

MOTIVERINGSNOTA

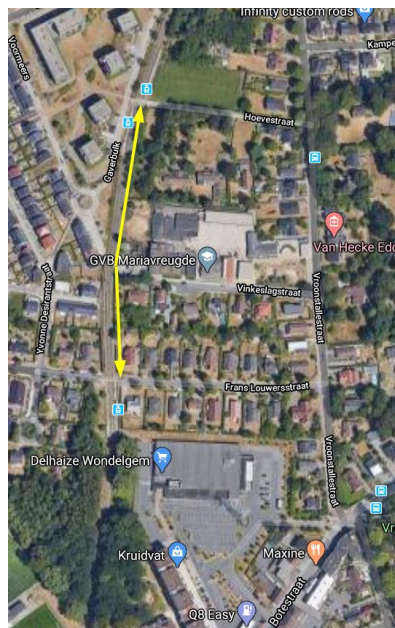
Auteur:
Datum:

1. Inleiding

Huidig dossier heeft betrekking op de aanleg van een nieuw fiets –en wandelpad in Wondelgem dat kan worden gecatalogiseerd als trage weg met een belangrijke lokale ontsluitende functie voor onder andere de basisschool Mariavreugde, twee tramhaltes, supermarkten en de achterliggende woonwijk Lange Velden. De projectzone bevindt zich meer bepaald langsheen de tramspoorlijn Gent-Evergem tussen de Frans de Louwersstraat en de Hoeverstraat. Om dit fiets –en wandelpad te kunnen realiseren zullen er gronden moeten worden verworven en een nieuwe rooilijn worden vastgelegd.



Kaart I: Ontwerp



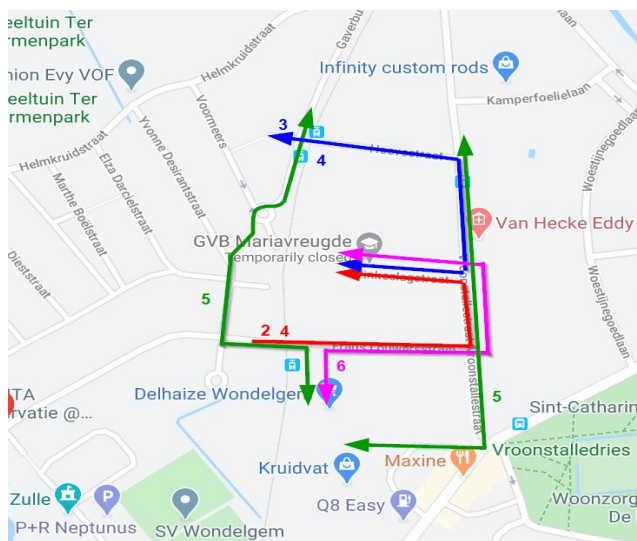
Kaart II: Situeringplan

2. Problematiek en doelstelling

Het vastleggen van de nieuwe rooilijn is cruciaal om het nieuwe fiets –en wandelpad te kunnen realiseren. Het project betreft de realisatie van een fiets –en wandelpad van 3m90 breed die de bereikbaarheid van de school GVB Mariavreugde en de doorbaarheid van de buurt sterk zal verbeteren.

2.1. Problematiek

De bereikbaarheid van de school Mariavreugde en bij uitbreiding de gehele buurt is momenteel niet optimaal voor voetgangers en fietsers. Bij behoud van bestaande toestand zonder nieuwe infrastructuur zien we volgende potentieel gevaarlijke situaties:



Kaart III: Problematieken projectzone

1. Problematieken Vroonstallestraat:

- a. **Faciliteiten voetgangers:** Het gedeelte van de Vroonstallestraat tussen de Hoevestraat en de Vinkeslagstraat heeft een zeer smal voetpad, waardoor voetgangers zich op straat moeten begeven. De school organiseert ook schoolrijen die zich via dit smalle paadje moeten verplaatsen. Noch de straat-, voetpad- of bermbreedte zijn hiervoor echter toereikend.
- b. **Faciliteiten fietsers:** In de Vroonstallestraat ligt er aan de westzijde een veel te smal fietspad en aan de oostzijde een veel te smalle fietsuggestiestrook. De Vroonstallestraat vormt als lokale fietsroute een belangrijke verbinding met o.a. het kruispunt van de Evergemsesteenweg en de R4 en trekt zodus ook veel fietsers aan die langere afstanden afleggen. In een zone 30 wordt er vaak gekozen voor gemengd verkeer, maar belangrijk hierbij is wel dat de verhouding tussen het aantal zachte weggebruikers en het gemotoriseerde verkeer goed zit en dat er rekening wordt gehouden met het type zachte weggebruikers. Zeker wanneer er zoals in de Vroonstallestraat veel kinderen fietsen en wandelen, wordt er best naar een alternatieve route gezocht.
- c. **Beperkte optimalisatiemogelijkheden:** Op termijn zal de stad de fiets –en voetgangersinfrastructuur in de Vroonstallestraat nog optimaliseren, maar de Vroonstallestraat is sowieso te smal om aangename, comfortabele en veilige fietspaden én

voetpaden te voorzien. De enige mogelijkheid om extra breedte te kunnen gebruiken is het bijkomend verwerven op een diepte van 1.5 meter aan 11 tot 14 aanpalende woningen.

- d. **Kruispunt Vinkeslagstraat:** De Vinkeslagstraat werd recent ingericht als schoolstraat omdat er veiligheidsissues optraden met fietsers en voetgangers. Deze kwamen namelijk steeds in conflict met wagens die manoeuvres uitvoerden. Bovendien bracht dit ook problemen met zich mee voor de doorgang van de brandweer. Met de schoolstraat zijn deze conflicten grotendeels verholpen, maar het probleem heeft zich nu deels verplaatst naar het kruispunt van de Vinkeslagstraat met de Vroonstallestraat.
 - e. **Intensiteiten en overdreven snelheid:** Uit de laatste tellingen blijkt dat er tussen 7:45 en 8:45 meer dan 240 motorvoertuigen door de Vroonstallestraat rijden ter hoogte van de Vinkeslagstraat. Volgens de laatste drie snelheidsmetingen in de Vroonstallestraat ter hoogte van de Vinkeslagstraat ligt de gemiddelde snelheid rond de 30 km/u. Een cijfer voor het meten van snelheidsproblematieken dat meer richtinggevend is, is de zogenaamde V85. De V85 geeft de snelheid aan die door 85% van de autobestuurders niet wordt overschreden. In de Vroonstallestraat ligt deze ook steeds hoger dan 40 km/u, wat beduidend meer is dan het toegelaten maximum van 30 km/u. De V85 ligt hoog voor een dergelijke straat, wat de veiligheid absoluut niet ten goede komt.
2. **Ontsluiting omgeving Zwembadstraat:** De kortste weg voor de stappende en fietsende bewoners van de Zwembadstraat en omgeving naar de GVB Mariavreugde loopt via de Frans Louwersstraat, de Vroonstallestraat en vervolgens de Vinkeslagstraat. Daarbij moeten fietsers richting de school de Vroonstallestraat ook twee keer oversteken wat gezien de beperkte ruimte voor fietsers in combinatie met de beperkte optimalisatiemogelijkheden en overdreven snelheid tot conflicten kan leiden. Bovendien telt deze omweg ca. 300m extra ten opzichte van het geplande autovrije fiets –en wandelpad.
 3. **Ontsluiting omgeving Gaverbulk:** De kortste weg voor de stappende en fietsende bewoners van de omgeving Gaverbulk naar de GVB Mariavreugde loopt via de Hoevestraat, Vroonstallestraat en vervolgens de Vinkeslagstraat. Daarbij moeten fietsers vertrekkende van de school ook twee keer de Vroonstallestraat oversteken wat gezien de beperkte ruimte voor fietsers en voetgangers in combinatie met de beperkte optimalisatiemogelijkheden en overdreven snelheid tot conflicten kan leiden. Bovendien telt deze omweg ca. 250m extra ten opzichte van het nieuwe fiets –en wandelpad.
 4. **Tramhaltes Hoevestraat en Langeveld:** Scholieren en bezoekers van de GVB Mariavreugde moeten nu steeds een omweg maken van respectievelijke ca. 300m en 250m naar de tramhaltes Hoevestraat en Langeveld en moeten hiervoor steeds via de drukker Vroonstallestraat. De realisatie van een pad dat de meest directe lijn volgt van de school naar de tramhaltes en waarbij op de weg er naar toe geen conflicten kunnen opduiken met gemotoriseerd verkeer, zal voor een sterke stimulans zorgen om meer gebruik te maken van de tram voor woon-schoolverkeer.
 5. **Ontsluiting winkels hoek Vroonstallestraat en Botestraat:** De autovrije verbinding tussen de Hoevestraat en de Frans Louwersstraat vormt tevens een verbinding voor de gehele buurt met de winkels op de hoek van de Vroonstallestraat en de Botestraat (Delhaize, Tom&Co, KBC, ...). Er kan immers direct worden aangesloten op het bestaande pad tussen de Frans Louwersstraat en de parking van de Delhaize. De scholieren van de GVB Mariavreugde en de bewoners aan de oostzijde van de tramsporen moeten hiervoor vandaag nog steeds via de Vroonstallestraat. Door de rechtstreekse verbinding met de gehele buurt zullen een groot aantal oversteekbewegingen voor fietsers en voetgangers in de Vroonstallestraat worden vermeden en zal de afstand eveneens kleiner worden. Dit in combinatie met de beperkte ruimte voor fietsers en voetgangers, de beperkte optimalisatiemogelijkheden en overdreven snelheid kan tot conflicten leiden.

