

MOTIVERINGSNOTA ROOILIJNPLAN:  
HALEWIJNSTRAAT - DRONGEN

# MOTIVERINGSNOTA

---

## 1. Inleiding

Huidig dossier heeft betrekking op de Halewijnstraat. Een landelijke weg, zijstraat van de Halewijnstationstraat en de verbinding met de Halewijnkouter.

De Stad wenst over te gaan tot de inrichting van een gescheiden rioleringsstelsel om de huidige lozingen van afvalwater op het oppervlaktewater maximaal te elimineren. Binnen de huidige rooilijnbreedte is het niet mogelijk om overal in de Halewijnstraat de nodige rioleringsinfrastructuur te voorzien zonder in conflict te komen met de nutsleidingen. Een wijziging van de rooilijn gekoppeld met grondverwingen is dus ook noodzakelijk om ruimte voor nutsleidingen ondergronds te creëren.

Ter verwezenlijking van een verbreding van het huidige gabariet van het openbaar domein dienen er in de Halewijnstraat grondverwingen te worden gerealiseerd.

## 2. Problematiek

### 2.1. Afwezigheid riolering



Er is geen riolering aanwezig. Alle afwatering van zowel regenwater als afvalwater gebeurt via de grachten (deels baangrachten – deels perceelgrachten).

De rijweg watert af naar de zijbermen.

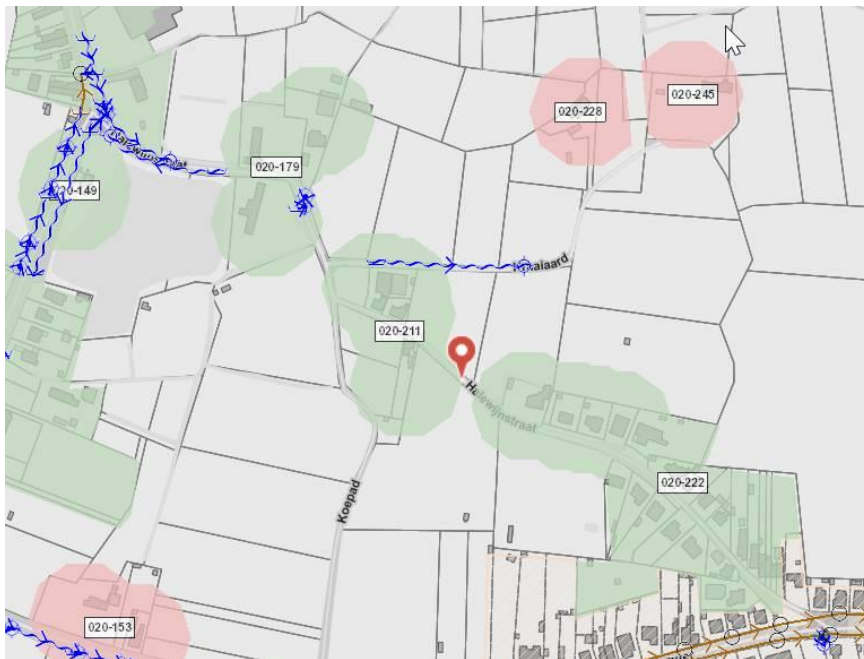
## 2.2. De Europese Richtlijn Stedelijk Afvalwater – Vlarem II

De Europese Richtlijn Stedelijk Afvalwater (RL 91/271/EEG, gewijzigd bij RL 98/15/EG) legt aan de Europese lidstaten modaliteiten op met betrekking tot de sanering van stedelijk afvalwater. Deze doelstellingen werden eveneens opgenomen in Vlarem II.

Vlarem II (artikel 2.3.6.4) bepaalt dat bij aanleg en heraanleg van riolering, ongeacht het gebied, een gescheiden stelsel moet worden aangelegd.

## 3. Doelstelling: Inrichting van een gescheiden riolering en collectieve sanering met de nodige plaats om alle nutsleidingen aan te leggen

Teneinde de onder punt 2.2 vermelde Europese Richtlijn uit te voeren en rekening houdend met de Vlarem-wetgeving met betrekking tot gescheiden riolering werd in overeenstemming met het zoneringsplan Gent gekeken wat de meest effectieve en efficiënte oplossing is voor de behandeling van het huishoudelijk afval- en hemelwater. Onderhavig dossier betreft de te saneren clusternummers 020-222, 020-211, 020-179 zoals vermeld in het zoneringsplan. Deze (groene) clusters zijn collectief te saneren.

