

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN - GEMEENTERAAD

zitting van 22 juni 2026

Aanwezig: Wim Malfroot, voorzitter van de gemeenteraad
Karel Hubau, burgemeester
Ankie D'Hollander, Davy Tuytens, Tim Renshofer, Jef Vermaere, Nadine De Stercke, schepenen
Hugo Leroy, Denis Dierick, Luc Goemaere, Christophe De Boever, Veronique Dedeyne, Jean-Pierre Sprangers, Peggy Demoor, Roland De Bosscher, Isabelle Tuypens, Peter De Rycke, Stany Schamp, Pascale Bottequin, Karolien De Smet, Steven Notebaert, Tom Vandepitte, Thaïsa Maenhout, raadsleden
Serge Ronsse, algemeen directeur

Verontschuldigd: /

Afwezig: /

AANVRAAG OMGEVINGSVERGUNNING VOOR HET VERKAVELLEN VAN EEN TERREIN IN 31 KAVELS WAARVAN 28 LOTEN VOOR WONINGBOUW MET EEN DEEL (TOEKOMSTIGE) OPENBARE WEGENIS MET GROEN EN RIOLERING (LOT 30) GELEGEN TE GAVERE, AANTAKKEND OP DE SINT-AMANDSWIJK EN DE VOSSESTRAAT, KADASTRAAL GEKEND ALS 1STE AFDELING SECTIE A NRS 552T, 568C, 568/2A, 552E2, 552G, 552H, 552A2 EN 552C2 - GOEDKEUREN ROOILIJNPLAN EN ZAAK DER WEGEN

BEVOEGDHEID

- Decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, artikel 31 §1.
- Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, artikel 8.
- Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, artikel 47.

JURIDISCH KADER

- Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.
- Decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, inzonderheid artikelen 31, 75 e.v.
- Decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur.
- Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, in het bijzonder artikelen 3 en 4.
- Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.
- Gemeenteraadsbesluit van 20 december 2004 houdende de toetreding van de gemeente Gavere tot de zuiveringsdivisie van de intercommunale Tussengemeentelijke Maatschappij der Vlaanderen voor Watervoorziening TMVW (nu FARYS), Stropstraat 1 te 9000 Gent.
- Gemeenteraadsbesluit van 18 november 2019 houdende de beheersoverdracht van de gemeente Gavere aan Fluvius conform het reglement 'Fluvius Openbare verlichting en diensten door de distributiebeheerders aan lokale besturen'.

MOTIVERING

Voorwerp van de aanvraag – verkaveling met zaak der wegen en realisatie openbaar domein met rioleringsaanleg

Met voorliggende aanvraag wensen de aanvragers onbebouwde percelen te verkavelen in 31 kavels. Het project omvat in totaal 28 loten voor grondgebonden ééngezinswoningen, één privaat lot voor een collectieve



parkeervoorziening, één lot bestemd voor nieuw aan te leggen openbaar domein, inclusief wegenis, groenstructuren en riolering en één lot voor nutsvoorzieningen (cabine).

De verkaveling is gedifferentieerd en er worden verschillende type kavels voorzien:

Loten 1 tot en met 11 zijn voorzien voor open bebouwingen op ruime percelen variërend tussen +/- 545m² en 989m², hoofdzakelijk ingeplant aan de rand van het project, in overgang naar het achterliggend openruimtelandschap. Deze percelen hebben ruime achtertuinzones en de bouwvrije zijtuinstroken zijn voorzien op minimaal 3m. De afstanden tot het (toekomstig) openbaar domein variëren tussen 5 à 6m. De bouwzones zijn ontworpen op een breedte van minstens 10,00m op een bouwdiepte van max. 15m. De maximale bouwdiepte op de verdieping bedraagt 12,00m.

Loten 12 tot en met 17 en lot 28 zijn voorzien voor halfopen bebouwingen op percelen variërend tussen +/- 230m² en 247m². Deze percelen hebben achtertuinzones van +/- 8m en de bouwvrije zijtuinstroken zijn voorzien op minimaal 3m. De afstanden tot het (toekomstig) openbaar domein variëren, lot 28 bevindt zich tegen de grens met het openbaar domein en voor de overige loten varieert de afstand van de voortuinstrook tussen 2,23 à 3m. De bouwzones zijn ontworpen op een breedte van minstens 6,75m op een bouwdiepte van min. 13m. De maximale bouwdiepte bedraagt 12,00m op de verdieping.