6. **Parkeerproblemen:** Er zijn momenteel al afspraken met de Delhaize dat hun parking kan worden gebruikt als stopplaats voor ouders die hun kinderen willen ophalen / brengen met de auto. Door de aanleg van het fiets –en wandelpad zal deze optie veel interessanter worden dan nu het geval is. De problemen die zich nu voordoen aan het kruispunt van de Vinkenslagstraat met de Vroonstallestraat, waarnaar hierboven reeds werd verwezen, zullen daarbij sterk verminderen.

2.2. Doelstelling

De aanleg van een fiets –en wandelpad langs de tramsporen tussen de Frans Louwersstraat en de Hoevestraat biedt een antwoord op de hierboven beschreven problematieken. Onderstaande kaart geeft duidelijk aan welke verbindingsmogelijkheden het nieuwe fiets –en wandelpad biedt.



Kaart IV: Omgeving projectzone en verbindingen

Zo zullen zowel scholieren komende vanuit de omgeving Zwembadstraat als de scholieren komende van de omgeving Gaverbult gebruik kunnen maken van de nieuwe verbinding van en naar de school Mariavreugde. Daarnaast vormt de verbinding zowel voor buurtbewoners als voor de scholieren een veilige route richting de tramhaltes Langeveld en Hoevestraat, de winkels ten zuiden op de hoek van de Botestraat en de Vroonstallestraat en de parking van de Delhaize Wondelgem. Deze laatste wordt ook door ouders gebruikt voor het ophalen van hun kinderen.

Concreet zal deze verbinding een veilige verbinding creëren voor de schoolgaande jeugd en de buurtbewoners wat het gebruik van zachtere mobiliteit zal stimuleren.

