

Oudenaarde, 16 oktober 2024

Overeenkomstig het decreet lokaal bestuur breng ik ter kennis van de raadsleden dat volgende voorstellen/vragen aan de agenda van de gemeenteraadszitting van maandag, 21 oktober 2024 worden toegevoegd dit overeenkomstig artikel 3 § 1 van het huishoudelijk reglement van de gemeenteraad houdende:

“Gemeenteraadsleden kunnen uiterlijk vijf dagen vóór de vergadering voorstellen of vragen aan de agenda toevoegen.

Wanneer een raadslid een voorstel aan de agenda toevoegt dient dit te omvatten: voorstel van beslissing en een toelichtende nota.

Wanneer een raadslid louter een vraag agendeert hoeft dit niet vergezeld te zijn van een voorstel van beslissing en toelichtende nota.

Voorstellen en vragen worden geagendeerd volgens grootte van de fractie.

Op vragen volgt enkel een antwoord van de betrokken schepen of burgemeester. Enkel de vraagsteller heeft mogelijkheid tot wederantwoord”.

voorzitter,

Mathieu De Cock

BP1. Raadslid Luc Lammens

BP2. Vraag 1: spaarwaterbekken Mullem

Het waterspaarbekken in Mullem is er gekomen na een enorme wolkbreuk boven Mullem en Huise en nog verder westwaarts. Dit gebeurde in de zomer van de jaren 1986 of 1987. Niettegenstaande er toen nog geen sprake was van klimaatverandering, gebeurde dit toch. Het gevolg van die wolkbreuk was een danige overstroming in Mullem, Zingem en Ouwegem. Op een bepaald moment stond het water 2 meter hoog in de molen van Mullem aan de N60. Het waterspaarbekken heeft bijna 30 jaar goed gefunctioneerd maar is nu dringend aan grondig onderhoud toe. Het waterspaarbekken is dichtgeslibd en heeft maar een inhoud meer van 30 à 40 cm diepte ; de buizen en de sluis zijn dichtgeslibd. Het probleem is niet onbekend want de brandweer is al moeten optreden om erger te voorkomen. Rond het spaarbekken ligt al een dam van zandzakjes die ondertussen reeds gescheurd

en kapot zijn.

Vraag:

1. Wanneer gaat het waterspaarbekken en omgeving in Mullem de nodige en grondige onderhoudswerken krijgen om in geval van overmacht erger te voorkomen ?

BP3. Raadslid Wim Dhont

BP4. Vraag 1: voetpad brug Kortrijkstraat

In de Kortrijkstraat onder de brug stopt langs beide kanten van de straat het voetpad en gaat over in een soort van kassei-parkeerplaats.

Meestal staan hier reglementair auto's geparkeerd en moeten de voetgangers het fietspad opgaan, wat op zijn beurt niet afgescheiden is van de rijbaan (zie foto).

Dit creëert een zeer onveilige situatie voor zowel voetgangers als fietsers.

Vraag:

1. Kan hier op korte termijn iets aan gedaan worden?



HP1. BIA - Zaak der wegen Marmaló - Goedkeuring

Motivering

Bevoegdheid/rechtsgrond

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

Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, in werking op 01 september 2009, zoals tot op heden gewijzigd;

Decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning;

Bestuursdecreet van 07 december 2018;

Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017, meer bepaald artikels 326 tot en met 341 betreffende het bestuurlijk toezicht;

Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017, inzonderheid artikel 40 en 41 betreffende de bevoegdheden van de gemeenteraad;

Decreet van 3 mei 2019 houdende gemeentewegen, inzonderheid artikel 12 §2;

E-mail Provincie Oost-Vlaanderen van 29 augustus 2024 betreffende de vraag naar de beslissing over de zaak der wegen;

E-mail Jan Allaert – Provincie Oost-Vlaanderen van 9 oktober 2024 betreffende herhaald verzoek naar de beslissing over de zaak der wegen.

