



UITTREKSEL UIT DE NOTULEN - GEMEENTERAAD

zitting van 28 april 2025

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, Christine De Cooman, Peter De Rycke, Stany Schamp, Pascale Bottequin, Karolien De Smet, Tom Vandepitte, raadsleden
Serge Ronsse, algemeen directeur

Verontschuldigd: Steven Notebaert, gemeenteraadslid

Afwezig: /

AANVRAAG OMGEVINGSVERGUNNING VOOR WEGENIS- EN RIOLERINGSWERKEN IN DE LEEBEEKLAAN, PONTWEG EN NIEUWLANDSTRAAT TE GAVERE-ASPER - GOEDKEUREN ZAAK DER WEGEN EN ROOILIJNPLAN

BEVOEGDHEID

- Decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, artikel 31 §1.
- Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.
- 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 ev.
- 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

Er werd een aanvraag voor een omgevingsvergunning met nummer OMV_2024132341 inclusief rooilijnplan ingediend voor wegenis- en rioleringswerken in de Leebeeklaan, Pontweg en Nieuwlandstraat te Gavere-Asper. De aanvraag werd ontvankelijk en volledig verklaard op 22 januari 2025.

Voorwerp van de aanvraag





Het projectgebied bestaat uit verschillende gemeentelijk wegen in de deelgemeente Asper. Het project voorziet de (her)aanleg van riolering en de vernieuwing en herinrichting van de bestaande straten.

Het gaat over werken in de Leebeeklaan, Nieuwlandstraat en een deel van de Pontweg. De werken in de Pontweg hebben betrekking op het deel van deze gemeenteweg dat gelegen is tussen de aansluiting met N60 en de bestaande spoorwegovergang. Het deel van de Pontweg aan oostelijke zijde van de spoorweg is niet betrokken in de aanvraag.

Met de aanvraag is het de intentie om een wegenis-en rioleringsproject te realiseren met een herinrichting van de bovenbouw in functie van de toekomstig te wijzigen verkeerssituatie voor hierboven besproken gemeentewegen. Met de geplande aanleg worden de afvalwater- en regenwaterriolering gescheiden voorzien, zodat voldaan wordt aan de normen inzake afkoppeling en zuivering van afvalwater en wordt regenwater maximaal ter plaatse geïnfiltreerd door de aanleg van WADI's in de bermen langs de nieuw aan te leggen rijweg.

De bovenbouw wordt volledig vernieuwd en heringericht.

De nieuw aan te leggen DWA-riolering wordt aangesloten op de aan te leggen Aquafincollector in de Luxemburgstraat. De nieuw aan te leggen RWA-riolering wordt aangesloten op de Leebeek (Leebeeklaan en Pontweg west) en op de aan te leggen bovengemeentelijke RWA-riolering in de Luxemburgstraat (Pontweg oost en Nieuwlandstraat).

Volgens de beschrijvende nota en de plannen worden volgende doelstellingen voorop gesteld:

de **Leebeeklaan** is op vandaag een bestaande betonrijweg van 6m met aanliggende bermen en wordt volledig van rooilijn tot rooilijn opgebroken. Na de aanleg van het nieuwe rioleringsstelsel zal de straat heraangelegd en heringericht worden. Er wordt een ontharding beoogd met een herinrichting van het wegprofiel. Er is voorzien om éénrichtingsverkeer in te voeren na de werken. Om die reden is de heraanleg ontworpen in asfalt (3m) met aansluitend een kantstrook in grasdallen langs beide zijden. In totaal heeft de rijweg een breedte van 4m. Aansluitend met de rijweg komen naast nieuwe opritten tot de percelen (in grasdallen) ook plaatselijk WADI's met een beperkte diepte voor het plaatselijk infiltreren van het hemelwater. Een gescheiden rioleringsstelsel is te voorzien onder de nieuw aan te leggen rijweg. De aansluiting van de straat op de Luxemburgstraat zal eveneens opgebroken en heraangelegd worden zodat het nieuwe gescheiden rioleringsstelsel aansluiting vindt op het gescheiden rioleringsstelsel in de Luxemburgstraat.

Ter hoogte van de **Pontweg** worden de voorziene werken over twee deelzones gespreid, nl. Pontweg oost en west, met als scheiding het kruispunt van deze gemeenteweg met de Luxemburgstraat. De Pontweg is op vandaag uitgerust in betonverharding met variërende breedte met aan beide zijden een (smal) fietspad. Er is voorzien in de opbraak van de bestaande verhardingen op openbaar domein.

In de nieuwe toestand wordt voor de Pontweg oost een heraanleg gerealiseerd in asfaltverharding met een breedte van +/- 5,6m. Na de heraanleg zal deze gemeenteweg ingericht worden als fietsstraat.

Pontweg west wordt eveneens (her)ingericht als fietsstraat. In deze zone is een asfaltverharding ontworpen met een breedte van +/- 5,3m.

Aansluitend met de rijweg komen naast nieuwe opritten tot de percelen ook plaatselijk WADI's met een beperkte diepte voor het plaatselijk infiltreren van het hemelwater.

Er wordt eveneens een gescheiden rioleringsstelsel voorzien onder de nieuw aan te leggen rijweg. Na de aanleg van het nieuwe rioleringsstelsel zal de straat heraangelegd en heringericht worden. De aansluiting van de straat op de Gentse baan, de Sint-Martinusstraat en de Arboretumstraat zal eveneens opgebroken en





heraangelegd worden, zodat het nieuwe gescheiden rioleringsstelsel aansluiting vindt op het bestaande aanwezig gescheiden rioleringsstelsel in de aansluitende straten.

