



gemeenteraad

uittreksel uit de notulen

Zitting van maandag 25 augustus 2025 om 20:00 uur
raadzaal, Verhoevenlei 11, 2930 Brasschaat

Aanwezig : Robert Geysen - voorzitter
Adinda Van Gerven - waarnemend burgemeester
Bruno Heirman, Inez Ven, Carla Pantens, Karina Hans, Joris Van Cauwelaert,
Kelly D'Haen - schepenen
Dimitri Hoegaerts, Luc Van der Schoepen, Philip Cools, Jan Jambon, Rudi
Pauwels, Karin Beyers, Erwin Callens, Hedwig van Baarle, Ingeborg Hermans,
Jef Konings, Goele Fonteyn, Linsey De Vooght, Sven Simons, Matthias Gulickx,
An-Sofie Dewinter, Sylvia Lathouwers, Lore Fonteyn, Bryan Verhoeven, Elke De
Maeyer, Herman Van Mieghem, Kato Broos, Wouter Covens, Tim Willekens -
raadsleden
Ward Schevernels - algemeen directeur

Verontschuldigd : Bart Brughmans - schepen
Lynn De Vocht - raadslid

OPENBARE ZITTING

19. Lage Kaart. 2025/OMV/0107: Heraanleg moerriool Lage Kaart tussen Peter Benoitlei & Mollei. Wijziging rooilijn.

Feiten en motivering

Op 20 december 2024 werd de omgevingsvergunning OMV_2024154445 voor wegen- en rioleringswerken Lage Kaart vak Mollei – Peter Benoitlei ingediend bij de provincie. Op 16 januari 2025 werd ontbrekende info opgevraagd. Op 13 maart 2025 werd het dossier volledig en ontvankelijk verklaard.

De omgevingsvergunning wordt aangevraagd voor het aanleggen van een gescheiden rioleringsstelsel in de Lage Kaart en enkele zijstraten, het vellen van bomen, het volledig herinrichten van de bovenbouw van de wegenis en het exploiteren van een bronbemaling klasse 1.

De aanvraag van de omgevingsvergunning bevat een rooilijnplan. Op 13 maart 2025 diende de provincie een verzoek in bij de gemeente om een beslissing te nemen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg.

Volgens het omgevingsvergunningendecreet art 31§1 roept het college van burgemeester en schepenen, op verzoek van de bevoegde overheid de gemeenteraad samen om een beslissing te nemen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg.

De gemeenteraad spreekt zich uit over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg, en over de eventuele opname in het openbaar domein. Hierbij wordt rekening gehouden met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.

Er werd een eerste openbaar onderzoek gehouden van 21 maart 2025 tot en met 15 april 2025. Er werden 53 afzonderlijke bezwaarschriften ontvangen. 45 bezwaren handelden over de voorziene knip in Middelkaart ter hoogte van het kruispunt met Lage Kaart.

Het college besliste op 12 mei 2025 om de plannen te laten aanpassen en de knip in Middelkaart te verwijderen. Het principe werd eveneens toegelicht op de algemene commissie van 19 mei 2025. Hierdoor werden de plannen aangepast en werd een nieuwe projectinhoudversie opgeladen. Het rooilijnplan werd eveneens gewijzigd.

Op 28 mei 2025 diende de provincie een tweede verzoek in bij de gemeente om een beslissing te nemen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg.

Er werd een tweede openbaar onderzoek gehouden van 7 juli 2025 tot en met 5 augustus 2025. Er werden 7 afzonderlijke bezwaarschriften ingediend. De bezwaren werden tijdig ingediend en zijn ontvankelijk.

De gemeenteraad neemt kennis van de bezwaarschriften in bijlage. De gemeenteraad is enkel bevoegd voor de bezwaren die handelen over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg.

Behandeling bezwaarschriften:

De bezwaren over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg handelen over:

Bezwaar Veldstraat 335: Het inrichten van een parkeerzone en groenzone ter hoogte van een bestaande verharding op privaat terrein.

Weerlegging: Door de aanleg van opritten bij een wegeaanleg werd een richtkader opgemaakt dat bekrachtigd is door het college van burgemeester en schepenen. We delen u dan ook via deze weg mee dat u een oprit zal krijgen van 3,5 meter recht voor uw vergunde garage, met een gevleugelde uitwaaiëring tot 4,5 meter aan de straatzijde. Het ontwerp volgt de goedgekeurde principes van het college. Binnen het beperkte profiel is gestreefd naar een evenwichtige verdeling van de beschikbare ruimte.

Bezwaar: de voetpaden voldoen niet aan de minimale wettelijke veiligheidsnormen of afmetingen

Weerlegging: In dit bezwaar worden enkel citaten gedaan uit vademecums en werkboeken, maar geen concrete bezwaren aangehaald.

Het fietspad op de Lage Kaart maakt deel uit van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF). Dit netwerk verbindt belangrijke bestemmingen zoals woonkernen, scholen en bedrijven via veilige en comfortabele fietsverbindingen, verspreid over heel Vlaanderen.

Omdat het fietspad op de Lage Kaart deel uitmaakt van het BFF, moet het voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen, opgelegd door de Vlaamse overheid. Zo wordt de veiligheid, het comfort en de aantrekkelijkheid van functionele fietsverbindingen gewaarborgd.

We begrijpen uw bezorgdheid over de breedte van de voetpaden, zeker in zones waar bebouwing vlak tegen de rooilijn staat. Binnen het beperkte profiel is gestreefd naar een evenwichtige verdeling van de beschikbare ruimte.

Onder het punt uitrusting openbaar domein, Lage Kaart wordt de beschikbare ruimte verder uiteengezet.

Bezwaar: De nieuwe rijbaan van Lage Kaart wordt te smal ingetekend

Weerlegging: Onder het punt uitrusting openbaar domein en uitrusting openbaar domein, Lage Kaart, wordt de wegcategorisering en de aftoetsing van de rijbaanbreedte Lage Kaart besproken.

