

Kenmerk: 2025116938
Inrichtingsnummer: 20171230-0006

Besluit van het college van burgemeester en schepenen tot verlening van een advies aan de hogere overheid

Op 04.11.2025 werd een adviesvraag over een omgevingsvergunning naar de Stad Oostende gestuurd.

Het college van burgemeester en schepenen heeft deze aanvraag onderzocht, rekening houdend met de terzake geldende wettelijke bepalingen, in het bijzonder met het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, het decreet houdende Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid, de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, het decreet Integraal Handelsvestigingsbeleid, het decreet Natuurbescherming en hun uitvoeringsbesluiten.

Gegevens van de exploitant

nv LEM Oostende-Brugge, met als adres Nieuwpoortsesteenweg 887, 8400 Oostende

Gegevens van de locatie

Ligging

Nieuwpoortsesteenweg 887

Kadastrale omschrijving

9de afdeling, sectie A nrs. 0124 C, 0181 D, 0475 A, 0050 A, 0038 B, 0088 C, 0144 B, 0223 D, 0223 C, 0059 F, 0176 A, 0196 K, 0064 E, 0049 B, 0049 A, 0035 A, 0052 C, 0116 D, 0096 H, 0104 B

9de afdeling, sectie C nrs. 0200 L, 0409 E, 0423 B, 0327 E, 0200 D, 0327 D, 0465 A, 0483 A, 0200 H, 0200 K, 0429 C, 0474 D, 0474 E, 0488 F

11de afdeling, sectie A nrs. 0065 V, 0039 D, 0065 V 3, 0065 H 2, 0072 C, 0082 B, 0038 N 3, 0065 L 2, 0065 X 3, 0065 K 2, 0065 P 2, 0065 L, 0142 R 2, 0065 E 3, 0065 B 3, 0065 A 3, 0065 W 3, 0065 R 3, 0065 Y 2, 0080 D, 0065 C 2, 0026 E, 0026 G, 0065 X 2, 0145 T 8, 0065 S 2, 0026 H, 0080 C, 0065 W 2

11de afdeling, sectie B nrs. 0014 N, 0001 G 2, 0001 K 2, 0132 A, 0001 M 2, 0001 N 2, 0208 2, 0135 B, 0208 L, 0014 M, 0001 P 2

Stedenbouwkundige basisgegevens

Plantype	Plan ID	Plannaam	Bestemming
Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan	2.12_146_2	Afbakening Regionaal Stedelijk Gebied Oostende	niet begrepen in de deelgebieden 2 t.e.m. 17 waardoor de bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften zoals verder vermeld onverminderd van toepassing blijven;
Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan	2.14_10_1	Stene Noord - Plassendale	Artikel 1: Zone voor bedrijven met een grote oppervlaktebehoefte;

Historiek

Historiek van de vergunningen met betrekking tot de IIOA.

OMV.2023115874 – 30.10.2024 – VVO: Departement Omgeving – Exploitant: LEM Oostende – Brugge – hernieuwing van de milieuvergunning van de luchthaven – onbepaalde duur

Beschrijving van de omgeving en de aanvraag

Beschrijving van de plaats

De aanvraag is gelegen op de site van de luchthaven van Oostende. De omgeving wordt gekenmerkt door luchthavengerelateerde infrastructuur, gelegen tussen de Duinkerkseseweg en de Legeweg.



Beschrijving van het verzoek

Verzoek tot bijstelling van de omgevingsvergunning van de luchthaven Oostende-Brugge met betrekking tot trainingsvluchten en uitzonderingen op nachtvluchten

Rubrieken

De ingedeelde inrichting of activiteit omvat:

Rubriek	Klasse	Omschrijving	Hoeveelheid & eenheid
3.2.2°a)	3	Lozen van huishoudelijk afvalwater met een maximaal debiet van 4.000 m³/jaar in de openbare riolering	4000 m³/jaar
3.4.1°a)	3	Lozen van bedrijfsafvalwater met een maximaal debiet van 1 m³/uur, 3 m³/dag en 286 m³/jaar via een controleput en KWSafscheider in de openbare riolering	1 m³/uur
3.4.3°	1	Lozen van bedrijfsafvalwater (potentieel verontreinigd hemelwater) met een maximaal debiet van 3.594 m³/uur, 9.222 m³/dag en 192.121 m³/jaar afkomstig van apron 1, 2 & 3 via een KWS-afscheider met coalescentiefilter in oppervlaktewater	3594 m³/uur
6.4.1°	3	Opslag van 1.500 l oliën/afvalolie in vaten en bidons	1500 liter
6.5.1°	3	Brandstofverdeelinstallatie met 1 verdeelslang	1 verdeelslang
12.1.1.2°b)	2	2 noodstroomgroepen met een elektrisch schijnbaar vermogen van 1 x 1.000 kVA en 1 x 500 kVA (totaal vermogen voor maar 50% in rekening te brengen gezien de installaties slechts minder dan 500 bedrijfsuren per jaar in exploitatie zijn)	750 kVA
15.1.2°	2	Stalplaatsen voor 40 voertuigen	40 voertuigen
15.2.	3	Werkplaats met 1 schouwput en 2 hefbruggen	3 stuks
15.4.2°a)	3	1 wasplaats voor het reinigen van maximaal 7 voertuigen/dag	7 motorvoertuigen en aanhangwagens/dag
16.3.2°b)	2	2 compressoren (1 x 7,5 kW en 1 x 5,5 kW) en airco's (721,33 kW)	734,33 kW
16.4.2°	2	Installatie voor het vullen van ademluchtflessen voor de luchthavenbrandweer	1 installatie
17.3.1.1°	3	Opslag van explosieven onder de vorm van knalpatronen voor vogelafschrikking (dienst bird control) (GHS01)	30 kg
17.3.2.1.1.1°b)	3	De opslag van gasolie in 2 ondergrondse houders van 1 x 10.500 l en 1 x 4.950 l en 1 bovengrondse houder van 4.950 l	16,993 ton
17.3.4.2°b)	2	De opslag van 3.090 kg corrosieve stoffen (GHS05)	3,09 ton
17.4.	3	De opslag van 5.000 kg/l gevaarlijke stoffen in kleine verpakkingen waaronder reinigingsproducten en onderhoudsproducten	5000 liter
19.3.1°b)	3	Werkplaats met houtbewerkingsmachines	12,6 kW
29.5.2.1°b)	3	Een werkplaats met metaalbewerkingsmachines	10,65 kW
31.1.2°b)	2	2 noodgroepen bestaande uit dieselmotoren met een thermisch ingangsvermogen van 1 x 3.000 kW en 1 x 1.500 kW (totaal vermogen voor maar 50% in rekening te brengen gezien de installaties slechts minder dan 500 bedrijfsuren per jaar in exploitatie zijn)	2250 kW
38.3.2°	2	Opslag van maximaal 2.400 knalpatronen en 2.500 hagelpatronen	30 kg pyrotechnische product

Rubriek	Klasse	Omschrijving	Hoeveelheid & eenheid
43.1.2°b)	2	6 stookinstallaties (4 x 600 kWth, 1 x 145 kWth en 1 x 71 kWth)	2616 kW
57.1.2°	1	Vliegveld bestaande uit: een start- en landingsbaan (26/08) van asfalt en beton met een lengte van 3.200 m, een breedte van 45 m (plus een strook van 2 x 7,5 m)	3200 m

Adviezen**Adviesinstantie Datum advies Aard advies**

Milieuambtenaar	18.11.2025	Ongunstig
-----------------	------------	-----------

Inhoudelijke beoordeling van het dossier**Openbaar onderzoek**

De aanvraag wordt onderworpen aan een openbaar onderzoek dat plaatsvond van 20.11.2025 tot 19.12.2025.

Resultaten openbaar onderzoek

Dit openbaar onderzoek is nog lopende. De resultaten worden na afloop van dit onderzoek bezorgd aan en behandeld door de vergunningverlenende overheid.

Milieuaspecten**Omschrijving van het verzoek tot bijstelling van de trainingsvluchten**

De aanvraag betreft een verzoek tot bijstelling van de omgevingsvergunning van de luchthaven Oostende-Brugge met betrekking tot de uitvoering van trainingsvluchten met grote toestellen. De huidige vergunning voorziet een maximum van 20.000 trainingsbewegingen per jaar, waarvan 2.000 met vliegtuigen met een maximaal toegelaten startmassa (MTOW) van meer dan 6 ton. Met deze aanvraag wordt gevraagd om dit aantal op te trekken naar 4.000 bewegingen per jaar, zonder verhoging van het totale aantal vergunde trainingsvluchten.

