



Bestemd voor de gemeenteraad

**2021\_CBS\_04525 Definitieve vaststelling van het plan tot wijziging van de rooilijn voor de Halewijnstraat te Drongen - Vaststelling**

**Beslissing:** Goedgekeurd in besloten vergadering van 28 oktober 2021

**Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:**

de heer Filip Watteeuw, schepen-voorzitter; mevrouw Sofie Bracke, schepen; mevrouw Astrid De Bruycker, schepen; de heer Sami Souguir, schepen; mevrouw Tine Heyse, schepen; mevrouw Isabelle Heyndrickx; mevrouw Annelies Storms, schepen; de heer Bram Van Braeckevelt, schepen; de heer Rudy Coddens, schepen  
mevrouw Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; de heer Luc Kupers, adjunct-  
algemeendirecteur

**Bevoegd:** Filip Watteeuw

**Juridisch kader**

**De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:**

- Het Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, artikel 17, § 5.

**De beslissing wordt genomen op grond van:**

- Het Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.

**Motivering**

De gemeenteraad heeft op 22 juni 2021 het ontwerp van rooilijnplan voor de Halewijnstraat te Drongen en het daaraan gekoppelde onteigeningsbesluit voorlopig vastgesteld.

In toepassing van het Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 en het Decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019 (verder: Decreet gemeentewegen) werd over het ontwerp-rooilijnplan en het voorlopig vastgestelde onteigeningsbesluit van 30 augustus 2021 tot en met 28 september 2021 een gezamenlijk openbaar onderzoek gehouden.

Alle eigenaars en houders van een zakelijk recht op een perceel of een goed dat is opgenomen in het rooilijnplan (perceel of goed waarop de rooilijn wordt ingetekend of perceel of goed dat paalt aan de ingetekende rooilijn) werden individueel per aangetekende brief in kennis gesteld van het openbaar onderzoek. De postbewijzen van de aangetekende zendingen zijn afgestempeld op 12 augustus 2021.

Het openbaar onderzoek werd bekendgemaakt door aanplakking van een bericht aan het Stadhuis op 02 augustus 2021, door aanplakking van een bericht ter plaatse op 25 augustus

2021, door publicatie van een bericht in het Belgisch Staatsblad van 12 augustus 2021 en door publicatie van een bericht op de website van Stad Gent op 10 augustus 2021. Het volledige dossier werd op 10 augustus 2021 neergelegd in het Administratief Centrum Gent Zuid, Balie Bouwen, en was vanaf 10 augustus 2021 digitaal ter inzage op de website van Stad Gent, waar het tot het sluiten van het onderzoek door iedereen kon ingekeken worden.

Er werden acht bezwaarschriften ingediend. 7 van de 8 bezwaarschriften zijn toegekomen binnen de termijn van het openbaar onderzoek en zijn dus ontvankelijk. Het 8ste bezwaarschrift is binnengekomen buiten de termijn van het openbaar onderzoek en wordt dus niet verder behandeld.

In bezwaarschrift 1, gedateerd 27 september 2021, wordt gesteld dat het rooilijnplan alsook het onteigeningsplan geen duidelijke informatie geven omtrent het nieuwe ontwerp van de Halewijnstraat. Er wordt gesteld dat de nul-saldo van het parkeren in de Halewijnstraat niet klopt. Er wordt gesteld dat de Halewijnstraat is opgenomen in het provinciaal fietsroutenetwerk en in deze zin wel een bovenlokale functie voor het fietsverkeer omvat. Er wordt gevraagd om i.f.v. de verkeersveiligheid en wegsignalisatie ook in de inrichting een duidelijke signalisatie op te nemen.

In bezwaarschrift 2, gedateerd 27 september 2021, wordt gesteld dat het rooilijnplan alsook het onteigeningsplan geen duidelijke informatie geven omtrent het nieuwe ontwerp van de Halewijnstraat. Er wordt gesteld dat de nul-saldo van het parkeren in de Halewijnstraat niet klopt. Er wordt gesteld dat de Halewijnstraat is opgenomen in het provinciaal fietsroutenetwerk en in deze zin wel een bovenlokale functie voor het fietsverkeer omvat. Er wordt gevraagd om i.f.v. de verkeersveiligheid en wegsignalisatie ook in de inrichting een duidelijke signalisatie op te nemen.