Bezwaar Middelkaart: Er wordt geen wachtzone voorzien voor de ouders nabij de huidige schoolpoort Middelkaart

Weerlegging: In het bezwaar wordt aangehaald dat er geen wachtzone wordt voorzien voor ouders nabij de huidige schoolpoort van Middelkaart.

Wij wijzen erop dat basisschool De Vlinder op eigen terrein een wachtzone zal inrichten. Deze oplossing wordt als voldoende beschouwd en sluit aan bij de visie om de publieke ruimte rondom de school verkeersveiliger en overzichtelijker te maken.

Er is dan ook geen noodzaak om bijkomende infrastructuur op openbaar domein te voorzien.

Bezwaar Middelkaart: De rijbaanvernauwing ter hoogte van Het Venneke

Weerlegging: Er wordt veel aandacht besteed aan de veiligheid van de voetgangers. Er wordt een afzonderlijk vrijliggend trottoir voorzien in beide richtingen (Middelkaart) met telkens een zebrapad (Middelkaart en Het Venneke).

Fietzers rijdend in de Middelkaart komende van de Lage Kaart fietsen op een vrijliggend fietspad. De fietser die een richtingsverandering uitvoert moet steeds voorrang verlenen (art. 12 wegcode). Zich op het einde van een fietspad op de rijbaan begeven om rechtdoor te rijden wordt niet als een manoeuvre beschouwd in de wegcode. Net om deze reden wordt rugdekking voorzien om deze beweging in alle veiligheid te kunnen laten uitvoeren. Indien de fietser linksaf wil draaien (Het Venneke in) moet hij de basisregels van de voorrang respecteren. De vernauwing zal de gehele snelheid op het kruispunt verlagen.

Het verkeer dat de vernauwing wil voorbijrijden richting Hoge Kaart moet voorrang verlenen aan tegemoetkomende voertuigen (art. 12 wegcode). Het verkeer dat vanuit Het Venneke komt blijft zijn voorrang van rechts behouden. De vernauwing wijzigt de voorrangsregels op het kruispunt niet. De analyse werd uitgevoerd (rijbewegingen voertuig, fietsers en bewegingen van voetgangers). De fietspaden sluiten correct aan fietspad < > rijbaan Middelkaart en verhogen de veiligheid van de fietsers aan het kruispunt met Lage Kaart. Dit betreft een significante verbetering tegenover het verleden en zetten de fietsers in een juiste positie ter hoogte van het kruispunt.

Bezwaar Middelkaart: Er wordt geen oversteek voorzien voor de fietsers nabij de schoolomgeving
Weerlegging: *In het bezwaar wordt aangegeven dat er geen specifieke oversteek voor fietsers is voorzien nabij de schoolomgeving aan de Middelkaart.*

Wij wijzen erop dat de schoolomgeving zich bevindt in een fietsstraat, waar de fietser centraal staat en gemotoriseerd verkeer ondergeschikt is. Binnen deze inrichting wordt reeds maximaal ingezet op fietsveiligheid en zichtbaarheid.

Daarnaast zijn er in de directe schoolomgeving voldoende zebrapaden aanwezig, die niet alleen de oversteekbaarheid voor voetgangers verbeteren, maar ook bijdragen aan het algemene verkeersremmende karakter van de straat. Aangezien het om een fietsstraat met een schoolomgeving gaat, is de gemiddelde snelheid laag en is de oversteekbaarheid voor fietsers mee verzekerd binnen het geheel van maatregelen.

Er is dan ook geen nood aan bijkomende infrastructurele oversteken specifiek voor fietsers.

Bezwaar Leopoldslei: wijziging van voetpad naar fietspad

Weerlegging: *In het bezwaar wordt aangehaald dat de wijziging van voetpad naar fietspad op de Leopoldslei problematisch zou zijn voor voetgangers.*

Wij wijzen erop dat conform de Wegcode voetgangers toegelaten zijn om gebruik te maken van het fietspad wanneer er geen afzonderlijk voetpad beschikbaar is.

De aanpassing is bedoeld om de fietsverbinding te verbeteren, zonder de doorgang voor voetgangers te verhinderen. Deze ingreep kadert binnen het beleid om actieve verplaatsingen zoals fietsen en stappen te stimuleren, met behoud van een veilige en gedeelde ruimte.

Bezwaar kruispunt Lage Kaart/Leopoldslei: conflict tussen rijstrook Lage Kaart richting Augustijnslei en afslagstrook richting Leopoldslei.

Weerlegging: *Het bezwaar stelt dat er sprake zou zijn van een conflict tussen de rijstrook op Lage Kaart richting Augustijnslei en de afslagstrook naar Leopoldslei.*

Wij wijzen erop dat de inrichting van het kruispunt conform de geldende richtlijnen gebeurt en verkeerskundig als duidelijk en veilig wordt beoordeeld. Er is een duidelijke rijstrookindeling voorzien. Er is dan ook geen sprake van een verkeerskundig conflict tussen beide bewegingen.

Bezwaar wegmarkeringen

Weerlegging: *Het bezwaar stelt dat de markeringen ter hoogte van de oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers op het kruispunt Lage Kaart/Middelkaart/Leopoldslei niet verkeersveilig zijn ingetekend.*

Wij wijzen erop de markeringen niet vergunningsplichtig zijn.

Toch geven wij alvast mee dat de richtlijnen van het fietsvademecum gevolgd worden. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt rond fietsverkeer in voorrang en zonder voorrang. In beide gevallen verschilt de markering. De richtlijnen over het doortrekken van de zebrapaden over vrijliggende fietspaden (fietsvademecum) worden eveneens gevolgd.

Bij opmaak van het definitieve signalisatieplan, in samenwerking met de politie, zullen de andere wegmarkeringen verder bekeken worden.

Bezwaar rooien van laanbomen

Weerlegging: *Vanwege de slechte standplaats van de bomen en de conflicten met nutsleidingen en verhardingen is ervoor gekozen om de bomen te vellen en de dreef te herstellen met nieuwe*

aanplantingen. De nieuwe bomen krijgen allen degelijke bomengrond om in te groeien en worden omringd door wortelgeleidingspanelen. De nieuwe nutsleidingen zullen onder het voetpad aangelegd worden, en de riolering onder de rijweg, zodoende dat er niet langer een conflict is met de boomwortels en andere ondergrondse structuren.

