

UITTREKSEL UIT HET REGISTER DER BERAADSLAGINGEN VAN HET COLLEGE VAN
BURGEMEESTER EN SCHEPENEN VAN DE STAD IEPER

Zitting van 15 juli 2024

Aanwezig: Emmily Talpe, Burgemeester-voorzitter
Philip Bolle, Ives Goudeseune, Valentijn Despeghel, Diego Desmadryl, Dimitry Soenen, Eva Ryde,
Schepenen
Stefan Depraetere, Algemeen directeur

CBS/2024/2001	Uitrustings- en infrastructuurwerken bij verkavelingsproject of groepswoningbouwproject - OMV_2024038306 - Verkaveling de uitbreiding van de verkaveling Sint-Jorisstraat - zaak der wegen - goedkeuring technisch dossier
----------------------	---

OVERWEGEND GEDEELTE

Juridische grondslag en bevoegdheden

Het Decreet over het lokaal bestuur van 22.12.2017 en latere wijzigingen, in bijzonder de artikel 40,41 en 56, inzake de bevoegdheden van de gemeenteraad en het College van Burgemeester en Schepenen.

Decreet houdende de gemeentewegen van 03 mei 2019.

Gecodificeerde decreten Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening) van 15/05/2009.

Decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.

Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.

Besluit van de gemeenteraad van 25 februari 2019, vaststelling van de gemeentelijke procedure voor het uitvoeren van uitrustings- en infrastructuurwerken bij verkavelings- en groepswoningbouwprojecten en goedkeuring van het stappenplan voor het bekomen van een omgevingsvergunning voor het verkavelen of bijstellen van een verkaveling of een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen voor een bouwproject met openbare wegenis.

Feiten, context en informatie

Zaak der wegen - infrastructuuraanleg uitbreiding verkaveling Sint-Jorisstraat

In toepassing van art. 47 van het besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning neemt de gemeenteraad een beslissing over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg en neemt zij daarbij kennis van de standpunten, opmerkingen en bezwaren die zijn ingediend tijdens het openbaar onderzoek teneinde deze mee te nemen in de bespreking.

Infrastructuuraanleg

Door de bouwheer woonmaatschappij Ons Onderdak is het studiebureau Cnockaert aangesteld om het bestek op te maken voor de uitvoering van uitrustings- en infrastructuurwerken nodig om de gronden gelegen langs de Sint-Jorisstraat kadastraal gekend leper, 11de afdeling, sectie C, nrs 0270 X3, W3 en K7 bouwrijp te maken. Het bijzonder bestek met dossiernr. IE 0058, de raming en de plannen voor de wegen- en rioleringswerken met inbegrip van de rooilijn worden ter goedkeuring voorgelegd.

Met het oog op de opmaak van de overeenkomst is het bestek 2-delig. Fase 1 omvat de riolerings- en wegeniswerken. Fase 2 omvat de werken nodig voor de aanleg van voetpaden, opritten en groenaanleg. De totaliteit van de werken wordt geraamd op 781.499,63 EUR excl btw en is integraal ten laste van de private verkavelaar, deels gesubsidieerd. Deze totale raming wordt als volgt opgedeeld in fase 1 riolerings- en wegeniswerken: 574.867,14 EUR excl btw, fase 2 Omgevingswerken (Hoofdstuk 1 - C2 en D): 206.632,19 EUR excl btw.

Het ontwerp voorziet in de realisatie van de aanleg van de infrastructuur voor wegenis-, riolerings- en omgevingswerken ter uitvoering van uitbreiding van de verkaveling Sint-Jorisstraat door de woonmaatschappij Ons Onderdak.

Het projectgebied bestaat uit een braakliggend terrein, welke op heden gebruikt wordt als weiland.

De verkaveling wordt opgevat als een individuele site gelegen tussen bestaande bebouwing en agrarisch gebied en voorziet in 23 ééngezinswoningen.

De aan te leggen riolerings-, wegenis- en omgevingswerken voorzien in de ontsluiting van 23 ééngezinswoningen en zorgen voor de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel, openbare parkeerplaatsen en een open buffergracht. In kader van de aanleg van nieuwe wegenis wordt er gebruik gemaakt om bronmaatregelen (ontharden, buffering en infiltratie) te voorzien en het afvoerende hemelwater zoveel als mogelijk te beperken.

Bij de wegenis worden voldoende parkeervoorzieningen aangelegd. Er zal geen parkeerdruk ontstaan in de omgeving ten gevolge van deze ontwikkeling. Het geheel wordt ingericht voor het plaatselijk bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer is onmogelijk.

Rioleringswerken hebben op zich geen ruimtelijk impact, gezien het om ondergrondse werken gaat.

De leidingen worden volledig ingegraven, enkel de deksels van de inspectieputten zijn zichtbaar maar deze komen gelijk met het maaiveld en enkele centimeters er boven.