De voorgestelde bijstelling is ingegeven door de structureel toenemende vraag naar pilotenopleidingen en hercertificeringen vanuit Belgische en Europese luchtvaartmaatschappijen. Luchthaven Oostende-Brugge vervult hierin een belangrijke maatschappelijke rol, zoals ook benadrukt in de Visienota van de Vlaamse Regering van 22 december 2022, waarin de regionale luchthavens worden erkend als essentiële partners voor de opleiding van lijnpiloten en luchtvaarttechnici.

De uitbouw van een volwaardige trainingshub in Vlaanderen biedt aanzienlijke economische, ecologische en maatschappelijke voordelen. Economisch betekent dit een versterking van de lokale luchtvaartsector en de verankering van kennis en tewerkstelling in Vlaanderen. Ecologisch worden onnodige ferryvluchten naar buitenlandse trainingslocaties vermeden, wat de CO₂- en geluidsimpact beperkt. Maatschappelijk draagt deze bijstelling bij aan de continuïteit van luchtvaartveiligheid en opleiding, in nauwe samenwerking met onderwijsinstellingen zoals VIVES en met luchtvaartmaatschappijen die in België actief zijn.

Uit geluidsberekeningen blijkt dat de verdubbeling van het aantal trainingsbewegingen met grote toestellen slechts een beperkte bijkomende impact veroorzaakt, met een stijging van het aantal potentieel sterk gehinderden van 2.991 naar 3.057 personen. De luchthaven engageert zich ertoe binnen de bestaande geluidsdrempels te blijven en de monitoring voort te zetten overeenkomstig de bepalingen van de huidige vergunning. Bovendien worden de trainingen uitsluitend overdag uitgevoerd, boven zee en buiten dichtbevolkte zones, wat de hinder verder beperkt.

Gezien het belang van een sterke opleidingscapaciteit voor de luchtvaartveiligheid en de minimale milieueffecten van deze aanpassing, wordt verzocht om een bijstelling van de bestaande omgevingsvergunning waarbij maximaal 4.000 trainingsbewegingen per jaar met grote toestellen kunnen worden toegestaan, binnen het onveranderd totaal van 20.000 vergunde trainingsbewegingen.

Omschrijving van het verzoek tot bijstelling van de nachtvluchten

De aanvraag betreft een verzoek tot bijstelling van de omgevingsvergunning van de luchthaven Oostende-Brugge met betrekking tot de uitzonderingsregeling voor nachtvluchten. De huidige vergunning bepaalt dat tussen 23u00 en 07u00 enkel vluchten met een Quota Count (QC) van maximaal 12 zijn toegestaan en dat de totale jaarlijkse QC-korf niet meer dan 12.960 mag bedragen. De luchthaven vraagt om een beperkte uitzonderingsmogelijkheid toe te voegen voor gevallen waarin vluchten met een hogere QC-waarde noodzakelijk zijn om ernstige schade aan mens of dier te voorkomen.

De bijstelling is ingegeven door de aard van de cargovluchten die vanaf de luchthaven worden uitgevoerd. Naast reguliere vracht behandelt de luchthaven ook tijds- en temperatuurgevoelige zendingen, zoals levende dieren (paarden, rundvee, kuikens) en farmaceutische producten. Deze transporten vereisen vaak bijkomende formaliteiten of specifieke zorgprocedures, waardoor vertragingen kunnen optreden. In dergelijke gevallen kan het gebeuren dat een toestel pas na 23u00 klaar is voor vertrek, terwijl de geldende geluidsnormen dat verhinderen.

Een verplichte wachttijd tot 07u00 kan het welzijn van dieren ernstig schaden of de kwaliteit van kritieke farmaceutische producten aantasten. Om dergelijke situaties te vermijden en de continuïteit van essentiële logistieke ketens te garanderen, wordt voorgesteld om een uitzonderingsclausule op te nemen die het vertrek of de landing toelaat wanneer het leven of de gezondheid van mensen of dieren rechtstreeks in gevaar komt.

De uitzondering is uitsluitend bedoeld voor buitengewone omstandigheden en vormt geen structurele versoepeling van de geluidsvoorwaarden. De bestaande bepalingen inzake de maximale jaarlijkse QC-korf, de preferentiële baaninzet (PRS) en de monitoring blijven onverkort van toepassing.

Deze bijstelling beoogt een pragmatische en evenwichtige regeling die rekening houdt met zowel het maatschappelijk en economisch belang van de luchthavenactiviteiten als met de bescherming van de leefomgeving en de nachtrust van de omwonenden.

