

## **Uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad** van 3 juli 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, Vicky Claeys, Jelle Stragier, Inge Goemaere, Jessica Corty, Liese Vandoorne, Viktor Maes, Eva Parmentier, Dennis Bels, Ayrton Buyse, Stefaan Leon, Virginie Vermeersch, Nico Dupont, Bram Deltour, gemeenteraadsleden  
Kurt Parmentier, algemeen directeur

### **Verontschuldigd**

Yves Goddeeris, Luc Vanderhaeghe, gemeenteraadsleden

---

## **Revitalisering bedrijventerrein Wevelgem-Zuid - goedkeuring rooilijn**

### **Feiten, context en argumentatie**

De gemeente Wevelgem diende op 8 mei 2024 een omgevingsvergunningsaanvraag in voor de revitalisering van het bedrijventerrein Wevelgem-Zuid. Aan deze aanvraag werd het kenmerk OMV\_2024053277 toegekend op het omgevingsloket. De vergunningsaanvraag werd volledig en ontvankelijk verklaard op 11 juni 2024, waarna een openbaar onderzoek werd georganiseerd van 18 juni 2024 tot en met 17 juli 2024, gedurende waarbinnen er 31 bezwaarschriften ingediend werden.

De gemeenteraad werd verzocht een beslissing te nemen over de 'zaak van de wegen' in toepassing van artikel 31 van het omgevingsvergunningsdecreet, waarbij op 22 augustus 2024 het gemeenteraadsbesluit van 8 december 2022 overgemaakt werd waarin besloten werd tot de goedkeuring van de 'zaak van de wegen' voor de revitalisering van het bedrijventerrein Wevelgem-Zuid.

De deputatie van de provincie West-Vlaanderen besloot op 5 december 2024, ontvangst en goedkeuring van een gewijzigde projectinhoud op 22 oktober 2024, tot het voorwaardelijk verlenen van de omgevingsvergunning.

Tegen de verleende omgevingsvergunningsbeslissing werd een administratief beroep ingesteld op 10 januari 2025, waardoor thans de Vlaamse regering bevoegd is in graad van beroep om zich uit te spreken over de ingediende vergunningsaanvraag.

Op 19 mei 2025 werd een gewijzigde projectinhoud overgemaakt, inbegrepen nieuwe rooilijnplannen, een mobiliteitsnota, een verscherpte natuurtoets, een plan met aanduiding van de draaicirkel ter hoogte van de aansluiting Zuidstraat-Moraviëstraat en een nota houdende de waterkwaliteit. Deze projectinhoud werd goedgekeurd op 20 mei 2025 en vormt de basis waarop voorliggend besluit genomen wordt.

In navolging hiervan werd toepassing gemaakt van artikel 65 van het omgevingsvergunningsdecreet en wordt aan de gemeenteraad van de gemeente Wevelgem verzocht een nieuwe beslissing over de 'zaak van de wegen' te nemen.

Zoals gesteld, diende de gemeente Wevelgem op 8 mei 2024 een vergunningsaanvraag in voor de revitalisering van het bedrijventerrein Wevelgem-Zuid, inbegrepen de wijziging van de bestaande gemeentewegen.

Het project omvat:

- Stedenbouwkundige handelingen;
- Ingedeelde inrichtingen of activiteiten.

De stedenbouwkundige handelingen omvatten:

- Infrastructuurwerken en technische werken;
  - Verhardingen, infrastructuur of technische werken;
    - § Verbouwen of wijzigingen infrastructuur:
      - § Aanpassing verharding: VERHARD 4616001INZ
      - § Aanpassing riolering: RIO 46160001INZ
  - Terreinaanlegwerken;
    - § Hoogstammige bomen vellen:
      - § Vellen van bomen: ROOI 46160001INZ.

#### Wegeniswerken:

De stedenbouwkundige handelingen omvatten de aanleg van een nieuwe riolering en wegenis binnen het industrieterrein Wevelgem-Zuid. Daarbij wordt een gescheiden rioleringsstelsel aangelegd, waarbij het afvalwater zal gescheiden worden van het regenwater, waarbij de RWA-riolering zal afvoeren richting de Leie. De bestaande lozing zal behouden worden. De DWA-riolering wordt aangesloten op het bestaande lozingspunt op de collector van Aquafin.

Wat de aanpassingswerken aan de wegenis betreft, wordt voorzien in een rijwegbreedte van 6 m asfaltverharding, exclusief de kantstrook, met aan beide zijden een kantstrook en trottoirband ten belope van 0,50 m aan weerszijden. Zodanig wordt voorzien in een minimaal wegprofiel van 6 m breedte.

Ter hoogte van de specifieke wegen wordt afhankelijk van de specifieke situatie geopteerd voor een afwijkende inrichting:

- Ter hoogte van de Vlamingstraat: langs beide zijden van de rijweg wordt een fietspad voorzien in grijze cementbetonverharding. Langs de zijde van de Tramstraat-Zuidstraat wordt voorzien in een fietspadbreedte van 1,75 m en langs de overkant in een breedte van 2,50 m waar gemengd verkeer met voetgangers kan plaatsvinden. Tussen de rijweg en de nieuwe vrijliggende fietspaden wordt voorzien in een veiligheidsstrook van 1,30 m, ingericht in siergras dan wel als trottoirband in cementbetonverharding. De zone tussen het fietspad en de perceelsgrens wordt ingezaaid met gras.  
De wegenis wordt ingericht voor tweerichtingsverkeer met een asfaltverharding van 6 m breedte en met langs weerszijden een kantstrook/trottoirband van 0,50 m.
- Ter hoogte van de Trakelweg (jaagpad langs de Leie): langs één zijde (noordelijke zijde) wordt een kantstrook en trottoirband voorzien.  
Langs de wegenis komt een groenzone (bloemenweide) van 1,50 m als schrikstrook/veiligheidsstrook voor het fietspad dat aangelegd zal worden met 3 m breedte en aangelegd in cementbetonverharding. Waar nodig wordt de graszone en de zone tot aan de perceelsgrens aangelegd in cementbetonverharding om te dienen als oprit.  
De wegenis wordt ingericht voor tweerichtingsverkeer met een asfaltverharding van 5 m breedte en met langs noordelijke zijde een kantstrook/trottoirband van 0,50 m.