Er wordt een buffergracht aangelegd in de te realiseren groenzone. Deze worden openbaar en het onderhoud gebeurt door de stad na overdracht naar openbaar domein.

De wegenis waarin deze rioleringswerken plaatsvinden zal na de aanleg van de riolering overgedragen worden naar de gemeente voor opname in het openbaar domein.

Met het oog op de uitvoering van de infrastructuurwerken, de oplevering ervan en de inlijving in het openbaar domein dient de verkavelaar zich contractueel met de Stad te verbinden. Een overeenkomst dient afgesloten waarin de verplichtingen van de verkavelaar worden opgenomen overeenkomstig de procedure voor het uitvoeren van uitrustings- en infrastructuurwerken bij verkavelings- en groepswoningbouwprojecten en het stappenplan voor het bekomen van een omgevingsvergunning voor het verkavelen of bijstellen van een verkaveling of een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen voor een bouwproject met openbare wegenis, zoals goedgekeurd door de gemeenteraad van 25 februari 2019. Afdoende waarborgen dienen gesteld ter verzekering van een kwaliteitsvolle uitvoering.

Resultaten openbaar onderzoek

In toepassing van art. 47 van het besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning neemt de gemeenteraad een beslissing over de voorgestelde wegenwerken en neemt zij daarbij kennis van de standpunten, opmerkingen en bezwaren die zijn ingediend tijdens het openbaar onderzoek teneinde deze mee te nemen in de bespreking. Volgens de toelichting van het besluit bespreekt de gemeenteraad enkel de bezwaren die handelen over de zaak der wegen.

Het openbaar onderzoek liep van 3 april 2024 tot en met 2 mei 2024. Daarbij werden 8 bezwaarschriften ontvangen. De bezwaren die betrekking hebben op mobiliteit kunnen als volgt worden samengevat en geëvalueerd.

Deelbezwaren die betrekking hebben op de zaak der wegen:

Een uitbreiding van de verkaveling Sint-Jorisstraat is niet wenselijk. De Sint-Jorisstraat is een kleine toegangsweg tot een reeds grote wijk en heeft nu al genoeg verkeersbeweging wat de nodige geluidsoverlast met zich meebrengt.

De Sint-Jorisstraat is er niet op voorzien om nog uitgebreid te worden. Er is een slechte ontsluiting via de huidige Sint-Jorisstraat. Geparkeerde wagens vormen nu reeds een probleem voor doorgaand verkeer.

De overlast zal niet te overzien zijn en de veiligheid komt in het gedrang.

Het is vooral de ontsluiting op de Boezingestraat die ongetwijfeld voor problemen zal zorgen. De nu al verzadigde en onaangepaste infrastructuur kan niet nog een bijkomende verkaveling aan. Het vele en snelle verkeer dat de Boezingestraat gebruikt als sluiptweg van en naar de Ieperse industriezone, zorgt er samen met de drukte ter hoogte van WZC Home Vrijzicht voor dat dit de levenskwaliteit van de huidige bewoners van de Boezingestraat beïnvloedt. Te luid, te snel, te druk ... nu al.

De aanvraag veroorzaakt een negatieve mobiliteitsimpact. Bij deze aanvraag ontbreekt een mobiliteitseffectenstudie. De sociale woonmaatschappij gaat er ten onrechte van uit dat het

woonaanbod een beperkt aantal voertuigen zal genereren. De opmaak van een mobiliteitseffectenstudie past in de doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid, aangezien men in een zo vroeg mogelijk stadium wil anticiperen op de mogelijke negatieve gevolgen van een ruimtelijke ingreep of project.

Conform het MOBER richtlijnenboek (Vlaamse Overheid, 2018), maken mensen woonachtig in buitengebied 2,29 woninggerelateerde verplaatsingen per dag.

In kleinstedelijk gebied is dat 2,30. Het autogebruik neemt toe naarmate de stedelijkheidsgraad afneemt. Als men er van uit gaat dat in de 23 woningen naar schatting 46 mensen wonen (wat het minimum is), dan zijn er voor deze 23 woningen gemiddeld 105 woninggerelateerde verplaatsingen per dag te verwachten (bezoekers niet meegerekend).

Het project biedt maar één ontsluiting; de huidige Sint-Jorisstraat.

Bijgevolg: de ontsluiting van de verkaveling op het bestaande wegennet voldoet niet.

De verkaveling voorziet een hoofdontsluiting via het verlengde van een bestaande pijpenkop. De bewoners van de Sint-Jorisstraat maken nu al dagdagelijks mee dat er een probleem bestaat naar de afwikkeling van het verkeer toe.

