

Aanwezig: Naeyaert Bart, voorzitter;
de Bethune Jean, Lahaye-Battheu Sabien, Vanlerberghe Jurgen, leden;
Anthierens Geert, provinciegriffier

Agendapunt nr. 74.

Nr. 35013/569/B/2021/423
POVC-OMV2020164490

Gelet op artikel 2 van het Provinciedecreet van 9 december 2005;

Gelet op het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, het decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en hun uitvoeringsbesluiten;

Gelet op het besluit van de deputatie van 6/12/2018 waarbij delegatie wordt verleend voor het horen van partijen inzake beroepen over omgevingsvergunningsaanvragen;

Gelet op het beroep ingesteld door het beroep ingesteld door Mter. VERSTRAETEN JOHAN namens omwonende WILOO VZW tegen de beslissing dd. 2/07/2021 van het college van burgemeester en schepenen te OOSTENDE houdende vergunning onder voorwaarden aan VERSLUYS LOGISTICS, tot bouw en de exploitatie van een 'Air Cargo Terminal' met bijhorend kantoorgebouw, gelegen Rolbaanstraat zn, 8400 Stene;

Het betreft een aanvraag tot **stedenbouwkundige** en **milieutechnische** handelingen, gelegen Rolbaanstraat zn 8400 Stene (Oostende), kadastraal bekend OOSTENDE 9 AFD/STENE, sectie A, nr 0059D.

Het **ontwerp** voorziet bouw en de exploitatie van een 'Air Cargo Terminal' met bijhorend kantoorgebouw.

Op 23/12/2020 heeft/hebben VERSLUYS LOGISTICS, Zandvoordestraat 465, 8400 Oostende, de aanvraag **ingediend**.

Op 25/01/2021 heeft de gemeente de aanvraag **volledig en ontvankelijk** verklaard.

Er is een **openbaar onderzoek** gehouden van 04/02/2021 tot 05/03/2021.

Er zijn **166 bezwaarschriften** ingediend.

De aanvraag werd onderworpen aan **een tweede openbaar onderzoek** dat plaatsvond van 12/05/2021 tot 11/06/2021

Er zijn **115 bezwaarschriften** ingediend.

De bezwaarschriften handelen over, en zijn door het college van burgemeester en schepenen als volgt beoordeeld:

De bezwaren, tijdens beide openbare onderzoeken, handelen hoofdzakelijk over bijkomende hinder van (nacht) lawaai, toenemende verkeeroverlast in de omgeving, toenemende luchtvervuiling en geurhinder.

Voorliggende aanvraag moet duidelijk onderscheiden worden van (de exploitatie van) de luchthaven zelf. De bezwaarindieners trekken namelijk ten onrechte de volledige luchthaven en de potentiële hinder die het vluchtverkeer met zich kan meebrengen, mee in het openbaar onderzoek van de aanvraag. Het onderscheid tussen beide moet zeer duidelijk voor ogen gehouden worden bij de beoordeling van de bezwaren.

De aanvraag m.b.t. de bouw en exploitatie van de cargoloods met kantooruimte is een op zichzelf staand project dat kadert binnen een verleende concessie. De aanvraag brengt geen wijziging met zich mee op vlak van het aantal of het tijdstip van de vluchten op de luchthaven: vluchtverkeer kan - zoals op vandaag al het geval is - overdag en 's nachts, maar is op dat punt onderhevig aan de beperkingen die opgelegd zijn in de eigenlijke milieuvergunning van de luchthaven.

De inrichting is voor de afhandeling van cargovluchten dus afhankelijk van:

- *de beschikbare slots in het kader van de exploitatie van de luchthaven*
- *de beperkingen die gelden voor commerciële vluchten in de periode tussen 23u en 6u*
- *beperking m.b.t. technische vereisten motoren van de vliegtuigen*

Dit maakt ook dat bezwaren die handelen over o.m. meer luchtverkeer en lawaaihinder ('s nachts), meer uitstoot, impact op de gezondheid (slaaptekort), privacyhinder (door overvliegende vliegtuigen), waardevermindering woningen, ..., voor de aanvraag niet relevant zijn.

Vele bezwaarindieners vrezen dat de aanvraag een impact heeft op de mobiliteit.

Volgens de bezwaarindieners is de Torhoutsesteenweg reeds verzadigd en wordt ook de fietsveiligheid in het gedrang gebracht.

Het project wordt ontsloten via de Rolbaanstraat. Deze heeft een onmiddellijke aansluiting op de Torhoutsesteenweg.

De vrachtwagens volgen de Torhoutsesteenweg in zuidelijke richting om zo het oprittencomplex van de E40 in Gistel te bereiken. Op die manier wordt de Torhoutsesteenweg ingezet conform de functie die deze over dit traject gekregen heeft, namelijk een directe verbinding vormen tussen het regionaalstedelijk gebied en het primaire wegennet.

De kans dat vrachtwagens links afslaan is zeer gering, gezien dit niet het meest aangewezen tracé is voor deze vrachtwagens. De goederen dienen verder landinwaarts vervoerd te worden.

De oprit Gistel geeft toegang naar Frankrijk en in de richting van Brussel. In deze richting kunnen ook de havens van Zeebrugge, Gent en Antwerpen bereikt worden.