Feiten/context/motivering/adviezen van diensten

SITUATIESCHETS

Er werd op 6 oktober 2023 een omgevingsvergunningaanvraag ingediend door BV Miix Land (Ieperstraat 188, 8980 Zonnebeke) en BV Miix Holding (Brusselsesteenweg 151, 9090 Melle). De aanvraag werd ontvankelijk en volledig verklaard op 5 november 2023 en heeft betrekking op de percelen gelegen Aalststraat / Desiré Waelkensstraat, kadastraal bekend als 6^{de} afdeling Oudenaarde – Edelare, sectie A nrs 0007 S7, B9, D8, C9, A9, L8, W8, X8 en 0002 Y.

Het betreft een aanvraag tot verkavelingsproject 'Aldia' – 'Marmaló' met inbegrepen de aanleg van nieuwe wegenis.

Overeenkomstig artikel 12, §2 van het Decreet Gemeentewegen kan de aanleg of wijziging van een gemeenteweg met toepassing van artikel 31 van het Omgevingsvergunningsdecreet opgenomen worden in een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen. Dit op voorwaarde dat een ontwerp rooilijnplan aan het aanvraagdossier wordt toegevoegd. Dat is hier het geval.

Vervolgens bepaalt artikel 31 van het Omgevingsvergunningsdecreet dat de gemeenteraad bevoegd is om te beslissen over de aanleg van de wegenis, hetgeen impliceert dat de gemeenteraad zich uitspreekt over de ligging, breedte en de uitrusting van de gemeenteweg en de eventuele opname in het openbaar domein.

Dit betreft een uitdrukkelijk aan de raad voorbehouden bevoegdheid in de zin van artikel 41, 9° van het Decreet Lokaal Bestuur. De gemeenteraad moet dus een beslissing nemen over de zaak der wegen alvorens de vergunningverlenende overheid een beslissing kan nemen over de totaliteit van de aanvraag.

Herneming:

Het college nam op 18 maart 2024 kennis van het ontwerp 'zaak der wegen'. Het dossier werd op de raadszitting van 25 maart 2024 verdaagd.

Doordat er geen raadsbeslissing (goedkeuring / weigering) over de zaak der wegen voorlag, kon de omgevingsvergunningaanvraag door het college in zitting van 29 april 2024 niet worden behandeld en werd de omgevingsvergunning geweigerd.

De aanvrager stelde bij de deputatie beroep in tegen deze weigeringsbeslissing. Om dit beroep inhoudelijk te kunnen behandelen, vraagt de provincie Oost-Vlaanderen nu aan de gemeenteraad zich alsnog uit te spreken over de zaak der wegen in dit dossier.

Het projectgebied situeert zich aan de zuidelijke rand van de kern van Oudenaarde. Het gaat om een voormalig fabrieksterrein dat gelegen is langs de Aalststraat en achteraan grenst aan de Desiré Waelkensstraat.

De aanvraag omvat het verkavelen van de gronden, bestemd voor zowel één- als meergezinswoningen en KMO en kantoren.

De aanvraag gaat gepaard met de aanleg van nieuwe wegen en openbaar domein. Ook verschillende zones rondom de projectsite (onderdeel van het openbaar domein) worden mee opgenomen in de aanvraag, om de nieuwe ontwikkeling mooi te kunnen laten aansluiten op dit omliggende openbaar domein.

OPENBAAR ONDERZOEK

De aanvraag werd onderworpen aan een openbaar onderzoek. Dit vond plaats van 20 november 2023 tot en met 19 december 2023.

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek werden er 39 bezwaarschriften ontvangen.

Inhoud van de bezwaren (thematisch gebundeld):

1. Inzage dossier

Bezwaarindieners betreurt dat het bouwdoos niet volledig raadpleegbaar was binnen het gereserveerde tijdsframe aan de balie 'omgeving'. Niet alle documenten van de aanvraag konden per mail worden bezorgd aan bezwaarindieners. Het dossier was onvoldoende raadpleegbaar via het omgevingsloket.

2. Effecten op de omgeving

Bezwaarindieners zijn van mening dat de effecten op de omgeving onvoldoende werden gemotiveerd.