Loten 18 tot en met 27 zijn voorzien voor (in)gesloten bebouwingen, hoofdzakelijk gegroepeerd centraal in het projectgebied. De ontworpen perceeloppervlaktes liggen tussen 140m² en 150m². De percelen hebben achtertuinzones van +/- 8m. De afstanden tot het (toekomstig) openbaar domein komen overal op 3m. De bouwzones zijn ontworpen op een breedte van minstens 6m op een bouwdiepte van max. 14m. De maximale bouwdiepte bedraagt 12,00m op de verdieping.

Alle woningen zijn beperkt tot maximaal twee bouwlagen, met keuze tussen platte of hellende daken, waarbij uniformiteit per aaneengesloten bouwblok wordt nagestreefd.

Centraal tussen de loten wordt een nieuw aan te leggen lokale ontsluitingsweg gerealiseerd, die aantakt op de Vossestraat aan noordwestelijke zijde en in zuidelijke richting aansluit ter hoogte van de Sint-Amandswijk. Deze weg is bestemd voor lokaal bestemmingsverkeer. Aan het uiteinde - ter hoogte van de Sint-Amandswijk - wordt een keer- en draipunt ontworpen voor hulpdiensten. De aansluiting komt uit op een bestaande weg - onverharde ruimte. Zwakke weggebruikers kunnen doorsteken richting de Sint-Amandswijk.

Met de aanvraag is er dus een uitbreiding van het (toekomstig) openbaar domein met eveneens rioleringsinfrastructuur, nl. gedeeltelijk vanaf de bestaande wegenis Vossestraat tot aan de Sint-Amandswijk. De wegenis wordt uitgevoerd in asfaltverharding, conform de bestaande aanleg van de omliggende woonstraten. Om het verblijfskarakter te benadrukken, worden langsheen de weg parkeervakken met groen gerealiseerd. De parkeerstroken zelf worden uitgevoerd in grasbetontegels. Door middel van het ontwerp is er een lichte slalombeweging in het rijprofiel, waardoor snelheid wordt afgeremd. De rijbaanbreedte varieert tussen 4 à 6,5m. Omwille van de beperkte verkeersdynamiek die wordt verwacht/beoogd, zijn er verder geen voetpaden voorzien. Binnen het openbaar domein worden daarnaast twee groenzones voorzien die grotendeels onverhard en met groen worden ingericht. Deze worden uitgerust met zitelementen.

Elke kavel wordt verder individueel uitgerust met afzonderlijke huisaansluitputten voor afval- en hemelwater. Langs de afwateringszone richting de Leebeek wordt een onderhoudsstrook met een breedte van zes meter voorzien. Deze zone is eveneens over te dragen.



De rioleringsinfrastructuur wordt aangelegd als een gescheiden stelsel. Het hemelwater wordt in eerste instantie zoveel als mogelijk ter plaatse gehouden en geïnfiltreerd. Het afstromend water van de wegenis wordt daarom niet rechtstreeks naar de riolering geleid, maar eerst afgevoerd naar ondiepe WADI's langs de wegenis.

De totale oppervlakte over te dragen gronden na realisatie (aan het openbaar domein) bedraagt 3285m² volgens het rooilijnplan en het plan kosteloze grondafstand, die samen bij het dossier werden gevoegd. Er werd tevens een verbintenis kosteloze grondafstand toegevoegd.

Lot 29 is voorzien voor het aanleggen van een private parkeerhaven als collectieve parkeervoorziening, gekoppeld aan specifieke loten (die geen parkeermogelijkheid hebben op eigen terrein). Vanuit beheer- en eigendomspectief blijft de parkeerhaven volledig privaat, in tegenstelling tot de wegenis en groenzones die na aanleg worden overgedragen. Dit maakt dus geen deel uit van de overdracht en valt niet binnen de ontworpen rooilijn.

Zoneringsgegevens - planologische bestemming

De percelen zijn gelegen binnen de grenzen van een goedgekeurd gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Herziening Sint-Rochus en Sint-Amandswijk", goedgekeurd op 26/05/2025. Deze herziening heeft het voormalig RUP "Sint-Rochus Sint-Amandswijk" uit 2009 (29/01/2009) overschreven. Voor de betrokken zone is de gewestplanbestemming niet meer van toepassing.

De aanvraag handelt over het verkavelen van de betrokken gronden met bijhorende stedenbouwkundige handelingen (ontbossen), alsook het aanleggen van openbare wegenis met bijhorende infrastructuur.

De beoordeling van de verenigbaarheid met de bestemming en de voorschriften ligt bij het college van burgemeester en schepenen, voor wat betreft de zaak der wegen ligt de bevoegdheid bij de gemeenteraad.