Kritische reflectie

Bijstelling trainingsvluchten met grote toestellen

De aanvraag om het aantal trainingsbewegingen met toestellen boven 6 ton MTOW te verdubbelen van 2.000 naar 4.000 bewegingen per jaar vertrekt vanuit een zuiver operationeel-economische nood van de exploitant, maar de voorgelegde motivering en effectenbeschrijving zijn op dit moment onvoldoende om een weloverwogen besluit te kunnen nemen. De nota focust vrijwel uitsluitend op de geluidsimpact en stelt dat deze beperkt zou blijven, maar een integrale beoordeling moet rekening houden met een bredere waaier aan milieu- en leefomgevingseffecten. Zonder bijkomende onderbouwing kan niet worden vastgesteld dat de gevraagde bijstelling verenigbaar is met een goede milieukwaliteit en een evenwichtig hinderbeheer.

Een eerste belangrijk aandachtspunt betreft de niet-geluidgebonden hinder. Trainingsvluchten met grote toestellen veroorzaken repetitieve start- en landingscycli, wat leidt tot verhoogde uitstoot van NO_x, fijn stof en ultrafijn stof in lage vlieghoogtes. De aanvraag bevat geen emissie-inschatting, geen modellering van luchtconcentraties en geen beoordeling van de cumulatieve effecten op nabijgelegen woongebieden en kwetsbare groepen. Gezien het repetitieve karakter van trainingsvluchten en het feit dat deze vaak in patronen (circuits) plaatsvinden, zijn de potentiële luchtkwaliteitseffecten niet te onderschatten. Dit ontbreekt volledig in de huidige aanvraag, terwijl het wel noodzakelijk is om tot een onderbouwd advies te komen.

Een tweede lacune betreft het ruimtegebruik en de bovenlokale impact van circuitvliegen. Hoewel wordt aangegeven dat een groot deel van de training boven zee zou plaatsvinden, verloopt elke oefening noodzakelijkerwijze via het luchtruim boven land tijdens de start, nadering en landingsfase. De aanvraag bevat geen overzicht van de gebruikte trainingscirkels, geen kaarten, geen analyse van overvliegsfrequentie boven bewoning en geen evaluatie van de hinderverdeling. In de huidige vorm kan moeilijk worden nagegaan of de hinder daadwerkelijk "minimaal" blijft of mogelijk toeneemt voor bepaalde wijken of deelgemeenten.

Daarnaast wordt sterk verwezen naar de nieuwe generatie toestellen (A320neo, B737 MAX) die stiller zouden zijn. Dit argument kan pas worden meegenomen wanneer de exploitant objectieve gegevens levert over de toestellen die effectief zullen worden ingezet voor training, inclusief een percentageverdeling oud versus nieuw materieel. Trainingsvluchten worden vandaag nog steeds vaak uitgevoerd met oudere, minder stille modellen, en in de aanvraag wordt niet aangetoond dat de gevraagde uitbreiding niet leidt tot een toename van het aandeel oudere toestellen in de praktijk.

Een ander aandachtspunt is het cumulatief kader van de luchthavenontwikkeling. De aanvraag maakt geen inschatting van de gecombineerde effecten van deze bijstelling met andere lopende uitbreidingsdossiers, zoals cargo-activiteiten, onderhoudsactiviteiten of andere vergunningsaanvragen. De beoordeling van de “minimale impact” houdt geen rekening met de toegenomen totale belasting van de regio. Vanuit vergunningstechnisch perspectief is een geïsoleerde beoordeling van één bijstelling onvoldoende; de vraag moet worden geïntegreerd in een ruimer kader van hinderbeheer en milieukwaliteit rond de luchthaven.

Ook op het vlak van monitoring en sturingsinstrumenten is de voorgelegde onderbouwing ontoereikend. De verwijzing naar het maximum aantal potentieel sterk gehinderden tegen 2040 berust op modelberekeningen met tal van onzekerheden en op aannames over toekomstige vlootvernieuwing en geluidsreductie. De impact van een structureel hogere trainingsfrequentie wordt met een beperkte parameter (Lden 55 dB(A)) gevat, terwijl andere vormen van hinder—zoals lage-frequentie piekgeluiden, slaapverstoring bij vroege ochtendstarts, of hinder door herhaalde overvluchten—niet worden beoordeeld.