3. **Feitelijke en juridische toestand**

Het nieuw te realiseren fiets– en wandelpad zal langsheen de tramsporen op volgende locaties aansluiten op de bestaande wegenis:

- Ter hoogte van de Hoevestraat (in beheer van de Stad Gent)
- Ter hoogte van de Vinkenslagstraat (in beheer van de Stad Gent), meer bepaald op de 4 meter brede doorsteek die de school reeds realiseerde op het einde van de nu nog doodlopende Vinkenslagstraat
- Ter hoogte van de Frans Louwersstraat en de doorsteek naar de Delhaize Wondelgem (beide wegenis in beheer van de Stad Gent) en de tramoversteek (in beheer van De Lijn)

Met opmerkingen [PD1]: Zeker te bekijken door DWBW

4. Gemeentelijk beleidskader

In het bestuursakkoord van de Stad Gent 2019-2024 wordt sterk ingezet op veilig en comfortabel fiets –en wandelverkeer. In het hoofdstuk “Veilig en vlot door Gent” is hierover het volgende opgenomen: *De Gentenaar wordt mobieler door een dalende autoafhankelijkheid. Het verbeteren van de duurzame mobiliteitsmogelijkheden in combinatie met het verbeteren van de leefkwaliteit maakt van Gent een levendige, aangename en bereikbare stad.*

Pg.24: We bouwen versneld voort aan het regionale netwerk van fietssnelwegen voor lange afstand, ook in het havengebied, en aan comfortabele invalroutes naar de binnenstad. Dat doen we onder meer door de aanleg van fietsstraten. We bouwen ook verder aan fietsverbindingen naar en tussen de deelgemeenten en tussen randgemeenten en Gent. We creëren bijkomende capaciteit in functie van al bestaande en toekomstige stijgingen. We installeren een fietsersbewegwijzering die duidelijk in elkaar zit en we investeren in fietscomfortmaatregelen. Voor kinderen van 10 jaar moet het mogelijk zijn om veilig alleen door de wijk te fietsen. Elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling en haar omgeving worden gescreend op fietsvriendelijkheid.

Pg.23: Iedereen stapt. Iedereen is op een bepaald moment voetganger. De voetganger is daarom de maat voor de aanleg van het openbaar domein. Er komt een volwaardig actieplan. We installeren een voetgangersbewegwijzering die afstanden in tijd weergeeft. We stellen een netwerk op van veilige voetgangersroutes doorheen woonwijken en in de deelgemeenten. We verbeteren in alle wijken de voetpaden en zorgen voor kwalitatieve trage wegen. Daartoe werken we op maat van kinderen en van senioren. Het moet mogelijk zijn voor zowel kinderen als senioren om zich veilig en zelfstandig door de wijk te verplaatsen. Het wandelnetwerk is veilig, aantrekkelijk en uitdagend voor een kind en verbindt plaatsen om te spelen. Zo blijft stappen een logische verplaatsingsvorm binnen de wijk. Alle drukke wegen krijgen veilige oversteekpunten. We maken het openbaar domein beter toegankelijk voor rolstoelen en kinderwagens, en bewaken dit principe ook bij werken. Een doordachte inplanting van objecten in het openbaar domein is daarbij cruciaal. Ondanks stevige investeringen in de heraanleg van trottoirs worden bijkomende budgetten voorzien. We experimenteren met slimme verkeerslichtenregeling, bijvoorbeeld sneller groen voor voetgangers als het regent, en ijveren voor conflictvrije kruispunten.

Ook in het Mobiliteitsplan wordt er sterk ingezet op de zachte weggebruikers met daarbij extra aandacht voor het woon – school fietsverkeer en voetgangers.

Hoofdstuk 6.3.4.: Extra aandacht voor woon – school fietsverkeer: Het aandeel dagelijkse fietsers dat een verplaatsing van of naar een school heeft, is in Gent zeer hoog. Toch is hier nog een belangrijke potentie weggelegd omdat er grote verschillen zijn in fietsgebruik tussen scholen onderling. Schoolvervoer met de fiets kenmerkt zich door sterk piekgebonden te zijn (zeer grote aantallen fietsers binnen een kort tijdsbestek). De schoolvervoerplannen zullen de ambitie hebben om niet enkel de directe schoolomgeving te gaan screenen maar ook de fietsinfrastructuur van en naar de scholencampussen te gaan screenen en op te waarderen in functie van comfort en verkeersveiligheid.