Zaak der wegen

Overeenkomstig artikel 31 van het decreet betreffende de omgevingsvergunning spreekt de gemeenteraad 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, en in voorkomend geval met het gemeentelijk beleidskader en afwegingskader, vermeld in artikel 6 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.

De gemeenteraad kan daarbij voorwaarden opleggen en lasten verbinden, die de bevoegde overheid in de eventuele vergunning opneemt.

De gemeenteraad is met uitsluiting van andere bestuursorganen of niveaus bevoegd, in aanvulling van het bovenvermelde algemeen toetsingskader, om:

- te oordelen over de aanleg van nieuwe wegen, de tracéwijziging en de verbreding of opheffing van bestaande gemeentelijke wegen en moet het onvoorwaardelijk doen;
- in dat oordeel niet alleen een aangepaste infrastructuur binnen de verkaveling zelf te betrekken, met nutsvoorzieningen zoals bv. wegen en de eigenlijke uitrusting ervan met o.m. asverschuivingen, verkeersdrempels e.d. , voet- en fietspaden, aanplantingen, elektriciteit, gas, waterleiding, telefoon, tv-distributie, riolering en afwatering, maar eveneens een in die beoordeling aangepaste verkeerssituatie in de omgeving betreft met, zo noodzakelijk, bijkomende aangepaste verkeersreglementen en gemeenschapsinfrastructuur;



- kwesties als groenbehoud, verkeersinfrastructuur, verkeersveiligheid, riool- en afvalvoorzieningen, elektriciteitsnetwerken, maatschappelijke infrastructuur enz. in rekening te nemen met betrekking tot de zaak van de wegen.

De gemeenteraad spreekt zich uit over de (nieuwe) rooilijn, het openbaar domein en toekomstig openbare wegenis in het project. Bij het dossier werd een rooiijnplan gevoegd gekoppeld aan het plan kosteloze grondafstand, alsook plannen en dossierstukken inzake de aanleg van de toekomstige gemeenteweg met riolering.

De aansluiting van de toekomstig openbare wegenis met de Vossestraat wordt uitgewerkt in asfaltverharding over een breedte van +/- 6,5m. Naast de loper wordt de gemeenteweg aangelegd in diverse materialen afhankelijk van aard en functie. De boordstenen worden aangelegd met opstanden die lokaal worden verlaagd zodat afstromend hemelwater kan afvloeien naar de groenzones en wadi's. De publieke parkeerplaatsen worden voorzien in grasbetontegels en de aanleunende zijstroken naast de wegenis zijn maximaal onverhard in te richten. Ook de toegang naar de private parkeercluster en de nutsvoorzieningen wordt in waterdoorlatende materialen uitgevoerd. Er wordt geopteerd om het gebied maximaal als verblijfsruimte in te richten. Er wordt verder geen doorgaand verkeer beoogd. Omwille van dit autoluw karakter van de gemeenteweg wordt niet geopteerd voor afzonderlijke voetpaden. De gekozen (verhardings-)materialen zijn hedendaags, kwalitatief en duurzaam, waardoor een hoge kwaliteit van het toekomstig openbaar domein wordt nagestreefd en gerealiseerd. Maximaal wordt gebruik gemaakt van waterdoorlatende materialen of kan nieuwe verharding infiltreren op voldoende grote groenzones op eigen terrein. Er is voldoende aandacht voor waterinfiltratie en de eventueel extra noden die nodig zouden zijn door het project. De rioleringsinfrastructuur wordt aangelegd als een gescheiden stelsel. Voor afvalwater wordt een DWA-leiding met een diameter van 250 mm voorzien, die aansluit op het bestaande rioleringsnet in de Vossestraat. Het hemelwater wordt opgevangen via een afzonderlijke RWA-leiding met een diameter van 400 mm. Het hemelwater wordt in eerste instantie zoveel als mogelijk ter plaatse gehouden en geïnfiltreerd. Het afstromend water van de wegenis wordt daarom niet rechtstreeks naar de riolering geleid, maar eerst afgevoerd naar ondiepe WADI's langs de wegenis met een maximale diepte van 50 cm. De noordelijk en oostelijk gelegen open kavels zullen rechtstreeks aansluiten op deze wadi's voor plaatselijke infiltratie. Voor de kavels aan de zuid- en westzijde van de wegenis is aansluiting op de wadi's technisch niet haalbaar vanwege de beperkte diepte. Deze woningen worden aangesloten op de RWA-leiding met uitstroom via een nieuw aangelegde geul door het aangrenzende bos in de richting van de Leebeek. Op basis van de aangeleverde plannen, dossierstukken en motivering is het ontegensprekelijk een zaak van algemeen belang om het (toekomstig) openbaar domein in het projectgebied te aanschouwen als volwaardige gemeenteweg met aanhorigheden. Het hierboven beschreven deel van de nieuwe wegenis (lot 30) behoort in de toekomst tot het openbaar domein en is kosteloos over te dragen. Hierin kunnen alle werken van algemeen nut voorzien worden, naast de nodige nutsvoorzieningen en toegangen tot de aanpalende percelen. De conclusies in de omstandige technische nota kunnen worden bijgetreden.