Geen enkele bestemming maakt het korter of zinvoller om via de Torhoutsesteenweg, de Elisabethlaan en het Kennedy-rondpunt de snelweg te bereiken. Bovendien moet men vervolgens nog het tracé tot aan Jabbeke afleggen vooraleer men zo de E40 bereikt.

Op vandaag passeert het bestaande vrachtverkeer langs de Duinkerkseseweg nabij verschillende woonwijken en verder via de Torhoutsesteenweg, hetzij richting de zuidelijke route naar het afrittencomplex in Gistel, via de baanwinkels op de Torhoutsesteenweg, hetzij via de noordelijke route langs de Elisabethlaan en Kennedyrotonde richting de autosnelweg.

Op termijn kan de bestaande cargo-afhandeling verhuizen naar de aangevraagde nieuwe infrastructuur. Het bestaand vrachtverkeer langs de Duinkerkseseweg en een deel van de Torhoutsesteenweg (baanwinkels) zal hierdoor verminderen.

Er worden met de realisatie van het voorliggend project 10 à 16 vrachten per dag verwacht (20 tot 32 vervoersbewegingen). Minstens een deel daar van zal een verschuiving zijn van verkeersbewegingen die op vandaag reeds aanwezig zijn.

Het enige verschil is dat deze vrachtwagens niet langer de zone met baanwinkels langs de Torhoutsesteenweg moeten doorkruisen, maar enkel gebruik maken van de Torhoutsesteenweg vanaf de grens van de KMOK zone tot aan het oprittencomplex in Gistel.

Er kan besloten worden dat de bijkomende vervoersbewegingen niet voor een verzadiging van de Torhoutsesteenweg zullen zorgen. De verwachte verkeersintensiteit zal niet meer bedragen dan 70% van de beschikbaar wegcapaciteit. Er zijn dan ook geen redenen om aan te nemen dat de realisatie van het project voor verkeershinder zou zorgen.

De ingediende bezwaren zijn ontvankelijk, doch gelet op bovenstaande ongegrond.

Het advies van **Fed. Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer – Luchtvaart** was **voorwaardelijk gunstig**.

Het advies van **Astrid - veiligheidscommissie** was **voorwaardelijk gunstig**.

Het advies van **Middenkustpolder** was **voorwaardelijk gunstig**.

Het advies van **Agentschap Wegen en Verkeer** was **voorwaardelijk gunstig**.

Het advies van **Departement Mobiliteit en Openbare Werken** was **stilzwijgend gunstig**.

Het subadvies van **Hulpverleningszone 1** was **voorwaardelijk gunstig**.

Het subadvies van **West-Vlaamse Intercommunale** was **voorwaardelijk gunstig**.

Het subadvies van **Fluvius** was **voorwaardelijk gunstig**.

Het subadvies van **Economisch Huis Oostende** was **gunstig**.

Het subadvies van **Oostende - mobiliteitscel** was **gunstig**.

Het subadvies van **de Milieuambtenaar** was **gunstig**.

Het subadvies van **Oostende - Beheer, Ontwerp en Inrichting Openbaar Domein** was **voorwaardelijk gunstig**.

Het subadvies van **Oostende – dienst economie** was **gunstig**.

Het verslag van de **gemeentelijk omgevingsambtenaar** was **voorwaardelijk gunstig** en luidt als volgt :

...

Planologische toets:

De aanvraag ligt volgens het gewestplan Oostende-Middenkust in een zone voor luchthaven gebonden bedrijven. In deze zone gelden aanvullende voorschriften: Dit gebied is uitsluitend bestemd voor aan een luchthaven gebonden bedrijvigheid zoals koerierbedrijven (luchtvaart), cargobehandeling en catering, en voor bepaalde vormen van toeleveringsbedrijven en bijkomende kantoren ten behoeve van de in de zone gevestigde bedrijvigheid.

De aanvraag is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften van de betrokken bestemmingsplannen.

De aanvraag wijkt af van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening, meer bepaald van :

- artikel 89 van de verordening op publiciteit: de hoogte van de publiciteitsborden bedraagt 3 m. in plaats van 1,5 m.

- artikel 53 van de stedelijke verordening op de bouwwerken: per 100 m² netto-vloeroppervlakte dient één autoparkeerplaats en één fietsparkeerplaats te worden voorzien. Er worden 74 autoparkeerplaatsen, 48 vrachtwagen en 20 fietsparkeerplaatsen voorzien.

Gelet op de schaal de aard van de activiteit in het gebouw zijn deze afwijkingen aanvaardbaar

Toets goede ruimtelijke ordening

De aanvraag omvat de bouw van een 'Air Cargo Terminal' met bijhorend kantoorgebouw.

Op het braakliggend terrein wordt een logistiek centrum gebouwd. Het logistiek centrum bestaat uit een opslaghall met vooraan kantoorfaciliteiten. Het logistiek centrum zal dienen voor de overslag en logistieke afhandeling van producten tussen luchtzijde en landzijde.

In de logistieke bedrijfshal zullen diverse grondstoffen, half afgewerkte en afgewerkte producten tijdelijk gestockeerd worden. De aard van de gestockeerde producten zal steeds variabel zijn, afhankelijk van de aangevoerde vrachten. De verschillende soorten producten worden ter plaatse gestockeerd onder geconditioneerde omstandigheden in afwachting van eventuele herverpakking en afvoer aan de landzijde. Aan de voorgevel worden 16 laadkaaien voor vrachtwagens voorzien en aan achtergevel wordt een luifel voorzien om de goederen aan luchtzijde te ontvangen.