Door de vele kronkels in de weg kan men het verkeer niet zien aankomen. Met de komst van 23 extra woningen mag men verwachten dat zich ongeoorloofde verkeerssituaties zullen voordoen doordat er langs de gehele lengte onvoldoende geschikte plaatsen zijn om met wagens te kruisen.

Het reglement van inwendige orde van Ons Onderdak bepaalt dat het voor alle huurders uitdrukkelijk verboden is om de voortuin te gebruiken als parkeerplaats voor auto's, caravans, mobilhomes, boten...

De voertuigen van de huidige bewoners van de Sint-Jorisstraat worden bijgevolg allemaal geparkeerd op de rijbaan, mede door een gebrek aan voldoende parkeerplaatsen.

Hierbij verwijzen we ook naar de vele interventies van de wijkagent omtrent deze situatie.

Men mag ook niet uit het oog verliezen dat, door het perifere karakter van de huidige woonwijk, bijna alle bewoners in het bezit zijn van minstens 2 auto's.

De wijk is reeds ingericht als zone 30. Lage rijsnelheden zijn inderdaad gewenst maar het kruisen van wagens blijft daarmee nog steeds problematisch.

Ook het vervoersplan van De Lijn (flexvervoer met Hoppin) is verre van optimaal en biedt hier geen oplossing.

Nauw verbonden met de gebrekkige ontsluiting, is de problematiek van een vlotte en ongeremde toegankelijkheid van de verkaveling voor veiligheids- en brandweerdiensten in geval zich een incident voordoet.

Gezien de zeer beperkte breedte van de wegenis en gelet op de reeds bestaande parkeerproblemen, betwijfelen wij of de verkaveling voldoende toegankelijk is.

Enkele geparkeerde wagens op de wegenissen volstaan om de verkaveling onbereikbaar te maken voor hulpdiensten. Vuilniswagens, vrachtwagens voor rioolreiniging, leveranciers, ... worden in de reeds bestaande verkaveling nu al regelmatig geconfronteerd met allerlei obstakels.

Dergelijke situatie is onverantwoord.

Ter hoogte van huisnummer 11 wordt een nieuwe weg voorzien die toegang moet geven aan slechts 1 kavel! (kavel nr. 1).

In tijden van ontharding en optimaal ruimtegebruik kan dit toch wel tellen. Vlaanderen is één van de meest verharde gebieden van Europa.

Extra verharding leidt onder meer tot een groter risico op overstromingen, minder waterinfiltratie en -berging, hitteproblemen, minder CO2 opslag door planten en de bomen en een verlies aan biodiversiteit.

Ook waterdoorlatende verharding telt als verharding.

Bovendien neemt deze weg zomaar de helft in van de oprit van huisnummer 11. Het bestaande wandelpad van 1m breed verdwijnt en wordt geïntegreerd in deze nieuwe weg.

Hierdoor wordt het onmogelijk voor de bewoners van nr. 11 om nog hun garage en carport binnen te rijden, laat staan op hun oprit te parkeren.

Alleen al het opstellen van de wagens voor de garagepoort/carport zal voor conflictsituaties zorgen.

Net om deze redenen werd bij de aankoop van lot 39 uit de 'Heidestraat-4de fase' op donderdag 20 augustus 1998 de toelating verleend om de voorziene groenzone te integreren in de oprit. Ook de eigenaars van lot 33, lot 34, lot 35, lot 36 en lot 37 mogen de voorziene groenzone integreren in hun eigendom. (zie bijlage 6).

Het bouwperceel, kavel nr. 1, paalt niet rechtstreeks aan een voldoende uitgeruste weg.

Er wordt dus niet voldaan aan de vereisten van artikel 4.3.5. §1 en § 2 VCRO. Hierbij verwijzen we ook nog eens naar de onbereikbaarheid voor hulpdiensten (brandweer, ziekenwagen e.d.) naar kavel 1.

Ook vrachtwagens die eventueel bouwmaterialen moeten aanleveren voor perceel nr. 1 kunnen dit niet bereiken zonder schade te berokkenen aan de eigendom van de bewoners van huisnummer 11. Er dient bij verkavelingen gestreefd te worden naar één gemeenschappelijke ontsluiting. Het aandeel verharding kan daardoor worden beperkt. Er wordt gevraagd om deze weg te schrappen.

Nauw verbonden met de gebrekkige ontsluiting, is de problematiek van een vlotte en ongeremde toegankelijkheid van de verkaveling voor veiligheids- en brandweerdiensten in geval zich een incident voordoet.

Gezien de zeer beperkte breedte van de wegenis en gelet op de reeds bestaande parkeerproblemen, betwijfelen wij of de verkaveling voldoende toegankelijk is.

Enkele geparkeerde wagens op de wegenissen volstaan om de verkaveling onbereikbaar te maken voor hulpdiensten. Vuilniswagens, vrachtwagens voor rioolreiniging, leveranciers, ... worden in de reeds bestaande verkaveling nu al regelmatig geconfronteerd met allerlei obstakels.

