



2026_CBS_07142 OMV_2026050539 R - aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen van een kantoorgebouw na het slopen van de bestaande bebouwing - met openbaar onderzoek - Kortrijksesteenweg, 9051 Gent - Weigering

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 27 augustus 2026

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter
Hafsa El-Bazioui, schepenen; Bram Van Braeckvelt, schepenen; Burak Nalli, schepenen; Filip Watteeuw, schepenen; Christophe Peeters, schepenen
Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; Liesbet Vertriest, adjunct-algemeendirecteur

Bevoegd: Christophe Peeters

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

Het Decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikel 15.

De beslissing wordt genomen op grond van:

Het Decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikels 5 en 6.

Motivering

Het college van burgemeester en schepenen weigert de aanvraag.

WAT GAAT AAN DEZE BESLISSING VOORAF?

Ward De Beule Architectenburo BV met als contactadres Keizer Karelstraat 144, 9000 Gent heeft een aanvraag (OMV_2026050539) ingediend bij het college van burgemeester en schepenen op 23 april 2026.

De aanvraag omgevingsvergunning met stedenbouwkundige handelingen handelt over:

- Onderwerp: het bouwen van een kantoorgebouw na het slopen van de bestaande bebouwing
- Adres: Kortrijksesteenweg 1120, 9051 Gent
- Kadastrale gegevens: afdeling 25 sectie B nr. 64A3

Het resultaat van het ontvankelijkheids- en volledigheidsonderzoek werd verzonden op 20 mei 2026.

De aanvraag volgde de gewone procedure.

Volgend verslag werd uitgebracht door de gemeentelijk omgevingsambtenaar op 20 augustus 2026.

OMSCHRIJVING AANVRAAG

1. BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING, DE PLAATS EN HET PROJECT

Beschrijving van de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen

De projectsite is gelegen aan de Kortrijksesteenweg 1120 in Sint-Denijs-Westrem, op een perceel van ongeveer 655 m² dat momenteel bebouwd is met een leegstaande eengezinswoning. De site bevindt zich langs de Kortrijksesteenweg, een belangrijke invalsweg naar Gent, ter hoogte van de tunnel onder de spoorlijn Gent-Kortrijk. De omgeving wordt gekenmerkt door een gemengd en sterk verstedelijkt karakter met handelszaken, kantoren, dienstverlenende functies en woningen. In de directe nabijheid bevinden zich onder meer grootschalige winkels, kantoorfuncties en verspreid liggende woongebouwen.

De aanvraag heeft betrekking op de sloop van de bestaande woning en de oprichting van een multifunctioneel gebouw met vier bovengrondse bouwlagen en een ondergrondse parkeergarage. Op het gelijkvloers wordt een handelsruimte voorzien, op de eerste verdieping een tandarts- of dokterspraktijk, op de tweede verdieping een advocatenkantoor en op de derde verdieping een architectenbureau. Het gebouw wordt ingeplant op 8 meter van de rooilijn, sluit aan op de linker perceelsgrens en beschikt over een ondergrondse parking met 13 parkeerplaatsen, aangevuld met 3 bovengrondse parkeerplaatsen. Daarnaast worden 29 fietsenstallingen voorzien in een volume achter het gebouw. De bovenste bouwlagen worden deels teruggetrokken uitgevoerd, waardoor de bouwvolumes afnemen naar achteren toe.

2. HISTORIEK

Er zijn geen relevante voorgaande vergunningen gekend voor het betrokken goed.

3. WIJZIGINGSAANVRAAG

Op 29 juni 2026 werd een wijzigingsverzoek ingediend (PIV 4) door de aanvrager naar aanleiding van het uitgebrachte advies van het Agentschap Wegen en Verkeer. De wijzigingen aan de plannen omvatten: het verwijderen van alle ondergrondse structuren in de voortuinstrook, het beperken van de breedte van inrit tot 3,50 meter zover als mogelijk van de rechter perceelsgrens ingeplant en de parking werd afgescheiden van het openbaar domein door hagen en de parkeerplaatsen zijn evenwijdig met de straat gepositioneerd.

Artikel 45 van het Omgevingsvergunningsdecreet stelt dat de bevoegde overheid, vermeld in artikel 15, op verzoek van de vergunningsaanvrager, kan toestaan dat er wijzigingen aan de vergunningsaanvraag worden aangebracht. Het verzoek tot wijzigingen aan de vergunningsaanvraag kunnen worden toegestaan als voldaan is aan al de volgende voorwaarden:

1° de wijzigingen doen geen afbreuk aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening;

2° de wijzigingen hebben niet tot gevolg dat een openbaar onderzoek over de gewijzigde aanvraag zou dienen te worden georganiseerd.

De gevraagde wijzigingen doen geen afbreuk aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening. De wijzigingen komen tegemoet aan de adviezen die tijdens de procedure zijn ingediend en brengen geen schending van de rechten van derden met zich mee.

De wijzigingen komen tegemoet aan het ongunstige advies van het Agentschap Wegen en Verkeer en brengen geen schending van de rechten van derden met zich mee. Een openbaar onderzoek is niet vereist. Het wijzigingsverzoek is bijgevolg aanvaard op 8 juli 2026. Dit brengt geen termijnverlenging met zich mee.

BEOORDELING AANVRAAG

4. EXTERNE ADVIEZEN

Volgende externe adviezen zijn gegeven:

Ongunstig advies van **AWV - District Gent Gewestwegen** afgeleverd op 12 juni 2026 onder ref. AV/411/2026/00871:

Het Agentschap Wegen en Verkeer geeft een ongunstig advies voor bovenstaande aanvraag van een omgevingsvergunning.

Dit advies heeft betrekking op de projectinhoudelijke versie die geldt op het moment waarop de adviesvraag aan AWV werd ingediend.

Overwegingen van het advies:

De aanvraag schendt de regelgeving

Volgens artikel 4.3.3. VCRO moet de vergunning worden geweigerd of moeten er voorwaarden opgelegd worden in de vergunning indien uit het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer blijkt dat het aangevraagde strijdig is met direct werkende normen binnen de beleidsvelden waarvoor het Agentschap bevoegd is.

Het voorwerp van de aanvraag is niet in overeenstemming met onderstaande normen.

Schending van Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) - artikel 4.3.8.§1

De vergunningsaanvraag heeft betrekking op een perceel dat getroffen wordt door de bouwlijn.

Het gaat om het slopen van een bestaand gebouw met als hoofdfunctie wonen en het oprichten van een multifunctioneel gebouw, bestaande uit op het gelijkvloers een handelsruimte, op de 1ste verdieping een tandartsen/dokterspraktijk, op de 2de verdieping een advocatenkantoor & op de 3de verdieping een architectenburo en een ondergrondse parking.

De bouwlijn in casu bevindt zich op 24,50 meter uit de as van de weg.

Dit wordt bepaald in het rooilijnplan nr B/60521 bekrachtigd bij KB van 12/04/1985.

Overeenkomstig artikel 4.3.8. § 1 (VCRO) is het verboden om een constructie in de zin van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, te bouwen of herbouwen op een stuk grond dat door een nog niet gerealiseerde rooilijn of een achteruitbouwstrook is getroffen, of om verbouwings- of uitbreidingswerken, andere dan stabiliteitswerken, aan een door een nog niet gerealiseerde rooilijn of een achteruitbouwstrook getroffen constructie uit te voeren.

Artikel 4.3.8. § 1 (VCRO) voorziet een mogelijkheid voor de wegbeheerder om een afwijking toe te staan op het principiële bouwverbod. Het Agentschap Wegen en Verkeer wenst geen afwijking toe te staan en adviseert daarom ongunstig. Gelet op dit ongunstig advies moet de vergunning geweigerd worden.

De septische put en regenwaterput, wadi dienen minimaal achter de bouwlijn te worden geplaatst. De aanvraag is onwenselijk omwille van de verkeersveiligheid

Volgens artikel 4.3.4. VCRO kan de vergunning worden geweigerd of kunnen er voorwaarden opgelegd worden in de vergunning indien uit het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer blijkt dat het aangevraagde onwenselijk is in het licht van de doelstellingen en zorgplichten van het Agentschap.

Het voorwerp van de aanvraag is onwenselijk omwille van volgende redenen:

Onwenselijkheid omwille van verkeersveiligheid.

In voorliggend geval worden de doelstellingen en zorgplichten inzake verkeersveiligheid en inzake een vlotte verkeersdoorstroming geschonden. Het is de bevoegdheid van het Agentschap Wegen en Verkeer om te allen tijde het veilig en vlot verkeer te waarborgen. De verkeersveiligheid is dus een doelstelling en zorgplicht van het beleidsveld van Agentschap Wegen en Verkeer die met zorgvuldigheid nagestreefd moeten worden. Het Agentschap toetst dan ook de invloed van elke vergunningsaanvraag op de verkeersveiligheid rekening houdend met de specifieke omstandigheden.