Hoofdstuk 6.2.8.1 Kinderen Ze zijn onze toekomst en moeten goed beschermd worden. Ze zijn vaak zeer kwetsbaar in het verkeer, waardoor het belangrijk is om op plaatsen waar ze vaak komen extra aandacht aan hen te besteden bij de inrichting van de weg. De komende jaren zal dan ook volop ingezet worden op veiliger schoolomgevingen en veiliger schoolroutes, door deze systematisch te gaan screenen in functie van toegankelijkheid en verkeersveiligheid met degelijke voetpaden en veilige oversteeken.

De realisatie van het beoogde fiets –en wandelpad met oog op een betere bereikbaarheid van de schoolomgeving GVB Mariavreugde en bij uitbreiding de volledige buurt past dan ook perfect binnen de hierboven opgestelde beleidskaders.

5. De voorgestelde nieuwe rooilijn doet geen afbreuk aan de doelstelling 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

De structuur, samenhang en toegankelijkheid van de aanliggende gemeentewegen wordt met de realisatie van dit fiets -en wandelpad niet aangetast. Het fiets -en wandelpad biedt zelfs een duidelijke meerwaarde voor het omliggende wegennet gezien het een goed alternatief zal zijn voor vele zachte weggebruikers. Deze maken nu gebruik van wegenis zoals de Vroonstallestraat die niet voldoende veilig kan worden ingericht voor (jonge) voetgangers en fietsers. De realisatie van het nieuwe fiets -en wandelpad zal dus ook de weggebruikers van de omliggende wegenis ten goede komen.

In het ontwerp van het fiets –en wandelpad is sterk rekening gehouden met de noden van de zachte weggebruikers. Om voetgangers en fietsers in dubbelrichting op het nieuwe fiets –en wandelpad comfortabel te laten kruisen moet er voldoende breedte worden voorzien. Het vademecum fietsvoorzieningen geeft als aanbevolen breedte voor een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad 2m50. Voor voetgangers wordt er aanbevolen om een breedte van minimaal 1m50 te voorzien. Gezien er op piekmomenten, m.n. voor en na schooltijd tezelfdertijd veel voetgangers en fietsers worden verwacht op dit fiets –en wandelpad is het dan ook wenselijk dat de nodige breedte voor zowel voetgangers als fietsers wordt ontworpen. Voor dit fiets –en wandelpad is een breedte voorzien van 3m90, wat quasi overeenkomt met de cumulatieve minimumbreedtes voor zowel dubbelrichting fiets- als voetgangersverkeer.

Daarnaast werd ook rekening gehouden met de eis van De Lijn om een afstand te voorzien van minimaal 2m tussen de buitenste spoorrail en de nieuwe afsluiting. Deze 2m is dan ook noodzakelijk voor het veilig kunnen uitvoeren van onderhoudswerken aan het spoor en het beperken van tramonderbrekingen.

Zowel aan de kant van de tramsporen als aan de kant van de woningen wordt een afsluiting geplaatst waarbij een schrikstrook, inclusief kantstrook of trottoirband, wordt voorzien van 30 tot 40 cm tussen de nieuwe afsluiting en het fiets -en wandelpad. Deze schrikafstand is noodzakelijk om te vermijden dat fietsers met het stuur de afsluiting raken. Aan de kant van de school werd reeds zo'n afsluiting geplaatst voor de afbakening van de speelplaats, waarbij eveneens reeds een schrikafstand van 30 tot 40 cm werd vrijgehouden.

