

BESLUIT GEMEENTERAAD

Zitting van 22 april 2025
Team Burger & Omgeving - Wonen & Ondernemen
Onderwerp **OMV - 2024/433 - Bob Cantens namens NORTH BAY NV en Stefan Fesser namens VOLVO CAR BELGIUM NV NV - het bouwen van 3 bedrijfsgebouwen met bijhorende omgevingsaanleg: beslissing over de zaak van de wegen**

Aanwezig: Segers Willy, Van Hove Diane, De Schryver Reindert, Van den Houte Anneleen, Rons Alexis, Roesems Gino, Groenweghe Nele, Hellinckx Karine, De Win Harry, De Freyne David, De Jonge Jasper, Zelderloo Walter, Vanhee Fré, Walravens Jef, Van Roy Nils, Nijs Marianne, De Buyst Véronique, Mus Niki, Vergels Driss, Seyns Valérie, Merckx Lean, Liekens Goedele, Vanderoot Jef, Deleu Tinneke, Nevens Bart, Hoffmans Nathalie, Dierickx Evi, Vanden Houte Marianne, Valtin Katleen, Janssens Linda, Quaghebeur Stijn, Vereecke Liesbet, De Dobbeleer Frank, Willen Marc, Erkelbout Jan

Toelichting

Omgevingsvergunningsaanvragen, die gepaard gaan met de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van gemeentewegen, kunnen pas behandeld worden door de vergunningverlenende overheid nadat de gemeenteraad zich heeft uitgesproken over de zaak der wegen.

Aanvrager - Exploitant: Bob Cantens namens NORTH BAY NV gevestigd te Bosmanslei 26 te 2018 Antwerpen en Stefan Fesser namens VOLVO CAR BELGIUM NV NV gevestigd te John Kennedylaan 25 te 9000 Gent

Ligging van het perceel: Noordkustlaan 18, 18A en 18B

Kadastrale gegevens: afdeling 4 sectie A nr. 132M6

Onderwerp: het bouwen van 3 bedrijfsgebouwen met bijhorende omgevingsaanleg

Intern dossiernummer: 2024/433

ID omgevingsplatform OMV_2024083447

Type dossier: Aanvraag omgevingsproject - Gewone procedure

Ontvankelijkheid en volledigheid

Ontvangst aanvraag: 3 september 2024

Ontvankelijkheids- en volledigheidsbewijs: 22 november 2024

Uiterste Beslissingsdatum 21 mei 2025

1. Stedenbouwkundige basisgegevens

1.1. Planningscontext

- De aanvraag is volgens gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse, vastgesteld bij KB van 7 maart 1977, gelegen in bufferzone en industriegebied.
De bufferzones dienen in hun staat bewaard te worden of als groene ruimte ingericht te worden, om te dienen als overgangsgebied tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden.
De industriegebieden zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten. Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven toegelaten, namelijk: bankagentschappen, benzinstations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.
- De aanvraag is gelegen het ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening Vlaams Strategisch gebied rond Brussel en aanpalende openruimte gebieden goedgekeurd op 16 december 2011.
- De aanvraag is gelegen het ruimtelijk uitvoeringsplan Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord, goedgekeurd op 31 maart 2023, gelegen in Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur en Werfzone.
- De aanvraag is niet gelegen in een bijzonder plan van aanleg.
- De aanvraag is niet gelegen binnen de grenzen van een vergunde en niet vervallen verkaveling.