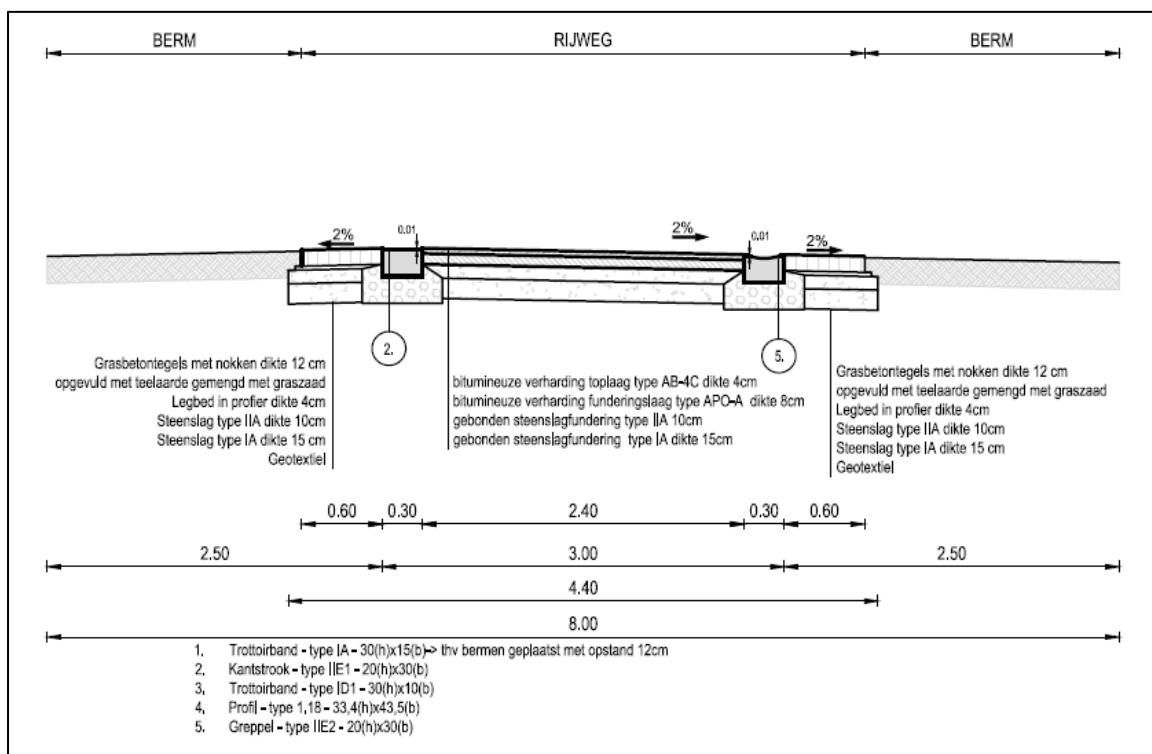


Concreet wordt er voor de Halewijnstraat gekozen voor een gescheiden riolering van de droogweerafvoer (DWA) en de regenwaterafvoer (RWA). De riolering die zal worden aangelegd bestaat uit een gravitaire DWA-stelsels met tussenliggende pompstations. Het regenwater wordt afgevoerd via een RWA-leiding onder de rijweg of via bestaande geherprofileerde grachten.

De riolering die zal worden aangelegd bestaat uit een DWA-stelsel met diameter 250 mm en een RWA-stelsel met een diameter van 400 mm waar geen grachten kunnen geherwaardeerd worden. Tussenin komt er binnen een deelgebied nog een persleiding van 75 mm om het afvalwater over te pompen naar een hoger gelegen gravitair stelsel. De totale noodzakelijke sleufbreedte inclusief beschoeiing bedraagt dan ter hoogte van de inspectieputten 4,85 m. Hiernaast moet er nog ruimte worden voorzien voor de aanleg van nutsleidingen.

De huidige breedte van de voormalige buurtweg is vandaag over het gros van het tracé 4,00 m wat dus duidelijk onvoldoende is om het bovenstaande te realiseren. Vanaf de zijstraat Koepad heeft de buurtweg een variabele breedte. Daarom is door de Stad Gent ervoor geopteerd om een rooilijnbreedte van 8 m te realiseren in de zones die vandaag te smal zijn. Hierdoor blijft er langs beide zijden nog een strook van 1,575 m over voor de aanleg van nutsleidingen.

Bij de vernieuwing van de wegenis wordt onderstaand typedwarsprofiel gehanteerd.



