

Uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad van 11 september 2025

Aanwezig

Michaël Picquart, voorzitter gemeenteraad
Luc Defraye, Jan Seynhaeve, Hendrik Vanhaverbeke, Mathieu Desmet, Geert Breughe,
Lobke Maes, Stijn Tant, Marie De Clerck, Hendrik Libeer, Kevin Defieuw, Filip Daem,
Sofie Mol, Bas Surmont, Heidi Craeynest, Charlotte Bonte, Elyn Stragier, Vicky Claeys,
Inge Goemaere, Jessica Corty, Liese Vandoorne, Yves Goddeeris, Luc Vanderhaeghe,
Viktor Maes, Eva Parmentier, Dennis Bels, Ayrton Buyse, Stefaan Leon,
Virginie Vermeersch, Nico Dupont, gemeenteraadsleden
Kurt Parmentier, algemeen directeur

Verontschuldigd

Jelle Stragier, gemeenteraadslid

Herbouwen wegbrug Wevelgem-Lauwe - goedkeuring rooilijn

Feiten, context en argumentatie

De Vlaamse Waterweg nv diende op 19 maart 2025 een omgevingsvergunningsaanvraag in bij het departement Omgeving voor het herbouwen van de wegbrug Wevelgem-Lauwe. Aan deze aanvraag werd het kenmerk OMV_2023160213 toegekend op het omgevingsloket. De aanvraag situeert zich op het grondgebied van 2 gemeenten, Wevelgem en Menen. De Vlaamse overheid is bevoegd voor deze aanvraag.

De gemeenteraad wordt verzocht een beslissing te nemen over de 'zaak van de wegen' voor wat betreft grondgebied Wevelgem, in toepassing van artikel 31 van het omgevingsvergunningsdecreet.

De aanvraag omvat:

- stedenbouwkundige handelingen
- de exploitatie van een of meerdere ingedeelde inrichtingen of activiteiten (IIOA)
- vegetatiewijzigingen.

De werken situeren zich op het grondgebied van de gemeente Wevelgem en de stad Menen, ter hoogte van de brug over de Leie tussen Wevelgem en deelgemeente Lauwe (grondgebied Menen). De huidige brug over de gekanaliseerde Leie situeert zich op de verkeersas Lauwestraat-Wevelgemstraat. Deze lokale verkeersas verbindt de kernen van Wevelgem en Lauwe. De Lauwestraat komt vanuit de bebouwde kern van Wevelgem en verloopt in zuidwaartse richting doorheen landschappelijk waardevol agrarisch gebied en natuurgebied (VEN), waar de Kloosterstraat aan westelijke zijde aantakt. Vanaf de aantakking met de loskaai (oostzijde) gaat de Lauwestraat in helling omhoog en overbrugt de Leie. Na de Leie gaat de Wevelgemstraat (Lauwe) in lichte helling verder zuidwaarts tot aan de kruising met de Schonekeerstraat en de Leiestraat en bereikt de bebouwde kern van deelgemeente Lauwe.

Ter hoogte van de bestaande wegbrug wordt de Leie geflankeerd door fietssnelweg F371 Deinze-Komen, zijnde het jaagpad op de rechteroever (Lauwe) ten westen van de brug en het jaagpad genaamd Trakelweg op de linkeroever (Wevelgem) ten oosten van de

brug. De huidige brug vormt samen met de loskaai de verbinding tussen de jaagpaden in functie van de continuïteit van de fietssnelweg. De andere aanliggende jaagpaden kennen een onverharde verderzetting oost- en westwaarts.

Op de linkeroever (Wevelgem) is er geen bebouwing ter hoogte van de toegangshelling. Ter hoogte van de aansluiting van de loskaai met de Trakelweg bevinden zich aan de westzijde naast het talud van de Lauwestraat een pompstation met bijhorende elektriciteitscabine, alsook een rustplaats met afdak naast de Leie. De Kloosterstraat aan de westzijde leidt naar de historische hoeve Kloosterhof (op ± 250 m) met bijhorende omliggende domeinen. Aan de oostzijde van de Lauwestraat situeert zich een vrijliggend (landbouw-)bedrijf (op ± 120 m). Beide gebouwen zijn weinig zichtbaar vanaf de Lauwestraat.

