

Gemeenteraad

Ontwerpbesluit

Zitting van 25 november 2024

Omgeving - Stedenbouw

2024_GR_00203 - Omgevingsvergunningsaanvraag voor het heraanleggen van de wegenis en infrastructuur in de Everslaarstraat – vastleggen van de rooilijn - Goedkeuring.

Beschrijving

Bevoegdheid

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

Toelichting

Er wordt een omgevingsvergunning aangevraagd voor de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel en de heraanleg van de wegenis. Er worden maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid van de zachte weggebruiker te verhogen, zowel op vlak van fietsvoorzieningen als verkeersremmende en -milderende maatregelen.

Ter hoogte van Everslaarstraat 53 wordt een verbinding gemaakt naar een open buffer- en infiltratiebekken, dat kan overstorten naar de Beerbakbeek.

Vanaf de Everslaarstraat 115 tot 227, in de Smeierstraat en in de Bredenhoekstraat worden langgrachten naast de rijweg aangelegd. De bestaande grachten worden geherprofileerd.

Het wegontwerp focust op meer ruimte voor groen en de zachte weggebruikers.

De rijwegbreedte van de Bredenhoekstraat en Everslaarstraat vanaf de Bredenhoekstraat tot de Nieuwestraat wordt aangepast van een variabele breedte van 4.10 m tot 5.15 m naar een vaste breedte van 6 m. De wegenis gelegen binnen de zone 50 wordt ingericht voor gemengd verkeer, met de aanleg van fietssuggestiestroken.

Vanaf de Nieuwestraat wordt de Everslaarstraat tot aan Everslaarstraat 48 omgevormd tot een rijweg met aan weerszijden een fietspad met een breedte van 2.05 m, aangelegd in rode asfalt.

Vanaf Everslaarstraat 13 tot Spoele 63 wordt een voetpad in betonstraatstenen aangelegd met een variabele breedte van 1.75 m tot 4.65 m. In deze zone worden ook parkings in

grasbetontegels aangelegd. De parkings hebben een breedte van 2.20 en een lengte van minstens 5.50 m.

De Smeierstraat wordt omgevormd van een onverharde rijweg naar een rijweg uit een combinatie van beton en kasseien.

Op verschillende plaatsen worden verkeersremmende maatregelen ingebouwd zoals verkeersdrempels of een verkeerseiland.

Omwille van de aanleg van langsgrachten worden op een aantal plaatsen bomen geroid.

De buurtweg 01 wordt opgeheven en er wordt een nieuw rooilijnplan goedgekeurd.

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, 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 18/06/2023 tot 18/07/2023. Omwille van een gewijzigde projectinhoudversie werd een nieuw tweede openbaar onderzoek georganiseerd van 24/09/2024 tot 23/10/2024. Er werden 19 bezwaren ingediend, waarvan heel wat identieke bezwaren. De ingediende bezwaren handelen niet over de rooilijn.

De bezwaren worden als volgt samengevat en daaronder besproken:

- Bezwaar tegen verminderen van de parkeerplaatsen waardoor gevreesd wordt voor waardevermindering van eigendom, vergroten van parkeerdruk, verminderen van leefbaarheid.

Bespreking:

De rijbaan van de Everslaarstraat is over de gehele afstand (dus vanaf het kruispunt met de Bokslaarstraat tot de overgang naar de Bredenhoekstraat) overal even breed, namelijk 5,4 meter met links en rechts een goot van 30 cm. Men komt zo aan een totale breedte van 6 meter. Deze breedte wordt zeer vaak toegepast in Lokeren.

Behalve het deel van de straat met aanliggende, verhoogde fietspaden (= deel van het BFF in de Everslaarstraat buiten de bebouwde kom) is deze rijbaan als volgt opgebouwd: twee fietssuggestiestroken van 1,70 meter breed conform het fietsvademecum en een tussenstrook van 2,0 meter. De kantstroken van 30 cm maken logischerwijze geen deel uit van de fietssuggestiestroken. Er is immers een zeer klein niveauverschil en op sommige plaatsen zorgen de kantstroken samen met de boordsteen voor de nodige schuwafstand ten opzichte van de parkeerplaatsen in de berm.

Op een straat van 6 meter breedte kan men zonder problemen parkeren. De overblijvende breedte naast een geparkeerd voertuig bedraagt immers +/- 4 meter, wat ruim boven de wettelijke ondergrens van 3 meter is. Ook op fietssuggestiestroken mag men wettelijk parkeren. Doch om de veiligheid voor de fietsers te garanderen is het noodzakelijk om parkeren op de fietssuggestiestroken niet toe te staan. Fietsers zouden dan immers plaatselijk de fietssuggestiestrook moeten verlaten wat tot meer conflicten kan leiden. In het deel van de Everslaarstraat waar fietssuggestiestroken aanwezig zijn, zal dan ook een parkeerverbod gelden. Het gaat hier enkel over een parkeerverbod, niet over een parkeer- en stilstaanverbod. Het is dus wel toegelaten om een voertuig hier even te laten stilstaan om te laden en lossen op de fietssuggestiestrook. Dit laat toe aan bewoners om boodschappen uit te laden, iets op te laden, een passagier te laten in- of uitstappen.

Als compensatie voor het parkeerverbod op straat zijn er in de berm diverse parkeerplaatsen voorzien. Ter hoogte van de rijwoningen zijn er op korte afstand een tiental parkeerplaatsen voorzien in het ontwerp. Dit specifiek om de nood aan parkeren van de bewoners uit deze woningen, waarvan het overgroot deel zonder garage of oprit, te kunnen opvangen.

Het aanbod van de parkeervakken net voor en achter de strook rijhuizen biedt een veilig alternatief om te parkeren af de rijbaan en om alsdus de fietssuggestiestrook vrij te houden. De heraangelegde rijbaan zorgt voor een economische meerwaarde en heeft onder meer als doelstelling de leefbaarheid te verhogen. Door de nieuwe rijbaan, en de voorzien parkeervakken in de berm vooral geconcentreerd rond de rijwoningen, is er met andere woorden geen sprake van een mogelijke waardevermindering van de woningen.

- Bezwaar: Is een open gracht naast de rijbaan een veilige situatie?

Bespreking:

De open grachten naast de rijweg worden voorzien en zijn noodzakelijk om het regenwater te laten infiltreren. Op zeer veel plaatsen wordt een open gracht naast de rijbaan voorzien.

- Bezwaar: Er wordt gevreesd voor sneller verkeer. De paaltjes thv huisnummer 35 (als wegversmalling) zijn niet meer aanwezig op de nieuwe plannen waardoor gevreesd wordt voor sneller verkeer.

Bespreking:

Het snelheidsregime is over de hele afstand 50 km/u, ook buiten de bebouwde kom. In de delen met een fietssuggestiestrook zorgen deze voor een optische versmalling van de straat. Er zijn ook verspreid over het traject 6 wegversmallingen voorzien (4 m breedte), twee daarvan als onderdeel van rugdekking bij de overgang van het fietspad naar de fietssuggestiestroken. In het project worden ook verschillende verhoogde inrichtingen voorzien om het snelheidsregime van 50 km/u af te dwingen.

Het paaltje aan huisnummer 35 markeerde in huidige situatie de start van de zone met rijhuizen, waar momenteel meestal een hele reeks voertuigen geparkeerd staan. Het hinderpaaltje beschermt gedeeltelijk deze geparkeerde voertuigen. Bij het nieuwe ontwerp maakt het parkeerverbod in de zone van de fietssuggestiestroken dit hinderpaaltje overbodig. De aanwezigheid van opritten aan beide zijden van de straat laten op deze locatie waar nu het hinderpaaltje staat geen volwaardige versmalling toe. Er komt wel een versmalling ter hoogte van huisnummer 25.

Door de nieuwe fietssuggestiestroken is het ook onmogelijk om op deze locatie een hinderpaal te behouden. Het paaltje zou centraal in de fietssuggestiestrook staan en aldus een risico vormen. Daarenboven is dit ook een locatie waar een parkeervak op de berm zal worden voorzien. Om dit vak te bereiken, kan er geen paaltje staan.

- Bezwaar: Momenteel wordt het hemelwater van de percelen 119K en 120D afgevoerd naar de waterloop 1036. Zal deze afwatering dan gebeuren naar de inbuizing naar de wadi en zullen deze kosten niet ten laste vallen van de eigenaar?

Bespreking:

Het regenwater moet afgevoerd worden naar de straat. De eventuele kosten worden bepaald volgens het afkoppelingsreglement. De afkoppeling gebeurt in overleg met een afkoppelingsdeskundige en in overleg met de eigenaar. De uitvoering gebeurt pas na het akkoord van de eigenaar.

- Bezwaar: Men zou pas op de hoogte gesteld zijn van de aanvraag op 21/10/2024. De communicatie rond het ontwerp en het openbaar onderzoek zou niet altijd even helder of correct zijn geweest. Er zouden nauwelijks bekendmakingsborden op het terrein staan. Er zou bij het openbaar onderzoek enkel verwezen zijn naar bemaling en het vellen van bomen. Het zou onduidelijk zijn of de volledige plannenbundel op het omgevingsloket enkel betrekking zou hebben op de bemaling en het vellen dan wel op de volledige heraanleg.

Bespreking:

Dat men pas op de hoogte zou zijn op 21/10/2024 is een onterechte bewering. De organisatie van het openbaar onderzoek is volledig correct verlopen. De aankondigingsaffiches werden in de straat geplaatst op 5 verschillende plaatsen (locaties en foto's zijn gepubliceerd op omgevingsloket), de tekst op de aankondigingsborden verwijst wel degelijk naar de 'wegenis- en rioleringswerken', het openbaar onderzoek werd correct gepubliceerd op het inzageloket, de aanpalenden werden allen correct aangeschreven via aangetekende zendingen per post.

Op het omgevingsloket is alle informatie aanwezig.

De rode bol op het inzageloket voor de aanduiding van het openbaar onderzoek, wordt door het digitaal loket zelf bepaald, rekening houdende met de contour en geometrie van de contour van de werkzaamheden. Deze bol is enkel indicatief en geen effectieve aanduiding van de contour van de werken.

De consultatie van het inzageloket vraagt soms wel om verder te klikken dan het eerste scherm, wat voor grote werken met veel plannen meer dan normaal is.

Het inzageloket is een digitaal platform waarop bij grote dossiers soms enkel de eerste lijn wordt getoond onder het thema 'betreft'. Bij het aanklikken van 'bekijken' wordt het volledige dossier zichtbaar.

De betichting dat er bewust informatie zou zijn achtergehouden of misleidend zou zijn is volledig onterecht. Het lijkt alsof bezwaarindiener bewust het digitale dossier niet verder heeft bekeken om te kunnen beweren dat er onvolledige informatie wordt verspreid door de overheid. (zie printscreens in bijlage)

De redactie van het bezwaar toont ook aan dat alle info voorradig was om te kunnen reageren.

