

Uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad van 13 februari 2025

Aanwezig

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

Verontschuldigd

Mathieu Desmet, Bas Surmont, Luc Vanderhaeghe, gemeenteraadsleden

Uitvoeren van wegenis-, riolerings- en omgevingswerken en het bouwen van woonblokken ter hoogte van de goederenkoer in de Spoorwegstraat - goedkeuring van het wegenistracé en de rooilijn - opheffing van een deel van de buurtweg nr. 3 ter hoogte van de spoorweg

Feiten, context en argumentatie

De bouwheren Wonen in Vlaanderen (Vlaamse overheid) en SW+ dienden een omgevingsvergunningaanvraag in voor het uitvoeren van wegenis-, riolerings- en omgevingswerken en het bouwen van woonblokken ter hoogte van de goederenkoer in de Spoorwegstraat in Wevelgem.

De gemeente Wevelgem is vergunningverlenende overheid.

Het project omvat:

- stedenbouwkundige handelingen
- ingedeelde inrichtingen of activiteiten.

De omgevingswerken bevinden zich ter hoogte van de voormalige goederenkoer die wordt afgebakend door de Spoorwegstraat, de Roodbaardstraat, de Albertstraat, de Neerbeekstraat en het vliegveld. Het bouwproject situeert zich ter hoogte van de voormalige goederenkoer van de gemeente Wevelgem. Het betreft een inbreiding en verdichting binnen het woongebied, op de percelen tussen de Spoorwegstraat en het treinspoor. Op de huidige site staan geen gebouwen, buiten een berghok en een schuilhok die worden verwijderd. Daarnaast is er een weegbrug aanwezig samen met een deeltje spoor, 2 relictten van het verleden, deze krijgen een plaats binnen de omgevingswerken.

De voormalige goederenkoer is vandaag overgenomen door heel wat spontane pioniersvegetatie: aan afwisseling tussen hooiland en een ruigtevegetatie met heel wat struiken (bramen etc.) en enkele hoogstam zilverberken, meidoorn en kerselaar. Alsook een

uitgegroeide heg van boswilg. Op de meest oostelijke percelen groeien ook wat esdoorns uit tot volwassen hoogstambomen. Aanwezige beplanting en natuurwaarde wordt zoveel mogelijk behouden. Bestaande groenvormen worden geïntegreerd in het ontwerp. Exemplarisch voor die site is ook de bestaande kasseiweg. Deze wordt maximaal behouden en als drager gebruikt in het landschapontwerp.

De randen van het project zijn ten noorden de Spoorweg Kortrijk-Wervik, ten oosten de luchthaven van Wevelgem. Ten zuiden en ten westen wordt deze geflankeerd door de woonkern van Wevelgem.

De werken beslaan de volgende kadastrale percelen: Wevelgem, 2de afdeling, sectie B, perceelnrs. 0820/2 - 1010/2 - 0822/W2 - 0822/L5 - 0821/X - 0821/W - 0821/T - 0821/Y - 0821/P - 0821/Z - 0820/K - 0820/H - 0816/3 - 0824/Z4 en openbaar domein.

Perceelnr. 0816/3 omvat een berghok dat gesloopt wordt. Momenteel zijn al deze percelen in eigendom van de gemeente. Er is een akkoord tussen SW+ en de gemeente voor de aankoop van de gronden. Dit omvat enkel de bebouwde footprint en ook het binnengebied tussen de appartementsblokken.

De omgevingsaanvraag behelst een deel architectuur en een deel omgevingswerken.

Deel architectuur:

Er worden 4 appartementsgebouwen geplaatst (goed voor 30 appartementen) en 29 eengezinswoningen.

Mobiliteitsimpact

Gezien het terrein een voormalige goederenkoer van de spoorwegen was, was in deze zone maar een zeer beperkte mobiliteit aanwezig. Door het voorzien in 30 appartementen en 29 woningen is er natuurlijk een toename in mobiliteit.