Bezwaar over het ontbreken van een mobiliteitsstudie en verkeerstellingen

Weerlegging: De herinrichting in deze zone is het resultaat van een traject dat werd opgezet in samenwerking met een studiebureau. Dit traject maakt deel uit van een wijkgerichte aanpak om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Brasschaat te verbeteren.

Bezwaar over het wijzigen van Lage Kaart naar een voorrangsweg.

Weerlegging: Het bezwaar richt zich tegen het voornemen om Lage Kaart als voorrangsweg in te richten.

In het ontwerpplan wordt Lage Kaart ingericht als een gebiedsontsluitingsweg, conform de richtlijnen van de (nieuwe) wegcategorisering in Vlaanderen. Deze weg verbindt verschillende woonwijken met hogere orde wegen en verwerkt doorgaand verkeer, wat een duidelijke voorrangssituatie vereist.

De zijstraten die aansluiten op de Lage Kaart zijn daarentegen als erftoegangswegen gecategoriseerd. Volgens de categoriseringsprincipes is het logisch dat deze ondergeschikte wegen geen voorrang hebben op de gebiedsontsluitingsweg.

Daarbij komt dat vanaf diverse zijstraten de zichthoeken naar de Lage Kaart beperkt zijn, wat leidt tot onveilige situaties en onduidelijkheid bij weggebruikers. Het invoeren van een eenduidige voorrangsweg verhoogt de verkeersveiligheid en leesbaarheid van het kruispuntgedrag.

Onder het punt uitrusting openbaar domein, Lage Kaart, wordt de heraanleg van de kruispunten Lage Kaart met de lokale wegen type 3 verder besproken.

De andere bezwaren handelen niet over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg. De gemeenteraad is hiervoor niet bevoegd.

Behoud van de rooilijn

Op 30 december 1968 werd bij koninklijk besluit de rooilijnplannen van Lage Kaart vak Schagendreef – Augustijnslei, vak Augustijnslei – Rustoordlei en vak Rustoordlei – Henrilei goedgekeurd.

Deze rooilijnplannen voorzagen in zowel zones om toe te voegen aan de openbare wegenis als zones om te onttrekken aan de openbare wegenis ter realisatie van de nieuwe rooilijn.

Naar aanleiding van de wegen- en rioleringswerken Lage Kaart werd de rooilijn van deze bestaande rooilijnplannen afgetoetst aan de bestaande feitelijke toestand en het ontwerp.

De bestaande rooilijn van de vermelde rooilijnplannen wordt grotendeels overgenomen. Ondertussen werd op de meeste plaatsen deze rooilijn gerealiseerd.

Echter zijn er een aantal locaties waar de overdracht van de gronden nog niet werd gerealiseerd:

- Lage Kaart 227, lot 1 ter hoogte van Van de Willei: Op 14 maart 1995 werd er een bouwtoelating 1995/B/049 afgeleverd voor het renoveren van een handelseigendom. Hierbij werd de hoekafschuining, zoals voorzien op het rooilijnplan van 1968, gerespecteerd. In de feitelijke toestand is er reeds een voetpad aanwezig ter hoogte van lot 1. Het voetpad zal tijdens de wegenwerken heraangelegd worden. De overdracht van lot 1 moet echter nog uitgevoerd worden. Hierdoor wordt de ligging van de rooilijn van 1968 behouden.

- Lage Kaart 254-264, loten 2-7 thv Middelkaart: De bestaande gebouwen worden getroffen door de rooilijn van 1968. De gebouwen springen meer naar voor en zorgen momenteel voor een smaller openbaar domein. Dit heeft zowel een visueel aspect als een technisch aspect naar inrichting van de openbare ruimte.

Het ontwerp van de wegen- en rioleringswerken werd aangepast aan deze bestaande situatie. Door de beperkte openbare ruimte kunnen er geen parkeerplaatsen worden voorzien in deze zone. Het fietspad wordt aangelegd op een minimale breedte van 1,75m. Het fietsvademecum beveelt een minimale breedte van 2,00m aan voor enkelrichtingsfietspaden. Echter is er momenteel onvoldoende ruimte beschikbaar in het wegprofiel en dient er een evenwicht gezocht te worden in de verdeling van de beschikbare ruimte. Het fietspad vertoont hier een knik en wordt naast de rijbaan verhoogd aangelegd, gescheiden door goot, boordsteen en een

schrikstrook.

Het voetpad wordt aangelegd tot tegen de gevels. Echter is de minimale, beschikbare breedte van het voetpad slechts 0,70m.

Kruisende voetgangers, rolstoelen, kinderwagens,... zullen onvoldoende ruimte hebben om dit punt te kruisen.

De rooilijn van 1968 wordt hier dan ook behouden. Indien een omgevingsvergunning wordt aangevraagd voor een sloop en een nieuwbouwproject, zal de nieuwbouw meer naar achteren geplaatst moeten worden. De grondafstand kan na de realisatie van een nieuwbouwproject uitgevoerd worden en op langere termijn leiden tot een breder openbaar domein, waar iedere weggebruiker een plaats vindt, zoals de code van de goede praktijk en vademecums voorschrijven. Hierdoor wordt de rooilijn van 1968 behouden.

- Lage Kaart 245, lot 8 thv Leopoldslei. Op 4 maart 1958 werd er een bouwtoelating 1958/B/039 afgeleverd voor het verbouwen van een woning. Het bestaande gebouw heeft reeds een hoekafschuining ter hoogte van het kruispunt. Deze hoekafschuining, zoals voorzien op het rooilijnplan van 1968, werd steeds gerespecteerd. Het voetpad en fietspad zullen heraangelegd worden ter hoogte van lot 8. Visueel behoort lot 8 reeds tot het openbaar domein. Echter moet de overdracht van lot 8 bij akte nog uitgevoerd worden. Hierdoor wordt de rooilijn van 1968 overgenomen op het nieuwe rooilijnplan.

