonds.

Hogere regelgeving

- Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, in het bijzonder artikel 8 en artikel 12, §2.
- Decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, in het bijzonder artikel 31.
- Besluit van de Vlaamse regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, in het bijzonder artikel 47.
- Decreet lokaal bestuur, in het bijzonder artikel 41, 2de lid, 9°.

Beslissing

Met 24 stemmen voor (Luc Defraye, Jan Seynhaeve, Mathieu Desmet, Carlo De Winter, Geert Breughe, Lobke Maes, Stijn Tant, Marie De Clerck, Jo Libeer, Hendrik Libeer, Kevin Defieuw, Sofie Mol, Katleen Messely, Bas Surmont, Elyn Stragier, Charlotte Bonte, Lien Vanderjeugt, Jelle Stragier, Vicky Claeys, Inge Goemaere, Sander Deflo, Jessica Corty, Liese Vandoorne, Yves Goddeeris),
5 onthoudingen (Hendrik Vanhaverbeke, Filip Daem, Joachim Naert, Heidi Craeynest, Luc Vanderhaeghe)

Artikel 1

Keurt de voorliggende beslissing houdende het goedkeuren van het wegenistracé, de aanleg ervan en het wijzigen van de rooiijn naar aanleiding van de omgevingsvergunningsaanvraag voor het aanleggen van fietspaden en het saneren van groene cluster Wittemolenstraat en Dadizelestraat, met dossiernummer OMV_2024029325, zoals aangeduid op de rooiijnplannen, goed.

Artikel 2

Keurt de rooiijnplannen, in bijlage, goed. Deze plannen worden aan deze beslissing gehecht om er 1 geheel mee uit te maken.

Artikel 3

Tegen dit besluit van de gemeenteraad kan binnen de 30 dagen in het kader van een schorsend administratief beroep tegen de vergunningsbeslissing een georganiseerd administratief beroep worden ingesteld bij de Vlaamse regering. De procedure van dit beroep verloopt volgens artikel 31/1 van het omgevingsvergunningsdecreet.

Artikel 4

Dit besluit van de gemeenteraad is nietig wanneer:

- de omgevingsvergunning met dossiernummer OMV_2024029325 niet wordt verleend, of wanneer deze in administratief of jurisdictioneel beroep wordt vernietigd
- wanneer het voorwerp van de omgevingsvergunning niet binnen de in de vergunning voorziene of wettelijke termijn wordt gerealiseerd.