Er werd maximaal gekozen om de huidige 3 m brede rijweg aan te houden. In de toekomst zal dit inclusief kantstrook en greppel zijn. In bestaande toestand zijn deze niet aanwezig. Aan weerszijden van de rijweg komt een groene berm, deels in grasdallen (60 cm breedte links en rechts van de rijweg) en deels in gras. De nutsleidingen worden maximaal onder de graszone geplaatst. Op die manier moet de verharding niet opgebroken worden voor eventuele herstellingen of bijkomende aansluitingen op de nutsleidingen. Verder worden op een aantal locaties uitwijkzones voorzien zodat tegenliggers elkaar daar kunnen kruisen.

Om deze rooilijnbreedte van 8 m te realiseren is de Stad Gent genoodzaakt om over te gaan tot de verwerving van een aantal voortuinstroken van de aanpalende percelen.

De aanleg van de nutsleidingen in de ondergrond geeft ook de opportuniteit om de wegenis volgens de huidig geldende richtlijnen aan te leggen (standaardbestek 250, Integraal Plan Openbaar Domein (IPOD), verbeterde materiaalsoorten, ...)

## 4. Feitelijke en juridische toestand

De Halewijnstraat is een landelijke weg, zijstraat van de Halewijnstationstraat en de verbinding met de Halewijnkouter.

De Halewijnstraat is de voormalige buurtweg 34, met breedte volgens de Atlas van de Buurtwegen.

De Halewijnstraat is niet gelegen binnen een gemeentelijk Ruimtelijk UitvoeringsPlan of een Bijzonder Plan van Aanleg waarin rooilijnen zijn bepaald.

Binnen deze straat zijn er ook een reeks goedgekeurde verkavelingen:

- Verkaveling 1965 DR 065
- Verkaveling 1978 DR 267 00 en 2016 DR 267 01
- Verkaveling 1979 DR 284 00 en 1982 DR 284 01

Het project is niet gemeentegrensoverschrijdend en de weg waarvoor de rooilijnwijziging wordt doorgevoerd sluit niet aan op openbare wegen in beheer van andere overheden dan de Stad Gent.

## 5. Gemeentelijke beleidskader

### 5.1. Bestuursakkoord Stad Gent 2019-2024

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.*

Onder de noemer “Iedereen stapt” wordt de stapper binnen het STOP-principe sterk in beeld gebracht: *Iedereen is op een bepaald moment voetganger. De voetganger is daarom de maat voor de aanleg van het openbaar domein.*

De aanleg van landelijke wegen met een louter lokaal karakter kent onvoldoende voetgangersintensiteiten om specifieke infrastructuur te voorzien. De actieve weggebruikers (voetgangers en fietsers) dienen in deze shared space echter een verkeersveilige en comfortabele toegang. Dit realiseren we door snelheidsremming voor gemotoriseerd verkeer sterk af te dwingen, in

combinatie met voldoende zichtbaarheid waar het eigenlijke kruisen gebeurt. De nodige ruimte om deze principes te garanderen vragen om een breedteprofiel waar deze zichtrelatie kan gegarandeerd worden, zeker bij bochten.

## 5.2. Mobiliteitsplan (2015)

Binnen deze strategische mobiliteitsvisie zetten we sterk in op de plaats van voetgangers, ook binnen de verblijfsgebieden:

*De Stad Gent wil duidelijk afbakenen in welke gebieden de verblijfsfunctie primeert op de verkeersfunctie. Die afbakening heeft tot doel om er de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te verhogen. In zulke gebieden moet het verblijfskarakter primeren. Het moet duidelijk zijn dat daar volwassenen en kinderen wonen, winkelen, naar school gaan, ... De inrichting van het openbaar domein en het verkeersstatuut moeten dat verblijfskarakter benadrukken. ... Over het algemeen geldt het principe van menging van autoverkeer en overig verkeer in deze verblijfsgebieden.*

Door deze vermenging van autoverkeer en overig verkeer binnen verblijfsgebieden moeten we de verkeersveiligheid voor alle participanten maximaal garanderen. Bij landelijke wegen, waar door de ruimtelijke context de toegankelijkheid voor gemotoriseerd verkeer vaak nodig blijft, dient de verkeersveiligheid prioritair vooropgesteld te worden.

