

NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD VAN 24 FEBRUARI 2021.

Aanwezig: François Willems, Ronny Heuvinck, Gunther Buggenhout, Nele Bosman, Christoph De Backer, Ilse Pissens, Ann Doran, Guido Van Herreweghe, Freya Saeys, Reinout De Mol, Bo Macharis, Evy Van Ransbeeck, Charlotte De Smet, Werner Jansegers, Els Lambrecht, Reinoud Van Stappen, Gunther Van Haut, Jordi Stallaert: Raadsleden; Maria Van Keer, Goedele Uyttersprot, Jan Vanderstraeten, Goedele De Cock, Mike Torck: Schepenen; Raf De Wolf: Burgemeester; Peter Huyck: Voorzitter; Luc Vermeir: Algemeen directeur

De zitting wordt geopend om 20.04 uur.

AGENDA

OPENBARE VERGADERING

Bespreekpunten

1. Goedkeuring notulen en zittingsverslag van de gemeenteraad van 27 januari 2021.
2. Besluit van de burgemeester van 15 februari 2021 inzake de organisatie van de gemeenteraad, van de OCMW-raad en van de gemeenteraadscommissie met name om deze achter gesloten deuren te houden (digitale zitting). Bekrachtiging.
3. Projectvereniging Regionaal landschap Schelde-Durme (IOED). Goedkeuring statutenwijziging.
4. Gemeentepersoneel: collectieve hospitalisatieverzekering: aansluiting tot de kaderovereenkomst collectieve hospitalisatieverzekering van de Federale Pensioendienst (FPD)- Gemeenschappelijke Sociale Dienst (GSD) met ingang van 01/01/2022 en voor een periode van 4 jaar. Goedkeuring.
5. Jeugdsubsidies 2019-2020. Vaststelling.
6. Wijziging rooilijn Flor Hofmanslaan voor de verkoop van een perceeltje grond voor een nutscabine. Goedkeuring.
7. Aankoop van een deel van een perceel grond voor de realisatie van project 'samentuinen' of volkstuintjes, aan de Rossevaalstraat, kadastraal gekend als Lebbeke, 1ste afdeling, sectie B, deel van nummer 654B, jgens het OCMW van Dendermonde. Goedkeuring akte.
8. Aankoop van een deel van een perceel grond voor de realisatie van een parking langs Meerskant, kadastraal gekend als Lebbeke, 4de afdeling, Denderbelle, sectie A, deel van nummer 861F. Principebeslissing.
9. Omgevingsaanvraag OMV_2020122891 (O/2020/240) voor het verkavelen in vierenvijftig loten, kappen van bomen en aanleggen van weginfrastructuur en aanhorigheden, op naam van IPON, Lindekenstraat ZN te 9280 Lebbeke – P.F. De Naeyerstraat ZN te 9280 Lebbeke – Fabrieksstraat ZN te 9280 Lebbeke. Goedkeuring van het wegtracé.
Goedkeuring van het uitvoeringsdossier van de wegenis.

Agendapunt van raadslid Gunther Buggenhout van de fractie Vlaams Belang

10. Plaatsen van dynamische verkeersborden (zone 30) op de Flor Hofmanslaan ter hoogte van de uitgang van de Vrije Basisschool. Principebeslissing.

AGENDA

OPENBARE VERGADERING

Bespreekpunten

- 1. Goedkeuring notulen en zittingsverslag van de gemeenteraad van 27 januari 2021.**

De notulen en het zittingsverslag van de gemeenteraad van 27 januari 2021 worden met algemeen akkoord goedgekeurd.

- 2. Besluit van de burgemeester van 15 februari 2021 inzake de organisatie van de gemeenteraad, van de OCMW-raad en van de gemeenteraadscommissie met name om deze achter gesloten deuren te houden (digitale zitting). Bekrachtiging.**

De gemeenteraad

Gelet op artikel 134 §1 van de Nieuwe Gemeentewet;

Gelet op het decreet Lokaal Bestuur, inzonderheid artikel 41;

Gelet op het besluit van de burgemeester van 15 februari 2021 inzake de organisatie van de gemeenteraad, van de OCMW-raad en van de gemeenteraadscommissie met name om deze achter gesloten deuren te houden (digitale zitting);

Overwegende dat dit besluit nodig was om toe te laten dat de gemeenteraadszittingen, de OCMW-raden en de gemeenteraadscommissies digitaal kunnen doorgaan gezien de geldende maatregelen inzake de bestrijding van het Covid19-virus;

BESLUIT:

Met algemeen akkoord.

Artikel 1 – Het besluit van de burgemeester van 15 februari 2021 inzake de organisatie van de van de gemeenteraad, van de OCMW-raad en van de gemeenteraadscommissie met name om deze achter gesloten deuren te houden wordt bekrachtigd.

Artikel 2 – Een afschrift van dit besluit wordt overgemaakt aan de burgemeester Raf De Wolf, aan Peter Huyck, voorzitter van de gemeenteraad en de OCMW-raad, aan Reinout De Mol, voorzitter van de gemeenteraadscommissie en aan de algemeen directeur Luc Vermeir.

3. Projectvereniging Regionaal landschap Schelde-Durme (IOED). Goedkeuring statutenwijziging.

De gemeenteraad

Gelet op het Decreet Lokaal Bestuur, inzonderheid artikel 41 en Deel 3, Titel 3 – de intergemeentelijke samenwerking;

Gelet op de gemeenteraadsbeslissing van 22 december 2016 waarin de toetreding tot de intergemeentelijke projectvereniging Regionaal Landschap Schelde – Durme en het aanstellen van de vzw Regionaal Landschap Schelde – Durme als uitvoerder werden goedgekeurd;

Gelet op de gemeenteraadsbeslissing van 6 februari 2019 waarin Maria Van Keer en Reinout De Mol werden aangesteld als effectief, respectievelijk plaatsvervangend vertegenwoordiger in de algemene vergadering van de intergemeentelijke projectvereniging Regionaal Landschap Schelde – Durme;

Gelet op de bespreking van de statutenwijziging op het bestuursorgaan van de projectvereniging Regionaal Landschap Schelde-Durme;

Gelet op het e-mailbericht van 2 februari 2021 dat daaromtrent door de projectvereniging aan het gemeentebestuur Lebbeke werd bezorgd;

Gelet op de bijgevoegde infonota m.b.t. de wijziging van de statuten met daarin opgenomen het gelopen traject, de beschrijving van het vervolg en de belangrijkste wijzigingen in de statuten;

Gelet op het bijgevoegde voorstel van statutenwijziging;

Gelet op de bespreking van dit dossier op de vergadering van de gemeenteraadscommissie van 22 februari 2021;

BESLUIT:

Met algemeen akkoord.

Artikel 1 – De gewijzigde statuten van de projectvereniging Regionaal Landschap Schelde-Durme zoals in bijlage worden goedgekeurd.

Artikel 2 – Afschrift van deze beslissing wordt overgemaakt aan Stijn Van Belleghem, algemeen coördinator Regionaal Landschap Schelde-Durme p/a Markt 1, 9230 Wetteren en aan Ann Seymoens, beleidsadviseur gemeente.

4. Gemeentepersoneel: collectieve hospitalisatieverzekering: aansluiting tot de kaderovereenkomst collectieve hospitalisatieverzekering van de Federale Pensioendienst (FPD)- Gemeenschappelijke Sociale Dienst (GSD) met ingang van 01/01/2022 en voor een periode van 4 jaar. Goedkeuring.

De gemeenteraad

Gelet op art. 41, 10° van het decreet d.d. 22/12/2017 over het lokaal bestuur betreffende de bevoegdheid van de gemeenteraad voor het vaststellen van de plaatsingsprocedure en het vaststellen van de voorwaarden van overheidsopdrachten;

Gelet op de oprichting d.d. 26/01/2009 van de Gemeenschappelijke Sociale Dienst Lokale Besturen in Vlaanderen vzw (GSD-V vzw) ten behoeve van het personeel van de aangesloten Provinciale en Plaatselijke Overheidsdiensten, waarvan de statuten in het Belgisch Staatsblad d.d. 17/04/2009 werden gepubliceerd;

Gelet op de wijzigingen van deze statuten, goedgekeurd door de Algemene Vergadering van de GSD-V vzw d.d. 21/12/2009;

Gelet op de wet d.d. 18/03/2016 tot overname van in het bijzonder de Gemeenschappelijke Sociale Dienst (GSD) van de dienst voor de bijzondere socialezekerheidsstelsels, door de federale pensioendienst (FPD);

Gelet op de wet d.d. 29/07/1991 betreffende de uitdrukkelijke motiveringsplicht van bestuurshandelingen, en latere wijzigingen;

Gelet op de wet d.d. 17/06/2013 betreffende de motivering, de informatie en de rechtsmiddelen inzake overheidsopdrachten, bepaalde opdrachten voor werken, leveringen en diensten en concessies, en latere wijzigingen;

Gelet op de wet d.d. 17/06/2016 inzake overheidsopdrachten;

Gelet op het decreet d.d. 22/12/2017 over het lokaal bestuur;

Gelet op het koninklijk besluit d.d. 18/04/2017 betreffende plaatsing overheidsopdrachten klassieke sectoren, en latere wijzigingen;

Gelet op het koninklijk besluit d.d. 14/01/2013 tot bepaling van de algemene uitvoeringsregels van de overheidsopdrachten en van de concessies voor openbare werken, en latere wijzigingen;

Gelet op de omzendbrief BA 2000/14 d.d. 22/12/2000 van de Vlaamse minister van Binnenlandse Aangelegenheden betreffende de verplichte toekenning van een hospitalisatieverzekering aan het personeel van de lokale besturen;

Gelet op de omzendbrief KB/ABB 2001/03 d.d. 27/04/2001 betreffende het sectoraal akkoord 1999-2001 voor het personeel van de lokale overheden van de Vlaamse Gemeenschap;

Gelet op art. 221 tot en met art. 223 van de rechtspositieregeling voor het gemeentepersoneel d.d. 20/06/2011, gewijzigd bij raadsbeslissingen d.d. 29/08/2011, d.d. 13/02/2012, d.d. 20/03/2013, d.d. 15/01/2014, d.d. 26/02/2014, d.d. 20/05/2015, d.d. 20/06/2017 en d.d. 06/11/2018 betreffende de collectieve hospitalisatieverzekering als sociaal voordeel voor het OCMW-personeel;

Gelet dat de gemeenteraad in zitting d.d. 26/10/2017 beslist heeft om met ingang van 01/01/2018 tot de collectieve verzekering "verzorgingskosten bij hospitalisatie of ernstige ziekte" die de GSD-V vzw bij AG Insurance voorstelde, toe te treden;

Gelet op het schrijven 2021/01 d.d. 01/02/2021 waarbij GSD meedeelt dat zij een nieuwe overheidsopdracht uitschrijven in de loop van het 1^e semester van 2021 en overeenkomstig de reglementering GSD in het bestek de besturen moeten vermelden die zullen aansluiten bij de kaderovereenkomst van 01 januari 2022 tot en met 31 december 2025;

Gelet op het schrijven 2021/01 d.d. 01/02/2021 waarbij GSD meedeelt dat zij een openbare procedure op Europees niveau krachtens artikel 36 van de wet van 17 juni 2016 zal uitschrijven;