- Lage Kaart 279-281, lot 9A-9B: Het rooilijnplan van 1968 voorziet een zone om te onttrekken uit het openbaar domein en toe te voegen tot het privaat domein van de aanpalende percelen. De gebouwen 279-281 springen meer naar achteren. Momenteel zijn de loten 9A en 9B ingericht als voortuin, visueel horende bij de achterliggende gebouwen. Echter behoort deze zone momenteel juridisch tot het openbaar domein van de gemeente. Hier is dan ook een overdracht naar de eigenaars van de aanpalende gebouwen noodzakelijk. Door het behoud van de rooilijn kan de juridische eigendomstoestand in overeenstemming gebracht worden met de visuele bestaande toestand.

- Lage Kaart 323, lot 10 thv Peter Benoitlei. Op 22 december 2005 werd er een bouwtoelating 2005/B/543 afgeleverd het bouwen van een ééngezinswoning, het vellen van bomen en het oprichten van een scheidsmuur. Op het inplantingsplan wordt de hoekafschuining, voorzien op het rooilijnplan van 1968 opgetekend. Echter is deze hoekafschuining niet zichtbaar op het terrein. Het lot 10 is momenteel ingericht als tuin met een hogere afsluiting, begroeid met klimop.

Aan de overzijde van Peter Benoitlei (Lage Kaart 325) werd deze hoekafschuining wel gerealiseerd.

Momenteel is de zichtbaarheid op het kruispunt Lage Kaart – Peter Benoitlei niet optimaal. Er is een slecht zicht op het aankomende verkeer aan de zijde van Augustijnslei. Het zicht op het voetpad, fietspad en rijbaan is onvoldoende. Om de verkeersveiligheid te optimaliseren op het kruispunt wordt de bestaande rooilijn van 1968 behouden. Zo kan de hoekafschuining alsnog gerealiseerd worden.

Het bijgevoegde rooilijnplan, opgemaakt door grens landmeters op 13 december 2024 herbevestigt de reeds bestaande rooilijn ter hoogte van de bovenvermelde loten 1-10. De bestaande rooilijn is afkomstig van de rooilijnplannen Lage Kaart, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 30 december 1968. Deze loten moeten echter nog worden overgedragen naar het openbaar domein van de gemeente.

Het bijgevoegd rooilijnplan, opgemaakt door grens landmeters op 13 december 2024 wijzigt de rooilijn echter ook op een aantal locaties. De wijzigingen werden afgewogen op basis van de verkeersveiligheid, de reeds bestaande feitelijk toestand en het ontwerp.

De rooilijn op volgende locaties wordt gewijzigd:

- Lage Kaart 174, thv het kruispunt Rustoordlei
- Lage Kaart 195, thv het kruispunt Hanendreef
- Leopoldslei 213, Hendrik Luytenplein 4, ter hoogte van het kruispunt Leopoldslei-Hendrik Luytenplein

Wijziging van de rooilijn

- Lage Kaart 174, ter hoogte van het kruispunt Rustoordlei

Het perceel 11323F0313/00V004 wordt voor het eerst vermeld in de kadastrale legger van 1988. Het perceel 11323F0313/00R004 muteerde naar perceel 11323F0313/00V004 in 1987.

Sindsdien is er geen wijziging meer gebeurd aan de perceelgrenzen van Lage Kaart 174. De opbouw van het gebouw volgens de kadastrale legger dateert tussen 1919 en 1930. De bestaande feitelijke toestand bestaat dus al meer dan 30 jaar.

Rustoordlei is een lokale weg type 2, uitgerust met een rijbaan van 6m breedte en aan beide zijden een groenberm en voetpad. Op de baan zijn er parkeermogelijkheden aan de oneven zijde. Fietsers rijden op de rijbaan. Er geldt een zone 30.

Op het rooilijnplan van 1968 werd een hoekafschuining voorzien van 5.40m op 5.60m. De bestaande rooilijn van Rustoordlei ligt juist naast het voetpad. Echter ligt de huidige perceelgrens van Lage Kaart 174 meer richting het gebouw zodat er maar een beperkte breedte van de zijtuin aanwezig is.

De bestaande feitelijke situatie verhoogt de zichtbaarheid op het kruispunt. In het ontwerp wordt een groenzone voorzien. Deze groenzone draagt bij tot het groene karakter van de gemeente en zorgt voor bijkomende infiltratiemogelijkheden. De groenzone wordt hersteld tot tegen de gevel. De groenzone wordt tijdens de werken gebruikt als werkzone voor het realiseren van het voetpad in Rustoordlei. Het gras wordt heraangelegd en zorgt voor een uniform uitzicht.

Tijdens de recente nutswerken werd de nutskast van Fluvius verplaatst, zodat deze op openbaar domein komt te staan. De nutskast van Proximus blijft echter in de zijtuin van Lage Kaart 174 staan. Er is een schriftelijke akkoord aanwezig tussen de eigenaar en Proximus.

Zowel de nutskast als de leidingen van Proximus liggen hier dus op privaat terrein.

Door de wijziging van de rooilijn blijft het aangrenzend perceel bereikbaar. De garage blijft eveneens bereikbaar via Rustoordlei.

- Lage Kaart 195, ter hoogte van het kruispunt Hanendreef

Het perceel 11323F0439/00L000 bestaat reeds van voor 1979. Sindsdien is er geen wijziging meer gebeurd aan de perceelgrenzen van Lage Kaart 195. De opbouw van het gebouw volgens de kadastrale legger dateert tussen 1875 en 1899. De bestaande feitelijke toestand bestaat dus al meer dan 30 jaar.

De bestaande rooilijn van 1968 situeert zich in het voetpad. Het voetpad wordt echter reeds meer dan 30 jaar door iedereen gebruikt.