1.2. Historiek

2. Adviezen

2.1. Interne adviezen

///

2.2. Externe adviezen

- Het advies van Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) - entiteit bevoegd voor advisering over afvalwater en over lucht afgeleverd op 4 maart 2025, is als volgt gemotiveerd: Geen advies (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Deputatie afgeleverd op 9 januari 2025, is als volgt gemotiveerd: Ongunstig (zie motivering in bijlage). Er werd opnieuw advies gevraagd en afgeleverd op 10 maart 2025, dit is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Agentschap Wegen en Verkeer afgeleverd op 9 januari 2025, is als volgt gemotiveerd: Ongunstig (zie motivering in bijlage). Er werd opnieuw advies gevraagd en afgeleverd op 5 maart 2025, dit is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Toegankelijk Vlaanderen afgeleverd op 17 december 2024, is als volgt gemotiveerd: Ongunstig (zie motivering in bijlage). Er werd opnieuw advies gevraagd en afgeleverd op 20 maart 2025, dit is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Departement Mobiliteit en Openbare Werken afgeleverd op 4 maart 2025, is als volgt gemotiveerd: Geen bezwaar (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer afgeleverd op 25 februari 2025, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van FOD Binnenlandse Zaken - ASTRID veiligheidscommissie afgeleverd op 3 december 2024, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Departement Omgeving afgeleverd op 23 januari 2025, is als volgt gemotiveerd: Geen advies (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) – entiteit operationeel waterbeheer afgeleverd op 31 januari 2025, is als volgt gemotiveerd: Geen advies (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Brandweer Asse afgeleverd op 12 december 2024, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Farys afgeleverd op 10 januari 2025, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Departement Mobiliteit en Openbare Werken afgeleverd op 3 januari 2025, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van FOD Binnenlandse Zaken - ASTRID veiligheidscommissie afgeleverd op 3 december 2024, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van PROXIMUS afgeleverd op 3 december 2024, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Fluvius System Operator afgeleverd op 29 november 2024, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening afgeleverd op 5 december 2024, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) – entiteit grondwateradvisering afgeleverd op 17 december 2024, is als volgt gemotiveerd: Geen advies (zie motivering in bijlage)

- De POVC Vlaams-Brabant bracht nog geen advies uit.

3. Openbaar onderzoek/Aanpalers

Overeenkomstig de criteria van artikels 11 t.e.m. 14 van het Besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning is de gewone procedure van toepassing en moet de aanvraag openbaar gemaakt worden.

Het openbaar onderzoek werd georganiseerd van 30 november 2024 t.e.m. 29 december 2024. Er werden 2 bezwaarschriften ingediend.

3.1. Inhoud van de bezwaarschriften

Het komt niet aan de gemeenteraad toe om zich uit te spreken over het al dan niet verenigbaar karakter van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening en de overeenstemming met de planologische bestemmingsvoorschriften. De gemeenteraad kan enkel uitspraak doen over de zaak van wegen, zonder zich over de vergunningsaspecten te mogen buigen. Enkel de aspecten met betrekking tot de aanleg van de wegenis en de impact op mobiliteit maken deel uit van de zaak der wegen. De bezwaren met betrekking tot de verenigbaarheid van de aanvraag met stedenbouwkundige voorschriften en de goede ruimtelijke ordening (concreet gaat het over de bezwaren 1 tot en met 9, 16 en 17) dienen door de vergunningverlenende overheid te worden behandeld.

Alle samengevatte bezwaren zijn toegevoegd aan het dossier (zie bijlage). Bezwaren 10 tot en met 15 hebben betrekking tot de aanleg van de wegenis, alsook de impact op mobiliteit dus worden ook hier beschreven:

* Bezwaar 10: Het huidige project voorziet een 900tal nieuwe personeelsleden en een 220-tal bezoekers per dag met 1218 verplaatsingen per dag met wagens (cfr. in het 'Verzoek tot ontheffing milieueffectrapportage' punt 6.3.4.2.1. Verkeersgeneratie). Dit zal dus een sterke bijkomende verkeersintensiteit veroorzaken.

* Bezwaar 11: Het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel Noord' voorziet een complete herinrichting van de Ring en aansluitende (snel)wegen. Het 'Verzoek tot ontheffing milieueffectrapportage' maakt er zich makkelijk vanaf door te stellen: "Het is niet mogelijk exact in te schatten wat het effect zal zijn van bovenstaande ingrepen, in combinatie met het bijkomend verkeer van het project North Bay, op de verkeersafwikkeling van de hier beschouwde kruispunten." Hiermee gaat de studie voorbij aan een serie elementen, die sowieso een sterke invloed gaan hebben op het verkeer voornamelijk nabij het kruispunt Noordkustlaan-N9.

