



Zitting van 18 december 2025

Aanwezig:	Kris Vincke, voorzitter Jos Sypré, burgemeester Claudio Saelens, Vicky Verstringe, Ruben Strobbe, Vicky Reynaert, schepenen Martine De Roo, Gijs Degrande, Barbara Vandenbrande, Lode Vanneste, Jef Vansteenhuyse, Christine Stroobandt, Jan Vanassche, Anja Coens, Piet De Rycke, Lien De Wispelaere, Branco François, Arthur De Brabander, Greet Claeys, Janne Martelez, Martine Deloof, gemeenteraadsleden Els Declerck, algemeen directeur
Verontschuldigd:	Patricia Waerniers, derde schepen William Brysse, Justine Van Hoecke, Elodie Wildemeersch, gemeenteraadsleden
Afwezig:	/

TRAGE WEG OOSTVELD - STEENOVEN: DEFINITIEVE VASTSTELLING ROOILIJNPLAN | GR/2025/228

De raad,

Aanleiding en bevoegdheid

Artikelen 40 en 41 van het decreet lokaal bestuur

Feiten en voorgeschiedenis

De inwoners van het gehucht Steenoven zijn sterk georiënteerd naar Oostveld voor het verenigingsleven, school, kerk, ... Er is bij hen reeds een jarenlange vraag naar een rechtstreekse verbinding tussen Steenoven en Oostveld. De bestaande route via de Steenoven / Knesselarestraat / Tinhoutstraat is niet fietsveilig. De gemeente wenst voor de fietsers en voetgangers een veilige en aangename verbinding te creëren tussen Steenoven en Oostveld door middel van een trage weg. Een dergelijke directe en veilige verbinding stimuleert bovendien verplaatsingen te voet en met de fiets.

Regelgeving

- Het decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017
- Het decreet houdende gemeentewegen van 3 mei 2019

Bij beslissingen over de aanleg van gemeentewegen wordt rekening gehouden met de doelstellingen en principes vermeld in artikel 3 en 4 van het gemeentewegendecreet.

Artikel 3. Dit decreet heeft tot doel om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren, in het bijzonder om aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen.

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

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

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

Artikel 4. Bij beslissingen over wijzigingen van het gemeentelijk wegennet wordt minimaal rekening gehouden met de volgende principes:

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

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

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

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

5° bij de afweging voor wijzigingen aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.

Argumentatie

De gemeente Beernem wenst een veilige fiets- en wandelverbinding (trage weg) te voorzien die de verbinding maakt van Steenoven naar Oostveld gelegen op haar grondgebied. De gemeente heeft hiervoor een alternatievenonderzoek gedaan waar zij deze weg het beste kan realiseren.

Om de trage verbinding juridisch te bestendigen is het noodzakelijk om een rooilijnplan op te maken tot aanleg van een nieuwe gemeenteweg conform artikel 16 tot en met 19 van het decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019. Voor de vestiging van een nieuwe gemeenteweg werd een rooilijnplan opgemaakt door landmeter Vanden Bussche welke voldoet aan de bepalingen van artikel 16 van het decreet houdende de gemeentewegen. Het opgemaakte rooilijnplan wordt voorgelegd aan de gemeenteraad ter definitieve vaststelling zoals voorzien in artikel 17, §5 en §6 van het decreet houdende de gemeentewegen. Conform artikel 26 §2 van het decreet houdende de gemeentewegen wordt daarnaast voorzien in de verplichte verwerving van de bedding van de gemeenteweg. Daarom wordt aan dit rooilijnplan een onteigeningsplan gekoppeld ter realisatie van de gemeenteweg.

Het voornemen tot het aanleggen van de gemeenteweg geeft uitvoering aan artikel 3 (doelstellingen) en aan artikel 4 (principes) van het decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019 en werd aan deze artikels getoetst.

Artikel 3 van het decreet houdende de gemeentewegen bepaalt het volgende:

'Dit decreet heeft tot doel om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren, in het bijzonder om aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen.