- Ter hoogte van de Kouterstraat, Tramstraat en Zuidstraat: een groenzone zal aangelegd worden, variërend in breedte tussen 2,30 en 2,80 m. Eveneens wordt voorzien in een overrijdbare strook met een breedte van 1,20 m en worden parkeerstroken en opritten voorzien, variërend in breedte, in cementbetonverharding. Er worden geen vrijliggende fietspaden aangelegd maar wel fietssuggestiestroken van 1,20 m langs weerszijden in thermoplast. De wegenis wordt ingericht voor tweerichtingsverkeer met een asfaltverharding van 6 m breedte en met langs weerszijden een kantstrook/trottoirband van 0,50 m.

Daarnaast worden er ook nog enkele bomen geveld, aangeduid op het inplantingsplan dewelke een omtrek hebben van minder dan 1 m op 1 m. Meer bepaald worden er in de Kouterstraat 5 bomen gerooid en 21 bomen in de Zuidstraat/Moraviëstraat.

De ingedeelde inrichting binnen voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag betreft een bemaling noodzakelijk voor de aanleg van het project '*aanleg riolering in de industriezone te Wevelgem-Zuid*'.

Ter uitvoering van de wegeniswerken wordt er voorzien in een fasering, opgedeeld 8 fasen met deelfasen. Tijdens de fasen 4, 6 en 8 verloopt de ontsluiting van het bedrijventerrein via de Moraviëstraat, waar aan het kruispunt Kortrijkstraat/Moraviëstraat verkeerslichten aangebracht zullen worden.

Tijdens de fasen verloopt de ontsluiting beurtelings over de oost- en westzijde van de wegenis, waar verkeerslichten aangebracht zullen worden om dit verkeer te verdelen.

#### *Ontsluiting bedrijventerrein – bestaande toestand*

Het bedrijventerrein wordt noordelijk ontsloten op de N8/Kortrijkstraat. Via deze weg kan oostelijk richting de R8/Ringlaan en westelijk richting de afrit van de E403/A17 gereden worden. Ten noorden van het bedrijventerrein is ook de luchthaven Kortrijk-Wevelgem gesitueerd. Ten zuiden grenst het bedrijventerrein aan de Leie, hetgeen de ruimtelijke situering uitmaakt van de 60-tal bedrijven die in het bedrijventerrein gelegen zijn.

Het vrachtverkeer kan, gelet op de ligging, enkel ontsluiten via de N8/Kortrijkstraat, waardoor er verkeer gebundeld wordt met soms negatieve effecten. Bovendien is er op heden geen fietsinfrastructuur aanwezig, noch in de Vlamingstraat (hoofdontsluiting) noch in de aansluitende gemeentewegen (Kouterstraat, Zuidstraat, Tramstraat, Trakelweg), hetgeen een onveilige verkeerssituatie uitmaakt voor trage weggebruikers.

Daarnaast is de huidige uitrusting niet uniform, waarbij er verschillen in verharding en aansluiting bestaan tussen de verscheiden bedrijven – wat tot gevolg heeft dat de continuïteit en duurzaamheid van de wegenis niet ten volle gegarandeerd wordt.

In de Vlamingstraat, Kouterstraat, Zuidstraat en Tramstraat geldt op heden reeds een tweerichtingsverkeer. De Trakelweg omvat wel fietspaden, doch zijn deze op de wegenis zelf gemarkeerd en betreft het geen vrijliggende fietspaden – waardoor deze infrastructuur niet afdoende is om te voorzien in de nodige veiligheid voor trage weggebruikers.

#### *Binnen het ontwerp*

Het STOP-principe wordt in de mate van het mogelijke toegepast in die zin dat afdoende aandacht uitgaat naar de verkeersveiligheid en toegankelijkheid voor trage weggebruikers, doordat vrijliggende fietspaden met veiligheidsstroken voorzien worden.

Zo is er een connectiviteit met het recreatief fietsroutenetwerk via het jaagpad langs de Leie, zijn er twee treinstations bereikbaar binnen 3 km (Wevelgem en Bissegem) en zijn er enkele bushaltes in de buurt waaronder 'Wevelgem Industriezone Wevelgem'.

### *De fiets*

Binnen het projectgebied worden vrijliggende fietspaden aangelegd in diverse breedtes van 1,75 m, 2,50 m en 3 m. Dit in functie van de beschikbare ruimte en de inpassing binnen de functie en gebruik van de betrokken wegen.

Op de Vlamingstraat worden twee vrijliggende fietspaden voorzien, met een breedte van 1,75 m en respectievelijk 2,50 m breedte, met een veiligheidsstrook van 1,30 m. Het ontwerp voldoet daarmee aan de voorschriften van het vademecum Fietsvoorzieningen van september 2024 dat een minimale veiligheidsstrook van 0,50 m vooropstelt bij vrijliggende fietspaden.

In afwijking met het fietsvademecum wordt het vrijliggend fietspad in de Vlamingstraat, dewelke ook toegankelijk zal zijn voor voetgangers, niet aangelegd in een profiel van 3 m – zoals aanbevolen door het vademecum – maar wel in een profiel van 2,50 m. De reden waarom is te vinden in het sporadisch karakter van het voetgangersverkeer, waarbij het voorziene gebruik door voetgangers – binnen het industrieterrein – als zeer beperkt overkomt. Als zodanig is een beperktere breedte dan ook mogelijk zonder enige impact voor de verkeersveiligheid van de trage weggebruikers. Immers wordt voorzien in voldoende zichtbaarheid en zijn er meerdere uitwijk- of wachtmogelijkheden voor de weggebruikers gelet op de trottoirbanden die aangelegd worden ter hoogte van de opritten in cementbetonverharding.

In de Trakelweg (jaagpad langs de Leie), wordt voorzien in een vrijliggend fietspad voor tweerichtingsverkeer in een breedte van 3 m waarop ook gemengd verkeer met voetgangers voorzien wordt. Cfr. het vademecum Fietsvoorzieningen zou hier de inrichtingsbreedte 4 m moeten bedragen, maar ook hier moet opgemerkt worden dat het gebruik door voetgangers slechts beperkt zal zijn ten overstaan van het fietsgebruik – waardoor afgeweken kan worden van de inrichtingsbreedte. In deze is een wegenisprofiel van 3 m met uitwijk- en wachtmogelijkheden ruim voldoende.

