

- 10 Omgevingsvergunningsaanvraag voor het heraanleggen van de wegenis en infrastructuur in Spoele en Bokslaarstraat – goedkeuring van de rooilijn. - Goedkeuring.**

### **Samenstelling:**

---

#### **Aanwezig:**

de heer Filip Anthuenis, Voorzitter-Burgemeester; de heer Filip Liebaut, 1° Schepen; mevrouw Claudine De Waele, 2° Schepen; mevrouw Sabine Van Rysselberghe, 3° Schepen; mevrouw Marjoleine de Ridder, 4° Schepen; mevrouw Marina Van Hoorick, 5° schepen; de heer Stefan Walgraeve, 6° Schepen; mevrouw Nina Van der Sypt, 7° Schepen; de heer Johan Van Havermaet, Raadslid; mevrouw Lena Van Boven, Raadslid; mevrouw Marjon Thienpondt, Raadslid; de heer Gerry De Landtsheer, Raadslid; de heer Bjorn Rzoska, Raadslid; de heer Hector Van Hoye, Raadslid; de heer Guido De Waele, Raadslid; de heer Suleyman Harrouch, Raadslid; de heer Marc Beuseling, Raadslid; de heer Philippe Van Streydonck, Raadslid; de heer Freddy Verdurme, Raadslid; de heer Jan Cools, Raadslid; de heer Oguz Poyraz, Raadslid; de heer Eddy Van Bockstal, Raadslid; mevrouw Marijke Duyck, Raadslid; mevrouw Els Van Branden, Raadslid; de heer Frederic Wiels, Raadslid; de heer Ron Van Kersschaver, Raadslid; de heer Philip De Visscher, Raadslid; de heer Bruno Reniers, Raadslid; mevrouw Martine Rooms, Raadslid; mevrouw Sylvie Van Acker, Raadslid; de heer Manu Diericx, Raadslid; mevrouw Marita Macharis, Raadslid; mevrouw Isabelle Baeyens, Raadslid; de heer Patrick Daeyaert; de heer Steven Verbeke, Algemeen Directeur

#### **Verontschuldigd:**

de heer Alain Debbaut, Raadslid

### **Beschrijving**

---

#### **Bevoegdheid**

De gemeenteraad is bevoegd in uitvoering van artikel 31 van het Decreet betreffende de Omgevingsvergunning.

### **Feitelijke context**

Er werd een aanvraag voor een omgevingsvergunning ingediend voor de heraanleg van de wegenis in Spoele en de Bokslaarstraat. De aanvraag betreft ook de goedkeuring van de rooilijn. De gemeenteraad dient zich uit te spreken over de rooilijn.

### **Juridische context**

Decreet betreffende de Omgevingsvergunning d.d. 25/04/2014, afdeling 2 voor de Gewone Vergunningsprocedure.

Decreet houdende de gemeentewegen d.d. 3 mei 2019, artikel 3, 4 en 12.

Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening d.d. 27 maart 2009, artikel 4.2.20;

### **Procedurale vereisten**

Conform het decreet betreffende de Omgevingsvergunning, art 17, dient de 'Gewone Vergunningsprocedure' te worden gevolgd.

### **Argumentatie**

Er wordt een omgevingsvergunning aangevraagd voor de heraanleg van de wegenis in Spoele en de Bokslaarstraat, met de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel.

De aanvraag omvat infrastructuurwerken (wegenis en riolering) en het aanleggen van open grachten. Uit noodzaak dient op sommige plaatsen een aantal bomen te worden gerooid voor de aanleg van de riolering en de grachten.

Bij de heraanleg van de wegenis worden maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid van de zachte weggebruikers te verhogen. Het wegontwerp focust op meer ruimte voor groen en de zachte weggebruikers. De breedte van de Bokslaarstraat wordt aangepast van een variabele breedte naar een vaste breedte van 6m.

Het kruispunt Lokerhoutstraat x Spoele x Naastveldstraat wordt compacter en zal op die manier snelheidsremmend werken.

Het kruispunt Spoele x Jozef De Veusterstraat wordt uitgevoerd als een verhoogd kruispunt om het verkeer te vertragen. Er wordt een middeneiland voorzien om fietsers richting de Jozef De Veusterstraat te scheiden van gemotoriseerd verkeer.

Het kruispunt Spoele x Bokslaarstraat x Everslaarstraat wordt zo aangepast dat de Bokslaarstraat haaks aansluit op de tak Spoele – Everslaarstraat. Het kruispunt wordt verhoogd aangelegd om het verkeer te vertragen. De ruimte die vrijkomt wordt groen ingericht zodat het voetpad van de Bokslaarstraat naar Spoele vrijliggend komt te liggen.