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

- 1. de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau;*
- 2. de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak.'*

De toetsing aan artikel 3 houdt in dat de voorgestelde maatregel beoogt om een trage verbinding te creëren tussen Steenoven en Oostveld. Op deze manier kunnen trage weggebruikers een veiligere en recreatievere verbinding maken en wordt het netwerk van trage wegen in Beernem versterkt.

Daarenboven past de nieuwe verbinding ook binnen het ruimtelijk doordacht wegennet van de gemeente Beernem, daar zij voorziet in een duidelijk trage verbinding tussen het gehucht Steenoven en Oostveld.

Artikel 4 van het decreet houdende de gemeentewegen bepaalt het volgende:

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

- 1. wijzigingen van het gemeentelijk wegennet staan steeds ten dienste van het algemeen belang;*
- 2. een wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd;*
- 3. de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen;*
- 4. wijzigingen aan het wegennet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief;*
- 5. bij de afweging voor wijzigingen aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.'*

In het kader van artikel 4 van het decreet houdende de gemeentewegen, werd rekening gehouden met de vooropgestelde principes, en kan de aanleg als volgt worden gemotiveerd:

1. Wijzigingen van het gemeentelijk wegennet staan steeds ten dienste van het algemeen belang:

De aanleg van de nieuwe gemeenteweg dient het algemeen belang en meer bepaald om een veilige fiets- en wandelverbinding te creëren tussen Steenoven en Oostveld.

De inwoners van het gehucht Steenoven zijn sterk georiënteerd naar Oostveld voor het verenigingsleven, school, kerk... De bestaande route via de Steenoven / Knesselarestraat / Tinhoutstraat is niet fietsveilig. De Knesselarestraat is een gewestweg (N337) welke geen gescheiden fiets en/of voetpad heeft. Fietsers en voetgangers die vanuit Steenoven naar Oostveld willen, moeten eerst de Knesselarestraat (een eerste keer) dwarsen. Vervolgens vervolgen ze hun weg via het smalle dubbelrichtingsfietspad dat aanliggend (!) is langs de druk bereden Knesselarestraat. Om in de Tinhoutstraat te geraken, moeten fietsers en wandelaars een tweede keer de Knesselarestraat dwarsen, dit keer via een kruispunt met 4 drukke takken (kruispunt Knesselarestraat – Tinhoutstraat - Schipperstraat). Oversteken als fietser is er niet evident. Wil men naar de parochiezaal of de school, dan moet men dus ook nog eens de Tinhoutstraat dwarsen.

In het kader van verkeersstromen, is het de veiligste oplossing om de zwakke weggebruikers, waar mogelijk, te scheiden van het drukke verkeer (autoverkeer, vrachtverkeer,...) en hen rustigere alternatieven te bieden.

2. Een wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd:

Aangezien het een aanleg van een nieuwe gemeenteweg betreft, wordt dit niet aanzien als een uitzonderingsmaatregel.

Echter zal de aanleg van een nieuwe gemeenteweg gekaderd worden in de creatie van een goed ruimtelijk doordacht wegennet van de gemeente. Met de creatie van de nieuwe gemeenteweg wordt een verkeersveilige verbinding gecreëerd tussen Oostveld en Steenoven.

Er is geen enkele trage verbinding (meer) tussen Steenoven en Oostveld. Dus momenteel kunnen we geen rustiger alternatief aanbieden voor fietsers en wandelaars, terwijl de gemeente verplaatsingen te voet en met de fiets juist wenst te stimuleren. Dit komt tot uiting in zowel het mobiliteitsplan, goedgekeurd in de gemeenteraad van 22 februari 2018, als het meerjarenplan 2020 - 2025. Ook in het participatietraject in de aanloop naar dit meerjarenplan kwam naar voor dat fietsen aangenamer en veiliger moet en dat dit kan *via het (her)openen van bestaande 'kerkwegels'*.

Ooit was er een trage weg tussen Steenoven en Oostveld. Deze historische verbinding werd meer dan 60 jaar gebruikt tot die halfweg de jaren 80 voor een stuk werd ingenomen door de landbouwer-eigenaar waardoor die niet meer toegankelijk was.