- Bezwaar: De plannen zijn onvolledig omdat de grotere invloedssfeer van de werken niet is opgenomen, zo is het industrieterrein E17/4 niet aangeduid en er is geen recente mobiliteitsstudie.

Bespreking:

Binnen de unieke verantwoordingsnota opgesteld in functie van de subsidie voor de fietsvoorzieningen werd wel rekening gehouden met het netwerk in de omgeving en de planningscontext. Een mobiliteitsstudie is wettelijk niet verplicht binnen deze vergunningsaanvraag. Het ontwerp is gebaseerd op de studie Wijkcirculatieplan die werd opgemaakt door Vectris in 2020.

- Bezwaar: Er ontbreken voetpaden. Het ontwerp van de straat is niet afgestemd op de ruimtelijke toestand en de verkeersafwikkeling. De straat is niet integraal veilig toegankelijk. Er ontbreken infrastructurele maatregelen voor voetgangers binnen en buiten de bebouwde kom en de straat is gelegen binnen de afbakening van het stedelijk gebied.

Grasstroken zijn niet geschikt voor kinderen en ouderen. De weg zou kunnen versmald worden om plaats te maken voor voetpaden. Er wordt niet gewerkt volgens het STOP-principe.

Bespreking:

Er is wel degelijk rekening gehouden met het STOP-principe. Maar de aanleg moet ook passen binnen de grenzen van de andere regelgeving.

Binnen de rooilijnen moeten er op het openbaar domein verschillende aspecten aan bod komen. Naast aandacht voor alle weggebruikers is dat ook nodig voor een goede waterhuishouding, openbare verlichting, nutsleidingen en groenvoorzieningen om het openbaar domein aantrekkelijk te houden/te maken. Al deze aspecten vereisen een deel van de beperkte openbare ruimte. Bij de opmaak van het project is dan ook gezocht naar een gezond evenwicht tussen infrastructuur voor de zachte weggebruikers, voor gemotoriseerd verkeer, ten opzichte van de mogelijkheden om water te laten infiltreren en op te vangen door waar mogelijk naast groene bermen ook voldoende grachten en groenstructuren te voorzien.

Ter hoogte van de rijwoningen 35-53 wordt een verhard voetpad aangelegd. Dit zijn de enige woningen binnen de ontwerpzone zonder oprit of voortuin. De bewoners van deze woningen kunnen door het verhard voetpad veilig en comfortabel hun woning verlaten. Elders zijn er wel grasbermen beschikbaar. In het deel van de Everslaarstraat tussen de komgrens en de Nieuwe Straat kunnen voetgangers ook gebruik maken van het fietspad.

Het snelheidsregime zal 50km/u bedragen. De in te richten weg is geen doorgangsweg, maar een lokale weg type 3. De doelstelling van de herinrichting is juist het verkeer te ontmoedigen. De stad heeft daarnaast ook in de brede omgeving ingrepen gedaan om het verkeer te ontmoedigen.

Daarnaast zijn er ook tal van tragewegenverbindingen.

Naast de vele grachten en grasbermen was er nu zelfs al onvoldoende bergingsruimte om het regenwater op te vangen. Daarom is binnen het project ook een extra bufferbekken voorzien.

Door grasbermen grotendeels te verharderen, zou het behalen van de richtlijnen van waterbuffering in het gedrang brengen.

Bij de voorafgaande participatie werd aan de burgers gevraagd of een voetpad noodzakelijk was als dat gepaard ging met onteigening, en toen is er door de bewoners geoordeeld dat men niet akkoord was met een onteigening.

- Bezwaar: Er wordt geen rekening gehouden met Erfgoed langs de straat of aanpalende trage wegen.

Bespreking:

Er zijn geen beschermde monumenten langs de weg en de weg is ook niet gelegen binnen beschermd stads- of dorpsgezicht. Aan de beeldbepalende elementen (kappelletjes) langs de weg wordt niets gewijzigd.

Ook de aanpalende trage wegen worden niet gewijzigd.

- Bezwaar: Er ontbreken veilige verbindingen naar recreatiegebieden zoals Everslaarbos en Spoelepark.

Bespreking:

De verbindingen naar Spoelepark en het Everslaarbos (en industriezone E17/3-4) zijn in andere projecten aangelegd of worden voorzien in lopende projecten.

Binnen voorliggende vergunning zijn de aantakkingen naar deze doorsteken voorzien van een verkeersplateau. Op die manier wordt de weggebruiker waakzaam gemaakt van de aanwezigheid van een zijstraat/pad en wordt de mogelijkheid van zachte weggebruikers geaccentueerd.

Concreet kan er vanuit de Everslaarstraat van en naar Spoele worden gegaan als zachte weggebruikers via het volgend parcours, welk deels over trage wegen gaat: Everslaarstraat – Rolandstraat – bufferweg E17/3 - Everslaarbos – Bokslaarstraat – Spoele.

Waarbij de Rolandstraat binnenkort ook wordt voorzien van een nieuwe toplaag, openbare verlichting en andere aanpassingswerken waardoor het comfort zal verbeteren in dit traject.

Vanuit de Everslaarstraat is er ook een trage weg die leidt naar de Kongostraat/Lenenstraat, ook is er via Spoelepark een verbinding met de Marsstraat. Hierdoor ontstaan er snelle en veilige verbindingen voor zachte weggebruikers richting o.a. Sterrestraat, de Stedelijke Basisschool Spoele, Everslaarbos en het stadscentrum.

- Bezwaar: Bezorgdheid rond fietspad voor dubbel gebruik thv Onze-Lieve-Vrouw Troost. Fietspaden voor lokaal en bovenlokaal verkeer geven vaak aanleiding tot onveiligheid. Geen passende maatregelen om verschillende weggebruikers op elkaar af te stemmen.

Bespreking:

De fietspaden zijn 2 meter breed. Dit zoals voorgeschreven in het fietsvademeccum. Binnen de projectstuurgroep werd de unieke verantwoordingsnota over de fietsinfrastructuur goedgekeurd door alle partijen (provincie Oost-Vlaanderen, MOW en de stad).

Met 2 meter fietspad in elke richting wordt voldoende ruimte gegeven aan elk type fietser (recreant of snelle fietser; gewone fiets, e-bike of speedpedelec). De voetganger kan ook gebruik maken van dit fietspad. Het verkeersbord D10 laat dit dubbelgebruik ook toe.

Conform de wegcode moet elke weggebruiker zich ten allen tijde zo gedragen dat hij geen gevaar of hinder veroorzaakt voor de andere weggebruikers.

Elke weggebruiker moet zijn gedrag aanpassen aan de plaatsgesteldheid en de belemmering ervan, de verkeersdichtheid, het zicht, de staat van de weg, de weersomstandigheden, de aard, de staat en de lading van zijn voertuig en de aanwezigheid van andere weggebruikers.

- Bezwaar: Vraag naar een minder-hinder-plan en werfinrichtingsplan dat met ouderraad, school en wijk wordt gedeeld voor de werken.

Bespreking:

De stad Lokeren spreekt bij elk project met studiebureau en aannemer af hoe de hinder voor de omwonenden beperkt kan worden. Een logische indeling in fases kan de impact en de duur van de hinder inkorten. Daarnaast wordt gewerkt met minder-hindermaatregelen (minder-hinder steenslag, hulp bij afvalophaling, meedelen van contactgegevens van aannemer,..). Net voor de start van de werken wordt nog een infovergadering gepland waarbij deze zaken aan de buurtbewoners zullen worden toegelicht.

- Bezwaar: Thv perceel huisnummer 112 komt gracht zeer dicht bij bestaande haag waardoor onderhoud van de haag moeilijk wordt. Kan deze zone worden verbreed?

Bespreking: Een eventuele optimalisatie kan bekeken worden bij de uitvoering van de werken.

- Bezwaar: Als eigenaar en niet-bewoner van huisnummer 112 wenst men op de hoogte te worden gehouden. Soms worden brieven in de brievenbus gedaan waardoor men niet tijdig wordt geïnformeerd.

Bespreking:

- Het aanschrijven van eigenaars gebeurt op de wettelijk vereiste manier.

- Bezwaar: Er wordt gevraagd ook rekening te houden met de nutsleidingen.

Bespreking:

- De nutsmaatschappijen zijn verantwoordelijk voor de nutsleidingen.

- Bezwaar: De inplanting van de oprit van nr 66 zou niet aangepast zijn aan de werkelijke situatie.

Bespreking:

- De inplanting van de opritten zal bij de uitvoering van de werken nog ter plaatse gecorrigeerd worden.

Aan de gemeenteraad wordt gevraagd de rooilijn goed te keuren.

Feitelijke context

Er werd een aanvraag voor een omgevingsvergunning ingediend voor de heraanleg van de wegenis in de Everslaarstraat. 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.

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 aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel en de heraanleg van de wegenis. Er worden maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid van de zachte weggebruiker te verhogen, zowel op vlak van fietsvoorzieningen als verkeersremmende en -milderende maatregelen.

Ter hoogte van Everslaarstraat 53 wordt een verbinding gemaakt naar een open buffer- en infiltratiebekken, dat kan overstorten naar de Beerbakbeek.

Vanaf de Everslaarstraat 115 tot 227, in de Smeierstraat en in de Bredenhoekstraat worden langsrachten naast de rijweg aangelegd. De bestaande grachten worden geherprofileerd.

Het wegontwerp focust op meer ruimte voor groen en de zachte weggebruikers.

De rijwegbreedte van de Bredenhoekstraat en Everslaarstraat vanaf de Bredenhoekstraat tot de Nieuwestraat wordt aangepast van een variabele breedte van 4.10 m tot 5.15 m naar een vaste breedte van 6 m. De wegenis gelegen binnen de zone 50 wordt ingericht voor gemengd verkeer, met de aanleg van fietssuggestiestroken.

Vanaf de Nieuwestraat wordt de Everslaarstraat tot aan Everslaarstraat 48 omgevormd tot een rijweg met aan weerszijden een fietspad met een breedte van 2.05 m, aangelegd in rode asfalt.

Vanaf Everslaarstraat 13 tot Spoele 63 wordt een voetpad in betonstraatstenen aangelegd met een variabele breedte van 1.75 m tot 4.65 m. In deze zone worden ook parkings in grasbetontegels aangelegd. De parkings hebben een breedte van 2.20 en een lengte van minstens 5.50 m.

De Smeierstraat wordt omgevormd van een onverharde rijweg naar een rijweg uit een combinatie van beton en kasseien.

Op verschillende plaatsen worden verkeersremmende maatregelen ingebouwd zoals verkeersdrempels of een verkeerseiland.

Omwille van de aanleg van langsgrachten worden op een aantal plaatsen bomen gerooid.

De buurtweg 01 wordt opgeheven en er wordt een nieuw rooilijnplan goedgekeurd.

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, 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 18/06/2023 tot 18/07/2023. Omwille van een gewijzigde projectinhoudversie werd een nieuw tweede openbaar onderzoek georganiseerd van 24/09/2024 tot 23/10/2024. Er werden 19 bezwaren ingediend, waarvan heel wat identieke bezwaren. De ingediende bezwaren handelen niet over de rooilijn.

