

BESLUIT GEMEENTERAAD

Zitting van	19 september 2023
Team	Burger & Omgeving - Wonen & Ondernemen
Onderwerp	GR: OMV - 2023/054 - Francine Hardeman namens Crescendo VZW - het bouwen van een school voor kleuteronderwijs & lagere school onderwijs: beslissing over de zaak van de wegen

Aanwezig: Pardon Guy, Janssens Linda, Staquet Nathalie, Quaghebeur Stijn, De Dobbeleer Frank, Van Hove Diane, Janssens Dirk, Erkelbout Jan, Willen Marc, Tratsaert Francis, Roesems Gino, Segers Willy, Rons Alexis, Hellinckx Karine, De Win Harry, Groenweghe Nele, Vanhee Fré, Peeters Kris, Walravens Jef, El Hajui Rachid, Zelderloo Walter, De Clerck Frank, De Freyne David, De Schrijver Reindert, Roijer Nathalie, Vanden Houte Marianne, De Ridder Karel, Deleu Luc, Zelderloo Elke, Valkeniers Michel, De Backer Luc, Vanderoost Jef

Toelichting

Op 13 februari 2023 werd door Francine Hardeman namens Crescendo VZW gevestigd te Rozenlaan 45 te 1700 Dilbeek een aanvraag tot omgevingsvergunning ingediend voor het bouwen van een school voor kleuteronderwijs & lagere school onderwijs in Itterbeek.

Het terrein van circa 67,13 are is aan de oostelijke en westelijke zijde begrensd door twee verschillende straten, de Plankenstraat en de Herdebeekstraat. Beide straten komen in zuidelijke richting samen in de Rollestraat en lopen in noordelijke richting door de woonwijk om aan te sluiten op de Ninoofsesteenweg. De onmiddellijke omgeving wordt gekenmerkt door open bebouwing.

Aan de noordelijke en zuidelijke zijde grenst het terrein aan woningen die zijn gericht naar de omliggende straten.

Het gebouw wordt met een L-vormig grondplan voorzien met het lange been parallel aan de noordelijke perceelsgrens en het korte been aan de zijde van de Herdebeekstraat. De school staat op minimaal 10m van de aanpalende perceelsgrenzen. Het gebouw heeft aan de Herdebeekstraat een breedte van 39,15m met een diepte van 20,60m aan de zuidelijke zijde en 60,60m aan de noordelijke zijde. Ter hoogte van de Plankenstraat bedraagt de breedte van het lange been 12,40m. Het schoolgebouw is uitgevoerd met diverse dakvormen. Het korte been is uitgevoerd met een plat dak bij een kroonlijsthoogte van 4,90m met in het midden twee hellende daken van 30° met een nokhoogte van 7,41m. Het lange been is aan de zijde met de perceelsgrens uitgevoerd met een zadeldak met een kroonlijsthoogte van 7,38m en een nokhoogte van 9,86m en de andere helft bevat een plat dak met een kroonlijsthoogte van 7,40m. Ter hoogte van de oksel wordt aan de zijde van het lange been en de voorgevel aan de Plankenstraat een 4,50m brede luifel met plat dak bij een kroonlijsthoogte van 3,46m voorzien.

Het gebouw bevat op het gelijkvloers 4 kleuterklassen, een zorgklas, bergruimte, sanitair, burelen voor directie en secretariaat alsook een polyvalente zaal met aanpalende berging, keuken en aparte inkom. Op de verdieping zijn 6 klassen, 2 themalokalen, een zorgklas, lerarenlokaal met kitchenette en sanitair voorzien.

Op 4,90m van het schoolgebouw wordt aan de zijde van de Plankenstraat een fietsenberging voorzien. Deze heeft een breedte van 9,45m en een diepte van 10m, uitgevoerd als een afdak met plat dak met een kroonlijsthoogte van 3,46m.