Er kwam hierop onmiddellijk enorm veel protest van de inwoners en van belangengroepen om dit gedeelte van de weg opnieuw open te stellen. Naar aanleiding van de blijvende vraag werd beslist tot de opmaak van een Trage Wegen Plan Oostveld. Dit plan werd goedgekeurd in zitting van 15 september 2016 waarbij de trage weg tussen Steenoven en Oostveld een A-label kreeg, namelijk op te nemen als deel van het basisnetwerk trage wegen. In dit Trage Wegen Plan Oostveld is bovendien beslist om binnen het kader van de uitbouw van een fijnmazig veilig wegennet voor de zachte weggebruiker, in het binnengebied tussen de Knesselarestraat, de Tinhoutstraat en Ruweschuurstraat niet enkel een NW-ZO verbinding te creëren, maar ook een NO-ZW-verbinding. Het zou dus een enorme meerwaarde zijn mocht de nieuwe trage weg aansluiten op de Tinhoutstraat, die dan op haar beurt aansluiting kan maken op het Grote Routepad Tijn Uilenspiegel, wat dan weer een recreatieve meerwaarde heeft.

Er zijn verschillende redenen waarom het gemeentebestuur een nieuwe trage weg wil realiseren tussen Steenoven en Oostveld (op vraag van de bewoners omwille van de veiligheid, uitbouw fijnmazig, veilig wegennet voor zachte weggebruikers, recreatief, cultuurhistorisch), waarvan de voornaamste reden de verkeersveiligheid is.

Aangezien er geen enkele bestaande trage verbinding is tussen Steenoven en Oostveld, is de werkgroep trage wegen nagegaan welke mogelijke verbindingen er kunnen gelegd worden tussen Steenoven en Oostveld. Tijdens het daaropvolgende alternatievenonderzoek werden alle mogelijke verbindingen tussen Steenoven en Oostveld in kaart gebracht. Het alternatievenonderzoek is gevoegd in bijlage en maakt integraal deel uit van deze beslissing.

3. De verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen:

De verbindingen die een huiskavel dwarsen worden omwille van financiële redenen en omwille van de impact op de bewoners na het alternatievenonderzoek niet weerhouden. Via de mogelijke verbindingen vanuit de Ruweschuurstraat zou een omweg gecreëerd worden van bijna 1,5 km met bovendien het dwarsen van een kruispunt (Ruweschuurstraat / Tinhoutstraat / Bruinbergstraat). Voor fietsers, en zeker voetgangers, is dergelijke omweg te ver. Daarom worden ook deze verbindingen niet weerhouden als mogelijke veilige trage verbinding tussen Steenoven en Oostveld.

Na voornoemd alternatievenonderzoek blijkt de verbinding via de parochiezaal (optie A) de beste optie te zijn om volgende redenen:

- De verbinding eindigt (of start) via de toegangsweg naar de parochiezaal, dé ontmoetingsplaats bij uitstek in Oostveld. Wil men de parochiezaal bereiken via de verbinding die eindigt tussen huisnummers 49 - 51, dan moet men eerst nog 2 x de Tinhoutstraat dwarsen en een 500-tal meter extra afleggen met de fiets of te voet.
- Vanuit de verbinding via de parochiezaal kan gemakkelijk aansluiting gevonden worden met de Ruweschuurstraat in een latere fase. Voor de verbinding via huisnummers 49-51 vergt dit veel extra grondinname.
- Bij voorkeur nemen we zoveel mogelijk bestaande weg in om de inname van landbouwgrond beperkt te houden. De verbinding via de parochiezaal verloopt 475 m langs bestaande wegen ten opzichte van 100 m via de verbinding 49-51.
- Bij de verbinding via de parochiezaal moet 500 m² minder landbouwgrond aangekocht worden dan bij de verbinding 49-51.

4. Wijzigingen aan het wegennet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief:

De verbinding tussen Oostveld en Steenoven zal een positieve invloed hebben op het ruimtelijk doordacht wegennet van de gemeente Beernem. Er is geen gemeentegrensoverschrijdende context gezien de verbinding twee delen binnen het grondgebied van de gemeente Beernem met elkaar verbindt.