De bezwaren worden als volgt samengevat en daaronder besproken:

- Bezwaar tegen verminderen van de parkeerplaatsen waardoor gevreesd wordt voor waardevermindering van eigendom, vergroten van parkeerdruk, verminderen van leefbaarheid.

Bespreking:

De rijbaan van de Everslaarstraat is over de gehele afstand (dus vanaf het kruispunt met de Bokslaarstraat tot de overgang naar de Bredenhoekstraat) overal even breed, namelijk 5,4 meter met links en rechts een goot van 30 cm. Men komt zo aan een totale breedte van 6 meter. Deze breedte wordt zeer vaak toegepast in Lokeren.

Behalve het deel van de straat met aanliggende, verhoogde fietspaden (= deel van het BFF in de Everslaarstraat buiten de bebouwde kom) is deze rijbaan als volgt opgebouwd: twee fietssuggestiestroken van 1,70 meter breed conform het fietsvademecum en een tussenstrook van 2,0 meter. De kantstroken van 30 cm maken logischerwijze geen deel uit van de fietssuggestiestroken. Er is immers een zeer klein niveauverschil en op sommige plaatsen zorgen de kantstroken samen met de boordsteen voor de nodige schuwafstand ten opzichte van de parkeerplaatsen in de berm.

Op een straat van 6 meter breedte kan men zonder problemen parkeren. De overblijvende breedte naast een geparkeerd voertuig bedraagt immers +/- 4 meter, wat ruim boven de wettelijke ondergrens van 3 meter is. Ook op fietssuggestiestroken mag men wettelijk parkeren.

Doch om de veiligheid voor de fietsers te garanderen is het noodzakelijk om parkeren op de fietssuggestiestroken niet toe te staan. Fietsers zouden dan immers plaatselijk de fietssuggestiestrook moeten verlaten wat tot meer conflicten kan leiden. In het deel van de Everslaarstraat waar fietssuggestiestroken aanwezig zijn, zal dan ook een parkeerverbod gelden. Het gaat hier enkel over een parkeerverbod, niet over een parkeer- en stilstaanverbod. Het is dus wel toegelaten om een voertuig hier even te laten stilstaan om te laden en lossen op de fietssuggestiestrook. Dit laat toe aan bewoners om boodschappen uit te laden, iets op te laden, een passagier te laten in- of uitstappen.

Als compensatie voor het parkeerverbod op straat zijn er in de berm diverse parkeerplaatsen voorzien. Ter hoogte van de rijwoningen zijn er op korte afstand een tiental parkeerplaatsen voorzien in het ontwerp. Dit specifiek om de nood aan parkeren van de bewoners uit deze woningen, waarvan het overgroot deel zonder garage of oprit, te kunnen opvangen.

Het aanbod van de parkeervakken net voor en achter de strook rijhuizen biedt een veilig alternatief om te parkeren af de rijbaan en om alsdus de fietssuggestiestrook vrij te houden. De heraangelegde rijbaan zorgt voor een economische meerwaarde en heeft onder meer als doelstelling de leefbaarheid te verhogen. Door de nieuwe rijbaan, en de voorzien parkeervakken in de berm vooral geconcentreerd rond de rijwoningen, is er met andere woorden geen sprake van een mogelijke waardevermindering van de woningen.

- Bezwaar: Is een open gracht naast de rijbaan een veilige situatie?

Bespreking:

De open grachten naast de rijweg worden voorzien en zijn noodzakelijk om het regenwater te laten infiltreren. Op zeer veel plaatsen wordt een open gracht naast de rijbaan voorzien.

- Bezwaar: Er wordt gevreesd voor sneller verkeer. De paaltjes thv huisnummer 35 (als wegversmalling) zijn niet meer aanwezig op de nieuwe plannen waardoor gevreesd wordt voor sneller verkeer.

Bespreking:

Het snelheidsregime is over de hele afstand 50 km/u, ook buiten de bebouwde kom. In de delen met een fietssuggestiestrook zorgen deze voor een optische versmalling van de straat. Er zijn ook verspreid over het traject 6 wegversmallingen voorzien (4 m breedte), twee daarvan als onderdeel van rugdekking bij de overgang van het fietspad naar de fietssuggestiestroken. In het project worden ook verschillende verhoogde inrichtingen voorzien om het snelheidsregime van 50 km/u af te dwingen.

Het paaltje aan huisnummer 35 markeerde in huidige situatie de start van de zone met rijhuizen, waar momenteel meestal een hele reeks voertuigen geparkeerd staan. Het hinderpaaltje beschermt gedeeltelijk deze geparkeerde voertuigen. Bij het nieuwe ontwerp maakt het parkeerverbod in de zone van de fietssuggestiestroken dit hinderpaaltje overbodig. De aanwezigheid van opritten aan beide zijden van de straat laten op deze locatie waar nu het

hinderpaaltje staat geen volwaardige versmalling toe. Er komt wel een versmalling ter hoogte van huisnummer 25.

Door de nieuwe fietssuggestiestroken is het ook onmogelijk om op deze locatie een hinderpaal te behouden. Het paaltje zou centraal in de fietssuggestiestrook staan en aldus een risico vormen. Daarenboven is dit ook een locatie waar een parkeervak op de berm zal worden voorzien. Om dit vak te bereiken, kan er geen paaltje staan.

- Bezwaar: Momenteel wordt het hemelwater van de percelen 119K en 120D afgevoerd naar de waterloop 1036. Zal deze afwatering dan gebeuren naar de inbuizing naar de wadi en zullen deze kosten niet ten laste vallen van de eigenaar?

Bespreking:

Het regenwater moet afgevoerd worden naar de straat. De eventuele kosten worden bepaald volgens het afkoppelingsreglement. De afkoppeling gebeurt in overleg met een afkoppelingsdeskundige en in overleg met de eigenaar. De uitvoering gebeurt pas na het akkoord van de eigenaar.

- Bezwaar: Men zou pas op de hoogte gesteld zijn van de aanvraag op 21/10/2024. De communicatie rond het ontwerp en het openbaar onderzoek zou niet altijd even helder of correct zijn geweest. Er zouden nauwelijks bekendmakingsborden op het terrein staan. Er zou bij het openbaar onderzoek enkel verwezen zijn naar bemaling en het vellen van bomen. Het zou onduidelijk zijn of de volledige plannenbundel op het omgevingsloket enkel betrekking zou hebben op de bemaling en het vellen dan wel op de volledige heraanleg.

Bespreking:

Dat men pas op de hoogte zou zijn op 21/10/2024 is een onterechte bewering. De organisatie van het openbaar onderzoek is volledig correct verlopen. De aankondigingsaffiches werden in de straat geplaatst op 5 verschillende plaatsen (locaties en foto's zijn gepubliceerd op omgevingsloket), de tekst op de aankondigingsborden verwijst wel degelijk naar de 'wegenis- en rioleringswerken', het openbaar onderzoek werd correct gepubliceerd op het inzageloket, de aanpalenden werden allen correct aangeschreven via aangetekende zendingen per post.

Op het omgevingsloket is alle informatie aanwezig.

De rode bol op het inzageloket voor de aanduiding van het openbaar onderzoek, wordt door het digitaal loket zelf bepaald, rekening houdende met de contour en geometrie van de contour van de werkzaamheden. Deze bol is enkel indicatief en geen effectieve aanduiding van de contour van de werken.

De consultatie van het inzageloket vraagt soms wel om verder te klikken dan het eerste scherm, wat voor grote werken met veel plannen meer dan normaal is.

Het inzageklok is een digitaal platform waarop bij grote dossiers soms enkel de eerste lijn wordt getoond onder het thema 'betreft'. Bij het aanklikken van 'bekijken' wordt het volledige dossier zichtbaar.

De betichting dat er bewust informatie zou zijn achtergehouden of misleidend zou zijn is volledig onterecht. Het lijkt alsof bezwaarindiener bewust het digitale dossier niet verder heeft bekeken om te kunnen beweren dat er onvolledige informatie wordt verspreid door de overheid. (zie printscreens in bijlage)

De redactie van het bezwaar toont ook aan dat alle info voorradig was om te kunnen reageren.

- Bezwaar: De plannen zijn onvolledig omdat de grotere invloedssfeer van de werken niet is opgenomen, zo is het industrieterrein E17/4 niet aangeduid en er is geen recente mobiliteitsstudie.

Bespreking:

Binnen de unieke verantwoordingsnota opgesteld in functie van de subsidie voor de fietsvoorzieningen werd wel rekening gehouden met het netwerk in de omgeving en de planningscontext. Een mobiliteitsstudie is wettelijk niet verplicht binnen deze vergunningsaanvraag. Het ontwerp is gebaseerd op de studie Wijkcirculatieplan die werd opgemaakt door Vectris in 2020.

- Bezwaar: Er ontbreken voetpaden. Het ontwerp van de straat is niet afgestemd op de ruimtelijke toestand en de verkeersafwikkeling. De straat is niet integraal veilig toegankelijk. Er ontbreken infrastructurele maatregelen voor voetgangers binnen en buiten de bebouwde kom en de straat is gelegen binnen de afbakening van het stedelijk gebied.

Grasstroken zijn niet geschikt voor kinderen en ouderen. De weg zou kunnen versmald worden om plaats te maken voor voetpaden. Er wordt niet gewerkt volgens het STOP-principe.

Bespreking:

Er is wel degelijk rekening gehouden met het STOP-principe. Maar de aanleg moet ook passen binnen de grenzen van de andere regelgeving.

Binnen de rooilijnen moeten er op het openbaar domein verschillende aspecten aan bod komen. Naast aandacht voor alle weggebruikers is dat ook nodig voor een goede waterhuishouding, openbare verlichting, nutsleidingen en groenvoorzieningen om het openbaar domein aantrekkelijk te houden/te maken. Al deze aspecten vereisen een deel van de beperkte openbare ruimte. Bij de opmaak van het project is dan ook gezocht naar een gezond evenwicht tussen infrastructuur voor de zachte weggebruikers, voor gemotoriseerd verkeer, ten opzichte van de mogelijkheden om water te laten infiltreren en op te vangen door waar mogelijk naast groene bermen ook voldoende grachten en groenstructuren te voorzien.

Ter hoogte van de rijwoningen 35-53 wordt een verhard voetpad aangelegd. Dit zijn de enige woningen binnen de ontwerpzone zonder oprit of voortuin. De bewoners van deze woningen

kunnen door het verhard voetpad veilig en comfortabel hun woning verlaten. Elders zijn er wel grasbermen beschikbaar. In het deel van de Everslaarstraat tussen de komgrens en de Nieuwe Straat kunnen voetgangers ook gebruik maken van het fietspad.

Het snelheidsregime zal 50km/u bedragen. De in te richten weg is geen doorgangsweg, maar een lokale weg type 3. De doelstelling van de herinrichting is juist het verkeer te ontmoedigen. De stad heeft daarnaast ook in de brede omgeving ingrepen gedaan om het verkeer te ontmoedigen.