Dergelijke situatie is onverantwoord.

Evaluatie:

Het kruispunt van de Sint-Jorisstraat met de Boezingestraat kent een voldoende zichtbaarheid.

De verkeersintensiteiten op de Boezingestraat zijn niet van die aard dat deze de oversteekbaarheid van het kruispunt langdurig belemmeren. Er zijn dan ook bij de dienst mobiliteit geen meldingen gekend van problematische verkeerssituaties in de wijk of ter hoogte van het kruispunt. De Sint-Jorisstraat kwam, behalve een parkeerproblematiek in een doodlopende straat verderop, niet aan bod in de verkeerscommissie.

Zoals aangehaald heerst in de wijk een snelheidsbeperking van 30 km/u, het eerder bochtige wegtracé ondersteunt deze maatregel. Conform de wegcode dient er bij het parkeren steeds een vrije doorgangsbreedte van minstens 3 meter te worden voorzien naast een geparkeerd voertuig, ook in functie van bereikbaarheid hulpdiensten en dergelijke. Er zijn in de nieuwe ontwikkeling voldoende parkeerplaatsen voorzien om de bijkomende parkeerdruk bij een gemiddelde situatie voldoende op te vangen. De parkeerimpact op de huidige woonwijk zal bijgevolg in een gemiddelde situatie nihil zijn.

Zoals aangegeven is er inderdaad een flex belbushalte aanwezig op de Boezingestraat nabij het kruispunt met de Sint-Jorisstraat. Ook hier zijn geen meldingen van problemen gekend. Voor deze uitbreiding is geen mobiliteitstoets noch mobier noodzakelijk (ondergrens mobiliteitstoets: 100 woningen, mobier: 250 woongelegenheden).

Thv de Sint-Jorisstraat 11 wordt de huidige wegenis verlengd ter ontsluiting van één extra woonperceel. Deze verlenging van de weg wordt op eigendom van de stad Ieper. Met akkoord van de stad Ieper als eigenaar van deze omgevingsaanleg die nog niet werd overgedragen aan het openbaar domein kan worden aangenomen dat het perceel gelegen is aan een voldoende uitgeruste weg.

Hiervoor wordt immers een omgevingsvergunningsaanvraag tot verkaveling ingediend. De ontwerper heeft de op- en afrijmanoeuvres uitgezet op het ontwerp van wegenis. Daarbij wordt aangetoond dat er niet over het aanpalende perceel dient te worden gereden om lot 1 te bereiken.

Vanuit de stedelijke dienst mobiliteit werd, na enkele aanpassingen van het ontwerp van wegenisaanleg, op verkeerstechnisch vlak een positief advies verleend betreffende de uitbreiding van de woonwijk.

Conclusie

Voorstel om dit deelbezwaar ongegrond te verklaren.

Financiële gevolgen

Alle kosten voor de uitrustings- en infrastructuurwerken van dit project worden gedragen door de projectontwikkelaar.

BESCHIKKEND GEDEELTE

Op basis van deze overwegingen besluit het college het voorliggend dossier als volgt te agenderen op de eerstvolgende gemeenteraad :

Artikel 1 : Goedkeuring wordt verleend aan 'de zaak der wegen', met name het wegentracé, de rooilijn en het ontwerpbestek IE0058 met plannen van omgevingsaanvraag met projectnummer

OMV_2024038306 opgesteld door het studiebureau Bureau Cnockaert in opdracht van de bouwheer de woonmaatschappij Ons Onderdak met het oog op de uitvoering van de uitrustings- en infrastructuurwerken om de gronden langs de Sint-Jorisstraat, kadastraal gekend Ieper, 11de afdeling, sectie C, nrs 0270K7, 0270W3 en deel 0270X3 bouwrijp te maken, overeenkomstig het gemeentelijk reglement van 25 februari 2019 en in uitvoering van artikel 31, eerste lid van het Decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014 en artikel 47 van het Besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.

Artikel 2 : Voor de realisatie van deze werken en de kosteloze grondafstand na definitieve oplevering wordt een overeenkomst tussen de stad Ieper en de bouwheer afgesloten en dienen afdoende waarborgen gesteld voor een gegarandeerde en kwalitatieve uitvoering met kosteloze overdracht naar het openbaar domein.

Artikel 3 : Het College van Burgemeester en Schepenen te gelasten met de uitvoering van deze beslissing.

Gedaan in zitting van 15 juli 2024

De Algemeen directeur,
(get) STEFAN DEPRAETERE

De Burgemeester-voorzitter,
(get) EMMILY TALPE

Voor eensluidend verklaard afschrift,

Bij bevel
Algemeen directeur
STEFAN DEPRAETERE

Burgemeester-voorzitter
EMMILY TALPE