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:

Het huidige project, is een duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Door deze aanleg van de nieuwe gemeenteweg zal er een verbinding gecreëerd worden welke dienstig is voor zowel de huidige generatie als de toekomstige generatie, en dit zonder de verdere ontwikkeling van het gebied in het gedrang te brengen. Met andere woorden is de aanleg van de gemeenteweg, inclusief de geplande wegeniswerken, een toekomstgerichte handeling die het wegenbeleid van de gemeente Beernem ten goede komt en geen afbreuk doet aan toekomstige ontwikkelingen van het gebied. Er worden immers door de aanleg geen andere projecten (bouwprojecten of verbindingen) in het gedrang gebracht.

Volgens het decreet stelt de gemeenteraad het rooilijnplan definitief vast. Dit rooilijnplan bevat tevens een berekening van de waardevermindering in het kader van artikel 28 van het decreet houdende de gemeentewegen en de onteigeningsvergoeding. Aangezien artikel 26 §2 van het decreet houdende de gemeentewegen de gemeente Beernem verplicht om tot verwerving van de wegbedding over te gaan zal de minwaardevergoeding worden verrekend bij een uiteindelijke aankoop en/of bij een onteigening (dit gelet op de planneutraliteit).

De minwaardeberekening is door landmeter - expert Vanden Bussche als volgt gebeurd: De wijze van waardering is een berekening waarbij o.a. rekening wordt gehouden met de waardeverandering over het gehele getroffen perceel. Om deze waarde te bepalen, wordt ook gekeken naar de venale waarde die gebaseerd is op een combinatie van vergelijkende methode-analytische methode. Voor betrokken goederen worden relevante vergelijkingspunten aangebracht en onderzocht. De goederen worden hierbij afgewogen tegenover o.a. deze vergelijkingspunten. Naast de venale waarde wordt ook rekening gehouden met de gelijke behandeling van burgers voor de opgelegde openbare lasten in het kader van het algemeen belang en ermee rekening gehouden, de bestaande openbare en privaatieve erfdiensbaarheden en de vigerende overheidsbesluiten over het grondgebruik. Ook wordt rekening gehouden met reeds bestaande doorgangen. Dit leidt er uiteindelijk toe om de waardeverandering te kennen voor en na de uitvoering van de nieuwe rooilijn. Het volledige verslag van de berekening van de minwaarde is als bijlage toegevoegd.

De minwaardeberekening zal verrekend worden met de onteigeningsvergoeding.

Openbaar onderzoek

Het openbaar onderzoek liep van 9 oktober 2025 tot en met 7 november 2025.

Er werden twee bezwaren ontvangen. Bezwaar 2 heeft grotendeels betrekking op de onteigeningsprocedure.

Hieronder beantwoordt de gemeente de bezwaren welke volgens haar betrekking hebben op het rooilijnplan.

De overige bezwaren zullen behandeld worden binnen de onteigeningsprocedure.

Bezwaarschrift 1 van 6 november 2025

Bezwaarindieners menen dat het voorziene rooilijnplan verkeersonveilig is doordat bochten van 90 graden wordt gecreëerd voor trage weggebruikers.

Bezwaarindieners vrezen aanrijdingen tussen 'amateurveldrijders' en andere weggebruikers.

Tot slot stellen bezwaarindieners een alternatieve route voor om reden dat '2 ononverzichtelijke bochten worden vermeden', wat volgens bezwaarindieners een veiligere situatie zou opleveren.

De bezwaren van bezwaarindieners zijn feitelijk incorrect. Het voorliggende rooilijnplan creëert ter hoogte van woning Steenoven 16B geen bocht van 90 graden. Dit betreft immers een bestaand tracé waarop voorliggend rooilijnplan geen aanpassingen aan doorvoert.

Daarenboven komt de nieuwe trage verbinding uit ter hoogte van Steenoven 17. De trage weg, en voorliggend rooilijnplan, takt hierbij aan op de bestaande gemeenteweg Steenoven.