In het nieuwe rooilijnplan wordt de grens op de visuele afscheiding, bestaande uit een betonnen plaat met daarboven een draadafsluiting, gelegd. Hierdoor is er tegen het kruispunt van Lage Kaart een extra breedte van 1.69m openbaar domein beschikbaar. Dit zorgt voor een verbeterd zicht op het kruispunt en verhoogt hierdoor de verkeersveiligheid. Tijdens de wegenwerken zal eveneens een verhoogd plateau aangelegd worden in Hanendreef. Hierdoor wordt het verkeer afgeremd en draagt dit eveneens bij tot de verhoging van de verkeersveiligheid van de actieve weggebruiker.

Het voetpad in Hanendreef wordt aangelegd met een breedte van 1.8m. Het vademecum van voetgangersvoorzieningen beveelt een minimale breedte van 1.5m aan, waardoor de breedte van 1.8m zeker voldoende is. Het voetpad sluit aan op het bestaande voetpad van Hanendreef. De groenzone wordt verbreed. Dit draagt bij tot extra infiltratiemogelijkheden en een duurzamere, groene inrichting van het openbaar domein.

- Leopoldslei 213, Hendrik Luytenplein 4, ter hoogte van het kruispunt Leopoldslei-Hendrik Luytenplein

Het perceel 11323F0392/00M000 wordt voor het eerst vermeld in de kadastrale legger van 1985. Het perceel 11323F0392/00H000 muteerde naar perceel 11323F0392/00M000 in 1984.

Sindsdien is er geen wijziging meer gebeurd aan de perceelgrenzen van Leopoldslei 213, Hendrik Luytenplein 4. De opbouw van het gebouw volgens de kadastrale legger dateert tussen 1919 en 1930. De bestaande feitelijke toestand bestaat dus al meer dan 30 jaar.

De bestaande woningen worden getroffen door de rooilijn uit het rooilijnplan van 1968. Het rooilijnplan voorziet in een bochtafschuining met Hendrik Luytenplein. Op het rooilijnplan lijkt het of het de bedoeling was in 1968 om een extra rijbaan vanaf Hendrik Luytenplein richting Leopoldslei te realiseren. Dit werd echter nooit uitgevoerd. Dit zou ook serieuze negatieve gevolgen hebben naar verkeerveiligheid door het realiseren van twee kruispunten, die vlak naast elkaar liggen. Op Hendrik Luytenplein werd wel een fietspad gerealiseerd, evenals een doodlopende rijbaan met parkeermogelijkheden.

Tijdens de wegenwerken wordt de rijbaan in Leopoldslei loodrecht aangesloten op Lage Kaart. De zichtbaarheid op het kruispunt met Lage Kaart is voldoende. Een verder uitbreiding van het openbaar domein is niet noodzakelijk.

Hendrik Luytenplein wordt eveneens heringericht. Het bestaande fietspad wordt omgevormd

naar een voetpad. Er wordt een nieuw fietspad voorzien, dat aansluit op de rijbaan van Hendrik Luytenplein. De splitsing van het fietspad Lage Kaart en Hendrik Luytenplein wordt verder verwijderd van het kruispunt, zodat er minder conflicten zijn tussen de actieve weggebruikers. Door een uniform materiaalgebruik in voetpad (grijze kleur) en fietspad (rode kleur) wordt het kruispunt leesbaarder.

De uitbreiding van het openbaar domein, opgetekend op het rooilijnplan van 1968, is hierdoor niet noodzakelijk. Echter staat er in Leopoldslei het gebouw Leopoldslei nr 213. Dit gebouw staat visueel over de rooilijn.

Leopoldslei is 20m breed. Het gebouw Leopoldslei 213 staat echter deels binnen deze 20m. Het is echter logisch dat Leopoldslei op alle plaatsen even breed is. Hierdoor wordt de nieuwe rooilijn ter hoogte van Leopoldslei 213 op 20m breedte gelegd in één rechte lijn. Indien een omgevingsvergunning wordt aangevraagd voor een sloop en een nieuwbouwproject, zal de nieuwbouw meer naar achteren geplaatst moeten worden. De grondafstand kan na de realisatie van een nieuwbouwproject uitgevoerd worden.

Op het verhardingsplan van de wegenwerken wordt op een aantal plaatsen de rooilijn overschreden. Dit is o.a. het geval bij Lage Kaart nrs 184, 197, 227, 278 en Hoogboomsteenweg nr 2-4, zijde Lage Kaart.

In de bestaande toestand is de verharding van het voetpad doorgetrokken tot tegen de afsluiting of de gevel. Om een uniform uitzicht te krijgen, wordt de beperkte, bestaande verharding, die over de rooilijn ligt, eveneens heraangelegd.

Op verschillende plaatsen in Lage Kaart, o.a. Lage Kaart nrs 170, 194, 269 tot 273 vertoont de gevel een inham. Hier wordt bewust gekozen om een rechte rooilijn vast te leggen, ipv de gevellijn te volgen. Hierdoor behoudt het perceel de bouwrechten om bij een latere nieuwbouw tot tegen de rechte lijn van de rooilijn te bouwen. Het perceel wordt hierdoor niet verzwaard met verspringende rooilijnen. Echter zal de verharding tot tegen de gevel heraangelegd worden zodat een uniform uitzicht gerealiseerd wordt.

Bij Lage Kaart nr 185 wordt de oprit op privaat terrein heraangelegd tot tegen de bestaande brievenbus. De juridische rooilijn blijft hier behouden en volgt een bocht. De bestaande verharding wordt op privaat terrein heraangelegd, zodat een uniform uitzicht gegarandeerd wordt.

Ter hoogte van de schoolsite wordt de rooilijn van Middelkaart overschreden. Op de schoolsite werd de omgevingsvergunning 2020/OVK/0009 voor het verkavelen van gronden, het aanleggen van nieuwe wegen en het uitvoeren van de bijhorende stedenbouwkundige handelingen goedgekeurd. In het dossier werd eveneens een rooilijnplan toegevoegd. Het rooilijnplan werd goedgekeurd in de gemeenteraadszitting van 31 mei 2021. Er werd een nieuwe rooilijn voor de aanleg van een nieuw openbaar domein vastgelegd, evenals de rooilijnwijziging ter hoogte van Schoolstraat. De riolering wordt reeds voorzien, zodat de projectsite op een later tijdstip kan aansluiten op de reeds voorziene rioolverbinding in Middelkaart.