3. Afwijkingen BPA

Bezwaarindieners merken op dat voorliggende aanvraag op verschillende vlakken afwijkt van de stedenbouwkundige voorschriften van het BPA. Bezwaarindieners zijn van oordeel dat geen toepassing kan gemaakt worden van art. 4.4.9/1 VCRO betreffende de afwijking op de voorschriften van (>15 jaar) oude BPA's. Volgens bezwaarindieners betreft het BPA 'Maagdendale' geen aanvullend BPA, maar moet het worden beschouwd als afwijkend. Bovendien voorziet het BPA een bestemming 'Groenzone', waardoor het BPA zou voorzien in ruimtelijk kwetsbaar gebied. Om de voorziene afwijkingen mogelijk te maken is volgens bezwaarindieners de opmaak van een RUP vereist.

4. Functionele inpasbaarheid

Volgens bezwaarindieners is voorliggende gemengde ontwikkeling niet functioneel inpasbaar binnen de omgeving. Een KMO-zone of gemengde ontwikkeling komt volgens bezwaarindieners niet voor in de onmiddellijke omgeving.

5. Woonbehoefte

Volgens bezwaarindieners is er binnen Oudenaarde geen behoefte aan bijkomende woonontwikkeling.

6. Bouwprogramma

Bezwaarindieners zijn van oordeel dat het voorliggende ontwerp een te zwaar programma voorziet op de site. Zowel het aantal woonentiteiten als de KMO-ruimte wordt te grootschalig bevonden. De aanvraag voorziet een te groot aantal bouwlagen.

7. Verlies aan groen

Volgens bezwaarindieners heeft voorliggend project natuurschade tot gevolg. Ter hoogte van de Desiré Waelkensstraat wordt een biologisch waardevolle zone deels ingenomen, op het terrein zouden 64 bomen worden gerooid.

8. Grondverschuivingsgevoeligheid

De omgeving van de bouwplaats is gevoelig voor grondverschuivingen. Rooien van de aanwezige bomen zou de stabiliteit van de omgeving in het gedrang kunnen brengen, waardoor het risico op grondverschuivingen kan toenemen.

Het bouwproject is gesitueerd binnen een waterrijke zone, voorzien van bemaling kan de stabiliteit van de omwonende huizen in het gedrang brengen. Bezwaarindieners dringen aan op de nodige maatregelen ter voorkomen van grondverschuivingen. Een voorafgaande grondige risicoanalyse en stabiliteit studie had moeten uitgevoerd worden indien van de verkavelingsaanvraag.

9. Mobiliteitsimpact

- a. De aansluiting op Diependale zou volgens bezwaarindieners een negatieve invloed hebben op de verkeersveiligheid en de woonomgeving belasten. De huidige losweg met een beperkte breedte is volgens bezwaarindieners onvoldoende uitgerust om een bijkomende ontsluiting op te voorzien.
- b. De voorziene ontsluiting op Diependale zou de veiligheid/zichtbaarheid van de fietsers in het gedrang brengen.
- c. De capaciteit van de omgevende straten zou onvoldoende zijn om de bijkomende verkeersstroom aan te kunnen. De geschatte impact op de mobiliteit wordt volgens bezwaarindieners zwaar onderschat. Volgens bezwaarindieners kan zonder concrete inplanting van de voorziene parkeerplaatsen geen degelijke mobiliteitsstudie worden opgemaakt.
- d. De maximalistische invulling van het woonproject leidt tot onaanvaardbare kunstgrepen, ook qua mobiliteit.

10. Parkeren

De voorziene parkeernorm is volgens bezwaarindieners onvoldoende, waardoor een parkeerproblematiek in de omgevende straten zou kunnen ontstaan. Een KMO-unit dient te voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor de werknemers en bezoekers, dit ligt niet voor. Bezwaarindieners verwijzen naar bestaande kantoorfuncties in de omgeving die een grote parkeerlast op het openbaar domein afwentelen.