Adviezen

In het kader van de aanvraag werden onderstaande adviezen gevraagd.

Naar aanleiding van ingediende wijzigingsverzoeken (m.b.t. technische opmerkingen advies Provinciale Dienst Integraal Waterbeleid (DIW) en gevraagde aanpassingen Agentschap Natuur en Bos (ANB)) ten gevolge van de binnengekomen adviezen werden tijdens de loop van de procedure nieuwe adviesrondes georganiseerd over PIV3 en PIV4 (PIV = Project-inhoud versie). Er werd geen nieuw openbaar onderzoek georganiseerd omdat de wijzigingen tegemoet kwamen aan de ontvangen adviezen en de wijzigingen geen schending van de rechten van

derden met zich meebrachten (enkel ondergrondse wijzigingen en/of uitbreiding van reeds voorziene wadi's / grachten of beperkte aanpassingen ikv vereisten ANB). De doorgevoerde wijzigingen komen tegemoet aan de adviezen van DIW en ANB. De wijzigingen worden gedaan om in een betere waterhuishouding te voorzien, zodat deze wijzigingen ook de mens, het milieu en de goede ruimtelijke ordening ten goede komen. De rechten van derden worden ook niet geschonden want de aanpassingen zorgen ervoor dat de watertoets positief is, wat voor de omgeving ook beter is. Dit is tevens zo voor de beperkte aanpassingen ikv het advies van ANB (behoud boszone met natuurlijke afwateringsgracht, bufferbeplanting enz.).

De hulpverleningszone Centrum bracht op 1 april 2026 en op 26 mei 2026 een voorwaardelijk gunstig advies uit. De provincie OVL-dienst Integraal Waterbeleid bracht op 8 april 2026 en 19 mei 2026 een ongunstig advies uit. Agentschap Natuur en Bos bracht op 26 februari 2026 en op 1 juni 2026 een voorwaardelijk gunstig advies uit. PROXIMUS bracht op 19 februari 2026 een gunstig advies uit.

FLUVIUS bracht op 5 maart 2026 en op 18 mei 2026 een gunstig advies met voorwaarden uit.

WYRE bracht op 20 februari 2026 en 7 mei 2026 een gunstig advies uit.

FARYS bracht op 1 april 2026 en op 29 mei 2026 een gunstig advies met voorwaarden uit.

ASTRID Veiligheidscommissie bracht op 24 februari 2026 en 30 april 2026 gunstig advies uit.

Motivatie vanuit de doelstellingen en principes vermeld in artikel 3 en 4 van het decreet gemeentewegen

Het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen heeft tot doel om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren, in het bijzonder om aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen (artikel 3).

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.

Bij elke beslissing over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van gemeentewegen wordt rekening gehouden met de doelstelling vermeld in artikel 3 van dit decreet.

Bij beslissingen over wijzigingen van het gemeentelijk wegennet wordt minimaal rekening gehouden met de volgende principes (artikel 4 decreet gemeentewegen):

- 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

De aanleg en overname van een gedeelte openbaar domein en het realiseren van een nieuw deel gemeenteweg in dit gebied kan gekaderd worden binnen het algemeen belang. Het betreft immers een verdichtingsproject in de nabijheid van de kern van Gavere waarbij voorzien wordt in residentieel wonen. De omgeving is gekenmerkt door in hoofdzaak residentieel wonen.



Er wordt voorzien in een verdichting op deze site (densiteit +/- 18wo/ha). Het aanbieden van kwalitatieve (verblijfs-)ruimte en groen is noodzakelijk om een aangename (be)leefomgeving te kunnen creëren. De projectsite is gelegen binnen een gemeentelijk RUP, die reeds duidelijke voorwaarden heeft gekoppeld aan de ontwikkeling en de ontsluiting (met eveneens aandacht voor toekomstig tracé openbaar domein). Het voorliggend dossier vormt een vervolg op dit eerder planinitiatief. Het RUP duidt de site aan als projectzone voor wonen, met aandacht voor ontsluiting, bouwtypologie, parkeren, enz. Het ontwerp met bijhorende verkavelingsvoorschriften sluit aan op de intenties van het RUP.