De **Nieuwlandstraat** wordt eveneens volledig van rooilijn tot rooilijn opgebroken. Deze wegenis heeft een beperkte breedte en is vandaag deels uitgerust in betonverharding en deels in asfalt. In de nieuwe toestand wordt dit deel ingericht als een woonerf. Er worden twee rijsporen in beton aangelegd, met een variërende breedte van respectievelijk 1m en 1,5m. Tussen deze rijsporen worden grasdallen aangelegd. In de zijbermen worden WADI's met een beperkte diepte gerealiseerd voor het plaatselijk infiltreren van het hemelwater. Het nieuwe rioleringsstelsel zal voornamelijk centraal onder de rijweg aangelegd worden. De aansluiting van deze straat op de Luxemburgstraat zal eveneens opgebroken en heraangelegd worden zodat het nieuwe gescheiden rioleringsstelsel aansluiting vindt op het bestaande aanwezig gescheiden rioleringsstelsel in de Luxemburgstraat.

In het algemeen tracht het project zo veel mogelijk in te zetten op ontharding en gebruik te maken van waterdoorlatende materialen in nieuwe toestand (opritten, parkings). Voorts worden er overal WADI's aangelegd waarin het hemelwater ter plaatse kan infiltreren. De WADI's worden telkens gerealiseerd met een beperkte diepte met daaronder een steenslagkoffer en drainageleiding. De WADI's worden maximaal voorzien waar er ruimte is langs de nieuw aan te leggen wegen, afhankelijk van de bovenbouw en ook rekening houdend met de plaatselijke inrichting. Per WADI wordt een putje voorzien op de drainageleiding met een rooster op variërende diepte, waardoor de verbinding tussen de drainagekoffer en de WADI verzekerd is. Als één van beide systemen vol komt te staan, kan de overdruk verspreid worden door het hele infiltratiesysteem. Op enkele plaatsen is dan ook een kolk voorzien, als noodoverlaat naar de RWA-riolering.

Verder worden voor de werken nog enkele gedetailleerde (vergunningsplichtige) stedenbouwkundige handelingen aangevraagd, die voor het project noodzakelijk worden geacht en vergunningsplichtig zijn gelet op de locatie of een specifiek argument waarom ze niet onder de vrijstellingsregeling vallen.

Dit gaat over het rooien van enkele hoogstambomen (12), het dempen van een bestaande gracht over een lengte van 17m, het aanleggen van riolering binnen de 5m- zone van de waterloop in de Pontweg en de Leebeeklaan, het verharderen van 5m-zone t.h.v. de Leebeek langsheen de Pontweg, het aanpassen van de duiker met kopmuren en taludversteving t.h.v. de lozingspunten en het wijzigen van het reliëf buiten de rooilijn (WADI).

In functie van de aanvraag werden waar nodig bijkomende innemingen voorzien ten op zichte van de bestaande toestand.

Voor de Nieuwlandstraat en de Pontweg (gemeentewegen) werd een nieuwe rooilijn opgemaakt. Het dossier omvat twee ontwerp van rooilijnplannen voor de Nieuwlandstraat en Pontweg met aanduiding van alle deelstukken waar er intenties zijn tot inneming van gronden om het project te kunnen realiseren. Dit plan kwam tot stand na onderzoek van de bestaande juridische grenzen, die grotendeels oorsprong vinden in de Atlas der Buurtwegen voor het besproken tracé of door plaatselijk ontstane praktijken of grensvastleggingen (vb. verkavelingen, ...).

Bij de omgevingsvergunningsaanvraag werden twee ontwerp van rooilijnplannen gevoegd, nl. 'Rooilijnplan Nieuwlandstraat – buurtweg nr. 42', opgemaakt op 06/09/2024 door landmeter-expert Dominique Goegebeur (studieburo Goegebeur) en 'Rooilijnplan Pontweg – buurtweg nr. 4', opgemaakt op 14/08/2024 door landmeter-expert Dominique Goegebeur (studieburo Goegebeur), waardoor voor bijgevoegde plannen een beroep kan worden gedaan op artikel 12 §2 van het decreet betreffende de gemeentewegen (geïntegreerde procedure). Met



voorliggende rooilijn- en innemingsplannen is het de intentie om het openbaar domein over het volledig tracé eenduidig af te bakenen.

Op de rooilijnplannen werden verschillende zones gemarkeerd, nl. 'privatieve grond in te lijven bij het openbaar domein' en 'schijnbaar openbaar domein in te lijven bij het openbaar domein'. Hierbij onderscheiden beide zones zich doordat de zone 'privatieve grond in te lijven bij het openbaar domein' steeds privaatief werd gebruikt, onderhouden en door inplanting van hagen, afsluitingen of aangebrachte verhardingen het duidelijk werd gemaakt dat deze gronden privaatief zijn. Voor deze percelen werd een schattingsverslag opgemaakt en de gronden zullen verworven worden.

Voor de zone 'schijnbaar openbaar domein in te lijven bij het openbaar domein' is het zo dat deze gronden reeds geruime tijd (lees meer dan 30 jaar) gebruikt werden als openbaar domein, voor het aanleggen van nutsleidingen, het aanleggen van riolering, het plaatsen van openbare verlichting of het gebruik van de berm als voetpad of voor het parkeren van wagens. Privaatieve afsluitingen en hagen werden achter deze zone geplaatst.