In het projectgebied zijn op vandaag diverse groenstructuren waar te nemen op grondgebied Wevelgem:

Ten noordoosten van de bestaande brug (van noord naar zuid):

- open agrarisch gebied – afgebakend door dubbele bomenrij van 'De Roterij' en haagstructuren
- open natuurgebied (VEN) – afgebakend door dubbele bomenrij van 'De Roterij', houtkanten, grachtstructuren, omsluiting jaagpad met begroeiing van het brugtalud, en door de bomenrij langs de Leie. Het geheel maakt deel uit van het grotere VEN-geheel 'de West-Vlaamse Leievallei'
- oevers met bomenrij en oeverbegroeiing langs de Leie, geflankeerd door bomenrij.

Ten noordwesten van de bestaande brug (van noord naar zuid):

- open agrarisch gebied – afgebakend door bomenrij langs trage weg haaks op Lauwestraat, grachtstructuren en de waterpartij met houtkant van het Oude Klooster
- (open) natuurgebied (VEN) – omsloten door dubbele bomenrij Kloosterstraat met toegangsweg, omsluiting jaagpad met begroeiing van het brugtalud, grachtstructuren en door bomenrij langs de Leie. Het geheel maakt deel uit van 'de West-Vlaamse Leievallei'
- oevers met oeverbegroeiing langs de Leie, geflankeerd door dubbele bomenrij.

De huidige brug tussen Wevelgem en Lauwe wordt afgebroken en naast de huidige ligging heropgebouwd, en gelijk worden meegenomen: de aanleg van fiets- en voetgangersinfrastructuur aansluitend op de bestaande netwerken, landschapsinrichtingen rond de brug, de aanleg van een ecologische passage onder de brug, de inrichting van recreatieve groene ruimte (picknickweide, talud weides, dorpstuin) en de aanleg van natuurlijkere oevers. Op de noordelijke oever wordt ten oosten van de nieuwe brug ook aan natuurontwikkeling gedaan door het afgraven van een voormalig stort. Hierbij worden de oorspronkelijke Leiemeersen terug hersteld.

In het ontwerp van de brug wordt rekening gehouden met een voldoende doorvaarhoogte op de Leie. De nieuwe wegbrug Wevelgem-Lauwe in aanvraag heeft een vooropgestelde vrije doorvaarhoogte van 7 m tegenover de bestaande vrije hoogte (t.o.v. normaal peil) van ca. 5 m.

De plaatselijke vernauwing van de Leie onder de huidige brug wordt weggewerkt zodat de vaarweg onder de brug aansluit bij de breedte van de Leie aan weerszijden van het projectgebied stroomop- en stroomafwaarts. De vaarweg wordt binnen dit project niet verdiept of verbreed. In voorliggend ontwerp van het project werd wel rekening gehouden met de geplande ontwikkelingen in het kader van pand 160 (sluis Menen tot sluis Harelbeke) van de toekomstige visie van De Vlaamse Waterweg nv, in het kader van het project Seine-Schelde, zodat toekomstige verbredings- en verdiepingswerken die zullen volgen uit dat project niet worden gehypothekeerd.

De Seine-Scheldeverbinding is een groot Europees TEN-T project dat het Seine- en Scheldebekken, 2 van Europa's belangrijkste industriële regio's, met elkaar wil verbinden. Binnen dit kader wordt de doorvaart voor grotere container- en duwvaartschepen mogelijk gemaakt. De vervanging van de huidige brug is noodzakelijk om de doorvaarhoogte te verhogen en om de vaarweg beter af te stemmen op de Europese richtlijnen.

Naast de watergebonden doelstellingen biedt dit project, zoals gezegd, belangrijke meerwaarde voor de gemeente Wevelgem:

- de aanleg van betere fiets- en voetgangersverbindingen die aansluiten op de fietssnelweg en trage wegen;
- landschappelijke inrichtingen met natuurontwikkeling (herstel Leiemeersen, ecologische onderdoorgang, recreatieve ruimtes);
- ontharding van bestaande wegen en aanleg van gescheiden rioleringsstelsels in de omliggende straten.