Spoele wordt een fietsstraat. De rijweg wordt 5.40 m breed (excl. kantstrook) en uitgevoerd in bitumineuze verharding. In Spoele zijn er over de volledige afstand voetpaden van min 1,5m aanwezig. In de Bokslaarstraat tussen Spoele en de Pieter De Smetstraat wordt een voetpad van

1.50 m aan de noordzijde van de rijweg aangelegd, vanaf het kruispunt met de Pieter De Smetstraat aan de zuidzijde tot aan de Weilandstraat.

Waar het openbaar domein voldoende breed is, worden groenvakken voorzien tussen de rijweg en het voetpad, waarin hoogstambomen worden aangeplant.

De aanvraag omvat een rooilijnplan aangezien het voorliggende ontwerp het tracé van de oude buurtwegen niet volledig volgt, waardoor buurtweg 21 (Boslaarstraat) en 25 (Spoele) moeten worden opgeheven.. De gemeenteraad moet een beslissing nemen over de zaak der wegen.

De wijziging aan een weg dient door de gemeenteraad gemotiveerd te worden aan de hand van de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen: "Het decreet gemeentewegen heeft tot doel 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. Om deze doelstelling te realiseren voeren de gemeenten een geïntegreerd beleid, dat onder meer gericht is op:

1 de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau:

De nieuwe rooilijn wordt voorzien ifv het nieuwe ontwerp en de aanleg van nieuwe wegenis, met aanleg van fietspaden om de veiligheid voor het langzaam verkeer te verbeteren.

2 de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak:

De rooilijn wijzigt niets aan de bestaande trage wegenstructuur.

3 de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen:

De aanpalende percelen blijven bereikbaar. Het ontwerp wordt opgemaakt om de verkeersveiligheid te vergroten.

4 wijzigingen aan het wegennet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief:

Niet van toepassing.

5 bij de afweging voor wijzigingen 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 behoeften van de toekomstige generaties worden niet aangetast omdat er geen functionele verbindingen verdwijnen.

Er werd een openbaar onderzoek georganiseerd van 28/03/2023 tot 26/04/2023 en er werden tijdens dit openbaar onderzoek 2 bezwaarschriften ingediend:

Deze bezwaren handelen over volgende elementen:

1)

a- Wegnemen van grachten thv nr 99 en naastliggende percelen terwijl er daar nu al water blijft staan.

b- Parkeerplaatsen in bocht bij splitsing met Spoele is gevaarlijk. Parkeerplaatsen te dicht bij einde Bokslaarstraat en bij Pieter de Smetstraat.

c- Vraag naar het nut van het enkelzijdig voetpad tussen Spoele en Pieter de Smetstraat.

2)

a- De begeleidende nota Fietsvoorzieningen is onvolledig en onjuist, en houdt geen rekening met ruimtelijke ontwikkelingen: geen rekening met toekomstige Spoelepark, Naastveldstraat wordt als fietsstraat vermeld, Everslaarstraat en Bokslaarstraat zijn straten in transformatie, aanleg van straten moet rekening houden met verdichting.

b- Ontbrekende infrastructuur voor de trage weggebruikers...

c- Ontbrekende herkenbaarheid en eenvormigheid...

d- De keuze van een fietsstraat in Spoele beantwoordt niet aan de vereiste criteria...

e- De integrale benadering van de schoolomgeving Spoele ontbreekt...

f- Een voetgangerstracé tussen Pieter Van Gentstraat en Bokslaarstraat ontbreekt.

g- Het zebrapad thv de Naastveldstraat komt deels uit op plantenbak en situeert zich in bocht van voetpad.

De bezwaren worden als volgt behandeld:

1)

a- Ter hoogte van huisnummer 99 dient een voetpad te worden voorzien, waardoor op deze locatie geen ruimte is voor een gracht. Het waterverhaal wordt in zijn geheel bekeken. Er wordt binnen dit project voldoende buffering en infiltratiemogelijkheid voorzien.

b- De rijbaanbreedte van de Bokslaarstraat zal 5,4 meter breed zijn. Dit is een standaardmaat voor een woonstraat. De breedte van 5,4 meter laat parkeren op de rijbaan wettelijk maar net toe. Wanneer er een voertuig op straat parkeert, blijft de doorgang immers maar net boven drie meter. Op basis van waarnemingen werd duidelijk dat er behalve rond de Bokmolenhoeve zelden voertuig in de straat staan. Ten behoeve van de Bokmolenhoeve werd gekozen om 5 parkeerplaatsen te voorzien naast de rijbaan. Parkeren op straat dicht bij het compacter gemaakt kruispunt met de Everslaarstraat en Spoele is niet aangewezen. Op voldoende afstand

van de aansluiting met de Pieter De Smetstraat zijn langs één zijde van de straat nog twee keer twee parkeerplaatsen voorzien.