Het Agentschap Wegen en Verkeer streeft de beperking van de toegangen tot een gewestweg, met het oog op het vergroten van de vlotte verkeersdoorstroming, het bevorderen van de verkeersveiligheid en het verlagen van de conflictpunten met de zwakke weggebruiker.

De algemene richtlijnen hieromtrent werden gebundeld in het dienstorder MOW/AWV/2012/16 van 16/10/2012 (betreffende de Reglementering van de toegangen tot gewestdomein), die onder meer de volgende voorwaarden oplegt:

** Er wordt slechts 1 toegang van max 4,5 meter breedte toegelaten. Voor sterk verkeersgenererende activiteiten is een toegang met max. breedte van 7 meter toegestaan.*

** Er dient bij verkavelingen gestreefd te worden naar één gemeenschappelijke ontsluiting d.m.v. een ventweg. Wanneer het aantal loten beperkt is, dienen de toegangen zoveel mogelijk geclusterd worden. Twee loten dienen t.h.v. de tussenliggende perceelsgrens voorzien te worden van een gemeenschappelijke toegang van maximum 7 meter.*

** Ter hoogte van de perceelsgrens, dient, behoudens de toegang, een structurele niet-overrijdbare scheiding aangebracht te worden door de aangelande.*

** De locatie van de toegangen, ramen en deuropeningen is steeds ondergeschikt aan de bestaande weginfrastructuur (incl. straatmeubilair, verhoogde inrichtingen, bushaltes, grachten, openbare verlichting, kasten nutsmaatschappijen, ...).*

** Indien het perceel grenst aan een weg van lagere categorie, dient de toegang daar te worden voorzien, eveneens zo ver mogelijk verwijderd van het kruispunt.*

** Ter hoogte van kruispunten worden er geen nieuwe vestigingen van druk bezochte handelszaken of nieuwe gebouwen waarin een sterk verkeersgenererende functie wordt voorzien, aanvaard.*

- * De toegang dient op minstens 70 meter van het kruispunt te worden voorzien.*
- * Er kan geen toegang voorzien worden ter hoogte van een onoverzichtelijke bocht.*
- * Er is te weinig plaats op het perceel voor draaimanoeuvres zodat deze op een gevaarlijke manier op de gewestweg zullen uitgevoerd worden.*
- * De zichtbaarheid voor het verkeer wordt gehinderd door een constructie.*
- * Haaks parkeren achter de rooilijn wordt niet toegestaan. Het is onwenselijk dat bestuurders*
- * achterwaarts de gewestweg dienen op te rijden om de parking te verlaten OF het is onwenselijk dat bestuurders op de gewestweg dienen te manoeuvreren om het perceel veilig op of af te rijden.*

De vergunningsaanvraag is onwenselijk om volgende redenen:

Langs de N43 en op de locatie van de vergunningsaanvraag moet het aantal toegangen worden beperkt om te streven naar een overzichtelijk wegbeeld zodat weggebruikers potentiële conflictpunten kunnen inschatten.

Om die reden wenst het Agentschap te benadrukken dat:

- * de inrit van de ondergrondse parking dient zo ver mogelijk van het kruispunt te komen liggen;*
 - * haaks op de rijweg parkeren wordt niet toegestaan;*
 - * geen ondergrondse constructies in de bouwvrije strook (vòòr de bouwlijn), dus ook geen helling van meer dan 4% naar ondergrondse parking;*
 - * perceelsgrens dient, behoudens de toegangsweg, afgescheiden te worden met een niet-overrijdbare structuur;*
 - * voldoende parkeerplaats op eigen terrein te voorzien voor werknemers en bezoekers*
- Hoewel een privaat perceel een recht heeft om toegang te hebben tot de openbare weg, is de uitoefening van dit recht afhankelijk van de noodwendigheden eigen aan het openbaar domein. Het openbaar domein wordt in eerste instantie immers aangelegd met het oog op het algemeen belang. De inrichting van de openbare weg is steeds precair en men kan geen particulier recht op de bestaande of toekomstige inrichting van een openbare weg doen gelden.*

Het Agentschap Wegen en Verkeer geeft aan hoe de openbare weg in het algemeen belang moet worden aangelegd, namelijk met een minimum aan ontsluitingen en conflictpunten. De vergunningverlenende overheid kan bij het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning niet bepalen hoe de openbare weg zal moeten worden aangelegd. De breedte en de modaliteiten van de ontsluiting van een perceel naar de openbare weg worden bepaald door de wegbeheerder van deze openbare weg en niet door de vergunningverlenende overheid. Anders oordelen zou een bevoegdheidsoverschrijding inhouden.

De in de huidige vergunningsaanvraag voorziene ontsluiting zal dus onuitvoerbaar zijn, bij gebreke aan een akkoord hieromtrent door de wegbeheerder. Elke normaal en zorgvuldige vergunningverlenende overheid zal een project met een dergelijke ontsluiting niet vergunnen. Het getuigt immers van onzorgvuldig en kennelijk onredelijk bestuur om een stedenbouwkundige vergunning af te leveren die niet uitvoerbaar zal zijn bij gebreke aan de mogelijkheid om te ontsluiten naar de openbare weg.

Onwenselijkheid omwille van veilig en vlot verkeer (afsluiting)

Het Agentschap Wegen en Verkeer geeft aan hoe de openbare weg in het algemeen belang moet worden aangelegd. Het Agentschap Wegen en Verkeer kan bepalen dat er ter hoogte van de grens met het openbaar domein een afsluiting dient te worden voorzien.

Indien de afsluiting uit een lage muur bestaat, moet deze muur een maximum hoogte van 0,75 meter hebben, waarop al dan niet een hekwerk komt; de totale hoogte mag 2,25 meter niet overschrijden. Boven 1,50 meter moet de afsluiting meer open dan gesloten delen vertonen.

Indien de afsluiting uit een groene haag bestaat, moet deze worden geplant op 0,50 meter achter de grens van het openbaar domein. De haag mag niet meer dan 1,50 meter stamhoogte hebben en moet jaarlijks vóór 15 april gesnoeid en tot deze hoogte teruggebracht worden.

Lichte afsluitingen (geen muren maar bvb. een afsluiting bestaande uit paal en draad) kunnen geplaatst worden op de eigendomsgrens.

De hekken mogen bij het openen niet over het wegdomein draaien.
De afsluitingen aan de wegkruisingen en wegaansluitingen mogen het uitzicht niet benemen boven 0,75 meter hoogte.

Besluit:

Om deze redenen adviseert het Agentschap Wegen en Verkeer ONGUNSTIG over de voorliggende aanvraag.

Het platform oordeelt dat we ongunstig moeten adviseren en dit omwille van volgende redenen :

- * de inrit van de ondergrondse parking dient zo ver mogelijk van het kruispunt te komen liggen;
- * haaks op de rijweg parkeren wordt niet toegestaan;
- * geen ondergrondse constructies in de bouwvrije strook (vòòr de bouwlijn), dus ook geen helling van meer dan 4% naar ondergrondse parking;
- * perceelsgrens dient, behoudens de toegangsweg, afgescheiden te worden met een niet-overrijdbare structuur;
- * voldoende parkeerplaats op eigen terrein te voorzien voor werknemers en bezoekers

Voorwaardelijk gunstig advies van **AWV - District Gent Gewestwegen** afgeleverd op 29 juli 2026 onder ref. AV-411-2026-00871-A:

Het agentschap Wegen en Verkeer adviseert gunstig betreffende voorliggende aanvraag. Bij de uitvoering van de vergunning dient de aanvrager rekening te houden met de omschreven aandachtspunten. (zie integraal advies op het omgevingsloket)

Voorwaardelijk gunstig advies van **Brandweerzone Centrum** afgeleverd op 15 juni 2026 onder ref. 077249-002/HH/2026:

BESLUIT: VOORWAARDELIJK GUNSTIG, mits te voldoen aan de vermelde maatregelen en reglementeringen.

Bijzonder aandachtspunt:

- Om te vermijden dat een brand tussen twee gebouwen kan overslaan moet de afstand (in m) tussen de geveldelen die niet minstens EI 120 of REI 120 hebben ten minste 8m bedragen.

5. TOETSING AAN WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE VOORSCHRIFTEN

5.1. Ruimtelijke uitvoeringsplannen – plannen van aanleg

Het project ligt in woongebied volgens het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone' (goedgekeurd op 14 september 1977). 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. Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.

Het project ligt in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening grootstedelijk gebied Gent' (definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 16 december 2005), maar niet in een gebied waarvoor er stedenbouwkundige voorschriften zijn bepaald.

De aanvraag is **in overeenstemming** met de voorschriften.

5.2. Vergunde verkavelingen

De aanvraag is niet gelegen in een goedgekeurde, niet vervallen verkaveling.

5.3. Verordeningen

Algemeen Bouwreglement

De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van het Algemeen Bouwreglement, de stedenbouwkundige verordening van de Stad Gent, goedgekeurd door de deputatie bij besluit van 16 september 2004 en meest recent gewijzigd bij gemeenteraadsbesluit van 25 maart 2024, van kracht sinds 27 mei 2024.