Dit project is dus niet alleen belangrijk vanuit een bovenlokaal en Europees perspectief, maar vormt tegelijk een opportuniteit om de leefkwaliteit en de mobiliteit in onze gemeente te verbeteren.

Procedure (rooilijn - wijziging gemeenteweg)

Aan het aanvraagdossier worden 2 rooilijnplannen toegevoegd, met als titels 'Wevelgem Rooilijnplan' en 'Menen Rooilijnplan'. Deze rooilijnplannen werden opgesteld door de heer Folke D'Hayer, landmeter-expert.

Overeenkomstig artikel 12, §2 van het decreet gemeentewegen en artikel 31, §1 van het omgevingsvergunningsdecreet dient de gemeenteraad zich uit te spreken over de ligging, breedte en uitrusting van gemeentewegen die aangelegd, gewijzigd, verplaatst of opgeheven worden.

Aangezien aan het aanvraagdossier een rooilijnplan betreffende het grondgebied van de gemeente Wevelgem gehecht werd, dient de gemeenteraad van Wevelgem na te gaan of dit rooilijnplan voldoet aan de vereisten van artikel 16, §2 en §3 van het decreet gemeentewegen aangezien dit in toepassing van artikel 12, §2 van het decreet gemeentewegen toegevoegd werd aan het aanvraagdossier.

Overeenkomstig artikel 16, §2, 1° van het decreet gemeentewegen dient het rooilijnplan de actuele en toekomstige rooilijn weer te geven. Op het gevoegde rooilijnplan wordt een duidelijke legende gevoegd met aanduiding van de nieuwe rooilijn (rode aanduiding), de te behouden rooilijn (groene aanduiding) en de op te heffen rooilijn (blauwe aanduiding). Op het toegevoegde rooilijnplan, hetwelke expliciet als titel 'rooilijnplan' draagt, worden de actuele, toekomstige en op te heffen rooilijnen voldoende duidelijke weergegeven zodanig het duidelijk is welke aanpassing van het gemeentelijk wegennet gevraagd wordt. Aan de vereiste van artikel 16, §2, 1° van het decreet gemeentewegen is voldaan. Overeenkomstig artikel 16, §2, 2° en 3° van het decreet gemeentewegen dient het rooilijnplan de kadastrale gegevens te vermelden, de identiteitsgegevens van de betrokken eigenaars alsook de getroffen oppervlakte. Zodanig dat voor de eigenaars duidelijk wordt welke impact de aanpassing aan het gemeentelijk wegennet teweeg zal brengen voor hen. Het rooilijnplan bevat de nodige informatie.

Inhoudelijke beoordeling (rooilijn – wijziging gemeenteweg):

De gemeenteraad houdt bij haar beslissing rekening met volgende principes (artikel 3 en 4 van het gemeentewegendecreet):

'Artikel 3

Dit decreet heeft tot doel om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren, in het bijzonder om aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen.

Om de doelstelling, vermeld in het eerste lid, te realiseren voeren de gemeenten een geïntegreerd beleid, dat onder meer gericht is op:

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'.

'Artikel 4

Bij beslissingen over wijzigingen van het gemeentelijk wegennet wordt minimaal rekening gehouden met de volgende principes:

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'.

De toetsing van voormelde doelstellingen en principes op dit dossier leidt tot een positieve beslissing omtrent het wegenistracé, de aanleg ervan en de rooilijn om volgende redenen:

Algemeen belang

Het wijzigen van het gabariet onder de brug is noodzakelijk, het kadert in het Seine-Scheldeproject en het beleid voor basisbereikbaarheid en watergebonden goederenvervoer.

Daarnaast impliceert de heraanleg de aanleg van fiets- en voetgangersinfrastructuur aansluitend op de bestaande netwerken, landschapsinrichtingen rond de brug, de aanleg van een ecologische passage onder de brug, de inrichting van recreatieve groene ruimte (picknickweide, talud weides, dorpstuin) en de aanleg van natuurlijkere oevers. Op de noordelijke oever wordt ten oosten van de nieuwe brug ook aan natuurontwikkeling gedaan door het afgraven van een voormalig stort. Hierbij worden de oorspronkelijke Leiemeersen terug hersteld.