Zowel de parkeervakken aan Spoele/Everslaarstraat als aan de Pieter De Smetstraat zijn bewust voorzien op beduidend meer dan 5 meter van het kruispunt. Naar zichtbaarheid tussen weggebruikers kan dit dan ook geen hinder veroorzaken. Zeker omdat de deze parkeervakken naast de rijbaan liggen.

c- Waar in zones buiten de bebouwde kom steeds de kaart van ontharden wordt getrokken, wordt binnen de bebouwde kom steeds de overweging gemaakt tussen het aanleggen van verharde voetpaden in functie van de veiligheid en het comfort van de voetganger enerzijds en het beperken van de hoeveelheid verharde oppervlakte anderzijds.

In de Bokslaarstraat tussen de Driesstraat en Spoele/Everslaarstraat werd bewust gekozen voor een voetpad aan één zijde van de straat. Tussen de Driesstraat en de Pieter De Smetstraat ligt het voetpad aan de zijde van de even huisnummers. Hier is gekozen voor een voetpad omdat de woningen met huisnummer 56 – 66 zeer dicht tegen de straat aanliggen. De bewoners van deze woningen zullen bij het verlaten van hun deur op een voetpad uitkomen. Omwille van de haakse bocht in de Bokslaarstraat ter hoogte van de Pieter Van Gentstraat is dat voetpad verder doorgetrokken. Waar vroeger voetgangers op een uiterst smal en stuk gereden grasbermpje nooit zeker wisten of een aankomend voertuig zijn bocht al of niet te ver zou afsnijden, zal men daar in de toekomst veilig op een verhoogd en verhard voetpad kunnen wandelen.

Ter hoogte van de Pieter De Smetsstraat wordt een zebrapad voorzien. Hier wisselt het voetpad van kant. Het voetpad tussen de Pieter De Smetstraat en Spoele zorgt voor een verbinding met het voetpad in Spoele en het eerste deel van Everslaarstraat. Rond de Bokmolenhoeve staan er momenteel vaak voertuigen in de grasbermen. De aanwezigheid van een voetpad voorkomt dat voetgangers verplicht de rijbaan op moeten wandelen ter hoogte van geparkeerde voertuigen.

Door het voetpad slechts aan één zijde van de Bokslaarstraat te leggen, wordt getracht de verharde oppervlakte minimaal te houden zonder de veiligheid van de zwakste weggebruiker uit het oog te verliezen.

2)

- a- In het ontwerp van Spoele-Everslaarstraat is rekening gehouden met de twee toekomstige (potentiële) doorsteken voor de zachte weggebruikers:
- De aantakking van de eerste doorsteek tussen Spoele 67 en Everslaarstraat 1 valt binnen een verkeersplateau. Het verkeersplateau aan het kruispunt Spoele x Bokslaarstraat werd om die reden aan één zijde verlengd;
  - De verbinding tussen Everslaarstraat nrs. 13 – 17 werd eveneens beveiligd door middel van een optisch verkeersplateau.

De omgeving van de school en uiteraard de Lokerhoutstraat en de Hovenierstraat als onderdeel van de fietssnelweg F413 worden gesignaleerd als fietszone. Deze fietszone moet afgebakend worden. Aangezien het kruispunt Spoele x Naastveldstraat x Lokerhoutstraat onderdeel uitmaakt van de fietszone, moet de fietszone ook afgebakend worden in de Naastveldstraat. Eens de heraanleg een feit is zal m.a.w. in het begin van de Naastveldstraat een verkeersbord 'fietszone' worden geplaatst en een markering op de rijbaan worden aangebracht. Het vervolg van de Naastveldstraat valt uit de fietszone.

De grens van de bebouwde kom in de Everslaarstraat ligt net voorbij een reeks van een 8-tal rijhuizen. Deze huizen hebben geen voortuin en staan dus tegen de rijbaan. Deze woningen vormen dan ook een logische grens van de bebouwde kom. Doordat de huizen veel dichter tegen de rijbaan staan, vormen ze het visuele poorteffect tot de bebouwde kom.

Gezien de lintbebouwing verderop in de Everslaarstraat en omwille van de aanwezigheid van de bovenlokale en verderop lokale fietsroute is gekozen om de maximumsnelheid buiten de bebouwde kom ook terug te brengen tot 50 km/u.