De gemeente stelde op deze grondstroken al meer dan 30 jaar bezitshandelingen waaruit de wil van de gemeente om eigenaar te worden van de wegbedding duidelijk tot uiting komt.

Op basis van artikel 13 §5 uit het Decreet Gemeentewegen, is de gemeenteraad ertoe gerechtigd deze grondstroken aangeduid als zone 'schijnbaar openbaar domein in te lijven bij het openbaar domein' op het rooilijnplan zonder financiële vergoeding op te nemen in het openbaar domein (verkrijgende verjaring).

Zoneringsgegevens - planologische bestemming

De percelen zijn hoofdzakelijk gelegen in woongebied en deels (klein deel Nieuwlandstraat) binnen woonuitbreidingsgebied volgens het gewestplan "Oudenaarde", goedgekeurd bij K.B. van 24.02.1977 en latere wijzigingen.

De woongebieden zijn bestemd voor: "wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf, voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven, en dat deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving" (artikel 5, par.1.0 van het KB van 28.12.1972, betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen + omzendbrief dd. 08.07.1997 terzake).

Artikel 1.1: Woonuitbreidingsgebieden : de woonuitbreidingsgebieden zijn uitsluitend bestemd voor groepswoonbouw zolang de bevoegde overheid over de ordening van het gebied niet heeft beslist, en zolang volgens het geval, ofwel die overheid geen besluit tot vastlegging van de uitgaven voor de voorzieningen heeft genomen, ofwel omtrent deze voorzieningen geen met waarborgen omklede verbintenis is aangegaan door de promotor.

De percelen zijn niet gelegen binnen de grenzen van een APA, BPA of goedgekeurd (gemeentelijk) ruimtelijk uitvoeringsplan.

Het projectgebied is verder voor een zeer beperkt deel gelegen binnen goedgekeurde en niet-vervallen verkavelingen, nl. verkavelingen:

- afgeleverd op 09/01/1964, ref. 44020/4113/V/1964/6026;
- afgeleverd op 12/01/1966, ref. 44020/3946/V/1966/6037;
- afgeleverd op 27/01/1969, ref. 44020/3880/V/1969/6064;





- afgeleverd op 06/01/1970, ref. 44020/5884/V/1970/6072;
- afgeleverd op 09/05/1990, ref. 44020/4435/V/1989/352;
- afgeleverd op 19/10/1966, ref. 44020/3994/V/1966/6052;
- afgeleverd op 05/01/1973, ref. 44020/4644/V/1973/6094;
- afgeleverd op 19/05/1993, ref. 44020/4599/V/1993/447;
- afgeleverd op 10/12/1998, ref. 44020/3878/V/1998/657.

De verkavelingen zijn ouder dan 15 jaar en vormt geen weigeringsgrond meer.

De beoordeling van de verenigbaarheid met de bestemming en de voorschriften is een provinciale bevoegdheid (Provinciaal project), 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 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 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.

In het kader van de omgevingsvergunningsprocedure verzocht de provincie Oost-Vlaanderen (op 22 januari 2025) de gemeente Gavere om de zaak der wegen voor te leggen aan de gemeenteraad. Het wijzigen van de rooilijnen met bijhorende plannen, die deel uitmaken van deze geïntegreerde omgevingsvergunningsprocedure conform artikel 12§2 van het Decreet Gemeentewegen, is samen met de aanleg en wijziging van de gemeenteweg zelf het voorwerp van voorliggende beslissing. De gemeenteraad spreekt zich uit over de (nieuwe) rooilijn, het openbaar domein en de toekomstige openbare wegenis in het project.

Bij het dossier werden de nieuwe rooilijnplannen voor de Pontweg en Nieuwlandstraat gevoegd, alsook alle plannen en dossierstukken inzake de heraanleg van de openbare wegenis. Voor de Leebeeklaan zijn er geen wijzigingen voorzien inzake de rooilijn ten opzichte van de bestaande, juridische/feitelijke toestand.

De gewijzigde gemeentewegen worden aangelegd in diverse materialen (asfalt, kleinschalige materialen, grasdallen), afhankelijk van de wensen per deelstraat. De wegenis- en rooilijnbreedtes variëren naar gelang de

locatie en de mogelijkheden volgens de bestaande, bebouwde omgeving. Dit alles zoals weergegeven op bijgevoegde plannen.

De gekozen (verhardings-)materialen zijn hedendaags, kwalitatief en duurzaam, waardoor een hoge kwaliteit van het toekomstig openbaar domein wordt nagestreefd en gerealiseerd. Er is voldoende aandacht voor waterinfiltratie en de eventueel extra noden die volgens de eisen vanuit de gewestelijke verordening hemelwater (versie 2013) nodig zouden zijn door het project.

Op basis van de aangeleverde plannen en motivering is het ontegensprekelijk een zaak van algemeen belang om het openbaar domein heraan te leggen en (beperkt) uit te breiden met het oog op de verbetering van de globale infrastructuur voor gebruikers op dit tracé.

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

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

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

Binnen de voorliggende aanvraag worden heraanlegwerken voorzien inzake riolering en de volledige bovenbouw.