In de Kouterstraat, Tramstraat en Zuidstraat worden geen vrijliggende fietspaden maar wel fietssuggestiestroken van 1,20 m breed voorzien. Dit aangezien de betrokken wegen doodlopend zijn, behoudens de Zuidstraat die een verbinding maakt met de Moraviëstraat. Evenwel is het gemotoriseerd verkeer in deze straten eerder beperkt tot bestemmingsverkeer, waardoor de noodzaak voor vrijliggende fietspaden niet aanwezig is. De voorziene breedte van 1,20 m is afdoende veilig gelet op het beperkt gemotoriseerd bestemmingsverkeer.

Binnen het ontwerp werd er aandacht gegeven aan de zichtbaarheid van de fietser. Het principe gemengd verkeer blijft maar de verschillende gebruikers (auto, fietser, voetgangers) worden visueel duidelijk gemaakt aan de hand van markeringen op de rijweg.

### *Materialen*

De materiaalkeuze is, waar mogelijk, tot stand gekomen om enerzijds te voorzien in een duurzaam wegprofiel dat zwaar verkeer op duurzame wijze kan begeleiden en anderzijds materialen die visueel een onderscheid tussen de weggebruikers aanduiden en tegelijk voldoende ruimte bieden voor infiltratie.

Zodoende wordt zoveel als mogelijk afgewaterd binnen de riolering, dewelke volledig heraangelegd wordt en waarvan de dimensionering hier ook op afgesteld werd. Teneinde de RWA-riolering van het gehele terrein af te voeren richting de Leie, werd een akkoord gevraagd en verkregen van de Vlaamse Waterweg, aangezien de bestaande lozingsvoorwaarden (20 l/sha en 250 m<sup>3</sup>/ha) onvoldoende zijn, om zoveel mogelijk het debiet te beperken en binnen de leidingen te bufferen voordat er geloosd wordt in de Leie.

Zoals ook blijkt uit de bijlage 'E3' zullen er geen negatieve effecten optreden voor het watersysteem en zal er in tegendeel net een verbetering optreden. Immers zal het hemelwaterstelsel overgedimensioneerd worden om te voldoen aan de vooropgestelde eisen.

Tot slot wordt de wegenis aangelegd in bitumineuze asfaltverharding met kantstroken/troittoirbanden in cementbetonverharding, dit met een totale steenslagfundering van 44 cm. De fietspaden worden aangelegd in cementbetonverharding van 20 cm dkte, met een steenslagfundering + onderfundering van 40 cm dikte in totaal.

#### Procedure (rooilijn - wijziging gemeenteweg)

Aan het aanvraagdossier worden drie rooilijnplannen toegevoegd, met als titels '*Rooilijnenplan 1 Ind Zuid totaal 13052025*', '*Rooilijnenplan 2 Ind Zuid totaal 13052025*' en '*Rooilijnenplan 3 Ind Zuid totaal 13052025*'. Deze rooilijnplannen werden opgesteld door Landmeetkantoor Koen Roelandt bv.

Ter hoogte van de hoek tussen de Vlamingstraat en de Trakelweg zal een beperkte wijziging van de rooilijn optreden, met het beperkt verbreden van de bestaande rooilijn ten belope van een oppervlakte van 46 m<sup>2</sup>.

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 drie rooilijnplannen gehecht werden, dient de gemeenteraad na te gaan of de rooilijnplannen voldoen aan de vereisten van artikel 16, §2 en §3 van het decreet gemeentewegen aangezien deze in toepassing van artikel 12, §2 van het decreet gemeentewegen toegevoegd werden aan het aanvraagdossier.

Overeenkomstig artikel 16, §2, 1° van het decreet gemeentewegen dient het rooilijnplan de actuele en toekomstige rooilijn weer te geven. Op de gevoegde rooilijnplannen wordt een duidelijke legende gevoegd met aanduiding van de nieuwe rooilijn (groene aanduiding), de bestaande rooilijn (rode aanduiding) en de op te heffen rooilijn (blauwe aanduiding).

Op de gevoegde rooilijnplannen, dewelke expliciet als titel 'rooilijnplan' dragen, 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, of de rooilijnplannen, de kadastrale gegevens te vermelden, de identiteitsgegevens van de betrokken eigenaars alsook de getroffen oppervlakte. Zodanig voor de eigenaars duidelijk wordt welke impact de aanpassing aan het gemeentelijk wegennet teweeg zal brengen voor hen.

Voorliggend beperken de rooilijnaanpassingen zich tot het perceel met nr. 876L, waarvan een totale grondoppervlakte van 46 m<sup>2</sup> ingenomen zal worden. Deze grondstrook bevindt zich reeds in eigendom van de gemeente Wevelgem, waardoor een verdere overdracht/afstand van deze strook niet nodig is. De rooilijnplannen bevatten de nodige informatie.

Tot slot moet het rooilijnplan overeenkomstig artikel 16, §3, 1° en 2° van het decreet gemeentewegen de nutsleidingen aangeven die op private eigendom zouden komen te

liggen, alsook dient een berekening van de eventuele waardevermindering of waardevermeerdering opgenomen te worden.

De aanpassingen van het gemeentelijk wegennet hebben niet tot gevolg dat er nutsleidingen op private eigendom zouden komen te liggen, waardoor deze dan ook niet op de rooilijnplannen opgenomen moeten worden. Daarnaast moeten de rooilijnplannen ook geen weergave bevatten van de min- of meerwaardevergoeding ingevolge artikel 28 van het decreet gemeentewegen.

Een minwaardevergoeding is immers verschuldigd aan de eigenaar van de grondstrook door de gemeente cfr. artikel 28, §1, 2de lid van het decreet gemeentewegen, hetgeen hier tot het gebrek aan een minwaardevergoeding leidt aangezien de gemeente zelf eigenaar is van de getroffen grondstrook.

#### 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*

De voorliggende aanpassingen aan het gemeentelijk wegennet zijn enerzijds ingegeven om tot een uniform straatbeeld te komen, maar anderzijds – en dit in hoofdzaak – om de verkeersveiligheid en toegankelijkheid van het bedrijventerrein te bevorderen. Dit niet enkel om mogelijke conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en trage weggebruikers te vermijden, maar ook om doorgaand fietsverkeer te bevorderen.