Daarnaast zijn er ook tal van tragewegenverbindingen.

Naast de vele grachten en grasbermen was er nu zelfs al onvoldoende bergingsruimte om het regenwater op te vangen. Daarom is binnen het project ook een extra bufferbekken voorzien. Door grasbermen grotendeels te verharden, zou het behalen van de richtlijnen van waterbuffering in het gedrang brengen.

Bij de voorafgaande participatie werd aan de burgers gevraagd of een voetpad noodzakelijk was als dat gepaard ging met onteigening, en toen is er door de bewoners geoordeeld dat men niet akkoord was met een onteigening.

- Bezwaar: Er wordt geen rekening gehouden met Erfgoed langs de straat of aanpalende trage wegen.

Bespreking:

Er zijn geen beschermde monumenten langs de weg en de weg is ook niet gelegen binnen beschermd stads- of dorpsgezicht. Aan de beeldbepalende elementen (kappelletjes) langs de weg wordt niets gewijzigd.

Ook de aanpalende trage wegen worden niet gewijzigd.

- Bezwaar: Er ontbreken veilige verbindingen naar recreatiegebieden zoals Everslaarbos en Spoelepark.

Bespreking:

De verbindingen naar Spoelepark en het Everslaarbos (en industriezone E17/3-4) zijn in andere projecten aangelegd of worden voorzien in lopende projecten.

Binnen voorliggende vergunning zijn de aantakkingen naar deze doorsteken voorzien van een verkeersplateau. Op die manier wordt de weggebruiker waakzaam gemaakt van de aanwezigheid van een zijstraat/pad en wordt de mogelijkheid van zachte weggebruikers geaccentueerd.

Concreet kan er vanuit de Everslaarstraat van en naar Spoele worden gegaan als zachte weggebruikers via het volgend parcours, welk deels over trage wegen gaat: Everslaarstraat – Rolandstraat – bufferweg E17/3 - Everslaarbos – Bokslaarstraat – Spoele.

Waarbij de Rolandstraat binnenkort ook wordt voorzien van een nieuwe toplaag, openbare verlichting en andere aanpassingswerken waardoor het comfort zal verbeteren in dit traject.

Vanuit de Everslaarstraat is er ook een trage weg die leidt naar de Kongostraat/Lenenstraat, ook is er via Spoelepark een verbinding met de Marsstraat. Hierdoor ontstaan er snelle en veilige verbindingen voor zachte weggebruikers richting o.a. Sterrestraat, de Stedelijke Basisschool Spoele, Everslaarbos en het stadscentrum.

- Bezwaar: Bezorgdheid rond fietspad voor dubbel gebruik thv Onze-Lieve-Vrouw Troost. Fietspaden voor lokaal en bovenlokaal verkeer geven vaak aanleiding tot onveiligheid. Geen passende maatregelen om verschillende weggebruikers op elkaar af te stemmen.

Bespreking:

De fietspaden zijn 2 meter breed. Dit zoals voorgeschreven in het fietsvademeccum. Binnen de projectstuurgroep werd de unieke verantwoordingsnota over de fietsinfrastructuur goedgekeurd door alle partijen (provincie Oost-Vlaanderen, MOW en de stad).

Met 2 meter fietspad in elke richting wordt voldoende ruimte gegeven aan elk type fietser (recreant of snelle fietser; gewone fiets, e-bike of speedpedelec). De voetganger kan ook gebruik maken van dit fietspad. Het verkeersbord D10 laat dit dubbelgebruik ook toe.

Conform de wegcode moet elke weggebruiker zich ten allen tijde zo gedragen dat hij geen gevaar of hinder veroorzaakt voor de andere weggebruikers.

Elke weggebruiker moet zijn gedrag aanpassen aan de plaatsgesteldheid en de belemmering ervan, de verkeersdichtheid, het zicht, de staat van de weg, de weersomstandigheden, de aard, de staat en de lading van zijn voertuig en de aanwezigheid van andere weggebruikers.

- Bezwaar: Vraag naar een minder-hinder-plan en werfinrichtingsplan dat met ouderraad, school en wijk wordt gedeeld voor de werken.

Bespreking:

De stad Lokeren spreekt bij elk project met studiebureau en aannemer af hoe de hinder voor de omwonenden beperkt kan worden. Een logische indeling in fases kan de impact en de duur van de hinder inkorten. Daarnaast wordt gewerkt met minder-hindermaatregelen (minder-hinder steenslag, hulp bij afvalophaling, meedelen van contactgegevens van aannemer,..). Net voor de start van de werken wordt nog een infovergadering gepland waarbij deze zaken aan de buurtbewoners zullen worden toegelicht.

- Bezwaar: Thv perceel huisnummer 112 komt gracht zeer dicht bij bestaande haag waardoor onderhoud van de haag moeilijk wordt. Kan deze zone worden verbreed?

Bespreking: Een eventuele optimalisatie kan bekeken worden bij de uitvoering van de werken.

- Bezwaar: Als eigenaar en niet-bewoner van huisnummer 112 wenst men op de hoogte te worden gehouden. Soms worden brieven in de brievenbus gedaan waardoor men niet tijdig wordt geïnformeerd.

Bespreking:

- Het aanschrijven van eigenaars gebeurt op de wettelijk vereiste manier.

- Bezwaar: Er wordt gevraagd ook rekening te houden met de nutsleidingen.

Bespreking:

- De nutsmaatschappijen zijn verantwoordelijk voor de nutsleidingen.

- Bezwaar: De inplanting van de oprit van nr 66 zou niet aangepast zijn aan de werkelijke situatie.

Bespreking:

- De inplanting van de opritten zal bij de uitvoering van de werken nog ter plaatse gecorrigeerd worden.

Besluit

Artikel 1

Het rooilijnplan opgenomen in de aanvraag tot omgevingsvergunning OMV_2024033433 wordt goedgekeurd.

Bijlagen

1. Rooilijn Everslaarstraat Deel1.pdf
2. Rooilijn Everslaarstraat Deel2.pdf
3. Rooilijn Everslaarstraat Deel3.pdf
4. Rooilijn Everslaarstraat Deel4.pdf

Provincie Oost-Vlaanderen
STAD LOKEREN



Dienst omgeving
Groentemarkt 1
9160 Lokeren
tel: 09 235 32 35

Opgemaakt door:
Ing. Tim Verdonck
Landmeter-expert
KAD210003

Datum opmaak: 23/10/2023

Aangebrachte wijzigingen
nr. 1 Aard 1ste versie datum 23/10/2023

Dossiernummer:
2022-GR02

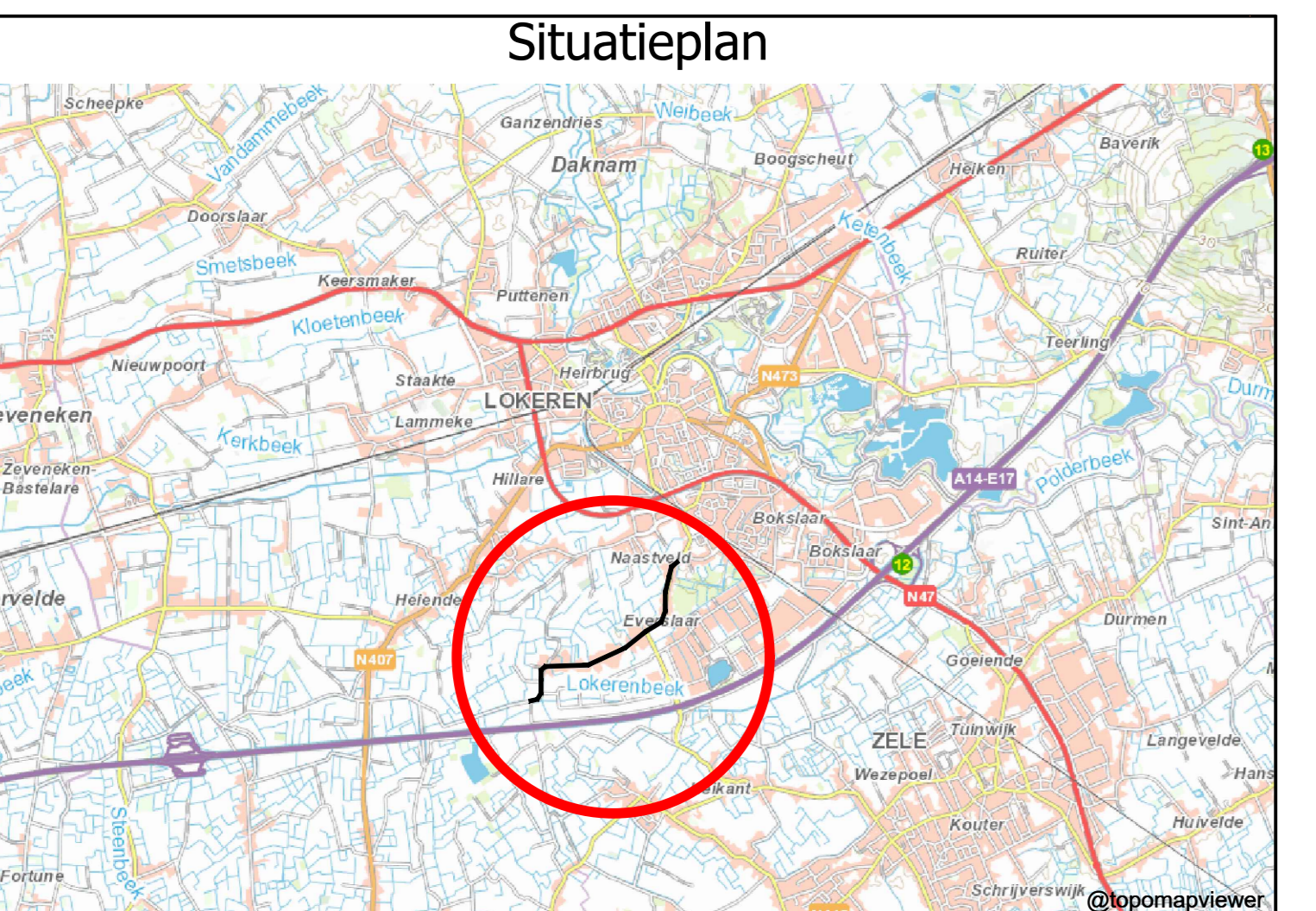
Bestandsnaam: 2022-GR02-rooilijnplan.dwg

**Everslaarstraat
ROOILIJNPLAN deel 1/4**

Neergelegd in het stadhuis voor openbaar onderzoek vanaf
Namens het college,
De algemeen directeur

Steven Verbeke
Filip Antheunis
De burgemeester
De voorzitter

Amfmetingen plan 2100x297 mm
Schaal 1 / 500
Deelgemeente Lokeren
Referentienummer AAPP *