11. Luchtvervuiling

Het bijkomende verkeer zal volgens bezwaarindieners de luchtvervuiling doen toenemen. Door bebouwen van de site langs de Aalststraat zou een 'streetcanyon' worden gecreëerd, waardoor luchtvervuiling meer kan blijven hangen.

12. Asbest

De te slopen constructies bevatten volgens bezwaarindieners asbest, de nodige voorzorgen dienen genomen om verspreiding van asbeststof te voorkomen.

13. Hinder

Het programma voorziet binnen de ontwikkeling een mix aan functies, die hinder zouden kunnen veroorzaken t.a.v. de omgeving. Voorzien van bijkomende bewoning zou de privacy van omwonenden kunnen aantasten. Zowel tijdens de werken als nadien verwachten omwonenden bijkomende geluidshinder t.g.v. de activiteiten en het bijkomende verkeer. Bezwaarindieners wensen de garantie dat er geen werken worden uitgevoerd tussen 17u en 7u 's morgens.

14. Visuele impact

Optrekken van het project heeft een negatieve impact op het uitzicht van de omgevende woningen tegenover het bouwproject. Het vrije uitzicht op de stad en groenzone zou worden beperkt.

15. Visueel vormelijke elementen

- a. De voorschriften zijn volgens bezwaarindieners eerder vrijblijvend, waardoor geen duidelijk beeld kan gevormd van de op te richten bouwvolumes.

16. Perceelsgrens

- a. Bezwaarindieners is van oordeel dat het volledig bebouwen van lot 1, tot tegen de perceelsgrens ruimtelijk niet wenselijk is.

17. Onduidelijke verkavelingsvoorschriften

- a. Volgens bezwaarindieners zijn de verkavelingsvoorschriften zeer vrijblijvend betreffende de toegelaten functies, en bouwhoogtes. Een inschatting over de inpasbaarheid van het project zou daardoor niet mogelijk zijn.
- b. Inrichten van nieuwe KMO- of horecafuncties tot op de perceelsgrenzen (lot 1 en lot 4) is volgens bezwaarindieners niet aanvaardbaar. De voorschriften zijn volgens bezwaarindieners onvoldoende gespecificeerd m.b.t. de toegelaten hoofd- en nevenbestemmingen.

18. Cumulatieve impact

In de omgeving zijn de laatste jaren veel woonprojecten bijgekomen met een enorme impact op de leefbaarheid. Bezwaarindieners zijn van oordeel dat geen nood is aan een bijkomende woonbuurt, maar aan een groenzone.

19. Sociale invulling.

Bezwaarindieners verwachten in een dergelijk grootschalig bouwproject een minimaal percentage sociale woningbouw. Deze lijkt in de aanvraag te ontbreken.

20. Acheologisch vooronderzoek

Bezwaarindiener stuurt aan op voldoende archeologisch vooronderzoek op de site.

21. Terreinbezetting

De aanvraag voorziet in een grote terreinbezetting. De voorziene bezettingsgraad (circa 40%) is volgens bezwaarindieners onverenigbaar met de omgeving en niet aanvaardbaar in het licht van de waterproblematiek.

22. Waterhuishouding

De aanvraag is gesitueerd binnen een overstromingsgevoelige zone volgens de watertoetskaarten. De te bouwen ondergrondse parkeergarage bevindt zich grotendeels binnen de meest overstromingsgevoelige zone. De aanvraag voorziet onvoldoende compenserende maatregelen, waardoor het bouwproject zou leiden tot wateroverlast voor de omgeving. Voorliggende aanvraag zou volgens bezwaarindieners de watertoets niet doorstaan.

23. Biologisch waardevol gebied

Voorliggende aanvraag zou een biologisch waardevolle zone zo goed als volledig vernietigen in functie van de te realiseren toegangsweg. Voorliggende aanvraag heeft volgens bezwaarindiener vermijdbare schade tot gevolg.

Evaluatie van de bezwaren:

Enkel de aspecten met betrekking tot de aanleg van de wegenis en het openbaar domein maken deel uit van de zaak der wegen. De opmerkingen die in bezwaarschriften 1 t.e.m. 8 en 11 t.e.m. 23 worden gemaakt, behoren hier niet toe. De raad kan zich hierover dus niet uitspreken; deze bezwaren moeten door de vergunningverlenende overheid worden behandeld.