Gelet op het gunstig advies van het schepencollege in zitting d.d. 15/02/2021;

Overwegende dat de gemeente Lebbeke voor haar personeelsleden een collectieve hospitalisatieverzekering dient af te sluiten waarbij de gemeente Lebbeke de verzekeringspremie voor de personeelsleden die voltijds, halftijds of meer dan halftijds werken volledig ten laste neemt;

Overwegende dat de gemeente Lebbeke deze collectieve hospitalisatieverzekering ook aan haar gepensioneerde personeelsleden en aan de gezinsleden van haar personeelsleden dient aan te bieden, waarbij de gemeente Lebbeke de premie voor deze personen niet ten laste neemt;

Overwegende dat de gemeenteraad in zitting d.d. 26/10/2017 beslist heeft om met ingang van 01/01/2018 tot de collectieve verzekering "verzorgingskosten bij hospitalisatie of ernstige ziekte" die de GSD-V vzw bij AG Insurance voorstelde, toe te treden;

Overwegende dat de huidige raamovereenkomst met AG Insurance afloopt op 31/12/2021;

Overwegende dat de GSD met het schrijven 2021/01 d.d. 01/02/2021 meedeelt dat de Federale Pensioendienst (FPD) een overheidsopdracht zal uitschrijven in de loop van het 1^e semester van 2021;

Overwegende dat de overheidsopdracht betrekking heeft op het afsluiten van een collectieve hospitalisatie- en ernstige ziekteverzekering van de Federale Pensioendienst-Gemeenschappelijke Sociale Dienst ten voordelen van de provinciale en plaatselijke besturen. De uitvoering van de opdracht zal ingaan op 1 januari 2022 en aflopen op 31 december 2025, dus voor een duur van 4 jaar;

Overwegende dat de FDP zal optreden als aankoopcentrale conform art. 47 wet van 17 juni 2016;

Overwegende dat overeenkomstig de reglementering de FDP in het bestek de besturen moet opnemen die zullen aansluiten bij de volgende kaderovereenkomst van 2022 tot en met 2025;

Overwegende dat voorgesteld wordt om tot deze nieuwe kaderovereenkomst toe te treden;

Overwegende dat de naleving van de wet op de overheidsopdrachten gegarandeerd wordt gezien de FPD, de opdracht zal uitschrijven via een openbare procedure krachtens artikel 36 van de wet van 17 juni 2016;

Overwegende dat het schrijven van GSD 2021/01 meldt dat de dekking praktisch identiek is aan diegene die momenteel wordt aangeboden, maar dat er een paar wijzigingen werden aangebracht, rekening houdende met de evolutie van de wetgeving en de verzekeringsmarkten, evenals de impact van deze aanpassingen op het bedrag van de premies;

Overwegende dat de basispolis werd opgenomen in het schrijven van GSD 2021/01;

Overwegende dat de voornaamste aanpassingen zijn:

- De leeftijdscategorie "50 tot 64 jaar" wordt uitgebreid naar 66 jaar zodat alle actieve personeelsleden vanaf 2024 hieronder zouden vallen. De categorie "70 jaar en ouder" werd dientengevolge vervangen door "67 jaar en ouder".
- De franchise verhoging naar 250 (enkel) voor de uitgebreide formule, wat een positieve impact zal hebben op de prijs van de uitgebreide formule;
- Medische kosten en kosten voor geneeskundige verzorging in een revalidatiecentrum;
- De terugbetaling van kosten waarvoor geen wettelijke tussenkomst wordt toegekend bedraagt 3.000 euro per verzekerde per jaar;
- De tussenkomst voor kosten van een verblijf van een donor is beperkt tot 2.000 euro;
- In geval van hospitalisatie naar aanleiding van een psychische, psychiatrische of mentale aandoening, wordt de tussenkomst per verzekerde verworven gedurende een al dan niet ononderbroken periode van 36 maanden die begint op de eerste dag die recht geeft op een, wettelijke tussenkomst;

- De tussenkomst kraamhulp wordt toegekend gedurende ten hoogste twaalf dagen en tot 620 euro;
- Een tussenkomst van 50% in de kosten tot 1.250 euro per persoon en per kalenderjaar voor homeopathische behandelingen, acupunctuur, osteopathie en chiropraxie uitgevoerd door een erkende specialist voor die behandelingen als er geen wettelijke tussenkomst wordt voorzien voor deze prestaties (enkel van toepassing voor ernstige ziekten);
- Vruchtbaarheidsbehandelingen: IVF, ICSI en IUI: de tussenkomst in de kosten voor de behandelingen wordt toegekend tot 500 euro per behandeling, moet een maximum van 6 behandelingen, voor zover beide partners ten minste 12 maanden aangesloten zijn bij de uitgebreide formule.

Overwegende 'vrije' opties zullen worden toegestaan in het nieuwe bestek. Dientengevolge kunnen de verzekeraars bijkomende diensten aanbieden, zoals de terugbetaling van ambulante, tandheelkundige en optische zorg;

Overwegende dat het lokaal bestuur Lebbeke tegen 31 maart 2021 het 'formulier aansluiting bij kaderovereenkomst collectieve hospitalisatieverzekering – FPD-GSD' moet bezorgen aan GSD,

Overwegende dat als GSD het formulier niet ontvangt op 31 maart 2021 het lokaal bestuur Lebbeke zich niet kan aansluiten bij de kaderovereenkomst voor de periode 2022-2025;

Overwegende dat de lokale en provinciale besturen die aan dit contract deelnemen zich engageren gedurende de volledige looptijd van het contract;

Overwegende dat de uitkomst van de overheidsopdracht het lokaal bestuur zal worden meegedeeld in de loop van augustus 2021 en zal worden gepubliceerd op de website van GSD;

Overwegende dat de gemeente Lebbeke de keuze wat betreft de waarborgformule voor de personeelsleden uit art. 221 van rechtspositieregeling waarvoor de gemeente Lebbeke de premie volledig ten laste neemt, dient te maken;

Overwegende dat voorgesteld wordt om de keuze voor de uitgebreide waarborgformule te behouden;

Overwegende dat de nodige kredieten in het meerjarenplan 2020-2025 voorzien zijn;

Gelet op het visum van de heer Filip Saeys, adjunct financieel directeur;

Gelet op de bespreking van dit dossier op de vergadering van de gemeenteraadscommissie van 22.02.2021;

Besluit

Met algemeen akkoord.

Artikel 1 - De gemeenteraad beslist om aan te sluiten bij de kaderovereenkomst 'Collectieve hospitalisatieverzekering FPD-GSD'.

Artikel 2 - De gemeenteraad beslist om de premie voor de uitgebreide formule voor de personeelsleden uit art. 221 van de rechtspositieregeling ten laste te nemen.

Artikel 3 - De gemeenteraad neemt kennis dat de vrijwillige aansluiting tot de voornoemde kaderovereenkomst de verbintenis inhoudt, zich te engageren gedurende de volledige looptijd van de overheidsopdracht 'collectieve hospitalisatie- en ernstige ziekteverzekering van de Federale Pensioendienst- Gemeenschappelijke Sociale Dienst ten voordelen van de provinciale en plaatselijke besturen'. De uitvoering van de opdracht zal ingaan op 1 januari 2022 en aflopen op 31 december 2025, dus voor een duur van 4 jaar.

Artikel 4 - De nodige kredieten zijn voorzien op 6230010 – Hospitalisatieverzekering.

Artikel 5 - Afschrift van huidige beslissing wordt aan FDP, aan de personeelsdienst, aan de stafdienst: Nadia De Landtsheer, Ann Seymoens en Marianne De Munck, aan de financiële dienst, aan de financieel directeur Jeroen Bosman en aan de adjunct financieel directeur, Filip Saeys overgemaakt.

5. Jeugdsubsidies 2019-2020. Vaststelling.

De gemeenteraad

Gelet op artikel 40 van het decreet over het lokaal bestuur van 22.12.2017;

Gelet op de goedkeuring door de gemeenteraad d.d. 22.02.2018 van het subsidiereglement reglement betreffende de betoelaging van verenigingen uit de sector van het jeugdwerk en betreffende de betoelaging van initiatieven voor vakantiespeelpleinwerking;

Gelet op de beslissing van het college van burgemeester en schepenen d.d. 27.04.2020 om aan de jeugd-, sport- en cultuurverenigingen 15% procent extra subsidies uit te betalen voor het werkjaar 2020;

Gelet op het positief advies van de gemeentelijke jeugdraad d.d. 06.02.2021;

Gelet op de bespreking en goedkeuring van dit dossier op de vergadering van het schepencollege d.d. 15.02.2021;

Gelet op het ontwerp van subsidieberekening 2019-2020 inzake de Lebbeekse jeugdwerkinitiatieven;

Gelet op de bespreking van dit dossier op de vergadering van de gemeenteraadscommissie van 22.02.2021;

BESLUIT:

Met algemeen akkoord.

Artikel 1 – Goedkeuring wordt verleend aan de hiernavermelde subsidieberekening 2019-2020 inzake de Lebbeekse jeugdwerkinitiatieven:

Vereniging	Subsidiebedrag (in euro)	Begunstigde	Rekeningnummer
Chiro Sonneveld	24.058,42 €	Chiro Sonneveld	BE44 7835 3152 1045
Chiro Krikojo	6.192,96 €	Chiro Krikojo	BE71 6528 4053 2869
KSA Flambouw	3.865,39 €	KSA Lebbeke	BE55 0014 3663 2644
Chiro Tiboe	6.238,62 €		BE43 0016 1997 7701
KSA Denderbelle (Roodkapjes)	3.206,24 €	KSA Roodkapjes	BE26 7509 0422 1129
Incar	6.829,60 €	Incar Dansspektakel VZW	BE18 7995 1530 9165
Scouts en Gidsen Lebbeke	5.408,99 €	Scouts & Gidsen Lebbeke	BE74 7372 1009 8407
KSA Heizijde	3.638,61 €	KSA Heizijde	BE82 4454 6318 5168
Chiro Heilig Kruis	3.437,02 €	Chiro Heilig Kruis	BE17 7370 3155 1921
KSA Denderbelle (Sint-Martinus)	9.591,34 €	KSA Denderbelle	BE10 7509 3218 3704
Harmonie Jeugd	1.640,19 €	Harmonie Jeugd	BE13 7360 0944 5339
Jeugdtoneelkring Wij	3.073,02 €		BE76 0011 8935 5695
VP	3.319,60 €	VP Lebbeke	BE47 6528 4053 3980
Totaal	80.500 €		

Artikel 2 – Afschrift van dit besluit wordt voor verder gevolg overgemaakt aan Sara Joris, jeugddienst en aan financieel directeur Jeroen Bosman.