In het RUP zijn een aantal minimale parkeervoorzieningen opgelegd in functie van het bouwprogramma met name voor sociale eengezinswoningen 1 parkeerplaats op privaat of openbaar domein en 0,5 parkeerplaats op openbaar domein. Bij sociale appartementen betreft dit 0,5 parkeerplaats op privaat of openbaar domein en 0,5 parkeerplaats op openbaar domein.

In dit project resulteert dit in 44 (29 + 15) parkeerplaatsen op privaat of openbaar domein en 30 parkeerplaatsen op openbaar domein of in totaal 74 parkeerplaatsen. Iedere eengezinswoning heeft een eigen carport waardoor de bewoners op eigen terrein kunnen parkeren. Enkel in de laatste 2 woongroepen zijn de carports gegroepeerd en werd een extra carport voorzien. Dit zijn in totaal 30 private parkeerplaatsen.

Bij de meergezinswoning worden onder het bouwblok in het zuidwesten 24 parkeerplaatsen voorzien die een 'semi-publiek karakter' hebben.

Aanvullend worden er nog 28 parkeerplaatsen op openbaar domein ingericht.

In totaal worden voor dit project dus 82 parkeerplaatsen voorzien.

Aanvullend worden ook 2 fietsstalplaatsen per wooneenheid opgelegd. Iedere woning kan op eigen terrein minimaal 2 fietsen plaatsen. Op diverse plaatsen worden de carports iets groter uitgevoerd waardoor een fietsenberging wordt geïntegreerd. Bij de meergezinswoning worden 52 gewone fietsplaatsen voorzien door middel van een gemeenschappelijke fietsenstalling. Aanvullend worden in de overdekte zone vooraan nog 10 fietsplaatsen voorzien voor buitenmaatse fietsen. In totaal zijn er dus 2 fietsstalplaatsen meer voorzien dan de norm die opgenomen is in het RUP.

Deel omgevingswerken:

De werken omvatten de aanleg van wegenis-, riolerings- en omgevingswerken voor de uitrusting van de voorziene woongelegenheden. Dit is de aanleg van wegenis-infrastructuur met parkeervoorzieningen, een gescheiden rioleringsstelsel en groenzones met ruimte voor water.

De wooneenheden zijn bereikbaar via nieuwe zijstraten langs de bestaande Spoorwegstraat.

Om dit project te realiseren zijn volgende vergunningsplichtige stedenbouwkundige handelingen gepland:

1. Terreinaanlegwerken: hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos: 3 stuks;
2. Terreinaanlegwerken: het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen (in het kader van het waterverhaal);
3. Verhardingen, infrastructuurwerken of technische werken: aanleggen van nieuwe verhardingen en infrastructuurwerken;

4. Verhardingen, infrastructuurwerken of technische werken: opbreken bestaande verharding.

In huidige toestand is er een kasseiweg en grindweg aanwezig die deels worden opgebroken in het kader van de realisatie van de aanvraag. Doordat het vrijstellingsbesluit niet geldt als de bestaande weg een aardeweg, grindweg, steengruisweg of kasseiweg is of als de bestaande weg een waterdoorlatend karakter heeft, is deze opbraak van de verharding vergunningsplichtig.

- Een strook kasseiverharding. Deze heeft een gemiddelde breedte van 4 m. Het betreft een oppervlakte van $\pm 1\,390\text{ m}^2$. De kasseiweg wordt plaatselijk opgebroken voor het bouwen van de woonunits. 450 m^2 van de oppervlakte blijft behouden;

- Meerdere bestaande parkeerplaatsen in kasseiverharding ($\pm 710\text{ m}^2$);

- De parkeerhaven in grindverharding wordt ook opgebroken ($\pm 820\text{ m}^2$);

- Strook grindverharding in het verlengde van de kasseiweg ($\pm 150\text{ m}^2$).

Er wordt binnen de aanvraag een groot deel van de opgebroken kasseiverharding hergebruikt in het ontwerp.

Naast de bestaande Spoorwegstraat (kant Brugstraat) ligt er een kasseistrook.