Verdichting van lintbebouwing die verder van voorzieningen en knooppunten zijn gelegen, is niet wenselijk. Verdichting gebeurt best dichter bij aanwezige voorzieningen zoals scholen, winkels. Een goede mix en verwevenheid van wonen en andere activiteiten in combinatie van groenblauwe netwerken in de woonwijk Spoele is te primeren boven het verder uitdeinen van het lint Everslaarstraat.

b- Het Vademecum Fietsvoorzieningen stelt dat met een snelheidsregime van 30 km/u of minder gemengd verkeer de regel is. Volledig Spoele zal binnen de fietszone (30 km/u) vallen. Gemengd verkeer is hier dus zeer logisch. Tot 50 km/u is gemengd verkeer mogelijk tot verkeersintensiteiten rond de 3.500 pae per dag. Metingen in de Everslaarstraat geven aan dat er op een etmaal +/- 2.400 voertuigen (met inbegrip van tweewielers) door de straat rijden. De Everslaarstraat komt dus zeker in aanmerking voor gemengd verkeer.

Zoals al eerder geschreven, verandert eens voorbij de rij rijhuizen het wegbeeld omdat de huizen verder van de straat staan. Een breder wegbeeld, leidt – ondanks een snelheidsbeperking van 50 km/u - tot hogere gemiddelde snelheden. Hoewel de verkeersintensiteiten het perfect toelaten, is om die reden binnen de projectstuurgroep toch gekozen om op het verder tracé van het BFF aanliggende verhoogde eenrichtingsfietspaden te voorzien. Dit is een bewuste keuze in functie van de veiligheid van de fietsers.

Ook in de Bokslaarstraat is gemengd verkeer gezien de verkeersintensiteiten perfect veilig. De combinatie van een gescheiden fietsweg op de fietssnelweg F413, gemengd verkeer in de fietszones en woonstraten en aanliggende verhoogde fietspaden in woonstraten waar de kans op iets hogere snelheden bestaat, biedt veilige fietsinfrastructuur van heel de omgeving van en naar het Everslaarbos.

De voetgangersintensiteiten zijn laag, een niet gelijkgrondse oversteek van de Bokslaarstraat is niet te verantwoorden. Men zal dus inderdaad de woonstraat moeten oversteken.

Met het oog op het beperken van verharding is bewust gekozen om voetpaden te voorzien op de drukste (Spoele) en gevaarlijkste locaties (rijhuizen net naast de Bokslaarstraat en bocht Bokslaarstraat ter hoogte van de Pieter Van Gentstraat). Zebrapaden zijn voorzien op meest verwachte looproutes zoals bijvoorbeeld rechtop de Pieter De Smetstraat.

c- In gans Lokeren worden dezelfde principes toegepast aan elke schooluitgang: indien mogelijk weren van verkeer (schoolstraten), geen parkeerplaatsen aan de oversteekplaatsen omwille van zichtbaarheid en veiligheid, het plaatsen van een vlaggenmast, potlood en preventief snelheidsbord en indien mogelijk in functie van de doorstroming het versmallen van de rijbaan ter hoogte van de schooluitgang/oversteekplaats. Aangezien elke schoolomgeving anders is, vertalen deze principes zich logischerwijze ook steeds net anders. De kruispunten in de omgeving hebben een gelijkaardige opbouw en uitzicht. Het zijn (of worden) allen kruispunten met voorrang aan rechts, hebben nagenoeg allen dezelfde diameters van bochtstralen.

d- Metingen tonen fietsintensiteiten van respectievelijk 300 en 400 in de Everslaarstraat en Spoele. Volgens het Vademecum Fietsvoorzieningen zijn fietsstraten toepasbaar vanaf 500 fietsers per etmaal. De stad Lokeren rekent op een toename van het aantal fietsers in de omgeving. Dit omwille van de uitbouw van Spoelapark en de ontwikkeling van het regionaal industrieterrein E17/4. Een toename met 25% fietsers in Spoele lijkt zeker haalbaar door de betere fietsinfrastructuur in de straat en omgeving: de invoering van de fietsstraat, het aanleggen van fietssuggestiestroken en aanliggende fietspaden gekoppeld aan de plannen voor nieuwe doorsteken naar de industriezones.

Bij de inrichting als fietsstraat wordt ook als leidraad meegegeven dat het gemotoriseerd verkeer niet te hoog mag zijn, liefst zelfs onder de 1.000 voertuigen per dag. Binnen de Projectstuurgroep is deze voorwaarde uiteraard ook aan bod gekomen. De leden van de PSG waren van oordeel dat een fietsstraat wel degelijk mogelijk is in Spoele. Er werd hierbij verwezen naar de ligging op het BFF, de aanwezigheid van de school, de uitbreiding van het industriegebied en de koppeling met de fietszone rond de F413 aan de andere zijde van het spoor. Spoele dient hierbij als zeer belangrijke voeder van de fietssnelweg.

