

UITTREKSEL UIT HET REGISTER DER BERAADSLAGINGEN VAN DE GEMEENTERAAD VAN DE
STAD IEPER

Zitting van 2 juni 2025

Aanwezig: Sarah Bouton, Voorzitter
Katrien Desomer, Burgemeester
Emmily Talpe, Stephaan De Roo, Miguel Gheysens, Peter De Groote, Diego Desmadryl, Danny Metsu, Eva Ryde, Schepenen
Stefaan Williams, Ann-Sophie Himpe, Edouard Wallays, Jo Baert, Dimitry Soenen, Lies Sampers, Stijn Kimpe, Brècht Vangheluwe, Valentijn Despeghel, Philip Bolle, Nathalie Vandamme, Wim Vandamme, Jeroen Bossaert, Andy Verkruysse, Joke Despeghel, Elvera Bibuljica, Marianne Deygers, Gregory Demeyere, Kim Louwyck, Ives Goudeseune, Thomas Kinoo, Saskia Dehollander, Nancy Six, Raadsleden
Stefan Depraetere, Algemeen directeur
Verontschuldigd: Lieven Stubbe, Raadslid

GR/2025/143	Uitrustings- en infrastructuurwerken bij verkavelingsproject of groepswoningbouwproject - OMV_2023020931 - sloop bebouwing, bouwen 5 meergezinswoningen met aanleg van parking, Haiglaan 64, 66, 68, 70, 84, 84A, 86, 86A - beroep - PIV8 - zaak der wegen en 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 en 57, inzake de bevoegdheden van de gemeenteraad en het College van Burgemeester en Schepenen.

De wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motiveringsplicht van bestuurshandelingen, en latere wijzigingen.

Het Bestuursdecreet van 7 december 2018 (B.S. 19.12.2018)

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

Door de bouwheer ALIDES REAL ESTATE INVESTMENT AND MANAGEMENT, met als adres Foreestelaan 86 bus 201, 9000 Gent gaf opdracht aan het studiebureau BURO STIEL, Meensesteenweg 411, 8800 Roeselare om het bestek op te maken voor de uitvoering van uitrustings- en infrastructuurwerken nodig om de gronden gelegen langs de Haiglaan kadastraal gekend Ieper, 3 de afdeling, sectie E, nrs 0257S9 02, 0312M2, 0257Y9 02, 0312W7 02, 0312S2, 0310P12, 0257E10, 0257X9 2, 0257F10 02, 0312Y2, 0310N12, 0312B3, 0310B12, 0310A12 bouwrijp te maken. Het bijzonder bestek met dossiernr. 2023/010, 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 riolering- en wegeniswerken. Fase 2 omvat de werken nodig voor de aanleg van voetpaden, opritten en groenaanleg. De totaliteit van de werken wordt geraamd op 407.650,35 EUR, btw niet inbegrepen en is integraal ten laste van de private verkavelaar.

Het ontwerp voorziet in de realisatie van de aanleg van de infrastructuur voor de realisatie van 5 meergezinswoningen, 1 lot voor nutschabine en nieuw toekomstig openbaar domein in de vorm van een ontsluitingsweg en fietsdoorsteek. Samen met de ontwikkeling van deze meergezinswoningen dienen dus de nodige infrastructuurwerken uitgevoerd.

Het voorliggend dossier omvat volgende werkzaamheden :

- Aanleg nieuwe gescheiden riolering
 - RWA-riolering, incl. huisaansluitingen (zie ook architectuurplannen).
 - DWA-riolering, incl. huisaansluitingen (zie ook architectuurplannen).
 - Aanleg infiltratiebekken (zie ook architectuurplannen).
- Aanleg van nieuwe wegenis en groenzones
 - Aanleg toegangsweg in waterpasserende betonstraatstenen.
 - Aanleg fiets- en voetpad in waterpasserende betonstraatstenen
 - Aanleg uitwijkstroken in grasbelandallen
 - Aanleg van groenzone (zie groenplan BurO Groen)
- Aanleg en uitbreiding bestaande nutsleidingen

Het ontwerp en aanleg van nieuwe gescheiden riolering gebeurt conform het SB250 versie 4.1 en voldoet aan de eisen gesteld door de rioolbeheerder Ieper wat betreft infiltratie, buffer en vertraagde afvoer (zie verder). Daarnaast wordt iedere meergezinswoning voorzien van een eigen gescheiden rioolaansluiting op de nieuwe riolering.

Het ontwerp en aanleg van de nieuwe wegenis gebeurt conform het SB250 versie 4.1 en in overleg met Ieper. Hierbij wordt voldoende aandacht geschonken aan de toegankelijkheid voor hulpdiensten (draaistraten 11m en 15m en een minimale breedte van 4m).

De aanleg en uitbreiding van nutsleidingen langs de nieuwe wegenis gebeurt binnen een 'gereserveerde' zone van minstens 1,50m waarbinnen de leidingen probleemloos aangelegd kunnen worden. De aanleg gebeurt conform de richtlijnen van de verschillende nutsmaatschappijen.

Met het oog op de uitvoering van de infrastructuurwerken, de oplevering ervan en de inlijving in het openbaar domein dient de ontwikkelaar 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.

In het kader van een omgevingsvergunningsaanvraag heeft de gemeenteraad van de stad Ieper op 5 februari 2024 een beslissing genomen over de zaak der wegen.

Het college van burgemeester en schepenen heeft in zitting van 18 maart 2024 de aanvraag ingediend door ALIDES REAL ESTATE INVESTMENT AND MANAGEMENT, met als adres Foreestelaan 86 bus 201, 9000 Gent inzake het slopen van de bestaande bebouwing en het bouwen van 5 meergezinswoningen met parking, gelegen Haiglaan 64 - 66 - 68 - 70 - 72 - 84 - 84A - 86 - 86A, 8900 Ieper vergund met voorwaarden.

Mobiliteitstoets

Bij de omgevingsvergunningsaanvraag werd een mobiliteitstoets gevoegd, opgesteld door Patrick Maes, met volgende conclusies en aanbevelingen:

Ontsluiting en capaciteitsbeoordeling

Het projectgebied is gelegen in ten noorden van het centrum van Ieper, langsheen de Haiglaan.

De Haiglaan vormt de verbinding tussen de stationsomgeving en de N38 Noorderring. De Haiglaan is tevens onderdeel van de stedelijke verdeelweg en is een vrij drukke straat met meer dan 1000 pae/uur op de spitsmomenten.

De Haiglaan is ook geselecteerd als bovenlokale fietsroute. De huidige fietsvoorzieningen (aanliggende fietsstroken) zijn echter niet conform de eisen volgens het Vlaams Fietsvaderrecreum. Het projectgebied ligt ook dicht bij de fietsring rond Ieper en de Vrijbooroute.

Het projectgebied is in de huidige situatie zeer goed bediend door het openbaar vervoer. Het station van Ieper ligt op wandelafstand en aan het projectgebied halteren liefst zes buslijnen, waarvan twee reguliere lijnen.

De verkeersgeneratie van het project is beperkt tot 35 voertuigbewegingen op de piekuren (o.b.v. het Vlaams richtlijnenboek). Worden Nederlandse kencijfers gehanteerd, dan spreken we over 65 voertuigbewegingen op de piekuren. Het project ontsluit via een nieuwe toegangsweg op de Haiglaan. Enkel voor fietsers is een doorsteek mogelijk naar de achtergelegen Velodroomstraat. Er worden geen problemen verwacht ter hoogte van het nieuwe kruispunt, ook niet in het geval linksafslaand verkeer zou worden toegelaten vanuit het project. Door het voetpad te onderbreken wordt het nieuwe kruispunt duidelijk zichtbaar in het wegbeeld. Dit kan verder benadrukt worden door het fietspad ter hoogte van de toegang met een rode coating te voorzien (suggestie aan de stad).

Er verdwijnen ook drie parkeerplaatsen langs de Haiglaan. Gezien de geringe parkeerdruk in de straat is dit niet problematisch.

Er worden voldoende (ondergrondse en bovengrondse) autoparkeerplaatsen voorzien in het project voor de bewoners en bezoekers.

Verkeersveiligheid en -leefbaarheid

Het projectgebied wordt best ingericht als woonerf (prioriteit aan de voetganger). Dit komt zowel de verkeersveiligheid als de verkeersleefbaarheid ten goede.

Vandaag is de oversteekbaarheid van de Haiglaan tussen de Plumerlaan en de Sportstraat niet zo goed. Ter hoogte van het kruispunt met de Plumerlaan en met de Sportstraat vormen zebrapaden wel veilige oversteekgelegenheden. Het is aan te bevelen om ter hoogte van de doorsteek tussen de Haiglaan richting Scholierenpad een bijkomend zebrapad te schilderen (suggestie aan de stad). Dit zal ook het voorliggend project ten goede komen.

Duurzaamheidstoets

Er worden maatregelen uitgewerkt ten gunste van duurzame vervoerswijzen zoals de fiets (voldoende ruimte voor fietsstapplaatsen). De opwaardering van bestaande bushaltes in de buurt van het project kan ook het gebruik van het openbaar vervoer promoten.

Het zebrapad werd reeds aangebracht op de Haiglaan richting verbinding Scholierenpad. Het ontwerp van kruispuntaansluiting houdt reeds rekening met de voorgestelde onderbreking van het voetpad, met de uitstulping van het voetpad aan weerszijden van de toegangsweg om het parkeren om afstand te houden en met de rode markering van het fietspad op de Haiglaan.