Het logistiek gebouw wordt opgericht in betonnen sandwichpanelen, kleur natuur – grijs. Het buitenschrijnwerk zal bestaan uit donkergrijze aluminium, met witte sectionale poorten voor de laadkaaien. De architectuur van het kantoorgebouw (hub-office) is ondergeschikt aan het volume van de logistieke hal. De hub-office zal opgericht worden in dezelfde materialen, teneinde één geheel te realiseren. Het project beschikt over een aparte inrit voor personeelsleden (fietsers en auto's) en voor het vrachtverkeer. Er zijn op de site 74 parkeerplaatsen voor personenwagens, een fietsenstalling voor 20 fietsen en een parking voor 48 vrachtwagens.

Op het terrein wordt tevens een pomplokaal en een sprinklertank voor de brandveiligheid voorzien. De omvang, schaal en bestemming van de aanvraag is verenigbaar met zijn omgeving. De aanvraag m.b.t. de bouw en exploitatie van de cargoloods met kantoorruimte is een op zichzelf staand project dat kadert binnen een verleende concessie.

De aanvraag brengt geen wijziging met zich mee op vlak van het aantal of het tijdstip van de vluchten op de luchthaven: vluchtverkeer kan - zoals op vandaag al het geval is - overdag en 's nachts, maar is op dat punt onderhevig aan de beperkingen die opgelegd zijn in de eigenlijke milieuvergunning van de luchthaven. Er worden met de realisatie van het voorliggend project 10 à 16 vrachten per dag verwacht (20 tot 32 vervoersbewegingen). Minstens een deel daar van zal een verschuiving zijn van verkeersbewegingen die op vandaag reeds aanwezig zijn aan de andere zijde van de luchthaven. Het enige verschil is dat deze vrachtwagens niet langer de zone met baanwinkels langs de Torhoutsesteenweg moeten doorkruisen, maar enkel gebruik zullen maken van de Torhoutsesteenweg vanaf de grens van de KMOK zone tot aan het oprittencomplex in Gistel.

De aanvraag is verenigbaar met de plaatselijke omgeving en de goede ruimtelijke ordening zal niet in het gedrang gebracht worden.

Milieuaspecten

Maatregelen in het kader van materialenbeheer

a) *Waar mogelijk gerecycleerde materialen en materialen die makkelijk recycleerbaar zijn in te zetten: De inrichting omvat geen productieproces. Er ontstaan hier dan ook geen afvalstoffen. Bij de vrachtafhandeling wordt hooguit materiaal ontpakt en opnieuw verpakt. Hierbij wordt een product nooit uit de primaire verpakking gehaald. Alle verpakkingsmaterialen worden behandeld en verwerkt binnen het systeem van de verpakkingsverantwoordelijkheid. Dit betekent dat minimum recyclagepercentages zijn opgelegd, die ook gegarandeerd moeten worden.*

Het ontpakkingsmateriaal wordt selectief ingezameld en afgevoerd naar een erkend verwerker.

b) *Materiaalverspilling te beperken;*

*Gezien het gebrek aan een echt productieproces is materiaalverspilling in zeer beperkte mate een risico. Enkel bij verpakkings- en herverpakkingsactiviteiten bestaat een kans op het ontstaan van afvalstoffen. Om verspilling van verpakkingsmateriaal te vermijden wordt heel wat materiaal hergebruikt. Voorts wordt het inpakken van grotere eenheden (pallet) geautomatiseerd, wat verspilling van materiaal terugdringt. c) *Materiaalefficiëntie verhogen door de productieprocessen den productontwerpen te optimaliseren; Niet van toepassing, gezien het gebrek aan een productieproces. d) Rest- en nevenstromen valoriseren, indien mogelijk in gesloten materiaalkringlopen. Er ontstaan geen aanzienlijke stromen afvalstoffen, gezien er geen productieproces plaatsvindt. Het verpakkingsmateriaal en ontpakkingsmateriaal wordt selectief ingezameld en binnen het systeem van Val-I-Pac en FostPlus verder verwerkt en gerecycleerd.**

Beschrijving van eventuele waterverliezen, de maatregelen die genomen worden om het waterverbruik te beperken en de hoeveelheid water dat hergebruikt wordt

Er vindt geen productieproces plaats in de inrichting. Dit betekent dat het waterverbruik beperkt blijft tot het water voor sanitaire installaties voor het personeel en het onderhoud van het gebouw. Er worden dan ook geen specifieke maatregelen genomen om het waterverbruik specifiek te verminderen, al wordt natuurlijk wel gezorgd dat er op een duurzame manier met water omgegaan wordt. Zo zijn toiletten bijvoorbeeld voorzien van spaarspoelknoppen.

Er wordt zoveel als mogelijk gebruik gemaakt van opgevangen hemelwater, tenzij voor een specifieke toepassing water van drinkwaterkwaliteit vereist is

Jaarlijks primair energieverbruik van de ingedeelde inrichting of activiteit

Energiebron	Jaarlijks verbruik	Primair energieverbruik (GJprim)	Primair energieverbruik (PJprim)
Elektriciteit (MWhsec)	1986,30	17876,70	0,0178767
Aardgas (MWhovw)	1830,00	6588,00	0,0065880
Totaal			0,0244647

De site zal vanaf dag 1 volledig operationeel zijn. Dit betekent dan ook dat het energieverbruik vrij stabiel zal zijn en dat er geen significante wijzigingen te verwachten zijn in de toekomst.