COÖRDINATEN VAN DE KNIPPUNTEN

COÖRDINATENSTELSEL: LAMBERT'22

Nummer	X	Y	Nummer	X	Y
1	123696.94	197805.84	150	123689.32	197813.20
2	123696.56	197801.28	151	123677.81	197808.50
3	123686.70	197798.88	152	123667.13	197801.16
4	123670.60	197789.85	153	123655.56	197790.73
5	123670.71	197789.85	154	123647.48	197781.25
6	123660.18	197779.85	155	123641.77	197775.72
7	123649.21	197765.39	156	123631.26	197769.20
8	123630.73	197735.51	157	123615.59	197736.01
9	123615.69	197714.62	158	123608.68	197724.64
10	123606.56	197696.80	159	123602.62	197714.66
11	123604.38	197687.94	160	123595.19	197699.85
12	123598.30	197668.87	161	123588.85	197676.67
13	123593.75	197647.19	162	123585.98	197679.72
14	123591.71	197619.94	163	123582.63	197661.00
15	123590.54	197607.39	164	123580.09	197634.76
16	123584.23	197555.46	165	123577.17	197597.59
17	123581.38	197539.41	166	123573.74	197585.55
18	123575.04	197515.22	167	123571.90	197563.79
19	123568.01	197492.16	168	123569.27	197541.37
20	123565.65	197492.87	169	123563.54	197520.80
21	123554.80	197458.73	170	123564.34	197520.57
22	123537.37	197458.01	171	123543.42	197463.58
23	123532.40	197442.05	172	123540.52	197446.54
24	123549.23	197414.81	173	123538.98	197432.58
25	123541.33	197341.48	174	123538.22	197432.59
26	123539.27	197320.80	175	123535.56	197416.96
27	123537.01	197299.89	176	123532.66	197379.07
28	123534.94	197292.38	177	123529.31	197341.10
29	123533.49	197278.87	178	123526.73	197316.23
30	123533.99	197272.25	179	123523.59	197285.84
31	123531.22	197242.47	180	123523.94	197279.88
32	123528.06	197219.11	181	123522.38	197254.63
33	123526.04	197209.28	182	123522.15	197261.01
34	123521.21	197189.80	183	123519.15	197240.69
35	123518.44	197170.29	184	123518.11	197231.75
36	123510.99	197160.58	185	123516.01	197218.14
37	123505.73	197159.61	186	123511.37	197198.55
38	123515.59	197132.21	187	123509.21	197169.06
39	123514.05	197131.50	188	123493.86	197154.38
40	123521.52	197118.05	189	123487.54	197146.62
41	123512.47	197115.81	190	123483.50	197130.96
42	123502.23	197107.53	191	123451.15	197123.15
43	123500.81	197137.92			
44	123497.24	197137.72			
45	123495.56	197137.30			
46	123497.08	197134.22			
47	123484.15	197125.55			
47a	123484.55	197125.81			
48	123469.18	197116.92			

LEGENDA

rooilijnen

- op te heffen buurtweg
- nieuwe rooilijn
- te behouden rooilijn
- grens kadaster
- 208 knikpunt nieuwe rooilijn
- X.XX- afstand (in m) tussen knikpunten

inleevtingen

- al eigendom stad
- in te nemen gronden
- in te nemen naarmate bouwen of verkavelen
- zones met openbaar karakter - te reguleren



Tabel innames

Inname nr	Afd.	perceelnr SIE	Naam eigenaar	Kadastrale aard	Kadastrale opp.	Opp. inname
1	2	B 1694A	Stad Lokeren	Tuin	39m²	38.92m²
2	2	B 1406C	Stad Lokeren Cocquet H. Van Oevelen C. Van Oevelen L.	Bouwgrond	1220m²	19.28m²
3	2	B 1529E	Stad Lokeren	Bouwgrond	70m²	70.00m²
4	2	B 1529D	Blondeel D.	Huis	1144m²	32.35m²
5	2	B 1529C	Van Steirtegem J.-C.	Bouwgrond	1009	26.16m²

Lokeren 2de afdeling sectie B

Provincie Oost-Vlaanderen
STAD LOKEREN



Dienst omgeving
Groentemarkt 1
9160 Lokeren

tel: 09 235 32 35

Opgemaakt door:
Ing. Tim Verdonck
Landmeter-expert
KAD210003

Datum opmaak: 23/10/2023

Aangebrachte wijzigingen

nr.	Aard	datum
1	1ste versie	23/10/2023

Dossiernummer:
2022-GR02

Bestandsnaam: 2022-GR02-rooilijnplan.dwg

**Everslaarstraat
ROOILIJNPLAN deel 2/4**

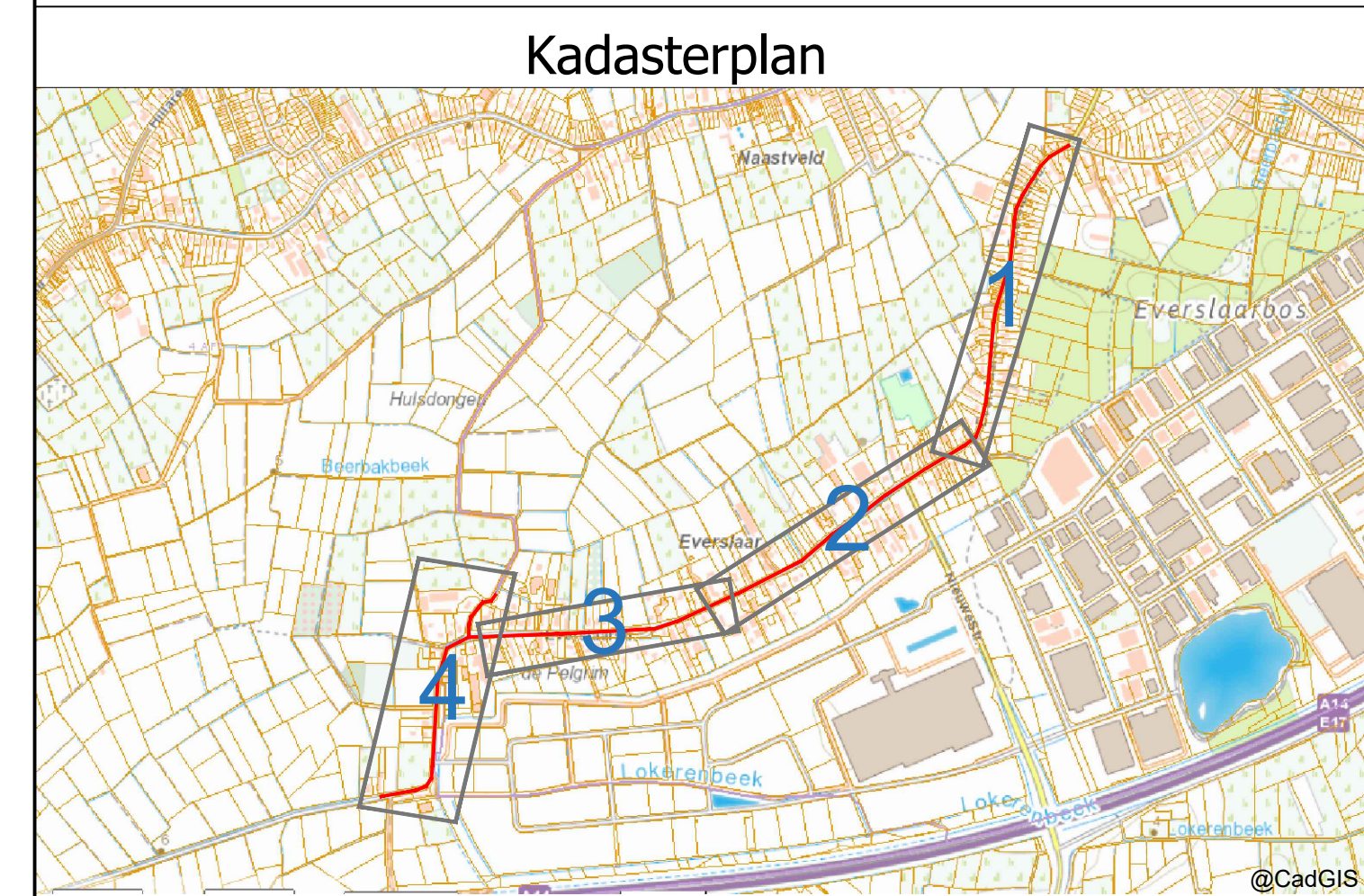
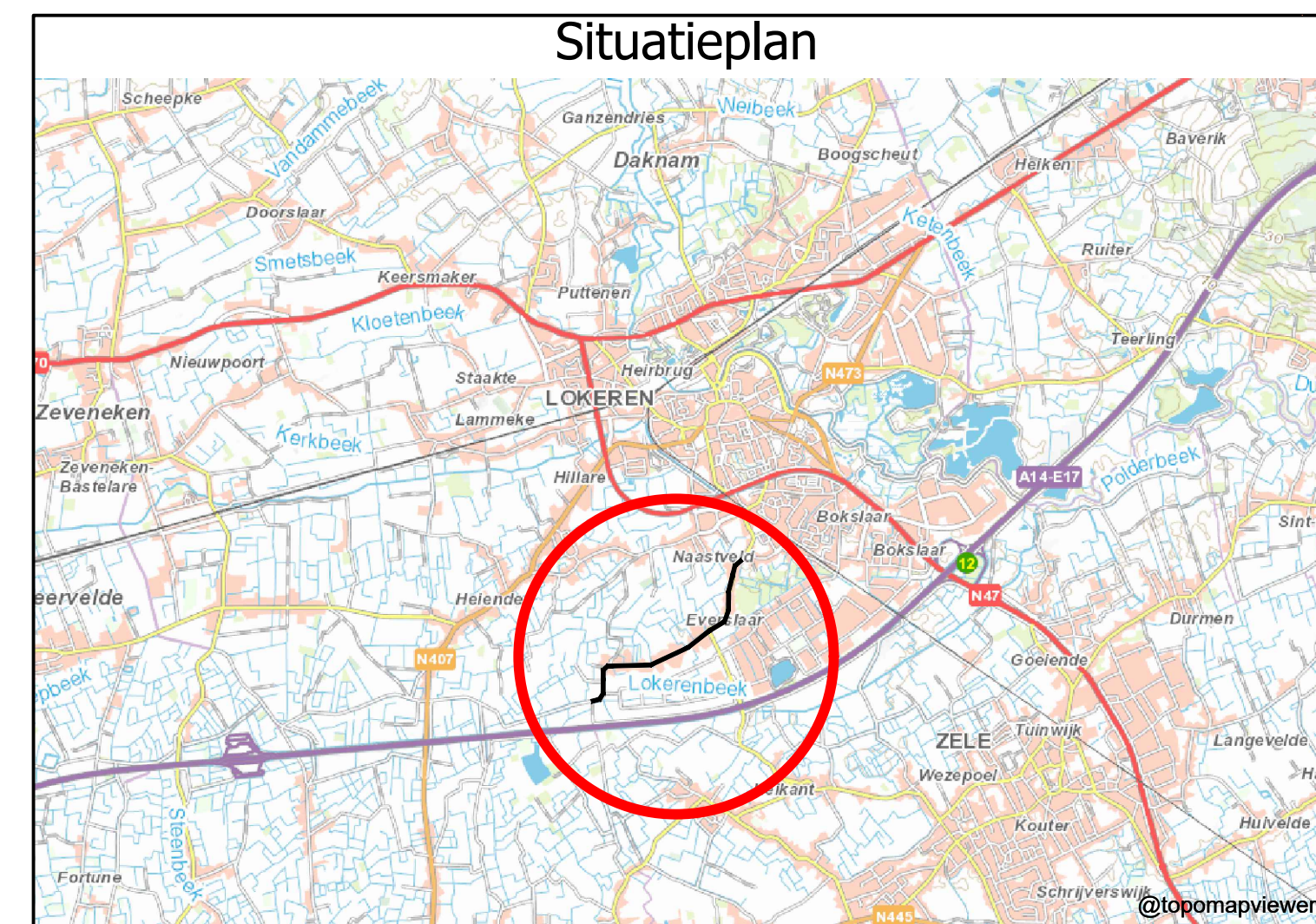
Neergelegd in het stadhuis voor openbaar onderzoek vanaf
Namens het college,
De algemeen directeur