* Bezwaar 12: De momentopname voor de metingen van het verkeer (1 kruispunttelling op 7 november 2023 en 1 meting op 23 mei 2023) houdt geen rekening met extra verkeer dat gegenereerd wordt door 2 grote evenementenlocaties: Brussels Kart en Brussels Gate aan de Alfons Gossetlaan 11 met zowat 2500 parkeerplaatsen, die soms bijna leeg en soms helemaal vol staat (dit kan zowel in het weekend als op weeldagen zijn, overdag of 's avonds) en het kasteel van Groot-Bijgaarden met o.a. Floralia Brussels in april, Pumpkinmania van midden september tot begin november en soms nog een 3e of 4e groot evenement gedurende een aantal weken en dit ook telkens met duizenden bezoekers per dag. Deze zorgen ook voor een grote extra verkeersstroom, overwegend via de Alfons Gossetlaan en op/afrt 21 aan de A10.

* Bezwaar 13: De Brussels Kart en Brussels Gate met een parking voor 2500 wagens ligt op een terrein van zowat 6 ha (wat meer dan 3 keer groter dan North Bay). Hier kunnen in de toekomst nog ontwikkelingen komen (met bv. 4 à 5 verdiepingen hoog, ondergrondse parkeergarages of een parkeertoren zoals bij Futurm). Dit kan 1000 à 1500 extra personeelsleden opleveren en dus alweer een hoop extra autoverkeer. Als daar ook zo hoog zou mogen gebouwd worden als de huidige vraag voor North Bay, kan dit oplopen tot 1800 à 2400 extra personeelsleden.

* Bezwaar 14: Is er een mobiliteitsstudie uitgevoerd, en zo ja, wat zijn de bevindingen hiervan? Welke maatregelen worden getroffen om de toename van verkeer en eventuele parkeerproblemen in de buurt te beheersen?

* Bezwaar 15: Langs welke wegen en toegangspunten wordt het terrein ontsloten?

3.2. Behandeling van de bezwaren

De gemeenteraad kan enkel uitspraak doen over de zaak van wegen, zonder zich over de vergunningsaspecten te mogen buigen. Enkel de aspecten met betrekking tot de aanleg van de wegenis en de impact op mobiliteit maken deel uit van de zaak der wegen. De bezwaren met betrekking tot de wegenis en impact op de mobiliteit (bezwaren 10 tot en met 15) worden als volgt behandeld:

* Bezwaar 10 is gedeeltelijk gegrond. Het project brengt inderdaad extra verkeer met zich mee. De mobiliteitsstudie, die door een onafhankelijk bureau werd uitgevoerd, toont echter aan dat zowel het effect op het functioneren van de kruispunten als op de doorstroming beperkt negatief, te verwaarlozen of beperkt positief beoordeeld wordt, waardoor geen milderende maatregelen noodzakelijk zijn.

* Bezwaar 11 is ongegrond. In de mobiliteitsstudie wordt aangenomen dat het effect op het functioneren van het kruispunt Noordkustlaan – N9 slechts beperkt negatief zal zijn. Deze aanname is gestoeld op tellingen, waaruit blijkt dat er momenteel nog een ruime restcapaciteit aanwezig is voor het kruispunt. In het plan-MER van het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel Noord' worden de effecten per deelzone beschouwd, maar niet op hetzelfde detailniveau als de effectenbeoordeling in de nota van de aanvraag. De cumulatieve effecten van het GRUP en de ontwikkeling North Bay kunnen dus inderdaad niet exact bepaald worden. Het gewestelijk RUP is ook nog maar net definitief vastgesteld (wat nog niet het geval was bij de opmaak van de studie). Eer de werken aan de R0 effectief zullen worden uitgevoerd, kunnen er al veel factoren veranderd zijn. De wegbeheerders monitoren de situatie steeds. Er wordt niet uitgesloten dat er in de toekomst nog wijzigingen gebeuren aan het wegennet. Indien de gemeente (of andere wegbeheerder) dat nodig acht, kunnen er maatregelen getroffen worden.