Beroep

Tegen deze omgevingsvergunning, verleend door het college op 18 maart 2024, werd beroep aangetekend bij de deputatie van de provincie West-Vlaanderen. Dit beroep tegen de omgevingsvergunning is nog lopende.

Daarnaast werd bij de Vlaamse regering beroep aangetekend tegen de beslissing van de gemeenteraad van 5 februari 2024 houdende de goedkeuring van de zaak der wegen. Er werden twee beroepen ingesteld.

Het eerste beroep werd bij MB van 11 juni 2024 onontvankelijk verklaard. Het tweede beroep werd bij MB van 17 september 2024 voor de 3^{de} beroepskritiek deels gevolgd. Het rooilijnplan vermeldde volgende gegevens niet :

- De begroting van de waardevermindering van de oppervlakte binnen het rooilijnplan (aangeleverd voor deel over te dragen aan het openbaar domein, berekend op 0 euro, doch werd niet berekend voor het deel dat openbaar karakter krijgt doch niet wordt overgedragen naar het openbaar domein).
- De nutsleidingen op het rooilijnplan (deze echter niet aanwezig gezien bestaande toestand integraal privaat domein is muv de afvoer N-Z die wel vermeld werd).

De beslissing van de gemeenteraad van 5 februari 2024 tot goedkeuring van de zaak der wegen werd met dit MB vernietigd.

Dit betekent dat deze beslissing over de zaak der wegen door de gemeenteraad binnen de beroepsprocedure bij de deputatie hernomen dient te worden.

De aanvrager heeft binnen de beroepsprocedure op 29 november 2024 een nieuwe projectinhoudversie PIV7 opgeladen op het omgevingsloket. Deze PIV7 werd op 2 december 2024 door de provincie aanvaard. Ten aanzien van de zaak der wegen werd de berekening van de minwaarde voor het deel dat een openbaar karakter krijgt, doch niet wordt ingelijfd in het openbaar domein (padenstructuur doorheen het park), eveneens meegenomen.

"Het onderwerp van de schatting betreft het gedeelte dat wordt ingenomen als openbaar domein en dat deels zal afgestaan worden als openbaar domein (2505m²) en deels gemeenteweg zal worden die niet wordt overgedragen (1072m²).

Aansluitend op mijn bezoek van 21 november 2024 bevestig ik u de geschatte waarde van de percelen grond, gelegen langsheen de Haiglaan te 8900 Ieper. Kadastraal bekend: gemeente Ieper – 3de Afdeling, Sectie E, delen van perceelnummers 257/02 S 9, 257/02 X 9, 257/02 E 10, 257/02 F 10, 257/02 Y 9, 312 B 3, 312 M 2, 312 Y 2, 312 S 2, 312/02 W 7, 310 A 12, 310 B 12, 310 N 12 en 310 P 12.

Algemene beschrijving

Het onderwerp van de schatting betreft het gedeelte dat wordt ingenomen als openbaar domein en dat deels zal afgestaan worden als openbaar domein (2505m²) en deels gemeenteweg zal worden die niet wordt overgedragen (1072m²). De gronden zijn gelegen in het centrum van Ieper, deels palend aan de Haiglaan en deels aan

het kanaal van Ieper naar Komen (ter hoogte van de Plumerlaan), op ± 1,2 km van de Grote Markt en in de nabijheid van handelszaken, ontspanningsmogelijkheden, ...

Bereikbaarheid met de wagen is zeer gunstig en het station ligt op ± 800,00 m wandelafstand. De grond is kadastraal gekend onder de gemeente Ieper, 3de AFD, Sectie E, perceelnummers:

257/02 S 9, 257/02 X 9, 257/02 E 10, 257/02 F 10, 257/02 Y 9, 312 B 3, 312 M 2, 312 Y 2, 312 S 2, 312/02 W 7, 310 A 12, 310 B 12, 310 N 12 en 310 P 12 voor een totale oppervlakte van 1ha60a98ca waarvan een deel zal afgestaan worden als openbaar domein (2505m²) en een deel gemeenteweg zal worden die niet wordt overgedragen (1072m²).

De vorm van deze percelen is onregelmatig en het terrein is op een gelijkwaardig niveau gelegen t.o.v. de straat. De oriëntatie van de percelen is goed. De percelen zijn grotendeels gelegen in niet overstromingsgevoelig gebied, uitgezonderd een deeltje van perceel nr. 310 N 12 is gelegen in een mogelijk overstromingsgevoelig gebied.

Overeenkomstig het RUP 'Maarschalk Haiglaan' zijn deze percelen deels gelegen in zone 7 'zone voor lokale voorzieningen en wonen, deels in zone 10 'zone voor meergezinswonen in een groen kader' en deels in zone 11 'zone voor wonen in een groen kader'.

Naast het aanleggen van wegenis wordt er ook een groenzone binnen het projectgebied voorzien. Deze groenzone zal fungeren als buffer- en infiltratiezone voor de gebouwen en het openbaar domein.

Waardering

Voor de waardering werd in eerste instantie een inschatting gemaakt van de grondwaarde van de zone volgens zijn toekomstige bestemming als zone voor publiek domein. Vervolgens werden de voorgeschreven inrichtingen in kaart gebracht om een inschatting te maken van de noodzakelijke investeringen om de verplichte inrichtingen te realiseren. Deze werden van de grondwaarde afgetrokken om de marktwaarde te bekomen. Rekening houdend met de intrinsieke kenmerken en de evolutie van de vastgoedmarkt wordt de grond gewaardeerd op een marktwaarde van € 0 voor zowel het deel dat zal afgestaan worden als openbaar domein (2505m²) en het deel dat gemeenteweg zal worden die niet wordt overgedragen (1072m²). Ik zweer in eer en geweten, nauwgezet en eerlijk mijn opdracht te hebben vervuld.

Opgemaakt te Poperinge, op 29 november 2024.

De Landmeter – Expert, beëdigd door de Rechtbank van Eerste Aanleg van Ieper, ingeschreven op het Tableau van de Federale raden van Landmeters-Experten: LAN/04 0835 – uniek identificatienummer 005215230056."

De deputatie heeft op 2 december 2024 aan de stad gevraagd een nieuw openbaar onderzoek te organiseren en door de gemeenteraad een nieuwe beslissing te laten nemen over de zaak der wegen.

De gemeenteraad heeft in zitting van 3 februari 2025 een nieuwe beslissing genomen over de zaak der wegen.

Op basis van deze overwegingen besluit de gemeenteraad met 29 ja stemmen, 1 onthouding (raadslid Stubbe) tegen 3 neen stemmen (de raadsleden Six, Dehollander en Kinoo):

Artikel 1 : In functie van de bespreking kennis te hebben genomen van de standpunten, opmerkingen en bezwaren m.b.t. de zaak van de wegen die zijn ingediend tijdens het openbaar onderzoek in tase van beroep.

Artikel 2 . Goedkeuring wordt verleend aan 'de zaak der wegen', met name het wegentracé, de rooilijn en het ontwerpbestek 2023/010 met plannen van

omgevingsaanvraag met projectnummer OMV_2023020931 opgesteld door het studiebureau BURO STIEL, Meensesteenweg 411, 8800 Roeselare in opdracht van de bouwheer ALIDES REAL ESTATE INVESTMENT AND MANAGEMENT, met als adres Foreestelaan 86 bus 201, 9000 Gent met het oog op de uitvoering van de uitrustings- en infrastructuurwerken om de gronden langs de Haiglaan kadastraal gekend Ieper, 3 de afdeling, sectie E, nrs 0257S9 02, 0312M2, 0257Y9 02, 0312W7 02, 0312S2, 0310P12, 0257E10, 0257X9 2, 0257F10 02, 0312Y2, 0310N12, 0312B3, 0310B12, 0310A12, bouwrijp te maken, overeenkomstig het gemeentelijk reglement van 2 september 2024 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, mits volgende voorwaarden worden nageleefd:

- Het fietspad op de Haiglaan wordt voorzien van een rode markering.
- Ter hoogte van de start van het fietspad dient een verkeersbelemmerende maatregel voorzien te worden om te beletten dat het gemotoriseerd verkeer over het fietspad doorrijdt richting Velodroomstraat.
- Tijdens de werf die gefaseerd wordt uitgevoerd zullen alle aanpalende eigendommen die ontsluiten via de projectsite op hoogte gebracht moeten worden van de voortgang en zal in overleg de ontsluiting gegarandeerd worden.
- In functie van de fietser en wandelaar wordt voorgesteld om een vrijliggend fietspad te voorzien ter hoogte van de onderdoorrit bij blok A. Dit vergt de aanpassing van de doorrijbreedte van 6 m naar 8 m.
- In functie van voldoende visibiliteit bij het uitrijden op de Haiglaan wordt het langsparkeren op voldoende afstand van de uitrit voorzien door een uitstulping in voetpadaanleg, zoals aangeduid op het grondplan.

Artikel 3 : Voor de realisatie van deze werken wordt een overeenkomst tussen de stad Ieper en de bouwheer afgesloten en dienen afdoende waarborgen gesteld voor een gegarandeerde en kwalitatieve uitvoering.

Artikel 4 : Het College van Burgemeester en Schepenen te gelasten met de uitvoering van deze beslissing.

Door de aanvrager werd op 18 april 2025 een nieuwe projectinhoudversie (PIV8) opgeladen waarbij het ontwerp aangepast werd conform de beslissing van de gemeenteraad alsook conform het verslag van de POVC van 21 maart 2025. Deze PIV werd door de provincie aanvaard op 22 april 2025. De doorgevoerde wijzigingen steunen op enkele beroepsargumenten en externe adviezen.