Het gebruik van de Lauwestraat door de verschillende verkeersactoren blijft bewaard. De aansluiting met de fietssnelweg F371 Deinze-Komen wordt hierbij verbeterd aangelegd. De loskaai en de naamloze verbindingsweg hadden als functie het maken van de verbinding tussen de Lauwestraat en de Trakelweg. Deze functie wordt verplaatst maar blijft functioneel behouden.

Uitzonderingskarakter - wijziging

Overeenkomstig art. 4, 2° van het decreet gemeentewegen is elke wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg een uitzondering, die gemotiveerd moet worden.

Blijkens de memorie van toelichting bij het decreet gemeentewegen werd deze motiveringsverplichting in het leven geroepen, met het oog op de bescherming van de trage wegen, d.w.z. de wegen niet hoofdzakelijk bestemd voor gemotoriseerd verkeer, in het bijzonder de oude voetwegen opgenomen in de atlas der buurtwegen.

Hierbij wenste de decreetgever de ondoordachte opheffing van zulke trage wegen tegen te gaan, gezien hun belangrijke maatschappelijke en mobiliteitsfunctie. Waarbij de voorbereidende werkzaamheden bij het decreet gemeentewegen aangeven dat het principe van de Ladder van Lansink gerespecteerd moet worden wanneer mogelijk: behoud, verplaatsing, opheffing.

In voorliggend geval wordt op geen enkele wijze afbreuk gedaan aan het trage wegennetwerk en de toegankelijkheid/veiligheid voor trage weggebruikers. Integendeel noodzaakt de wijziging zich om voldoende ruimte te voorzien zodanig de nodige infrastructuur voor fietsers aangelegd kan worden.

Het wegenistracé wordt aangepast door de verlegging van de brug, maar blijft zijn verbindende functie behouden en het gebruik door de verschillende verkeersactoren blijft bewaard.

Op diens beurt staat de wijziging van het gemeentelijk wegennet in het teken van de toegankelijkheid, doorwaadbaarheid en veiligheid van de trage weggebruikers vooreerst en vervolgens de gemotoriseerde gebruikers. Waardoor geen afbreuk gedaan wordt aan het trage wegennetwerk en net de toegankelijkheid en integratie ervan bevorderd wordt.

Verkeersveiligheid en ontsluiting aangrenzende percelen

Overeenkomstig artikel 4, 3° van het decreet gemeentewegen dienen wijzigingen aan het gemeentelijk wegennet steeds de verkeersveiligheid en ontsluiting van aangrenzende percelen in acht te nemen.

Door het ontwerp blijft de ontsluiting van alle aangrenzende percelen mogelijk. Door de veilige fietsinfrastructuur die voorzien zal worden, verbetert de doorwaadbaarheid en toegankelijkheid voor trage weggebruikers en nemen de ontsluitingsmogelijkheden in de ruime omgeving toe.

Gemeentegrensoverschrijdend perspectief

Overeenkomstig artikel 4, 4° van het gemeentewegendecreet dient zo nodig de wijziging aan het gemeentelijk wegennet te worden beoordeeld in grensoverschrijdend perspectief.

De wijzigingen aan het gemeentelijk wegennet zullen geen effect hebben op de aangrenzende gemeenten, aangezien de nieuwe wegbrug de vervanging van de huidige wegbrug omvat, dit zal geen toename in mobiliteit veroorzaken.

Tijdens de bouw van de nieuwe wegbrug blijft de huidige in gebruik. Als zodanig kan gesteld worden dat tijdens de aanleg van de wegenis geen onaanvaardbare mobiliteits-effecten zullen ontstaan op het omringende gemeentelijk wegennet.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat ook in Menen een aanpassing van de rooilijn wordt voorgelegd aan de gemeenteraad, voor wat betreft het grondgebied Menen,

Actuele functie – toekomstige generaties

Overeenkomstig artikel 4, 5° van het gemeentewegendecreet dient rekening te worden gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder hierbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij dienen tevens de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen te worden.