* Bezwaar 12 is ongegrond. Er kan geen rekening worden gehouden met occasionele evenementen in de metingen. Voor het organiseren van een evenement dient er in vele gevallen geen omgevingsvergunning te worden aangevraagd. De effecten op de mobiliteit kunnen dus ook niet worden beoordeeld binnen het kader van goede ruimtelijke ordening. Evenementen dienen volgens het politiereglement te worden aangevraagd. Indien nodig kan het evenementenloket aan de nodige instanties advies vragen.

* Bezwaar 13 is ongegrond. De (her)ontwikkeling van deze site is geen voorwerp van de aanvraag en enkel gebaseerd op assumpties. Bij elke nieuwe omgevingsvergunningsaanvraag moet opnieuw worden getoetst aan verschillende voorschriften en de goede ruimtelijke ordening. Op basis van wat er in een aanvraag wordt voorzien, zal worden geoordeeld of deze (her)ontwikkeling al dan niet inpasbaar is in de omgeving en onder welke voorwaarden, en kunnen er extra maatregelen worden genomen om zo min mogelijk negatieve effecten op de mobiliteit te veroorzaken.

* Bezwaar 14 is eerder een verduidelijkingsvraag. Er werd een mobiliteitsstudie uitgevoerd (geïntegreerd in de MER-ontheffingsprocedure). Deze toont aan dat de zowel het effect op het functioneren van de kruispunten als op de doorstroming beperkt negatief, te verwaarlozen of beperkt positief is, waardoor geen milderende maatregelen noodzakelijk zijn. Het totale parkeeraanbod voldoet aan de totale parkeervraag van de ontwikkeling. De tweeledige ontsluiting van de site zorgt ervoor dat het omliggende wegennet zo weinig mogelijk belast wordt doordat gebruikers van de site de kortste route kunnen nemen tot de op- en afritten van de R0 en A10 (E40). Om de impact op de kruispunten verder te verminderen kan ingezet worden op een modal shift, bv. door het aanmoedigen van fietsgebruik bij werknemers door het voorzien van de publieke trage verbinding, het geven van fietsvergoedingen, het aanbieden van bedrijfsfietsen en het voorzien van kwalitatieve, voldoende en ruime fietsenstallingen. Het gebruik van het openbaar vervoer kan aangemoedigd worden door het aanbieden van abonnementen voor het openbaar vervoer.

* Bezwaar 15 is eerder een verduidelijkingsvraag. De ontsluiting voor auto's wordt voorzien langs de Noordkustlaan en de Oude R. Pelgrims de Bigardlaan. Leveringen gebeuren enkel via de Noordkustlaan.

4. Beschrijving van de omgeving en de aanvraag in kader van de zaak der wegen

De aanvraag betreft het bouwen van 3 bedrijfsgebouwen met bijhorende omgevingsaanleg. De site betreft een braakliggend bedrijfsperceel van 2 ha, licht afhellend in de richting van de verkeerswisselaar R0/E40 en grenst zowel aan de Noordkustlaan (westen) als aan de Oude Raymond Pelgrims de Bigardlaan (noorden). Momenteel is de site gedeeltelijk bebouwd met verhardingen, de rest van de site is onbebouwd.

Het dossier bevat volgende stukken met betrekking tot de wegenis:

* Een rooiijnplan (opgemaakt door een landmeter J+T Collin)

* Schattingsverslag met meer-minwaardevergoeding (opgemaakt door een landmeter J+T Collin)

* Eenzijdige verbintenis betreffende vestigen van een erfdienstbaarheid van doorgang

Er wordt een nieuwe gemeenteweg gerealiseerd op de site. Deze doorkruist de site en verbindt zo de Noordkustlaan en de Oude Raymond Pelgrims de Bigardlaan. De weg heeft een breedte van 7,80 m en een lengte van ca. 260 m. Om de verbinding tussen de Noordkustlaan en de Oude Raymond Pelgrims de Bigardlaan te verzekeren voor trage weggebruikers (voetgangers en fietsers) wordt een eeuwigdurende publieke erfdienstbaarheid gevestigd. De breedte van 7,80 m binnen de rooilijn maakt het mogelijk om een gedeelte voetpad en fietspaden in beide richtingen steeds te kunnen gebruiken (ook als het gedeelte voor gemotoriseerd verkeer gesloten is). Het is de bedoeling dat enkel bestemmingsverkeer voor de site met een gemotoriseerd voertuig de site oprijdt.