Volgende aanpassingen worden voorzien aan het ontwerp:

- In de nieuwe projectinhoudversie worden er geen zelfstandige woongelegenheden in de dakverdieping meer voorzien.
- De aanvrager heeft de dakvorm van elk van de meergezinswoningen aangepast naar een 'hellend dak'.
- Een onzorgvuldigheid op de bouwplannen tot aanduiding van de appartementen met een oppervlakte kleiner dan 80 m², te beschouwen als bescheiden woonlast wordt weggewerkt.
- De inplanting van gebouw C wordt aangepast zodat tegemoet wordt gekomen aan een aantal bezorgdheden rond inkijk richting Plumerlaan. De private buitenruimte bij elke gelijkvloerse woonentiteit van minimaal 50 m² blijft gegarandeerd en de onderlinge gebouwafstand van 15 m wordt aangehouden.
- Het rooilijnplan werd aangepast met een extra aanzet voor een toekomstig centrale gelegen verbinding met zone 11 van het RUP. De ontworpen paden voor niet-gemotoriseerd verkeer takken zo maximaal aan op de perceelsgrens om toe te laten deze toekomstig door te trekken, één aantakking aan zuidwestzijde werd toegevoegd. De ontsluiting voor traag verkeer richting Velodroomstraat werd verlegd om groenaanplant aan de kant van de buurpercelen mogelijk te maken.
- Er werd een motivatienota tot sloop van de bebouwing aan de Haiglaan toegevoegd.
- Het adviesrapport van Inter vzw tot aftoetsing van de integrale publieke toegankelijkheid werd toegevoegd aan het dossier.
- Het inplantingsplan omgevingsaanleg werd aangepast zodat duidelijk is wat het karakter is van de voorziene verharding. Dit naar aanleiding van een onduidelijkheid waar verharding aangeduid werd als grasbetondallen, type 2, openbaar terwijl deze zone op het rooilijnplan

niet als openbaar stond vermeld. Dit behelst private verharding buiten de contour van het rooilijnplan, de legende werd dan ook aangepast naar grasbetondallen, type 2. Daarbij werd het engagement herbevestigd om de eigenaars van de garages op de loten Haiglaan 74, 76, 78 en 80 een persoonlijk gebruiksrecht toe te kennen.

- De doorrijbreedte ter hoogte van de ondordoorrit gebouw A werd verbreed van 6 m naar 8 m. Ten gevolge deze aanpassing werd het opzet van gebouw A gewijzigd. Zo zal 1 centrale circulatiekern de beide verdiepingen, dus ook de desbetreffende appartementen bedienen.
- Er wordt verduidelijkt dat de warmtepompen volledig ingewerkt zitten in het dakvolume waardoor minder effecten te verwachten zijn. Daarbij wordt de nodige akoestische maatregelen voorzien. Meer bepaald zijn dit akoestische roosters van het type AKR 150 Merford of gelijkwaardig, met een demping van 3dB tot 10dB afhankelijk van het frequentiebereik tussen 63 Hz tot 8kHz. Tot voldoening en ter controle van het akoestisch ingenieursbureau, De Fonseca, aangesteld voor deze specifieke studie, adviesverlening en controle. Hierdoor voldoet het project zich integraal aan de vigerende drempelwaardes naar afstralingsgeluid zodat er ook geen sprake kan zijn van geluidshinder volgens de objectieve eisen die hierom gesteld zijn vanuit de regelgeving. Daarnaast wijst de aanvrager er op dat de warmtepompen reeds van een energiezuinig en geluidsarm type zijn.
- De aanvrager licht toe dat tijdens de werken alles al worden ondernomen voor het behouden van het waardevolle groen. In dit kader verwijst aanvrager naar het boombeschermingsplan in uitvoering waarvan zal worden voorzien in een aantal boombeschermingszones en ook in stambescherming (door middel van houten planken). Tevens wijst de aanvrager op de bemaling met gesloten bouwput en heeft de aanvrager reeds in haar raming der werken voorzien in een voorafgaandelijke rondgang en plaatsbeschrijving door een European Tree Technician en houdt zij rekening met 100 uren bijstand van een European Tree Worker. Indien uit deze bijstand blijkt dat eveneens druppelirrigatie dient te worden voorzien, engageert de aanvrager zich ertoe deze uit te zullen voeren.
- Het dossier zaak der wegen werd aangepast conform de voorwaarden uit de gemeenteraadsbeslissing van 5 februari 2025.

Op 23 april werd door de provincie gevraagd een nieuw openbaar onderzoek te organiseren over de gewijzigde projectinhoudversie PIV8.

Resultaten openbaar onderzoek in fase van beroep nav de herneming van de beslissing over de zaak der wegen

Niet alleen dient een toets aan de principes van het gemeentewegendecreet te gebeuren, maar ook dienen de bezwaren te worden behandeld.

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 29 april 2025 tot en met 28 mei 2025. Daarbij werden in totaal 21 bezwaarschriften ontvangen. Een deel van de bezwaren handelt over de zaak der wegen, deze deelbezwaren die betrekking hebben op de zaak der wegen worden als volgt samengevat met voorstel van evaluatie:

De deelbezwaren die betrekking hebben op de zaak der wegen worden onderstaand samengevat. De elementen in de bezwaren die geen betrekking hebben op de zaak der wegen, werden niet overgenomen gezien de beoordeling ervan geen bevoegdheid van de gemeenteraad is.

Deelbezwaren met betrekking tot de zaak der wegen

Op typeprofiel A werd een border per vergissing niet opgenomen. Hierover kan het volgende gesteld worden:

- Dit betreft een materiële vergissing.
- Uit de samenlezing van alle plannen blijkt duidelijk dat het weldegelijk de bedoeling is dat de border zal worden aangelegd. Deze vergissing verhindert niet dat de vergunningverlenende overheid ontegensprekelijk het dossier met kennis van zaken kan beoordelen. Ter zake kan naar vaste rechtspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen verwezen worden:

'Niet alle onjuistheden of onvolledigheden in het aanvraagdossier dienen noodzakelijk te leiden tot de onontvankelijkheid of onvolledigheid van de aanvraag, maar wel degene die van aard zijn dat de vergunningverlenende overheid erdoor werd misleid of die haar beletten om met kennis van zaken over het dossier te oordelen.' (RvVb, 18 januari 2024, nr. RvVb/A/2324/0362, De Weirt e.a., p.44)

Deelbezwaren met betrekking tot de zaak der wegen	Voorstel tot evaluatie
<u>Motivatatie tot vernietiging herstelbeslissing gemeenteraad</u> Het beroep vermeldt een motivatie tot vernietiging van het gemeenteraadsbesluit van 3 februari 2025 over de zaak der wegen projectinhoudversie PIV7) en verwijst daarbij naar het MB van 18 september 2024 tot vernietiging van de eerste beslissing van de gemeenteraad over de zaak der wegen.	Met voorliggende beslissing wordt de beslissing van de gemeenteraad van 3 februari 2025 over projectinhoudversie PIV7 hernomen met het doel een beslissing te nemen over de zaak der wegen zoals voorgesteld in de nieuwe projectinhoudversie PIV8. De beroepindiener diende ook een vordering tot vernietiging van deze gemeenteraadsbeslissing over de zaak der wegen binnen de projectinhoudversie PIV7 in bij de Raad van State. Dit bezwaarschrift werd dan ook deels opgesteld als beroepsschrift tegen de eerdere beslissing. Dit bezwaar ten aanzien van het niet rechtsgeldig zijn van de vorige beslissing van de gemeenteraad ten aanzien van de projectinhoudversie PIV7 doet niet ter zake en is dan ook niet ontvankelijk.
<u>Rooilijnplan - waardebeoordeling</u> Het rooilijnplan is onjuist, geen aanduiding (rooilijn staat niet op juiste plaats). De bestaande rooilijn dient aangeduid en dient opgeheven. Deze is de grens eigenlijke weg (berijdbaar deel ervan), niet de grens van het openbaar domein. Er dient een berekening van de eventuele waardevermindering of waardevermeerdering opgenomen overeenkomstig art. 28 gemeentewegendecreet. Daarnaast zijn er juridische bezwaren over de wijziging van wegen en rooilijnen, zoals het aanleggen van een keermuur op een rooilijn. Inbreuken op alsook onvoldoende motivatie in toepassing van het gemeentewegendecreet. (algemeen belang, waardebeoordeling, geen correcte rooilijnplannen) Er worden verschillende inbreuken op het decreet Gemeentewegen vastgesteld. Bijvoorbeeld, er is sprake van het niet correct vastleggen van de rooilijn, het niet naleven van de regels voor het wijzigen van de wegbreedte, en het niet correct bepalen van de feitelijke grens van de weg. Tevens waarborgen de plannen de veiligheid in het wegennet niet voldoende, vooral omdat er geen scheiding is tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer, en dat de nieuwe wegen niet passen binnen het bestaande netwerk van trage wegen.	De bezwaarindiener is van oordeel dat het 'wegenisdossier' onvolledig zou zijn omdat het rooilijnplan betreffende opheffing van een stuk van de rooilijn ter hoogte van het kanaal Ieper-Komen niet zou toegevoegd zijn. De bezwaarindiener gaat evenwel uit van een onjuist feitelijk en juridisch uitgangspunt. Anders dan wordt voorgehouden, werd er ter hoogte van het pad aan het kanaal Ieper-Komen geen rooilijn goedgekeurd, waardoor enkel de feitelijke rooilijn speelt. Gelet op het ontbreken van een rooilijnplan voor dit stuk diende geen aanvraag tot het opheffen van een stuk rooilijn te worden gevoegd. Louter voor de volledigheid kan ook worden opgemerkt dat er niet dienstig kan verwezen worden naar voorwaarden uit het besluit van het college van burgemeester en schepenen van 17 februari 2025, aangezien deze beslissing haar rechtskracht verloren heeft ten gevolge van de devolutive werking van het administratief beroep. Een rooilijn is de grens tussen de openbare weg en de aangelande eigendommen. De parkeerplaatsen maken deel uit van de uitrusting van de openbare weg, en zijn om