Dit betreft geen kasseiweg, hierdoor wordt deze niet omvat binnen de handeling verwijderen verharding.

Er worden twee constructies gesloopt: een schuilhokje en een berghok. De constructies maken plaats voor de aanleg van het fietspad en het versterken van bestaand groen.

De aanwezigheid van de kasseiverharding in de huidige site typeert de goederensite.

In het ontwerp worden de kasseien grotendeels hergebruikt. Een deel van de centrale strook blijft onveranderd ($\pm 450\text{ m}^2$). Deze strook wordt beschermd tijdens de omgevingswerken wegens aanwezigheid waardevolle biotopen tussen de voegen.

Daarnaast wordt er een grote hoeveelheid kasseien hergebruikt als zijstrook naast het fietspad en wandelpad ($\pm 260\text{ m}^2$), of als parkeerstroken binnen de site ($\pm 350\text{ m}^2$).

De resterende kasseiverharding wordt opgebroken.

Ter hoogte van het bestaand appartementsgebouw Spoorwegstraat 99-97 wordt de tijdelijke parkeerhaven van 13 parkeerplaatsen behouden. Deze parkeerhaven werd samen met de bouw van het appartementsgebouw aangelegd in 2018-2019. De inrit bestaat uit betonstraatstenen met porfiersplit, de vakken antraciet steengrid. Deze is nog in goede staat en kan perfect geïntegreerd worden in het nieuw ontwerp.

De weegbrug en een stukje spoorweg zijn nog overblijfselen naar de vorige functie van de site. Binnen het ontwerp worden deze geïntegreerd. De weegbrug blijft ongewijzigd binnen het ontwerp. Dit relict wordt deel van een ontmoetingsplein. Het stukje spoorweg maakt deel uit van de rijweg. Het verkeer zal er over rijden.

Er zal enkel uitgraving zijn voor het realiseren van de collectieve infiltratievoorzieningen en rioleringswerken. Gezien volgens de gewestelijke stedenbouwkundige verordening maximaal is in te zetten op bovengrondse infiltratie kan dit enkel gerealiseerd worden door uitgraving. De uitgegraven grond kan niet hergebruikt worden binnen het terrein door bv. ophoging gezien het bestaande maaiveld is te behouden voor het in stand houden van de bestaande bomen in de groenzones en overstromingszone ten zuiden en ten oosten van het projectgebied.

Er worden verschillende bomen en struiken gerooid. Een groot aantal stammen van de gerooide bomen worden als speelprikkels in de groenzones gelegd. Dit komt de biodiversiteit ten goede. 3 bomen hebben een grotere omtrek dan 1 m, deze zijn vergunningsplichtig om te rooien. Er wordt maximaal ingezet op het behouden van bestaand groen. Een groot aantal bestaande struiken en bomen worden binnen de site verplant.

Ontsluiting wijk – bestaande toestand

Het projectgebied is gelegen binnen de centrale kern van Wevelgem. Hierdoor zijn de noodzakelijke diensten, winkels en scholen bereikbaar binnen een korte afstand.

De stedelijke kern van stad Kortrijk is ook heel vlot bereikbaar met zowel het openbaar vervoer, fiets of auto. Er geldt een tweerichtingsverkeer in de Spoorwegstraat.

De Spoorwegstraat heeft rechtstreekse ontsluiting op de gewestweg N8 en sluit anderzijds aan op de Burgstraat. Het project beslaat enkel een deel van de Spoorwegstraat. De site start aan de Brugstraat en eindigt ter hoogte van huisnummer 86. De verkeersdruk kan op piekmomenten groot zijn wegens het verkeer richting Kortrijk of richting de oprit autostrade. In de toestand voor de aanvraag was er geen ruimte voor de fietser.

Gemeente Wevelgem heeft een geldend beleidsplan mobiliteitsplan (2020) waarin de visies en uitgangspunten worden verklaard. Een actiepunten van deze nota is een nieuwe fietsas langs de spoorweg Wevelgem-Kortrijk. Dit om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verhogen.