In bezwaarschrift 3, gedateerd 28 september 2021, wordt gesteld dat het rooilijnplan alsook het onteigeningsplan geen duidelijke informatie geven omtrent het nieuwe ontwerp van de Halewijnstraat. Er wordt gesteld dat de nul-saldo van het parkeren in de Halewijnstraat niet klopt. Er wordt gesteld dat de Halewijnstraat is opgenomen in het provinciaal fietsroutenetwerk en in deze zin wel een bovenlokale functie voor het fietsverkeer omvat. Er wordt gevraagd om i.f.v. de verkeersveiligheid en wegsignalisatie ook in de inrichting een duidelijke signalisatie op te nemen.

Bezwaarschrift 4, gedateerd 27 september 2021, is gericht tegen het voorlopig onteigeningsbesluit.

Bezwaarschrift 5, gedateerd 27 september 2021, is gericht tegen het voorlopig onteigeningsbesluit.

In bezwaarschrift 6, gedateerd 27 september 2021, wordt enerzijds aangegeven dat het bezwaarschrift gericht is tegen het voorlopig onteigeningsbesluit, anderzijds dat de bezwaren en opmerkingen gelden tegen het voorlopig onteigeningsbesluit en tegen de voorlopige vaststelling van het rooilijnplan, besluiten die samen dienen te worden gelezen. De bezwaren zijn samengevat in het bijgevoegde verslag over het openbaar onderzoek dat betrekking heeft op het onteigeningsplan.

In bezwaarschrift 7, gedateerd 27 september 2021, wordt enerzijds aangegeven dat het bezwaarschrift gericht is tegen het voorlopig onteigeningsbesluit, anderzijds dat de bezwaren en opmerkingen gelden tegen het voorlopig onteigeningsbesluit en tegen de voorlopige vaststelling van het rooilijnplan, besluiten die samen dienen te worden gelezen. De bezwaren zijn samengevat in het bijgevoegde verslag over het openbaar onderzoek dat betrekking heeft op het onteigeningsplan.

Op 10 augustus 2021 werd via <https://www.vlaanderen.be/een-gemeenteweg-aanleggen-verplaatsen-wijzigen-of-opheffen#advies-vragen-over-een-gemeentelijk-beleidskader-rooilijnplan-of-grafisch-plan> advies gevraagd aan het Vlaams Departement Mobiliteit. Er werd geen advies, bezwaar of opmerking ontvangen.

Via [Mobiliteit@oost-vlaanderen.be](mailto:Mobiliteit@oost-vlaanderen.be) werd op 10 augustus 2021 advies gevraagd aan de deputatie van de provincie. De Dienst Mobiliteit van de provincie heeft op 06 september 2021 geadviseerd:

- 1. Het algemeen belang wordt niet geschonden, de functionele verbinding tussen de Halewijnkouter en de Halewijnstationstraat blijft behouden.*
- 2. De voorgestelde rooilijnbreedten en de bijbehorende grondverwervingen zijn nodig om de vereiste rioolinfrastructuur aan te brengen ; het rooilijnplan is afdoende gemotiveerd.*
- 3. De verkeersveiligheid wordt niet gewijzigd.*
- 4. De Halewijnstraat is niet-gemeenteoverschrijdend.*
- 5. De actuele functie van de gemeenteweg wordt behouden en de behoeften van de toekomstige generaties worden gevrijwaard.*

Geen formele advisering door de deputatie

*De deputatie besliste tijdens de zitting van 27 augustus 2020 om enkel voorstellen (i.c. een rooilijnplan) met een provinciaal (bovenlokaal) belang formeel te adviseren. Aangezien het rooilijnplan voor een louter lokale gemeenteweg wordt vastgesteld, zal de deputatie geen formeel advies verstrekken.*

De openbare vervoermaatschappij De Lijn ([vervoerregio.gent@delijn.be](mailto:vervoerregio.gent@delijn.be)) werd op 10 augustus 2021 in kennis gesteld van de geplande rooilijn. Er werd geen advies, bezwaar of opmerking ontvangen.