De werken kaderen binnen een bredere doelstelling voor het verbeteren van de waterkwaliteit in de waterlopen en het afkoppelen en afvoeren van vuilwater richting de daarvoor voorziene RWZI op het grondgebied. Regenwater en afvalwater worden gescheiden. Er is voorzien in maximale infiltratie van RWA in WADI's op openbaar domein. Een noodoverloop van RWA op piekmomenten is voorzien op de Leebeek.

In functie van de noodzakelijke breedte voor de uitwerking van de voorziene infrastructuur (rioleringen, andere nutsleidingen, voorwaarden hemelwaterverordening inzake infiltratie en wegopbouw) is voor de Nieuwlandstraat en

Pontweg telkens een rooilijn met een welbepaalde minimale breedte ontworpen. De heraanleg en beperkte uitbreiding van het openbaar domein in dit gebied kan gekaderd worden binnen het algemeen belang. Indien volgens artikel 2 van het rooilijndecreet de rooilijn “de huidige of de toekomstige grens tussen de openbare weg en de aangelande eigendommen” afbakent en de rooilijn dus in relatie moet gezien worden tot deze openbare weg, getuigt het enkel van goed bestuur om bij deze afbakening rekening te houden met de vereisten van een hedendaagse weginrichting en/of bevestiging van de huidige situatie waar de gemeente al jaren de daden van beheer stelt. De werken zijn duidelijk ten dienste van het algemeen belang.

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

Voor de vaststelling van de nieuwe rooilijn werd rekening gehouden met heel wat facetten. Naast de noodzakelijke ruimte voor het waterverhaal vanuit de hemelwaterverordening (infiltratie en maximaal ter plaatse houden van hemelwater) is eveneens voorzien in een grondige heraanleg van de bovenbouw. Om te kunnen voldoen aan de hedendaagse standaarden worden gewijzigde profielen voorgesteld, die geleid hebben tot voorliggend rooilijn- en innemingsplan bij de aanvraag.

De aanvraag tot rooilijnwijziging bevat verder ook een formalisering van een aantal historisch gegroeide gebruiken (feitelijke inname/gebruik als openbaar domein). De herziening representeert een correct ruimtegebruik, waarbij rekening gehouden wordt met de bestaande toestand en de gewenste, toekomstige situatie. Het planopzet toont duidelijk een aantal ingrepen aan om dit op te vangen. Uit voorliggende plannen blijkt eveneens dat het vastleggen van een rooilijn niet gelijk staat met een volledige inname door verharde oppervlaktes. De vorm van de rooilijn wordt vastgelegd en waar nodig aangepast in functie van een globale kwaliteitsvolle en duurzame inrichting van het openbaar domein. De voorziene (rooilijn)wijzigingen zijn voldoende doordacht uitgetekend en ontworpen en doen enkel de noodzakelijke wijzigingen in kader van de gewenste toestand.

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

Voor de heraanleg van de deze straten werd reeds rekening gehouden met enkele studies en plannen voor de directe omgeving van de aanvraag, met name:

- Regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Gent
- Streefbeeld N60
- Ambitienota Streefbeeld N60' met kennisname op college van burgemeester en schepenen op 15 juli 2024.
- Streefbeeld overwegen lijn 86
- Mobiliteitsplan Gavere

Rekening houdend met deze visies en plannen kan besloten worden dat deze straten gelegen zijn in verblijfsgebied waarbij enkel bestemmingsverkeer dient toegelaten te worden.

Hierbij worden volgende zaken indachtig gehouden:

- Spoorwegovergang ter hoogte van Pontweg zal enkel opengesteld blijven voor de trageweggebruiker en gemotoriseerd verkeer zal hierbij niet meer kunnen passeren
- Pontweg gaat niet meer kunnen ontsluiten naar N60
- Ter hoogte van N60 wordt voorzien in een niet-gelijkgrondse kruising voor fietsers

Hierdoor kan besloten worden dat deze wegen in de toekomst, met een inrichting als fietsstraat, enkel bestemmingsverkeer zullen kunnen ontvangen, waarbij de verblijfsfunctie primeert en gemengd verkeer, zowel





fietser, voetganger als automobilist de openbare weg samen kunnen gebruiken. Om die reden werden geen aparte fietsstroken/paden ontworpen.

In het ontwerp is voorzien dat de bermen worden ingericht voor de aanleg van nutsleidingen, wadi's, opritten en parkeerplaatsen. Doordat de bermen ruimer worden, verbreden de opritten en zorgen deze voor meer mogelijkheden tot parkeren. Waar mogelijk zijn de bermen verhard met grasdallen en is er de mogelijkheid tot parkeren. Deze zones zijn voornamelijk voorzien op locaties waar er gesloten bebouwing is en dus geen mogelijkheid tot parkeren op eigen oprit.

Verder laat de wegcode toe te parkeren op de openbare weg zolang er een vrije doorgang van 3m behouden blijft en men de opritten en/of garages niet blokkeert. Hierdoor blijft er in de Pontweg nog veel mogelijkheid tot parkeren beschikbaar.

Door de nieuwe aanleg wordt bijgedragen tot de optimalisatie van de structuur, de samenhang, de toegankelijkheid en de veiligheid van het lokaal wegennet (artikel 3 Decreet gemeentewegen) en wordt tevens een belangrijke bijdrage geleverd tot een verbeterde infrastructuur voor de zachte mobiliteit (artikel 3 Decreet gemeentewegen). De heraanleg tracht – vanuit de ruimere visie op het toekomstig gebruik - een positieve impact te hebben op de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid (artikel 4, 3e decreet gemeentewegen). Daarbij moeten de overige maatregelen (afsluiten Pontweg richting N60 en sluiten spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer) indachtig worden gehouden om het gewijzigd concept correct te kunnen interpreteren.