Door de aanleg van vrijliggende fietspaden, dewelke in de bestaande toestand ontbreken, wordt voorzien in de nodige veilige fietsinfrastructuur waarvan de trage weggebruikers

van de Vlamingstraat op veilige wijze gebruik kunnen maken. Eveneens zorgt de aanleg van een vrijliggend tweerichtingsfietspad in de Trakelweg ervoor dat fietsers over de nodige ruimte beschikken om niet in conflict te komen met het gemotoriseerd verkeer. Ook in de Kouterstraat, Tramstraat en de Zuidstraat zorgt de aanleg van fietssuggestiestroken ervoor dat trage weggebruikers veiliger gebruik kunnen maken van de wegenis.

In deze straten (Kouterstraat, Zuidstraat en Tramstraat) staat gemengd verkeer nog steeds voorop, waarbij de aanleg van fietssuggestiestroken voldoende visuele feedback genereert voor de weggebruikers om de nodige verkeersveiligheid te genereren. Het gemotoriseerd verkeer zal al beperkt zijn tot bestemmingsverkeer, waardoor fietssuggestiestroken volstaan.

De aanleg van nieuwe fietspaden, veilige oversteekplaatsen en de integratie met het bovenlokaal en lokaal functioneel fietsnetwerk zorgen ervoor dat zachte weggebruikers een volwaardige en veilige plaats krijgen in het wegennet.

Door de aanleg van de benodigde fietsinfrastructuur zal de toegankelijkheid van het terrein verbeteren en zal ook de doorwaadbaarheid voor trage weggebruikers verbeteren, zodanig het recreatief fietsroutenetwerk beter ingeschakeld kan worden. De algemene doorwaadbaarheid en toegankelijkheid zullen aldus verbeterd worden.

Daarnaast wordt ook aandacht besteed aan de toegankelijkheid voor gemotoriseerd verkeer en de mogelijke conflictpunten met andere weggebruikers, waarbij de uniforme straatbeeldkeuze bijdraagt aan de zichtbaarheid en voorspelbaarheid van de weggebruikers. Hetgeen de toegankelijkheid en veiligheid bevordert.

#### *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. In tegendeel noodzaakt de wijziging zich om voldoende ruimte te voorzien zodanig de nodige infrastructuur voor fietsers aangelegd kan worden.

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.

Daarbij stellen wij vast dat de gewijzigde wegenisinfrastructuur de ontsluitingsmogelijkheden niet in het gedrang brengt, en deze zelfs in feite verbetert door de veilige fietsinfrastructuur die voorzien zal worden en op heden ontbreekt. Aangezien de doorwaadbaarheid en toegankelijkheid voor trage weggebruikers verbetert, nemen de ontsluitingsmogelijkheden in de ruime omgeving toe.

Wat de verkeersveiligheid betreft, voorziet het ontwerp in de aanleg van vrijliggende fietspaden en fietssuggestiestroken dewelke de verkeersveiligheid van de trage weggebruikers zal bevorderen. Ook wordt er voorzien in een voldoende ruime veiligheidsstrook (1,30 m), zodanig de fietsers op veilige wijze hiervan kunnen gebruikmaken.

Waar mogelijk werden de richtlijnen van het vademecum Fietsvoorzieningen van september 2024 gevolgd, zoals reeds uiteengezet onder het gedeelte 'de fiets' van dit besluit. Zodoende blijkt dat de verkeersveiligheid voor trage weggebruikers een belangrijke rol speelt in de vooropgestelde herinrichting. Daar waar afgeweken wordt van de richtlijnen van het vademecum Fietsvoorzieningen, zijn er afdoende alternatieven aanwezig dan wel een zodanig beperkt voetgangers-/gemotoriseerd verkeer dat de afwijkingen aanvaardbaar zijn.

Het vooropgestelde wegenisprofiel van 6 m asfaltverharding (resp. 5 m in de Trakelweg), is voldoende breed om (zwaar) gemotoriseerd verkeer elkaar te laten kruisen. De fietssuggestiestroken bieden ook op deze plaatsen afdoende veiligheid.

De heraanleg zorgt voor een uniforme en toekomstgerichte inrichting van het wegennet, met aandacht voor de samenhang tussen de verschillende straten en de aansluiting op het regionale wegennet (N8, R8, E403). Waardoor zowel het visueel als functioneel straatbeeld op elkaar afgestemd worden.

De aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel, buffering van regenwater en het behoud van bestaande lozingspunten in de Leie dragen bij aan een duurzaam waterbeheer en beperken de kans op wateroverlast. De plannen zijn getoetst aan de watertoets en voldoen aan de vereisten van het integraal waterbeleid.

Aangezien in deze louter de herinrichting van de betrokken gemeentewegen vooropstaat, met beperkte verbreding van de rooilijnen van de Vlamingstraat en Trakelweg, zullen er geen mobiliteitseffecten ontstaan. Er ontstaan immers geen toenames noch afnames van verkeersbewegingen die door het project zelf (lees: de wegenisaanpassingen) zullen gegenereerd worden.

Tijdens de aanlegfase zullen er echter wel mobiliteitseffecten optreden, gelet op de gewijzigde verkeerssituatie die zal ontstaan. De tijdelijke openstelling van de Moraviëstraat als ontsluitingsweg tijdens de werken is een noodzakelijke, maar tijdelijke maatregel om de continuïteit van de bedrijventzone te waarborgen.

Uit de resultaten van het mobiliteitsonderzoek blijkt dat er tijdens de ochtendspits een verkeersdrukte is van 71 pae/u op de Kouterstraat, 118 pae/u op de Tramstraat en zo goed als geen op de Zuidstraat, met een maximale pae/u van 644 in de Vlamingstraat.

De verkeerstellingen tonen aan dat het meeste verkeer op de N8 blijft rijden. In de Vlamingstraat is er tijdens de ochtendspits vooral inkomend verkeer vanaf de N8, terwijl er in de avondspits vooral uitgaand verkeer is richting de N8. Dit betekent dat de Vlamingstraat 's ochtends vooral gebruikt wordt om het bedrijventerrein binnen te rijden en 's avonds om het terrein te verlaten. Voor de Moraviëstraat geldt een gelijkaardig patroon, maar de verkeersintensiteit is er veel lager: ongeveer 640 voertuigen (pae) in de Vlamingstraat tegenover slechts 20 in de Moraviëstraat tijdens de spitsuren.