De nieuwe wegenis wordt opgevat als een lokale ontsluitingsweg met een loutere verblijfsfunctie en sluit aan op de bestaande straten Vossestraat en Sint-Amandswijk. Het tracé volgt een omgekeerde L-vorm, waarop alle kavels direct aantakken en bereikbaar zijn. De breedte van de rijbaan blijft beperkt en voldoet aan de maximale beddingbreedte van 10m zoals vastgelegd in het RUP.

De ontworpen structuur voorkomt grote verkeersstromen en waarborgt dat het bijkomende verkeer beperkt blijft tot bewoners, bezoekers en nood- en dienstverkeer. Het parkeerconcept is opgevat volgens het principe dat parkeren zoveel als mogelijk op eigen terrein gebeurt, zodat het openbaar domein vrij blijft van wildparkeren. Voor de gesloten bebouwingen wordt een collectieve parkeercluster ingericht op een afzonderlijk privaat lot, dat via mede-eigendom zal worden beheerd.

Aan het uiteinde van de wegenis – aansluiting Sint-Amandswijk - wordt een keerpunt voorzien dat specifiek is afgestemd op de draaicirkels van brandweer en hulpdiensten. Dit keerpunt wordt in grote mate uitgevoerd in grindgazon, waardoor het inzetbaar is tijdens noodsituaties, maar visueel en ruimtelijk geen overmatige verharde infrastructuur vormt. Voor zwakke weggebruikers is een direct doorsteek richting de trage weg langs de Sint-Amandswijk voorzien, wat de doorwaadbaarheid versterkt zonder autoverkeer aan te moedigen.

Hiermee wordt in het bijzonder voldaan aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit, zoals voorgeschreven in artikel 3 van het Decreet Gemeentewegen. Er wordt voor voorliggend project eveneens voldaan aan artikel 4, 3° Decreet Gemeentewegen.

Uit voorliggend plan blijkt eveneens dat het vastleggen van een rooilijn niet gelijk staat met een volledige inname door verharde oppervlaktes. De vorm van de rooilijn wordt bepaald in functie van een globale kwaliteitsvolle en duurzame inrichting van het openbaar domein. Het ontwerp van het openbaar domein is verder groen en klimaatadaptief opgevat. Langs de wegenis worden groenzones en wadi's voorzien die instaan voor de opvang, buffering en infiltratie van hemelwater. De verharding wordt tot een minimum beperkt en waar mogelijk uitgevoerd in waterdoorlatende materialen. In dat opzicht creëert de nieuwe rooilijn opportuniteiten voor kwaliteitsvolle ingrepen binnen de omgeving. Deze genereren een publieke en maatschappelijke meerwaarde voor de omgeving en toekomstige bewoners, die kadert binnen de algemene doelstellingen van algemeen belang.

Bijgevolg zijn er geen bezwaren tegen de voorgestelde rooilijn van het toekomstig openbaar domein alsook niet tegen de voorgestelde werken m.b.t. de aanleg van het gebied.

Om deze redenen samen is het een zaak van algemeen belang, conform artikel 4, 1° van het Decreet Gemeentewegen, om het openbaar domein uit te breiden met het oog op de leefbaarheid en veiligheid van de toekomstige bewoners en met het oog op de verbetering van de globale infrastructuur voor gebruikers op deze site. Op deze wijze wordt uitvoering gegeven aan een geïntegreerd beleid gericht op de uitbouw van een veilig (wegen)net op lokaal niveau en het voorzien van een kwalitatief openbaar domein, zoals bedoeld in artikel 3 Decreet Gemeentewegen. De intenties en aanvraag sluiten tevens aan bij het reeds doorlopen planinitiatief voor de site

(RUP), die detailvoorwaarden vastlegt voor de inrichting van het publiek domein. Het gevraagde is hiermee in overeenstemming.

Openbaar onderzoek

Het project werd onderworpen aan een openbaar onderzoek. Het project valt immers onder het toepassingsgebied van de gewone vergunningsprocedure zoals vastgelegd in artikel 11 t.e.m. 14 van het besluit van de Vlaamse regering tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.

Het project, met geïntegreerde procedure inzake rooilijn/wegenis volgens het decreet gemeentewegen, werd openbaar gemaakt volgens de regels vermeld in het uitvoeringsbesluit. Het openbaar onderzoek werd gehouden van 24/02/2026 tot en met 25/3/2026.