Het ontwerp is **niet in overeenstemming** met dit algemeen bouwreglement, het wijkt af op volgende punten:

Artikel 2.9 Maximale breedte van de oprit en aantal opritten buiten het zeehavengebied stelt dat per onroerend goed, gelegen buiten het afgebakend zeehavengebied, slechts één oprit wordt toegestaan naar de openbare weg. De maximale breedte van deze oprit ter hoogte van de rooilijn is afhankelijk van de rijwegbreedte.

Toetsing: De oprit heeft, ter hoogte van de rooilijn, een breedte van 3,50 meter.

Aangezien de nuttige rijwegbreedte 5,63 meter bedraagt, of volgens de plannen in het aanvraagdossier zelfs 5,65 meter, is de op het plan voorziene oprit van 3,50 meter te breed en dient deze beperkt te worden tot 3,00 meter. Dit zou mits voorwaarden aangepast kunnen worden.

Artikel 3.2 Beperken van verhardingen stelt dat het verharden van oppervlaktes tot een minimum moet beperkt worden. Verhardingen moeten waar mogelijk als verharding met natuurlijke infiltratie of als waterdoorlatende verharding aangelegd worden.

Toetsing: Het ontwerp resulteert in een terreinbezetting die de 100% benaderd. Er kan bezwaarlijk gesteld worden dat het verharden van oppervlaktes zo tot een minimum werd beperkt. Deze hoge terreinbezetting is een gevolg van het forse (onder- en bovengrondse) bouwvolume, aparte en diepgelegen fietsenstalling, de noodzakelijke toegang tot deze diepgelegen fietsenstalling, de nood voor parkeren in de voortuin door het overmatig programma, de inrit naar de ondergrondse parkeergarage en de beperkte groene kwaliteit van het 'groendak' waarmee de kelder wordt afgewerkt.

Tal van ontwerpkeuzes, zowel van programma als bouwvolume, worden op zich als onaanvaardbaar beoordeeld (zie verder) en de optelsom van al deze keuzes resulteert finaal ook in een veel te hoge terreinbezetting (verharding + bebouwing). Het voorzien van onbebouwde en onverharde ruimte is o.a. noodzakelijk vanuit de klimaatdoelstellingen en de waterhuishouding van het perceel. De ligging langs de Kortrijksesteenweg vormt geen vrijgeleide om dit perceel in die mate te gaan bezetten. Het beperken van het bouwvolume, kiezen voor een programma met een beperktere mobiliteitsdynamiek en beter integreren van de fietsenstalling zijn de voornaamste speerpunten om tot een aanvaardbaar ontwerp te komen. Met een doordachter ontwerp kan de oppervlakte van (strikt noodzakelijke) verhardingen beperkt worden. Deze oefening is met voorliggend ontwerp zonder succes of onvoldoende gedaan.

Gewestelijke verordening hemelwater

De aanvraag werd getoetst aan de gewestelijke hemelwaterverordening 2023. (Besluit van de Vlaamse Regering van 10 februari 2023): Zie waterparagraaf.

Gewestelijke verordening toegankelijkheid

De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid.

Er worden geen afwijkingen aan gevraagd aan de bepalingen van deze verordening, het ontwerp wordt geacht in overeenstemming te zijn met deze verordening.

Gewestelijke verordening publiciteit

De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van de gewestelijke publiciteitsverordening. (Besluit van de Vlaamse Regering van 12 mei 2023)

Er wordt geen publiciteit aangevraagd waardoor de verordening niet van toepassing is.

5.4. Uitgeruste weg

Het bouwperceel is gelegen aan een voldoende uitgeruste gewestweg.

6. WATERPARAGRAAF

6.1. Ligging project

Het project ligt in een afstroomgebied in beheer van de Vlaamse Waterweg, afdeling Regio Centraal. Het project ligt niet in de nabije omgeving van de waterloop.

Volgens de kaarten bij het Watertoetsbesluit is het project:

- niet gelegen in een overstromingsgevoelig gebied voor zeeoverstroming.
- niet gelegen in een gebied gevoelig voor overstromingen vanuit een waterloop (fluviaal).
- niet gelegen in een gebied gevoelig voor overstromingen door intense neerslag (pluviaal).
- niet gelegen in een signaalgebied.

6.2. Verenigbaarheid van het project met het watersysteem

Droogte

Het hemelwater dat neervalt moet op eigen terrein maximaal vastgehouden worden en niet afgevoerd. Om hier concreet uitvoering aan te geven werd het project aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening en het algemeen bouwreglement van de stad Gent inzake hemelwater getoetst.

Toetsing gewestelijke verordening (GSV) en algemeen bouwreglement stad Gent (ABR) inzake hemelwater

Verharding

Een deel van de verharding wordt voorzien in waterdoorlatende materialen.

Hemelwaterput en groendak

De daken worden voorzien van een groendak. De daken worden voor de helft in mindering gebracht voor het dimensioneren van de infiltratievoorziening.

Het groendak moet zo opgebouwd worden dat het begroeid kan worden met planten en waar er onder de planten een buffervolume voorzien is van minimaal 50 l/m².

Er wordt een hemelwaterput van 12 m³ voorzien met hergebruik voor sanitair en onderhoud.

Er moet een voorfiltering voorzien worden indien groendaken worden aangesloten worden op de hemelwaterput.

Infiltratievoorziening

De bouwheer vraagt om de infiltratievoorziening te mogen verkleinen gezien het hergebruik. De bouwheer gebruikt voor de berekening van de resterende verharde oppervlakte waarop de infiltratievoorziening dient gedimensioneerd te worden de rekentool die verstrekt wordt door het CIW. Het verkleinen van de infiltratievoorziening kan toegestaan worden.

De bouwheer voorziet een ondergrondse infiltratievoorziening met een inhoud van 5.100 liter en een oppervlakte van 12 m². De motivering om over te schakelen naar een ondergrondse voorziening ipv een bovengrondse voorziening volstaat niet (zie omgevingstoets). De afwijking wordt niet toegestaan.

Er wordt momenteel niet voldaan aan de GSV en het ABR.

De aanleg van de ondergrondse constructie mag er geenszins voor zorgen dat er een permanente drainage optreedt met lagere grondwaterstanden tot gevolg. Een dergelijke permanente drainage is immers in strijd met de doelstellingen van het decreet integraal

waterbeleid waarin is opgenomen dat verdroging moet voorkomen worden, beperkt of ongedaan gemaakt. De ondergrondse constructie dient dan ook uitgevoerd te worden als volledig waterdichte kuip en zonder kunstmatig drainagesysteem.

Een grondwaterbemaling kan noodzakelijk zijn voor de bouwkundige werken of de aanleg van de openbare nutsvoorzieningen. Bij bemaling moet volgens Vlarem minstens een melding van de activiteit gebeuren. Ze kan evenwel vergunningsplichtig zijn en zelfs merplichtig naargelang de ligging, de diepte van de grondwaterverlaging en het opgepompte debiet. De akte of vergunning moet verleend zijn door de bevoegde instantie vooraleer de bemalingswerken kunnen gestart worden.

In een aanvraagdossier voor een vergunning of melding moeten steeds de effecten naar de omgeving onderzocht worden, op basis van de gemodelleerde debieten en het bemalingsconcept, en moet steeds vermeld worden op welke manier zal omgegaan worden met het opgepompte bemalingswater (toepassing van de bemalingscascade). De bemalingsinstallatie dient geplaatst te worden door een erkend boorbedrijf.

Structuurkwaliteit en ruimte voor waterlopen

Het project heeft hierop geen betekenisvolle impact. Het project ligt niet in de nabije omgeving van de waterloop.

Overstromingen

Het projectgebied is volgens de watertoetskaarten niet overstromingsgevoelig. Er wordt geen effect op het overstromingsregime verwacht.

Waterkwaliteit

Het project heeft hierop geen betekenisvolle impact.

6.2. Conclusie

Er kan besloten worden dat voorliggende aanvraag de watertoets **niet doorstaat**.

7. NATUURTOETS

De aanvraag betreft de kapping van een hoogstammige boom (stamomtrek 95 cm). Rekening houdend met de positie van de boom, in of nabij de bouwzone, kan akkoord worden gegaan met het vellen van deze boom mits er voorzien wordt in de heraanplant met minimaal 1 hoogstammige boom (HS 10/12) in het eerstvolgende plantseizoen na de bouw, op tenminste 2 meter van de perceelsgrens.

Voor dit project gaan we uit van minder dan 70 000 bijkomende vervoersbewegingen per jaar. Daarnaast zijn er nog mogelijke stikstofemissies afkomstig van niet-ingedeelde stationaire bronnen van het project en tijdens de aanlegfase door vervoer of niet-ingedeelde stationaire bronnen. Deze zijn echter beperkt.