De fietsers en wandelaars dienen derhalve links af te slaan om hun weg verder te zetten. Als men rechts afslaat, bevindt zich verderop enkel een boerderij. Dit is derhalve een doodlopende weg welke enkel nog beperkt bestemmingsverkeer ontvangt.

Op de plaats waar de trage weg uitkomt in de Steenoven, is er dus weinig (gemotoriseerd) verkeer aangezien die er op dit punt enkel (nog) gemotoriseerd verkeer is in functie van de verderopliggende boerderij. Voor de rest zijn er geen percelen meer aan de rechterkant van de trage weg.

Tot slot dienen de weggebruikers de verkeersregels en voorrangregels te volgen zoals zij gelden.

Het voorstel tot alternatief van bezwaarindieners is een opportuiniteitsbezwaar welke niet past binnen de toetsingsgronden zoals voorzien in het decreet houdende de gemeentewegen en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. De voorziene verbinding past immers binnen een goed ruimtelijk doordacht wegennet van de gemeente Beernem.

Bezwaarschrift 2 van 7 november 2025

Het bezwaarschrift gaat voornamelijk in op de onteigeningsprocedure.

Als de gemeente dit als dusdanig mag begrijpen binnen de rooilijnprocedure, stellen bezwaarindieners dat de nieuwe weg eigendommen splitst.

De stelling klopt echter niet. Er worden géén kadastrale percelen gesplitst, er is ook geen splitsing van feitelijk gebruik van percelen met het voorstel van nieuwe weg.

Wel is het zo dat er percelen aan beide zijden van de trage weg liggen. Echter worden deze percelen heden reeds doorsneden door een bestaande gracht. De nieuwe weg komt op deze plaats langs de bestaande gracht te liggen. Door de aanwezigheid van deze gracht kunnen de percelen langs weerszijden nooit als één geheel gebruikt worden. Verder is de voorziene weg ook verkeersveilig daar er een goede zichtbaarheid is. Een fietser en een landbouwvoertuig kunnen elkaar goed zien, en kunnen elkaar kruisen op de stukken waar dit nodig is.

Wat betreft de verkeersveiligheid en de doelstelling van de aanleg van de nieuwe gemeenteweg dient benadrukt te worden dat het de bedoeling is van de gemeente Beernem om een verkeersveilige doorsteek te maken van Steenoven naar Oostveld en omgekeerd, waarbij drukke gemeentewegen en gewestweg N337 wordt vermeden.

De gemeente Beernem heeft immers geen bevoegdheid voor het herinrichten van een gewestweg zodoende zij haar goede ruimtelijk doordacht wegennet dient in te richten middels de haar voorziene mogelijkheden.

Het is immers de veiligste oplossing om de zwakke weggebruikers, waar mogelijk, te scheiden van het drukke verkeer (autoverkeer, vrachtverkeer,...) en hen rustigere alternatieven te bieden. Tot slot stellen bezwaarindieners dat artikel 3 van het decreet houdende de gemeentewegen spreekt over de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen. Bezwaarindieners stellen hier dat dit enkel zou gaan om bestaande trage wegen.

Deze stelling van bezwaarindieners klopt niet. Artikel 3 van het decreet houdende de gemeentewegen is er op gericht om het volledige trage wegennetwerk van de gemeente te herwaarderen en beschermen, niet enkel de bestaande wegen.

De parlementaire voorbereidingen bij dit artikel stellen daarom ook het volgende:

“Dit artikel geeft aan wat de basisdoelstellingen zijn van het beleid dat het Vlaamse Gewest en de gemeenten nastreven.

De basisdoelstelling is de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren door middel van een geïntegreerd beleid op lokaal niveau. Bijzondere aandacht gaat naar het garanderen van de huidige en toekomstige behoeften inzake zachte mobiliteit, onder meer door maatregelen te nemen voor de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen. Trage verbindingen zijn van belang voor een veilig functioneel en recreatief verkeer in de ruimtelijke structuur van een gemeente. Een netwerk van trage wegen draagt bij tot een aangename en veilige mobiliteit.