Gezien het afhellend verloop van het terrein van de noordelijke perceelsgrens naar de zuidelijke grens, wordt het terrein afgegraven voor de inplanting van de school. Ter hoogte van beide zijdelingse perceelsgrenzen wordt een natuurlijke helling voorzien die wordt aangeplant met een groenbuffer. Ter hoogte van de noordelijke grens wordt deze helling gesteund door een keerwand waardoor tussen de keerwand en de school een afgesloten speelzone met gras en zand kan ingericht worden voor de kleuterklassen. Ter hoogte van de burelen is een klinkerverharding aanwezig met 6 parkingplaatsen in grasdallen. Aan de zijde van de Herdebeekstraat is voor de school een verharding aanwezig met een

parking met 7 plaatsen ter hoogte van de burelen en een trappartij en helling ter hoogte van de inkom van de polyvalante zaal.

Aan de zijde van de Plankenstraat wordt een verharding van 4,90m breed aangelegd die naast de fietsenstalling doorloopt langs beide zijden van de oksel van het grondplan. Vanaf de fietsenberging worden tot aan de zuidelijke perceelsgrens diverse bomen aangeplant.

Wegeniswerken:

In de aanvraag wordt voorzien in een kosteloze grondafstand. Het betreft een stuk grond gelegen langs de Herdebeekstraat rechtover huisnummer 160. Dit stuk heeft bij benadering een

trapeziumvorm met een lengte van 29,01 m aan de zijde van de Herdebeekstraat en een breedte van ca. 4,20 m. De totale oppervlakte bedraagt 1 are en 1 centiare (zie rooilijnplan). Dit stuk grond zal gratis worden afgestaan aan de gemeente. Er wordt dus een nieuwe rooilijn voorzien ca. 4,20 m achter de bestaande rooilijn. Het gedeelte tussen de bestaande en de nieuwe rooilijn wordt aangelegd in klinkerverharding en grasdallen. Dit stuk grond zal worden gebruikt als Kiss & Ride zone bij de school.

Betreft het vergoedingsprincipe is er enerzijds door de gemeente geen waardevermindering-vergoeding verschuldigd aan de grondeigenaar en anderzijds is er evenmin een waardevermeerdering-vergoeding door de aanvrager verschuldigd aan de gemeente, aangezien de zone die buiten de rooilijn valt kosteloos worden overgedragen aan de gemeente.

Ligging:

- Itterbeek, Herdebeekstraat zn en Itterbeek, Plankenstraat zn
- Kadastraal gelegen: (afd. 5) sectie A 420 B en (afd. 5) sectie A 420 A

Planologische ligging

- De aanvraag situeert zich volgens het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse (koninklijk besluit van 7 maart 1977) in woongebied met landelijk karakter.
- De percelen zijn niet gelegen binnen de grenzen van een goedgekeurd bijzonder plan van aanleg of verkaveling.

Historiek

Volgende vergunningen en/of weigeringen werden verleend:

- Stedenbouwkundig attest 877.4/06/4/014 voor stedenbouwkundige inlichtingen - positief gevonden op 12/06/2006.

Adviezen

Er werd advies gevraagd aan de brandweer, Farys, Fluvius, Proximus, de Vlaamse Maatschappij, de ASTRID-veiligheidscommissie en de provinciale dienst waterlopen. Al deze adviesinstanties brachten een gunstig of een voorwaardelijk gunstig advies uit (zie bijlagen). Openbaar onderzoek

De aanvraag werd onderworpen aan een openbaar onderzoek.

Het openbaar onderzoek werd gehouden van 7 mei 2023 tot 6 juni 2023.

Resultaat: geen petitielijsten, 53 schriftelijke bezwaren, geen schriftelijke gebundelde bezwaren, geen mondelinge bezwaren en 26 digitale bezwaren.

Samenvatting en beoordeling van de bezwaren:

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 de 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 20 tot en met 51) dienen door de vergunningverlenende overheid te worden behandeld. Alle samengevatte bezwaren zijn te vinden in bijlage. De bezwaren met betrekking tot de wegenis (bezwaren 1 tot en met 19) worden als volgt samengevat en behandeld door de gemeenteraad:

Argument

Beoordeling

Mobiliteit

1. Een feestzaal voor 900 personen zal parkeeroverlast veroorzaken.

2. Er zijn geen garanties dat de grote zaal met een capaciteit van 900 personen niet voor andere nevenactiviteiten zal gebruikt worden. Er mag dan wel geen milieuvergunning meer voor aangevraagd worden, de gebouwen/zalen blijven nog steeds identiek aan de vorige. Andere activiteiten kunnen tot nog meer verkeershinder en lawaai leiden.