Eveneens bleek dat de rotonde een maximale verzadigingsgraad kent van 75% in de avondspits, waardoor de verkeersleefbaarheid als 'goed' kwalificeert. In de ochtendspits ligt de maximale verzadigingsgraad minder op 59%. Bijgevolg is de ontsluiting via de rotonde haalbaar en is er zelfs nog enige restcapaciteit aanwezig, zodanig de herinrichting acceptabel is.

In de gevoegde mobiliteitsnota worden de effecten op de mobiliteit ten gevolge van de herinrichtingswerken in kaart gebracht, met bijzondere aandacht naar de fasen 4, 6 en 8 waarbij de Moraviëstraat ingezet zal worden als tijdelijke ontsluitingsweg.

Daarin wordt voorzien om het verkeer van noord naar zuid te laten rijden in één richting, waardoor de verkeerseffecten zich van noord naar zuid zullen verplaatsen. De Moraviëstraat zal tijdelijk, gedurende de fasen 4, 6 en 8, eenrichting worden waardoor enkel via de N8 – Vlamingstraat – Zuidstraat gereden kan worden.

Tijdens de fase 4 zal er een toename ontstaan van 90 pae/u tijdens de ochtendspits en 250 pae/u tijdens de avondspits in de Moraviëstraat. Cfr. de mobiliteitsnota zal de ochtendspits 'rustig' verlopen in verhouding tot de capaciteit en verkeersleefbaarheid van de Moraviëstraat, waarbij de avondspits net onder de grens van 300 pae/u blijft en ook als 'rustig' te kwalificeren is. Finaal worden ook de fasen 6 en 8 becijferd, waarbij hoogstens een pae/u bereikt wordt van 460 in de avondspits, hetgeen als 'normale verkeersdruk' te beschouwen is – gelet op de capaciteit van de Moraviëstraat.

Echter blijkt eveneens uit de mobiliteitstoets dat de afwikkeling via het kruispunt N8-Moraviëstraat bepalend is om de verkeersleefbaarheid van de Moraviëstraat te garanderen. Na becijfering blijkt dat het kruispunt enkel tijdens de avondspits en enkel tijdens fase 8 een verzadigingsgraad van 80% zal hebben, hetgeen aanvaardbaar geacht wordt.

Vastgesteld moet worden dat de voorgelegde aanpassingen aan het gemeentelijk wegennet de verkeersveiligheid in acht nemen en deze zelfs verbeteren, waarbij tijdens de aanlegfase de nodige maatregelen genomen worden om deze tijdelijke hinder zoveel als mogelijk te beperken. De aanpassingen komen zodoende tegemoet aan de verkeersveiligheid.

#### *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 herinrichting van de Vlamingstraat, Zuidstraat, Tramstraat, Kouterstraat en de Trakelweg geen toename in mobiliteit zal veroorzaken.

Tijdens de aanleg zal de Moraviëstraat echter ingezet worden als omleidingsweg, waarbij er wel mobiliteitseffecten in Moravie (aansluitend op de Moraviëstraat) gelegen op het grondgebied van de stad Kortrijk kunnen plaatsvinden. Hiertoe werd een advies uitgebracht door het college van burgemeester en schepenen van Kortrijk van 10 juni 2025 dat het gebruik van de Moraviëstraat als tijdelijke ontsluitingsweg voorwaardelijk goedgekeurd heeft.

Als zodanig kan vastgesteld worden dat, op basis van de gevoegde mobiliteitsnota, tijdens de aanleg van de wegenis geen onaanvaardbare mobiliteitseffecten zullen ontstaan op het omringende gemeentelijk wegennet.

#### *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.

Op heden doet de Vlamingstraat dienst, hoofdzakelijk, als ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein – hetgeen behouden en zelfs versterkt zal worden. Het wegenprofiel wordt maximaal afgestemd met een rijwegbreedte van 6 m om doorgaand zwaar verkeer mogelijk te maken met voldoende ruimte voor kruisbewegingen.

Daarnaast worden de Vlamingstraat, Kouterstraat, Tramstraat, Zuidstraat en de Trakelweg ingezet voor de trage weggebruikers, aangezien nieuwe verkeersveilige infrastructuur wordt voorzien in de vorm van vrijliggende fietspaden en fietssuggestiestroken. In de Vlamingstraat en Trakelweg kunnen voetgangers vrij gebruikmaken van het bredere fietspad, waar gemengd verkeer mogelijk gemaakt wordt.

Zodoende wordt de functie van het recreatief fietsroutenetwerk hierdoor verstevigd, met tevens een alternatieve bijkomende verbinding in de vorm van de Vlamingstraat dewelke zal gaan beschikken over de vereiste veilige fietsinfrastructuur.

De Zuidstraat, Kouterstraat en Tramstraat behouden hun functie als bestemmingsweg voor de aanwezige bedrijven, doch worden hier fietssuggestiestroken aangelegd om ook de fietsers een plek te bieden in het straatbeeld zodanig zij hiervan veilig gebruik kunnen maken.

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

Tijdens het openbaar onderzoek werden 18 digitale bezwaarschriften (waarvan 17 identiek) ingediend.

Er wordt hier enkel stilgestaan bij de bezwaren die betrekking hebben op de zaak der wegen of de rooilijn. De andere bezwaren worden verder behandeld binnen de eigenlijke vergunningsprocedure (artikel 47 van het omgevingsvergunningsbesluit).

#### *Bezwaarschrift 1*

- *De aanvraag zou niet de 'aanleg, verplaatsing, wijziging of opheffing' van een gemeenteweg betreffen, aangezien de werken zich zouden beperken tot binnen de bestaande rooilijnen*

##### Behandeling van dit deel van het bezwaarschrift

Artikel 12, §2 van het decreet gemeentewegen laat expliciet toe dat op geïntegreerde wijze bij een omgevingsvergunningsprocedure de 'wijziging, opheffing, verplaatsing of aanleg' van een gemeenteweg opgenomen kan worden, op voorwaarde dat het aanvraagdossier een rooilijnplan bevat en de wegenis past binnen de realisatie van de bestemming van de gronden.