Uitrusting openbaar domein:

Voorliggende aanvraag van een omgevingsvergunning handelt over het aanleggen van een gescheiden rioleringsstelsel in Lage Kaart en enkele zijstraten, te Brasschaat. Deze aanleg van de riolering bevat enkel gravitaire delen. De regenwaterriolering wordt aangesloten op de Binnenkaartse beek (waterloop 2e categorie) ter hoogte van Mollei.

Daarnaast wordt een volledige herinrichting van de bovenbouw voorzien met een rijweg in asfalt, parkeerplaatsen in kasseien, fietspaden in asfalt, voetpaden in betonstraatstenen en groenzone met bomen.

Het doel van de werken betreft:

- Het gescheiden opvangen van het afval- en regenwater, waarbij het afvalwater afgevoerd wordt naar het zuiveringsstation en het regenwater opgevangen, gebufferd en geïnfiltreerd wordt;
- Het optimaliseren van de fietspaden langsheen Lage Kaart vanwege ligging op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

In het ontwerp is er een afweging gemaakt tussen:

- Breedte voor de actieve weggebruiker waarbij het voetpad aanliggend en op gelijke hoogte is met het fietspad.
- Het voorzien van parkeerplaatsen gezien de stedelijke omgeving met gesloten bebouwing waar niet iedereen een garage heeft.
- De breedte van de rijweg aangezien Lage Kaart een doorgangsweg is tot Kapellen waar vrachtverkeer en omléidingen voor bussen van De Lijn zich op bevinden.

Lage Kaart vak Mollei - Augustijnslei is een lokale weg type 1. De hoofdfunctie van de weg is het verbinden op lokaal niveau. Ontsluiten en toegang geven zijn aanvullende functies.

Lage Kaart vak Augustijnslei – Peter Benoitlei is een lokale weg type 2a. Een lokale weg type II is een lokale (gebieds-)ontsluitingsweg. De hoofdfunctie is verzamelen/ontsluiten, aanvullend is er een verbindende functie.

Lage Kaart zorgt voor de centrale ontsluiting van de wijken links en rechts van de weg en maakt de verbinding tussen N11 Kapelsesteenweg in het zuidwesten en Ploegsebaan in het noordoosten.

Lage Kaart is onderdeel van het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF) vanaf N11 - Kapelsesteenweg tot Hoogboomsteenweg.

Augustijnslei en Hoogboomsteenweg zijn eveneens lokale wegen type 1.

Leopoldslei is een lokale weg type IIb, die Lage Kaart verbindt met N1 Bredabaan. De weg dient eveneens als een lokale (gebieds-)ontsluitingsweg. De hoofdfunctie is verzamelen/ontsluiten, aanvullend is er een verbindende functie.

Rustoordlei is eveneens een lokale weg type IIb, die Lage Kaart verbindt met Hoge Kaart.

Mollei, Middelkaart en de andere zijstraten zijn lokale wegen, type 3. Hier ligt de nadruk op de verblijfsfunctie. Er is enkel bestemmingsverkeer en het overige verkeer wordt geweerd.

De wegcategorisering en het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF) zijn belangrijke uitgangsprincipes voor de herinrichting van het openbaar domein.

Door de aanwezigheid van het BFF wordt in het ontwerp gekozen voor aanliggende of vrijliggende enkelrichting fietspaden afhankelijk van de beschikbare ruimte.

Lage Kaart:

In Lage Kaart wordt een rijbaanbreedte van 5,8m met aan weerszijden een goot van 0,30m voorzien. De totale breedte is bijgevolg 6,40m. De breedte van de rijbaan laat kruisend zwaarder verkeer mogelijk.

Op Lage Kaart vak Mollei – Leopoldslei zal het fietspad slechts 1,75m breed zijn. Hier is het openbaar domein minder breed. Tussen Leopoldslei en Peter Benoitlei wordt een fietspadbreedte van 2,00m ingetekend, zoals het fietsvademeccum voorschrijft.

De fiets- en voetpaden worden visueel van elkaar gescheiden door het kleur – en materiaalgebruik.

Er wordt gestreefd naar een minimumbreedte van 1,50 m voor het voetpad. Afhankelijk van de beschikbare ruimte wordt geopteerd om het voetpad lokaal te versmallen. In de zone tussen Hanendreef en Leopoldslei wordt het voetpad versmalt tot +/-90cm met lokaal een breedte van 0.70m. De beschikbare ruimte is hier beperkt. Er wordt een schikzone tussen rijbaan en aanliggend fietspad voorzien. Het fietspad wordt versmalt naar 1,75m en ligt op gelijke hoogte met het voetpad. Er wordt voorrang gegeven aan het fietspad vanwege de ligging op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Op plaatsen waar er voldoende ruimte is, wordt een langspaarkeerstrook aan één of beide zijdes van de rijbaan voorzien. De parkeerplaatsen werden ingetekend met een breedte van 2.20m.

Ter hoogte van de school De Vlinder, tussen Middelkaart en Leeuwenstraat wordt een parkeerstrook met een breedte van 2.50m voorzien, zodat schoolbussen hierop kunnen parkeren.

In totaal worden in het projectgebied 186 officiële parkeerplaatsen voorzien in het ontwerp. In de huidige toestand zijn er in het projectgebied 176 officiële parkeerplaatsen. Daarnaast zijn er 30 niet-officiële parkeerplaatsen tussen Mollei en Leopoldslei (op de rijweg of half op rijweg, halfweg op berm) die verdwijnen.

Lage Kaart wordt een voorrangsweg.