3. Er is geen enkele garantie geboden dat de grote zaal (capaciteit 900 personen) in een later stadium niet voor andere buitenschoolse activiteiten zal gebruikt worden met lawaai en verkeershinder tot gevolg.

4. Er wordt aanzienlijke verkeershinder en -onveiligheid gevreesd. De dorpskern is ontworpen en gebouwd in een tijd dat autoverkeer minimaal was. De smalle, kronkelende straten zijn onvoldoende voorbereid op het soort verkeer dat een grote school ongetwijfeld zal genereren. Het toevoegen van honderden voertuigen aan deze straten tijdens de piekuren van de school zou leiden tot aanzienlijke vertragingen en, erger nog, een potentieel gevaar voor zowel de schoolgaande kinderen als andere weggebruikers.

5. De MOBER spreekt van een parkeercapaciteit van 104 plaatsen in de onmiddellijke omgeving. De buurt verzet zich hier hevig tegen met onderbouwde tellingen:

- Er zijn nieuwe verkeerstellingen van november 2022 toegevoegd. Wat opvalt is dat zij niet alleen de verkeerstellingen uit de (vroegere) mobiliteitsstudie (genomen ten tijde van Corona) ontkrachten, maar dat het alleen maar blijft bij nieuwe tellingen; de impact van de komst van de nieuwe school op de mobiliteit wordt zelfs niet meer geactualiseerd aan de nieuwe verkeerstellingen.

- Parkeren in de Plankenstraat op de rijbaan is niet mogelijk want het is er veel te smal (asfalt aan nr. 36b is 4,10m breed) en 2 auto's kunnen elkaar niet kruisen zonder op de stoep te rijden. De voetpaden zijn niet aangelegd en veel ontbreken.

- Parkeren langs de Herdebeekstraat: Met het markeren van een middenlijn in de bocht aan de school is er een verlies van 13 parkeerplaatsen. D.w.z. dat de parkeerplaatsen in de Herdebeekstraat zullen verminderen van 21, voorzien in de mobiliteitsstudie, naar maximum 8 parkeerplaatsen.

- Parkeren langs de Rollestraat: Om de zone 30 km/u na te leven is het nodig de parkeerplaatsen te markeren met streken van maximum 3 parkeerplaatsen links en rechts van de baan en een parkeerverbod aan beide kanten, 30 à 40 m van het kruispunt. Daardoor zullen de

Ongegrond. De aanvrager geeft duidelijk aan dat de zaal dienstig zal zijn aan school-ondersteunende functies zoals refter, sportzaal,... Dit wordt gestaafd door het niet opnemen van de verplichte milieulijken horende bij een zaal voor externe gebruikers (feestzaal). Dit argument is deels gebaseerd op assumpties omtrent de vorige aanvraag waarover nooit werd beslist. Echter wordt in de huidige aanvraag geen feestzaal voorzien.

Deels gegrond. De tellingen gebeurden op momenten die niet representatief waren en gebeurden daarom opnieuw. Er dient rekening gehouden te worden met de vermelde aspecten. Uit nieuwe tellingen blijkt dat tijdens de piekmomenten van begin en einde van de schooldag er voldoende mogelijkheden zijn om de parkeeropvang horende bij het ophalen van leerlingen op te vangen. Op eigen terrein is de parkeeropvang voor de werknemers (leerkrachten) voorzien.

parkeerplaatsen verminderen van 14 naar maximum 12 parkeerplaatsen.