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

De voorgestelde wijziging heeft geen impact op het wegennet van naburige gemeenten. Het betreft een herinrichtingsproject op schaal en volgens de noden van de bestaande, directe omgeving. De uitbreidingen zijn beperkt en hebben enkel betrekking op het lokaal functioneren van de gemeenteweg.

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 wegenis- en rioleringsproject voorziet een volledige herwaardering en vernieuwing zoals voorzien in de doelstellingen van het decreet houdende de gemeentewegen. Een kwalitatieve, comfortabele aanleg met aandacht voor het waterverhaal (ter plaatse houden hemelwater) en publieke parkeerplaatsen draagt verder ook bij aan het verhogen van de belevingskwaliteit. Het verwerven van de bijkomende gronden is noodzakelijk voor de realisatie van het project. Uit de plannen blijkt dat het voorwerp van de innames tot een minimum werd beperkt en veelal de bestaande feitelijke rooilijn formeel wordt bestendigd/bevestigd.

De gewijzigde gemeenteweg wordt aangelegd in diverse materialen (hoofdzakelijk asfalt met kleinschalige materialen en grasdallen), afhankelijk van de wensen per straat. De wegenis- en rooilijnbreedte variëren naar gelang de locatie en de mogelijkheden volgens de bestaande, bebouwde omgeving. Dit alles zoals weergegeven op bijgevoegde plannen.

Op basis van de aangeleverde plannen en motivering is het ontegensprekelijk een zaak van algemeen belang, conform artikel 4, 1° van het Decreet Gemeentewegen, om het openbaar domein heraan te leggen en (beperkt) uit te breiden met het oog op de verbetering van de globale infrastructuur.

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 gevraagde wijzigingen kaderen in een duurzame ruimtelijke ontwikkeling om het wegennet kwalitatief uit te bouwen i.f.v. de gewijzigde inzichten op vlak van circulatie in de (nabije) toekomst, met enkele ingrijpende wijzigingen waaronder het afschaffen van de spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer en het verdwijnen van de ontsluiting van de Pontweg richting N60. Met andere woorden is de wijziging en heraanleg van de wegenis zonder gescheiden fietspaden (en met gemengd verkeer) een toekomstgerichte handeling die inspeelt op het wegenbeleid van de gemeente Gavere voor deze omgeving en geen afbreuk doet aan toekomstige ontwikkelingen van het gebied (met afname van zogenaamd 'doorgaand verkeer'). Er worden verder door de wijzigingen geen andere projecten in het gedrang gebracht.

Adviezen

In het kader van de aanvraag werden adviezen gevraagd :

- Agentschap Wegen en Verkeer – district Gent
- Infrabel
- Fluxys
- VMM (afvalwater & lucht)
- VMM (grondwater)
- Departement Omgeving (stedenbouwkundig advies)
- Departement Omgeving (milieuadvies)
- Provincie Oost-Vlaanderen – dienst Integraal waterbeleid
- College van Burgemeester en Schepenen van Gavere
- Hulpverleningszone Centrum

De adviezen zullen gebundeld en besproken worden op de GOVC, die een gecoördineerd advies dient te geven aan de vergunningverlenende overheid (deputatie provincie Oost-Vlaanderen) over de aanvraag.

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 31/01/2025 tot en met 01/03/2025.

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 61 bezwaarschriften (24 digitale en 37 analoge) ingediend welke bij onderhavig besluit zijn gevoegd. De bezwaren hebben geen betrekking op de voorgestelde vastlegging van de rooilijn van het toekomstig openbaar domein, maar wel tegen de voorgestelde werken m.b.t. de aanleg van het gebied.

De bezwaren handelen samengevat over volgende zaken in kader van de inrichting van het openbaar domein:

1. Mobiliteit – verkeersveiligheid - sluijverkeer:

- De heraanleg biedt geen oplossing tegen het sluijverkeer van de N60. De rechte rijweg moedigt hoge snelheden aan, wat de veiligheid in gevaar brengt. Het ontwerp voorziet geen fysieke ingrepen zoals rijstrookversmallingen, verkeersremmers of andere maatregelen om dit probleem aan te pakken. Het nieuwe



ontwerp wijzigt qua weginrichting voor autobestuurders niets en ontmoedigt doorgaand/ hardrijdend verkeer niet. Het nieuwe ontwerp voorziet opnieuw in een geasfalteerde ononderbroken 'racebaan' richting de N60.