6. Wijziging rooilijn Flor Hofmanslaan voor de verkoop van een perceeltje grond voor een nutscabine. Goedkeuring.

De gemeenteraad

Gelet op het decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur;

Gelet op het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen;

Gelet op de rooilijn van de Flor Hofmanslaan goedgekeurd bij KB 10 juni 1980;

Gelet op de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 15 juni 2020 waarbij goedkeuring werd verleend aan de locatie voor de inplanting van de gascabine;

Gelet op het ontwerp van wijziging van rooilijn opgemaakt door landmeetkundig bureau Daeninck – Audenaert, Wittemoer 33, 9940 Evergem op 15 september 2020;

Gelet op de bespreking van dit dossier op de vergadering van de gemeenteraadscommissie van 22.02.2021;

Overwegende dat Fluvius op zoek is naar een locatie voor het plaatsen van een gascabine. En dat de zone openbaar domein naast de Aldi langs de Flor Hofmanslaan daarvoor in aanmerking komt;

Overwegende dat de locatie gelegen is binnen het openbaar domein en derhalve een wijziging van de rooilijn nodig is voor dat het perceeltje verkocht kan worden;

Overwegende dat de grond niet dienstig is voor de Flor Hofmanslaan, Solleveld of de trage weg voorheen gekend als buurtweg 336 en de wijziging van de rooilijn derhalve niet in strijd is met de beginselen van het gemeentewegendecreet;

BESLUIT:

Met algemeen akkoord.

Artikel 1 - Het plan voor de wijziging van de rooilijn van de Flor Hofmanslaan ter hoogte van Solleveld, opgemaakt door landmeetkundig bureau Daeninck – Audenaert, Wittemoer 33, 9940 Evergem in datum van 15 september 2020, wordt voorlopig vastgesteld.

Artikel 2 - Een afschrift van dit besluit wordt voor verder gevolg overgemaakt aan landmeter Stefan Ravijts.

- 7. Aankoop van een deel van een perceel grond voor de realisatie van project 'samentuinen' of volkstuintjes, aan de Rossevaalstraat, kadastraal gekend als Lebbeke, 1ste afdeling, sectie B, deel van nummer 654B, jegens het OCMW van Dendermonde. Goedkeuring akte.**

De gemeenteraad

Gelet op decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur;

Gelet op het beslissing van het vast bureau van 2 december 2019 waarbij akkoord werd gegaan met de verkoop van het deel van het perceel gepacht door de heer Denis Verleysen;

Gelet op de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 9 september 2019;

Gelet op de beslissing van de gemeenteraad in zitting van 30 september 2020;

Gelet op de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 8 juni 2020 betreffende het akkoord met de uittredingsvergoeding;

Gelet op het opmetingsplan van FS Topo, Rossevaalstraat 70a, 9280 Lebbeke, waarbij de oppervlakte het aan te kopen deel bepaald werd op 3.649,25m²;

Gelet op het schattingsverslag van Bert De Vylder, landmeter-expert, die de waarde van de grond raamde op 37.800 euro voor 7.710m², zijnde 4,90 euro per m². Voor de gemeten oppervlakte van 3.649,25m² geeft dat 17.891,26 euro, vermeerderd met de kosten;

Gelet op het ontwerp van akte en het ontwerp van pachtverbreking beide opgemaakt door notaris Christiane Denys, Noordlaan 128, 9200 Dendermonde;

Gelet op de bespreking van dit dossier op de vergadering van de gemeenteraadscommissie van 22 februari 2021;

Overwegende dat de gemeente een grond zoekt om in te richten voor 'samentuinen' of volkstuintjes;

Overwegende dat een grond in eigendom van het OCMW van Dendermonde in aanmerking komt voor dit project;

Overwegende dat het OCMW van Dendermonde bereid is het perceel te verkopen;

Overwegende dat de heer Verleysen zijn pacht wil stopzetten mits een uittredingsverdoeding;

Overwegende dat voor deze aankoop voldoende investeringskredieten werden voorzien in meerjarenplan 2020-2025 onder Actie 92 – promoten van korte keten en eetbare buurtprojecten;

Het visum werd door de financieel directeur verleend.

Akkoord voor visum op voorwaarde dat het krediet dat voorzien is op rekeningnummer 2280000/0380/actie 92 Andere onroerende infrastructuur wordt aangepast naar een 220 rekening (Terreinen - gemeenschapsgoederen). Akkoord voor visum op voorwaarde dat het krediet dat voorzien is op rekeningnummer 2280000/0380/actie 92 Andere onroerende infrastructuur wordt aangepast naar een 220 rekening (Terreinen - gemeenschapsgoederen).

BESLUIT:

Met algemeen akkoord.

Artikel 1 - Goedkeuring wordt verleend aan de akte en de pachtverbreking voor de aankoop van een deel van een grond gekend als Lebbeke, 1ste afdeling, sectie B, nummer 654B, met een gemeten oppervlakte van 3.649,25m².

Artikel 2 - Een afschrift van dit besluit wordt voor verder gevolg overgemaakt aan landmeter Stefan Ravijts, omgevingsambtenaar milieu Nathalie Willems en financieel directeur Jeroen Bosman.

8. Aankoop van een deel van een perceel grond voor de realisatie van een parking langs Meerskant, kadastraal gekend als Lebbeke, 4de afdeling, Denderbelle, sectie A, deel van nummer 861F. Principebeslissing.

De gemeenteraad

Gelet op het decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur;

Gelet op de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 20 februari 2020;

Gelet op het opmetingsplan van landmeters-experten Filip Vlaeminck en Sander Veyt van FS Topo, Rossevaalstraat 70a, 9280 Lebbeke van 15 januari 2020, waarbij de oppervlakte van het aan te kopen deel bepaald werd op 466,70m²;

Gelet op het schattingsverslag van landmeters-experten Filip Vlaeminck en Sander Veyt van FS Topo, Rossevaalstraat 70a, 9280 Lebbeke, van 3 februari 2020 dat de waarde van de grond raamt op 28.002 euro, vermeerderd met de kosten;

Gelet op het akkoord van de eigenaar van 14 januari 2021 om de grond aan de geschatte prijs te verkopen;

Gelet op de bespreking van dit dossier op de vergadering van de gemeenteraadscommissie van 22 februari 2021;

Overwegende dat De Smet Steven en Hendrickx Els de grond langs de Meerskant te koop aanbieden;

Overwegende dat de grond gelegen is in het woongebied en door de gemeente kan gebruikt worden om een parking langs de Meerskant aan te leggen;

Het visum werd door de financieel directeur verleend.

Er is geen krediet voorzien voor deze uitgave. Akkoord voor visum op voorwaarde dat de nodige kredieten voorzien worden via aanpassing meerjarenplan op een 220 rekening (Terreinen - gemeenschapsgoederen). Er is geen krediet voorzien voor deze uitgave. Akkoord

voor visum op voorwaarde dat de nodige kredieten voorzien worden via aanpassing meerjarenplan op een 220 rekening (Terreinen - gemeenschapsgoederen).

BESLUIT:

Met algemeen akkoord.

Artikel 1 - Goedkeuring wordt verleend aan de onderhandse aankoop van een deel van het kadastraal perceel gekend als Lebbeke, 4de afdeling, Denderbelle, sectie A, deel van nummer 861F, jegens De Smet Steven en Hendrickx Els.

De aankoop gebeurt overeenkomstig het opmetingsplan en conform de schatting van de landmeters-experten Filip Vlaeminck en Sander Veyt van FS Topo, Rossevaalstraat 70a, 9280 Lebbeke, respectievelijk op datum van 15 januari en 3 februari 2020, aan de prijs van 28.002 euro, vermeerderd met de kosten.

Artikel 2 - De nodige kredieten voor deze aankoop worden voorzien in de eerstvolgende aanpassing van het meerjarenplan.

Artikel 3 - Een afschrift van dit besluit wordt voor verder gevolg overgemaakt aan notaris Caroline De Herdt, landmeter Stefan Ravijts, omgevingsambtenaar milieu Nathalie Willems en financieel directeur Jeroen Bosman.

- 9. Omgevingsaanvraag OMV_2020122891 (O/2020/240) voor het verkavelen in vierenvijftig loten, kappen van bomen en aanleggen van weginfrastructuur en aanhorigheden, op naam van IPON, Lindekensstraat ZN te 9280 Lebbeke – P.F. De Naeyerstraat ZN te 9280 Lebbeke – Fabrieksstraat ZN te 9280 Lebbeke.
Goedkeuring van het wegtracé.
Goedkeuring van het uitvoeringsdossier van de wegenis.**

De gemeenteraad

Gelet op het decreet over lokaal bestuur, inzonderheid artikel 2, 40 en artikel 41;

Gelet op het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, inzonderheid artikel 3, artikel 4, artikel 8, artikel 10 en artikel 12;

Gelet op het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen;

Gelet op de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, zoals vastgesteld bij besluit van 15 mei 2009 van de Vlaamse regering houdende coördinatie van de decreetgeving op de ruimtelijke ordening en haar wijzigingen, inzonderheid op artikel 4.2.1. (vergunningsplichtige handelingen), artikel 4.3.5. (voldoende uitgeruste wegenis);

Gelet op het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, inzonderheid artikel 30;

Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, inzonderheid artikel 13, tweede lid (procedure), Titel 3, Hoofdstuk 5 (openbaar onderzoek) en artikel 47 (zaak van de wegen);

Gelet op de omgevingsaanvraag voor het verkavelen in vierenvijftig loten, kappen van bomen en aanleggen van weginfrastructuur en aanhorigheden, op naam van Ipon, gelegen in de Fabrieksstraat, Lindekensstraat en P.F. De Naeyerstraat, kadastraal gekend als 2de afdeling, sectie C, nrs. 0376P 2, 03882, 1127G, 0397F, 0376D 3, 0387A, 0396, 0353B, 0355A 2, 0405B, 0355D 2, 0388A, 0354L, 0394L, 0406R 2, 0404C, 0395T, 0406V 2, 1127F, 0406S 2, 0395Y, 1127E, 1127B, 1127C, 1127D, 1127A

Gelet op het wegenisdossier dat werd toegevoegd aan deze aanvraag;

Overwegende dat de gemeenteraad zich uitspreekt over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg, en over de eventuele opname in het openbaar domein. Hierbij wordt rekening gehouden met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, en in voorkomend geval met het gemeentelijk beleidskader en afwegingskader, vermeld in artikel 6 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen. De gemeente Lebbeke beschikt niet over een gemeentelijk beleidskader en afwegingskader, waarin de decretale doelstellingen en principes werden verfijnd, geconcretiseerd en aangevuld;

Overwegende dat de gemeenteraad daarbij voorwaarden kan opleggen en lasten verbinden, die de bevoegde overheid in de eventuele vergunning opneemt;

Gelet op artikel 8 van het gemeentewegendecreet waarbij niemand een gemeenteweg kan aanleggen, wijzigen, verplaatsen of opheffen zonder voorafgaande goedkeuring van de gemeenteraad;

Gelet op artikel 3 van het gemeentewegendecreet waarbij elke beslissing erop dient gericht te zijn 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 die doelstelling 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;

Gelet op artikel 4 van het gemeentewegendecreet waarbij bij beslissingen minimaal rekening dient gehouden te worden met 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. Hierbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen;

Gelet op de omgevingsaanvraag, met als kenmerk OMV_2020122891 en gemeentelijk nummer O/2020/240, voor het verkavelen in vierenvijftig loten, kappen van bomen en aanleggen van weginfrastructuur en aanhorigheden op naam van IPON ontvangen op 18/09/2020, gelegen te Lebbeke, Lindekensstraat ZN te 9280 Lebbeke – P.F. De Naeyerstraat ZN te 9280 Lebbeke – Fabrieksstraat ZN te 9280 Lebbeke, kadastraal gekend als 2^{de} afdeling, sectie C, nrs. 0396, 03882, 1127G, 0354, 0397F, 0376D 3, 387A, 0376P 2, 0353B, 0355A 2, 0405B, 0355D 2, 0388A;