Vastgesteld moet worden dat zowel 'in eerste aanleg' als in de voorliggende beroepsprocedure rooilijnplannen gevoegd worden (gewijzigd bij de laatste projectinhoudversie van 19 mei 2025), waarbij aan de hoek tussen de Vlamingstraat en de Trakelweg t.h.v. het perceel met nr. 876L een nieuwe rooilijn vastgesteld wordt. Bijgevolg staat reeds vast dat de gemeenteraad in deze bevoegd was. (Raad van State, 20 mei 2022, nr. 253.831.)

De omstandigheid dat het perceel reeds verworven werd door de gemeente

Wevelgem doet geen afbreuk aan de bevoegdheid van de gemeenteraad, aangezien artikel 2, 9° van het decreet gemeentewegen het begrip 'rooilijn' als volgt definieert: *'rooilijn: de huidige of de toekomstige grens tussen de openbare weg en de aangelande eigendommen, vastgelegd in een rooilijnplan. Als een rooilijnplan ontbreekt, is de rooilijn de huidige grens tussen de openbare weg en de aangelande eigendommen'*.

Gelet de eigendomsrechten irrelevant zijn en een rooilijnplan de grens tussen de openbare weg en de aangelande eigendommen vaststelt, moest de gemeenteraad zich hierover uitspreken.

Dit deel van het bezwaarschrift is ongegrond.

- *Een nieuwe beslissing over de 'zaak van de wegen' zou de beroepsmogelijkheden voor het betrokken publiek uithollen*

Behandeling van dit deel van het bezwaarschrift

Tijdens de procedure in eerste aanleg werd door de gemeenteraad van de gemeente Wevelgem een eerder gemeenteraadsbesluit van 8 december 2022 gehanteerd als beslissing over de 'zaak van de wegen' in het voorliggende dossier.

Dat de bezwaarindiener geen gebruikgemaakt heeft van de procedurele mogelijkheid van artikel 31/1 van het omgevingsvergunningsdecreet belet niet dat de gemeenteraad in graad van beroep alsnog samengeroepen wordt in toepassing van artikel 65 van het omgevingsvergunningsdecreet.

Aangezien in het aanvraagdossier steeds rooilijnplannen aanwezig zijn geweest en het bredere publiek, waaronder de bezwaarindiener, hiervan steeds op de hoogte is geweest, betekent dat de nodige inspraakgaranties werden gegarandeerd. Van enige 'uitholling' van inspraakrechten is geen sprake, gelet ook de Raad voor Vergunningsbetwistingen bevestigd heeft dat dit het geval niet is wanneer het rooilijnplan deel uitmaakt van het aanvraagdossier. (Raad voor Vergunningsbetwistingen, 25 januari 2024, nr. A-2324-0403.)

Bovendien moet opgemerkt worden dat de rechtspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen toelaat dat aan een rooilijnplan in graad van beroep 'herstellingen' kunnen gebeuren, waardoor als zodanig geen sprake is van enige uitholling van rechten – te meer een nieuw openbaar onderzoek georganiseerd werd. (RvVb 21 november 2024, nr. A-2425-0212.)

Dit deel van het bezwaarschrift is ongegrond.

- *De m.e.r. screeningsnota zou onvoldoende de effecten op de Moraviëstraat in rekening gebracht hebben, minstens niet blijkt dat de effecten op de Moraviëstraat redelijk zijn en de nodige flankerende maatregelen genomen worden*

Behandeling van dit deel van het bezwaarschrift

De al dan niet volledigheid van een m.e.r.-screeningsnota is een element dat niet aan de gemeenteraad toekomt maar door de vergunningverlenende overheid beoordeeld moet worden, aangezien dit rechtstreeks het voorwerp van de vergunning raakt waarover de gemeenteraad geen beslissingsbevoegdheid heeft. (Raad voor Vergunningsbetwistingen, 26 juli 2016, nr. A-1516-1364 en Raad van State, 16 september 2011, nr. 215.175.)

De gemeenteraad dient echter, ingevolge vaststaande rechtspraak, de mobiliteitseffecten op het gemeentelijk wegennet te betrekken in zijn beoordeling. (Raad van State, 8 maart 2016, nr. 234.080.)

Aan het aanvraagdossier werd een mobiliteitsnota toegevoegd, waarvan de inhoud als redelijk en zorgvuldig overkomt voor de gemeenteraad en waarvan de bezwaarindiener de onjuistheid niet aantoonde. Uit het aanvraagdossier blijkt dat er voorzien zal worden in een eenrichtingscirculatie gedurende de fasen 4, 6 en 8 van noord naar zuid, zodanig het ontsluitingsverkeer zich kan spreiden en waarbij op basis van de cijfergegevens blijkt dat deze oplossing aanvaardbaar is. Hoewel het 'gevoel' van overlast, door het grote aantal van zwaar vrachtverkeer, toeneemt. Dat aangeraden wordt om een gesprek aan te gaan met Top Motors betekent niet dat de voorgestelde ontsluiting niet afdoende zou zijn. In tegendeel blijkt uit de

mobilitetsnota dat de verkeersafwikkeling aanvaardbaar is, doch een openstelling van de parking van Top Motors ieder risico zou wegnemen. Minstens blijkt alvast niet dat zonder deze openstelling tot een onaanvaardbare verkeersafwikkeling gekomen zou worden.

Evenzeer werden er enkele alternatieven overwogen, waaronder het installeren van verkeerslichten aan de werfzones – doch blijkt uit de resultaten dat deze optie niet haalbaar is. Minstens blijkt de vooropgestelde ontsluiting langs de Moraviëstraat een beter alternatief uit te maken.

Dat er geen rekening gehouden werd met fietsverkeer, in beide opties bovendien, doet hieraan geen afbreuk aangezien de Trakelweg als eerste heringericht zal worden en het fietsverkeer langs daar kan passeren. Bovendien zorgt het gemotoriseerd verkeer op de rotonde en het kruispunt N8-Moraviëstraat voor de zwaarste mobiliteitsdruk, waardoor hiermee in hoofdzaak rekening gehouden moet worden. Bovendien blijkt uit de gevoegde documentatie dat de draaicirkel t.h.v. de Zuidstraat/Moraviëstraat afdoende is om vrachtverkeer toe te laten. Waarbij evenzeer vastgesteld kan worden dat t.h.v. het kruispunt van de N8-Moraviëstraat eveneens voldoende ruimte aanwezig is.