- Parkeren langs Breugelweg: Via de Plankenstraat is de Breugelweg moeilijk bereikbaar als er auto's geparkeerd staan en vanaf de lente niet meer bereikbaar door het terras van het café. De in en uitgang zal via de Rollestraat moeten gebeuren. D.w.z. dat 2 auto's elkaar moeten kunnen kruisen en dit is onmogelijk bij het parkeren aan beide kanten. Er is dus maar een parkeerstrook mogelijk. Het niet markeren van parkeerplaatsen heeft als gevolg dat veel auto's meer plaats zullen innemen dan echt nodig. De parkeerplaatsen zullen dan verminderen van 24 naar max 11 parkeerplaatsen.

- De mobiliteitsstudie werd opzettelijk gehouden op momenten die niet representatief zijn, nl. de laatste week van het schooljaar en het begin van de grote vakantie en in oktober. Daarnaast werden geen metingen gedaan tijdens de koude maanden en de regenmaanden (zoals november, december, januari, februari, maart,...). Finaal werden alle metingen dan ook nog eens gedaan tijdens een jaar met allerlei Corona-maatregelen...

- In de Herdebeekstraat werden door de gemeente in de bocht waar de school zou moeten komen witte stippellijnen aangebracht. Hierdoor kan er niet meer kan geparkeerd worden (want "gevaarlijk daar in die bocht" en dus een "noodzakelijke ingreep"). Nu reeds (dus zonder die school) waren dat terechte bemerkingen. Dit parkeerverbod wordt echter regelmatig met de voeten getreden vooral bij activiteiten in de bestaande parochiezaal. Deze gevaarlijke bocht ligt pal aan de geplande zoenzone van de school. De zone 30 wordt er op vandaag ook niet gehandhaafd door de autoriteiten, evenmin als het parkeerverbod.

6. De schoolsite voorziet geen eigen autoparkeerplaatsen, met uitzondering van de 13 parkeerplaatsen voor de leerkrachten (incl. 1 gehandicapte parkeerplaats). Het mobiliteitsplan Dilbeek (cfr. pagina 27) is dienaangaande zeer duidelijk: *"Grotere ontwikkelingen hebben op de site steeds uitgebreid aandacht voor korte voetgangersverplaatsingen, comfortabele fietsverplaatsingen en -stallingsruimte, korte relaties met de meest frequente OV-haltes en het op een duurzame wijze opvangen van de parkeervraag op eigen terrein (niet het openbaar domein). Naast de aandacht voor de eigen site".*

7. Er is geen schoolvervoersplan bij de aanvraag gevoegd. Iets wat volgens het mobiliteitsplan van Dilbeek verplicht is.

Deels gegrond. Er zijn echter ook geen richtlijnen over hoeveel parkeerplaatsen er voor de personeelsleden voorzien moeten worden. De verantwoordelijkheid zal bij de werkgever liggen om er voor te zorgen dat de modal shift bij de personeelsleden zo veel als mogelijk wordt toegepast. Dit wordt mee opgenomen in de voorwaarden van de vergunning.

Ongegrond. Een schoolvervoersplan is niet verplicht volgens het Dilbeeks mobiliteitsplan.

Na de opmaak van het mobiliteitsplan werden er schoolvervoersplannen opgemaakt voor bestaande scholen. Er wordt nergens vermeld dat het verplicht is voor nieuwe scholen.

8. De MOBER hanteert OV-gemiddelden die helemaal niet toepasbaar zijn op de realiteit van dit project en zijn ligging in het heuvelachtige Sint-Anna-Pede. Niet toepasbare en dus niet relevante aannames volgens dewelke 25% van de leerlingen van de basisschool met de fiets naar school zouden komen. Wij checkten de afgelopen week (einde mei 2023) opnieuw op verschillende dagen het fietsgebruik in andere Dilbeekse scholen, onder meer de reeds bestaande Sint-Alenaschool in Dilbeek (Crescendo) die in Sint-Anna-Pede een tweede school wil oprichten. De vaststellingen zijn overduidelijk: slechts zeer weinig leerlingen gaan met de fiets naar school, zelfs in de maand mei met bijzonder mooi weer.

Deels gegrond: Op heden gaan onvoldoende kinderen met de fiets naar school. Echter werken scholen aan stimulerende activiteiten om kinderen via het STOP-principe te motiveren om met de fiets of te voet te komen.