Wat betreft de bezwaren inzake mobiliteitsimpact en parkeren (nrs. 9 en 10): deze staan wel in directe relatie tot de 'zaak der wegen' en vallen aldus onder de bevoegdheid van de raad.

Beoordeling:

De opgelegde parkeernorm wordt gehaald. De maximale parkeerdruk (bewoners, bezoekers, KMO en kantoren) werd berekend in het MOBER. De gunstige ligging (centrum / openbaar vervoer), het maximaal inzetten op dubbelgebruik van de publieke parkeerplaatsen, het voorzien van deelwagens en fietsvoorzieningen, zijn elementen die de parkeerdruk positief beïnvloeden.

De hoofdontsluiting gebeurt via de Aalststraat; enkel de bewonerstoegang tot de ondergrondse parkeergarage gebeurt via Diependale. De breedte werd met AWV besproken, de heraanleg is voorzien in dezelfde vergunningsaanvraag.

Uit het MOBER kwam verder naar voor dat het project geen noemenswaardige impact zou hebben op de verkeersleefbaarheid van de omgeving, noch op de verzadigingsgraden van de omliggende kruispunten. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken alsook de provinciale omgevingsvergunningscommissie, nuanceerden dit standpunt reeds: er bestaat wel degelijk een zekere verkeersdruk op de N8 (Leupegemstraat) en de N46 (Aalststraat), vooral tijdens de ochtend- en avondspits. Door het voorliggend verdichtingsproject is een geringe verkeerstoename te verwachten. De meerwaarde van het project is zodanig dat dit maatschappelijk te verantwoorden is. Dit standpunt kan worden bijgetreden.

Er wordt dus aan de raad voorgesteld de bezwaren worden voor wat betreft de zaak der wegen niet te weerhouden.

BEOORDELING ZAAK DER WEGEN

De gemeenteraad moet zich uitspreken over 'de zaak der wegen' (zijnde de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeentewegen, en over de eventuele opname in het openbaar domein). De gemeenteraad houdt hierbij rekening met de principes en doelstellingen uit het Decreet Gemeentewegen:

De algemene doelstelling uit art. 3. Is erop gericht om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren, o.a. door de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau en de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak.

Algemeen belang

Overeenkomstig art. 4, 1° Decreet Gemeentewegen dienen wijzigingen van het gemeentelijk wegennet steeds ten dienste te staan van het algemeen belang.

Door de herontwikkeling van deze fabriekssite ontstaat een nieuwe (trage!) wegverbinding tussen de Aalststraat en Desiré Waelkensstraat. Deze fiets- en voetgangersdoorsteek kan een alternatief bieden voor het drukke tracé via Diependale. Een aanzienlijk deel van de ruimte wordt voorzien als openbaar domein. Deze doorwaadbaarheid (ook in het licht van de geplande KMO-functies) strekt niet enkel de toekomstige bewoners van de site tot nut, maar ook de ruimere omgeving en haar gebruikers en dient dus een algemeen belang.

Verkeersveiligheid

Overeenkomstig artikel 4, 3° van het Gemeentewegendecreet dient bij de beslissingen omtrent de wijzigingen aan het gemeentelijk wegennet steeds de verkeersveiligheid in aanmerking te worden genomen.

De site op zich is autoluw, waarbij conflicten tussen (vracht)verkeer en zachte weggebruikers zo veel als mogelijk worden vermeden.

Echter, door de ontsluiting van de grondgebonden woningen en bijhorende parkeerplaats in het noorden van het projectgebied te voorzien, ontstaat een (vermijdbare) kruising van het vrijliggende fietspad Desiré Waelkensstraat. Dit op een moeilijk leesbaar en bijgevolg gevaarlijk punt. Ook de motivatienota die het ontwerpteam specifiek over deze materie aan het dossier heeft toegevoegd, kan niet overtuigen. Het ontwerpteam geeft terecht aan dat de fietsverbinding ook ter hoogte van de Bergstraat en Diependale wordt gekruist. Dit betreft echter bestaande kruisingen waar door de vermenging van verkeer de aandacht van fietsers spontaan verhoogt. Een nieuwe kruising in het ononderbroken tussenstuk moet worden vermeden.