Ter hoogte van de kruispunten met de lokale wegen type 3 (Mollei, Rustoordlei, Hanendreef, Julialei, van de Willei, Veldstraat, Leeuwenstraat-Magdalenalei, Kenislei en Peter Benoitlei) wordt een duidelijk visueel onderscheid gemaakt in voorangsregeling. De aansluitingen op Lage Kaart worden steeds met een inritconstructie door middel van een plateau aangelegd. Dit heeft een

snelheidsbeperkend effect. De oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers zullen hierdoor drempelloos aansluiten op respectievelijk het fietspad en voetpad. Dit bevordert het fiets- en voetgangerscomfort. Er worden eveneens enkele locaties met fietsenstallingen voorzien. Door de kwaliteit van de fietsers te verhogen door het aanleggen van een drempelloos fietspad in asfalt, wordt er volop ingezet op de modal shift.

Het kruispunt Middelkaart en Leopoldslei wordt aangepast. Het kruispunt wordt ingericht als een vierarmenkruispunt, waarbij de straten Leopoldslei en Middelkaart tegenover elkaar uitkomen. Dit zorgt voor een overzichtelijker kruispunt. Het kruispunt blijft gelijkgronds en het verkeer wordt geleid door verkeerslichten, zoals momenteel reeds het geval is.

De afslagstrook op Lage Kaart oost richting Leopoldslei blijft behouden. De afslagstrook Lage Kaart west richting Middelkaart wordt opgeheven. Deze zone is de smalste zone van Lage Kaart. Er werd hier voorrang gegeven aan de ruimte voor de actieve weggebruiker ivm het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF).

Het fietspad in Leopoldslei wordt binnen de projectzone ontdebeld. Momenteel wordt een afzonderlijk dossier voorbereid om het fietspad in Leopoldslei te ontdebelen. Zo wordt deze toekomstvisie voor Leopoldslei reeds opgenomen in dit wegenis dossier. Op dit vierarmenkruispunt worden de fietsers via enkelrichtingsfietspaden tot op het kruispunt geleid. De fietsoversteek ter hoogte van Leopoldslei wordt dubbelrichting. Zo kunnen fietsers komende van Hendrik Luytenplein oversteken richting het fietspad van Leopoldslei.

Op het kruispunt Lage Kaart – Augustijnslei - Hoogboomsteenweg wordt de rotonde vergroot. Door de draaicirkels voor vrachtverkeer te vergroten, kan het verkeer op de rotonde vlotter verlopen. Doordat de rotonde vergroot, zal deze qua locatie meer moeten opschuiven naar het Kaartseplein.

De bypass vanaf Lage Kaart noord naar Hoogboomsteenweg blijft bestaan omdat de draaicirkel anders niet mogelijk is.

De ventweg van Augustijnslei, ingericht als fietsstraat, wordt niet meer aangesloten op de rotonde, maar sluit voor het kruispunt aan op Augustijnslei. Hierdoor wordt een mogelijk conflictpunt opgeheven op de rotonde. Het fietspad loopt echter wel rechtdoor en sluit dan aan op de rotonde.

De fietsers rijden niet meer op de rijbaan, maar krijgen een aparte aanliggend fietspad, gescheiden van de rijbaan met een verhoogde boordsteen en schrikstrook. Dit komt de veiligheid van de fietsers ten goede.

De voetgangersoversteken in Hoogboomsteenweg en Lage Kaart noord worden verschoven tot buiten het kruispunt om een conflict met de bypass te vermijden.

De voetgangersoversteken in Augustijnslei en Lage Kaart worden naast de fietsoversteken voorzien. In Augustijnslei worden aan weersijden van de baan een bushalte, toegankelijk voor mindervaliden voorzien. De bushalte wordt ingericht volgens de richtlijnen van De Lijn.

Middelkaart:

Middelkaart wordt aangelegd met een rijbaan in asfalt met een breedte van 5,50m inclusief kantstroken. Voor het kruispunt met Het Venneke wordt een wegversmalling voorzien. Hierdoor wordt het gemotoriseerd verkeer juist voor het kruispunt met Het Venneke afgeremd.

De bestaande bomen blijven behouden. Er wordt een voetpad aan beide kanten van de straat aangelegd.

In het vak Het Venneke – Hoge Kaart worden de fietsers op de rijbaan gebracht. Aan de zijde van de school worden er parkeerplaatsen in kassei voorzien.

De doodlopende ventweg tussen Het Venneke en Lage Kaart wordt verwijderd. De opritten worden heraangelegd tot tegen de nieuwe straat. Hierdoor ontstaat er een brede groene berm. Er wordt een aanliggend fietspad met een breedte van 2,00m in asfalt voorzien, die een knik vertoont richting Lage Kaart. Zo kan er naadloos worden aangesloten op de fietsoversteek richting Leopoldslei.

Hendrik Luytenplein:

Hendrik Luytenplein blijft een doodlopende straat voor gemotoriseerd verkeer.

Er wordt een fietsdoorsteek voorzien met het fietspad van Lage Kaart. De fietsoversteek van Leopoldslei wordt breder aangelegd, zodat dubbelrichtingsverkeer mogelijk is. Zo kan de fietser het enkelrichtingsfietspad nemen in Leopoldslei richting Bredabaan.

Door het materiaalgebruik wordt er een duidelijk verschil gemaakt in de zone voor de rijbaan (in asfalt) en de naastliggende dwarse parkeerplaatsen (in kassei).

De fietsenstalling aan de zijde van Lage Kaart wordt uitgebreid.

De bomen blijven in dit gedeelte behouden.

Veldstraat:

Veldstraat vak Lage Kaart – Schoolstraat wordt ingericht als een fietsstraat, zoals ook reeds in de bestaande toestand is voorzien. De fietsstraat wordt extra benadrukt door de uitvoering van het wegdek in roodbruine asfalt. Er wordt een rijbaanbreedte van 5m voorzien, inclusief de kantstroken. Volgens het fietsvademecum moeten fietsers per rijrichting over een rijbaan van 2,00m beschikken. Rekening houdend met het gemotoriseerd verkeer in twee richtingen geldt de aanbeveling om een rijbaanbreedte van 4,50 à 4,80m te voorzien. De voorziene rijbaanbreedte van 5,00m voldoet bijgevolg aan het fietsvademecum.