Tot slot werd ook nog een document 'minder hinder' toegevoegd aan het aanvraagdossier, waaruit blijkt dat er op redelijke wijze omgegaan wordt met de mobiliteitseffecten op het omringende gemeentewegennet – waardoor deze voor de gemeenteraad alvast aanvaardbaar lijken. Waarbij de Moraviëstraat, tijdelijk, dienst zal doen voor vrachtverkeer als ontsluitingsweg en dit geen permanente gevolgen voor de verkeersafwikkeling van de Moraviëstraat lijkt te omvatten.

Het bezwaarschrift kan niet gevolgd worden.

#### *Bezwaarschrift 2 t.e.m. 18 (tevens opgenomen als bijlage bij bezwaarschrift 1)*

- *De Moraviëstraat kan als lokale weg type 3 en volgens de voorschriften van het GRUP niet ingeschakeld worden als (tijdelijke) ontsluitingsweg zonder de verkeersleefbaarheid in het gedrang te brengen*

#### Behandeling van dit deel van het bezwaarschrift

Of het gebruik van de Moraviëstraat als tijdelijke ontsluitingsweg in overeenstemming is met het GRUP is een beoordeling die toekomt aan de vergunningverlenende overheid, aangezien de gemeenteraad niet bevoegd is de overeenstemming van de bestemmingsvoorschriften na te gaan.

Wel merkt de gemeenteraad op dat de mobiliteitsnota op uitvoerige en gedetailleerde wijze heeft stilgestaan bij de mogelijke mobiliteitseffecten in de Moraviëstraat wanneer deze als tijdelijke ontsluitingsweg gebruikt zou worden. Waarbij ook een alternatievenonderzoek uitgevoerd werd.

Hoewel de bezwaarindieners menen dat geen rekening gehouden werd met de functie of breedte van de wegenis, dient opgemerkt te worden dat een negatief 'gevoel' vanwege het zware vrachtverkeer weerhouden werd. Hetgeen impliceert dat ook uit de mobiliteitsnota blijkt dat het beoogde gebruik van de wegenis tijdens de tijdelijke werffase niet in overeenstemming is met het normale gebruik en normale straatbeeld van de Moraviëstraat. Echter blijkt wel dat de Moraviëstraat binnen een eenrichtingscirculatie ingezet kan worden als tijdelijke ontsluitingsweg (enkel tijdens de fasen 4, 6 en 8), waarbij de draagkracht van de wegenis niet overschreden zal worden. Gelet het tijdelijk karakter van de hinder en gelet uit de gecijferde gegevens blijkt dat de verkeersleefbaarheid als aanvaardbaar geacht wordt (hoewel verstoord), zijn de mobiliteitseffecten aanvaardbaar. Deze zorgen er niet voor dat de functie of het gebruik van het betrokken gemeentelijk wegennet permanent zal wijzigen.

Dit deel van het bezwaarschrift is ongegrond.

- *De bezwaarindieners vinden het bevreemdend dat de bedoeling van de revitalisering ongewijzigd is gebleven, ondanks de weigering van de voorgaande vergunningsaanvraag op 27 juli 2023*

#### Behandeling van dit deel van het bezwaarschrift

De gemeenteraad merkt op dat zij ingevolge de artikelen 31 en 65 van het omgevingsvergunningsdecreet gehouden is om zich uit te spreken over de 'zaak van de wegen' en zij zich op geen enkele manier kan uitspreken over het project op zich, dan wel de opportuniteit van de vergunningsaanvraag. Dergelijke beoordeling berust exclusief bij de vergunningverlenende overheid.

De gemeenteraad dient echter wel rekening te houden met de principes en doelstellingen van de artikelen 3 en 4 van het decreet gemeentewegen bij haar besluitvorming, in het bijzonder de doelstellingen en draagredenen die leiden tot de aanpassingen aan het gemeentelijk wegennet.

Zoals reeds toegelicht werd in de motieven van dit besluit, komen de doelstellingen van de voorliggende aanpassingen aan het gemeentelijk wegennet neer op het bevorderen van de verkeersveiligheid, het bevorderen van de toegankelijkheid en het bevorderen van de doorwaadbaarheid. Dewelke allen doelstellingen zijn die het algemeen belang raken en dewelke ook bestaan, lost van de vaststelling of in het verleden een vergunning al dan niet verleend werd.

Voor de gemeenteraad is het duidelijk dat deze doelstellingen de aanpassingen aan het gemeentelijk wegennet dragen, waarbij eveneens vastgesteld wordt dat het wegenontwerp en profiel aanvaardbaar is vanuit de vermelde doelstellingen en principes van het decreet gemeentewegen.

Dat de verantwoordingsnota zou steunen op voorgaande principes en/of versies van het bedrijventerrein doet aan het voorgaande geen afbreuk.

Dit deel van het bezwaarschrift kan niet gevolgd worden.

- *Er worden twijfels geuit bij de draaicirkel ter hoogte van de Zuidstraat-Moraviëstraat*  
Behandeling van dit deel van het bezwaarschrift

Bij de recentste projectinhoudversie (PIV 4) werd op 19 mei 2025 een document gevoegd waarop de draaicirkel ter hoogte van de Zuidstraat-Moraviëstraat afgebeeld staat.

Daaruit blijkt dat de draaicirkel op dit kruispunt haalbaar is zonder verdere uitvoering van (tijdelijke) inrichtingswerken. Dat de aanwezige marges beperkt zijn, doet geen afbreuk aan de omstandigheid dat een gebruik door zwaar vrachtverkeer mogelijk is. Immers moet uitgegaan worden van een correct gebruik van de beschikbare ruimte.

Dit deel van het bezwaarschrift kan niet gevolgd worden.

- *Er wordt gesteld dat milieueffecten onvoldoende in beeld gebracht werden door de toename van verkeer in de Moraviëstraat*

Behandeling van dit deel van het bezwaarschrift

Zoals door de gemeenteraad reeds opgemerkt werd, is zij enkel bevoegd om zich uit te spreken over de 'zaak van de wegen' en beschikt zij over geen enkele bevoegdheid om zich over de vergunning zelf uit te spreken.

De gemeenteraad heeft reeds de mobiliteitseffecten en de effecten op de waterhuishouding besproken.