Toestellen

Toestel	Vermogen / inhoud	Indelingsrubriek	Nr. op uitvoeringsplan
Transformator	800 kVA	12.2.1°	I01
Batterijladers heftrucks	100 kW	12.3.2°	I02
Luchtcompressor	33 kW	16.3.2°a)	I06
Gasaerothermen hall	355 kW	43.1.1°a)	I17
Verwarmingsinstallatie burelen	28 kW	43.1.1°a)	I18
Sprinklerinstallatie	000 kW	NVT	I22

Afvalwater Lozingspunt riolering (L01)

Max. m ³ /uur	8,00
Max. m ³ /dag	75,00
Max. m ³ /jaar	1500,00
Indelingsrubriek(en)	3.2.2°a)
Lozing	Openbare riolering Rolbaanstraat
Behandelingswijze	Septische put

Hoeveelheid water die in de IIOA wordt gebruikt per waterbevoorradingsbron en per aanwendingswijze:

	Huishoudelijke toepassingen	Proceswater	Koelwater	Berekening	Andere doeleinden	Totaal
	(m³/jaar)	(m³/jaar)	(m³/jaar)	(m³/jaar)	(m³/jaar)	(m³/jaar)
Waterleiding	200,00					200,00
Grondwater						
Oppervlakte-waterwinning						
Hemelwater	1300,00					1300,00
Andere						
Totaal	1500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1500,00

Stookinstallaties

Naam terreinobject	Nr op uitvoeringsplan	Nom. thermisch ingangsvermogen (kW)	Type stookinstallatie	Type brandstof
Gasaerothermen	117	355,00	gasketel	aardgas
Verwarmingsinstallatie burelen	118	28	Gasgestookte ketel	aardgas

De exploitant vraagt een bijstelling van de milieuvorwaarden in afwijking van volgende sectorale milieuvorwaarden van titel II van het VLAREM:

- Artikel 5.15.0.6. §1 : Onverminderd de bepalingen van hoofdstuk 4.5. zijn rustversturende werkzaamheden verboden op werkdagen tussen 19u en 7 u alsmede op zon- en feestdagen, tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit.
- Artikel 5.19.1.3. : Onverminderd de bepalingen van hoofdstuk 4.5. zijn rustversturende werkzaamheden verboden gedurende de periode vanaf 19 uur en 7 uur, alsook op zon- en feestdagen, tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit.
- Artikel 5.33.0.4. : Tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit en onverminderd de bepalingen van hoofdstuk 4.5. zijn rustversturende werkzaamheden inherent aan de exploitatie van de inrichting verboden op de werkdagen van 19 uur tot 7 uur alsmede op zon- en feestdagen.

De exploitant omschrijft de aanvraag tot bijstelling als volgt:

Gezien de activiteiten van het bedrijf is het noodzakelijk om volcontinu te kunnen werken. Dit betekent dat er 7 dagen op 7 en 24 uur op 24 activiteiten zullen plaatsvinden. Het laden en lossen van de vliegtuigen gebeurt weliswaar in open lucht, maar de verdere logistieke afhandeling van de vrachten gebeurt volledig inpandig. De impact op de omgeving wordt, ten gevolge van deze activiteiten, dan ook enkel bepaald door de aan- en afrijbewegingen. Er bevinden zich geen particuliere woningen in de onmiddellijke omgeving van de inrichting.

De exploitant stelt volgende aanvulling van de bijzondere milieuvorwaarde voor als alternatief voor de algemene en sectorale milieuvorwaarde:

In afwijking van artikel 5.15.0.6.§1, artikel 5.19.1.3. en artikel 5.33.0.4. van Vlarem II kan de inrichting gedurende 7 dagen per week geëxploiteerd worden en dit zowel gedurende de dag, de avond als de nacht.

De exploitant omschrijft de mogelijke effecten op de omgeving (mens en milieu) als volgt:

Mobiliteit

Het perceel waar het project gerealiseerd wordt, is voor vracht- en ander verkeer bereikbaar via de Rolbaanstraat. Dit is een doodlopende straat die het industriegebied ontsluit dat momenteel volop in ontwikkeling is. Het industriegebied wordt ontsloten via de Torhoutsesteenweg. De snelweg kan bereikt worden door de Torhoutsesteenweg te volgen in zuidelijke richting tot aan de afrit Gistel (E40), of via de Torhoutsesteenweg in noordelijke richting en vervolgens de Elisabethlaan en het Kennedy-rondpunt (A10). Het traject langs het Kennedy-rondpunt en de A10 (4,7 km) is iets korter dan via de afrit Gistel (5 km), maar loopt wel doorheen een dichtbebouwd gedeelte van de Torhoutsesteenweg. Het project beschikt over een aparte inrit voor personeelsleden (fietsers en auto's) en voor het vrachtverkeer. Er zijn op de site 74 parkeerplaatsen voor personenwagens, een fietsenstalling voor ongeveer 20 fietsen en een parking voor 44 vrachtwagens. Daarnaast zijn er ook nog 16 laadkades aan het gebouw.