De voetpaden worden heraangelegd aan beide zijden met een breedte van 1,5m.
Het vademecum van voetgangersvoorzieningen beveelt een minimale breedte van 1.5m aan.
Bijgevolg wordt er in het ontwerp voldaan aan het vademecum van voetgangersvoorzieningen.

Aan de oneven kant worden er parkeerstroken voorzien in kasseien met een breedte van 1,90m. Door het materiaalgebruik van de parkeerstroken worden de parkeerzones visueel gescheiden van de rijbaan.

Het openbaar domein is 12m breed. De huidige boomvakken zijn te smal voor een goede ontwikkeling van de bomen. Er wordt ook extra breedte benut door de parkeervakken te scheiden van de rijbaan. Momenteel is de rijbaan, met parkeermogelijk 6m breed. De rijbaan wordt heringericht met een breedte van 5m en een parkeerstrook van 1,90m. Hierdoor wordt er slechts aan één zijde (oneven zijde) een bomenrij voorzien.
Ter hoogte van Veldstraat 345 wordt een draailus ingetekend, zodat het gemotoriseerd verkeer een draaimogelijkheid heeft op het einde van deze straat.

Schoolstraat:

Schoolstraat wordt eveneens ingericht als een fietsstraat. Er wordt een breedte voorzien van 3,10 inclusief kantstroken. De fietsstraat wordt hier ook extra benadrukt door de uitvoering van het wegdek in roodbruine asfalt.
Door de beperkte breedte is het opportuun om enkel gemotoriseerde toegang voor de aangelanden te voorzien langs 1 zijde. Zo is er geen doorgaand verkeer mogelijk.

Kaartseplein

Er wordt een rijweg voorzien in asfaltverharding aan de zijde van de woningen Kaartseplein nr. 1-9. Deze weg komt uit op Augustijnslei zoals in huidige toestand. De inrit van de parking aan de zijde van Lage Kaart wordt opgeheven. Hierdoor wordt er een conflictpunt tussen autoverkeer en actieve weggebruiker op Lage Kaart weggewerkt. Er is eveneens geen doorsteek van Lage Kaart naar Augustijnslei meer mogelijk. Hierdoor komt er plaats vrij om het plein kwalitatief in te vullen met groenaanplantingen.

Het parkeerplein aan het Kaartseplein krijgt eveneens een nieuw ontwerp waarbij de materialen waterdoorlatend aangelegd worden, namelijk in waterdoorlatende betonstraatstenen en grasbetontegels. Dit bevordert de infiltratiemogelijkheden. De circulatie op de parking wordt geoptimaliseerd.

De drie parkeerplaatsen voor mindervaliden worden aangelegd in betonstraatstenen om de toegankelijkheid van rolstoelgebruikers te bevorderen.
Er wordt ruimte voorzien voor het plaatsen van glasbollen en een pakjesautomaat van B-post.
Vier parkeerplaatsen wordt ingericht met laadpalen van elektrische auto's.

Juridisch kader

Het Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017, meer bepaald artikels 40 en 41, betreffende de bevoegdheden van de gemeenteraad.

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

Het Bestuursdecreet van 7 december 2018.

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

Artikel 31 van het omgevingsvergunningsdecreet 25 april 2014.

Artikel 47 van het omgevingsvergunningsbesluit van 27 november 2015.

Artikel 3 van het Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, betreffende de doelstelling van het decreet.

Artikel 4 van het Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, betreffende de 5 principes van het referentiekader.

Artikel 8 van het Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, betreffende bevoegdheid van de gemeenteraad over de gemeentewegen.

Adviezen

Het college van burgemeester en schepenen heeft in zitting van 11 augustus 2025 kennis genomen van het rooilijnplan.

Financiële gevolgen

Er zijn geen directe financiële gevolgen.

BESLUIT eenparig:

Art.1.- De gemeenteraad **keurt** voorliggende beslissing over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg en het bijhorende rooilijn, vermeld op het rooilijnplan_index 1C van Grens landmeters, opgemaakt op 21 november 2024 en laatst gewijzigd op 27 mei 2025, voor de omgevingsvergunningsaanvraag met dossiernummer OMV_2024154445, **goed**. De provincie diende op 28 mei 2025 een tweede verzoek in om een beslissing te nemen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg.

Art.2.- Tegen dit besluit van de gemeenteraad kan binnen de 30 dagen in het kader van een schorsend administratief beroep tegen de vergunningsbeslissing, een georganiseerd administratief beroep worden ingesteld bij de Vlaamse Regering. De procedure van dit beroep verloopt volgens art. 31/1 van het Omgevingsvergunningsdecreet.

Art.3.- Dit besluit is nietig:

- wanneer de omgevingsvergunning met dossiernummer OMV_2024154445 op 20 december 2024 ingediend voor wegen- en rioleringswerken Lage Kaart vak Mollei – Peter Benoitlei en het wijzigen van de rooilijn niet wordt verleend door de provincie, of wanneer deze in administratief of juridictioneel beroep wordt vernietigd;
- wanneer het voorwerp van de omgevingsvergunning niet binnen de in de vergunning voorziene of wettelijke termijn wordt gerealiseerd.

Gedaan in zitting datum als boven.

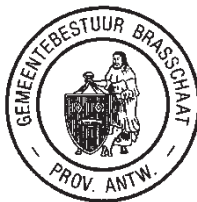
de algemeen directeur,
(w.g.) Ward Schevernels

de voorzitter,
(w.g.) Robert Geysen

VOOR EENSLUIDEND UITTREKSEL

de algemeen directeur,

de voorzitter gemeenteraad,



Ward Schevernels

Robert Geysen

Lage Kaart. 2025/OMV/0107: Heraanleg moerriool Lage Kaart tussen Peter Benoitlei & Mollei.
Wijziging rooilijn.

Dossierverantwoordelijke: Cathy Jambon
Politiek verantwoordelijke: Bart Brughmans
Afschrift aan: Ruimte & wonen