Gelet op voornoemde aanvraag die volledig en ontvankelijk werd verklaard op 02/10/2020;

Overwegende dat de omgevingsaanvraag is gelegen binnen de grenzen van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Patmoes, definitief vastgesteld door de gemeenteraad op 29/06/2017;

Gelet op het openbaar onderzoek dat werd gevoerd van 12/10/2020 tot en met 07/11/2020;

Er werden acht formele bezwaarschriften ontvangen, verder werden er geen andere tegenwerpingen gemaakt, zoals blijkt uit het omgevingsloket;

Overwegende dat de gemeenteraad uitsluitend uitspraak kan doen over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg, over de eventuele opname in het openbaar domein en de verenigbaarheid met de doelstellingen en principes van het decreet gemeentewegen en dus geen uitspraak kan doen over bezwaren die hier geen rechtstreeks verband mee houden. Anders oordelen zou een bevoegdheidsoverschrijding betekenen;

Overwegende dat het aan de gemeenteraad toekomt een beslissing te nemen over de zaak van de wegen, alvorens het college van burgemeester en schepenen, als vergunningverlenende overheid, een beslissing kan nemen over de aanvraag van de omgevingsvergunning;

Gelet op onderstaande ingediende bezwaarschriften, waarbij enkel de delen met betrekking tot de wegenis worden behandeld:

Bezwaarschrift 1, per post ontvangen op 28/10/2020

Gelet op de indiening op 28/10/2020 is dit bezwaarschrift tijdig ingediend en ontvankelijk.

'(...) Bovendien paalt ons perceel aan de voornaamste ontsluitingsweg van het plangebied die bedoeld is voor de ontsluiting van 146 wooneenheden. Vanzelfsprekend zal deze verkaveling voor ons bewoners hinder en nadeel tot gevolg hebben. Deze hinder bestaat, zonder limitatief te zijn, ondermeer uit visuele hinder, mobiliteitshinder, wateroverlast, rustverstoring, lawaaihinder, etc... (...) Wij hebben ook onze twijfels omtrent de schattingen i.v.m. de mobiliteit. Er zal zonder twijfel verkeersoverlast ontstaan in gans de buurt vooral omdat alle omliggende straten zeer smalle zijn en dus niet geschikt zijn voor druk verkeer. (...)'

Dit bezwaarschrift wordt als ongegrond beschouwd.

Het RUP Patmoes werd goedgekeurd door de gemeenteraad op 29 juni 2017 en is de uitvoering van de acties zoals bepaald in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Het RUP bestaat uit een grafisch plan, juridische toestand, feitelijke toestand, stedenbouwkundige voorschriften en een toelichtingsnota. De toelichtingsnota beschrijft de visie en de krachtlijnen van het ruimtelijk uitvoeringsplan en hoe het past in het grotere geheel van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. In de toelichtingsnota staan het ruimtelijk onderzoek en de motivering uitgebreid beschreven met betrekking tot de uiteindelijke opmaak van de voorschriften en het grafisch plan. Zo ook voor het aspect mobiliteit. Gezien de verkavelingsaanvraag de verwezenlijking is van het RUP Patmoes, waren de mobiliteitsaspecten gekend en diende er bezwaar of beroep aangetekend te worden tijdens de procedure van het RUP.

De ontsluiting van de loten wordt verdeeld over drie verschillende ontsluitingswegen namelijk P.F. De Nayerstraat, de Fabrieksstraat en de Lindekenstraat. Enkel en alleen de ontsluitingsweg die voorzien is, dient gebruikt te worden. De nieuw aan te leggen wegen is enkel in functie van bestemmingsverkeer en niet voor doorgaand verkeer. Er is dan ook geen verbinding tussen de verschillende ontsluitingswegen. Door deze ingreep krijgt ook het sluipverkeer geen kans. Voor fietsers en voetgangers is er wel een verbintenis over het volledige projectgebied dit door het aanleggen van trage wegen omgeven door groen.

Volgens de toelichtingsnota van het RUP Patmoes worden er in het spitsuur volgende mobiliteitsbewegingen gegenereerd langs de Fabrieksstraat:

- 16,5 à 33 bewegingen door het bedrijfsgebouw;
- 12 bewegingen door de gemeentelijke diensten;
- 19 bewegingen door de woningen/appartementen.

De Fabrieksstraat is een lokale woonstraat. De theoretische capaciteit van dergelijke woonstraat is 600 pae/uur, per richting. Op basis van terreinwaarnemingen wordt vastgesteld dat er momenteel geen problemen zijn ter hoogte van de Fabrieksstraat. Bij optelling van de te verwachten bijkomende mobiliteitsbewegingen tijdens het spitsuur, worden maximaal 64 bewegingen ingeschat. Dit betekent dus dat er per richting maximaal 5% ten opzichte van de theoretische capaciteit bijkomende bewegingen worden verwacht. Gezien op vandaag geen problemen op vlak van mobiliteit worden vastgesteld in de Fabrieksstraat en er maximaal een stijging van 5% wordt verwacht, kunnen we stellen dat de effecten te verwaarlozen zijn.

De P.F. De Naeyerstraat en de Lindekenstraat (lokale verbindingswegen) hebben eveneens een theoretische capaciteit van 600pae/uur per richting. Ook hier wordt uit terreinwaarnemingen vastgesteld dat er momenteel geen capaciteitsproblemen zijn. De

ingeschatte bijkomende mobiliteitsbewegingen tijdens het piekuur zijn hier van zo'n lage orde (resp. 21/uur en 4/uur), dat hier geen problemen verwacht worden. Belangrijke bemerking uit de mobiliteitstoets is ook dat er geen sluikeverkeer mogelijk mag zijn tussen beide straten. Ook dit is doorvertaald naar het grafisch plan. Een bijkomende vaststelling uit fase schetsontwerp was ook de noodzaak om de verkeersmodi (middel) zwaar verkeer in functie van de bedrijvigheid en het personenvervoer duidelijk te splitsen van elkaar. Deze opsplitsing gebeurt ter hoogte van het Patmoesplein aan de Fabrieksstraat en wordt ook duidelijk verwoord in de voorschriften.

Algemeen kan hier worden besloten dat, hoewel het plan meer gemotoriseerd verkeer genereert, dit dankzij de meerdere ontsluitingsmogelijkheden van de site goed gespreid is over het omliggende wegennet, waardoor er geen problemen op de omliggende intensiteiten wordt verwacht. Er kan bijgevolg worden besloten dat er negatieve effecten van gemotoriseerd verkeer zijn naar de omgeving, omwille van het feit dat er extra mobiliteit wordt gegenereerd. Deze effecten zijn echter niet aanzienlijk van aard, gezien het plan voorziet in de nodige randvoorwaarden. Voorts voorziet het plan voldoende ruimte en bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers zowel binnen het plangebied als naar de ruimere omgeving toe.

Bezwaarschrift 2, via het omgevingsloket ontvangen op 2/11/2020

Gelet op de indiening op 2/11/2020 is dit bezwaarschrift tijdig ingediend en ontvankelijk.

'(...) punt 22: de wegeninfrastructuur is totaal niet voorzien voor een uitbreiding met 150 wooneenheden plus de aanleg van een KMO zone.

'(...) Potentiële effecten op mobiliteit. Er zijn 100 % zeker effecten op de mobiliteit omwille van de toestand en de aard van de ontsluitingswegen. Bij de mobiliteitstoets voor de opmaak van het RUP Patmoes was er sprake van 485 bewegingen per dag langs de ontsluiting P.F. De Nayerstraat. Bij de verkavelingsaanvraag is dat ineens gedaald naar 333 bewegingen per dag. Er kan verwezen worden naar documenten en databases allerhande, maar ontkennen dat er geen effecten zullen zijn op de natuur is een leugen. Conclusie. Wie is er aansprakelijk voor deze conclusie? Wie mag/kan er achteraf in gebreke gesteld worden als deze conclusies niet correct zijn?

Foto 5,6,7,8 en 9 maken duidelijk dat er wel degelijk impact zal zijn op de mobiliteit en vooral op de verkeersveiligheid en de veiligheid van de zwakke weggebruikers.

'(...) De meeste entiteiten worden NIET ontsloten langs de Fabrieksstraat maar langs de P.F. De Nayerstraat nl. 22 woningen en 6 appartementsgebouwen met een ondergrondse parking.

'(...) Mobiliteitsstudie

2.2.5. Er zijn geen fietspaden, er zijn geen voetpaden in de P.F. De Nayerstraat. Kan je dan een grote verkaveling (zone F,F',D) ontsluiten op een veilige manier?

3.3.1. tijdens de piekuren in de P.F. De Naeyerstraat (06:00-09:00 en 16:00-19:00) zal het merendeel van de verplaatsingen gebeuren. Zonder bijkomende maatregelen is er een reëel risico op ongevallen met voornamelijk zwakke weggebruikers aan het nieuwe kruispunt en dit vooral omwille van de aanleg van de P.F. De Naeyerstraat. Wie zal hiervoor de verantwoordelijkheid nemen? Zal er eenrichtingsverkeer komen? Gaan er fietspaden komen? Gaan er voetpaden komen? (...)

Dit bezwaarschrift wordt als ongegrond beschouwd.

Het RUP bestaat uit een grafisch plan, juridische toestand, feitelijke toestand, stedenbouwkundige voorschriften en een toelichtingsnota. De toelichtingsnota beschrijft de visie en de krachtlijnen van het ruimtelijk uitvoeringsplan en hoe het past in het grotere geheel van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. In de toelichtingsnota staan het ruimtelijk onderzoek en de motivering uitgebreid beschreven met betrekking tot de uiteindelijke opmaak van de voorschriften en het grafisch plan. Zo ook voor het aspect mobiliteit. Gezien de verkavelingsaanvraag de verwezenlijking is van het RUP Patmoes, waren de mobiliteitsaspecten gekend en diende er bezwaar of beroep aangetekend te worden tijdens de procedure van het RUP.

De weginfrastructuur dient niet te voorzien in de ontsluiting van alle nieuw te bouwen wooneenheden, omdat de ontsluiting van de loten wordt verdeeld over drie verschillende ontsluitingswegen namelijk P.F. De Nayerstraat, de Fabrieksstraat en de Lindekenstraat. Enkel en alleen de ontsluitingsweg die voorzien is, dient gebruikt te worden. De nieuw aan te leggen wegen is in functie van het bestemmingsverkeer en niet voor doorgaand verkeer. Er is dan ook geen verbinding tussen de verschillende ontsluitingswegen. Door deze ingreep krijgt ook het sluipverkeer geen kans. Voor fietsers en voetgangers is er wel een verbinding over het volledige projectgebied dit door het aanleggen van trage wegen omgeven door groen.