Woon-werkverkeer

Er zullen in het bedrijf op termijn ongeveer 100 mensen tewerkgesteld worden. De burelen bieden ruimte aan ongeveer 50 personeelsleden en in de hall zullen een gelijkaardig aantal mensen tewerkgesteld worden. Het werkregime zal afhankelijk zijn van de uiteindelijke gebruiker van het gebouw, maar de mogelijkheid bestaat dat er 24/24 en 7/7 gewerkt wordt, zeker voor wat betreft de arbeiders. De aanwezige parking voor personenwagens en de fietsenstallingen bieden voldoende ruimte om alle personeelsleden op het eigen terrein te laten parkeren. Er dient hiervoor dus geen gebruik gemaakt te worden van het openbaar domein. De site wordt ontsloten via de Rolbaanstraat die aansluit op de Torhoutsesteenweg met een lichtengeregeld kruispunt.

Goederenverkeer

Er zullen aanvankelijk vermoedelijk gemiddeld 6 vliegtuigen per dag afgehandeld kunnen worden op de site (import én export). Een vliegtuig heeft een gemiddelde belading van 125 ton, wat betekent dat er dagelijks ongeveer 1.500 ton goederen doorheen het bedrijf passeren. Mits een gemiddelde belading van 20 ton, betekent dit dat er dagelijks ongeveer 75 vrachtwagens van en naar de site rijden. Na de opstartfase kan de capaciteit van de inrichting opgedreven worden tot maximum 12 vliegtuigen per dag. Dit stemt overeen met 3.000 ton cargo, of 150 vrachtwagens. De inrichting beschikt over een parking voor 44 vrachtwagens, die vrij toegankelijk is gedurende de exploitatie van het bedrijf. Op die manier wordt vermeden dat vrachtwagens op de Rolbaanstraat moeten aanschuiven. Eenmaal de chauffeurs het signaal hebben gekregen dat ze zich naar de voor hen aangeduide laadkade mogen begeven, betreden ze het bedrijfsterrein via de slagboom aan de ingang en kunnen ze doorrijden.

Bodem

Bronnen van emissies naar de bodem

De opslag van producten met gevaarseigenschappen beperkt zich tot de mazouttank, horend bij de sprinklerinstallatie. Deze opslag is vrij beperkt qua omvang (1.000 l) en gebeurt in een bovengrondse dubbelwandige tank. Voorts zijn er geen opslagplaatsen of activiteiten in de inrichting aanwezig die aanleiding zouden kunnen geven tot lekken naar de bodem en/of het grondwater.

Maatregelen die worden ingezet om de effecten op de bodem te voorkomen of te beperken

De mazouttank bij de sprinklerinstallatie is bovengronds en dubbelwandig. Bovendien is deze uitgerust met een overvulbeveiliging, om lekken zoveel als mogelijk te kunnen vermijden. Gezien er verder geen mogelijk bronnen van verontreiniging van bodem en/of grondwater in de inrichting aanwezig zijn, is het nemen van specifieke maatregelen terzake ook niet aan de orde. Gezien de quasi afwezigheid van risico's op bodemverontreiniging en gezien de genomen maatregelen kan besloten worden dat de effecten op de bodem zeker niet aanzienlijk zullen zijn.

Watersysteem

De aanstijpt hemelwater werd toegevoegd bij het onderdeel stedenbouwkundige handeling: Voor het project wordt een afwijking gevraagd voor het plaatsen van een infiltratievoorziening. Volgens de bodemkaart gaat het om poelgrond polders, deze zijn wellicht minder tot niet geschikt voor infiltratie.

Met het nieuwbouwproject zullen wij vuil- en regenwater scheiden.

Wij voorzien een olie-afscheider voor de gevoelige zones met name de laad-en loszone die gerealiseerd wordt in beton omwille van mechanische imperatieve (vrachtwagens). De parkeerplaatsen voor personenwagens worden voorzien in waterdoorlatende klinkers. Het hemelwater wordt gebufferd in RWA-leidingen die beantwoorden aan de geldende hemelwaterverordening.

De overloop wordt aangesloten op de bestaande RWA-leiding in de Rolbaanstraat.

Er worden 5 regenwatercisternes van 20.000,00 l of een waterreservoir met gelijkaardige inhoud ingericht, teneinde hergebruik mogelijk te maken voor de sanitaire installaties (aansluiten spoelwater toiletten, dienstkraantjes...) van het nieuwe kantoor. Het FWA (Fecaliënwater) wordt aangesloten op een septische put, alvorens geloosd te worden in het openbaar rioleringsnet gelegen in de Rolbaanstraat.

Beschrijving van:

- *bronbeperkende maatregelen*

Er worden geen specifieke maatregelen genomen om de verharde oppervlakte te beperken. Bij het ontwerp werd maximaal ingezet op zuinig ruimtegebruik. Daartoe werd de volledige oppervlakte van het terrein verhard zodat het nuttig toegepast kan worden voor de exploitatie van het bedrijf.