## 5.3. Vademecum vergevingsgezinde wegen (VVW) deel kwetsbare weggebruikers (2020)

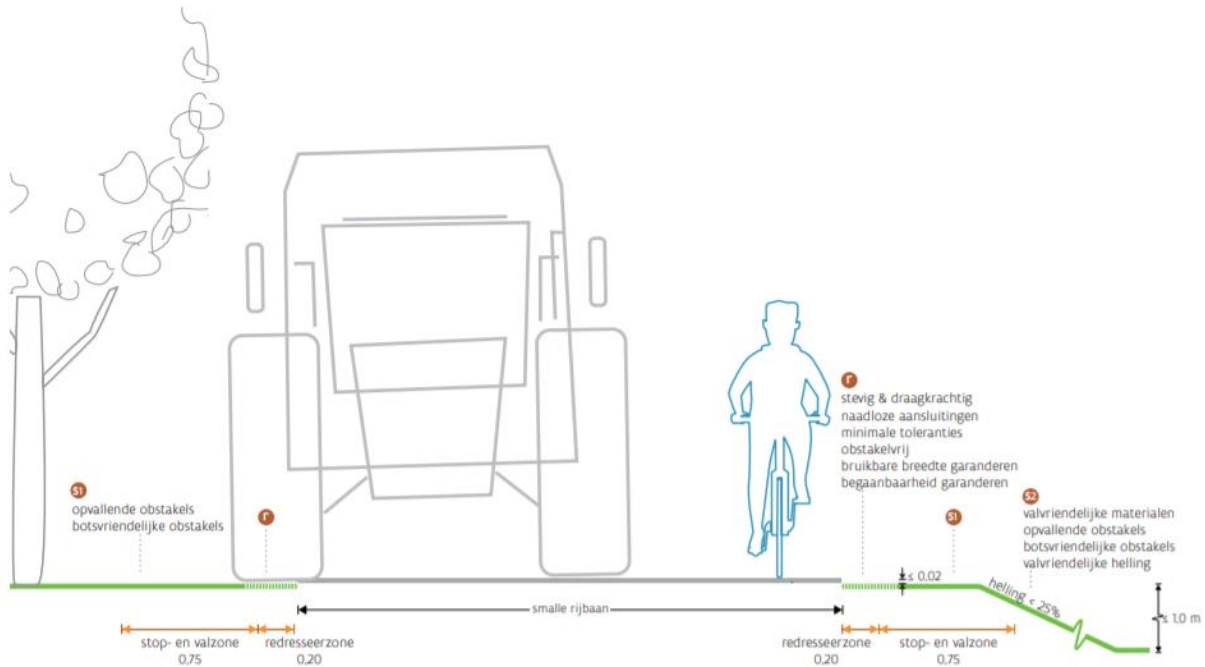
Als we het hebben over ‘vergevingsgezindheid’, dan gaan we ervan uit dat de infrastructuur zodanig is aangelegd dat voetgangers en fietsers die een fout maken of onverwachts in een onveilige situatie raken, hun weg veilig kunnen vervolgen of veilig tot stilstand kunnen komen, en geen onnodig groot letsel oplopen.

Fietsers en voetgangers die gemengd zijn rijden bij voorkeur op voldoende afstand van de zijkant van de rijbaan. Bij een smalle rijbaan hebben fietsers de neiging om meer aan de rand te fietsen als er veel medegebruik is door grote landbouwvoertuigen. Dit is gezien de verschillende akkers (Kraaiaard) zeker het geval in de Halewijnstraat. Hierdoor vergroot de kans dat ze van de rijbaan raken of plotselinge manoeuvres moeten maken om gevaren vanuit de zijkant van de rijbaan te ontwijken.

Door grote voertuigen wordt een berm sneller kapot gereden waardoor het hoogteverschil tussen de berm en de rijbaan toeneemt. Om de kwaliteit en veiligheid te garanderen, dient er naast de smalle rijbaan dus een strook grasdallen voorzien te worden. Op geregelde afstand dient ook voldoende ruimte voorzien te worden om kruisen van voertuigen mogelijk te maken. Daarnaast loopt langs deze weg ook een gracht, waardoor de stop- en valzone ook de nodige ruimte vraagt.