Gezien de wegen in functie zijn van de te realiseren loten in de verkaveling en deze wegen niet kunnen gebruikt worden voor doorgaand verkeer, kan men onmogelijk éénrichtingsverkeer toepassen. Dit zou in de praktijk willen zeggen dat de bewoners bijvoorbeeld enkel naar hun woning mogen maar niet kunnen terugkeren gezien er geen andere ontsluitingswegen ter beschikking zijn.

De hoofdontsluitingen (Fabrieksstraat, Lindekenstraat en de P.F. De Naeyerstraat) worden openbaar ingericht. Intern in het globale projectgebied worden er eveneens privaatieve wegen aangelegd voor de zones D, E en G. Dit vormt immers een essentieel aspect binnen een woonerfprincipe waarvan de collectieven gemeenschappelijk worden beheerd.

Het woonerfprincipe zorgt er net voor dat de veiligheid in een grote verkaveling wordt behouden. Aangezien voetgangers en bestuurders, het geheel van de beschikbare ruimte mogen gebruiken, kan de klassieke verdeling in rijbaan en trottoirs niet toegepast worden. Het aanleggen van trottoirs zou voor gevolg hebben dat weggebruikers onbewust hun snelheid verhogen gezien deze snelheid als gewoon wordt ervaren bij wegenis met een gescheiden voetpad en rijweg, wat het tegendeel is van het doel dat men wenst te bereiken. Zo worden er eveneens bomen voorzien om het effect van een dreef te bekomen zodat de snelheid wordt geremd. Er wordt ook gewerkt met een karrenspoor, een (onverharde) weg met twee sporen zodat er voor ieder wiel een apart spoor is. Door een karrenspoor toe te passen wordt de snelheid automatisch afgeremd.

Om de veiligheid van de weggebruikers te verzekeren en het specifieke karakter van het woonerf te bewaren, mag na uitvoering van de inrichtingswerken, de verkeersdichtheid op de grootste piekuren over het algemeen de 100 tot 120 auto's per uur niet overschrijden. Gezien er in totaal maximum 150 wooneenheden komen en dit verspreid over drie ontsluitingswegen, kan men stellen dat een woonerfprincipe toepasbaar is. Bijkomend

merken we op dat er in het RUP nooit een specifiek aantal woongelegenheden werd vastgelegd, de aanvrager gaat voor deze realisatie uit van maximum 150 woonentiteiten afhankelijk van de gekozen woontypologie.

Volgens de toelichtingsnota van het RUP Patmoes hebben de P.F. De Naeyerstraat en de Lindekenstraat (lokale verbindingswegen) een theoretische capaciteit van 600pae/uur per richting. Uit terreinwaarnemingen wordt vastgesteld dat er momenteel geen capaciteitsproblemen zijn. De ingeschatte bijkomende mobiliteitsbewegingen tijdens het piek uur zijn hier van zo'n lage orde (resp. 21/uur en 4/uur), dat hier geen problemen verwacht worden. Belangrijke bemerking uit de mobiliteitstoets van het ruimtelijk uitvoeringsplan, is ook dat er geen slukverkeer mogelijk mag zijn tussen beide straten. Ook dit is doorvertaald naar het grafisch plan.

Algemeen kan hier worden besloten dat, hoewel het plan meer gemotoriseerd verkeer genereert, dit dankzij de meerdere ontsluitingsmogelijkheden van de site, goed gespreid is over het omliggende wegennet, waardoor er geen problemen op de omliggende intensiteiten wordt verwacht. Er kan bijgevolg worden besloten dat er negatieve effecten van gemotoriseerd verkeer zijn naar de omgeving, omwille van het feit dat er extra mobiliteit wordt gegenereerd. Deze effecten zijn echter niet aanzienlijk van aard, gezien het plan voorziet in de nodige randvoorwaarden. Voorts voorziet het plan voldoende ruimte en bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers zowel binnen het plangebied als naar de ruimere omgeving toe.

Bezwaarschrift 3, per post ontvangen op 3/11/2020

Gelet op de indiening per 3/11/2020 is dit bezwaarschrift tijdig ingediend en aldus ontvankelijk.

'(...) De problemen met de uitrit van deze wijk in de P.F. De Naeyerstraat aan de wal en de versmalling van deze straat langsheen de spoorweg zal nog meer files, ergernis en agressie veroorzaken dan tot nu toe het geval is. Bij gesloten overweg staat er nu een lange file. Indien een fietser op de versmalling rijdt, kunnen wagens niet passeren en moet men noodgedwongen achter deze fietsers blijven. Er is in de P.F. De Naeyerstraat ook geen voetpad wat nu al gevaarlijke situatie is. Er is ook geen voetpad voorzien vanaf de P.F. De Naeyerstraat tot de nieuwe verkaveling. De mensen moeten op de onverharde voetwegel lopen en dan moeten ze op de P.F. De Naeyerstraat zelf lopen, die een dubbele richtingsstraat is zonder voetpad tot aan de spoorwegovergang en ook geen voetpad naar de Fabrieksstraat. Enkele richting straten in de omgeving van de P.F. De Naeyerstraat zou veel frustraties wegwerken. Er kan dan een fietspad en voetpad aangelegd worden zodat heel de omgeving veiliger zou worden.'

Dit bezwaarschrift wordt als ongegrond beschouwd.

Het RUP bestaat uit een grafisch plan, juridische toestand, feitelijke toestand, stedenbouwkundige voorschriften en een toelichtingsnota. De toelichtingsnota beschrijft de visie en de krachtlijnen van het ruimtelijk uitvoeringsplan en hoe het past in het grotere geheel van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. In de toelichtingsnota staan het ruimtelijk onderzoek en de motivering uitgebreid beschreven met betrekking tot de uiteindelijke opmaak van de voorschriften en het grafisch plan. Zo ook voor het aspect mobiliteit. Gezien

de verkavelingsaanvraag de verwezenlijking is van het RUP Patmoes, waren de mobiliteitsaspecten gekend en diende er bezwaar of beroep aangetekend te worden tijdens de procedure van het RUP. Spreiding van het bijkomend verkeer was bij het stedenbouwkundige onderzoek en de kwalitatieve intekening één van de belangrijkste uitgangspunten, het hele binnengebied is dan ook opgedeeld in verschillende deelzones (velden), die telkens een andere ontsluiting kennen. Bovendien wordt hiermee ook sluisverkeer vermeden. Elk veld wordt bovendien voorzien van parkeerpleinen, parkeerhavens, zodanig dat zij elk kunnen voorzien in hun eigen parkeerplaatsen. De becijfering en de uitwerking van de mobiliteitsaspecten is gebaseerd op de CROW, het gebruik van dit document in de ruimtelijke planning en bij de berekening van mobiliteitsvraagstukken is zeer gangbaar en wordt dan ook als belangrijke richtlijn aanschouwd.

De wegeninfrastructuur dient niet voorzien te worden voor de ontsluiting van alle nieuw te bouwen wooneenheden, omdat de ontsluiting van de loten wordt verdeeld over drie verschillende ontsluitingswegen namelijk P.F. De Nayerstraat, de Fabrieksstraat en de Lindekenstraat. Enkel en alleen de ontsluitingsweg die voorzien is, dient gebruikt te worden. De nieuw aan te leggen wegen is enkel in functie van bestemmingsverkeer en niet voor doorgaand verkeer. Er is dan ook geen verbinding tussen de verschillende ontsluitingswegen. Door deze ingreep krijgt ook het sluisverkeer geen kans. Voor fietsers en voetgangers is er wel een verbinding over het volledige projectgebied dit door het aanleggen van trage wegen omgeven door groen.

De hoofdontsluitingen (Fabrieksstraat, Lindekenstraat en de P.F. De Naeyerstraat) worden openbaar ingericht. Intern in het globale projectgebied worden er eveneens privaatieve wegen aangelegd voor de zones D, E en G. Dit vormt immers een essentieel aspect binnen een woonerfprincipe waarvan de collectieven gemeenschappelijk worden beheerd.

De toestand van de huidige omliggende wegenis maakt geen deel uit van deze aanvraag. De gemeente heeft de laatste jaren verschillende inspanningen gedaan om juist de knelpunten in de omgeving te verhelpen, met de herinrichting van de omliggende wegenis. Hierdoor is de veiligheid verhoogd.

Volgens de toelichtingsnota van het RUP Patmoes hebben de P.F. De Naeyerstraat en de Lindekenstraat (lokale verbindingswegen) een theoretische capaciteit van 600pa/uur per richting. Uit terreinwaarnemingen wordt vastgesteld dat er momenteel geen capaciteitsproblemen zijn. De ingeschatte bijkomende mobiliteitsbewegingen tijdens het piek uur zijn hier van zo'n lage orde (resp. 21/uur en 4/uur), dat hier geen problemen verwacht worden. Belangrijke bemerking uit de mobiliteitstoets van het ruimtelijk uitvoeringsplan, is ook dat er geen sluisverkeer mogelijk mag zijn tussen beide straten. Ook dit is doorvertaald naar het grafisch plan. Algemeen kan hier worden besloten dat, hoewel het plan meer gemotoriseerd verkeer genereert, dit dankzij de meerdere ontsluitingsmogelijkheden van de site, goed gespreid is over het omliggende wegennet, waardoor er geen problemen op de omliggende intensiteiten wordt verwacht. Er kan bijgevolg worden besloten dat er negatieve effecten van gemotoriseerd verkeer zijn naar de omgeving, omwille van het feit dat er extra mobiliteit wordt gegenereerd. Deze effecten zijn echter niet aanzienlijk van aard, gezien het plan voorziet in de nodige randvoorwaarden. Voorts voorziet het plan voldoende ruimte en

bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers zowel binnen het plangebied als naar de ruimere omgeving toe.

Bezwaarschrift 4, per post ontvangen op 5/11/2020

Gelet op de indiening op 5/11/2020 is dit bezwaarschrift tijdig ingediend en ontvankelijk.