Tot slot is er de maatschappelijke proportionaliteit. De aanvraag is volledig gestoeld op de operationele behoeften van luchtvaartmaatschappijen, maar er ontbreekt een afweging van de leefbaarheidsimpact op de omgeving en het lokaal beleid gericht op hinderreductie. De noodzaak wordt geformuleerd vanuit marktvraag, niet vanuit een veiligheidsnorm of wettelijke verplichting, waardoor de opportuniteitsbeoordeling des te kritischer moet gebeuren.

Bijstelling uitzonderingsregeling nachtvluchten:

De voorgestelde bijstelling voor nachtvluchten heeft een beperkter toepassingsgebied, maar vereist eveneens nuance. De exploitant vraagt een uitzonderingsmogelijkheid voor vluchten met een hogere QC-waarde dan toegelaten, wanneer “het leven of de gezondheid van mensen of dieren rechtstreeks in gevaar” zou komen. Op zich is een dergelijke clausule verdedigbaar, aangezien vergelijkbare regelingen op andere luchthavens bestaan, maar de aanvraag is op dit moment te ruim geformuleerd en laat te veel interpretatieruimte.

Allereerst is de voorgestelde bepaling juridisch onvoldoende afgebakend. De omschrijving “buitengewone omstandigheden” en “rechtstreeks gevaar” is ruim en moeilijk handhaafbaar zonder procedurele waarborgen. Er wordt niet verduidelijkt wie bepaalt of een situatie onder de uitzondering valt, of er een voorafgaand meld- of goedkeuringsmechanisme geldt, en hoe misbruik of overmatig gebruik wordt uitgesloten.

Daarnaast ontbreekt een proportionaliteitsanalyse. De exploitant verwijst naar levende dieren en farmaceutische producten, maar definieert niet wanneer een vertraging daadwerkelijk een gezondheidsrisico vormt. Er is geen overzicht van het aantal keren dat dergelijke situaties zich voordoen, geen inschatting van het mogelijke gebruik van de uitzondering, en geen afweging van de nachtrustverstoring voor de omgeving.

Het is eveneens onduidelijk hoe de aangevraagde uitzondering zich verhoudt tot het bestaande preferentieel baangebruik, de QC-korf en de monitoringverplichtingen. Een uitzonderingsclausule kan de geluidsbeheersing uithollen wanneer niet duidelijk wordt vastgelegd hoe deze vluchten worden ingepast, hoe ze worden gerapporteerd en hoe toezicht wordt georganiseerd.

Adviezen

Er werd intern advies ingewonnen bij de milieuaanbtenaar. Dit advies is ongunstig, hierbij een beknopte samenvatting van het advies:

De aanvraag om het aantal trainingsbewegingen met toestellen > 6 ton MTOW te verhogen van 2.000 naar 4.000 per jaar is onvoldoende onderbouwd. De indiener beperkt zich tot een bespreking van geluid (Lden/Lday),

terwijl andere belangrijke MER-disciplines — zoals luchtkwaliteit, gezondheid, biodiversiteit en klimaat — volledig ontbreken. Bovendien wordt niet overtuigend gemotiveerd waarom deze sterke verhoging (een viervoud ten opzichte van de oorspronkelijk vergunde 1.000 bewegingen) niet al in de vergunningsaanvraag van 30 oktober 2024 werd opgenomen, waardoor de effecten toen integraal hadden kunnen worden beoordeeld. Door nu een afzonderlijke, beperkt onderbouwde bijstelling in te dienen, dreigt de cumulatieve milieudruk onderschat te worden.

Ook de gevraagde uitbreiding van de uitzonderingen op nachtvluchten mist een duidelijke afbakening en argumentatie. De voorgestelde uitzonderingsgrond ("buitengewone omstandigheden") is te ruim en niet onderbouwd met objectieve criteria, procedures of een inschatting van het aantal betrokken vluchten. Er ontbreekt bovendien een analyse van de geluidsimpact en een vergelijking met regelingen op andere luchthavens.

Conclusie

Het verzoek tot bijstelling van de milieuvoorwaarden van de luchthaven Oostende-Brugge, met betrekking tot zowel de uitbreiding van het aantal trainingsvluchten met grote toestellen als de invoering van een uitzonderingsregeling voor nachtvluchten, kan op basis van de beschikbare informatie niet worden beschouwd als milieuhygiënisch aanvaardbaar.