Steven Verbeke
Filip Antheunis

Gezien en goedgekeurd door de gemeenteraad in zitting van
De algemeen directeur

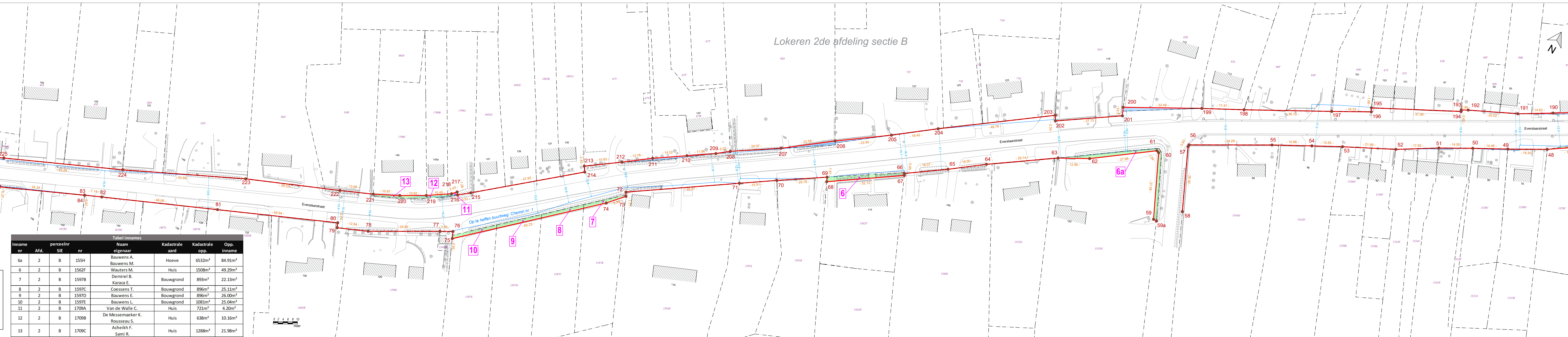
Steven Verbeke
Filip Antheunis

Afmetingen plan	Schaal	Deelgemeente	Referentienummer AAPD
1890x297 mm	1 / 500	Lokeren	*



COÖRDINATEN VAN DE KNIPPUNTEN			
COÖRDINATENSTELSEL - LAMBERT72			
Nummer	X	Y	
48	123469.18	197116.92	
49	123455.19	197108.55	
50	123442.65	197101.32	
51	123430.62	197094.17	
52	123415.68	197084.46	
53	123396.34	197074.00	
54	123385.35	197067.73	
55	123371.08	197058.52	
56	123341.73	197041.78	
57	123341.78	197040.95	
58	123333.68	197016.80	
58a	123346.58	197007.90	
59	123345.15	197007.91	
60	123332.70	197032.51	
61	123331.67	197032.85	
62	123309.59	197015.66	
63	123298.36	197009.13	
64	123274.38	196991.55	
65	123261.88	196981.56	
66	123247.39	196970.77	
67	123247.79	196970.01	
68	123221.73	196951.23	
69	123220.88	196952.89	
70	123203.85	196940.99	
71	123191.24	196931.96	
72	123153.06	196904.55	
73	123153.99	196903.05	
74	123148.46	196896.48	
75	123101.72	196850.96	
76	123100.44	196853.82	
77	123095.78	196850.88	
78	123070.44	196835.52	
79	123058.77	196830.17	
80	123057.89	196832.02	
81	123012.63	196810.90	
82	122969.06	196790.61	
83	122962.59	196787.59	
84	122962.62	196787.52	
190	123463.50	197130.96	
191	123451.15	197123.15	
192	123432.86	197113.84	
193	123430.36	197112.39	
194	123430.67	197111.85	
195	123398.21	197093.91	
196	123399.02	197092.46	
197	123384.97	197084.14	
198	123353.66	197065.97	
199	123338.45	197057.38	
200	123310.44	197040.95	
201	123311.98	197037.78	
202	123289.45	197021.63	
203	123288.25	197023.64	
204	123249.71	196993.75	
205	123234.64	196981.50	
206	123215.97	196967.39	
207	123198.41	196953.20	
208	123181.17	196941.27	
209	123176.57	196937.39	
210	123166.82	196930.46	
211	123155.26	196922.19	
212	123145.24	196914.26	
213	123132.80	196904.80	
214	123134.22	196902.81	
215	123098.45	196871.07	
216	123094.26	196867.49	
217	123093.43	196868.67	
218	123091.84	196868.63	
219	123083.29	196860.63	
220	123073.97	196854.92	
221	123064.31	196849.72	
222	123051.73	196843.87	
223	123015.95	196827.80	
224	122970.62	196804.68	
225	122926.18	196783.40	

LEGENDE rooilijnen		LEGENDE inkeuringen	
	op te heffen buurtweg		al eigendom stad
	nieuwe rooilijn		in te nemen gronden
	te behouden rooilijn		in te nemen naarmate bouwen of verkavelen
	grens kadaster		zones met openbaar karakter - te regulariseren
	knippunt nieuwe rooilijn		
	afstand (in m) tussen knippunten		



Tabel innames						
Inname nr	Afd.	perceelnr SIE nr	Naam eigenaar	Kadastrale aard	Kadastrale opp.	Opp. inname
6a	2	B 155H	Bauwens A.	Hoewe	6532m ²	84.91m ²
6	2	B 1562F	Bauwens M.	Huis	1508m ²	49.29m ²
7	2	B 1597B	Demirel B. Karaca E.	Bouwgrond	893m ²	22.13m ²
8	2	B 1597C	Coessens T.	Bouwgrond	896m ²	25.11m ²
9	2	B 1597D	Bauwens E.	Bouwgrond	896m ²	26.00m ²
10	2	B 1597E	Bauwens L.	Bouwgrond	1081m ²	25.04m ²
11	2	B 1709A	Van de Walle C.	Huis	721m ²	4.20m ²
12	2	B 1709B	De Messemaeker K. Rousseau S.	Huis	638m ²	10.16m ²
13	2	B 1709C	Acheikh F. Sami R.	Huis	1288m ²	21.98m ²

Provincie Oost-Vlaanderen STAD LOKEREN



Dienst omgeving
Groentemarkt 1
9160 Lokeren

tel: 09 235 32 35

Opgemaakt door:
Ing. Tim Verdonck
Landmeter-expert
KAD210003

Datum opmaak: 23/10/2023

Aangebrachte wijzigingen	
nr.	datum
1	1ste versie 23/10/2023

Dossiernummer:
2022-GR02

Bestandsnaam: 2022-GR02-rooilijnplan.dwg

Everslaarstraat ROOILIJNPLAN deel 3/4

Neergelegd in het stadsbus voor openbaar onderzoek vanaf

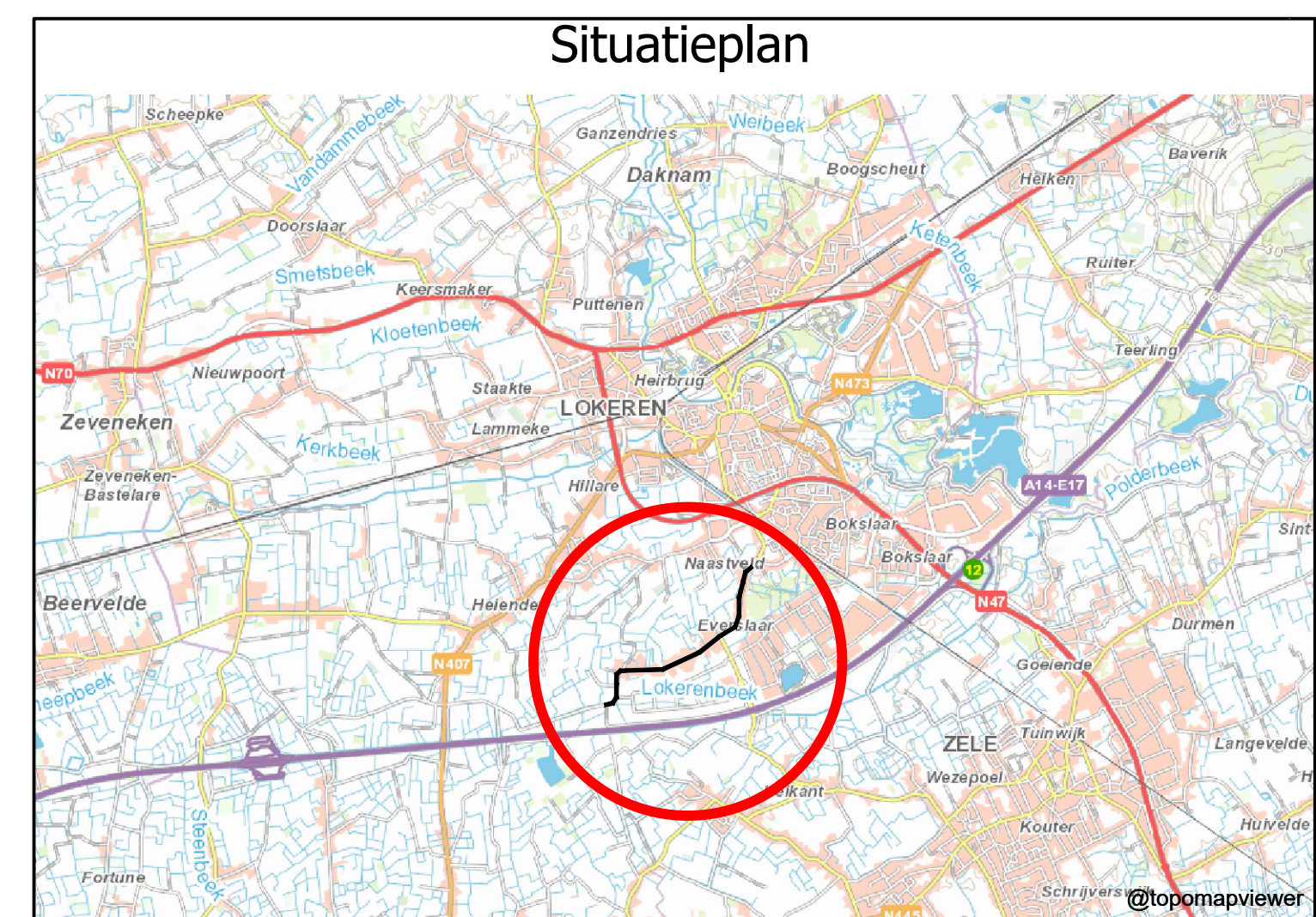
Namens het college,
De algemeen directeur