Binnen het ontwerp

Het STOP-principe wordt toegepast in de nieuwe wijk waarbij de prioriteit eerst naar Stappen, dan Trappen (fiets), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar Personenwagens gaat. De centrale ligging van het project maakt dit zeker mogelijk. Noodzakelijke diensten en winkels zijn binnen een straal van 1 km.

De fiets

Ten zuiden van de sporen, binnen het projectgebied, wordt er een fietspad aangelegd als vlotte verbinding voor de fietsers. De positie van het fietspad werd bekeken in functie van de bestaande struweelgroep langs de sporen, zo blijft de impact op de natuurschade minimaal. Ter hoogte van de nieuwe woningen is het nieuw tweerichtingsfietspad langs de sporen 4 m breed en wordt in grijze cementbetonverharding uitgevoerd. Langs de bestaande woningen in de Spoorwegstraat richting de Brugstraat wordt het fietspad ontdebeld. Op de verhoogde inrichting is er een oversteekplaats voor fietsers voorzien. Door de smalle rooilijn is het niet mogelijk om het dubbelrichting fietspad door te trekken tot aan de Brugstraat. Daarom is er gekozen voor enerzijds een verhoogd eenrichtingsfietspad evenwijdig met het spoor en anderzijds voor gemengd verkeer met fiets-markeringen op de rijweg langs het voetpad. Verder in de Spoorwegstraat is er geen

afzonderlijk fietspad, wel gemengd verkeer waarbij fietsers voor de wagens rijden.

Fietsmarkeringen op de rijweg wijzen op het gemengd verkeer. Het fietspad langs de sporen wordt voorzien met een omheining aan de kant van de sporen, binnen de grens van de projectsite. Dit is een mandichte afsluiting zonder poortje langsheen het spoorwegdomein, zodat het verkeer naar dit aangrenzend domein onmogelijk wordt. Er wordt geen verlichting richting het spoor geplaatst zodat er geen verblinding kan optreden van de treinbestuurder.

Binnen de gemeente geldt een gemengd verkeer principe. De automobilist deelt de rijweg met de fietser. 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. Oversteekpunten voor fietsers of voetgangers worden geaccentueerd door gebruik van andere materialen (beton, aanwezigheid bomen) dan de rijweg (asfalt). De Guldenbergfietsroute heeft zijn traject langs de spoorweg, als ook de Guldenbergwandeling.

De voormalige goederenkoer ligt op een mountainbikeparcours. Deze mogelijkheid wordt meegenomen in de aanvraag en is voorzien in de onbebouwde zone binnen het ruderaal gebied.

Verspreid over de site worden er verschillende fietsnietjes geplaatst. Door de centrale ligging van het projectgebied wordt er maximaal ingezet op de gebruik van de fiets. Mensen komen en gaan met de fiets, zowel bewoners als bezoekers. In de ontworpen publieke ruimte krijgt de fiets verschillende staanplaatsen. Telkens op een goed visuele plaats waar er sociale controle kan ontstaan. Ook zijn de fietsnietjes gelokaliseerd waar

er sociale ontmoetingen kunnen ontstaan bij rustplaatsen, aan de rand van een trage weg in het groen en langs het nieuwe fietspad langs de spoorweg. In totaal worden er 21 fietsnietjes geplaatst, goed voor 42 fietsen.

Materialen

De nieuwe materialisatie is gekozen met oog op maximale infiltratie en het waterverhaal. Waar mogelijk wordt het hemelwater van de verharding rechtstreeks naar de nabije groenzones gebracht: dakprofiel, lijnvormige elementen met openingen... . Verhardingen met verbrede voegen (voegvulling biodivers gazon) behoren ook tot de materialisatie.