'(...) Ons perceel grenst pal aan het betrokken gebied waar de mogelijkheid wordt geboden tot het optrekken van deze 12 nieuwe eengezinswoningen en 6 urban villa's met max. 68 units en aanleg nieuwe wegeninfrastructuur. Dit alles in buurt van spoorweg en zeer smalle reeds bestaande straten. De nieuwe weg die zal uitmonden in de P.F. De Naeyerstraat, pal in S-bocht. Alle omliggende straten in Heizijde zijn zeer zeer smalle straten waar je elkaar met moeite kan kruisen o.a. De P.F. De Naeyerstraat, Fabrieksstraat, Hogeweg, Ijzerenwegstraat, ... Hier is ook een gekende busroute Dendermonde - Buggenhout en dan is het onmogelijk om de bus als tegenligger te kruisen en alle omliggende straten van Heizijde. Vooral niet in de S-bocht P.F. De Naeyerstraat. Tijdens bepaalde uren in de spits vooral en als de slagbomen beneden zijn geweest is het hier in de omgeving een opstopping van jewelste. Onze vrees is gegrond als wij u melden dat het bestaande stratenplan van Heizijde en Lebbeke een nog grotere toevoer van verkeer niet aankan. Reeds nu kan je elkaar in de S-bocht niet kruisen zonder dat 1 wagen met de wielen op de verharde berm moet gaan rijden. De ontsluitingsweg die zal uitmonden in de P.F. De Naeyerstaat juist in de S-Bocht Kasteel van de Walle voor de ontsluiting met maar liefst 12 woningen + 68 woonunits en dus nog eens dubbel zoveel wagens (elk gezin heeft minstens 2 wagens) zal voor ons dus zowel rechtstreeks als onrechtstreeks veel hinder en nadeel tot gevolg hebben. Graag de wegeninfrastructuur Lebbeke Heizijde grondig te bespreken en bekijken met het nieuwe gemeentebestuur. Geen voet- en fietspaden aanwezig momenteel en vele straten van Heizijde in de zeer nabije omgeving. Wij vrezen specifiek voor meer hinder: over visuele hinder, minder zon, terechte vrees voor minder lichtinval, inkijk burens want grote glaspartijen langs achter bij onze nieuwbouwwoningen, mobiliteitshinder, wateroverlast, rustverstoring, lawaaihinder, ... Een zeer gevaarlijkere situatie op de weg voor de vele kinderen in de buurt. En ook gevaarlijke situatie op het moment van de aanleg van de nieuwe wegeninfrastructuur en opbouw woningen, met camions die op en aan zullen komen gereden. Dat wil zeggen ernstige verstoring van ons huidig leefklimaat van onze nieuwe pas betrokken eigendom, zonder daarvan vooraf op de hoogte te zijn gesteld en zonder enige inspraak. Zoals reeds gemeld en bevestigd op de vergadering van 21/10/2020 met Ipon wensen wij dat de weg met erfdienstbaarheid achter de villa's P.F. De Naeyerstraat niet wordt gebruikt door de nieuwe woningen die er worden gebouwd aanpalend aan onze tuinen. (project F).

(...) Het staat buiten kijf dat deze verkaveling voor de bezwaarindieners zowel rechtstreeks als onrechtstreeks veel hinder en nadeel tot gevolg zal hebben. Visuele hinder, ruimtegebruik en bouwdichtheid, veel mobiliteitshinder, wateroverlast, lawaaihinder, rustverstoring.'

Dit bezwaarschrift wordt als ongegrond beschouwd.

Het RUP bestaat uit een grafisch plan, juridische toestand, feitelijke toestand, stedenbouwkundige voorschriften en een toelichtingsnota. De toelichtingsnota beschrijft de visie en de krachtlijnen van het ruimtelijk uitvoeringsplan en hoe het past in het grotere geheel van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. In de toelichtingsnota staan het ruimtelijk onderzoek en de motivering uitgebreid beschreven met betrekking tot de uiteindelijke opmaak van de voorschriften en het grafisch plan. Zo ook voor het aspect mobiliteit. Gezien

de verkavelingsaanvraag de verwezenlijking is van het RUP Patmoes, waren de mobiliteitsaspecten gekend en diende er bezwaar of beroep aangetekend te worden tijdens de procedure van het RUP.

Spreiding van het bijkomend verkeer was bij het stedenbouwkundige onderzoek en de kwalitatieve intekening één van de belangrijkste uitgangspunten, het hele binnengebied is dan ook opgedeeld in verschillende deelzones (velden), die telkens een andere ontsluiting kennen. Bovendien wordt hiermee ook sluikeverkeer vermeden. Elke deelzone wordt bovendien voorzien van parkeerpleinen, parkeerhavens, zodanig dat zij elk kunnen voorzien in hun eigen parkeerplaatsen. De becijfering en de uitwerking van de mobiliteitsaspecten is gebaseerd op de CROW, het gebruik van dit document in de ruimtelijke planning en bij de berekening van mobiliteitsvraagstukken is zeer gangbaar en wordt dan ook als belangrijke richtlijn aanschouwd.

De wegeninfrastructuur dient niet voorzien te worden voor de ontsluiting van alle nieuw te bouwen wooneenheden, omdat de ontsluiting van de loten wordt verdeeld over drie verschillende ontsluitingswegen namelijk P.F. De Nayerstraat, de Fabrieksstraat en de Lindekenstraat. Enkel en alleen de ontsluitingsweg die voorzien is, dient gebruikt te worden. De nieuw aan te leggen wegen is enkel in functie van bestemmingsverkeer en niet voor doorgaand verkeer. Er is dan ook geen verbinding tussen de verschillende ontsluitingswegen. Door deze ingreep krijgt ook het sluikeverkeer geen kans. Voor fietsers en voetgangers is er wel een verbinding over het volledige projectgebied dit door het aanleggen van trage wegen omgeven door groen.

De hoofdontsluitingen (Fabrieksstraat, Lindekenstraat en de P.F. De Naeyerstraat) worden openbaar ingericht. Intern in het globale projectgebied worden er eveneens privaatieve wegen aangelegd voor de zones D, E en G. Dit vormt immers een essentieel aspect binnen een woonerfprincipe waarvan de collectieven gemeenschappelijk worden beheerd.

De toestand van de huidige omliggende wegenis maakt geen deel uit van deze aanvraag. De gemeente heeft de laatste jaren verschillende inspanningen gedaan om juist de knelpunten in de omgeving te verhelpen, met de herinrichting van de omliggende wegenis. Hierdoor is de veiligheid verhoogd.

Het RUP Patmoes werd goedgekeurd door de gemeenteraad op 29 juni 2017 en is de uitvoering van de acties zoals bepaald in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Indien men hier bezwaar tegen had, diende men bezwaar in te dienen tijdens het openbaar onderzoek of in beroep te gaan nadat het RUP werd goedgekeurd. De verkavelingsaanvraag past volledig binnen het RUP Patmoes. Eveneens werd de ontsluitingsweg vastgelegd in het RUP Patmoes. Er was nooit een garantie dat deze percelen bouwvrij zouden blijven, gelet op de zonering. De oorspronkelijke eigenaar van de percelen van de bezwaarhebbende is diezelfde eigenaar van de gronden van desbetreffende verkavelingsaanvraag. Het was diens verantwoordelijkheid, om de toekomstige verkavelingsaanvraag aan te kondigen.

Volgens de toelichtingsnota van het RUP Patmoes hebben de P.F. De Naeyerstraat en de Lindekenstraat (lokale verbindingswegen) een theoretische capaciteit van 600pae/uur per richting. Uit terreinwaarnemingen wordt vastgesteld dat er momenteel geen

capaciteitsproblemen zijn. De ingeschatte bijkomende mobiliteitsbewegingen tijdens het piek uur zijn hier van zo'n lage orde (resp. 21/uur en 4/uur), dat hier geen problemen verwacht worden. Belangrijke bemerking uit de mobiliteitstoets van het ruimtelijk uitvoeringsplan, is ook dat er geen sluikverkeer mogelijk mag zijn tussen beide straten. Ook dit is doorvertaald naar het grafisch plan. Algemeen kan hier worden besloten dat, hoewel het plan meer gemotoriseerd verkeer genereert, dit dankzij de meerdere ontsluitingsmogelijkheden van de site, goed gespreid is over het omliggende wegennet, waardoor er geen problemen op de omliggende intensiteiten wordt verwacht. Er kan bijgevolg worden besloten dat er negatieve effecten van gemotoriseerd verkeer zijn naar de omgeving, omwille van het feit dat er extra mobiliteit wordt gegenereerd. Deze effecten zijn echter niet aanzienlijk van aard, gezien het plan voorziet in de nodige randvoorwaarden. Voorts voorziet het plan voldoende ruimte en bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers zowel binnen het plangebied als naar de ruimere omgeving toe.

Bezwaarschrift 6, via het omgevingsloket ontvangen op 4/11/2020

Gelet op de indiening per 4/11/2020 is dit bezwaarschrift tijdig ingediend en ontvankelijk.

'(...) Het autoverkeer zal stijgen

De "MOBILITEITSSTUDIE ONTWIKKELING RUP PATMOES" vermeldt :

"Het projectgebied is goed bereikbaar voor alle vervoersmodi.

- *Het project genereert volgende bijkomende verplaatsingen:*
 - *Op P.F. De Naeyerstraat: 333 per dag waarvan 33,3 tijdens het piek uur.*
 - *Op de Lindekenstraat: 39 per dag waarvan 3,9 tijdens het piek uur.*
 - *Op de Fabrieksstraat: 261,9 per dag waarvan 58,2 tijdens het piek uur.*
- *Het voorziene aantal parkeerplaatsen in het projectgebied (484) voldoet ruim aan de ingeschatte parkeerbehoefte (374,2).*
- *Volgens de inschattingen brengt de ontwikkeling van het projectgebied de verkeersleefbaarheid en de afwikkelingscapaciteit op de ontsluitingswegen niet in het gedrang.*
- *Desalniettemin worden in het project op bepaalde tactische plaatsen de wegen versmald en worden verschillende materialen gebruikt voor de wegenis om auto's af te remmen.*
- *Om het autogebruik voor verplaatsingen te ontmoedigen worden binnen het project fiets- en wandelpaden voorzien die de doorwaadbaarheid voor fietsers en voetgangers verhoogt."*

Door de vele nieuwe woongelegenheden binnen de verkaveling komen er bijkomende verkeersbewegingen onder andere langs de Fabrieksstraat, De Naeyerstraat en de Hogeweg (verkeer richting centrum, scholen en winkels)

Deze 2 straten worden in de toelichtingsnota van het RUP PATMOES als volgt beschreven :

"De P.F. Naeyerstraat (deel langs kasteelpark)

- *Een asfaltweg van 4 – 5 m breedte*
- *Afwisselend voetpad/parkeerplaatsen/enkel rijbaan.*
- *Geen voetpad/fietspad.*

De P.F. Naeyerstraat (deel langs spoorlijn)

- *Een asfaltweg van 3-4m breedte*

- *Ter hoogte van de woningen parkeren in berm*
- *Geen voetpad/fietspad.*

Lindekensstraat

- *Een asfaltweg van 6m breedte*
- *Geschrانkte aanduidingen voor parkeren deels in de berm, deels op de rijweg.*
- *Geen voetpad/fietspad.*

Fabrieksstraat

- *Een asfaltweg van 5m breedte*
- *Parkeren op de rijweg langs één zijde (met één wiel op het voetpad).*
- *Langs beide zijden smal (1m) voetpad"*

Te noteren valt dat deze 2 straten (De P.F. Naeyerstraat en de Fabrieksstraat) smal zijn, geen fietspad en deels geen voetpad hebben.

De spoorwegovergang aan de De Naeyerstraat leidt nu reeds tot vaak tot moeilijke en gevaarlijke verkeerssituaties. Zes (6) straten komen samen op deze spooroverweg (P.F. De Naeyerstraat deel langs kasteelpark; P.F. De Naeyerstraat deel langs spoorlijn ; Fochelstraat, Ijzerenwegstraat, Hogeweg en Beekveldstraat). Deze spoorwegovergang is tijdens het spitsuur een ramp voor voetganger, fietser en automobilist. De auto's en schoolbussen hebben geen plaats om te kruisen en rijden daardoor vaak

gevaarlijk dicht bij de voetgangers en fietsers. Voeg daar nog de lijnbus, en toenemend verkeer aan toe en men komt situaties die de huidige verkeerssituatie nog moeilijker zullen maken.