De overige milieueffecten waarnaar de bezwaarindieners verwijzen, behoren integraal tot de beoordeling van de milieueffecten die door de vergunningverlenende overheid dient te gebeuren, waaronder erfgoed, biodiversiteit, licht, geluid, luchtkwaliteit, ... dewelke allen behoren tot de milieueffectenbeoordeling door de vergunningverlenende overheid.

Dit deel van het bezwaarschrift is ongegrond.

- *De aanpassingen aan het gemeentelijk wegennet zouden 'niet opgewassen' zijn om het industrieterrein een degelijke ontsluiting te bieden waarbij er eveneens bijgedragen zou worden aan een structureel grondwatertekort*

Behandeling van dit deel van het bezwaarschrift

Zoals reeds toegelicht in de motieven van dit besluit wordt getracht een rijwegbreedte van 6 m te realiseren in asfaltverharding, waarbij enkel in de Trakelweg een beperkte rijwegbreedte van 5 m gerealiseerd zal worden. Dit zorgt er echter voor dat er, grosso modo, voorzien wordt in een effectieve rijwegbreedte van

6 m hetgeen ruim voldoende is om (zwaar) gemotoriseerd verkeer in twee richtingen mogelijk te maken.

De Vlamingstraat, dewelke zal fungeren als hoofdontsluitingsweg, zal aldus geschikt zijn om te voorzien in tweerichtingsverkeer en dit op duurzame wijze. Dat er een beperkte omleiding zich zou kunnen aandienen bij werkzaamheden staat dit niet in de weg gelet dit tijdelijke en onvoorziene omstandigheden uitmaken.

De gemeenteraad kan zich bovendien enkel uitspreken over wat aan haar voorgelegd wordt, waarbij zij vaststelt dat in grote mate vastgehouden wordt aan de bestaande rooilijnbreedtes – dewelke afdoende zijn om de ontsluiting van het terrein te waarborgen. De wegenis is immers afdoende breed om tweerichtingsverkeer mogelijk te maken.

Wat de effecten op het watersysteem betreft, merkt de gemeenteraad op dat de RWA-riolering zo gedimensioneerd wordt dat zij kan instaan voor de afwatering van de gehele wegenis. Waarbij er, waar mogelijk, ingezet wordt op een maximale invulling van groen. Waardoor lokale infiltratie beperkt mogelijk gemaakt wordt. Daaruit blijkt alvast niet dat de aanpassingen aan de riolering en aan de wegenis zouden bijdragen tot een grondwatertekort.

Het bezwaarschrift is ongegrond.

#### *Adviezen*

De gemeenteraad neemt kennis van volgende adviezen:

- Het college van burgemeester en schepenen van de stad Kortrijk – 10 juni 2025 – voorwaardelijk gunstig;
- Het agentschap Natuur en Bos – 27 mei 2025 – voorwaardelijk gunstig;
- Het agentschap Wegen en Verkeer – 12 juni 2025 – voorwaardelijk gunstig;
- Het departement Omgeving (dienst VR) – 12 juni 2025 – gunstig;
- De Vlaamse Waterweg – 11 juni 2025 – voorwaardelijk gunstig;
- De Vlaamse Milieumaatschappij (Advies vergunning afvalwater en lucht) – 18 juni 2025 – voorwaardelijk gunstig;
- De provincie West-Vlaanderen (dienst integraal waterbeleid) – 27 mei 2025 – geen advies.

De verkeersveiligheid en ontsluiting van het nieuwe project op de bestaande wegenis wordt afdoende afgestemd. 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 en de voorgestelde inrichting van het openbaar domein goed te keuren.

#### **Vorige beslissingen**

- Beslissing van de gemeenteraad van 8 december 2022: revitalisering bedrijventerrein Wevelgem-Zuid - goedkeuring rooilijn.
- Beslissing van de gemeenteraad van 8 september 2022: aankoop van een stukje grond op de hoek Vlamingstraat-Trakelweg.
- Beslissing van de gemeenteraad van 13 mei 2022: revitalisering bedrijventerrein Wevelgem-Zuid - wijze van gunnen.

#### **Bijlagen**

- Rooilijnplannen.
- Verantwoordingsnota.
- Nota mobiliteitsonderzoek.
- Minderhinder actieplan.
- Inplantingsplan - bestaande toestand.
- Inplantingsplan - nieuwe toestand.

- Addendum E3 (effecten op het watersysteem).
- Draaicirkel Zuidstraat-Moraviëstraat.
- Bezwaarschriften.
- Adviezen.
- Beslissing van de deputatie van 5 december 2024 houdende omgevingsvergunning.

### **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 21 stemmen voor (Luc Defraye, Jan Seynhaeve, Mathieu Desmet, Geert Breughe, Lobke Maes, Stijn Tant, Marie De Clerck, Hendrik Libeer, Kevin Defieuw, Sofie Mol, Bas Surmont, Charlotte Bonte, Vicky Claeys, Jelle Stragier, Inge Goemaere, Jessica Corty, Liese Vandoorne, Viktor Maes, Michaël Picquart, Eva Parmentier, Bram Deltour), 3 stemmen tegen (Dennis Bels, Virginie Vermeersch, Nico Dupont), 5 onthoudingen (Hendrik Vanhaverbeke, Filip Daem, Heidi Craeynest, Ayrton Buyse, Stefaan Leon)

#### 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 uitvoeren van wegenis-, riolerings- en omgevingswerken dossiernummer OMV\_2024053277, zoals aangeduid op de rooilijnplannen, goed.

#### Artikel 3

Keurt de rooilijnplannen met als namen '*Rooilijnenplan 1 Ind Zuid totaal 13052025*', '*Rooilijnenplan 2 Ind Zuid totaal 13052025*' en '*Rooilijnenplan 3 Ind Zuid totaal 13052025*', opgesteld door Landmeetkantoor Koen Roelandt bv en opgenomen in bijlage, goed. Deze plannen worden aan deze beslissing gehecht om er 1 geheel mee uit te maken.

#### Artikel 4

Dit besluit van de gemeenteraad is nietig wanneer:

- de omgevingsvergunning met dossiernummer OMV\_2024053277 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.

Namens de gemeenteraad,

voorzitter  
gemeenteraad,  
Michaël Picquart

algemeen directeur,  
  
Kurt Parmentier

[SIG01]

[SIG02]