- *behandelingstechnieken*

Het huishoudelijk afvalwater wordt behandeld in een septische put vooraleer geloosd te worden in de riolering van de Rolbaanstraat. Het hemelwater dat terechtkomt op de zones waar kans op eventuele verontreiniging bestaat, wordt het afgevoerd hemelwater behandeld in een KWS-afscheider vooraleer geloosd te worden in de riolering. Concreet gaat dit over de zones van de laadkades.

- *voorzorgsmaatregelen om verontreiniging te voorkomen*

De kans op verontreiniging is enkel van toepassing voor de zone van de laadkades. Dit wordt behandeld in een KWS-afscheider en kan vervolgens dus verder afgevoerd worden naar de bufferinrichting. Deze kan afgesloten worden indien zich een grotere calamiteit zou voordoen. Op die manier kan vermeden worden dat verontreinigd water naar de riolering wordt afgevoerd.

- *aandeel verharde oppervlakte waar hemelwater mogelijk verontreinigd wordt*

Het volledige terrein is verhard. De kans op verontreiniging is echter zeer beperkt. Waar de kans, ook al is ze klein, zich voordoet, wordt het hemelwater behandeld in een KWS-afscheider.

- *grootte van de hemelwaterput*

Er worden hemelwaterputten voorzien met een totaal volume van 100.000 liter. Dit water wordt gebruikt voor huishoudelijke toepassingen zoals toiletten, lavabo's, ...

- *infiltratie / buffering*

Gezien infiltratie van hemelwater hier niet mogelijk is, ten gevolge van de slechte infiltratiebaarheid van de bodem (zie hemelwaternota), wordt de nodige buffercapaciteit voorzien. Er wordt een netwerk van ondergrondse buizen aangelegd met een buffercapaciteit van 994 m³.

- *het hemelwater wordt geloosd in de RWA van de Rolbaanstraat*

De effecten op het watersysteem zullen al dan niet aanzienlijk zijn: en eerste dient benadrukt te worden dat er geen bedrijfsafvalwater op de site ontstaat. Het enige afvalwater dat afgevoerd wordt (naar de riolering van de Rolbaanstraat) is huishoudelijk afvalwater. Gezien de beperkte hoeveelheid hiervan is deze lozing niet vergunningsplichtig. Het mogelijke effect van het aanbrengen van verhardingen en het optrekken van gebouwen wordt gemilderd door hemelwater op te vangen voor gebruik ervan in het bedrijf enerzijds en op infiltratie en buffering van het hemelwater anderzijds. Op die manier wordt vermeden dat overstromingen ontstaan ten gevolge van het verharden van het terrein.

De grondwatertafel wordt op peil gehouden door het inzetten op voldoende infiltratie. Op die manier wordt verdroging en eutrofiëring van de ondergrond vermeden.

Luchtkwaliteit

Het betreft niet-geleide emissiepunten.

De belangrijkste luchtmissies zijn deze ten gevolge van het vrachtverkeer.

Vanuit de inrichting zelf worden geen luchtmissies verwacht.

Er zijn vanuit de inrichting geen geuremissies te verwachten.

De enige te verwachten luchtmissies zijn deze ten gevolge van het vrachtverkeer.

Om in te spelen in de snelle evoluties op vlak van elektrisch rijden, worden de nodige voorzieningen getroffen om elektrische laadfaciliteiten voor vrachtwagens te voorzien.

De luchtmissies ten gevolge van de inrichting zijn zeer beperkt en zijn niet van die aard dat ze negatieve effecten voor de omgeving kunnen veroorzaken.

Geluid of trillingen

Alle activiteiten van het bedrijf gebeuren in pandig.

De vliegtuigen taxiën op het luchthaventerrein (reeds vergund) tot aan de loods en worden daar gelost. De cargo wordt naar binnen gebracht in de loods om daar verder afgehandeld te worden. Deze activiteiten zijn gesitueerd aan de westelijke gevel en zijn gericht naar de rest van het luchthaventerrein. Aan de oostelijke zijde, waar de meeste bebouwing zich bevindt, zijn de laadkades gesitueerd waar vrachtwagens aandokken en opnieuw vertrekken. De geluidsemissie van deze activiteiten blijven eerder beperkt.

Bovendien dient opgemerkt te worden dat de bebouwing ten oosten van het bedrijf, in de ruime omgeving, voornamelijk baanwinkels betreffen. Er is dus zeer weinig bewoning in de omgeving van de inrichting. Om geluidsemissies naar de omgeving te vermijden worden alle behandelingen van de vrachten in pandig uitgevoerd.

De loods vormt een geluidsbuffer tussen het luchthaventerrein, waar vliegtuigen taxiën, aan de westelijke zijde en de bebouwing in de omgeving aan de oostelijke zijde.

De geluidsemissies zijn niet van die aard dat ze een negatieve impact op de omgeving kunnen hebben, integendeel.

De bouw van de loods werpt een buffer op tussen de vliegtuigen als geluidsbron (bij het taxiën op het luchthaventerrein) en de omgeving ten oosten van de luchthaven.

Hierbij is het belangrijk op te merken dat het taxiën van de vliegtuigen volledig gebeurd op het terrein van de luchthaven en dat deze bewegingen vervat zitten in de lopende vergunning van de luchthaven. Deze interne vervoersbewegingen van de vliegtuigen behoren dus niet tot de exploitatie van het voorliggende dossier, maar zijn reeds opgenomen in de vergunning van de luchthaven.