Door het voorzien van mogelijkheden op het terrein voor fietsen en het ontnemen van mogelijkheden tot gebruik van de wagen kan het te voet komen en fietsgebruik gestimuleerd worden.

Deze nieuwe school is bedoeld als een buurtschool en vele leerlingen zullen van kortere afstanden komen. De school van deze aanvraag heeft een capaciteit van 220 leerlingen. Dit is perfect vergelijkbaar met bv. de school in Sint-Martens-Bodegem.

Ongegrond: In de collegebeslissing van 30/05/2022 werd dit besproken en beslist:

9. Tot op heden nog geen beslissing dat de gemeente Dilbeek zal overgaan tot het nemen van milderende maatregelen. De mobiliteitsstudie (p. 37) stelt het volgende : *“Door de gemeente Dilbeek zullen o.a. de volgende maatregelen genomen worden.*

- Zone 30 aan schoolomgeving (verplicht)
- Een deel van de Plankenstraat aan de school wordt een schoolstraat (hoe beperkter, hoe meer parkeergelegenheid)
- Aanbrengen van gemarkeerde parkeervakken op de Herdebeekstraat voor betere doorstroming van het verkeer en duidelijke parkeersituatie
- In de Herdebeekstraat kan een poorteffect gecreëerd worden bij het binnenrijden van de schoolomgeving
- Parkeerverbod ter hoogte van bocht Herdebeekstraat
- Mogelijk verlengen van bestaande voetpaden”

Op dit moment is het verkeer in de Herdebeekstraat al zeer beduidend toegenomen want ze wordt gebruikt als sluipteg om vanuit het Pajottenland naar Anderlecht/Brussel te rijden. Het betreft hier verkeer komende van zowel de Lenniksebaan als van de Ninoofsesteenweg. Hier nog eens een school inplanten voor 220 leerlingen die hoogstwaarschijnlijk niet uit Itterbeek zullen komen, gaat dit verkeersinfarct alleen doen toenemen. Kijk maar hoe het verloopt op de schoolsite Keperenbergstraat.

“Volgende flankerende maatregelen zullen in de loop van de komende jaren genomen worden in de schoolomgeving om het verkeer veilig te laten verlopen, voor de school actief is:

- Huidige zone 30 vergroten: momenteel is het centrum van Sint-Anna-Pede zone 30 tot aan de projectzone, dit moet uitgebreid worden zodat de projectzone comfortabel in de zone 30 ligt.
 - Parkeervakken belijnen in de Herdebeekstraat: voor betere doorstroming en duidelijkere parkeersituatie
 - Een deel van de Plankenstraat inrichten als schoolstraat
 - Parkeerverbod in de bocht van de Herdebeekstraat: momenteel al ingevoerd d.m.v. een aslijn
 - Poorteffect creëren bij het binnenrijden van de zone 30 op de Herdebeekstraat
 - Plaatsen van een dynamisch snelheidsbord in de zone 30
 - Regelmatige snelheidscontroles uitvoeren in de zone 30
- Volgende flankerende maatregelen zullen in de loop van de komende jaren genomen worden in de schoolomgeving indien de situatie het nodig acht:*
- Fietssuggestiestroken op Herdebeekstraat
 - Parkeerverbod rond de school uitbreiden
 - Mogelijks verlengen van de bestaande voetpaden in de Plankenstraat.”

10. School, levering van eten, drinken, materiaal met camions, zwaar verkeer, onderhoud tuin,... zorgen allemaal voor bijkomend verkeer.

11. Zijn er parkingplaatsen voor de bussen (bussen voor zwemlessen, andere activiteiten van de kinderen) en indien nodig de ziekenwagen?

12. De bushalte op 200m: Deze halte met de lijnen 118 en 570 is gezien het traject potentieel enkel nuttig voor het luttele aantal kinderen woonachtig in Schepdaal die voldoende oud zijn om alleen de bus te nemen of die begeleid worden door autoloze ouders. Zelden nemen kinderen jonger dan 12 jaar alleen een bus. Bovendien stelt zich hier een probleem van timing. Men kan zich afvragen waarom de MOBER melding maakt van een totaal onnuttige bushalte voor een kleuter- en basisschool die zich op meer dan 1km wandelafstand zou bevinden. Geen enkele kleuter kan tot daar stappen, laat staan door regen en wind.