De NOx uitstoot van het totale project is minder dan de emissies waarbij een overschrijding optreedt van de 1 % minimisdrempel.

Het huishoudelijk afvalwater wordt geloosd in de riolering die aangesloten is op een RWZI.

Het project zal geen betekenisvolle aantasting impliceren voor de instandhoudingsdoelstellingen van de speciale beschermingszones, noch onherstelbare en onvermijdbare schade berokkenen aan natuur in VEN.

Hieruit wordt besloten dat de aanvraag mits voorwaarden de natuurtoets doorstaat.

8. PROJECT-M.E.R.-SCREENING

De aanvraag valt onder het toepassingsgebied van het besluit van de Vlaamse Regering van (24 oktober 2025) tot uitvoering van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, wat betreft de milieueffectrapportage. De aanvraag heeft betrekking op een activiteit/handeling (10.b)) die voorkomt op de lijst van bijlage II bij dit besluit. Dit wil zeggen dat er voor voorliggend project een project-m.e.r.-screening moet opgemaakt worden.

De initiatiefnemer onderbouwt doorheen de m.e.r. screening voldoende waarom voorliggend project geen aanleiding geeft tot aanzienlijke nadelige milieueffecten. In deze motivering wordt rekening gehouden met relevante criteria (cfr. bijlage I m.e.r. decreet) en met geplande maatregelen om te vermijden of te voorkomen wat anders wellicht aanzienlijke nadelige milieueffecten zouden zijn geweest. Stad Gent volgt de motivatie van de aanvrager en beslist bij deze, als bevoegde overheid, dat het project niet aan een project-MER moet onderworpen worden.

9. OPENBAAR ONDERZOEK

Het openbaar onderzoek werd gehouden van 27 mei 2026 tot en met 25 juni 2026. Gedurende dit openbaar onderzoek werd 1 bezwaarschrift ingediend.

Het bezwaar wordt als volgt samengevat:

- Het nieuwe gebouw zou leiden tot inkijk in de woning en een verlies aan privacy.
- Er bestaat bezorgdheid over de stabiliteit van het perceel en de aanpalende constructies door de uitgraving van een diepe bouwput voor de ondergrondse parking.
- De uitvoering van de werken zal volgens de bezwaarindiener langdurige hinder veroorzaken door lawaai, stof en werfverkeer.
- Er wordt verwezen naar eerdere bouwactiviteiten in de omgeving waarbij schade aan de woning en garage zou zijn ontstaan in de vorm van barsten en scheuren.
- De bezwaarindiener vraagt om rekening te houden met de langdurige aanwezigheid van de bewoners op deze locatie en de mogelijke bijkomende overlast die het project veroorzaakt.

Naar aanleiding van het stedenbouwkundig onderzoek van deze aanvraag wordt het bezwaar als volgt besproken:

De aangehaalde bezwaren inzake privacy zijn begrijpelijk, maar moeten worden beoordeeld in het licht van de stedelijke context en de voorziene afstanden tot de achterliggende percelen. De bezorgdheid over mogelijke schade aan omliggende gebouwen en de hinder tijdens de werken heeft voornamelijk betrekking op de uitvoeringsfase van het project. Deze aspecten vereisen de nodige aandacht van de bouwheer (o.a. door de opmaak van een plaatsbeschrijving), maar vormen op zich geen doorslaggevende stedenbouwkundige argumenten tegen de aanvraag.

10. OMGEVINGSTOETS

Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

Programma

Voorliggende aanvraag voorziet het bouwen van een multifunctioneel gebouw (met handelsruimte, tandarts- of dokterspraktijk en kantoor) na sloop van een eengezinswoning. Rekening houdend met de onmiddellijke omgeving, langs de Kortrijksesteenweg, is het principieel aanvaardbaar om niet (enkel) opnieuw een woonfunctie te voorzien. Anderzijds heeft het perceel binnen diezelfde omgeving eerder beperkte oppervlakte, grenst het aan de achterzijde aan twee woningen langs de Twaalfapostelenstraat en moet rekening gehouden worden met een minimale diepte van 8 meter vanaf de rooilijn van de Kortrijksesteenweg. Daarnaast zijn functies met een grote mobiliteitsimpact, zoals kantoren, op dit deel van de steenweg niet wenselijk. Deze randvoorwaarden beperken de bouwzone op het perceel sterk én vereisen een doordachte keuze van het nieuwe programma zodat een voldoende lage mobiliteitsdynamiek kan gegarandeerd worden. Vanuit die optiek lijkt de meest aangewezen invulling een project waarbij de hoofdtoon kleinschalige bedrijvigheid betreft, al dan niet aangevuld met klein aandeel wonen of kantoren (in functie van de bedrijvigheid). We kunnen er immers van uitgaan dat de te verwachten mobiliteitsimpact bij kleinschalige bedrijvigheid eerder beperkt is.

Het ontwerp overstijgt (onder andere) programmatorisch de mogelijkheden en draagkracht van het perceel, dat blijkt vooral uit het feit dat de parkeeroplossingen voor auto én fiets technisch niet volstaan en de parkeernood dus niet correct kan opgevangen worden op eigen terrein: zie verder 'Mobiliteit'.

Volume

Een nieuw volume moet rekening houden met de nieuwe voorbouwlijn, 8 meter achter de rooilijn, voldoende afstand tot de achterliggende woningen en de naastliggende gebouwen.

De keuze om tegen het gebouw op de linker perceelsgrens te bouwen kan gevolgd worden: het betreft een volume met een aanzienlijke hoogte op de perceelsgrens en ingeplant op voldoende afstand achter de rooilijn. Voor beide percelen is een inplanting op de gedeelde perceelsgrens een meerwaarde.

Om de impact op de achterliggende woningen te beperken én voldoende onbebouwde ruimte te laten op het perceel, kan standaard uitgegaan worden van een minimale afstand van minimaal 10 meter. Omdat dit een gangbare regel betreft, kan een beperkte afstand onderzocht worden, bijvoorbeeld onder een hoek 45°, voor zover de impact op deze woningen voldoende beperkt blijft. Het toegevoegde terreinprofiel lijkt aan te tonen dat het gebouw wordt opgericht onder hoek van 45° ten opzichte van de achterste perceelsgrens. Echter, moet hierbij opgemerkt worden dat het terreinprofiel niet genomen werd op het meest precaire punt. Op dit punt, de achterste rechterhoek van het gebouw, bedraagt de afstand slechts 6,69 meter en wordt dus niet voldaan aan de 45 graden regel. Een afstand van – plaatselijk – slechts 6,69 meter is te beperkt voor een volume van 2 bouwlagen, laat staan voor een volume van 4 bouwlagen zoals ontworpen (waarbij weliswaar de twee bovenste bouwlagen verder teruggetrokken worden). De impact op de achterliggende woningen is te groot.

Een minimale afstand ten opzichte van de achterste perceelsgrens wordt enerzijds gevraagd om de impact op de achterliggende percelen te beperken, maar ook om de terreinbezetting te limiteren en ruimte te laten voor groen en water. Het voorzien van onbebouwde en onverharde ruimte is immers noodzakelijk vanuit de klimaatdoelstellingen en de waterhuishouding van het perceel. De voorziene ondergrondse bouwlaag, die alle perceelsgrenzen opzoekt (uitgezonderd

bouwvrije zone van 8 meter vooraan), is vanuit die optiek dan ook niet te verdedigen noch aanvaardbaar. Door de omvang van deze bouwlaag, waarbij het 'groendak' boven de kelder bovendien met een bijzonder dunne opbouw voorzien wordt en de groene kwaliteit daardoor sterk in vraag kan worden gesteld, wordt nagenoeg het volledige perceel bezet (verhard of bebouwd). Vanzelfsprekend rest er zo geen ruimte voor een bovengrondse infiltratievoorziening. Dit getuigt van een ontwerpproces dat kennelijk start vanuit een gewenst programma, eerder dan vanuit de randvoorwaarden en beperkingen van het perceel.

Uit deze vaststellingen blijkt dat niet alleen met het ontworpen programma de mogelijkheden en de draagkracht van het perceel worden overschreden, maar ook het ontworpen volume staat niet meer in verhouding tot de oppervlakte van het perceel: de impact op de achterliggende woningen is te groot en een perceelsbezetting van nagenoeg 100% is absoluut niet aanvaardbaar.

Mobiliteit

Bereikbaarheidsprofiel

De projectsite is voor voetgangers en fietsers slechts matig bereikbaar. Hoewel er een voetpad en nabijgelegen fietsroutes aanwezig zijn, zorgen de drukke Kortrijksesteenweg, de spoorweg en de E40 voor barrières die de toegankelijkheid en het gebruiksgemak beperken. Vooral vanuit Sint-Denijs-Westrem zijn de wandel- en fietsverbindingen omslachtig en weinig aantrekkelijk. Met het openbaar vervoer is de site wel goed bereikbaar dankzij een bushalte op korte afstand, al ligt de halte richting Gent minder vlot bereikbaar door de beperkte oversteeekmogelijkheden van de Kortrijksesteenweg. Het aanbod aan deelmobiliteit in de directe omgeving is eerder beperkt. Voor gemotoriseerd verkeer daarentegen is de bereikbaarheid zeer goed, dankzij de ligging aan de Kortrijksesteenweg en de onmiddellijke nabijheid van de R4 en de E40.