Ter hoogte van de Residentie Waterkant wordt een toegangsweg gecreëerd waardoor een bestaande rooilijn wordt doorbroken. De nieuwe wegenis heeft zo direct toegang en doorgang tot de privé-weg van de eigenaars Residentie Waterkant. Het reeds goedgekeurde wegenis-dossier heeft hier geen toestemming tot.	die reden ook in het rooilijnplan opgenomen. Het rooilijnplan in het aanvraagdossier bevat de nieuwe rooilijn. Deze zal door de gemeenteraad goedgekeurd worden. Daarbij worden de nodige dossierstukken conform art. 16 van het gemeentewegendecreet voorgelegd. Deze nieuwe wegenis zal door de aanvrager worden aangelegd en kosteloos aan de stad worden overgedragen. De keermuur wordt plaatselijk voorzien als noodzakelijke grondkering, dit vormt op zich geen probleem. Ter hoogte van de perceelsgrens met de eigendom residentie Waterkant is er geen rooilijn, dit behelst privaat domein. Het is mogelijk om nieuw openbaar domein te ontwerpen tegen een perceelsgrens met een privaat perceel. De bezwaarindiener gaat nader in op het aspect van de waardebepaling. Hierbij maakt hij abstractie van: - Er werd aan waardebepaling bij het wegenisdossier gevoegd; - In de parlementaire voorbereiding stelt de decreetgever dat de lokale besturen zelf de principes daarover verder mogen verfijnen en aanvullen in een algemeen reglement (<i>Parl. St. VI. Parl. 2018-2019, stuk 1847/5, 5</i>). Dit gebeurde in Leper nog niet. - De wegenis komt volledig op eigen terrein van de aanvrager en zal kosteloos overgedragen worden aan de stad. Dit maakt dat het nut en de doelstellingen die de decreetgever mbt een waardebepaling <i>de facto</i> niet van tel zijn. - Het normdoel is hoe dan ook bereikt, ondanks het feit dat de waardebepaling (die op nul neerkomt) niet door een door de stad aangeduide deskundige werd opgemaakt. - De gemeenteraad sluit zich aan bij de aangebrachte waardebepaling en maakt zich deze eigen. - De gemeenteweg situeert zich volledig op eigen terrein van de aanvrager, waardoor de vraag rijst welk belang de bezwaarindiener bij dit argument kan doen gelden. Bezwaarindiener poneert dat het algemeen belang niet gediend zou zijn met de aanleg van de wegenis.
---	--

Het gemeentewegendecreet bepaalt het volgende

Artikel 3

'Dit decreet 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 de doelstelling, vermeld in het eerste lid, te realiseren voeren de gemeenten een geïntegreerd beleid, dat onder meer gericht is op:

1° de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau;

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

Artikel 4

'Bij beslissingen over wijzigingen van het gemeentelijk wegennet wordt minimaal rekening gehouden met de volgende principes:

1° wijzigingen van het gemeentelijk wegennet staan steeds ten dienste van het algemeen belang;

2° een wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd;

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

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

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.'

Uit bovenstaande artikelen blijkt dan ook duidelijk dat het Gemeentewegendecreet wenst in te zetten op het waarborgen en creëren van trage wegen met het oog op duurzaamheid, en het creëren van een veilig wegennet op lokaal niveau, waarbij de huidige functies van de wegenis worden afgewogen tegen de toekomstige behoeften.

	Volgende zaken benadrukken het algemeen belang: - Creatie nieuwe openbare wegenis met bijkomende openbare parkeerplaatsen; - Doorwaadbaarheid van het projectgebied lang meerdere punten, waardoor tal van veilige doorsteken voor de zachte weggebruiker ontstaan. - Het nieuwe openbaar domein staat duidelijk ten dienste van het algemeen belang. De site wordt kwalitatief ingevuld met woongebouwen die het stedelijk weefsel aanvullen waarbij er sprake is van een grotendeels autoluw openbaar park met veel groen dat zowel ten goede komt van de reeds aanwezige buurtbewoners als de toekomstige bewoners van het nieuwe project. Beklemtoond moet worden dat de motivering van de gemeenteraadbeslissing door de minister niet in twijfel getrokken werd. Het bezwaar is ongegrond.
<u>Bestaande toegangsweg als openbare wegenis</u> De goedkeuring van het nieuwe beleidsplan (BPA) bevestigt dat de bestaande toegangsweg de bestemming krijgt van openbare wegenis, waardoor deze weg openbaar karakter krijgt. Dit is in overeenstemming met de regelgeving en de bestaande plannen, zoals het BPA van 1994. Echter, het aanleggen van een nieuwe toegangsweg in het kader van de omgevingsvergunning vormt een afwijking van de regels uit het RUP Haiglaan, dat geen nieuwe openbare verbinding toestaat. De Velodroomstraat en Haiglaan hebben een openbaar karakter. Een nieuwe openbare verbinding is niet conform het ruimtelijk uitvoeringsplan.	De bezwaarindieners meent dat de bestaande weg, op moment van schrijven, een gemeenteweg is in de zin van het Decreet Gemeentewegen zodoende er sprake is van een wijziging van de bestaande gemeenteweg en verzoekt de gemeenteraad dit karakter vast te stellen. Het BPA tekende openbare wegenis en pleinen in die in kader van een mogelijke ontwikkeling nog niet werden aangelegd, de ontwikkeling werd toen immers nog niet aangevat. Het gabariet van de zonering als openbaar domein voorzagen een volwaardige inrichting met een gabariet van ca 8 m. Het BPA werd vervangen door het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan waardoor de goedkeuringsbeslissing de zonering van het openbaar domein met rooilijn ook ophief. Opzoekingswerk en een plaatsbezoek leren dat geen enkel element in die richting wijst. Enig overheidsbeslissing tot bestemming van de weg tot openbaar gebruik ligt alvast ook niet voor. De weg wordt gebruikt ter ontsluiting van de aangelanden. Zij is doodlopend en staat geen doorgaand verkeer toe. Eveneens blijkt geen straatverlichting aanwezig te zijn op de weg, noch is er wegaanduiding (verkeersborden, witte lijnen, ...) voorzien ter

hoogte van de betrokken weg. De betrokken weg is niet op duurzame wijze verhard en valt niet onder het beheer van de gemeente. Daarenboven werd een verkeersbord met markering, private weg, aangetroffen.

Het huidige tracé is op dit moment niet meer dan een private toegangsweg zoals ook over private kavel 312Z2 alsook 2572G9. Er is dus geen sprake van de wijziging van de Haiglaan en daartoe betrokken regelgeving en vormvereisten. De huidige ontsluiting is gelegen op een kavel die niet is opgenomen in het projectgebied. Het huidige projectgebied is gelegen aan de Haiglaan en kan op een correcte manier de ontsluiting in de vorm van een gemeenteweg, zoals bedoeld door het RUP, verwezenlijken in voorliggende aanvraag. Daarnaast niet onbelangrijk kan hiermee voldaan worden aan alle burgerrechtelijke aspecten zoals het niet verzwaren van erfdienstbaarheden andere kavels (de bestaande ontsluiting) en andere.

Daarnaast tonen de aangehaalde documenten onvoldoende aan dat er reeds dertig jaar openbaar gebruik is van de desbetreffende toegangsweg. Zo kan uit het RUP Maarschalk Haiglaan niet worden afgeleid dat de weg een openbare weg zou betreffen. Zij wordt niet aangeduid als zone voor lokale verbindingsweg, noch zone voor erfontsluitingsweg. De term ontsluiting impliceert geen openbaar karakter, noch impliceert het doortrekken van de nutsvoorzieningen tot aan de woningen dat de weg een openbaar karakter zou kennen. Dit sterkt enkel dat zij voorzien is ter ontsluiting van de aangelanden. Deze weg is tot slot niet aangeduid in het gemeentelijk wegenregister van de Stad Ieper en is niet opgenomen in de atlas der buurtwegen.

Er kan bijgevolg worden aangenomen dat er geen sprake is van een openbaar karakter dat deze toegangsweg zou hebben verkregen.

Temeer is een expliciete gemeenteraadsbeslissing vereist teneinde een eventuele toegangsweg op te nemen in het openbaar domein. Voor deze procedure dient er minstens met de eigenaar van de bedding een overeenkomst te worden gesloten. De ontwikkelaar Alides is in het bezit van deze toegangsweg.