Voor de gevraagde uitbreiding van het aantal trainingsvluchten ontbreken essentiële gegevens en analyses, waaronder een onderbouwde beoordeling van de effecten op luchtkwaliteit, traject- en circuithinder, vlootsamenstelling, cumulatieve belasting en bovenlokale impact. Door het ontbreken van deze fundamentele informatie kan de werkelijke hinderdruk niet worden ingeschat en wordt niet voldaan aan de principes van hinderbeperking en leefomgevingskwaliteit. Dit onderdeel van het verzoek kan daarom niet worden ondersteund.

Ook voor de voorgestelde uitzonderingsregeling voor nachtvluchten biedt de aanvraag onvoldoende duidelijkheid en onderbouwing. Er ontbreekt een afgebakend en controleerbaar afwegingskader dat bepaalt wanneer de uitzonderingsregeling mag worden toegepast. Daarnaast is geen verplicht systeem voorzien voor rapportage na elke toepassing, wordt geen inzicht gegeven in het aantal eerdere afwijkingen en ontbreekt een plan van aanpak dat moet garanderen dat dergelijke uitzonderingen niet structureel of routinematig worden ingezet. Door het ontbreken van deze noodzakelijke waarborgen kan de effectiviteit, proportionaliteit en controleerbaarheid van de gevraagde uitzonderingsregeling niet worden gegarandeerd.

Gezien de lacunes in de milieutechnische onderbouwing, de onduidelijkheid over de operationele toepassing van de uitzonderingsregeling en het gebrek aan essentiële informatie die nodig is om de hinderimpact te beoordelen, wordt het verzoek tot bijstelling van de milieuvoorwaarden in zijn geheel als ongunstig beoordeeld.

Advies van de gemeentelijke omgevingsambtenaar

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het ongunstig verslag van de gemeentelijke omgevingsambtenaar van 09.12.2025.

**BIJGEVOLG BESLIST HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN
IN DE ZITTING VAN 15 DECEMBER 2025 HET VOLGENDE:**

Artikel 1 :

Adviseert deze bijstelling van de milieuvoorwaarden ongunstig.

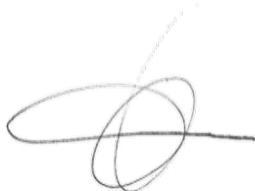
Het verzoek tot bijstelling van de milieuvoorwaarden van de luchthaven Oostende-Brugge, met betrekking tot zowel de uitbreiding van het aantal trainingsvluchten met grote toestellen als de invoering van een uitzonderingsregeling voor nachtvluchten, kan op basis van de beschikbare informatie niet worden beschouwd als milieuhygiënisch aanvaardbaar.

Voor de gevraagde uitbreiding van het aantal trainingsvluchten ontbreken essentiële gegevens en analyses, waaronder een onderbouwde beoordeling van de effecten op luchtkwaliteit, traject- en circuithinder, vlootsamenstelling, cumulatieve belasting en bovenlokale impact. Door het ontbreken van deze fundamentele informatie kan de werkelijke hinderdruk niet worden ingeschat en wordt niet voldaan aan de principes van hinderbeperking en leefomgevingskwaliteit. Dit onderdeel van het verzoek kan daarom niet worden ondersteund.

Ook voor de voorgestelde uitzonderingsregeling voor nachtvluchten biedt de aanvraag onvoldoende duidelijkheid en onderbouwing. Er ontbreekt een afgebakend en controleerbaar afwegingskader dat bepaalt wanneer de uitzonderingsregeling mag worden toegepast. Daarnaast is geen verplicht systeem voorzien voor rapportage na elke toepassing, wordt geen inzicht gegeven in het aantal eerdere afwijkingen en ontbreekt een plan van aanpak dat moet garanderen dat dergelijke uitzonderingen niet structureel of routinematig worden ingezet. Door het ontbreken van deze noodzakelijke waarborgen kan de effectiviteit, proportionaliteit en controleerbaarheid van de gevraagde uitzonderingsregeling niet worden gegarandeerd.

Gezien de lacunes in de milieutechnische onderbouwing, de onduidelijkheid over de operationele toepassing van de uitzonderingsregeling en het gebrek aan essentiële informatie die nodig is om de hinderimpact te beoordelen, wordt het verzoek tot bijstelling van de milieuvoorwaarden in zijn geheel als ongunstig beoordeeld.

 Elektronisch ondertekend op
16/12/2025 door Siegelinde Lacoere,
Algemeen directeur



 Elektronisch ondertekend op
16/12/2025 door Judith Ooms,
Schepen Stadsontwikkeling, Energie
en Inspraak