Mobiliteitsprofiel

In het aanvraag dossier is mooie inschatting gemaakt van het verwachte aantal verplaatsingen en verdeling tussen auto- versus fietsgebruik door bezoekers en werknemers van de verschillende functies. Enkel voor de kantoorfuncties kan hier een duidelijke vergelijking gemaakt worden met de parkeerrichtlijnen, er zijn immers geen richtlijnen voor medische functies als dokters/tandartsenpraktijk en mogelijks is de invulling van deze handelsruimte niet helemaal passend aan de definitie van detailhandel, nl een bezoekers intensieve vestigingen die kort worden bezocht. Een showroom voor een bouwmaterialenbedrijf trekt immers minder hoge aantallen bezoekers. Doorgaans beslissen bezoekers ook pas over een eventuele aankoop van dergelijke producten na een uitgebreid keuzetraject en dus ook een langer verblijf in de showroom.

In elk geval blijken de ingeschatte verplaatsingen uit het aanvraagdossier enigszins gelijklopend te zijn voor zowel auto als fiets: het aantal ingeschatte autogebruikers van de 2 kantoorfuncties komt met naar beneden afgerond 7 plaatsen heel dicht bij het minimum van de parkeerrichtlijnen incl. 10% aftrek voor de ligging in de zuidelijke mozaïek, nl naar boven afgerond 8 plaatsen. Voor de fietsers komt de inschatting 1 stalplaats minder uit dan vereist volgens het minimum van de fietsparkeerrichtlijnen voor kantoorfuncties.

Voor de in het aanvraagdossier commerciële dienstverleningsfuncties genoemd (nl, handelsruimte + tandartspraktijk), wordt uitgegaan van 70% aanwezigheid van de werknemers. Het is niet duidelijk waarom dit hier lager ligt in vergelijking met de kantoorfuncties (90% aanwezigheid). Een tandarts (meer nog dan een dokter) lijkt immers gebonden aan zijn

praktijkruimte en een verkoper aan zijn showroom. Anders gezegd, er vindt doorgaans geen verkoop plaats zonder aanwezigheid in de praktijk/showroom, des te meer is aanwezigheid in de piekuren belangrijk. Er wordt dus voorgesteld om de aanwezigheidsgraad van de werknemers van de commerciële dienstverleningsfuncties ook op 90% te zetten. De gehanteerde modale verdeling is aannemelijk voor deze locatie.

Parkeren – aantal parkeerplaatsen

Om de aanvraag te toetsen aan de goede ruimtelijke ordening, bekijken we de voorgestelde parkeeroplossingen. De Stad beoogt de leefbaarheid en kwaliteit van de stad te bewaren en zelfs te versterken zonder de parkeeroverlast op de omgeving zonder meer te verhogen. De Stad stelde hiertoe een set van fiets- en autoparkeerrichtlijnen op, opgenomen in het Parkeerplan Gent, deel uitmakend van het Mobiliteitsplan van de Stad. De parkeerrichtlijnen worden gebruikt om aan de hand van objectieve criteria de gewenste parkeerratio te berekenen. Voor dit dossier kunnen de parkeerrichtlijnen enkel toegepast worden voor de kantoorfuncties. Voor de commerciële dienstverleningsfuncties wordt maatwerk toegepast.

Toepassing parkeerrichtlijnen kantoorfuncties:

1. Type functie: Kantoor
2. Ligging: witte zone en zuidelijke mozaïek
3. Grootte: 299 m² bvo.

Rekening houdend met bovenstaande, vragen de parkeerrichtlijnen 6 fietsparkeerplaatsen voor werknemers en 1 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers. Daarnaast vraagt het project volgens de parkeerrichtlijnen, rekening houdend met de ligging in de zuidelijke mozaïek (= -10%), 8 tot 11 autoparkeerplaatsen voor werknemers en 1 autoparkeerplaatsen voor bezoekers. Zoals reeds aangegeven in het onderdeel mobiliteitsprofiel komt het aanvraagdossier hier heel dicht bij dit aantal plaatsen.

Maatwerk commerciële dienstverleningsfuncties:

Zoals ook reeds aangegeven in het onderdeel mobiliteitsprofiel komt het aanvraagdossier hier met een opmerkelijke aanwezigheidspercentage van werknemers van de commerciële dienstverleningsfuncties (handel en tandarts/dokterspraktijk) van 70% en werd er voorgesteld om dit ook op 90% te zetten. Dit zal ook een beter beeld geven van het piekgebruik van de parkeerinfrastructuur.

Aannames Aanwezigheid	Aanvraag		Bijstelling	
Werknemers com. functies	70%	9,1	90%	11,7
Bezoekers com. functies (in piekuur)	13%	13	13%	13
Kencijfers autogebruik				
Werknemers com. functies	46%	4,186	46%	5,382
Bezoekers com. functies (in piekuur)	37%	4,81	37%	4,81
	Verblijfsduur 30 min	2,405	Verblijfsduur 30 min	2,405
Kencijfers fietsgebruik				
Werknemers com. functies	30%	2,73	30%	3,51
Bezoekers com. functies	27%	3,51	27%	3,51

	Verblijfsduur 30 min	1,755	Verblijfsduur 30 min	1,755
--	----------------------	-------	----------------------	-------

Uit deze bijgestelde cijfers volgen dus 5 i.p.v. 4 autoparkeerplaatsen voor werknemers. Voor bezoekers blijft het aantal plaatsen gelijk, namelijk 5 wagens komen naar de functie, maar blijven maar 30 minuten, dus rekening houdende met een beperkte overlap 3 plaatsen nodig voor de bezoekers. Voor fietsers stijgt het benodigde aantal plaatsen door de bijstelling van 3 naar 4 fietsparkeerplaatsen voor werknemers, maar blijft ze voor bezoekers op 4, rekening houdend met een verblijfsduur van 30 minuten en een beperkte overlap, op 3 bezoekers fietsparkeerplaatsen.

Samen met de kantoorfunctie kan zo uitgekomen worden op onderstaande parkeerbehoefte voor het project.

Totaal	Auto	Fiets
Werknemers kantoor	8 - 11	6
Werknemers com functie	5	4
Bezoekers kantoor	1	1
Bezoekers com functie	3	3
Som	17 - 20	14

Rekening houdend met de ligging in de zuidelijke mozaïek lijkt de meest aangewezen aantal autoparkeerplaatsen de ondergrens van de berekeningen te vormen en dus 17 plaatsen te zijn (en minimaal 14 fietsparkeerplaatsen).

Met de doorgevoerde aanpassingen in het aanvraagdossier (PIV 4) wordt het aantal autoparkeerplaatsen op het project gereduceerd van 19 naar 16 plaatsen. Hierdoor duikt het aantal plaatsen net onder het minimum. Er zijn evenwel genoeg fietsparkeerplaatsen in het project aanwezig die hiervoor als compensatie kunnen ingezet worden. Immers, volgens de richtlijnen kan 1 autoparkeerplaats vervangen worden door 2 fietsparkeerplaatsen. Gezien de fiets parkeerbehoefte van het project op 14 plaatsen wordt ingeschat, maar er 29 voorzien worden, is er dus voldoende compenserende fietsparkeerplaats ter beschikking.

Parkeren – uitvoering fietsparkeerplaatsen

Ook de inrichting van een fietsenberging is belangrijk om het fietsgebruik aan te moedigen. Een gebruiksvriendelijke berging wordt sneller gebruikt en stimuleert fietsgebruik.

Over het algemeen kan de kwaliteit van een fietsenberging worden afgemeten aan de hand van 4 criteria:

1) Locatie van de fietsenberging

De locatie van de fietsenberging is niet fietsvriendelijk. In plaats van deze zo dicht mogelijk bij de eindbestemming te positioneren, wordt deze op het perceel er net zo ver mogelijk van verwijderd. Hierdoor is de fietsenberging niet vlotter te bereiken dan de autoparkeerplaatsen en is ze, zeker voor bezoekers, niet intuïtief te vinden vanuit het openbaar domein. Bovendien is de breedte van de verharde toegang van het openbaar domein tot deze fietsenberging beperkt tot 91 cm door de beperkte breedte tussen de helling van de autoparkeergarage en het naburig perceel (64P3). Deze breedte laat geen kruisend verkeer toe, ook niet met wandelaars die bijvoorbeeld hun fiets terug ophalen of net gestald hebben. Dit vormt dus een knelpunt, zeker omdat dit over een lengte van 28 m gaat (bijna de volledige diepte van het perceel) en dus geen puntsvernauwing is.