13. De Kiss & Ride zone gaat voor files zorgen. Er is maar een rijstrook en kinderen afzetten neemt een zekere tijd, want ouders stappen uit om kinderen uit te laten en de boekentassen uit de koffer te halen (vastgesteld in andere scholen van Dilbeek). D.w.z. dat de auto's achteraan moeten wachten tot de voorganger weggrijdt. 90,48% van het verkeer komt van de N8. D.w.z. dat veel auto's die richting gaan terugnemen. Zonder zicht van wat uit de bocht komt is terugkeermaneuver niet zonder risico. Om die reden zullen veel auto's gaan parkeren

14. Uit de plannen blijkt dat de Kiss & Ride zone helemaal tegen de perceelsgrens van een aanpalers georganiseerd wordt. Het voetpad vóór deze perceel moet zelfs aangepast worden voor de inrichting van deze Kiss & Ride zone.

15. De Kiss & Ride is maar 18m lang, dus voor 3 auto's maximum. Zo staat in de documenten. Deze is dus niet voor 4 auto's zoals de foto's aanduiden in de plannen.

16. De onveilige Kiss & Ride-zone vereist een aanpassing van het rooilijnplan van de Herdebeekstraat en vereist een beslissing van de gemeenteraad. De Herdebeekstraat is daarenboven een buurtweg. Het realiseren van de voorziene Kiss & Ride zone omvat een aanpassing van het rooilijnplan van de Herdebeekstraat wat de bevoegdheid van de gemeenteraad is. Zoals blijkt uit de verantwoordingsnota maakt het wijzigen van

Deze maatregelen worden pas genomen bij het verkrijgen van een vergunning in laatste aanleg.

Ongegrond. Het logistieke verkeer voor de uitbating van een school is verwaarloosbaar en zal bovendien niet tijdens de piekuren gebeuren.

Ongegrond. De bussen/ziekenwagens kunnen desgevallend parkeren op de Kiss & Ride zone. Ook dit verkeer is verwaarloosbaar en zal zich niet tijdens de piekuren voordoen.

Ongegrond. De bereikbaarheid van de school met het openbaar vervoer is inderdaad beperkt. Echter gaan leerlingen van een lagere- en kleuterschool niet alleen op pad en worden ze vergezeld door een ouder. Deze kunnen de nodige maatregelen nemen (buggy, loopfietsje,...) om het traject te overbruggen.

Het huidige bustraject heeft op heden nog geen rekening gehouden met de nieuwe te bouwen school, waarbij na oprichten in samenspraak met De Lijn naar een wijziging van het traject kan gewerkt worden.

Ongegrond. Het sturen van de te gebruiken rijwegen kan niet via een omgevingsvergunning gebeuren. Het voorzien van de Kiss & Ride zone stimuleert het snel afzetten van kinderen zonder een te grote parkeerzone te moeten voorzien (die slechts in piekmomenten zal gebruikt worden).

Later zijn de mogelijkheden er om via verkeersborden het verkeer in bepaalde richtingen te sturen naargelang de verkeersstromen of -problemen.

Ongegrond. Dit aspect van de werken bevindt zich volledig op openbaar domein. Het feit dat het zich "voor het perceel" van een particulier bevindt, bewijst nog niet dat hierdoor overlast naar die particulier toe veroorzaakt zal worden.

Gegrond. Dit is hoogstwaarschijnlijk een fout in de tekst van de mobiliteitsstudie. Op het ingediende plan is de Kiss & Ride zone 19 m aan de binnenzijde (het vlak waar auto's op kunnen staan is dus langer). Het ingediende plan met vier auto's is dus correct. Wat op het plan staat, zal worden vergund.

Ongegrond. De gemeenteraadsbeslissing i.v.m. het aanpassen van het rooilijnplan maakt weldegelijk onderdeel uit van de procedure.

dit rooilijnplan geen deel uit van deze omgevingsaanvraag.