- De straat wordt omgevormd tot "fietsstraat", maar zonder bijkomende infrastructurele maatregelen. De rijbaan verandert niet wezenlijk en autobestuurders worden niet ontmoedigd om de Pontweg te gebruiken.
- Aangezien de breedte van de rijbaan gereduceerd wordt en er geen zijdelingse stroken voor kwetsbare weggebruikers voorzien zijn die gebruikt kunnen worden om in geval van nood uit te wijken, zal het kruisen van 2 voertuigen in de straat zorgen voor erg onveilige situaties. Er zijn geen uitwijkmogelijkheden om het kruisen te vergemakkelijken. Door de aanwezigheid van wadi's is ook de berm immers geen veilige uitwijkmogelijkheid. Hierdoor verhoogt het risico op ongevallen.
- Het aantal parkeerplaatsen dat in het plan is opgenomen is te beperkt. Er zijn in de onmiddellijke omgeving ook geen mogelijkheden om te parkeren waardoor men zich genoodzaakt zal voelen om plaatsen te gebruiken die hiervoor niet geschikt zijn.
- Er werd geen mobiliteitsstudie uitgevoerd, hierdoor is er te weinig zicht op het effect van de werken en de heraanleg van de weginfrastructuur op de mobiliteit van de bewoners en gebruikers.
- Bereikbaarheid van de woningen werfzones tijdens de werken alsook in kader van medisch urgente situaties.
- Opritten worden beperkt door de heraanleg met WADI's
- De aanleg van wadi's gaat ten koste van bestaande parkeerplaatsen en bemoeilijkt de mobiliteit van bewoners. Dit zal ertoe leiden dat auto's onveilig geparkeerd worden of dat er overlast ontstaat door een tekort aan parkeerplaatsen.

2. Onvoldoende voorzieningen voor zwakke weggebruikers (voet- en fietspaden)

- In de huidige plannen verdwijnen de gescheiden fietspaden en wordt er geen voetpad voorzien. Dit dwingt voetgangers en fietsers op de rijbaan, waar vaak hoge snelheden worden gehaald. Dit is een achteruitgang in verkeersveiligheid, zeker omdat de Pontweg intensief gebruikt wordt door voetgangers, onder meer richting het station van Asper.
- Door de aanleg van wadi's verdwijnen bovendien de bermen als alternatieve wandelzone. Hierdoor worden voetgangers volledig aan het gemotoriseerde verkeer overgeleverd, wat uiterst gevaarlijk is.
- De Pontweg is één van de weinige bewoners-straten in de directe omgeving die over gescheiden fietsspaden beschikt. Het is onbegrijpelijk dat deze nu geschrapt worden. Daarbovenop worden de bermen ingericht met wadi's. Voetgangers/ wandelaars dienen dus op de rijweg te lopen in het nieuwe ontwerp?

3. Effecten van wadi's op waterhuishouding en stabiliteit

- Er is onvoldoende onderzocht welke impact de wadi's zullen hebben op de waterhuishouding en de stabiliteit van de omliggende woningen. Het is bekend dat wadi's grondwater langer vasthouden, wat de kans op wateroverlast in kelders kan verhogen. Daarnaast kan een verhoogde bodemverzadiging leiden tot verzakkingen of funderingsproblemen.
- Er lijkt geen grondige studie te zijn uitgevoerd naar de infiltratiesnelheid van de bodem en de totale impact op aanliggende percelen. Dit roept vragen op over de effectiviteit en duurzaamheid van deze oplossing.
- het plaatsen van wadi's heeft tot gevolg dat er meer grondwater aanwezig blijft, waardoor de kelders van aanpalende woningen vaker en ernstiger onder water komen te staan. Het is niet duidelijk in te schatten welke impact deze wadi's zullen hebben op de waterhuishouding van het gehele project en bijkomend wat



het effect zal zijn ten aanzien van de aanliggende percelen. Zijn er voldoende studies gebeurd rekening houdend met het totale volume van de wadi's en infiltratiesnelheid in functie van bodemtype ?

4. Visuele en milieutechnische nadelen van wadi's

- De aanwezigheid van wadi's kan leiden tot geurhinder en aantrekking van ongedierte zoals muggen en ratten en teken, vooral bij stilstaand water. Dit
- De wadi's kunnen de vastgoedwaarde negatief beïnvloeden door het visuele aspect en het potentieel verhoogde risico op overstroming of stabiliteitsproblemen.
- De keuze voor wadi's is onder meer ingegeven door de plannen om het woonuitbreidingsgebied Nieuwlandstraat aan te snijden, hetgeen voor bijkomende verharding zorgt. Gelet op nadelen die de wadi's meebrengen voor bestaande woningen, wordt de last voor deze nieuwe verharding bij de individuele eigenaars van de bestaande woningen gelegd, hetgeen niet proportioneel is.

5. Beheer van WADI's

Over het algemeen vereisen wadi's een systematisch onderhoud voor de goede werking en het verlagen van risico's op bovenvermelde problemen zoals geurhinder en bodemverontreiniging. Frequent onderhoud zoals het maaien van de graswand, verwijderen van bladeren en vervuiling, maar ook het onderhoud van de vegetatie zijn bekende noden. Wie zal het technisch onderhoud op zich nemen zoals het onderhoud van toevoer, afvoer en infiltratieoppervlakte? Een installatie zoals fluviostone of infiltratieputten bieden dezelfde infiltratiecapaciteit maar dan zonder de onderhoudskosten en de systematische nood van vegetatie zorg en ruimen van organisch afval. Daarnaast worden de parkeerplaatsen behouden en is er geen risico op geurhinder, ongedierte of bodemverontreiniging.