Het is duidelijk dat dit decreet en de doelstellingen van dit decreet niet los gezien kunnen worden van de algemene visie op de ruimtelijke ontwikkeling van een gemeente. Het beleid is dan ook gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling, waarbij de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen worden”.

De gemeente Beernem voert een geïntegreerd beleid op lokaal niveau tot uitbouw en beschermen van haar ruimtelijk doordacht wegennet.

In deze is er duidelijk een behoefte om te voorzien in een veilige verbinding voor trage weggebruikers tussen Steenoven en Oostveld.

Wat betreft de argumentatie van de bezwaarindieners dat er meer landbouwgrond zou worden ingenomen dan bij de andere alternatieven, dient verwezen te worden naar hetgeen hierboven werd uiteengezet bij de bespreking van artikel 4, 3° van het Decreet houdende de gemeentewegen.

Bezwaarindieners menen een ‘perfect valabel alternatief’ voor te kunnen stellen. Maar dit werd uitvoerig behandeld bij het alternatievenonderzoek. Dit alternatievenonderzoek bracht echter naar voor dat het voorliggend tracé het meest aangewezen tracé is vanuit openbaar belang en verkeersveiligheid. Dergelijk voorstel tot ‘perfect valabel alternatief’ gaat ook in tegen de discretionaire bevoegdheid van de gemeenteraad.

Tot slot stellen de bezwaarindieners dat het openbaar onderzoek gebrekkig zou zijn verlopen, ten eerste omdat de bijlagen bij het alternatievenonderzoek niet raadpleegbaar zouden zijn geweest. De bezwaarindieners vergeten hierbij dat het alternatievenonderzoek, noch de bijlagen ervan, documenten zijn die verplicht aan een openbaar onderzoek dienen te worden onderworpen.

Daarenboven beschikken de bezwaarindieners — indien zij dit wensen — nog steeds over de mogelijkheid om via de openbaarheid van bestuur deze documenten te raadplegen.

Het openbaar onderzoek voldoet aan de vereisten gesteld door het Decreet houdende de gemeentewegen.

De bezwaren worden niet weerhouden

Mondelinge toelichting ter zitting wordt gegeven door burgemeester Jos Sypré, bevoegd voor mobiliteit.

Verwijzingsdocumenten

- Rooilijnplan
- Alternatievenonderzoek met bijlagen
- Minwaardeberekening
- Gemeenteraadsbesluit van 18 september 2025 tot voorlopige vaststelling van het rooilijnplan Oostveld - Steenoven

Tussenkomen

Er zijn geen tussenkomen.

Beslist

Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

Artikel 1: Het gemeentelijk rooilijnplan 'Steenoven-Tinhoutstraat', opgemaakt door landmeter Vanden Bussche, wordt definitief vastgesteld.

Artikel 2: Akkoord te gaan met de voorgestelde minwaarde zoals bepaald door de landmeter-expert Vanden Bussche.

Artikel 3: Gelast het college van burgemeester en schepenen om uitvoering te geven aan het rooilijnplan, alsook tot publicatie op de gemeentelijke website, aanplakking bij het gemeentehuis, aanplakking ter plaatse.

Artikel 4: Als de gemeente cf. artikel 19 van het decreet houdende de gemeentewegen niet binnen een termijn van dertig dagen op de hoogte is gebracht van een georganiseerd administratief beroep als vermeld in artikel 24 van dat zelfde decreet, wordt opdracht gegeven aan het college van burgemeester en

schepenen om het besluit tot definitieve vaststelling van het gemeentelijk rooilijnplan bij uittreksel bekend te maken in het Belgisch Staatsblad en te publiceren op de gemeentelijke website.

Artikel 5: Deze beslissing wordt ter kennis gebracht van de heer provinciegouverneur, zoals bepaald in artikel 330 e.v. van het decreet over het lokaal bestuur.

Namens de raad

Els Declerck
algemeen directeur (get.)

Kris Vincke
voorzitter (get.)

Voor eensluidend afschrift
Beernem, 19 december 2025

Els Declerck
algemeen directeur

Kris Vincke
voorzitter