Door de nabijheid van de perceelsgrens met haag en de autoparkeerhelling, is er bovendien over het grootste deel van deze afstand geen uitwijkmogelijkheid. De fietsenberging bevindt zich wel op het maaiveld, wat positief is. Door de scheiding van de auto- en fiets oprit is er wel een verkeersveilige situatie op het perceel.

2) Type fietsenstalling

De fietsenberging is voorzien van 100% hoog-laag stallingssystemen voor reguliere fietsen, aangevuld met 3 stalplaatsen voor buitenmaatse fietsen. Dit is conform de richtlijnen.

3) Afmetingen van de fietsenberging

De fietsenberging heeft door de breedte van 6,28 meter voldoende ruimte om 2 rijen standaard fietsen van 2 meter ter voorzien en een gangpad van eveneens 2,00 meter breed. Met kolommen van 40 cm x 40 cm versmalt dit slechts pleksgewijs. Er is hier evenwel enkel aan de oostelijk kant van de berging al rekening mee gehouden, niet aan de westelijk kant. Dit kan 2 stalplaatsen kosten.

De as- op asafstand is licht variabel tussen de fietsen, maar duikt geregeld net onder de 0,50 m (bijvoorbeeld richting 0,46 meter of zelfs 0,42 meter), wat bij een hoog-laagsysteem als minimum beschouwd wordt om fietsen comfortabel te kunnen stallen. De stalplaatsen voor de buitenmaatse fietsen hebben wel correcte afmetingen, m.u.v. de as- op asafstand tussen de laatste buitenmaatse fiets en de eerste standaard fiets die maar 0,60 meter bedraagt i.p.v. 1 meter.

Op de plannen is geen deuropening voor de fietsenberging getekend. Afgaand op de ligging van het toegangspad en de hiermee overeenstemmende zone waar geen fietsenstallingen voorzien worden, lijkt toch duidelijk waar deze bedoeld is om te komen. Het is evenwel op deze manier moeilijk in te schatten wat de vrije doorgang van deze deuropening zou kunnen worden, gezien de nabijheid van de eerste fietsenstalling, maar de verwachting is dat deze deur net niet de gewenste minimale breedte van (voor kleine fietsenbergingen) 1,10 meter zal halen (conform de richtlijnen). Deze minimale breedte van 1,10 meter vrije doorgang is noodzakelijk.

M.a.w. in deze fietsenberging worden toch net iets te veel fietsen voorzien voor de beschikbare ruimte.

4) Bijkomende comforteisen

Het is positief dat de fietsenberging overdekt en afsluitbaar is. Verder is het wenselijk dat deze goed verlicht worden en er oplaadfaciliteiten zijn voor elektrische modellen.

Da aanvrager mag dan wel een grote fietsenberging plannen, door de slechte ligging en bereikbaarheid zal deze onvoldoende gebruikt worden en zullen fietsen, zeker van bezoekers, in de (ruime) zone van de voordeur gestald worden. Deze zone kampt nu al met plaats te kort (zie lager, uitvoering autoparkeerplaatsen) en kan zo de afwikkeling van de bewegingen van voertuigen op de maaiveldparking en de zone van de parkeerhelling verder bemoeilijken.

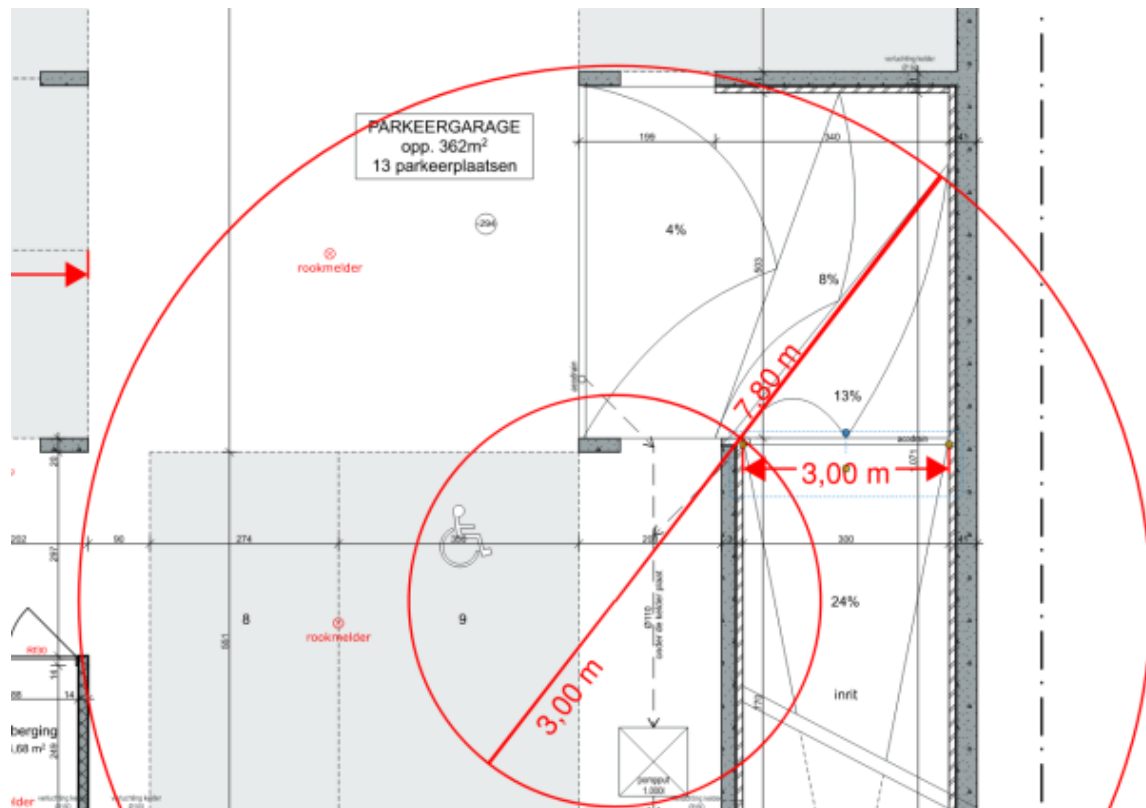
M.a.w. de fietsenberging moet conform de parkeerrichtlijnen een connectie krijgen zo dicht mogelijk bij de eindbestemming (inkom van het gebouw), met een korte maar voldoende brede toegangsweg (minimaal 2 meter) met een minimale vrije doorgang van 1,10 meter bij een toegangsdeur. Om de zichtbaarheid van de fietsenberging te vergroten kan eventueel gewerkt worden met markeringen, of bordjes.

Parkeren – uitvoering autoparkeerplaatsen

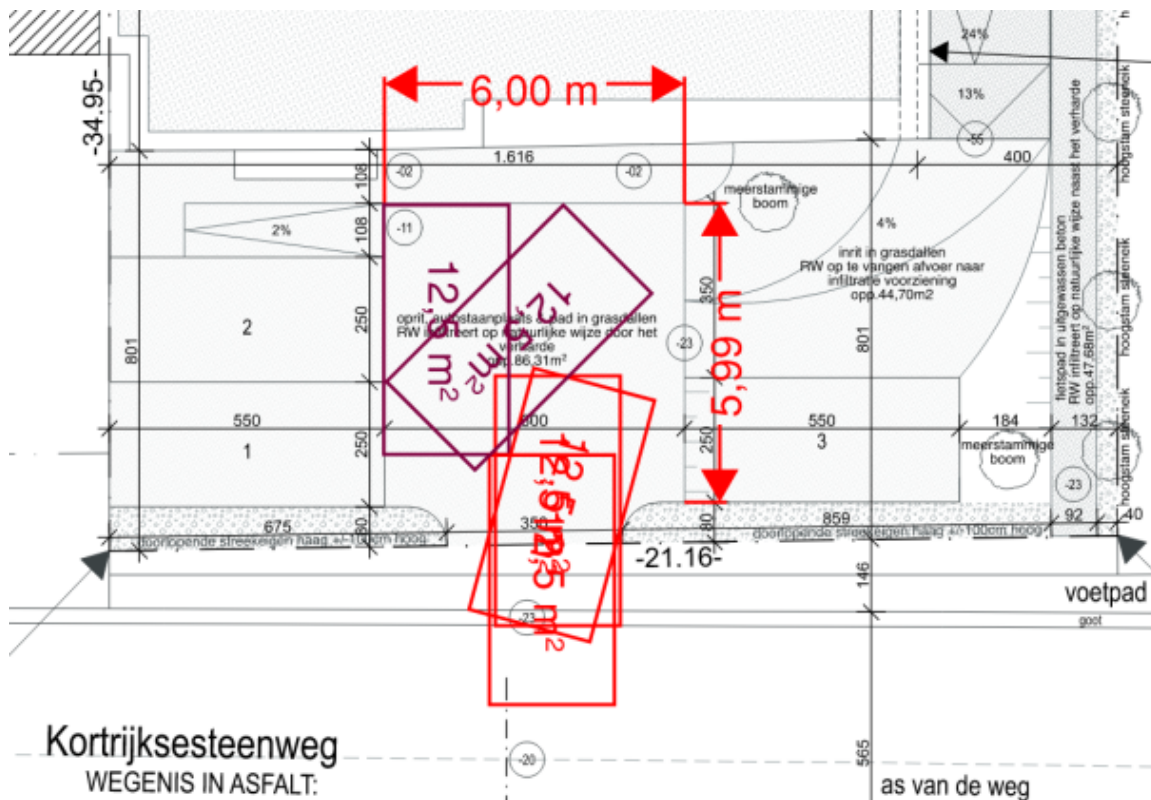
De afmetingen van de parkeerplaatsen en de parkeerwegbreedte voldoen aan de NEN 2443:2013 parkeernorm, zowel in de kelder als op het maaiveld. Auto's kunnen dus op eenvoudige wijze in en uit de parkeerplaatsen manoeuvreren. Ook de mindervalidenplaats voldoet aan de nodige 3,50 meter breedte.