Krachtens artikel 77 van het gemeentewegendecreet, werd een tweede lid ingevoegd bij artikel 71 van het omgevingsvergunningsdecreet van 25/04/2014. Daarin is bepaald dat de vergunningverlenende overheid in de (eventuele) vergunning verplicht en integraal de voorwaarden moet opnemen die de gemeenteraad i.h.k.v. de zaak der wegen heeft opgelegd.

De dienst stelt dus voor om als voorwaarde bij de zaak der wegen op te leggen dat geen uitweg voor gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd hulpdiensten) mag worden voorzien via het noordelijk deel van het projectgebied, welke een gevaarlijke en vermijdbare dwarsing van het fietspad Desiré Waelkensstraat zou betekenen.

Ontsluiting aangrenzende percelen

Overeenkomstig artikel 4, 4° van het Gemeentewegendecreet dienen bij de beslissingen omtrent de wijzigingen aan het gemeentelijk wegennet steeds de ontsluiting van de aangelande percelen in aanmerking te worden genomen.

Aangelande percelen worden niet negatief beïnvloed door de aanleg van nieuwe wegenis.

Opname openbaar domein

Het eigendomsstatuut van de verbindingsweg tussen blok A & B in het zuidwesten van het projectgebied blijft privaat. De inlijving in het openbaar domein door kosteloze grondafstand zou voor dit project namelijk een horizontale eigendomsopdeling betekenen (cf. ondergrondse parkeergarage), wat niet wenselijk is voor de stad (vooral voor wat betreft het beheer en onderhoud van de wegenis en dan vooral de mogelijke discussies over aansprakelijkheid bij schade). De doorgang kan worden verzekerd middels een erfdiensbaarheid, op te nemen in de notariële akte.

Advies mobiliteit:

Dit advies is voorwaardelijk gunstig, met onderstaande opmerkingen:

- Implementatie van maatregelen voor aansluitingen, parkeerplaatsen, duurzame vervoerswijzen, verkeersveiligheid, toegankelijkheid en leefbaarheid.
- Regelmatige monitoring van verkeersstromen en leefkwaliteit na de uitvoering van het project, met aanpassingen indien nodig.
- Actieve betrokkenheid van belanghebbenden bij de verdere planning en uitvoering, met ruimte voor feedback en aanpassingen.

Advies bestuur infrastructuur ontwerp:

Dit advies is gedeeltelijk gunstig, met onderstaande opmerkingen:

Wegenisplan:

Ondanks bezwaren van de stad werd de uitrit van de woningen (F) voorzien langs de Desiré Waelkensstraat. Deze uitrit kruist de fietsring en is door het creëren van een extra conflictsituatie te vermijden.

Bij de inrit voor voertuigen langs de Aalstraat moet nagegaan worden of het afstromend water van de helling geen overlast zal geven op de baan onderaan de helling. Hier is mogelijks een rooster nodig.

Rioleringsplan

Bij wadi's 3A, 3B en 3C liggen de verbindingsbuizen (bijna) even hoog of hoger dan het maaiveld (bv MV peil tussen A en B is 14,60 en bovenkant buis is 14,66) . Buizen moeten minimale dekking hebben.

De peilen van de wadi's op het grondplan komen niet allemaal overeen met de peilen van de figuren (nr 20) in de conceptnota (bv bodem op plan 14,30 en in figuur 4,20).

Verbindingen tussen wadi 2 en wadi 3A zitten in fundering van wegenis. De buizen moeten extra beschermd worden bij uitvoering. Dit geldt ook voor andere buizen tussen wadi's die onder betonpaden liggen.