17. De Keperenberg met stijgingspercentage van soms 12% en nog meer boven op de Plankenstraat is al een uitdaging voor volwassenen, laat staan voor kinderen, en dat zonder fietspad.

Ongegrond. De Keperenbergstraat ligt op 1 km van de mogelijk toekomstige schoolsite, die op de Herdebeekstraat gelegen is. In hoeverre de hellingsgraad van een weg al als argument kan ingeroepen worden, is deze van de Herdebeekstraat gemiddeld 3,2% (met een maximum van 7,6%). De Keperenbergstraat heeft een hellingsgraad van gemiddeld 5,5% (met een maximum van 8,1%).

Bovendien zullen veel ouders die kinderen met de fiets brengen deze achterop nemen, of met (elektrische) (bak)fietsen vervoeren

18. Het fietsnet is onvoldoende ontwikkeld om bereikbaarheid met de fiets realistisch te maken

Ongegrond. Er liggen conforme fietspaden op de omliggende lokale ontsluitingswegen zoals de Roomstraat, Rollestraat en verderop de Ijsbergstraat. In het collegepunt van 30/5/2022 werd bovendien beslist om bijkomende maatregelen in te voeren die de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers moeten verhogen. De Plankenstraat zou een schoolstraat worden en dus autovrij. De Plankenstraat is bovendien een verkeersluwe erftoegangsweg met lage verkeersintensiteit die geen bijkomende fietsinfrastructuur vereist.

19. Vandaag de dag ligt een deel van de Herdebeekstraat in een zone 30. Deze snelheidsbeperking wordt zelden gerespecteerd. Snelheidscontroles zijn er nooit. Hoe gaat u de snelheidsbeperkingen kunnen opleggen in de schoolomgeving?

Ongegrond. Dit argument is niet stedenbouwkundig van aard.

Beoordeling wegenis

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 (cf. Artikel 3 en 4).

De verplaatsing van de rooilijn van ca. 4,20 m naar achter over een lengte van ca. 29 m en de bijhorende gratis grondafstand aan de gemeente maken de aanleg van een Kiss & Ride zone mogelijk.

De aangevraagde wegeniswerken (de verplaatsing van de rooilijn en de bijhorende gratis grondafstand aan de gemeente en aanleg van een Kiss & Ride) zijn in overeenstemming met de doelstellingen en principes uit het decreet van 3 mei 2019 houdende de Gemeentewegen: een Kiss & Ride is een zone die speciaal wordt voorbehouden voor het ophalen en afzetten van kinderen. Op die manier wordt enerzijds een veilige zone gecreëerd waar kinderen kunnen worden afgezet en opgehaald zonder ze nog andere conflictpunten voorbij moeten en anderzijds wordt op deze manier ook file op de straat zelf vermeden (betere doorstroming) en dienen er minder volwaardige parkeerplaatsen te worden voorzien

Juridisch kader

- Decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning;
- Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 betreffende de omgevingsvergunning;

- Besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne (VLAREM II);
- Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening gecoördineerd bij besluit van de Vlaamse regering van 15 mei 2009 (BS 20 augustus 2009, hierna genoemd de VCRO en latere wijzigingsdecreten);
- Decreet van 3 mei 2019 houdende de Gemeentewegen.

Beslissing

Met algemene stemmen

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 wijziging (verlegging en verbreding) van de rooilijn van de Herdebeekstraat en haar ligging, breedte en uitrusting goed.

Artikel 3. De gemeenteraad keurt het rooilijnplan van 10 maart 2022, opgemaakt door landmeter Marc Geerts in opdracht van VZW Crescendo, goed.

Artikel 4. De gemeenteraad keurt de belofte van kosteloze grondafstand goed als realisatiewijze voor de gewijzigde gemeenteweg. Het tracé van de Kiss & Ride zone wordt ingelijfd in het openbaar domein, waarbij de eigendomsoverdracht als last dient te worden opgelegd.

**Namens de gemeenteraad,
voor eensluidend afschrift**