De belangrijkste vereiste van een fietszone is het verkeersbord F111 en F113. Daarbij worden heel wat ondersteunende maatregelen opgesomd. Er wordt gevraagd om minstens bij het begin en einde van de fietszone een rode strook te schilderen om de herkenbaarheid van de fietszone te ondersteunen. Een rode strook en het aanbrengen van het logo van fietsstraat op de rijbaan is voorzien.

Nergens wordt gemeld dat verkeerslichten binnen een fietszone niet zouden mogen. Er wordt enkel gesteld om de fietsers in de fietszone zo veel mogelijk voorrang te geven op de zijwegen. Aangezien de zijstraten hier allen ook deel uitmaken van dezelfde fietszone is dit niet haalbaar.

Het verkeerslicht aan de school dient niet voor het gemotoriseerd verkeer dat de Jozef De Veusterstraat uitrijdt. Het dient enkel voor de oversteek van de voetgangers. Volgens het algemeen erkend STOP-principe is het ook logisch dat de oversteek van voetgangers prioriteit kent boven de doorstroming van de fietsers. Daarenboven is het ook de bedoeling dat het verkeerslicht op rood springt bij overdreven snelheid. Het verkeerslicht ondersteunt met andere woorden het snelheidsregime van 30 km/u wat zeker de veiligheid van de fietsers ten goede komt.

Het ontwerp zorgt voor een verbetering van de veiligheid en het comfort van voetgangers en fietsers en geeft daarnaast ook voldoende aandacht aan de aanwezigheid van het autoverkeer.

e- Verkeersborden en logo's van fietszone zijn voorzien in de naastgelegen wijk. Omdat deze fietszone loopt tot aan de fietstunnel op het einde van de Jozef De Veusterstraat staan die niet op de ontwerpplannen van Spoele.

De zone met de haakse parkeerplaatsen ligt op de rand van het ontwerp. De aansluiting van de Jozef De Veusterstraat wordt enkel meegenomen om de realisatie van een verkeersplateau mogelijk te maken.

Het ontwerp van Spoele – Everslaarstraat – Bokslaarstraat dateert van voor de plannen van Spoelepark. Bij de opmaak van het ontwerp werd wel al rekening gehouden met de aanwezigheid van Spoelepark. Binnen de plannen van Spoelepark wordt een naadloze aansluiting op (het ontwerp van) Spoele voorzien.

f- In functie van het beperken van verharding in het kader van een goede waterhuishouding/voorkomen wateroverlast is gekozen om in de door voetgangers zeer weinig gebruikte Bokslaarstraat slechts aan één zijde een voetpad te voorzien.

g- De drie zebrapaden (over Spoele, over Naastveldstraat en over Lokerhoutstraat) liggen op de logische looplijnen voor de voetgangers. Ze liggen niet in de bocht van het voetpad, wat eigenlijk ook op zich niet onveilig zou zijn als men net daar het beste zicht geeft naar alle aankomende weggebruikers.

Het zebrapad over de Lokerhoutstraat komt net uit op de tip van een boomvak. De tip van dit boomvak zal wat ingekort worden tijdens uitvoering werken.

## **Stemming op het besluit**

---

Goedgekeurd door de gemeenteraad met  
- 27 stem(men) voor: Filip Anthuenis; Isabelle Baeyens; Marc Beuseling; Jan Cools; Gerry De Landtsheer; Philip De Visscher; Claudine De Waele; Guido De Waele; Marijke Duyck; Suleyman



Harrouch; Filip Liebaut; Oguz Poyraz; Bruno Reniers; Martine Rooms; Bjorn Rzoska; Marjon Thienpondt; Els Van Branden; Johan Van Havermaet; Marina Van Hoorick; Hector Van Hoye; Ron Van Kersschaver; Sabine Van Rysselberghe; Nina Van der Sypt; Freddy Verdurme; Stefan Walgraeve; Frederic Wiels; Marjoleine de Ridder  
- 7 onthouding(en): Patrick Daeyaert; Manu Diericx; Marita Macharis; Sylvie Van Acker; Eddy Van Bockstal; Lena Van Boven; Philippe Van Streydonck

## **Besluit**

---

### **Artikel 1**

Het tracé van de wegenis met het rooilijnplan, vervat in de aanvraag voor de omgevingsvergunning, wordt vastgesteld en goedgekeurd;

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,  
Namens de Gemeenteraad