Behandelen bezwaren inzake openbaar domein:

1. Mobiliteit – verkeersveiligheid - sluipverkeer:

Voor de heraanleg van de betrokken straten werd reeds rekening gehouden met enkele studies en plannen, met name:

- Regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Gent
- Streefbeeld N60
- 'Ambitienota Streefbeeld N60' met kennisname op college van burgemeester en schepenen op 15 juli 2024.
- Streefbeeld overwegen lijn 86
- Mobiliteitsplan Gavere

Rekening houdend met deze visies en plannen kan besloten worden dat deze straten zijn gelegen in verblijfsgebied waarbij enkel bestemmingsverkeer dient toegelaten te worden in de toekomst. Bovendien liggen de betrokken wegen buiten de bebouwde kom, waardoor het bundelen van infrastructuur aangewezen is in het verblijfsgebied.

Hierbij worden volgende zaken indachtig gehouden:

- Spoorwegovergang ter hoogte van Pontweg zal enkel opengesteld blijven voor de trage weggebruiker en gemotoriseerd zal hierbij niet meer kunnen passeren
- Pontweg gaat niet meer kunnen ontsluiten naar N60
- Ter hoogte van N60 wordt voorzien in een ongelijkgrondse kruising voor fietsers

Hierdoor kan besloten worden dat deze wegen, met een inrichting als fietsstraat, enkel bestemmingsverkeer zullen kunnen ontvangen, waarbij de verblijfsfunctie primeert en gemengd verkeer, zowel fietser, voetganger als automobilist de openbare weg samen kunnen gebruiken. Door het inrichten van een fietsstraat dient een



gemotoriseerd voertuig achter de fietser te blijven. In de bermen worden waar mogelijk parkeerplaatsen aangelegd in grasdallen.

In het ontwerp is voorzien dat de bermen worden ingericht voor de aanleg van nutsleidingen, wadi's, opritten en parkeerplaatsen. Door het breder maken van de bermen, is parkeren op de oprit mogelijk en verder is het toegelaten te parkeren op de rijweg volgens de wegcode.

Waar mogelijk zijn de bermen verhard met grasdallen en is er de mogelijkheid tot parkeren. Deze zones zijn voornamelijk voorzien op die locaties waar er gesloten bebouwing is en dus geen mogelijkheid tot parkeren op eigen oprit mogelijk is.

Verder laat de wegcode toe te parkeren op de openbare weg zolang er een vrije doorgang van 3m behouden blijft en men de opritten en/of garages niet blokkeert. Hierdoor blijft er in de Pontweg nog veel mogelijkheid tot parkeren beschikbaar, gezien er voldoende breedte is voor enerzijds parkeren en anderzijds passage op de rijweg. In die zin is het ontwerp ook verkeersremmend vanuit het feitelijk gebruik en is er ruim voldoende parkeergelegenheid. Elke perceel heeft recht op toegang van 4m – zoals voorzien in het ontwerp. Niet vergunde verharde opritten/voortuinen uit het verleden kunnen niet in rekening worden gebracht, verder zijn er waar mogelijk parkeerplaatsen naast de rijweg voorzien en mag er cfr. de wegcode op de weg geparkeerd worden – zoals eerder aangehaald. De inrichting van het openbaar domein is verder een bevoegdheid van de gemeente, waarin bepaalde ontwerpkeuzes – waaronder de inrichting van de WADI's – moeten worden gemaakt om te voldoen aan de betreffende regelgeving in het kader van hemelwater.

De werken zijn voorts niet MOBBER- of MER-plichtig. Het aanleveren van een mobiliteitsstudie in kader van de werken is dus niet relevant.

2. Onvoldoende voorzieningen voor zwakke weggebruikers (voet- en fietspaden)

Samen met de voorziene werken aan de Pontweg wordt de mobiliteit in Asper integraal bekeken. In 2024 werd het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent, waartoe Gavere behoort, goedgekeurd. Hierdoor moet de gemeente Gavere ook ingrepen uitvoeren. Het toepassen van verkeersmazens en mobiliteitskamers is hier een belangrijk onderdeel van. Hierbij zal de Pontweg ingericht worden als een woonstraat voor erftoegang. Door het invoeren van een fietsstraat wordt de snelheid beperkt tot 30km/u.

Tussen de woningen en de wadi's blijft steeds een berm beschikbaar waar, indien nodig, de voetganger kan wandelen. Deze berm achter de wadi's tussen de woningen is een vrije berm.

Daarnaast is dus – rekening houdend met bovenstaande – gekozen voor een ontwerp waar de verschillende gebruikers gemengd gebruik maken van de nieuwe wegenis, gelet op het karakter van de (toekomstige) verblijfsruimte.

3. Effecten van wadi's op waterhuishouding en stabiliteit

De bestaande riolering is in slechte staat. Hierdoor werkt een bestaande riolering vaak als een drainage. Deze toestand zal verholpen worden met de aanleg van nieuwe riolering. Deze is volledig gesloten en werkt niet drainerend.

Bijkomend worden in kader van de verordening hemelwater eisen opgelegd i.f.v. buffering en infiltratie. De wadi's vangen het hemelwater op en laten deze infiltreren in de bodem. Het klopt dus inderdaad dat de grondwatertafel zich zal herstellen en dus vermoedelijk zal stijgen. Indien aanpalende kelders niet volledig gesloten zijn, kan infiltratie in de kelder(s) optreden.

Voor de berekening van de riolering, buffering en infiltraties werden de nodige studies uitgevoerd. Zo werd de grondwaterstand gedurende een lange periode gemonitord, werden bodemonderzoeken uitgevoerd en werden hydraulische berekening uitgevoerd.