De openbare vervoermaatschappij NMBS ([gebouwen.terreinen@belgiantrain.be](mailto:gebouwen.terreinen@belgiantrain.be)) werd op 10 augustus 2021 in kennis gesteld van de geplande rooilijn. Op 17 augustus 2021 werd geantwoord met "*Wij kunnen aan deze vraag geen gevolg geven. De NMBS is niet betrokken bij dit terrein.*"

In de gemeenteraadsbeslissing voorlopige vaststelling van de rooilijn voor de Halewijnstraat te Drongen is de noodzaak van de weg omstandig gemotiveerd.

De definitieve vaststelling is het logische gevolg van de voorlopige vaststelling.

De definitieve vaststelling van de opheffing moet binnen zestig dagen na het einde van het openbaar onderzoek worden vastgesteld, zoniet vervalt het ontwerp (artikel 21, §§ 5 en 6 van het Decreet gemeentewegen).

## **Adviezen**

**Deze beslissing wordt genomen rekening houdend met volgende adviezen:**

deputatie provincie Oost-Vlaanderen - advies niet van toepassing

Tijdens de zitting van 27 augustus 2020 besliste de deputatie om enkel gemeentelijke voorstellen (i.c. een gemeentelijk rooilijnplan) met een provinciaal (bovenlokaal) belang formeel te adviseren. Aangezien het rooilijnplan voor de Halewijnstraat, een louter lokale gemeenteweg, wordt vastgesteld, zal de deputatie geen formeel advies verstrekken.

NMBS - advies niet van toepassing

Wij kunnen aan deze vraag geen gevolg geven. NMBS is niet betrokken bij dit terrein.

De Lijn - geen advies ontvangen

Er werd geen advies, bezwaar of opmerking ontvangen.

Vlaams Departement Mobiliteit - geen advies ontvangen

Er werd geen advies, bezwaar of opmerking ontvangen.

### **Bijgevoegde bijlage(n):**

- Bezwaarschrift 1 - 20210927.pdf
- Bezwaarschrift 2 - 20210927.pdf
- Bezwaarschrift 3 - 20210928.pdf
- Bezwaarschrift 4 - 20210927.pdf
- Bezwaarschrift 5 - 20210927.pdf
- Bezwaarschrift 6- 20210927.pdf
- Bezwaarschrift 7 - 20210927.pdf
- Verslag openbaar onderzoek in het dossier "Onteigeningsbesluit Halewijnstraat te Drongen" (deel van de beslissing)
- Rooilijnplan Halewijnstraat deel 1 (deel van de beslissing)
- Rooilijnplan Halewijnstraat deel 2 (deel van de beslissing)

### **Beslissing**

**Legt aan de gemeenteraad voor ter beslissing:**

#### **Artikel 1:**

Het 1e bezwaar van bezwaarschrift 1 over het ontwerp van de Halewijnstraat maakt geen onderdeel uit van de rooilijnprocedure. Niettemin zijn we ons hiervan bewust en worden deze punten meegenomen bij het verdere ontwerp. De peilen van de ontworpen wegenis worden grondig onderzocht tijdens de opmaak van de documenten van het aanbestedingsdossier. In ieder geval zullen op de laagste plaatsen straatkolken voorzien worden.

Eveneens maakt het ontwerp van de verlichting geen onderdeel uit van de rooilijnprocedure. De verlichtingsplannen zullen opgemaakt worden op basis van het definitief ontwerp. Bij het bepalen van de rooilijn is er rekening mee gehouden dat het mogelijk is om in de toekomst het bovengronds net ondergronds te brengen. Hierdoor wordt gekozen om een rooilijnbreedte te realiseren van 8 m waarbij de nutsleidingen maximaal onder de groene berm kunnen geplaatst worden.