De aanleiding voor de heraanleg van de wegbrug ligt op het vlak van de tonnage-verhoging van de schepen die onder de brug moeten kunnen doorvaren.

De heraanleg van de wegbrug impliceert een betere ontsluiting van het wegennet voor fietsers.

Door de bestaande functies te behouden, te bevestigen en zelfs uit te breiden, worden de noden van toekomstige generaties enkel maar gewaarborgd, gelet op de bijkomende ruimte en mogelijkheden voor het gemeentelijk wegennet die ontstaan.

De voorgestelde wijzigingen aan het gemeentelijk wegennet zijn aldus in overeenstemming met de doelstellingen en principes van de artikelen 3 en 4 van het decreet gemeentewegen.

Openbaar onderzoek

De aanvraag werd onderworpen aan een openbaar onderzoek. Het openbaar onderzoek vond plaats van 4 juni 2025 tot en met 3 juli 2025. Er werden met betrekking tot het grondgebied Wevelgem 2 bezwaren ingediend, 1 ervan heeft betrekking op de zaak der wegen.

Dat bezwaar betreft de ontsluiting van de voormalige site van de Kloosterhoeve.

Binnen het voorliggend brugproject gebeurt de ontsluiting van de Kloosterhoeve aan de oostzijde over een tweerichtingsfietspad. Ook in de bestaande toestand ontsluit de Kloosterhoeve aan de oostzijde via het fietspad. De uitrusting van de gemeenteweg en de ontworpen rooilijn zoals voorzien in het ontwerp maken de ontsluiting van de Kloosterhoeve aan de oostzijde als dusdanig niet onmogelijk. De Kloosterhoeve is en blijft bovendien ook ontsluitbaar via de westelijke kant (buiten de projectzone). Het is evident dat de concrete ontsluiting van de Kloosterhoeve n.a.v. toekomstige ontwikkelings- en vergunningsaanvragen zal beoordeeld worden op het moment van aanvraag.

Er zijn geen gevolgen vanuit gemeentegrensoverschrijdend perspectief. De aanleg vult het bestaande wegennet aan, past zich ruimtelijk in de omgeving in 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 goed te keuren.

Bijlagen

- Rooilijnplan Wevelgem.
- Verantwoordingsnota zaak der wegen Wevelgem.
- Beschrijvende nota.
- Inplantingsplan niveau 0.
- Inplantingsplan niveau 1.
- Bezwaarschriften.

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 eenparigheid van stemmen.

Artikel 1

De gemeenteraad neemt kennis van de bezwaren en opmerkingen ontvangen tijdens het openbaar onderzoek en besluit deze voor wat de zaak van de wegen betreft ontvankelijk en ongegrond te verklaren.

Artikel 2

Keurt de voorliggende beslissing houdende het goedkeuren van het wegenistracé, de aanleg ervan en het wijzigen van de rooilijn naar aanleiding van de omgevingsvergunningsaanvraag voor het herbouwen van de wegbrug Wevelgem-Lauwe, dossiernummer OMV_2023160213, voor wat betreft het grondgebied Wevelgem, zoals aangeduid op het rooilijnplan, goed.

Artikel 3

Keurt het rooilijnplan met de naam '*Wevelgem Rooilijnplan*', opgesteld door de heer Folke D'Hayer, landmeter-expert, opgenomen in bijlage, goed. Dit plan wordt aan deze beslissing gehecht om er 1 geheel mee uit te maken.

Artikel 4

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 5

Dit besluit van de gemeenteraad is nietig wanneer:

- de omgevingsvergunning met dossiernummer OMV_2023160213 niet wordt verleend, of wanneer deze in administratief of juridictioneel beroep wordt vernietigd;
- wanneer het voorwerp van de omgevingsvergunning niet binnen de in de vergunning voorziene of wettelijke termijn wordt gerealiseerd.

voorzitter gemeenteraad,
Michaël Picquart

[SIG01]

Namens de gemeenteraad,

[SIG02]

algemeen directeur,
Kurt Parmentier