Biodiversiteit

De impact op de biodiversiteit is zeer gering tot onbestaande.

Het terrein waarop het project gerealiseerd zal worden is volgens de Biologische Waarderingskaart - versie 2 aangeduid als 'complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen'. Het bodemgebruik wordt benoemd als 'soortenarm permanent

cultuurgrasland'. De realisatie van het project vergt geen specifieke maatregelen op het vlak van biodiversiteit.

Gezien het huidige terreingebruik (grasland) is de impact op de biodiversiteit ten gevolge van de realisatie van het project zeer gering tot onbestaande. Het perceel is gelegen tussen het luchthaventerrein en de zone met baanwinkels langs de Torhoutsesteenweg. De ecologisch waarde van dit gebied is zeer laag.

Zware ongevallen of rampen

Voornamelijk de transportbewegingen, zowel buiten (vrachtwagen) als binnen in het gebouw (heftrucks) vormen een risico op ongevallen. Daarnaast is er het risico van gestockeerde producten die vallen door een verkeerde manipulatie en die op die manier verwondingen of schade kunnen veroorzaken. Gezien het gebrek aan productie-activiteiten is het risico op brand eerder beperkt.

Automatisatie

Waar mogelijk worden de processen en uitgevoerde operaties geautomatiseerd. Op die manier wordt het risico op ongevallen zoveel mogelijk beperkt. Daarnaast wordt ook de efficiëntie van de uitgevoerde handelingen verhoogd.

Veiligheids- en gezondheid op het plan – opleiding

Bij het ontwerp van de burelen en van de werkplaatsen is met de keuze van de materialen, de verlichting en de temperatuurregeling maximaal rekening gehouden met het comfort van de werknemers. De heftruckoperatoren krijgen regelmatig opleidingen en worden permanent begeleid om op die manier het risico op ongevallen te verminderen.

Ontwerp van het gebouw

Bij het ontwerp van het gebouw werd voor de materiaalkeuze een analyse gemaakt van de robuustheid van de gekozen materialen als maatregel ter bescherming van gebouwen tegen contactschade. Op die manier wordt vermeden dat ongevallen gebeuren ten gevolge van loszittende stukken of slecht functionerende onderdelen.

Signalisatie

Om ongevallen met vrachtwagens of ander rollend materieel te voorkomen is de wegenis niet alleen voldoende ruim gedimensioneerd, maar wordt deze ook voorzien van een duidelijke signalisatie doorheen het ganse bedrijf. Op die manier wordt vermeden dat vrachtwagens onnodig manoeuvres moeten uitvoeren, wat het risico op ongevallen drastisch vermindert.

Branddetectie

Het gebouw beantwoordt aan de geldende voorschriften voor industriële gebouwen. Het gebouw is voorzien van automatische branddetectie conform de geldende normen en er is een RWAinstallatie voorzien.

Daarnaast wordt het industriegebouw uitgerust met een sprinklernet.

Er wordt een gepast alarmsysteem geïnstalleerd dat voldoet aan de normen van de huidige wetgeving. Het terrein is voldoende toegankelijk voor de brandweer. Er is rondom het gebouw voldoende plaats waar de brandweer zich kan opstellen in geval van brand. Gezien het beperkte risico en gezien de genomen maatregelen kan besloten worden dat het risico op zware ongevallen of rampen niet aanzienlijk is.

Licht of straling

Omwille van veiligheidsredenen wordt het terrein steeds verlicht, ook als er geen activiteiten uitgevoerd worden.

Hiervoor wordt gebruik gemaakt van LED-verlichting die bevestigd wordt aan de gevel van het gebouw.

De 'luchtzijde' van het gebouw wordt reeds verlicht met de verlichting die zich op het luchthaventerrein bevindt.

De intensiteit van de verlichting overstijgt deze van de normale straatverlichting niet.

Door gebruik te maken van LED-verlichting wordt de lichtbundel beter richtbaar dan met een klassieke verlichting. Hierdoor wordt verstrooiing van licht naar de omgeving geminimaliseerd en kan de impact van de aanwezige verlichting tot een minimum beperkt worden.

Gezien de intensiteit van de aanwezige verlichting deze van een normale straatverlichting niet overstijgt en gezien de genomen maatregelen kan besloten worden dat het effect op vlak van licht en straling niet significant zal zijn.

Afvalstoffen

De afvalstoffen die in de inrichting zullen ontstaan zullen vooral ontstaan uit de ontpakkingsactiviteiten (secundaire en tertiaire verpakking). Gezien de verplichting om te voldoen aan de voorwaarden van de Interregionale Verpakkingscommissie worden deze afvalstoffen selectief ingezameld en afgevoerd om hergebruikt of gerecycleerd te worden. Gezien er nog geen overeenkomst is met een huurder is het op vandaag niet mogelijk de te verwachten hoeveelheid afvalstoffen te kwantificeren.

Globaal kan gesteld worden dat de risico's voor de externe veiligheid, de hinder, de effecten op het leefmilieu, op de wateren, op de natuur op de mens buiten de inrichting veroorzaakt door de gevraagde exploitatie bij naleving van de opgelegde exploitatievoorwaarden tot een aanvaardbaar niveau kunnen beperkt worden.