In de projectzone is de rijweg in asfaltverharding, dit sluit aan op de bestaande asfaltverharding verder in de Spoorwegstraat. De volledige kofferbreedte wordt uitgebroken en heraangelegd volgens huidige aanvraag. Met uitzondering ter hoogte van de bestaande woningen 75-85. Door de versmalling van de rijwegbreedte wordt er een zaagsnede

aangebracht en wordt de rijweg hergeprofileerd met een nieuwe toplaag asfalt (onderbouw blijft behouden). De nieuwe zijtakken langs de Spoorwegstraat worden als woonerf ontworpen in betonstraatstenen kleur roodbruin met voegvulling steenslag 2/4, 22 x 11 x 10. De oversteken richting het park worden geaccentueerd met uitgewassen cementbetonverharding met bruine granulaten op de rijweg. Dit kan dienst doen als snelheidsremmer. De fietsoversteek op de verhoogde inrichting wordt ook voorzien in uitgewassen cementbetonverharding met bruine granulaten. Een eerste relict, deeltje spoorweg, wordt geïntegreerd in de rijweg. Er wordt een garagestraat aangelegd voor de woningen Neerbeekstraat 50-74. Deze wordt uitgevoerd in een tweesporenpad bestaande uit twee stroken beton en ertussen een strook hergebruikte kasseien. Op de asfaltverharding wordt de aanwezigheid van de fietsers kenbaar gemaakt (gemengd verkeer) aan de hand van fietsmarkeringen.

Alle parkeervakken worden uitgevoerd in hergebruikkassei met voegvulling van biodivers gazon. Door de parkeervakken te voorzien van een verharding met een waterdoorlatende opbouw kunnen er meer bomen in het straatbeeld geïntegreerd worden dan verharding met een niet-waterdoorlatende verharding. Dit komt het (groene) straatbeeld ten goede. De voorbehouden parkeervakken voor personen met een handicap worden uitgevoerd in betonstraatstenen, dit voor de toegankelijkheid. Deze worden ook met een symbooltegel aangeduid zodat de leesbaarheid duidelijk is.

De voetpaden en pleinen worden voorzien in betonstraatstenen kleur roodbruin 22 x 22 x 8. Het vrijliggend fietspad langs het spoor wordt voorzien in geborstelde cementbetonverharding grijs. Er worden kasseien hergebruikt afkomstig van de site als plaatselijke zijstrookverharding van het voet- of fietspad, deze worden geplaatst met een voegvulling van biodivers gazon. Het voetpad ligt verhoogd (10 cm) ten opzichte van de rijweg of parkeervak. De oversteken worden drempelloos uitgevoerd met aandacht voor de toegankelijkheid van de voetganger en de personen met een handicap. Een tweede relict, de openbare weegbrug, wordt geïntegreerd in een pleintje. De verharding binnen de weegbrug wordt behouden. De verharding errond wordt voorzien in betonstraatstenen roodbruin 22 x 22 x 8. Er worden zitmogelijkheden geplaatst op het relict. De weegbrug wordt visueel zichtbaar en maakt deel uit van een ontmoetingsplaats. Langs het fietspad en voetpad worden er op verschillende plaatsen een rustpunt gecreëerd waarbij een zitplaats ontworpen wordt. Fietsen kunnen tijdelijk gestald worden bij de voorziene fietsnietjes.

Openbaar onderzoek

Tijdens het openbaar onderzoek werden 2 digitale en 2 analoge bezwaarschriften (waaronder 1 petitie met 186 handtekeningen) 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.

Bezwaarschrift 1 betreft *het gebruik van de Albertstraat en de Spoorwegstraat als*

sluiproute. Naar aanleiding van dit bouwproject zal het sluipverkeer in de Albertstraat fel toenemen. Dit is een brede straat waarin sommige bestuurders het nodig vinden om met grote snelheid door de Albertstraat te rijden. Er wordt gevraagd of het mogelijk is om verkeersdrempels of verkeersremmers te voorzien in de Albertstraat. De firma Gescova zou geen bezwaar hebben zolang de drempels niet voor de opritpoort geplaatst worden.