Steven Verbeke
Filip Antheunis

Gezien en goedgekeurd door de gemeenteraad in zitting van
De algemeen directeur

Steven Verbeke
Filip Antheunis

Afmetingen plan	Schaal	Deelgemeente	Referentienummer AAPD
1840x297 mm	1 / 500	Lokeren	*

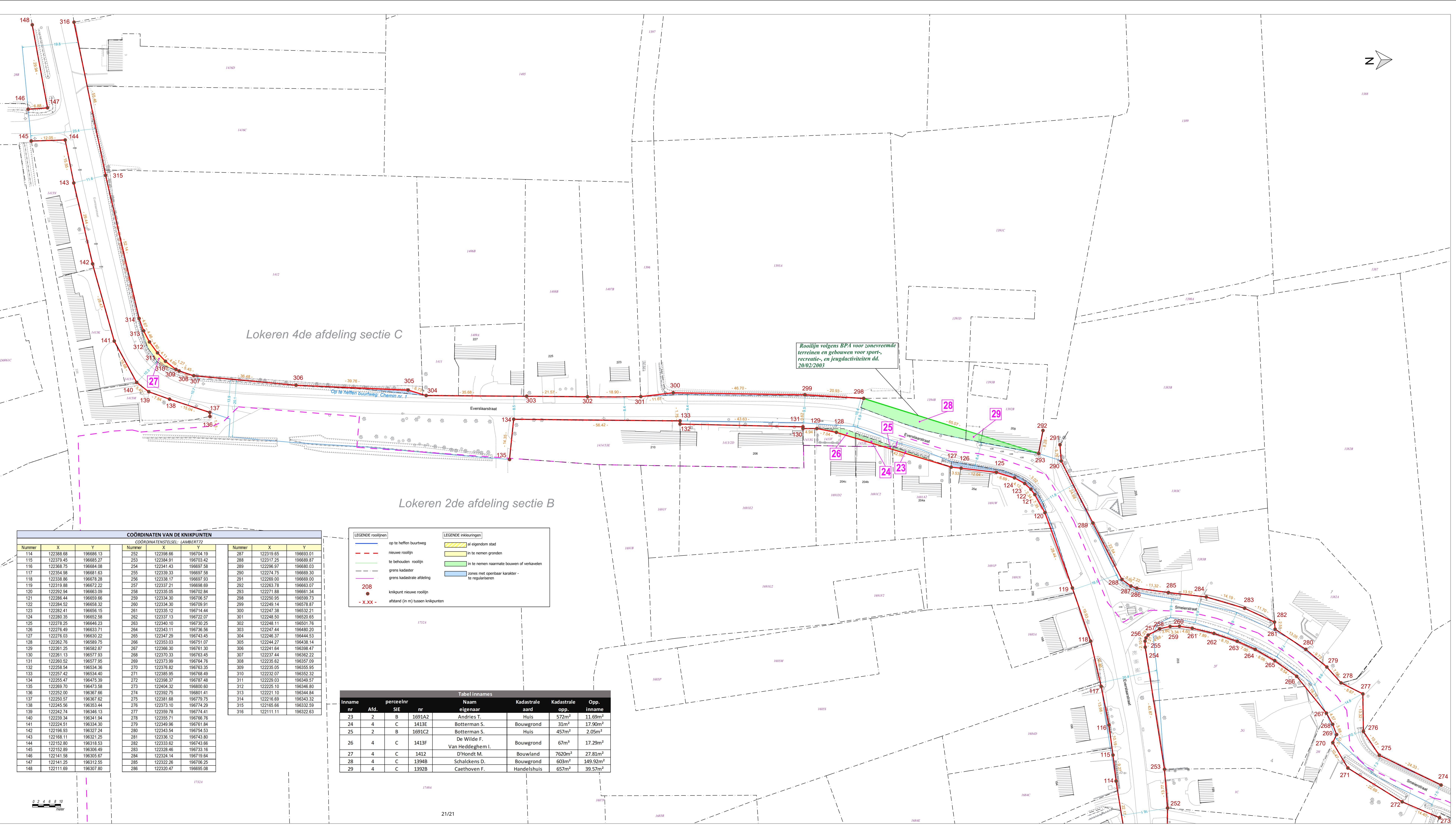
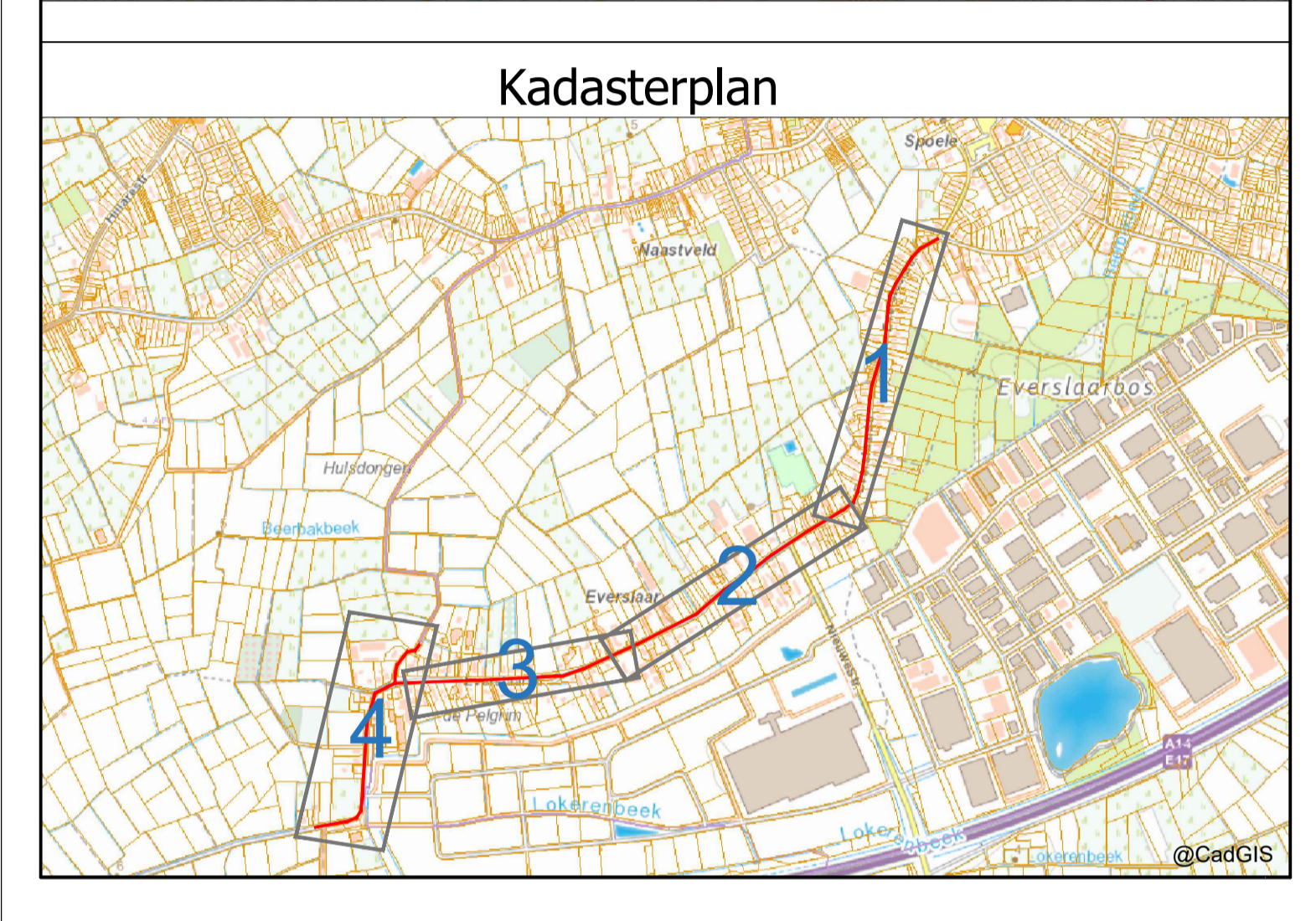
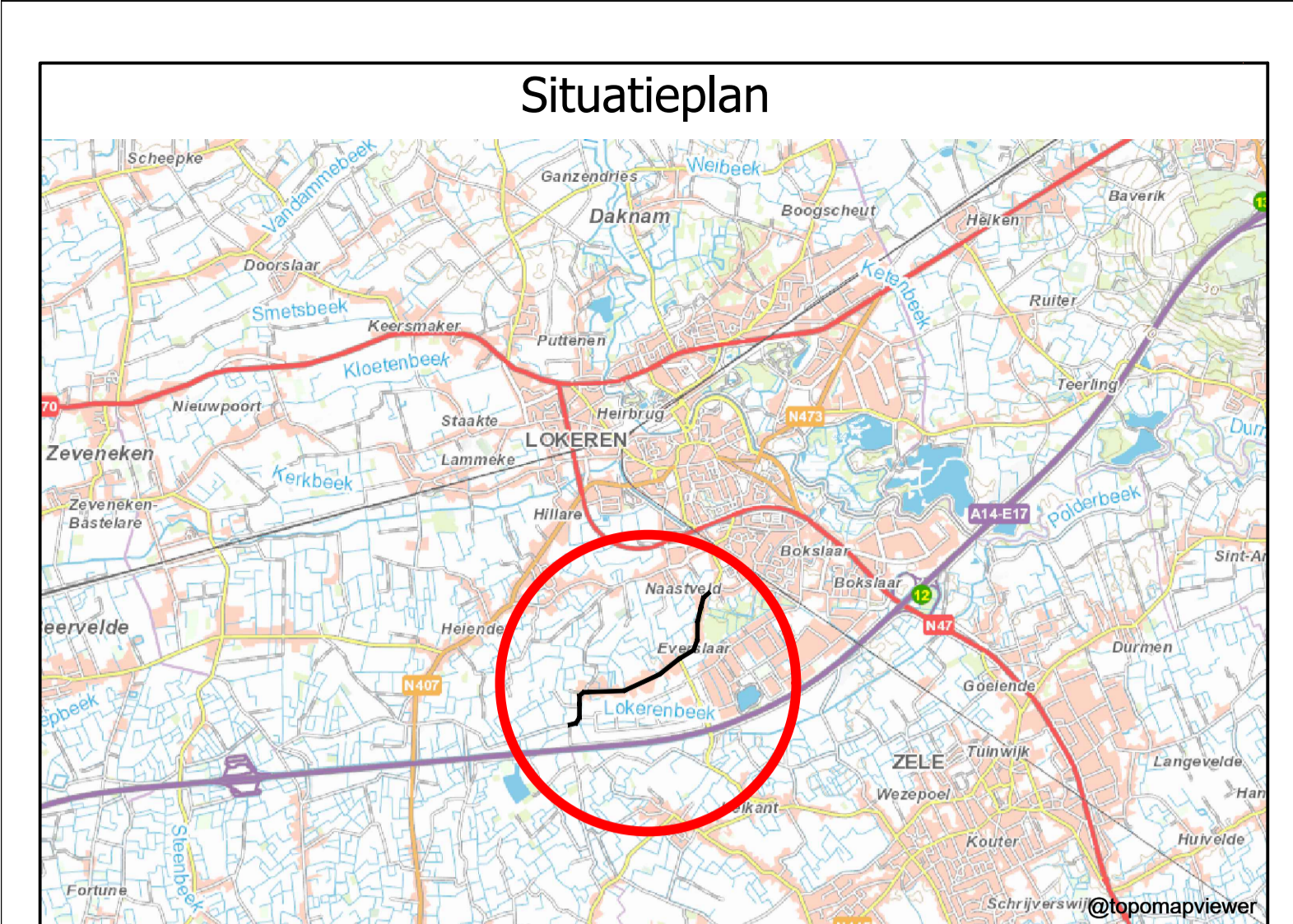