Het materiaalgebruik van de wegenis wordt als volgt voorzien:

- * Het voetpad wordt voorzien in waterdoorlatende klinkers
- * De fietspaden worden voorzien in rode kws-verharding

De weg zal worden beheerd door de aanvrager, zoals ook wordt aangegeven in de belofte voor het vestigen van de erfdienstbaarheid.

De belofte van vestiging van erfdienstbaarheid is toegevoegd aan het aanvraagdossier. Betreft het vergoedingsprincipe is er enerzijds door de gemeente geen waardevermindering-vergoeding verschuldigd aangezien de aanleg op vraag van de vergunningsaanvrager geschiedt en de doorwaadbaarheid een meerwaarde creëert voor de ontwikkeling van site. Anderzijds is er evenmin een waardevermeerdering-vergoeding door de aanvrager verschuldigd, aangezien het beheer kosteloos en eeuwigdurend in handen van de aanvrager (en zijn rechtsopvolgers) blijft en de publieke toegankelijkheid ook gegarandeerd blijft door de akte die opgemaakt zal worden. Dit eeuwigdurend kosteloos beheer compenseert de waardevermeerdering.

5. Beoordeling

De gemeenteraad moet in toepassing van artikel 31 van het Decreet betreffende de omgevingsvergunning een beslissing nemen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg alvorens de vergunningverlenende overheid (in dit geval het college van burgemeester en schepenen) een beslissing kan nemen over de aanvraag.

De gemeenteraad spreekt zich uit over de ligging, breedte en de uitrusting van de gemeenteweg en de eventuele opname in het openbaar domein. De gemeenteraad houdt hierbij rekening met de principes en doelstellingen uit het Decreet Gemeentewegen (artikel 3 en 4). Het is in het licht van deze principes en doelstellingen dat de beoogde vestiging van de nieuwe weg wordt behandeld.

Het dossier bevat een rooilijnplan dat werd opgemaakt conform het Gemeentewegendecreet.

Er kan worden geoordeeld dat de wijzigingen van het gemeentelijk wegennet ten dienste staan van het algemeen belang: de nieuwe verbinding zorgt voor een veilige en efficiënte route voor trage weggebruikers van en naar de site en van en naar andere bestemmingen die via de Noordkustlaan en de Oude Raymond Pelgrims de Bigardlaan kunnen worden bereikt. De bereikbaarheid van de site en de omliggende straten wordt met andere woorden verhoogd. Nieuwe trage verbindingen dragen bovendien bij aan de verdere uitbouw van duurzame mobiliteit, alsook een veiligere en gezonde leefomgeving.

Er wordt met de aanleg van de nieuwe wegenis voorzien in een kwalitatieve en veilige ontsluiting van de site voor zwakke weggebruikers. De breedte van 7,80 m binnen de rooilijn maakt het mogelijk om een apart gedeelte voetpad en een apart gedeelte voor fietspaden in beide richtingen te kunnen

voorzien. Ook al zal het verkeer op de site niet zodanig hoog zijn of met een hoge snelheid de site oprijden, toch worden aparte paden voorzien om zo min mogelijk conflictsituaties te creëren.

Het is de bedoeling dat enkel bestemmingsverkeer voor de site met een gemotoriseerd voertuig de site oprijdt. Er wordt daarom als voorwaarde opgelegd dat er wegneembare paaltjes, een bareel (met toegang enkel voor personeel of leveringen) of een ander volwaardig alternatief dient te worden voorzien op de zone voor erfdienstbaarheid, zodat gemotoriseerd verkeer, dat niet op de site hoort, de site niet zal kunnen doorkruisen (en er geen sluipteg wordt gecreëerd). Enkel voor zwakke weggebruikers wordt de toegang te allen tijde verzekerd.