Conform artikel 47 van het Besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning neemt de gemeenteraad een besluit over de zaak van de wegen en neemt zij daarbij kennis van de standpunten, opmerkingen en bezwaren die zijn ingediend tijdens het openbaar onderzoek. Er werden meerdere - sommige identieke - bezwaarschriften ingediend.

De gemeenteraad behandelt enkel de bezwaren die betrekking hebben over de zaak van de wegen en de voorziene infrastructuur.

Samengevat gaat het over volgende bezwaarelementen:

- Verkeerstoename door bijkomende woningen. Project genereert bijkomende verkeersbewegingen, met onveilige situaties in de omliggende straten als mogelijk gevolg.
- Toename parkeerdruk; de huidige parkeercapaciteit in de omgeving is reeds beperkt en staat onder druk. De toevoeging van extra woningen zal onvermijdelijk leiden tot een stijging van het aantal wagens, wat de parkeerproblemen verder zal verergeren en de leefbaarheid van de buurt negatief beïnvloedt
- Gebrekkig ontwerp van de nieuwe weginfrastructuur en verkeersveiligheid. Het ontwerp van de nieuwe weginfrastructuur kiest voor een versmalde weg zonder verhoogde voetpaden. Dit creëert een onveilige 'flessenhals' en belemmert een vlotte en veilige passage voor zowel bewoners als hulpdiensten (brandweer). Vraag naar verkeersmaatregelen (bv. Plaatselijk verkeer in beide straten).
- Risico op onveilige situaties voor fietsers, voetgangers en schoolgaande kinderen (wegel langs Sint-Amandswijk). Voorstel om aan het uiteinde van de nieuwe wegenis – bij aansluiting met de Sint-Amandswijk – paaltjes of een ander soort afsluiting te voorzien. Op die manier zorgt dit ervoor dat er enkel plaatselijk verkeer in beide straten moet zijn en dat fietsers en wandelaars veilig kunnen blijven gebruik maken van deze straat.
- Vraag om doortrekken van waterleiding en riolering naar bestaande woningen Sint-Amandswijk 38 en 33.
- Bezorgdheid over impact van werken op bestaande voorzieningen. De woning, Sint-Amandswijk 38 is niet aangesloten op de waterleiding en is 100% afhankelijk van grondwater via een geboorde put.
- Onzekerheid over ligging en verplaatsing van hydranten bestaande situatie naast nr. 30.
- Bezorgdheid bij de bewoners in de Baaigemstraat over bereikbaarheid van woningen en manoeuvreerruimte (zeker met aanhangwagens) omdat ze nu een vlotte verbinding hebben via de wegel. Als de tuinen niet meer toegankelijk zijn via deze wegel wordt het moeilijk voor o.a. tuinonderhoud. De Baaigemstraat zelf laat niet toe om er te parkeren en manoeuvreren met aanhangwagens.

Behandeling bezwaren zaak der wegen/ (toekomstig) openbaar domein:

De gemeenteraad behandelt enkel over de bezwaren die betrekking hebben op het openbaar domein of over het tracé van de wegenis.

Wat betreft de toename in verkeer kan gesteld worden dat het louter gaat om extra bestemmingsverkeer voor de 28 woningen uit de nieuw aan te leggen verkaveling. De verkaveling wordt ontsloten via de Vossestraat, een gemeenteweg met voldoende breedte die gelegen is binnen de kern van Gavere. De toename in intensiteit voor 28 bijkomende woningen vormt geen probleem met de capaciteit van deze weg (rijbaan met een voldoende wegbreedte in twee richtingen). De ontsluiting naar het bovenlokaal wegennet gebeurt verderop via de N439 en de N60, zonder dat het projectgebied zelf wordt belast door doorgaand verkeer. Er is een mobiliteitstoets bij de aanvraag gevoegd, die eveneens motiveert dat het aantal bijkomende woningen zal zorgen voor 180 bewegingen per dag, waarvan 33 tijdens de drukste uren. Volgens de aangeleverde gegevens kan worden besloten dat het effect van voorliggend project op het wegennet geen grootschalige mobiliteitseffecten met zich zal meebrengen. Er kan gesteld worden dat er een bijkomende druk zal zijn op vlak van mobiliteit maar dat de bijkomende druk aanvaardbaar is en afgewenteld kan worden op het bestaande wegennet. De mobiliteitstoets toont aan dat de verkaveling slechts een beperkte en lokale verkeersgeneratie veroorzaakt, die te verantwoorden is en ook in de toekomst zal blijven voor de betrokken lokale wegen. Er zijn aldus geen verdere negatieve effecten te verwachten op de omliggende woonwijken. Het gevraagde zorgt enkel voor een toename van plaatselijk bestemmingsverkeer (bewoners en bezoekers). In alle redelijkheid zal het aantal bijkomende verkeersbewegingen voor een project met 28 woonentiteiten beperkt blijven. Een mobiliteitstoets of mobiliteitsstudie is niet vereist vanuit het richtlijnenboek 'mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en MOBER' (2018) van het departement Mobiliteit en Openbare Werken. De gevraagde ontwikkeling blijft ver onder de minimale criteria hiervoor. In die zin kunnen de conclusies uit de mobiliteitsnota worden bijgetreden.