COÖRDINATEN VAN DE KNIPPUNTEN			COÖRDINATENSTELSEL: LAMBERT72		
Nummer	X	Y	Nummer	X	Y
82	122969.06	196790.61	224	122970.62	196804.68
83	122962.59	196787.59	225	122926.18	196783.40
84	122962.62	196787.52	226	122885.59	196764.28
85	122930.74	196772.28	227	122870.80	196757.46
86	122930.58	196772.62	228	122871.05	196756.91
87	122881.64	196754.51	229	122843.18	196743.69
88	122845.89	196733.24	230	122835.01	196739.19
88a	122849.38	196724.85	231	122812.13	196731.62
89	122845.30	196722.49	232	122801.42	196727.85
90	122841.08	196731.02	233	122797.62	196726.68
91	122820.81	196722.65	234	122782.79	196723.09
92	122806.92	196718.09	235	122768.99	196720.01
93	122782.41	196710.58	236	122755.31	196717.38
94	122762.00	196704.09	237	122740.70	196716.23
95	122750.84	196695.80	238	122721.14	196714.68
96	122752.31	196684.87	239	122686.74	196711.01
97	122743.36	196683.56	240	122686.88	196709.18
98	122712.92	196681.77	241	122652.42	196706.82
99	122692.38	196681.97	242	122629.75	196704.73
100	122674.46	196682.30	243	122629.44	196706.65
101	122646.27	196684.26	244	122595.26	196702.86
102	122645.75	196685.65	245	122595.16	196701.54
103	122630.54	196686.16	246	122558.82	196701.74
104	122609.79	196686.46	247	122516.03	196703.70
105	122609.49	196687.31	248	122515.69	196701.59
106	122579.69	196687.05	249	122488.26	196701.49
106a	122580.69	196682.41	250	122459.92	196704.21
106b	122584.54	196672.14	251	122459.62	196701.97
107	122572.60	196687.13	252	122398.66	196704.19
107a	122578.81	196670.25	253	122384.91	196703.42
108	122550.75	196687.39	317	122683.26	196704.00
109	122504.84	196688.37	318	122707.95	196706.05
110	122483.24	196689.53	319	122753.33	196709.93
111	122469.11	196688.76	320	122753.59	196707.75
112	122427.53	196689.67	321	122750.54	196704.75
113	122410.63	196689.18	322	122741.52	196699.50
114	122388.68	196686.13	323	122734.32	196696.28
115	122379.45	196685.27	324	122722.89	196693.33
116	122368.75	196684.08	325	122709.16	196692.43
			326	122684.48	196693.55

LEGENDE rooilijnen		LEGENDE inkleuringen	
	op te heffen buurtweg		al eigendom stad
	nieuwe rooilijn		in te nemen gronden
	te behouden rooilijn		in te nemen naarmate bouwen of verkavelen
	grens kadaster		zones met openbaar karakter - te regulariseren
	knippunt nieuwe rooilijn		
	afstand (in m) tussen knippunten		

Tabel innames							
Inname nr.	Afd.	perceelnr.	Naam eigenaar	Kadastrale aard	Kadastrale opp.	Opp. inname	
14	2	B	28A	Jodimo	Bouwaanbouw	3203m²	94.41m²
15	2	B	28A	Jodimo	Bouwaanbouw	3770m²	32.56m²
16	2	B	25	Bauwens P. Laureys M.	Huis	11860m²	59.50m²
17	2	B	23F	De Saert P. Slagmulders P.	Huis	1067m²	23.44m²
19	2	B	23G	De Wilde A. Verdonck D.	Huis	1049m²	32.46m²
19	2	B	19D	Van Grembergen Greta Van Grembergen Magda Van Grembergen Myriam Van Grembergen Ria	Bougrond	886m²	43.49m²
20	2	B	19C	Steeman A. Van Kerckhove M.	Bougrond	936m²	40.37m²
21	2	B	17F	De Cock G. De Wolf A.	Bougrond	1103m²	5.04m²
22	2	B	17G	Van Grembergen Greta Van Grembergen Magda Van Grembergen Marc Van Grembergen Myriam Van Grembergen Ria	Bougrond	1024m²	21.26m²





COÖRDINATEN VAN DE KNIPKUNTEN

COÖRDINATENSTELSSEL: LAMBERT'22

Nummer	X	Y	Nummer	X	Y	Nummer	X	Y
114	122368.68	196806.13	252	122368.66	196704.19	287	122319.65	196693.01
115	122379.45	196685.27	253	122384.91	196703.42	288	122317.25	196689.87
116	122368.75	196684.08	254	122341.43	196697.58	289	122296.97	196669.30
117	122354.98	196681.63	255	122339.33	196697.58	290	122274.75	196669.30
118	122338.86	196678.29	256	122338.17	196697.93	291	122269.00	196669.00
119	122319.88	196672.22	257	122337.21	196698.69	292	122263.78	196663.07
120	122292.94	196663.09	258	122335.05	196702.84	293	122271.88	196661.34
121	122286.44	196659.66	259	122334.30	196706.57	294	122250.95	196659.73
122	122284.52	196658.32	260	122334.30	196709.91	299	122249.14	196657.87
123	122282.41	196656.15	261	122335.12	196714.44	300	122247.38	196652.21
124	122280.35	196652.98	262	122337.13	196722.07	301	122248.50	196650.65
125	122278.25	196648.23	263	122340.10	196730.25	302	122248.11	196651.78
126	122276.49	196633.71	264	122343.11	196736.56	303	122247.44	196649.20
127	122276.03	196630.22	265	122347.29	196743.45	304	122246.37	196644.53
128	122262.76	196589.75	266	122353.03	196751.07	305	122244.27	196648.14
129	122261.25	196582.87	267	122368.30	196761.30	306	122241.64	196638.47
130	122261.13	196577.93	268	122370.33	196763.45	307	122237.44	196632.22
131	122260.52	196577.95	269	122373.99	196764.76	308	122235.62	196635.09
132	122258.54	196534.36	270	122376.82	196783.35	309	122235.05	196635.95
133	122257.42	196534.40	271	122385.95	196788.49	310	122232.07	196632.32
134	122255.47	196475.39	272	122388.37	196787.48	311	122229.03	196630.57
135	122269.70	196473.59	273	122404.32	196800.80	312	122225.10	196634.80
136	122252.00	196367.66	274	122392.75	196801.41	313	122221.10	196634.84
137	122250.57	196367.62	275	122381.68	196779.75	314	122216.69	196634.32
138	122245.56	196353.44	276	122373.10	196774.29	315	122165.66	196632.59
139	122242.74	196346.13	277	122368.78	196774.41	316	122111.11	196632.63
140	122236.34	196341.94	278	122355.71	196766.76			
141	122224.51	196334.30	279	122349.96	196761.84			
142	122196.93	196327.24	280	122343.54	196754.53			
143	122188.11	196321.25	281	122336.12	196743.80			
144	122152.80	196316.63	282	122333.62	196743.66			
145	122152.89	196308.49	283	122328.46	196733.16			
146	122141.58	196305.67	284	122324.14	196719.64			
147	122141.25	196312.55	285	122322.26	196706.25			
148	122111.89	196307.80	286	122320.47	196695.08			

LEGENDEN

LEGENDE rooilijnen	LEGENDE hokkeuringen
op te heffen buurtweg	al eigendom stad
nieuwe rooilijn	in te nemen gronden
te behouden rooilijn	in te nemen naarmate bouwen of verkavelen
grens kadaster	zones met openbaar karakter - te regulariseren
grens kadastrale afdeling	
knikpunt nieuwe rooilijn	
afstand (in m) tussen knikpunten	

Tabel Innames

Inname nr	Afd.	perceelnr	SIE nr	Naam eigenaar	Kadastrale aard	Kadastrale opp.	Opp. inname
23	2	B	1691A2	Andries T.	Huis	572m²	11.69m²
24	4	C	1413E	Botterman S.	Bougrond	31m²	17.90m²
25	2	B	1691C2	Botterman S.	Huis	457m²	2.05m²
26	4	C	1413F	De Wilde F. Van Heddeghem I.	Bougrond	67m²	17.29m²
27	4	C	1412	D'Hondt M.	Bouwland	7620m²	27.81m²
28	4	C	1394B	Schalckens D.	Bougrond	603m²	149.92m²
29	4	C	1392B	Caethoven F.	Handelshuis	657m²	39.57m²

Provincie Oost-Vlaanderen

STAD LOKEREN

Dienst omgeving
Groentemarkt 1
9160 Lokeren
tel: 09 235 32 35

Opgemaakt door: Ing. Tim Verdonck
Landmeter-expert
KAD210003

Datum opmaak: 23/10/2023

Aangebrachte wijzigingen

nr.	Aard	datum
1	1ste versie	23/10/2023

Dossiernummer: 2022-GR02
Bestandsnaam: 2022-GR02-rooilijnplan.dwg

Everslaarstraat ROOILIJNPLAN deel 4/4

Verorgeld in het stadshuis voor openbaar onderzoek vanaf tot en met

Steven Verbeke
Filip Anthoenis
De Burgemeester

Getien en goedgekeurd door de gemeenteraad in zitting van

Steven Verbeke
Filip Anthoenis
De voorzitter

Afmetingen plan	Schaal	Deelgemeente	Referentienummer AAPP
1260x594 mm	1 / 500	Lokeren	*