6. De voorgestelde nieuwe rooilijn kadert in een geïntegreerd beleid van de gemeente dat onder meer gericht is op de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau

Wondelgem wordt doorkruist door verschillende fietsroutes op de vier niveaus die zijn opgenomen in het Stadsregionaal Fietsrouten netwerk (SRFN). Elk van deze vier niveaus in het netwerk heeft zijn specifieke kenmerken. Waar de drie hoogste routes in het netwerk in eerste instantie zijn uitgewerkt voor verbindingen tussen de 5km en 15km of meer, hebben de lokale fietsroutes een vooral ontsluitende functie met een afstand tot 5km.



Kaart V: Uitsnede Stadsregionaal Fietsrouten netwerk – omgeving Mariavreugde

Het stadsregionaal fietsrouten netwerk werd, inclusief nota, goedgekeurd door het college van Burgemeester en schepenen. In deze nota wordt er naast het uitgetekende stadsregionaal fietsrouten netwerk ook sterk gewezen op het belang van trage wegen.

Heel wat trage wegen zoals het fiets –en wandelpad in dit dossier maken geen deel uit van het fietsrouten netwerk, maar hebben toch een belangrijke ontsluitende functie. Trage wegen bieden, zeker voor korte afstanden, vaak een alternatieve en verkeersveilige route voor bijvoorbeeld schoolgaande kinderen. Het trage wegen netwerk vertrekt dan ook vanuit de doelstelling om via trage wegen de afstanden voor zachte weggebruikers zo klein mogelijk te houden. Kenmerkend voor trage wegen is dat de focus, nog meer dan in het fietsnetwerk, ligt op alle type zachte weggebruikers. Het is dan ook van belang dat deze trage weg voldoende comfortabel, zowel in tracékeuze als maatvoering en materialisatie, wordt uitgevoerd.

7. De voorgestelde nieuwe rooilijn kadert in een geïntegreerd beleid van de gemeente dat onder meer gericht is op de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak

Zoals duidelijk aangegeven in hoofdstuk 6 wenst de Stad Gent sterk in te zetten op het optimaliseren en verder uitwerken van een trage wegen netwerk. De realisatie van het fiets -en wandelpad zal duidelijk een meerwaarde betekenen voor het trage wegen netwerk gezien het duidelijk voldoet aan de doelstelling om via trage wegen de afstanden voor zachte weggebruikers zo klein mogelijk te houden.

8. De voorgestelde nieuwe rooilijn staat ten dienste van het algemeen belang

De realisatie van het fiets- en wandelpad zorgt voor een veilig en volwaardig autovrij alternatief voor de smalle en op sommige momenten drukke Vroonstallestraat. Het stimuleren van ecologisch alternatieven en het creëren van veilige fietsverbindingen voor zowel functionele als recreatieve verplaatsingen zijn zaken die elke burger ten goede komen. Dit alles belangt het algemeen nut aan.

9. De voorgestelde nieuwe rooilijn is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd

Bij een analyse van de problematieken opgenomen in hoofdstuk 2 en de zoektocht naar oplossingen werden verschillende alternatieven onderzocht die niet werden weerhouden:

- Het realiseren van een bijkomende **tramoversteek** ter hoogte van de Vinkeslagstraat: De Lijn geeft heel duidelijk aan dat ze zowel op vlak van veiligheid als op vlak van doorstroming niet akkoord kan gaan met het realiseren van een extra tramoversteek op deze locatie. De huidige oversteeken zijn voorzien ter hoogte van de tramhaltes in de Hoevestraat en Langeveld. Gezien de tram in de meeste gevallen sowieso moet stoppen aan de haltes, is de snelheid daar reeds lager. Een bijkomende oversteek zou ervoor zorgen dat de chauffeur vanuit veiligheidsstandpunt opnieuw moet vertragen. Dit heeft een negatief effect op de doorstroming van de tram, wat de aantrekkelijkheid van de tram als duurzaam vervoersmodus niet ten goede komt.