Vooraf op routes met veel fietsers is het zinvol om na te gaan hoe de veiligheid van fietsers vergroot kan worden. De Halewijnstationstraat is geselecteerd als een ‘aanvullende stedelijke fietsroute’ binnen

het Fietsroutenetwerk Gent. De Halewijnstraat is de logische verbinding komende van het oosten, om zo het drukker kruispunt Halewijnstationstraat met de Halewijnkouter te vermijden.



figuur 10: Voorbeeld smalle weg met landbouwerkeer of zwaar verkeer

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

Het dossier heeft betrekking op de inrichting van een gescheiden rioleringsstelsel. In het belang van de waterkwaliteit dient het afvalwater afgevoerd te worden naar de rioolwaterzuiveringsinstallaties in plaats van de waterlopen. De waterkwaliteit in deze waterlopen en de rivieren waarin deze uitmonden zal door de aanleg van een volwaardig rioleringsstelsel erop vooruitgaan.

De aanleg van het nieuwe wegdek zorgt voor een verbetering van de kwaliteit van het wegdek. Ook nutsvoorzieningen kunnen worden vernieuwd volgens de huidige standaard, indien noodzakelijk.

Dit zijn zaken die overduidelijk het algemeen nut aanbelangen.

## **7. De voorgestelde wijziging is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd**

De Stad hanteert als algemeen principe om zoveel mogelijk de bestaande wegbreedte/rooilijn aan te houden. Enkel in die gevallen waar deze breedte onvoldoende is om de geplande infrastructuur aan te leggen, wordt overgegaan tot verbreding van de openbare weg.

Een tweede uitgangspunt is het feit dat de stad alle openbare infrastructuur zoals nutsleidingen, riolering, wegenis, ... wenst aan te leggen binnen haar openbaar domein.

Bij het bepalen van de rooilijn was het uitgangspunt om zo min mogelijk grond te verwerven. Daarom werd nagaan welke stukken gronden reeds van de stad zijn.

De Stad Gent wenst een vloeiende lijn in de begrenzing van de wegenis te bekomen. Hierdoor worden onlogische bochten in de wegenis vermeden en wordt de zichtbaarheid op het aankomend verkeer maximaal gehouden. Ook in functie van de riolering is het aangewezen om tot een vloeiend wegverloop te komen omdat bij iedere richtingswijzigingen inspectieputten dienen voorzien te worden.

Het is tevens de betrachting om de wegenis zo ver mogelijk van de voorgevels van de bestaande woningen aan te leggen en de aanwezige smalle voortuinen zo veel als mogelijk te sparen.

Voor zover de rooilijn een logisch verloop behield werden eerst onbebouwde gronden met een bestemming als agrarisch gebied aangesneden.

### **7.1. Inpassing van het tracé:**

1<sup>ste</sup> segment: grenspunt 8 t.e.m. 21 en grenspunt 214 t.e.m. 206

Hierbij wordt de aansluiting gemaakt t.o.v. de bestaande rooilijn van de Halewijnkouter

2<sup>de</sup> segment: grenspunt 21 t.e.m. 33 en grenspunt 206 t.e.m. 205

Voor dit segment waren de innemingen aan huisnummers 3 en 16 bepalend. Hierbij werd gekozen om de rooilijnbreedte van 8 m zo centraal mogelijk tussen beide woningen te leggen.

3<sup>de</sup> segment: grenspunt 33 t.e.m. 34 en grenspunt 205 t.e.m. 196

Overgangszone tussen het 2<sup>de</sup> segment en 4<sup>de</sup> segment waarbij de rooilijn richting zuidelijke richting wordt getrokken.

4<sup>de</sup> segment: grenspunt 34 t.e.m. 52 en grenspunt 196 t.e.m. 190

In dit segment was de reeds gerealiseerde rooilijn binnen de verkaveling 1978 DR 2067 00 d.d. 22/01/1978, 2016 DR 267 01 bepalend waarbij de voormalige buurtweg reeds langs zuidelijke zijde

verbreed werd. Grondstrook 34 is daarom overbodig geworden (aangezien aan de overzijde reeds de grondstrook volledig aansluitend en reeds langere periode openbaar domein was). Grondstrook 34 kan daarom worden overgedragen aan de aangelanden.

5<sup>de</sup> segment: grenspunt 52 t.e.m. 57 en grenspunt 190 t.e.m. 188

Overgangszone tussen het 4<sup>de</sup> segment en 6<sup>de</sup> segment waarbij werd gekozen om naar de centrale ligging te gaan t.o.v. de huidige ligging van de buurtweg.

6<sup>de</sup> segment: grenspunt 57 t.e.m. 67 en grenspunt 188 t.e.m. 186

In dit segment werd er opnieuw gekozen voor een evenwichtige verbreding van de rooilijn te voorzien t.o.v. de voormalige buurtweg.

7<sup>de</sup> segment: grenspunt 67 t.e.m. 80 en grenspunt 186 t.e.m. 176

Overgangszone richting segment 8.