Per project is het noodzakelijk te voldoen aan de hemelwaterverordening (in casu versie 2013). Cf de motivatienota werden de grondwaterstanden bepaald en werd het ontwerp van de WADI's in die zin ontworpen. De werken richten zich naar de normen van de provincie Oost-Vlaanderen.

De diepte van de WADI's is eveneens zeer beperkt. Er blijft dus enkel kortstondig water in deze voorzieningen staan, het betreffen geenszins grootschalige waterpartijen of grachten die permanent water bevatten (zoals door sommige bezwaarindieners wordt gesuggereerd). Een WADI betreft een hedendaagse voorziening, die noodzakelijk is bij projecten op verschillende schaal en die verplicht dienen te worden voorzien vanuit de betreffende regelgeving (gewestelijke verordening hemelwater).

4. Visuele en milieutechnische nadelen van wadi's

In de wadi's komt enkel proper regenwater terecht. De wadi is ook zo aangelegd dat er op relatief korte periode het water infiltreert in de bodem. Hierbij is er slechts een korte periode water aanwezig in de wadi.

Er wordt gestreefd om van de straten mooie, groene zones te maken. De wadi's zullen enkel zuiver regenwater bevatten en zijn bovendien beperkt van diepte. De aannames inzake aantrok van ratten en ongedierte zijn bijgevolg subjectieve bezwaren, die nergens aannemelijk kunnen worden gemaakt. Bepaalde insecten zijn overal aanwezig en de voorgestelde wijzigingen zijn een normale, hedendaagse aanleg.

De aanleg van een meer groene omgeving heeft verder positieve effecten op de biodiversiteit, infiltratie en hittestress.

De ontworpen WADI's zijn ontworpen en gedimensioneerd volgens de eisen in voorliggend dossier. Het dossier dient voor de gevraagde handelingen immers te voldoen aan de geldende normen vanuit de gewestelijke verordening hemelwater. Ander projecten in de buurt (zoals gesuggereerd - o.a. sociaal woonproject Nieuwlandstaat) zijn niet relevant en niet meegenomen in de berekeningen voor de nodige compensatie en infiltratie in kader van dit project.

5. Beheer van WADI's

Het onderhoud van de bermen en WADI's is een gemeentelijke bevoegdheid en zal opgenomen worden in het regulier onderhoud. De voorgestelde ondergrondse alternatieven zijn niet haalbaar, gezien vanuit de eisen vanuit de gewestelijke verordening hemelwater bovengronds infiltreren de norm is. De ontworpen WADI's met beperkte diepte komen hieraan tegemoet. De aanplant werd nog niet bepaald in het dossier, maar hoedanook vormt onderhoudsarme beplanting met beperkte hoogte de norm in dit project. In die optiek kan het onderhoud eveneens worden beperkt tot enkele maaibeurten per jaar.

Conclusie:

De bezwaren in kader van de aanleg van het openbaar domein worden ontvankelijk, doch ongegrond verklaard – zoals hierboven gemotiveerd. Overige bezwaren hebben geen betrekking op de zaak der wegen. Alle bezwaren worden bij de beslissing gevoegd en zijn ter inzage, maar enkel de te behandelen bezwaren door de gemeenteraad in het kader van de zaak der wegen (of die gerelateerd zijn aan de inrichting van het openbaar domein) zijn opgenomen in het besluit.

Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

BESLUIT





- Art. 1: De gemeenteraad verleent haar goedkeuring aan het (wegenis)dossier inzake het (toekomstig) openbaar domein inclusief de bijhorende plannen voor wat betreft de 'zaak der wegen' in kader van de geïntegreerde omgevingsvergunningsaanvraag inzake het wegenis- en rioleringsproject in de Leebeeklaan, Nieuwlandstraat en een deel van de Pontweg, gelegen te Gavere - Asper (OMV_ 2024132341).
- Art. 2: De rooilijnplannen met innames zoals opgenomen in de aanvraag, nl. 'Rooilijnplan Nieuwlandstraat – buurtweg nr. 42', opgemaakt op 06/09/2024 door landmeter-expert Dominique Goegebeur (studieburo Goegebeur) en 'Rooilijnplan Pontweg – buurtweg nr. 4', opgemaakt op 14/08/2024 door landmeter-expert Dominique Goegebeur (studieburo Goegebeur) worden goedgekeurd. Deze plannen maken integraal deel uit van dit besluit. Voormalig goedgekeurde rooilijnen komen te vervallen indien strijdig met voornoemd en bijgevoegd plan.
- Art. 3: De gemeenteraad gaat akkoord met de overname van de betrokken gronden in het openbaar domein zoals aangegeven op de bovengenoemde rooilijnplannen.
- Art. 4: Onderhavige beslissing en de betrokken opmetingsplannen/rooilijnplannen over te maken aan de FOD financiën, dienst Geschillen en Informatie.
- Art. 5: De gemeenteraad neemt kennis van de standpunten, opmerkingen en bezwaren die zijn ingediend tijdens het openbaar onderzoek. De bezwaren inzake de wegenis worden ontvankelijk, doch ongegrond verklaard.
- Art. 6: Afschrift van dit besluit met bijhorende stukken als bijlage bij de omgevingsvergunningsaanvraag te voegen en over te maken op het omgevingsloket aan de vergunningverlenende overheid.
- Art. 7: De betrokken burgers in kennis te stellen van onderhavige beslissing.

Namens de gemeenteraad,

De algemeen directeur,
Serge Ronsse



De voorzitter van de gemeenteraad,
Wim Malfroot