Behandeling van dit bezwaarschrift door de gemeentelijke omgevingsambtenaar

Het bezwaarschrift handelt over de gevolgen die voorliggend project kan hebben op de verkeersintensiteit in een nabijgelegen straat, het is geen direct bezwaar tegen het ontwerp zoals het voorligt. Het spreekt over reeds aanwezig sluipverkeer en de snelheid die er op die plaats gereden wordt. Er wordt een hogere verkeersintensiteit verwacht. Er worden ingrepen in die nabijgelegen straat gevraagd. Deze vraag dient niet te worden behandeld in deze procedure, het is een vraag aan het gemeentebestuur naar aanleiding van voorliggende werken, de aanpassingen aan de weginfrastructuur situeren zich buiten het huidige projectgebied. De vraag kan begrepen worden maar vereisen geen aanpassingen op voorliggend ontwerp, het gemeentebestuur kan bij deze kennis nemen van het gevraagde en er gepast gevolg aan geven.

Dit bezwaarschrift is ongegrond.

Bezwaarschrift 2

- *De mogelijkheid om een garagestraat en de ruimte ervoor te voorzien, nu of later, tussen de Spoorwegstraat en de Alberstraat is niet vermeld noch aangegeven in het projectplan (5.5 openbare wegenis toelichtingsplan p. 25).*

Behandeling van dit deel van het bezwaarschrift door de gemeentelijke omgevingsambtenaar

In het verordenend plan is de mogelijkheid voor een garagestraat opgenomen, de aanleg ervan is niet verplicht. Het gemeentebestuur voorziet in voorliggend ontwerp geen garagestraat op die plaats.

Dit deel van het bezwaarschrift is ongegrond.

- *Er verdwijnen meer dan 30 parkeerplaatsen op openbaar domein terwijl er 28 bij moeten. Er wordt enkel rekening gehouden met het project en niet met de buurtbewoners. De parkeerzone voor de woningen 75 t.e.m. 85 valt weg. Er wordt daar geparkeerd, door bewoners en anderen. Er wordt gevraagd om de huidige parkeerplaatsen te behouden en een blauwe zone met bewonersparkeren te voorzien. Ook zo voor de Roodbaardstraat.*

Behandeling van dit deel van het bezwaarschrift door de gemeentelijke omgevingsambtenaar

Voorliggend project voorziet in 59 wooneenheden, er zijn 82 parkeerplaatsen voorzien waarvan er 28 op openbaar domein zullen komen te liggen. Het college van burgemeester en schepenen besliste eerder dat een parkeernorm van 1,2 parkeerplaatsen per woongegelegenheid voldoende was, dat komt hier neer op 71 parkeerplaatsen. Dit betekent dat er een overtal van 11 parkeerplaatsen voorzien is. Wat betreft het invoeren van bewonersparkeren in de Spoorwegstraat en omliggende straten, dat is een beslissing die niet in deze procedure dient genomen te worden maar eerder in een aanvullend verkeersreglement.

Dit deel van het bezwaarschrift is ongegrond.

- *De procedure voor het verleggen of afschaffen van buurtwegen nrs. 3 en 38 ontbreekt.*

Behandeling van dit deel van het bezwaarschrift door de gemeentelijke omgevingsambtenaar

'Sentier 38' is een afgeschafte weg bij verplaatsing, een beslissing genomen door de bestendige deputatie op 2 juli 1930.

Voor het afschaffen van 'Chemin 3' maken de nodige documenten deel uit van de huidige aanvraag.

Dit deel van het bezwaarschrift is ongegrond.

- *Door dit project verhoogt het aantal vervoersbewegingen, uit een recente gemeentelijke meting blijkt dat 24,7% van de dagelijkse bewegingen zwaar verkeer is. Het is een vraag naar een mobiliteitsstudie voor de Spoorwegstraat.*

Behandeling van dit deel van het bezwaarschrift door de gemeentelijke omgevingsambtenaar

Dit is geen bezwaar maar eerder een weergave van feiten. Het is inderdaad zo dat voorliggende toename van bebouwing zal zorgen voor een toename van het aantal verkeersbewegingen. Het project is gelegen in het centrum van Wevelgem, een woonontwikkeling ligt voor de hand, gelet op de omliggende voorzieningen.