	Het bezwaar is ongegrond.
<u>Wijziging bestaande rooilijn Haiglaan - Velodroomstraat</u> Wanneer een nieuwe weg aansluit op een bestaande weg met goedgekeurd rooilijnplan, moet de gemeenteraad een aparte beslissing te nemen over de opheffing van dat stuk rooilijn ter hoogte van de aansluitpunten. De aanvrager maakt voor deze opheffing een apart rooilijnplan op (per straat indien de nieuwe weg aansluit op verschillende rooilijnplannen) omdat dit deel uit maakt van die aparte beslissing die afzonderlijk aanvechtbaar is. (Art 12 § 2 , tweede lid Gemeentewegendecreet : Als de beoogde wijziging, verplaatsing of opheffing betrekking heeft op een gemeentelijk rooilijnplan dat niet in een ruimtelijk uitvoeringsplan is opgenomen, neemt de gemeenteraad eerst een beslissing over het al dan niet wijzigen of opheffen van het gemeentelijk rooilijnplan, alvorens te beslissen over de goedkeuring, vermeld in artikel 31 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.) Omdat de Haiglaan een vastgelegde gemeenteweg is in het RUP, vereist elke wijziging via de procedure voor het opstellen van een ruimtelijk uitvoeringsplan, inclusief het opstellen van een rooilijnplan. De afwijkmogelijkheid onder artikel 12 §2 van het Gemeentewegendecreet wordt restrictief geïnterpreteerd en mag alleen toegepast op wegen die op het terrein van de aanvrager liggen. Aangezien de Haiglaan niet op het terrein van de projectaanvraag ligt, is de afwijkmogelijkheid onwettig toegepast. De bedding van de bestaande Haiglaan moet beschouwd worden als dat deel van de openbare weg dat wordt ingericht om de normale doorgang van (al dan niet gemotoriseerd) vervoer te verzekeren zonder dat rekening wordt gehouden met de hoedanigheid van de weggebruiker. De bedding van de weg moet in dit geval beschouwd worden als het berijdbare gedeelte van de Haiglaan (en ook van de Velodroomstraat), afgebakend door de boordstenen, daar situeert zich de feitelijke en actuele rooilijn. Wijziging rooilijn Haiglaan binnen contour gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan betekent dat het ruimtelijk uitvoeringsplan dient herzien. De aanvraag voorziet in de verbreding van de verharding, waarbij de ruimte vanaf de rode structuur van het fietspad tot aan het begin nieuwe gemeenteweg wordt ingenomen door een berijdbaar deel van de Haiglaan. Door de grens te leggen op het einde van de volledige zone waarover een gemeente het beheer heeft,	Voor wat betreft het onderzoek in het kader van de ontvankelijkheid en volledigheid en het indicatief tracé kan worden verwezen naar wat hoger werd uiteengezet evenals naar de beslissing van de Vlaamse Regering dien omtrent. De Haiglaan wordt niet gewijzigd. De bestaande toegangsweg is geen gemeenteweg (zie hoger). De bezwaarindiener houdt voor dat middels het voorgenomen project een verbreding van de Haiglaan zou doorgevoerd worden, maar dat hiervoor de vereiste stukken niet aan het dossier zouden toegevoegd zijn. Alvorens in te gaan op de inhoud, kan worden benadrukt dat opnieuw gewerkt wordt met een achterhaald plan. Bij lezing van de uiteenzetting van de bezwaarindiener valt het onmiddellijk op dat 2 zaken door elkaar worden gehaald, nl. enerzijds het begrip rooilijn en anderzijds het term wijziging van een gemeenteweg. Reeds nu kan worden meegegeven dat er <i>in casu</i> enkel sprake is van een wijziging van de rooilijn. Verkeerdelijk past de bezwaarindiener de theorie inzake de verbreding van de gemeenteweg en de bedding van de openbare weg toe op de wijziging van de rooilijn. Evenwel staan beide los van elkaar. Ter verduidelijking kan worden meegegeven dat de grens van de bedding van de weg zich situeert ter hoogte van de parkeerplaatsen in de Haiglaan, terwijl de rooilijn loopt tot aan de woningen (parkeerplaatsen en voetpad inbegrepen) in de Haiglaan. De nieuwe wegenis omvat enkel de terreinen van de aanvrager. Aan de bedding van de weg van de Haiglaan worden geen wijzigingen doorgevoerd. De rooilijn van de Haiglaan wordt behouden, er is enkel sprake van de aanleg van nieuw openbaar domein met een nieuwe rooilijn waarvoor een nieuw rooilijnplan aan de aanvraag werd toegevoegd dat voldoet aan de bepalingen van art. 16 van het gemeentewegendecreet. Er is geen rooilijnplan ter hoogte van de bestaande

wordt de grens van de openbare weg uitgebreid tot de grens met het openbaar domein, wat strijdt met het Gemeentewegendecreet. Door de aanleg van de ingang ' langzaam verkeer' in de Velodroomstraat wordt ook de Velodroomstraat is zijn bedding gewijzigd volgens de definitie van art 2, 12° van het GWD. Deze wijziging van de gemeentewegen Haiglaan en Velodroomstraat wordt niet als een uitzonderingsmaatregel gemotiveerd en is dus een inbreuk op art 4,2 ° van het GWD. <i>3. Volgens art 4, 4°: wijzigingen aan het wegennet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief; 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..</i> Er moet worden vastgesteld dat de procedure van artikel 12, §2 Gemeentewegendecreet niet correct is gevolgd door de afwezigheid in het initiële aanvraagdossier van een ontwerp van rooilijnplan dat overeenkomstig de regels van het Gemeentewegendecreet is opgesteld. Nochtans vereist de uitdrukkelijke tekst van artikel 12, §2 Gemeentewegendecreet, voor de toepassing van deze afwijkingsmogelijkheid van artikel 12, §2, dat een ontwerp van rooilijnplan dat voldoet aan de voorwaarden van het Gemeentewegendecreet meteen aanwezig is in het initiële aanvraagdossier. Hieraan kan niet kan worden geredieerd in graad van beroep. De wijzigingen aan het gemeentelijk wegennet dienen in overeenstemming te zijn met de realisatie van de bestemming van de gronden; Wanneer een nieuwe weg aansluit op een bestaande weg met goedgekeurd rooilijnplan, moet de gemeenteraad een aparte beslissing te nemen over de opheffing van dat stuk rooilijn ter hoogte van de aansluitpunten. De aanvrager maakt voor deze opheffing een apart rooilijnplan op (per straat indien de nieuwe weg aansluit op verschillende rooilijnplannen) omdat dit deel uit maakt van die aparte beslissing die afzonderlijk aanvechtbaar is. (Art 12 § 2 , tweede lid Gemeentewegendecreet : Als de beoogde wijziging, verplaatsing of opheffing betrekking heeft op een gemeentelijk rooilijnplan dat niet in een ruimtelijk uitvoeringsplan is opgenomen, neemt de gemeenteraad eerst een beslissing over het al dan niet wijzigen of opheffen van het gemeentelijk rooilijnplan, alvorens te beslissen over de goedkeuring, vermeld in artikel 31 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.) Dit druist bovendien in met de Bijzondere voorwaarden	toegangsweg vermeld in het bezwaar. Het dossier zaak der wegen moet vormelijk voldoen, zoals ook bevestigd door het Ministerieel besluit ter zake. Het ontbrekende stuk, de min- en meerwaarde berekening over het niet over te dragen gedeelte ontbrak, en werd in de PIV7 toegevoegd. In de aanvraag werd een waardebeoordeling opgenomen voor het deel van de aanvraag dat ingelijfd wordt in het toekomstig openbaar domein of dat een openbaar karakter krijgt. Het onderwerp van de schatting betreft het gedeelte dat wordt ingenomen als openbaar domein en dat deels zal afgestaan worden als openbaar domein (2.505m²) en deels gemeenteweg zal worden die niet wordt overgedragen (1.072m²). Aldus voldoet het rooilijnplan aan de vereisten uit artikel 16. Zij bevat de actuele en toekomstige rooilijn. Bij gebreke aan een rooilijnplan voor de bestaande situatie is de rooilijn conform het decreet gemeentewegen de huidige grens tussen de openbare weg en de aangelande eigendommen. Deze wordt aangeduid en blijkt te meer duidelijk uit de gele/groene aanduiding. Verder geeft het rooilijnplan de naam van de getroffen eigenaars aan, omvat zij een berekening van de eventuele waardevermeerdering /vermindering en omvat zij de nutsleidingen die door de wijziging op private eigendom zullen liggen. Het bezwaar is ongegrond.
---	--