De verkaveling zal leiden tot een aanzienlijke verhoging van het aantal bewegingen over deze spoorwegovergang en bijgevolg ook tot een verslechtering van de huidige moeilijke verkeerssituatie aan deze spoorwegovergang. In de omgevingsvergunningaanvraag wordt over de problematiek van de spoorwegovergang aan de De Naeyerstraat met geen woord gerept. Tijdens de spits zal deze spoorwegovergang ZEER gevaarlijk worden : de verkaveling zal immers leiden tot meer dan 90 bijkomende verplaatsingen in de spits. Dit geldt eveneens voor de spoorwegovergang gelegen aan de Langestraat.

Bovendien worden nu reeds dagelijks tientallen auto's op de Hogeweg, richting centrum, verplicht op het voetpad te rijden omdat anders het verkeer volledig geblokkeerd wordt (tegenliggers kunnen daar onmogelijk plaatsmaken door de geparkeerde voertuigen). Dit zal uiteraard niet verbeteren met zoveel bijkomend verkeer richting centrum.

Besluit : door de uitvoering van de verkaveling wordt het verkeer in mijn onmiddellijke omgeving nog onveiliger. (...)

Dit bezwaarschrift wordt als ongegrond beschouwd:

Het RUP bestaat uit een grafisch plan, juridische toestand, feitelijke toestand, stedenbouwkundige voorschriften en een toelichtingsnota. De toelichtingsnota beschrijft de visie en de krachtlijnen van het ruimtelijk uitvoeringsplan en hoe het past in het grotere geheel van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. In de toelichtingsnota staan het ruimtelijk onderzoek en de motivering uitgebreid beschreven met betrekking tot de uiteindelijke opmaak van de voorschriften en het grafisch plan. Zo ook voor het aspect mobiliteit. Gezien de verkavelingsaanvraag de verwezenlijking is van het RUP Patmoes, waren de mobiliteitsaspecten gekend en diende er bezwaar of beroep aangetekend te worden tijdens de procedure van het RUP.

De weginfrastructuur dient niet voorzien te worden voor de ontsluiting van alle nieuw te bouwen wooneenheden, omdat de ontsluiting van de loten wordt verdeeld over drie

verschillende ontsluitingswegen namelijk P.F. De Nayerstraat, de Fabrieksstraat en de Lindekenstraat. Enkel en alleen de ontsluitingsweg die voorzien is, dient gebruikt te worden. De nieuw aan te leggen wegen is enkel in functie van bestemmingsverkeer en niet voor doorgaand verkeer. Er is dan ook geen verbinding tussen de verschillende ontsluitingswegen. Door deze ingreep krijgt ook het sluijverkeer geen kans. Voor fietsers en voetgangers is er wel een verbinding over het volledige projectgebied dit door het aanleggen van trage wegen omgeven door groen.

Gezien de wegen in functie zijn van de te realiseren loten in de verkaveling en deze wegen niet kunnen gebruikt worden voor doorgaand verkeer, kan men onmogelijk éénrichtingsverkeer toepassen. Dit zou in de praktijk willen zeggen dat de bewoners bijvoorbeeld enkel naar hun woning mogen maar niet kunnen terugkeren gezien er geen andere ontsluitingswegen ter beschikking zijn.

De hoofdontsluitingen (Fabrieksstraat, Lindekenstraat en de P.F. De Naeyerstraat) worden openbaar ingericht. Intern in het globale projectgebied worden er eveneens private wegen aangelegd voor de zones D, E en G. Dit vormt immers een essentieel aspect binnen een woonerfprincipe waarvan de collectieven gemeenschappelijk worden beheerd.

Het woonerfprincipe zorgt er voor dat de veiligheid in een grote verkaveling wordt behouden. Aangezien voetgangers en bestuurders, het geheel van de beschikbare ruimte mogen gebruiken, kan de klassieke verdeling in rijbaan en trottoir niet toegepast worden. Het aanleggen van trottoirs zou voor gevolg hebben dat weggebruikers onbewust hun snelheid verhogen gezien deze snelheid als gewoon wordt ervaren bij wegen met een gescheiden voetpad en rijweg, wat het tegendeel is van het doel dat men wenst te bereiken. Zo worden er eveneens bomen voorzien om het effect van een dreef te bekomen zodat de snelheid wordt geremd. Er wordt ook gewerkt met een karrenspoor, een (onverharde) weg met twee sporen zodat er voor ieder wiel een apart spoor is. Door een karrenspoor toe te passen wordt de snelheid automatisch afgeremd.

Om de veiligheid van de weggebruikers te verzekeren en het specifieke karakter van het woonerf te bewaren, mag na uitvoering van de inrichtingwerken, de verkeersdichtheid op de grootste piekuren over het algemeen de 100 tot 120 auto's per uur niet overschrijden. Gezien er in totaal maximum 150 wooneenheden komen en dit verspreid over drie ontsluitingswegen, kan men stellen dat een woonerfprincipe toepasbaar is. Bijkomend merken we op dat er in het RUP nooit een specifiek aantal wooneenheden werd vastgelegd, de aanvrager gaat voor deze realisatie uit van maximum 150 wooneenheden afhankelijk van de gekozen woontypologie.

De toestand van de huidige omliggende wegen en de spoorwegovergang maakt geen deel uit van deze aanvraag. De gemeente heeft de laatste jaren verschillende inspanningen gedaan om juist de knelpunten in de omgeving te verhelpen, met de herinrichting van de omliggende wegen. Hierdoor is de veiligheid verhoogd.

Volgens de toelichtingsnota van het RUP Patmoes worden in het spitsuur volgende mobiliteitsbewegingen gegenereerd langs de Fabrieksstraat:

- 16,5 à 33 bewegingen door het bedrijfsgebouw;
- 12 bewegingen door de gemeentelijke diensten;

- 19 bewegingen door de woningen/appartementen.

De Fabrieksstraat is een lokale woonstraat. De theoretische capaciteit van dergelijke woonstraat is 600 pae/uur, per richting. Op basis van terreinwaarnemingen wordt vastgesteld dat er geen problemen zijn ter hoogte van de Fabrieksstraat. Bij optelling van de te verwachten bijkomende mobiliteitsbewegingen tijdens het spitsuur, worden maximaal 64 bewegingen ingeschat. Dit betekent dus dat er per richting maximaal 5% ten opzichte van de theoretische capaciteit bijkomende bewegingen worden verwacht. Gezien op vandaag geen problemen op vlak van mobiliteit worden vastgesteld in de Fabrieksstraat en er maximaal een stijging van 5% wordt verwacht, kan worden gesteld dat de effecten te verwaarlozen zijn. Belangrijke bemerking uit de mobiliteitstoets is ook dat er geen sluisverkeer mogelijk mag zijn tussen beide straten. Ook dit is doorvertaald naar het grafisch plan.

Het ruimtelijk uitvoeringsplan voorziet om de verkeersmodi (middel) zwaar verkeer in functie van de bedrijvigheid en het personenvervoer te splitsen van elkaar. Deze opsplitsing gebeurt ter hoogte van het Patmoesplein aan de Fabrieksstraat en wordt ook verwoord in de voorschriften.

Algemeen kan worden besloten dat, hoewel het plan meer gemotoriseerd verkeer genereert, dit dankzij de meerdere ontsluitingsmogelijkheden van de site goed gespreid is over het omliggende wegennet, waardoor er geen problemen op de omliggende intensiteiten wordt verwacht. Er kan bijgevolg worden besloten dat er negatieve effecten van gemotoriseerd verkeer zijn naar de omgeving, omwille van het feit dat er extra mobiliteit wordt gegenereerd. Deze effecten zijn echter niet aanzienlijk van aard, gezien het plan voorziet in de nodige randvoorwaarden. Voorts voorziet het plan voldoende ruimte en bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers zowel binnen het plangebied als naar de ruimere omgeving toe.

Bezwaarschrift 7, via het omgevingsloket ontvangen op 6/11/2020

Gelet op de indiening op 6/11/2020 is dit bezwaarschrift tijdig ingediend en ontvankelijk.

'Zelf ben ik bewoner van de Fabrieksstraat. En maak me toch grote zorgen om het extra verkeer dat dit project te weeg zal brengen. De woonzones zijn onderling niet verbonden voor autoverkeer. Wat maakt dat al het verkeer komende uit het centrum via het smalle stuk P.F. De Naeyerstraat naar zowel de nieuwe KMO-zone en de nieuwe woonzone. Ook wordt er in de voorafgaande studies beschreven dat de extra verplaatsingen per dag gerekend worden op 261,9 en 58,2 verplaatsingen tijdens de piekuren.

Wat er alleen maar voor zorgt voor extra onveiligheid voor alle zwakke weggebruikers. De Fabrieksstraat heeft enkel een smal voetpad. (Onvoldoende breed om met 2 personen naast elkaar te wandelen.) Het stuk P.F. De Naeyerstraat/Fabrieksstraat tot aan de site van De Saedeleir is zelfs niet voorzien van een voetpad. Tijdens de piekuren zijn er best wat pendelaars die zich te voet langs deze weg verplaatsen naar Heizijde station. Wat maakt dat de extra verplaatsingen enkel zorgen voor extra onveiligheid voor zwakke weggebruikers.

Ook de berekening om parkeerplaatsen te voorzien lijkt mij onvoldoende. Bijna elk gezin heeft op dit moment 2 wagens. Bij de huidige situatie in de Fabrieksstraat kunnen de bewoners amper zelf in de straat parkeren. Heel veel bewoners parkeren daarom ook hun wagen op de parking van De Saedeleir.

Is dit mee genomen in de berekening van de parkeerplaatsen?

'S avonds staat deze parking praktisch volledig volzet met auto's van bewoners van de Fabrieksstraat. (...)

Dit bezwaarschrift wordt als ongegrond beschouwd

Het RUP bestaat uit een grafisch plan, juridische toestand, feitelijke toestand, stedenbouwkundige voorschriften en een toelichtingsnota. De toelichtingsnota beschrijft de visie en de krachtlijnen van het ruimtelijk uitvoeringsplan en hoe het past in het grotere geheel van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. In de toelichtingsnota staan het ruimtelijk onderzoek en de motivering uitgebreid beschreven met betrekking tot de uiteindelijke opmaak van de voorschriften en het grafisch plan. Zo ook voor het aspect mobiliteit. Gezien de verkavelingsaanvraag de verwezenlijking is van het RUP Patmoes, waren de mobiliteitsaspecten gekend en diende er bezwaar of beroep aangetekend te worden tijdens de procedure van het RUP.

De wegeninfrastructuur dient niet voorzien te worden voor de ontsluiting van alle nieuw te bouwen wooneenheden, omdat de ontsluiting van de loten wordt verdeeld over drie verschillende ontsluitingswegen met name de P.F. De Nayerstraat, de Fabrieksstraat en de Lindekenstraat. Enkel en alleen de ontsluitingsweg die voorzien is, dient gebruikt te worden. De nieuw aan te leggen wegen is enkel in functie van bestemmingsverkeer en niet voor doorgaand verkeer. Er is dan ook geen verbinding tussen de verschillende ontsluitingswegen. Door deze ingreep krijgt ook het sluijverkeer geen kans. Voor fietsers en voetgangers is er wel een verbinding over het volledige projectgebied dit door het aanleggen van trage wegen omgeven door groen.