De nieuwe weg voorziet in een groeiende vraag naar veilige en duurzame mobiliteitsopties, zowel voor de huidige als toekomstige generaties. De weg wordt ontworpen met oog voor de toekomstige mobiliteitsbehoeften, zoals fietsinfrastructuur en voetgangersvoorzieningen, en is flexibel genoeg om aan veranderende behoeften te voldoen.

Juridisch kader

- Het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.
- Het Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.
- Het Besluit van de Vlaamse Regering van 13 februari 2015 tot aanwijzing van de Vlaamse en provinciale projecten ter uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.
- De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.
- Het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM) inzonderheid titel IV: milieueffect en veiligheidsrapportage en titel V: exploitatie van inrichtingen en activiteiten en erkende personen.
- Decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019.
- De omzendbrief van 8 juli 1997 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen, gewijzigd via omzendbrief dd. 25 januari 2002.
- Het Besluit van de Vlaamse Regering van 17 november 2006 inzake de minimale weguitrusting.
- Het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 februari 2023 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater (Gewestelijke hemelwaterverordening).
- Provinciale stedenbouwkundige verordening met betrekking tot afvoer van hemelwater (inwerkingtreding 1 januari 2024)
- Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de meldingsplichtige handelingen ter uitvoering van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 16 juli 2010.
- Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake wegen voor voetgangersverkeer van 29 april 1997.
- Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid van 5 juni 2009.
- Provinciale stedenbouwkundige verordening met betrekking tot het overwelden van grachten en onbevaarbare waterlopen van 19 december 2012.

Beslissing

stemming

20 ja: De Buyst Véronique, De Dobbeleer Frank, De Freyne David, De Win Harry, Deleu Tinneke, Dierickx Evi, Erkelbout Jan, Hellinckx Karine, Hoffmans Nathalie, Janssens Linda, Liekens Goedeke, Nevens Bart, Quaghebeur Stijn, Rons Alexis, Segers Willy, Van den Houte Anneleen, Vanhee Fré, Walravens Jef, Willen Marc, Zelderloo Walter

13 onthoudingen: De Jonge Jasper, De Schryver Reindert, Groenweghe Nele, Merckx Lean, Mus Niki, Nijs Marianne, Roesems Gino, Vanderoost Jef, Vereecke Liesbet, Vergels Driss, Seyns Valérie, Van Hove Diane, Van Roy Nils,

Artikel 1. De gemeenteraad neemt kennis van de bezwaren en opmerkingen ontvangen tijdens het openbaar onderzoek en besluit deze bezwaren en opmerkingen voor wat de zaak van de wegen betreft ontvankelijk maar ongegrond te verklaren.

Artikel 2. De gemeenteraad keurt de aanleg van de nieuwe gemeenteweg en haar ligging, breedte en uitrusting goed. Het rooilijnplan d.d. 8/10/2024 opgesteld door landmeterskantoor J+T Collin, wordt goedgekeurd.

Artikel 3. De gemeenteraad keurt de belofte inzake een erfdienstbaarheid van doorgang goed als realisatiewijze voor de nieuwe trage weg. De modaliteiten en voorwaarden die hierin voorzien zijn, dienen opgenomen te worden in een akte waarin ook de beheersmodaliteiten worden opgenomen overeenkomstig artikel 34, §3 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.

Artikel 4. De gemeenteraad legt volgende voorwaarden op:

- Er dienen verwijderbare paaltjes, een bareel voor enkel personeel of een volwaardig alternatief te worden voorzien aan het begin en einde van de doorsteek waarop de erfdienstbaarheid wordt gevestigd. Op deze manier kan gemotoriseerd dat niet op de site thuishoort de site doorkruisen.
- De fietssuggestiestroken dienen te worden uitgevoerd in een okergele kleur (in plaats van de voorziene rode kleur).

**Namens Gemeenteraad,
voor eensluidend afschrift**

 Elektronisch ondertekend op
23/04/2025 door Marianne Joris
Vanden Houte, algemeen directeur

 Elektronisch ondertekend op
24/04/2025 door Harry De Win,
voorzitter