CBS Ieper 17/02/2025 : "Ter hoogte van de perceelsgrens met de Waterkant wordt de huidige erfsluiting hergebruikt en aangevuld met buffergroen. Alle aanpassingen aan de gemene muur dienen besproken in gemeen overleg." Deze planaanpassing is een inbreuk op het decreet Gemeentewegen en de opgelegde voorwaarden in de omgevingsvergunning CBS Ieper.	
<u>Indicatieve aanduiding ontsluiting gemotoriseerd verkeer</u> De in- en uitrit worden geïntegreerd in de groene buitenruimte en in de bouwvolumes van de hoofdgebouwen. De wegenis dient te voldoen aan het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Indicatieve ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer op het grafisch plan van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan dienen gevolgd en kunnen niet vergund worden op een andere locatie. Ontsluiting gemotoriseerd verkeer (art 16 RUP Haiglaan): De aanduiding is indicatief en heeft het ontsluitingsprincipe, zoals de te ontsluiten zone en ontsluitingsrichting weer. De erfontsluiting kan bijgevolg op enige afstand van de aanduiding gelegen zijn. Openbare verbindingen voor gemotoriseerd verkeer die niet op plan zijn aangeduid, zoals tussen erfontsluitingswegen of op verbindingswegen, zijn niet toegelaten. Bijkomend onderzoekswerk van verzoeker toont een overheidsbeslissing aan in het BPA Noord sector deel 2 (https://www.ieper.be/bpa_33011_224_00011_00004pdf) waarbij de huidige toegangsweg voor de projectzone van de omgevingsvergunningaanvraag als zone voor openbare wegenis en pleinen wordt ingekleurd. De zone van de huidige toegangsweg wordt door de goedkeuring van dit BPA bestemd als openbare Wegenis en bepaalt het openbaar karakter van deze weg. De essentiële elementen uit het RUP Haiglaan met betrekking op "de zaak der wegen" bepalen: - Openbare verbindingen voor gemotoriseerd verkeer die niet op plan zijn aangeduid, zoals tussen erfontsluitingswegen of op verbindingswegen, zijn niet toegelaten - De kavels worden ontsloten via de op plan aangeduide indicatieve aanduiding voor erfontsluiting of zone voor erfontsluitingen. Andere aansluitingen voor gemotoriseerd verkeer zijn niet toegelaten. Bijkomende ontsluitingen voor langzaam verkeer zijn altijd toegelaten. - Zo is het belangrijk om geen bijkomende ontsluitingen te voorzien op de Maarschalk I Haiglaan, geen doorgaand verkeer te creëren in de woonwijken.	De bezwaarindiener houdt vol dat vol dat de aanvrager geen nieuwe ontsluitingsweg zou kunnen voorzien. Ter ondersteuning wordt ook verwezen naar (de voorschriften van) het BPA Noordsector deel 2. Op dit punt kan worden aangegeven: - Middels goedkeuring van het RUP is het BPA Noordsector opgeheven. De stedenbouwkundige voorschriften van dit BPA kunnen dan ook niet de basis vormen voor de kwalificatie van de aard van de bestaande wegenis. - De realiteit staat haaks op hetgeen de bezwaarindiener stelt. De wegenis kent een volledig privaat karakter, hetgeen ook uitdrukkelijk door verkeersborden is aangeduid. Een en ander is ook logisch, nu dit enkel de bedoeling heeft om de bewoners ter hoogte van deze wegenis te bedienen. - Het voorschrift zelf (artikel 16) is dermate duidelijk. Het betreft een indicatieve aanduiding waarbij uitdrukkelijk voorbehoud geformuleerd wordt omtrent toekomstige ontwikkelingen. In functie van toekomstige ontwikkelingen werd de vrijheid gelaten om een alternatieve ontsluitingsweg te voorzien. In het kader hiervan kan ook nog gewezen worden op het gegeven dat het vanuit het algemeen belang zeker niet aangewezen is om een project van 117 units te ontsluiten langs een private wegenis, dewelke volledig in eigendom is van een omwonende. Hierbij kan ook aangekaart worden dat: - Het niet in het algemeen belang is om private wegenissen openbaar te maken; - Het vanuit verkeersveiligheid ook niet aangewezen was om langs daar te ontsluiten, nu dit niet alleen tussen woningen gebeurt, maar dat de wegenis ook te smal is. In het RUP wordt een indicatieve ontsluiting voorzien, hetgeen onmiddellijk ook aangeeft dat deze ergens anders kan worden voorzien. De toelichting bij het artikel stelt

Er is een duidelijke miskenning van het beleidskader die een duurzame ruimtelijke ontwikkeling voorstelt, door de creatie van een nieuwe openbare verbinding die niet op het verordenend grafisch plan van het RUP Haiglaan is voorzien. De Haiglaan is bestemmingsmatig vastgelegd in het RUP Haiglaan – een toepassing van de geïntegreerde procedure voor een wijziging Haiglaan is niet legitiem. Het indicatief tracé uit RUP Haiglaan wordt fundamenteel gewijzigd daar het ontsluitingspunt met de Haiglaan wordt verplaatst. Het indicatief tracé is geen onderdeel van het terrein van de aanvrager en wordt gewijzigd; artikel 12 § 2 kan niet toegepast worden voor wijziging weg die niet op terrein van aanvrager gelegen. Het nieuwe tracé goedgekeurd bij het bestreden gemeenteraadsbesluit verplaatst het beginpunt uit het RUP Haiglaan, waardoor ook een indicatieve aanduiding van een wegtracé die ontsluitingspunten wijzigt een belemmering vormt voor het wijzigen van een wegtracé via het vergunningenspoor. De Haiglaan is een bestemmingsmatig vastgelegd onderdeel van het RUP Haiglaan en wordt in zijn bedding verbreed, wat een wijziging inhoudt. Deze wijziging past niet in het kader van de bestemming van de gronden. De mogelijkheid, vermeld in het eerste alinea, geldt niet als de beoogde wijziging, verplaatsing of opheffing betrekking heeft op een gemeenteweg die in een plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan bestemd is, of op een gemeentelijk rooilijnplan dat in een plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan is opgenomen. In dat geval gelden de procedureregels voor het opstellen van een ruimtelijk uitvoeringsplan.” Waarom de gemeenteraad binnen zijn volheid van bevoegdheid voor de zaak van de wegen niet zou vermogen een door vergunningsaanvragers voorgesteld wegenistracé eigenmachtig te beoordelen op grond van artikel 12 §2 , alinea 1 en 3 blijkt niet uit het bestreden gemeenteraadsbesluit. Integendeel verklaart het bestreden besluit dat de gemeenteraad zich aansluit bij de onbevoegdheid van de Vlaamse Regering en op die manier de ‘zaak der wegen’ niet moet beoordelen. De goedkeuring van de wegenis dient de reguliere procedure van art 16 tot art 19 van het GWD te volgen. Dat bij wijziging van de Haiglaan de procedureregels voor het opstellen van een RUP moeten gevolgd worden.	ook uitdrukkelijk dat “het exacte ontwerp van deze ontwikkelingen is echter nog geen zekerheid. Daarom worden de ontsluitingsprincipes met een indicatieve overdruk vastgelegd.”. De ontsluiting voorziet hierbij eveneens een verkeersveilige en duidelijk zichtbare ontsluiting (zie eveneens de beantwoording van de opmerkingen in de voorgaande beslissingen van de gemeenteraad). De aanvraag is voldoende gemotiveerd en het verplaatsen van de toegangsweg is gemotiveerd in functie van de desbetreffende eigendomsrechten en/of het gemis hieraan. De huidige ontsluiting gaat momenteel ook over private kavel 312Z2 alsook 2572G9, die behoudens andersluidende berichtgeving, ook niet akkoord zouden gaan met het voorzien van een gemeenteweg op hun private kavel. De Vlaamse Regering heeft in de procedure die tot de herstelbeslissing door de gemeenteraad van 3 februari 2025 geleid, bijkomend aangegeven dat “het onderzoek van de bestaanbaarheid van de beslissing over de zogenaamde ‘zaak der wegen’ met het RUP toekomt aan de vergunningverlenende overheid in het kader van het ontvankelijkheids- en volledigheidsonderzoek zoals dit geregeld wordt in het Omgevingsvergunningsdecreet. De gemeenteraad dient dit niet te onderzoeken en is niet bevoegd om daarover zelf uitspraak te doen.” De toetsing van de verenigbaarheid van de beslissing over de ‘zaak der wegen’ met de stedenbouwkundige voorschriften behoort niet tot de bevoegdheid van de gemeenteraad. Het bezwaar is ongegrond.
--	---

<u>Indicatieve aanduiding ontsluiting langzaam verkeer</u> Aangezien er sprake is van een indicatieve aanduiding kan de ontsluiting voor langzaam verkeer wel wat verschoven worden t.o.v. de weergave op het grafisch plan. Wel moeten de principes, zoals de te verbinden zones en aansluitingen, gerespecteerd worden. In voorliggende aanvraag wordt wel een dwarse ontsluiting voor langzaam verkeer voorzien centraal binnen zone 10, maar er is geen sprake van een centraal gelegen verbinding of een aanzet voor een toekomstige centraal gelegen verbinding met zone 11 (keermuren tussen de zones 10 en 11). Het rooilijnplan van een bouwproject in de Velodroomstraat Ieper waarbij de gemeenteraad Ieper bij beslissing van 7/9/2020 het plan goedkeurde en de wegenis opnam in het gemeentewegenregister. Volgens het inplantingsplan Nieuwe Toestand – gelijkvloers plan wordt een nieuwe keermuur voorzien op het kruispunt van perceel 310T2 en 310 N12 die een niveauverschil van TAW 17.6m naar 19.04 m moet compenseren. Bijgevolg worden de voorziene basisprincipes van het gemeentelijk RUP inzake de ontsluiting niet gerespecteerd, zodat er een bijkomende legaliteitsbelemmering ontstaat om de aanvraag te kunnen vergunnen.” De planaanpassingen geven geen aanzet van verbinding tussen zone 10 en zone 11 zodat deze legaliteitsbelemmering blijft bestaan. Schending artikel 3 RUP – netwerk trage wegen.	Het bouwproject Velodroomstraat, perceel 3^{de} afdeling secte E, nr 0310T2, werd geweigerd in beroep. Dit project voorzag een fietsaansluiting op de zuidwestelijke hoek en niet de zuidoostelijke hoek waarvan sprake in het bezwaar. Ter hoogte van de zuidoostelijke hoek wordt het hoogteverschil op basis van voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag via een keermuur opgevangen. Deze keermuur beperkt zich tot deze zuidoostelijke hoek van het aanpalende perceel 3^{de} afdeling secte E, nr 0310T2. Ter hoogte van de zuidwestelijke hoek, waar een fietsontsluiting voorzien was, sluit het maaiveldpeil aan. Dit is zichtbaar op het plan '1_opmeting_20221014 voorontwerp met onderlegger.pdf'. Gezien er nog geen vergund project is zal elk nieuwe ontwerp voor het project Velodroomstraat zich dienen te richten naar deze ontwikkeling via een fietsverbinding over de zuidwestelijke hoek. Hiervoor werd de rooilijn in dit project op de perceelsgrens gelegd. Overeenkomstig artikel 3 van het RUP dient het project te voorzien in een netwerk van trage wegen. Hierbij dient ook een dwarse ontsluiting voor langzaam verkeer centraal binnen zone 10 te worden voorzien. Naar oordeel van de bezwaarindiener zou dit er niet zijn. Opnieuw kan niet om de vaststelling heen gegaan worden dat abstractie gemaakt wordt van de inhoud van PIV 8.