Er wordt wel opgemerkt dat de kolommen gepositioneerd worden helemaal aan het uiteinde van de parkeerplaats, dus tegen de parkeerweg en deze zo dus het parkeermanoeuvre bemoeilijken. Een meer teruggetrokken positie in het parkeervak kan dit manoeuvre vereenvoudigen. Daarom wordt in de NEN-norm gesproken van een toeslag van 0,15 meter op de parkeervakbreedte indien de kolom op minder dan een 0,50 meter van de parkeerweg ingeplant staat (en i.f.v. het in- en uitstappen op meer dan 1,50 meter staat). Om dezelfde reden hebben ronde, ovale of afgeronde kolommen een voorkeur op kolommen met rechte hoeken. Daarnaast wordt opgemerkt dat volgens de plannen de helling in de rijbaan van het maaiveld naar de kelder 24% bedraagt. Deze helling wordt volgens de NEN-norm enkel aanvaard in stallingsgarages. Dergelijke garages hebben uitsluitend vaste gebruikers met een toegewezen plaats, wat hier expliciet niet het geval is volgens de aanvraag. In de motiveringsnota staat immers dat er niet zal gewerkt worden met gereserveerde plaatsen voor werknemers, zodat er meervoudig gebruik van de autoparkeerplaatsen mogelijk is. Een goed uitgangsprincipe, maar hierdoor betreft het een niet-openbare parkeergarage, waar de NEN-norm een maximale hellingspercentage van 20% wordt toegestaan voor de helling in de rijbaan.

Ook de breedte van rechte rijbaan in helling naar de ondergrondse parking voldoet met 3 meter niet aan de NEN-norm. Deze vraagt immers een minimale breedte van 2,75 meter plus 0,25 meter redresseerstroken aan weerszijden van deze rijbaan. M.a.w., de minimale breedte moet 3,25 meter zijn om te voldoen aan de NEN-norm. Ook de draaibeweging beneden aan deze rijbaan in helling baart zorgen aangezien de obstakelvrije ruimte tussen de minimale binnen en buitenstraal van de NEN-norm niet gehaald wordt t.a.v. het hoekpunt van de rijbaan in helling om in de parking te draaien. Merk ook op de combinatie van de beperkte rijbaanbreedte en de krappe bocht dit hierop aansluit ook de impact op beide krappe gabariten versterkt. M.a.w., het in- en uitrijden van de parkeergarage zal niet voor iedereen even vlot kunnen gebeuren.



Ook de organisatie van het verkeer aan de toegang tot de ondergrondse parking vormt een aandachtspunt. De beschikbare manoeuvreerruimte op het maaiveld is beperkt, waardoor voertuigen die de parking willen inrijden en voertuigen die de parking verlaten elkaar niet vlot kunnen kruisen op privaat terrein. Hierdoor bestaat het risico dat wachtende voertuigen zich tijdelijk op het openbaar domein moeten opstellen, wat de verkeersafwikkeling negatief kan beïnvloeden. Een verkeersregeling met rood-groensturing en bijhorende opstelruimte kan dergelijke conflicten voorkomen en de verkeersdoorstroming verbeteren.



Verder wordt vastgesteld dat de plannen een meerstammige boom weergeven tussen de hellingtoerit en het gebouw. Indien deze boom effectief wordt voorzien, kan dit de beschikbare breedte van de toerit beperken en de bereikbaarheid van de parking verder bemoeilijken. Het grootste mobiliteitsknelpunt situeert zich echter bij de parkeerplaatsen op het maaiveld die rechtstreeks aansluiten op de ventweg langs de Kortrijksesteenweg. Gezien de nabijheid van deze drukke gewestweg met een hoog verkeersaanbod worden parkeermanoeuvres op deze locatie als verkeersveilig ongunstig beschouwd. Verkeer dat de Kortrijksesteenweg verlaat, heeft ter hoogte van het project onvoldoende ruimte om snelheid aan te passen, terwijl wachtende of manoeuvrerende voertuigen aanleiding kunnen geven tot hinder en terugslag op het hogere wegennet. Daarnaast vormen deze parkeerbewegingen ook een risico voor voetgangers en fietsers die de parkeerplaatsen moeten kruisen. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is het daarom aangewezen om de toegang tot het perceel maximaal te bundelen.

Tot slot dient rekening gehouden te worden met de geldende regelgeving inzake elektromobilititeit. Voor niet-woongebouwen met meer dan tien parkeerplaatsen moeten minstens twee laadpunten worden voorzien en dient laadinfrastructuur aanwezig te zijn voor minstens één op vier parkeerplaatsen.

Hoewel de parkeerplaatsen dus zelf grotendeels voldoen aan de gangbare afmetingen, zorgen de inrichting van de ondergrondse parking, de beperkte manoeuvreerruimte aan de toegang en de verkeersveiligheidsproblemen op het maaiveld ervoor dat de bereikbaarheid en het gebruikscomfort van de autoparkeerinfrastructuur onvoldoende gegarandeerd zijn. Vooral de aansluiting op de ventweg van de Kortrijksesteenweg vormt een belangrijk aandachtspunt vanuit verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming.

Mobiliteitseffecten – verkeersgeneratie en circulatie

De omvang van het project heeft geen significante impact op de capaciteit van de omliggende wegenis.

Mobiliteitseffecten – Aansluiting op openbaar domein

Conform art. 2.9 van het ABR mag de maximale breedte van een oprit t.h.v. de rooilijn maximaal 3 meter zijn bij een nuttige rijwegbreedte van meer dan 5,50 meter. Aangezien deze breedte hier op 5,63 meter uitkomt, of volgens de plannen in het aanvraagdossier zelfs op 5,65 meter, is de op het plan voorziene oprit van 3,50 meter te breed en dient deze beperkt te worden tot 3,00 meter.

Door de omvorming naar een 1 ontsluiting ontstaat er voor de zachte weggebruikers wel een veiligere situatie omdat het conflictpunt met aan- en afrijdend verkeer van het perceel gebundeld is tot 1 punt, en dus een veel heldere situatie is.

Tot slot wordt nog opgemerkt dat er zich voor het perceel een bestaande verlichtingspaal bevindt. Doordat deze niet aangeduid staat op plan, is hier allicht geen rekening met gehouden. Mogelijks conflicteert deze met het pad rechts. De locatie van de paden en oprit is af te stemmen op dergelijke elementen, of eenduidig op te nemen als te verplaatsen.

Logistiek verkeer

Met het aangepaste ontwerp (PIV 4) ontstaat er een zone op het privaat domein van waarop het laden en lossen kan uitgevoerd worden. Echter, gezien de beperkte omvang van deze zone van ongeveer 6 x 6 meter, lijkt de capaciteit beperkt tot middelgrote bestelwagens. Er wordt bijgevolg geadviseerd om maximaal in te zetten op logistieke bewegingen met kleine voertuigen. Ook kan hinder op het openbaar domein en/of op de private parking beperkt worden door de logistieke bewegingen niet uit te voeren tijdens de spitsmomenten.

Besluit en beoordeling

Uit voorgaande blijken verschillende tekortkomingen op het vlak van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en gebruikscomfort.

De ondergrondse parking is onvoldoende toegankelijk doordat de toegangshelling te steil is, de rijbaan te smal is en de draibeweging onderaan de helling te krap is. Ook de positie van de kolommen bemoeilijkt het manoeuvreren. Hierdoor bestaat het risico dat de parking niet optimaal gebruikt wordt en dat parkeerdruk ontstaat op het openbaar domein.

Daarnaast is de verkeersafwikkeling aan de toegang van de parking problematisch. Door de beperkte manoeuvreerruimte kunnen in- en uitrijdende voertuigen elkaar niet vlot kruisen, waardoor voertuigen mogelijk op het openbaar domein moeten wachten. Dit kan de verkeersveiligheid en doorstroming in de omgeving van de Kortrijksesteenweg negatief beïnvloeden.