De vroegere bestemming van de toenmalige goederenloodsen zorgden ook voor vervoersbewegingen, op dat moment zeker van zwaar verkeer.

De aangehaalde metingen zijn correct, een ingreep in de doorstroming in de Spoorwegstraat maakt geen deel uit van de aanvraag, het is een beslissing die in een andere procedure kan genomen worden, dat op basis van de op dat moment actuele problematieken en opportuniteiten. Momenteel heeft het college van burgemeester en schepenen beslist de Spoorwegstraat niet te knippen.

Neemt kennis van de vermelde feiten.

- *Met de verwezenlijking van dit project gaat er een grote groenzone verloren, die wordt intens gebruikt door wandelaars, hondeneigenaars, mountainbikers, Kunnen er niet beter leegstaande panden omgebouwd worden voor dit project?*

Behandeling van dit deel van het bezwaarschrift door de gemeentelijke omgevingsambtenaar

Een ontwikkelaar vertrekt vanuit de eigendommen in portefeuille en de bestemming daarvan. Een systeem van verhandelbare grondrechten kan een goede manier zijn om ontwikkelingen op gronden waarvan duidelijk is dat ze beter niet ontwikkeld worden op een andere plaats te realiseren. De gronden in kwestie zijn hier gelegen in het centrum van de gemeente, op een plaats met vele voorzieningen, het is aangewezen op deze plek zelfs iets meer mogelijk te maken.

Dit deel van het bezwaarschrift is ongegrond.

Procedure (rooilijn - opheffing gemeenteweg)

In deze omgevingsvergunningsaanvraag voor het uitvoeren van wegenis-, riolerings- en omgevingswerken en het bouwen van woonblokken wordt in de motiveringsnota melding gemaakt van een bestaande nog niet opgeheven of verlegde buurtweg nr. 3.

In de Atlas der Buurtwegen is te zien dat buurtweg nr. 3 de projectzone kruist. In huidige toestand is de buurtweg niet meer waarneembaar. De buurtweg wordt deels opgeheven. Er worden een grafisch plan met aanduiding van de op te heffen rooilijn en een rooilijnplan toegevoegd in het omgevingsloket.

De gemeenteraad is bevoegd om te beslissen over de opheffing van (een deel van) een gemeenteweg via de goedkeuring van het grafisch plan met aanduiding van de op te heffen rooilijn. In dit dossier verloopt de procedure voor de opheffing van de gemeenteweg geïntegreerd in de omgevingsvergunningsprocedure conform artikel 12, §2 van het gemeentewegendecreet.

Het dossier bevat een grafisch plan van de 'te verlaten bedding deel buurtweg nr. 3'. Een waardevermeerdering is niet bepaald. Artikel 28 van het decreet gemeentewegen geeft hierover aan: *'de waardevermeerdering wordt geacht nihil te zijn als de gemeenteweg in de feiten verdwenen is, omdat infrastructuur door of in opdracht van de overheid zijn aangelegd of omdat de gemeenteweg werd bebouwd krachtens een rechtsgeldige, niet-vervallen vergunning die werd verleend vóór 1 september 2019'*. Dit is hier het

geval, dit deel van het tracé van de voormalige buurtweg is de facto al geruime tijd verdwenen doordat dit bebouwd is.

De gemeenteraad is tevens bevoegd om te beslissen over de nieuw aan te leggen wegenis binnen het bouwproject. Het dossier bevat in dit verband een rooilijnplan. In het rooilijnplan is ook de parkeerhaven van residentie 'De Roodbaard' opgenomen in het openbaar domein.

Inhoudelijke beoordeling (rooilijn - opheffing gemeenteweg)

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.

De gemeenteraad neemt bij haar beslissing kennis van de standpunten, opmerkingen en bezwaren die zijn ingediend tijdens het openbaar onderzoek en betrekking hebben op de zaak der wegen. Er werden diverse bezwaren omtrent de zaak der wegen ingediend, ze werden hierboven behandeld.