Inzake parkeren kan worden gesteld dat de aanvraag voldoet aan de noodzakelijke parkeervoorzieningen en aantallen die worden opgelegd in het RUP. Elke woning beschikt over parkeermogelijkheid op eigen terrein of, in het geval van de gesloten bebouwing, over een plaats in de private parkeerhaven (lot 29). Hierdoor wordt geen parkeerdruk afgewenteld op het openbaar domein.

Inzake de kritiek op het voorgesteld ontwerp kunnen de desbetreffende bezwaren niet worden bijgetreden. De voorgestelde verkeersremmende inrichting van de wegenis, met afwisselend groenvakken en parkeerstroken, is expliciet bedoeld om de snelheid te beperken. Gelet op de ligging en het verblijfskarakter, is het niet wenselijk om nog bijkomend aparte en/of verhoogde voetpaden te eisen. Dit zorgt enkel voor een verhoogde verhardingsgraad, zonder veel functionele meerwaarde gezien er slechts een minimaal gebruik zal zijn in deze context. De verschillende weggebruikers kunnen (gemengd) gebruik maken van de wegenis, gelet op het doodlopend karakter en de beperkte verkeersintensiteit die op dit tracé wordt verwacht. Bijkomende verkeersmaatregelen zijn op niveau van de verkavelingsaanvraag op dit moment niet noodzakelijk, gelet op voorgaande. De opgeworpen bezwaren hebben evenwel deels betrekking op verkeerssituaties/kruispunten buiten de scope van de betrokken site. (= geen voorwerp van de beoordeling van voorliggende verkavelingsaanvraag).

Inzake het voorstel tot fysieke afscheiding ter hoogte van de aansluiting met de Sint-Amanswijk kan worden vastgesteld dat het concept van de verkaveling een afwikkeling voorziet richting de Vossestraat. De aansluiting op de Sint-Amanswijk komt immers uit op een onverharde weg met een beperkte breedte. De nieuwe wegenis is op dit moment niet opgevat als doorgaande verkeersas, maar als een doodlopende straat, wat tevens wordt gestaafd door het voorziene keerpunt voor de brandweer en nooddiensten. De Sint-Amanswijk blijft hoofdzakelijk een trage en

lokale verbinding, terwijl gemotoriseerd verkeer wordt afgeleid via de nieuwe interne ontsluiting richting de Vossestraat. De aansluiting voor wandelaars en fietsers is wel evident gezien de aantakking op het trage wegnennetwerk. Zolang er geen verdere uitrusting is van de bestaande slag/wegel van de Sint-Amandswijk, is het wenselijk dat autoverkeer wordt afgewikkeld richting de Vossestraat. Dit kan nog worden versterkt door het plaatsen van paaltjes ter hoogte van het einde van de voorziene, verharde infrastructuur voor het lot 28. Dit wordt als bijkomende voorwaarde opgenomen i.f.v. het uitsluiten en onmogelijk maken van bijkomend, ongewenst (auto)verkeer op de Sint-Amandswijk.

Inzake de technische uitrusting van de woningen nr. 33 en 38 (buiten projectzone) betreft dit een suggestie die kan worden meegenomen tijdens de werken, doch waar de bijkomende werken voor eventuele aansluiting niet kunnen worden opgelegd aan de aanvrager(s) van dit project, maar eerder ten laste zijn van de twee bijkomende woningen die de bijkomende uitrusting vragen. Dit is echter niet rechtstreeks gelieerd aan het voorliggend ontwerp en dient dan ook niet verder te worden beoordeeld in kader van voorliggend verkavelingsproject. De opmerking inzake de mogelijke aanwezigheid van een hydrant met leiding op de site van de aanvraag betreft eveneens een technisch aspect dat kan ondervangen worden door de aanvrager. In geval een wijziging of aanpassing hieraan nodig blijkt voor de uitwerking van het project, is dit perfect te ondervangen door verplaatsing op een gewijzigd tracé binnen de site.