Typedwarsprofielen

Het voetpad aan de Aalstraat moet thv de inrit voor voertuigen voorzien worden van volgende opbouw: betonstraatstenen 22x11x10 cm in elleboogverband op bed van 3 cm steenslag en brekerszand en 25 cm schraal beton fundering.

Bij gefundeerd gazon helling beperken tot max. 0,5% om betere infiltratie toe te laten ipv af te laten stromen naar betonpad. Ook andere waterdoorlatende verharding mag maar helling van max 0,5 % hebben.

Onder lijnvormige elementen wordt fundering in drainerend schraal beton voorzien. Dit is handmatig moeilijk te verdichten en zal vermoedelijk te weinig draagkracht hebben. Beter om schraal beton te voorzien als fundering.

Parkeervakken zijn voorzien in grasbetontegels met substraat. Deze hebben de neiging om sneller te verzakken dan gewone grasdallen. Deze worden beter vervangen door grasdallen type 'Drainix' of gelijkwaardig.

Op profiel I en G is het materiaal naast het gebouw niet beschreven.

Bi profiel D wordt kasseiverharding in V-vorm aangelegd. Door afstroming van de steile berm zal dit kans geven op waterstagnatie.

Bij profiel H staan betonstraatstenen type Oudenaarde. Type voor niet overrijdbare voetpaden is 22x22x10 op legbed van steenslag en brekerszand. Opstaande boordsteen is niet nodig.

Er is geen typedwarsprofiel van trapzone toegevoegd.

Rooilijnenplan

In de zones waar de rooilijn een groenzone doorkruist en geen natuurlijke grens heeft moet een fysieke scheiding voorzien worden zoals bv. een bordsteen.

Algemeen

Er werd enkel een globale raming toegevoegd. De omstandige meetstaat en het bestek moeten voor aanbesteding aan de dienst openbare werken ter goedkeuring voorgelegd worden. Deze moeten opgemaakt worden volgens de laatste versie van het standaardbestek 250.

Gelet op het bovenstaande, wordt voorgesteld om de 'zaak der wegen' zoals blijkt uit de vergunningsaanvraag, goed te keuren mits inachtneming van de opmerkingen en voorwaarden.

Link met het meerjarenplan

Geen

Budgettaire weerslag

Geen

Communicatie

De beslissing wordt door de dienst ruimtelijke ordening meegedeeld aan de aanvragers / Provincie Oost-Vlaanderen.

Besluit

Artikel 1. Het rooilijnplan en het ontwerp tot aanleg van wegenis en groenvoorzieningen tussen de Aalststraat en de Desiré Waelkensstraat, kadastraal gekend onder 6^{de} afdeling Oudenaarde – Edelare, sectie A nrs 0007 S7, B9, D8, C9, A9, L8, W8, X8 en 0002 Y, worden goedgekeurd mits inachtneming van de opmerkingen uit de verschillende adviezen en de in artikel 2 geformuleerde voorwaarde.

Artikel 2. Er kan geen ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd hulpdiensten) worden voorzien via het noordelijk deel van het projectgebied, welke een gevaarlijke en vermijdbare dwarsing van het fietspad Desiré Waelkensstraat zou betekenen.

Artikel 3. De wegenisinfrastructuur en omliggende groenzone moet om niet aan de stad worden overgedragen en zal worden opgenomen in het openbaar domein, met uitzondering van de verbindingsweg tussen blok A & B in het zuidwesten van het projectgebied. Deze blijft privaat; de doorgang moet worden verzekerd middels een erfdienstbaarheid, op te nemen in de notariële akte. Alle kosten verbonden aan deze bepalingen vallen ten laste van de overdrager.

Artikel 4. De gemeenteraad neemt kennis van het tijdens het openbaar onderzoek ontvangen bezwaren en besluit deze voor wat de zaak der wegen betreft, ontvankelijk maar ongegrond te verklaren.

Artikel 5. Het college van burgemeester en schepenen wordt belast met de verdere afhandeling van het dossier, hierbij inbegrepen het afsluiten van een overeenkomst met de aanvrager voor wat betreft de lasten en waarborg voor de aanleg en oplevering van het openbaar domein.