8<sup>ste</sup> segment: grenspunt 80 t.e.m. 88 en grenspunt 176 t.e.m. 169

Voor dit segment waren de innemingen aan huisnummers 50, 52 en 27 bepalend waarbij ertoe gestreefd werd om de voortuinen van deze woningen maximaal te vrijwaren. In dit segment is getracht de verwervingen maximaal te voorzien in het agrarische gebied.

9<sup>de</sup> segment: grenspunt 88 t.e.m. 99 en grenspunt 164 t.e.m. 153

Hier werd gekozen om de verwervingen evenwichtig te verdelen tussen en aan te sluiten op een deel met te behouden rooilijnen

10<sup>de</sup> segment: grenspunt 99 t.e.m. C en grenspunt 153 t.e.m. 155

In dit segment was de reeds gerealiseerde rooilijn bepalend. Om een reststrook tussen de bedding van de waterloop en de nieuwe rooilijn te vermijden wordt hier plaatselijk de bestaande rooilijnbreedte van 9m aangehouden.

11<sup>de</sup> segment: grenspunt C t.e.m. I en grenspunt 155 t.e.m. 142

Ter hoogte van grondstrook 22 wordt er geopteerd om eenzijdig de rooilijn te verbreden zodat de knikken (sprong in breedte) die beschreven stonden in de Atlas der buurtwegen weggewerkt worden. Hierbij wordt de rooilijn in het verlengde van de buurtweg doorgetrokken waarbij de rechte lijn behouden wordt conform de intekening in de Atlas.

Aan de overzijde kent de grens van de huidige buurtweg reeds een vloeiend verloop zonder knikken, deze wordt aangehouden.

Het is logisch dat er eerst verworven wordt aan de zijde waar een duidelijke sprong in het verloop van de rooilijn zit.

Iedere poging om de lasten te spreiden in dit segment resulteerde in een onveiligere inrichting van de wegenis waarbij de weggebruiker komende van de Halewijnstationstraat eerst luw naar links zou moeten draaien om daarna scherp naar rechts de bocht te nemen. Dergelijke tegenovergestelde bochten die op elkaar aansluiten zijn binnen een wegontwerp te vermijden.

Elke opschuiving van de weg richting grondstrook 22 zou een verbetering voor de verkeersveiligheid betekenen omdat de bocht dan luwer wordt en de zichtbaarheid op tegenoverliggend verkeer groter zou worden. Er werd echter gekozen om dit in te tekenen met de minste impact voor de grondstrook nummer 22 met een verloop van de rooilijn zonder sprongen of overbodige bochten als resultaat.

Door deze aanpassing zal de zichtbaarheid t.h.v. de bocht ten opzichte van de huidige toestand ook reeds verbeteren en bijgevolg wordt dit ondanks de quasi haakse bocht toch een veiligere situatie.

## **8. De verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen**

De Stad houdt rekening met de ontsluiting van aangrenzende percelen. In functie van de verkeersveiligheid wordt gekozen om deze weg in te richten als lokale wegenis.

## **9. De voorgestelde wijziging moet zo nodig beoordeeld worden in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief**

De Halewijnstraat ligt niet aan een gemeentegrens en heeft geen enkele bovenlokale functie.

## **10. Bij de afweging voor 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.**

De Halewijnstraat is een zuivere lokale ontsluitingsweg die te allen tijde op louter lokaal vlak toegang zal verlenen. Gelegen in open ruimte gebied van de stad; geen verdichting te verwachten.

**11. 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**

Binnen het huidige context wordt deze as ontmoedigd voor doorgaand (gemotoriseerd) verkeer door smalle profilering, beperking in toegankelijkheid voor zuiver lokaal verkeer en een aangepast snelheidsregime.

De weg behoudt zijn functie zowel op recreatief als functioneel vlak. De nieuwe rooilijn heeft geen negatieve impact op eventueel netwerk trage wegen enz.

**12. 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**

Zie punt 5: gemeentelijk beleidskader.

De weg behoudt zijn functie zowel op recreatief als functioneel vlak. De nieuwe rooilijn heeft geen negatieve impact op eventueel netwerk trage wegen enz.

**13. 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**

Zie punt 5: gemeentelijk beleidskader.

De weg behoudt zijn functie zowel op recreatief als functioneel vlak. De nieuwe rooilijn heeft geen negatieve impact op eventueel netwerk trage wegen enz.

**14. Rechtsgrond**

Het Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.