Inzak de toegankelijkheid tot de achterzijde van de eigendommen in de Baaigemstraat zijn er geen belemmeringen door het ontwerp. Het autoverkeer wordt plaatselijk langs de Vossestraat en de nieuwe wegenis geleid, terwijl er vandaag doorgang is via de smalle wegenis Sint-Amandswijk. Dit betreft een beperkt plaatselijk omrijden, evenwel met dezelfde toegangsmogelijkheden voor de betrokkene als de situatie op vandaag.

Globaal genomen kan gesteld worden dat de bezwaarschriften kunnen beschouwd worden als ontvankelijk en deels gegrond en deels ongegrond – zoals bovenstaand gemotiveerd. Inzake de suggestie van het plaatsen van scheidingspalen in aansluiting van de nieuwe wegenis met de onverharde weg langs de Sint-Amandswijk wordt een bijkomende voorwaarde opgenomen die hieraan tegemoet komt.

Over andere bezwaarschriften dient de gemeenteraad zich niet uit te spreken.

Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

BESLUIT

Art. 1: De gemeenteraad verleent haar goedkeuring aan het (wegenis)dossier inzake het deel van de 'zaak der wegen' inclusief bestek en raming der werken en de bijhorende plannen in kader van de aanvraag tot een omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden en de stedenbouwkundige handeling voor het aanleggen van openbare wegenis (OMV_ 2025146440). Volgende bijkomende voorwaarde wordt opgelegd:

- Zolang er geen verdere uitrusting is van de bestaande slag/wegel van de Sint-Amandswijk, is het wenselijk dat autoverkeer wordt afgewikkeld richting de Vossestraat. Dit kan nog worden versterkt door het plaatsen van paaltjes ter hoogte van het einde van de voorziene, verharde infrastructuur/wegenis voor het lot 28. Dit wordt als bijkomende voorwaarde opgenomen i.f.v. het uitsluiten en onmogelijk maken van bijkomend, ongewenst autoverkeer op de Sint-Amandswijk.

Art. 2: De (nieuwe) rooilijn zoals weergegeven op het betreffende rooilijnplan van 16/12/2025, opgemaakt door landmeter-expert Wies Vanden Berghe, optredend voor landmeetbureau TOPOMAR, Lepelstraat 77A te

9660 Brakel wordt goedgekeurd. Dit rooilijnplan maakt integraal deel uit van dit besluit. Voormalig goedgekeurde rooilijnen komen te vervallen indien strijdig met voorliggende plannen.

- Art. 3: De gemeenteraad gaat akkoord met de overname van de betrokken gronden in het openbaar domein zoals aangegeven op plan grondafstand in de aanvraag, het verkavelingsplan (lot 30) en het rooilijnplan – aangegeven oppervlakte +/- 32a85ca.

De gronden waarop de openbare wegen, groenvoorzieningen, aanhorigheden en nutsvoorzieningen zullen worden aangelegd, en die gelegen zijn binnen de aangeduide rooilijn op het betreffende rooilijnplan met een oppervlakte van +/- 32a85ca van 16/12/2025, opgemaakt door landmeter-expert Wies Vanden Berghe, optredend voor landmeetbureau TOPOMAR, Lepelstraat 77A te 9660 Brakel, zullen kosteloos worden overgedragen naar het openbaar domein van de gemeente Gavere vanaf het ogenblik van de definitieve oplevering ervan.

- Art. 4: Volgende lasten en voorwaarden worden opgenomen:

- Noodzakelijke werken aan het (toekomstig) publiek domein zoals opgenomen in de plannen en documenten bij de aanvraag en de eventuele uitbreiding van de nutsvoorzieningen dienen uitgevoerd in opdracht en ten laste van de aanvrager van de omgevingsvergunning

- Art. 5: De voorwaarden met betrekking de gemeenteweg, die voortvloeien uit de adviezen van de bevroagde adviesinstanties (nutsmaatschappijen, brandweer, DIW) dienen overgenomen te worden in de omgevingsvergunning.

De nutsleidingen worden uitgevoerd op kosten van de aanvrager volgens het bestek en de offertes van de nutsmaatschappijen.

Alle voorziene groenaanleg dient uitgevoerd te worden het eerstvolgende plantseizoen na het voltooiën van de wegenis- en rioleringswerken (voorlopige oplevering).

- Art. 6: Afschrift van dit besluit met bijhorende stukken als bijlage bij de omgevingsvergunningsaanvraag te voegen.

Namens de gemeenteraad,



De algemeen directeur,
Serge Ronsse



De voorzitter van de gemeenteraad,
Wim Malfroot