De opheffing van een deel van de in onbruik geraakte buurtweg nr. 3 heeft in de feiten geen gevolgen voor de situatie ter plaatse. Door het opheffen van dit deel van de gemeenteweg wordt een feitelijke status juridisch bevestigd. Conform artikel 3 van het decreet gemeentewegen moet onderzocht worden welke rol de opheffing van dit deel van de gemeenteweg kan spelen in de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau en de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen op recreatief en functioneel vlak. Aangezien de spoorweg in de feiten al sinds jaar en dag de buurtweg kruist, lijkt het ruimtelijk niet wenselijk het openbaar karakter van deze voetweg te herstellen. Er is ook geen meerwaarde voor het algemeen belang om dit openbaar karakter terug af te dwingen.

Vanuit de actuele situatie en gebruik van deze gemeenteweg (de voetweg is immers sinds de aanleg van de spoorweg 'geknipt'), er geen gemeentegrensoverschrijdende gevolgen zijn en er geen negatieve impact is voor de Wevelgemse weggebruiker, kan geoordeeld worden dat deze principes niet geschonden worden.

Gelet op voorgaande lijkt er geen bezwaar tegen de opheffing van dit deel van de buurtweg nr. 3.

Het project voorziet een nieuwe woonontwikkeling en de aanleg van de omgeving. De omgevingsaanleg wordt opgenomen in het openbaar domein. Voor dit project zijn voldoende parkeerplaatsen voorzien en doorheen het projectgebied kan de fiets zich op een nieuw tweerichtingsfietspad voortbewegen. Het project creëert een veilige verkeerssituatie voor de weggebruiker, in het bijzonder voor de zwakke weggebruiker, dit kan dan ook beschouwd worden als ten dienste van het algemeen belang. 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 het college van burgemeester en schepenen van 16 augustus 2023: stationsomgeving - sociaal huisvestingsproject.

Bijlagen

- Grafisch plan met aanduiding van de op te heffen rooilijn (te verlaten bedding deel buurtweg nr. 3).
- Rooilijnplan.
- Beschrijvende nota wegenis- riolerings- en omgevingswerken.
- Begeleidende nota bij de omgevingsaanvraag.
- Buurtweg nr. 3 - Atlas der Buurtwegen.
- Wegenisplan.
- Inplantingsplan.
- Rioleringsplan.
- Beplantingsplan.
- 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 20 stemmen voor (Luc Defraye, Jan Seynhaeve, Geert Breughe, Lobke Maes, Stijn Tant, Marie De Clerck, Hendrik Libeer, Kevin Defieuw, Sofie Mol, Charlotte Bonte, Elyn Stragier, Vicky Claeys, Jelle Stragier, Inge Goemaere, Jessica Corty, Liese Vandoorne, Yves Goddeeris, Viktor Maes, Michaël Picquart, Eva Parmentier), 8 stemmen tegen (Hendrik Vanhaverbeke, Filip Daem, Heidi Craeynest, Dennis Bels, Ayrton Buyse, Stefaan Leon, Virginie Vermeersch, Nico Dupont)

Artikel 1

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 en het bouwen van woonblokken ter hoogte van de goederenkoer in de Spoorwegstraat, met dossiernummer OMV_2024070685, zoals aangeduid op het rooilijnplan, goed.

Artikel 2

Keurt de voorliggende beslissing over de opheffing van een deel van de buurtweg nr. 3, gevraagd naar aanleiding van de omgevingsvergunningsaanvraag met dossiernummer OMV_2024070685, zoals aangeduid op het grafisch plan van de op te heffen rooilijn met als naam 'te verlaten bedding deel buurtweg nr. 3', goed.

Artikel 3

Keurt het rooilijnplan en het grafisch plan van de op te heffen rooilijn met als naam 'te verlaten bedding deel buurtweg nr. 3', in bijlage, goed. Deze plannen worden 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_2024070685 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

Namens de gemeenteraad,

algemeen directeur,
Kurt Parmentier

[SIG01]

[SIG02]