De voorlopige ontwerpplannen kunnen geraadpleegd worden via de website Stad Gent - <https://stad.gent/nl/plannen-en-projecten/project-halewijnstationstraat-en-omgeving>

Bij het 2e bezwaar van bezwaarschrift 1 over het nieuwe ontwerp van de Halewijnstraat kunnen we meegeven dat dezelfde toestand als vandaag behouden blijft qua parkeren. Het blijft zoals vandaag mogelijk om deels op de gelijkgrondse berm, deels op de rijbaan te parkeren in de zones waar de berm voldoende breed is volgens de wegcode. Wij hebben er bewust voor

gekozen om niet breder te verwerven en aan te leggen dan strikt noodzakelijk. Om gematerialiseerde parkeerplaatsen aan te leggen dienden we immers extra te verwerven. Ook in de nabije omgeving zoals in Halewijnkouter waar de breedte tussen de rooilijn groter is kan geparkeerd worden door mensen die geen vergunde parkeerplaatsen hebben op hun eigen terrein.

Over het 3e bezwaar van bezwaarschrift 1 kunnen wij meegeven dat de Halewijnstraat zelf niet is opgenomen in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Ook het 4e bezwaar van bezwaarschrift 1 over het ontwerp van de wegsignalisatie maakt geen onderdeel uit van de rooilijnprocedure. Bij definitief ontwerp zal door het mobiliteitsbedrijf van Stad Gent een signalisatieplan worden uitgewerkt en een aanvullend reglement opgemaakt en vastgesteld worden. Hierbij wordt er rekening met de veiligheid en het comfort van de verschillende weggebruikers.

### **Artikel 2:**

Het 1e bezwaar van bezwaarschrift 2 over het ontwerp van de Halewijnstraat maakt geen onderdeel uit van de rooilijnprocedure. Niettemin zijn we ons hiervan bewust en worden deze punten meegenomen bij het verdere ontwerp. De peilen van de ontworpen wegen worden grondig onderzocht tijdens de opmaak van de documenten van het aanbestedingsdossier. In ieder geval zullen op de laagste plaatsen straatkolken voorzien worden.

Eveneens maakt het ontwerp van de verlichting geen onderdeel uit van de rooilijnprocedure. De verlichtingsplannen zullen opgemaakt worden op basis van het definitief ontwerp. Bij het bepalen van de rooilijn is er rekening mee gehouden dat het mogelijk is om in de toekomst het bovengronds net ondergronds te brengen. Hierdoor wordt gekozen om een rooilijnbreedte te realiseren van 8 m waarbij de nutsleidingen maximaal onder de groene berm kunnen geplaatst worden.

De voorlopige ontwerpplannen kunnen geraadpleegd worden via de website Stad Gent - <https://stad.gent/nl/plannen-en-projecten/project-halewijnstationstraat-en-omgeving>  
Bij het 2e bezwaar van bezwaarschrift 2 over het nieuwe ontwerp van de Halewijnstraat kunnen we meegeven dat dezelfde toestand als vandaag behouden blijft qua parkeren. Het blijft zoals vandaag mogelijk om deels op de gelijkgrondse berm, deels op de rijbaan te parkeren in de zones waar de berm voldoende breed is volgens de wegcode. Wij hebben er bewust voor gekozen om niet breder te verwerven en aan te leggen dan strikt noodzakelijk. Om gematerialiseerde parkeerplaatsen aan te leggen dienden we immers extra te verwerven. Ook in de nabije omgeving zoals in Halewijnkouter waar de breedte tussen de rooilijn groter is kan geparkeerd worden door mensen die geen vergunde parkeerplaatsen hebben op hun eigen terrein.

Over het 3e bezwaar van bezwaarschrift 2 kunnen wij meegeven dat de Halewijnstraat zelf niet is opgenomen in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Ook het 4e bezwaar van bezwaarschrift 2 over het ontwerp van de wegsignalisatie maakt geen onderdeel uit van de rooilijnprocedure. Bij definitief ontwerp zal door het mobiliteitsbedrijf van Stad Gent een signalisatieplan worden uitgewerkt en een aanvullend reglement opgemaakt en vastgesteld worden. Hierbij wordt er rekening met de veiligheid en het comfort van de verschillende weggebruikers.