Gezien de wegen in functie zijn van de te realiseren loten in de verkaveling en deze wegen niet kunnen gebruikt worden voor doorgaand verkeer, kan men onmogelijk éénrichtingsverkeer toepassen. Dit zou in de praktijk willen zeggen dat de bewoners bijvoorbeeld enkel naar hun woning mogen maar niet kunnen terugkeren gezien er geen andere ontsluitingswegen ter beschikking zijn.

De hoofdonsluitingen (Fabrieksstraat, Lindekenstraat en de P.F. De Naeyerstraat) worden openbaar ingericht. Intern in het globale projectgebied worden er eveneens privaatieve wegen aangelegd voor de zones D, E en G. Dit vormt immers een essentieel aspect binnen een woonerfprincipe waarvan de collectieven gemeenschappelijk worden beheerd.

De toestand van de huidige omliggende wegenis maakt geen deel uit van deze aanvraag. De gemeente heeft de laatste jaren verschillende inspanningen gedaan om juist de knelpunten in de omgeving te verhelpen, met de herinrichting van de omliggende wegenis. Hierdoor is de veiligheid verhoogd.

Wat betreft het aantal parkeerplaatsen zijn er in de nieuwe verkaveling voldoende parkeerplaatsen voorzien ten opzichte van het nieuw aantal te bouwen woningen. Elke woning kan minstens 1 auto stallen op eigen terrein, daarnaast worden er nog extra parkeerplaatsen op het openbaar domein voorzien of kunnen bij sommige woningen er twee auto's gestald worden. Voor de meergezinswoningen dient er minstens 1,6 parkeerplaatsen / per woonegelegenheid voorzien te worden. Daarnaast dient er voor de meergezinswoningen ook 1 parkeerplaats per 5 bezoekers voorzien te worden. Er kunnen geen uitspraken gedaan worden over de huidige parkeerproblematiek in de Fabrieksstraat gezien deze geen deel uitmaakt van de verkavelingsaanvraag.

Volgens de toelichtingsnota van het RUP Patmoes worden in het spitsuur volgende mobiliteitsbewegingen gegenereerd langs de Fabrieksstraat:

- 16,5 à 33 bewegingen door het bedrijfsgebouw;
- 12 bewegingen door de gemeentelijke diensten;
- 19 bewegingen door de woningen/appartementen.
-

De Fabrieksstraat is een lokale woonstraat. De theoretische capaciteit van dergelijke woonstraat is 600 pae/uur, per richting. Op basis van terreinwaarnemingen wordt vastgesteld dat er geen problemen zijn ter hoogte van de Fabrieksstraat. Bij optelling van de te verwachten bijkomende mobiliteitsbewegingen tijdens het spitsuur, worden maximaal 64 bewegingen ingeschat. Dit betekent dus dat er per richting maximaal 5% ten opzichte van de theoretische capaciteit bijkomende bewegingen worden verwacht. Gezien op vandaag geen problemen op vlak van mobiliteit worden vastgesteld in de Fabrieksstraat en er maximaal een stijging van 5% wordt verwacht, kan worden gesteld dat de effecten te verwaarlozen zijn. Belangrijke bemerking uit de mobiliteitstoets is ook dat er geen slukverkeer mogelijk mag zijn tussen beide straten. Ook dit is doorvertaald naar het grafisch plan.

Het ruimtelijk uitvoeringsplan voorziet om de verkeersmodi (middel) zwaar verkeer in functie van de bedrijvigheid en het personenvervoer te splitsen van elkaar. Deze opsplitsing gebeurt ter hoogte van het Patmoesplein aan de Fabrieksstraat en wordt ook verwoord in de voorschriften.

Algemeen kan worden besloten dat, hoewel het plan meer gemotoriseerd verkeer genereert, dit dankzij de meerdere ontsluitingsmogelijkheden van de site goed gespreid is over het omliggende wegennet, waardoor er geen problemen op de omliggende intensiteiten wordt verwacht. Er kan bijgevolg worden besloten dat er negatieve effecten van gemotoriseerd verkeer zijn naar de omgeving, omwille van het feit dat er extra mobiliteit wordt gegenereerd. Deze effecten zijn echter niet aanzienlijk van aard, gezien het plan voorziet in de nodige randvoorwaarden. Voorts voorziet het plan voldoende ruimte en bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers zowel binnen het plangebied als naar de ruimere omgeving toe.

Gelet op het voorwaardelijk gunstig advies van de Provincie Oost-Vlaanderen, dienst waterbeleid d.d. 18/12/2020 met referentienummer M02\Dossiers\35021\AS;

Gelet op het voorwaardelijk gunstig advies van de Vlaamse Milieumaatschappij d.d. 28/10/2020 met referentienummer WT 2020 G 0505;

Gelet op het voorwaardelijk gunstig advies van de brandweer d.d. 03/11/2020 met referentienummer PR19/0305 – 02;

Gelet op het voorwaardelijk gunstig advies van het Agentschap voor Natuur en Bos d.d. 08/02/2021 met referentienummer 21-201716;

Gelet op het advies van Fluvius d.d. 21/01/2021 zonder referentienummer met de mededeling dat er nog geen offerte werd opgemaakt;

Gelet op het gunstig advies van de gemeentelijke landmeter d.d. 21/01/2021 zonder referentienummer;

Gelet op het voorwaardelijk gunstig advies van de gemeentelijke technische dienst d.d. 4/11/2020 zonder referentienummer;

Gelet op het voorwaardelijk gunstig advies van de gemeentelijke milieudienst d.d. 4/11/2020 zonder referentienummer;

Gelet op het voorwaardelijk gunstig advies van Farys d.d. 30/11/2020 met referentienummer 4180782/3;

Gelet op het voorwaardelijk gunstig advies van Proximus d.d. 13/10/2020 met referentienummer JMS 431388;

Gelet op het voorwaardelijk gunstig advies van Telenet d.d. 14/10/2020 met referentienummer 25032874;

Gelet op het advies van de milieuraad d.d. 18/01/2021, het betreft een niet- verplicht advies gegeven op eigen initiatief van de milieuraad;

Gelet op de bespreking van dit dossier op de vergadering van de gemeenteraadscommissie d.d. 22/02/2021;

Op voorstel van het college van burgemeester en schepenen;

BESLUIT:

Met 21 ja-stemmen (François Willems, Ronny Heuvinck, Maria Van Keer, Raf De Wolf, Goedele Uyttersprot, Christoph De Backer, Ilse Pissens, Ann Doran, Guido Van Herreweghe, Jan Vanderstraeten, Freya Saeys, Reinout De Mol, Bo Macharis, Evy Van Ransbeeck, Goedele De Cock, Charlotte De Smet, Werner Jansegers, Els Lambrecht, Mike Torck, Gunther Van Haut, Jordi Stallaert) en 2 neen-stemmen (Gunther Buggenhout, Reinoud Van Stappen) en 2 onthoudingen (Nele Bosman, Peter Huyck).

Artikel 1 - Het wegtracé en het uitvoeringsdossier van de wegenis voor de omgevingsaanvraag met refnr. O/2020/240 voor verkavelen in vierenvijftig loten, kappen van bomen en aanleggen van weginfrastructuur en aanhorigheden op naam van IPON, gelegen te Lebbeke, Lindekensstraat ZN te 9280 Lebbeke – P.F. De Naeyerstraat ZN te 9280 Lebbeke – Fabrieksstraat ZN te 9280 Lebbeke, kadastraal gekend als 2de afdeling, sectie C, nrs. 0396, 03882, 1127G, 0354, 0397F, 0376D 3, 387A, 0376P 2, 0353B, 0355A 2, 0405B, 0355D 2, 0388A, zoals voorgesteld op het wegenisplan met het bijhorende verkavelingsontwerp en het wegendossier wordt goedgekeurd.

Artikel 2 - Na de volledige afwerking van de weginfrastructuur zal de vergunninghouder de uitgevoerde weginfrastructuur, de nutsvoorzieningen en de eigendom waarop ze zich bevinden, op zijn kosten vrij en onbelast aan het gemeentebestuur overdragen op een vast te stellen datum.

Artikel 3 - De vergunninghouder moet op zijn kosten instaan voor de uitvoering van alle nodige werken op zijn eigendom om wateroverlast te voorkomen op de aanpalende en verderop gelegen percelen tijdens en na de uitvoering van de infrastructuurwerken.

Artikel 4 - Er dient voldaan te worden aan de gemeenteraadsbeslissing d.d. 26/02/2015, betreffende de overeenkomst tussen het gemeentebestuur en de distributienetbeheerder (gas-, openbaar verlichtings- en elektriciteitsnet) m.b.t. de toepassing van de reglementering van de distributienetbeheerder inzake privé-verkavelingen en groepsbouw, industriële verkavelingen, appartementsgebouwen en wooncomplexen en sociale verkavelingen.

Artikel 5 - Het college van burgemeester en schepenen wordt gelast met de verdere uitvoering van dit besluit.

Artikel 6 - Een afschrift van de beslissing zal worden overgemaakt aan NV IPON, Kapelanielaan 1 te 9140 Temse; Omgeving, Departement van de Vlaamse overheid, VAC Virginie Lovelinggebouw, Koningin Maria Hendrikaplein 70, bus 90 te 9000 Gent; aan de gemeentelijke dienst ruimtelijke ordening; aan de gemeentelijke dienst grondgebiedzaken; aan de gemeentelijke technische dienst en aan de gemeentelijke financiële dienst.

Agendapunt van raadslid Gunther Buggenhout van de fractie Vlaams Belang

10. Plaatsen van dynamische verkeersborden (zone 30) op de Flor Hofmanslaan ter hoogte van de uitgang van de Vrije Basisschool. Principebeslissing.

Raadslid Gunther Buggenhout licht het agendapunt toe als volgt:

Meer en meer (groot)ouders komen hun (klein)kinderen afzetten en ophalen langs de achteruitgang van de school gelegen in de Oudstrijdersstraat/Eikenveldstraat. Door gebrek aan parkeergelegenheid aldaar wordt de Flor Hofmanslaan gebruikt als alternatief. Deze is een erg drukke verkeersader binnen onze gemeente. Onze fractie is van mening dat dynamische verkeersborden, zoals aan de voorzijde van de school geplaatst zijn, een verkeersveiligere schoolomgeving gaat creëren.

Daarom vraagt het Vlaams Belang de stemming over volgend voorstel:

De gemeenteraad neemt de principebeslissing om op de Flor Hofmanslaan dynamische verkeersborden(zone 30) te plaatsen bij aanvang en sluiting van de school.

Schepenen Jan Vanderstraeten zegt dat het voorstel zal worden voorgelegd aan de verkeerscommissie in de maand maart.

De gemeenteraad gaat over tot de stemming over het voorstel.

Met 2 ja-stemmen (Vlaams Belang) en 23 neen-stemmen (N-VA, CD&V, sp.a-Groen en Open VLD) wordt het voorstel verworpen.

Vragen gemeenteraadsleden

Vragen worden gesteld door de raadsleden Freya Saeys, Gunther Buggenhout, Jordi Stallaert, Reinoud Van Stappen en Werner Jansegers.

De zitting wordt gesloten om 21.34 uur.

Gedaan in zitting datum als hierboven vermeld.

De Algemeen directeur

De Voorzitter

Luc Vermeir

Peter Huyck