Afbeelding I: Tramoversteek Hoevestraat



Afbeelding II: Tramoversteek Frans Louwersstraat

- **Herinrichting Vroonstallestraat:** De Vroonstallestraat is een vrij smalle straat. Zonder het supprimeren van de parkeerplaatsen of het verwerven van privé-eigendom over een lange lengte is het niet mogelijk om de voetpaden en fietsinfrastructuur sterk te verbeteren. In deze optie (en dus zonder aanleg van het nieuwe pad langsheen de tramsporen) zullen de omrijbewegingen waarnaar reeds werd verwezen hoe dan ook blijven bestaan. Daarnaast biedt

deze piste ook geen oplossing voor de noodzakelijke oversteekbewegingen die fietsers moeten maken in de Vroonstallestraat.

Een waardig kwalitatief alternatief hier was de verwerving en onteigening van 11 tot 14 voortuinen in de Vroonstallestraat tussen de Vroonstalledries en de Hoevestraat. Vanuit proces-economisch en tevens de keuze van de minst schadelijke oplossing kon deze keuze niet worden verantwoord. Dit zou betekenen dat over een lengte van 380 meter een groot aantal woningen moest worden onteigend voor een resultaat dat nooit dezelfde efficiëntie zou hebben.

- Inrichting van de Vroonstallestraat als **schoolstraat**: Gezien de Vroonstallestraat een belangrijke verbinding is voor doorgaand verkeer tussen de Vroonstalledries en de Liefkensstraat is de inrichting van een schoolstraat niet mogelijk.

Bovenstaande onderzochte alternatieven geven dan ook duidelijk aan dat het nieuw te realiseren fiets -en wandelpad de meest optimale oplossing biedt voor de problemen die zich stellen.

10. De verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen

Bij het ontwerp van het fiets -en wandelpad werd de verkeersveiligheid en de ontsluiting van de aangrenzende percelen duidelijk in acht genomen:

- Er werd rekening gehouden met de eis van De Lijn om een afstand te voorzien van minimaal 2m tussen de buitenste spoorrail en de nieuwe afsluiting. Deze 2m is dan ook noodzakelijk voor het veilig kunnen uitvoeren van onderhoudswerken aan het spoor en het beperken van tramonderbrekingen. Bovenal voorkomt deze afsluiting dat fietsers of voetgangers op de tramsporen terecht zouden komen.
- Ook aan de kant van de woningen wordt een afsluiting geplaatst om te voorkomen dat fietsers of voetgangers zich op deze percelen zouden begeven.
- Aan de kant van de school werd reeds zo'n afsluiting geplaatst voor de afbakening van de speelplaats wat uiteraard van cruciaal belang is voor de veiligheid van de spelende kinderen.
- Ter hoogte van de Hoevestraat zal het fiets -en wandelpad aansluitend op de recent beveiligde tramoversteek.
- Ter hoogte van de Vinkeslagstraat– die momenteel doodloopt voor alle verkeer - zal het fiets -en wandelpad aansluiten op een door de school reeds gerealiseerde fiets -en voetgangersdoorsteek van 4 meter breed. Onder andere met het oog op een directe aansluiting van deze doorsteek op het toekomstige fiets -en wandelpad richtte de school eveneens een nieuwe schoolingang in.
- Ter hoogte van de Frans Louwersstraat – die doodloopt voor gemotoriseerd verkeer - werd een vernieuwde beveiligde aansluiting op de tramoversteek (enkel voor zachte weggebruikers) opgenomen in het ontwerp.

11. De voorgestelde nieuwe rooilijn moet zo nodig beoordeeld worden in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief.

De nieuwe rooilijn is volledig gelegen op het grondgebied Gent en er is ook geen verdere impact op naburige gemeenten.

12. Bij de afweging voor de wijziging aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.

Gezien het een nieuw te realiseren fiets -en wandelpad betreft kan er niet worden verwezen naar een actuele functie.

13. Rechtsgrond

Het Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.