### **Artikel 3:**

Het 1e bezwaar van bezwaarschrift 3 over het ontwerp van de Halewijnstraat maakt geen onderdeel uit van de rooilijnprocedure. Niettemin zijn we ons hiervan bewust en worden deze punten meegenomen bij het verdere ontwerp. De peilen van de ontworpen wegen worden

grondig onderzocht tijdens de opmaak van de documenten van het aanbestedingsdossier. In ieder geval zullen op de laagste plaatsen straatkolken voorzien worden. Eveneens maakt het ontwerp van de verlichting geen onderdeel uit van de rooilijnprocedure. De verlichtingsplannen zullen opgemaakt worden op basis van het definitief ontwerp. Bij het bepalen van de rooilijn is er rekening mee gehouden dat het mogelijk is om in de toekomst het bovengronds net ondergronds te brengen. Hierdoor wordt gekozen om een rooilijnbreedte te realiseren van 8 m waarbij de nutsleidingen maximaal onder de groene berm kunnen geplaatst worden.

De voorlopige ontwerpplannen kunnen geraadpleegd worden via de website Stad Gent - <https://stad.gent/nl/plannen-en-projecten/project-halewijnstationstraat-en-omgeving> Bij het 2e bezwaar van bezwaarschrift 3 over het nieuwe ontwerp van de Halewijnstraat kunnen we meegeven dat dezelfde toestand als vandaag behouden blijft qua parkeren. Het blijft zoals vandaag mogelijk om deels op de gelijkgrondse berm, deels op de rijbaan te parkeren in de zones waar de berm voldoende breed is volgens de wegcode. Wij hebben er bewust voor gekozen om niet breder te verwerven en aan te leggen dan strikt noodzakelijk. Om gematerialiseerde parkeerplaatsen aan te leggen dienden we immers extra te verwerven. Ook in de nabije omgeving zoals in Halewijnkouter waar de breedte tussen de rooilijn groter is kan geparkeerd worden door mensen die geen vergunde parkeerplaatsen hebben op hun eigen terrein.

Over het 3e bezwaar van bezwaarschrift 3 kunnen wij meegeven dat de Halewijnstraat zelf niet is opgenomen in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Ook het 4e bezwaar van bezwaarschrift 3 over het ontwerp van de wegsignalisatie maakt geen onderdeel uit van de rooilijnprocedure. Bij definitief ontwerp zal door het mobiliteitsbedrijf van Stad Gent een signalisatieplan worden uitgewerkt en een aanvullend regelement opgemaakt en vastgesteld worden. Hierbij wordt er rekening met de veiligheid en het comfort van de verschillende weggebruikers.

**Artikel 4:**

Bezwaarschrift 4 is geen bezwaar tegen de rooilijnprocedure maar tegen de onteigeningsprocedure.

**Artikel 5:**

Bezwaarschrift 5 is geen bezwaar tegen de rooilijnprocedure maar tegen de onteigeningsprocedure.

**Artikel 6:**

Er wordt enerzijds aangegeven dat het bezwaar van bezwaarschrift 6 gericht is tegen het voorlopig onteigeningsbesluit, anderzijds dat de bezwaren en opmerkingen gelden tegen het voorlopig onteigeningsbesluit en tegen de voorlopige vaststelling van het rooilijnplan, besluiten die samen dienen te worden gelezen. De bezwaren zijn samengevat in het bijgevoegde verslag over het openbaar onderzoek dat betrekking heeft op het onteigeningsplan.

**Artikel 7:**

Er wordt enerzijds aangegeven dat het bezwaar van bezwaarschrift 7 gericht is tegen het voorlopig onteigeningsbesluit, anderzijds dat de bezwaren en opmerkingen gelden tegen het voorlopig onteigeningsbesluit en tegen de voorlopige vaststelling van het rooilijnplan, besluiten die samen dienen te worden gelezen. De bezwaren zijn samengevat in het bijgevoegde verslag over het openbaar onderzoek dat betrekking heeft op het onteigeningsplan.

**Artikel 8:**

Stelt het bijgevoegde plan, bestaande uit delen 1 en 2, voor de wijziging van de rooilijn van de Halewijnstraat te Drongen definitief vast.

#SIG02\_70\_35#

#SIG01\_70\_35#

2021\_CBS\_04525 - Definitieve vaststelling van het plan tot wijziging van de rooilijn voor de Halewijnstraat te Drongen