	Anders dan wordt voorgehouden, worden meerdere doorsteken van noord naar zuid voorzien, waarbij 1 volledige dwarse: Het bezwaar is ongegrond.
<u>Scheiding gemotoriseerd verkeer en traag verkeer</u> Er is totaal geen scheiding tussen gemotoriseerd en traag verkeer mogelijk voor de trage weggebruiker die de doorsteek wil maken tussen Haiglaan en Velodroomstraat.	Het ontwerp tekent een padenstructuur die los va, de ontsluiting voor het lokale gemotoriseerde verkeer extra aantakt op de Velodroomstraat en potentieel ook toekomstig verbinding kan maken met andere verbindingen. Er dient fysiek verhinderd dat het gemotoriseerd verkeer kan doorrijden richting Velodroomstraat. Het bezwaar is ongegrond.
<u>Verkeersoverlast en onveiligheid.</u> De Haiglaan – momenteel vaak tot zeer vaak overbelast en te druk fungeert moet niet verder belast worden. Het is een belangrijke verbindingsweg van de “binnenring”. Wetende dat het scholencomplex Augustijnenstraat eraan komt kunnen wij onmogelijk extra wegenis bijmaken die verbindt met de Haiglaan. Dit is zwaar belastend en bovendien onveilig. Levensgevaarlijk voor fietsers zal de drukke in- en uitrit worden van een complex met 117 entiteiten. Zowel jarenlang tijdens de bouwwerken zal er met tientallen levens van jonge- en oude fietsers gespeeld worden. Ook na het bouwproject blijft een complex van 117 wooneenheden een risicoweg die uitkomt op de al drukke weg. Aanzienlijke toename van verkeer in een reeds drukke omgeving. De geplande appartementen zullen leiden tot aanzienlijk meer verkeersbewegingen Extra verkeersdruk voor de omgeving en overbelasting van de Haiglaan tijdens en na de bouw. De mobiliteit op de Haiglaan is reeds catastrofaal. Er zal hinder zijn door verhoogde mobiliteit, dewelke ook aanleiding zal geven tot een toename van de verkeersonveiligheid. Nu is de Haiglaan reeds een in- & uitvalsweg die in de spitsuren dichtslibt. Dit wordt dus alleen maar erger. En ... gesteld dat de inplanting van de St-Maartensschoolgroep ter hoogte van de Augustijnenlaan er komt, dan mogen we echt wel van een verkeersinfarct spreken ! Ook zal in de Haiglaan, door de verhoogde mobiliteit door het bouwen van de appartementen verdeeld over 5 woonblokken , waarvan één aan de straatzijde, de verkeersonveiligheid toenemen.	De bezwaarindieners poneert dat het voorgenomen project de principes van verkeersveiligheid niet zou garanderen. Dit standpunt gaat evenwel volledig voorbij aan de wijzigingen die middels PIV8 aan het project werden doorgevoerd: - De wegenis werd verbreed naar 8 meter; - De verbreding heeft als doel een afzonderlijke doorgang voor zachte weggebruikers te voorzien. Los hiervan worden kan ook nog het volgende meegegeven worden: - Het zogenaamde hart van het projectgebied voorziet enkel in doorsteken voor zachte weggebruikers. De wegenis voor gemotoriseerd verkeer is enkel voorzien in het noorden van het projectgebied. - De stijging van de verkeersdichtheid leidt niet tot een verkeersonveilige situatie. Een en ander blijkt ook uit het mobiliteitsonderzoek. Gelet op het gegeven dat dit door een deskundige werd opgesteld, is het verantwoord dat de gemeenteraad dit als uitgangspunt gebruikt en hieruit citeert. Dit doet geen afbreuk aan het gegeven dat de gemeenteraad ook een eigen onderzoek uitvoert. - De verwijzing naar de eerste gemeenteraadsbeslissing en de beslissing van de minister is voltrekt irrelevant, nu reeds een nieuwe gemeenteraadsbeslissing is tussengekomen en nadien nog wijzigingen

Er wordt in deze mobiliteitstudie geen rekening gehouden met de toegelaten nevenbestemmingen. Wanneer er 20% van de aanwezige vloeroppervlakte aangewend wordt door privaat dienstverlener (vrije beroepen) zal dit een nog een grotere impact hebben op de mobiliteit. Hiermee werd er geen rekening gehouden

De voorziene 64 bovengrondse parkeerplaatsen zijn disproportioneel en niet in lijn met voorschriften, deze leiden tot teveel verharding.

aan het dossier werden toegevoegd. Het is op grond van deze wijzigingen dat een nieuwe gemeenteraadsbeslissing dient te worden genomen. De gemeenteraad zal hierbij evident geen abstractie maken van de overwegingen uit het Ministerieel besluit en zal ook de verkeersveiligheid mee in rekening nemen.

De aangeleverde mobiliteitsstudie werd opgemaakt om de impact op mobiliteit in kaart te brengen. Hieruit blijkt dat er geen onaanvaardbare impact te verwachten valt. De impact van de toekomstige scholencampus werd ook mee in rekening gebracht.

De mobiliteitstoets analyseerde het aantal verkeersbewegingen op en naar de site, eveneens met in acht name van grote geplande ontwikkelingen in de nabijheid zoals de toekomstige scholencampus. Deze analyse en bijhorende conclusie werd aanvaard door de dienst mobiliteit van Ieper. Daarenboven werd de ontsluiting zoals deze voorligt met het oog op verkeersveiligheid gevraagd door de mobiliteitsdiensten van de stad Ieper.

De mobiliteitsstudie werd opgemaakt, rekening houdend met de kengetallen. Er werd gewerkt met enerzijds het Vlaams richtlijnenboek MOW en anderzijds met de Nederlandse kencijfers CROW. Dit zijn objectieve cijfergegevens. In geval de bezwaarindiener deze feiten betwist, dient de bezwaarindiener dit ook concreet aannemelijk te maken.

De positie van de nieuwe toegangsweg houdt rekening met de voorsorteerstrook naar de stelplaats van de Lijn op de Haiglaan.

De parkeernorm betreft een minimumaantal. Daarenboven dient een onderscheid te worden gemaakt tussen ondergrondse parkeerplaatsen (voor privaat gebruik) en bovengrondse parkeerplaatsen, deels privaat, deels openbaar. Er wordt opgemerkt dat de wijze van inrichten van de bovengrondse parkeerplaatsen vooraf besproken werd.

De effecten van het voorliggende project werden conform vigerende regelgeving opgemaakt en beoordeeld. Zoals ook te lezen valt in de mobiliteitstoets en de MER screeningsnota.

De ingediende mobiliteitstoets maakt

	melding van 304 verplaatsingen heen en 304 verplaatsing terug per dag. Deze inschatting is zelfs verhoogd tot 382 bewegingen heen en terug door het voorzien van bezoekers. Er zijn geen andere functies voorzien buiten wonen in het project, zoals te zien is in de aanvraag. Beide argumenten zijn dus opgenomen in de mobiliteitstoets die een verregaande beoordeling van de geplande situatie doorvoeren. Het is niet duidelijk waar de beoordeling van de mobiliteitseffecten tekort zou schieten. Het parkeeraanbod voldoet aan de parkeerkencijfers die werden meegegeven. Dit staat voor een parkeeraanbod voor bewoners en bezoekers. Deels als privaat aanbod en deels op het ontworpen openbaar domein. Een doorgedreven beoordeling van de verkeersveiligheid en overige mobiliteitseffecten werd eveneens doorgevoerd in het kader van de gemeenteraadsbeslissing van 5 februari 2024 en van 3 februari 2025, deze wordt opnieuw bijgetreden. Het bezwaar is ongegrond.
<u>Sluipverkeer – veilige fietsverbindingen</u> Fietsverbinding als mogelijke sluiproute richting Velodroomstraat: Ontbreken van fysieke belemmeringen voor autoverkeer (bv. paaltjes) maakt misbruik mogelijk. Ontsluiting langzaam verkeer: - een aansluiting tussen de wegenis binnen het projectgebied en de bestaande meergezinswoningen 'residentie Waterkant'. - een aantakking tussen de wegenis binnen het projectgebied en de beslaande wegenis ter hoogte van het kanaal Ieper - Komen. Sluipverkeer zal nog meer toenemen via de Plumerlaan & Minneplein, Velodroomstraat, Schipstraat, Sportstraat,... met alle gevaren van dien. Extra druk creëren op deze onvoorziene wegen verhoogd het risico op verkeersslachtoffers. Dit zijn allemaal schoolomgevingen. De impact op de mobiliteit werd onderzocht en als aanvaardbaar beoordeeld. De vraag rijst hoe er door het voorgenomen project sluipverkeer kan ontstaan in de aanpalende straten. Het project creëert bestemmingsverkeer. Daarenboven is de site doodlopend.	De impact op de mobiliteit werd onderzocht en als aanvaardbaar beoordeeld. De vraag rijst hoe er door het voorgenomen project sluipverkeer kan ontstaan in de aanpalende straten. Het project creëert bestemmingsverkeer. Daarenboven is de site doodlopend. Het onbedoeld, illegitiem, gebruik van een pad is een inbreuk van de wegcode. De breedte is een wettelijke verplichting om kruisend verkeer en fietsers en voetgangers mogelijk te maken. Het is noodzakelijk om te belemmeren dat het gemotoriseerd verkeer over het fietspad met een breedte van 2,5 m doorrijdt richting Velodroomstraat. Op het grondplan nieuwe toestand staat een paaltje ingetekend ter hoogte van de start van het fietspad. Deze aanduiding wordt echter niet geduid in de legende. In die zin wordt opgenomen dat er een fysieke afsluiting vereist is. Ter hoogte van de start van het fietspad dient een verkeersbelemmerende maatregel voorzien te worden om te beletten dat het gemotoriseerd verkeer over het fietspad