Ook de parkeerplaatsen op het maaiveld vormen een verkeersveiligheidsrisico door hun ligging nabij de ventweg van de Kortrijksesteenweg. Parkeerbewegingen kunnen conflicteren met het afrijdende verkeer en zorgen voor hinder voor voetgangers en fietsers.

De fietsinfrastructuur voldoet eveneens niet. De fietsenberging ligt te ver van de ingang van het gebouw, is bereikbaar via een te smalle toegangsweg en biedt onvoldoende ruimte voor het

voorzien aantal fietsen. Hierdoor dreigt de fietsenstalling minder gebruikt te worden en bestaat het risico dat fietsen in de omgeving van de ingang worden gestald. Gelet op deze knelpunten voldoet het project niet aan de uitgangspunten van een veilige, vlotte en duurzame mobiliteitsafwikkeling. Daarom wordt het project vanuit mobiliteitsoogpunt ongunstig beoordeeld.

CONCLUSIE

Ongunstig, de aanvraag is niet in overeenstemming met de wettelijke bepalingen, noch verenigbaar met de goede plaatselijke aanleg. Zowel het programma als het bouwvolume overschrijden de draagkracht van de site. Daarnaast vertoont de mobiliteitsafwikkeling belangrijke tekortkomingen.

WAAROM WORDT DEZE BESLISSING GENOMEN?

Het college van burgemeester en schepenen moet over de ingediende omgevingsvergunningsaanvraag een beslissing nemen.

Het college van burgemeester en schepenen sluit zich aan bij bovenstaand verslag van de gemeentelijk omgevingsambtenaar en neemt het tot haar eigen motivatie.

Beslissing

Beslist het volgende:

Artikel 1:

Het college van burgemeester en schepenen weigert de omgevingsvergunning voor het bouwen van een kantoorgebouw na het slopen van de bestaande bebouwing aan Ward De Beule Architectenburo bv (O.N.:0834881869) gelegen te Kortrijksesteenweg 1120, 9051 Gent.

Belangrijke bepalingen

Bekendmaking

De beslissing wordt bekendgemaakt conform Titel 3, Hoofdstuk 9, Afdeling 3 van het Omgevingsvergunningsbesluit.

Beroepsmogelijkheden – uittreksel uit het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning

Artikel 52. De Vlaamse Regering is bevoegd in laatste administratieve aanleg voor beroepen tegen uitdrukkelijke of stilzwijgende beslissingen van de deputatie in eerste administratieve aanleg.

De deputatie is voor haar ambtsgebied bevoegd in laatste administratieve aanleg voor beroepen tegen uitdrukkelijke of stilzwijgende beslissingen van het college van burgemeester en schepenen in eerste administratieve aanleg.

Artikel 53. Het beroep kan worden ingesteld door:

1° de vergunningsaanvrager, de vergunninghouder of de exploitant;

2° het betrokken publiek;

3° de leidend ambtenaar van de adviesinstanties of bij zijn afwezigheid zijn gemachtigde als de adviesinstantie tijdig advies heeft verstrekt of als aan hem ten onrechte niet om advies werd verzocht;

4° het college van burgemeester en schepenen als het tijdig advies heeft verstrekt of als het ten onrechte niet om advies werd verzocht;

5° de leidend ambtenaar van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie of bij zijn afwezigheid zijn gemachtigde;

6° de leidend ambtenaar van het Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed of bij zijn afwezigheid zijn gemachtigde.

Artikel 54. Het beroep wordt op straffe van onontvankelijkheid ingesteld binnen een termijn van dertig dagen die ingaat:
1° de dag na de datum van de betekening van de bestreden beslissing voor die personen of instanties aan wie de beslissing betekend wordt;
2° de dag na het verstrijken van de beslissingstermijn als de omgevingsvergunning in eerste administratieve aanleg stilzwijgend geweigerd wordt;
3° de dag na de eerste dag van de aanplakking van de bestreden beslissing in de overige gevallen.

Artikel 55. Het beroep schorst de uitvoering van de bestreden beslissing tot de dag na de datum van de betekening van de beslissing in laatste administratieve aanleg.

In afwijking van het eerste lid werkt het beroep niet schorsend ten aanzien van:
1° de vergunning voor de verdere exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit waarvoor ten minste twaalf maanden voor de einddatum van de omgevingsvergunning een vergunningsaanvraag is ingediend;
2° de vergunning voor de exploitatie na een proefperiode als vermeld in artikel 69;
3° de vergunning voor de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit die vergunningsplichtig is geworden door aanvulling of wijziging van de indelingslijst.

Artikel 56. Het beroep wordt op straffe van onontvankelijkheid per beveiligde zending ingesteld bij de bevoegde overheid, vermeld in artikel 52.

Degene die het beroep instelt, bezorgt op straffe van onontvankelijkheid gelijktijdig en per beveiligde zending een afschrift van het beroepschrift aan:

- 1° de vergunningsaanvrager behalve als hij zelf het beroep instelt;
- 2° de deputatie als die in eerste administratieve aanleg de beslissing heeft genomen;
- 3° het college van burgemeester en schepenen behalve als het zelf het beroep instelt.

De Vlaamse Regering bepaalt de bewijsstukken die bij het beroep moeten worden gevoegd opdat het op ontvankelijke wijze wordt ingesteld.

Artikel 57. De bevoegde overheid, vermeld in artikel 52, of de door haar gemachtigde ambtenaar onderzoekt het beroep op zijn ontvankelijkheid en volledigheid.

Als niet alle stukken als vermeld in artikel 56, derde lid, bij het beroep zijn gevoegd, kan de bevoegde overheid of de door haar gemachtigde ambtenaar de beroepsindieners per beveiligde zending vragen om binnen een termijn van veertien dagen die ingaat de dag na de verzending van het vervolledigingsverzoek, de ontbrekende gegevens of documenten aan het beroep toe te voegen.

Als de beroepsindieners nalaat de ontbrekende gegevens of documenten binnen de termijn, vermeld in het tweede lid, aan het beroep toe te voegen, wordt het beroep als onvolledig beschouwd.

Beroepsmogelijkheden – regeling van het besluit van de Vlaamse Regering decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning

Het beroepschrift bevat op straffe van onontvankelijkheid:
1° de naam, de hoedanigheid en het adres van de beroepsindieners;
2° de identificatie van de bestreden beslissing en van het onroerend goed, de inrichting of exploitatie die het voorwerp uitmaakt van die beslissing;
3° als het beroep wordt ingesteld door een lid van het betrokken publiek:
een omschrijving van de gevolgen die hij ingevolge de bestreden beslissing ondervindt of waarschijnlijk ondervindt;
b) het belang dat hij heeft bij de besluitvorming over de afgifte of bijstelling van een omgevingsvergunning of van vergunningsvoorwaarden;
4° de redenen waarom het beroep wordt ingesteld.

Het beroepsdossier bevat de volgende bewijsstukken:
1° in voorkomend geval, een bewijs van betaling van de dossiertaks;
2° de overtuigingsstukken die de beroepsindieners nodig acht;
3° in voorkomend geval, een inventaris van de overtuigingsstukken, vermeld in punt 2°.

Als de bewijsstukken, vermeld in het tweede lid, ontbreken, kan hieraan verholpen worden overeenkomstig artikel 57, tweede lid, van het decreet van 25 april 2014.

Het beroepsdossier wordt ingediend met een analoge of een digitale zending.

Het bevoegde bestuur kan bij de beroepsindieners, de vergunningsaanvrager of de overheid die in eerste administratieve aanleg bevoegd is, alle beschikbare informatie en documenten opvragen die nuttig zijn voor het dossier.

De beroepsindiener geeft, op straffe van verval, uitdrukkelijk in zijn beroepschrift aan of hij gehoord wil worden.

Als de vergunningsaanvrager gehoord wil worden, brengt hij het bevoegde bestuur daarvan uitdrukkelijk op de hoogte met een beveiligde zending uiterlijk vijftien dagen nadat hij een afschrift van het beroepschrift als vermeld in artikel 56 van het decreet van 25 april 2014, heeft ontvangen, op voorwaarde dat hij niet de beroepsindiener is.

Mededeling

Deze gegevens kunnen worden opgeslagen in een of meer bestanden. Die bestanden kunnen zich bevinden bij de gemeente, waar u de aanvraag hebt ingediend, bij de provincie, en ook bij de Vlaamse administratie, bevoegd voor de omgevingsvergunning. Ze worden gebruikt voor de behandeling van uw dossier. Ze kunnen ook gebruikt worden voor het opmaken van statistieken en voor wetenschappelijke doeleinden. U hebt het recht om uw gegevens in deze bestanden in te kijken en zo nodig de verbetering ervan aan te vragen.

2026_CBS_07142 - OMV_2026050539 R - aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen van een kantoorgebouw na het slopen van de bestaande bebouwing - met openbaar onderzoek - Kortrijksesteenweg, 9051 Gent - Weigering