	doorrijdt richting Velodroomstraat. Bij herhaaldelijk misbruik kan de beheerder van dit pad bijkomende beveiliging/belemmering voorzien. Dit element doet geen afbreuk aan de voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag. Voor de aantakking op de eigendom de Waterkant wordt enkel de aanleg voorzien. Gezien het private statuut is een openstelling van deze verbinding gehouden aan het akkoord van de eigenaars. De ontsluiting richting kanaal behelst een aantakking op het openbaar domein. Ter hoogte van de onderdoorgang en aansluiting op de Haiglaan kunnen nog een aantal optimalisaties doorgevoerd worden in functie van het langzaam verkeer (voetganger, fietser): - Afgeschuinde borduren aan de kopse zijde van de beide voetpadzones ter hoogte van de onderdoorgang, dit in functie van overrijdbaarheid voor rolstoelen en kinderwagens. - Afgeschuinde borduren ter hoogte van het voetpad op de Haiglaan waar dit aansluit op de inrit, dit in functie van overrijdbaarheid voor rolstoelen en kinderwagens. - Geen zebrapad, maar haaiantanden dwars op de rijrichting oprit. - Een onderbroken middenlijn tussen de beide rijvakken ter hoogte van de onderdoorrit. Het bezwaar is ongegrond.
<u>Openbaar onderzoek</u> Inbreuk op artikel 18 van het decreet Gemeentewegen Het artikel 18, tweede lid, van het gemeentewegendecreet bepaalt dat het college van burgemeester en schepenen iedereen die in het kader van het openbaar onderzoek een standpunt, opmerking of bezwaar heeft ingediend met een beveiligde zending op de hoogte brengt van het besluit van de gemeenteraad tot definitieve vaststelling van het gemeentelijk rooilijnplan. "Indien de reguliere procedure wordt gevolgd, een specifieke kennisgeving moet gebeuren aan "iedereen die in het kader van het openbaar onderzoek een standpunt, opmerking of bezwaar heeft ingediend". De uitdrukkelijke bedoeling van de decreetgever om een gelijke rechtsbescherming te garanderen, ongeacht of gebruik wordt gemaakt van de reguliere procedure of de afwijkingsmogelijkheid, brengt met zich mee dat in	De bezwaarindiener laat iets 'vallen' over het openbaar onderzoek. De integrale aanvraag, waaronder het wegenisdossier, werd in haar totaliteit onderworpen aan het openbaar onderzoek. Eenieder, waaronder de bezwaarindiener, is gedurende 30 dagen in de mogelijkheid geweest om het gewijzigd ontwerp na te kijken en hierover opmerkingen te formuleren.

het laatste geval een gelijkwaardige kennisgeving moet gebeuren (RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK Xe KAMER ARREST nr. 261.572 van 29 november 2024 in de zaak A. 237.642/X-18.265)

Beroepsindiener heeft bezwaren ingediend in het kader van het openbaar onderzoek. Een kennisgeving met beveiligde zending is niet gebeurd naar aanleiding van de goedkeuring zaak der wegen in de GEMEENTERAADSZITTING VAN MAANDAG 3 FEBRUARI 2025)

Artikel 2 : Goedkeuring wordt verleend aan 'de zaak der wegen', met name het wegentracé, de rooilijn en het ontwerpbestek 2023/010 met plannen van omgevingsaanvraag met projectnummer OMV_2023020931) .

De deelbezwaren die betrekking hebben op de zaak der wegen worden deels ontvankelijk, deels onontvankelijk en deels gegrond, deels ongegrond verklaard.

Volgende zaken dienen te worden nageleefd en worden opgenomen in de bijzondere voorwaarden:

- Het fietspad op de Haiglaan wordt voorzien van een rode markering, zoals aangeduid op het grondplan.
- Ter hoogte van de start van het fietspad dient een verkeersbelemmerende maatregel voorzien te worden om te beletten dat het gemotoriseerd verkeer over het fietspad doorrijdt richting Velodroomstraat, zoals aangeduid op het grondplan.
- Tijdens de werf die gefaseerd wordt uitgevoerd zullen alle aanpalende eigendommen die ontsluiten via de projectsite op hoogte gebracht moeten worden van de voortgang en zal in overleg de ontsluiting gegarandeerd worden.
- In functie van voldoende visibiliteit bij het uitrijden op de Haiglaan wordt het langsparkeren op voldoende afstand van de uitrit voorzien door een uitstulping in voetpadaanleg, zoals aangeduid op het grondplan.
- Ter hoogte van de onderdoorgang en aansluiting op de Haiglaan kunnen nog een aantal optimalisaties doorgevoerd worden in functie van het langzaam verkeer (voetganger, fietser):
 - Afgeschuinde borduren aan de kopse zijde van de beide voetpadzones ter hoogte van de onderdoorgang, dit in functie van overrijdbaarheid voor rolstoelen en kinderwagens.
 - Afgeschuinde borduren ter hoogte van het voetpad op de Haiglaan waar dit aansluit op de inrit, dit in functie van overrijdbaarheid voor rolstoelen en kinderwagens.
 - Geen zebepad, maar haaiantanden dwars op de rijrichting oprit.
 - Een onderbroken middenlijn tussen de beide rijvakken ter hoogte van de onderdoorrit.

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 de gemeenteraad met 29 ja stemmen tegen 3 neen stemmen (de raadsleden Six, Dehollander en Kinoo):

Artikel 1 : In functie van de bespreking kennis te hebben genomen van de standpunten, opmerkingen en bezwaren m.b.t. de zaak van de wegen die zijn ingediend tijdens het openbaar onderzoek in fase van beroep.

Artikel 2 : Goedkeuring wordt verleend aan 'de zaak der wegen' volgens projectinhoudversie PIV8, met name het wegentracé, de rooilijn en het ontwerpbestek 2023/010 met plannen van omgevingsaanvraag met projectnummer OMV_2023020931 opgesteld door het studie bureau BURU STIEL, Meensesteenweg 411, 8800 Roeselare in opdracht van de bouwheer ALIDES REAL ESTATE INVESTMENT AND MANAGEMENT, met als adres Foreestelaan 86 bus 201, 9000 Gent met het oog op de uitvoering van de uitrustings- en infrastructuurwerken om de gronden langs de Haiglaan



kadastraal gekend Ieper, 3 de afdeling, sectie E, nrs 0257S9 02, 0312M2, 0257Y9 02, 0312W7 02, 0312S2, 0310P12, 0257E10, 0257X9 2, 0257F10 02, 0312Y2, 0310N12, 0312B3, 0310B12, 0310A12, bouwrijp te maken, overeenkomstig het gemeentelijk reglement van 2 september 2024 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.

Volgende zaken dienen te worden nageleefd en worden opgenomen als bijzondere voorwaarden:

- Het fietspad op de Haiglaan wordt voorzien van een rode markering, zoals aangeduid op het grondplan.
- Ter hoogte van de start van het fietspad dient een verkeersbelemmerende maatregel voorzien te worden om te beletten dat het gemotoriseerd verkeer over het fietspad doorrijdt richting Velodroomstraat, zoals aangeduid op het grondplan.
- Tijdens de werf die gefaseerd wordt uitgevoerd zullen alle aanpalende eigendommen die ontsluiten via de projectsite op hoogte gebracht moeten worden van de voortgang en zal in overleg de ontsluiting gegarandeerd worden.
- In functie van voldoende visibiliteit bij het uitrijden op de Haiglaan wordt het langsparkeren op voldoende afstand van de uitrit voorzien door een uitstulping in voetpadaanleg, zoals aangeduid op het grondplan.
- Ter hoogte van de onderdoorgang en aansluiting op de Haiglaan kunnen nog een aantal optimalisaties doorgevoerd worden in functie van het langzaam verkeer (voetganger, fietser):
 - Afgeschuinde borduren aan de kopse zijde van de beide voetpadzones ter hoogte van de onderdoorgang, dit in functie van overrijdbaarheid voor rolstoelen en kinderwagens.
 - Afgeschuinde borduren ter hoogte van het voetpad op de Haiglaan waar dit aansluit op de inrit, dit in functie van overrijdbaarheid voor rolstoelen en kinderwagens.
 - Geen zebepad, maar haaiantanden dwars op de rijrichting oprit.
 - Een onderbroken middenlijn tussen de beide rijvakken ter hoogte van de onderdoorrit.

Artikel 3 : Voor de realisatie van deze werken wordt een overeenkomst tussen de stad Ieper en de bouwheer afgesloten en dienen afdoende waarborgen gesteld voor een gegarandeerde en kwalitatieve uitvoering.

Artikel 4 : Het College van Burgemeester en Schepenen te gelasten met de uitvoering van deze beslissing.

De Algemeen directeur,
(get) STEFAN DEPRAETERE

De Voorzitter,
(get) SARAH BOUTON

Voor eensluidend verklaard afschrift,

Bij bevel
Algemeen directeur
STEFAN DEPRAETERE

Voorzitter
SARAH BOUTON