Conclusie gunstig voor de exploitatie van een air cargo terminal met bijhorend kantoorgebouw, mits de strikte opvolging van de algemene en sectorale milieuvorwaarden en volgende bijzondere milieuvorwaarde: In afwijking van artikel 5.15.0.6.§1, artikel 5.19.1.3. en artikel 5.33.0.4. van Vlarem II zijn rustversturende werkzaamheden toegelaten op werkdagen tussen 19u en 7 u alsmede op zon- en feestdagen.

Op 2/07/2021 beslist het college van burgemeester en schepenen tot van de
aanvraag, voor wat betreft de iiioa voor een termijn van onbepaalde duur.

Bijzondere milieuvorwaarden

- In afwijking van artikel 5.15.0.6.§1, artikel 5.19.1.3. en artikel 5.33.0.4. van Vlarem II zijn rustversturende werkzaamheden toegelaten op werkdagen tussen 19u en 7 u alsmede op zon- en feestdagen.*

Stedenbouwkundige voorwaarden

- Bij de uitvoering van de werken moeten alle nodige voorzorgsmaatregelen genomen worden opdat geen schade zou worden berokkend aan personen of goederen, zowel roerende als onroerende. Alle kosten die voortvloeien uit de aanpassingen aan het openbaar domein in functie van de realisatie van deze omgevingsvergunning zijn ten laste van de aanvrager.*
- Het groenscherm en de groenaanplantingen zijn uit te voeren in overeenstemming met de plannen, het groenadvies van de directie Openbaar Domein en de voorwaarden van de WVI die deel uitmaken van deze vergunning. Het groenscherm en de groenaanplantingen zijn ten laatste aan te planten in het eerstvolgend plantseizoen nadat het vergunde gebouw winddicht is.*

Per beveiligde zending, verstuurd op 29/07/2021, stelt Mter. VERSTRAETEN JOHAN namens omwonende WILOO VZW, **beroep** in bij de deputatie.

Het beroep is als volgt gemotiveerd:

- Vzw WILOO betreft een vereniging zonder winstverdelingsoogmerk en heeft een maatschappelijk doel.

- De exploitatie zal het leefmilieu in de breedte zin raken. Er zal meer verkeer met daarbij horende emissies van uitlaatgassen plaatsvinden. De exploitatie zal gepaard gaan met onder andere meer geluid.
- Er werd een mobiliteitsstudie aan het dossier toegevoegd, ondanks de cijfers betrekking tot het dagelijks vrachtverkeer. Deze cijfers werden tijdens de procedure bijgesteld. De beroeper vermoedt dat men het aspect wil minimaliseren. Er wordt vermoed dat er uitbreidingsplannen zijn, onder meer ook voor het uitbreiden van het aantal nachtvluchten. Het is ongeloofwaardig te stellen dat de uitbating van de loods niets te maken zal hebben met een toename van de nachtvluchten. De activiteiten zijn duidelijk aan elkaar gekoppeld.
- Men doet het voorkomen of alle vrachtwagenverkeer (vrijwillig) de zuidelijke route zal kiezen via de "Kromme Elleboog". Over de noordelijke route, via het Kennedy rondpunt wordt gezwegen. en worden er geen cijfers aangebracht. Deze noordelijke weg naar de haven van Zeebrugge (door luchthavenprominenten een belangrijk genoemde route) is in afstand veel korter is dan de zuidelijke, zeker via de kustbaan.
- De bouw van dergelijke grote loods(en) maakt de uitbating van de luchthaven onrechtmatig, immers beide activiteiten, luchthavenuitbating en afhandeling, zijn aan elkaar gekoppeld. Tijdens de procedure voor de aanvraag van de huidige omgevingsvergunning voor de luchthaven van Oostende (2004 – 2024) werd geen geldig MER opgemaakt. Eenmaal in gebruik zal het gebouw aanleiding geven tot niet rechtmatig gewogen hinder. De overlast voor omwonenden zal door de aard van de geplande activiteiten enorm toenemen.
- Bij het in gebruik nemen van de loods zal geluidsoverlast toenemen. Ook de uitstoot van allerlei uitlaatgassen door vlieg-, vliegtuigtaxie-, en wegverkeer zullen fors stijgen. De emissies van stikstofoxides en van het zeer toxische ultrafijn stof, die bij de overheersende zuidwesten en westenwind de woonwijken, scholen, en winkelcentra ten noorden van de Duinkerksesweg (Nieuwe Koerswijk / Atheneumwijk) en ten noordoosten van de Torhoutsesteenweg (Rosmolen/Stene) instromen, zullen sterk verhogen.
- De aanvrager heeft de intentie om tot een klimaatneutrale uitbating te komen, maar dit wordt niet concreet gemaakt in het aanvraagdossier.
- PFAS (PFOS): de beroeper vraagt onderzoek hierop: op de luchthaventerreinen worden brandweeroefeningen uitgevoerd. Er dient dus nagegaan te worden wat de historische en actuele waarden inzake zijn voor grond, water en lucht. Dit dient meegenomen te worden in de beoordeling inzake risico's voor mens en milieu bij deze vergunning.

Dit beroep werd, conform artikel 58 van het omgevingsvergunningsdecreet op 27/08/2021 **volledig en ontvankelijk** verklaard.

Conform artikel 41 van het decreet omgevingsvergunningen wordt het advies gevraagd aan de provinciale omgevingsvergunningscommissie. De commissie vraagt op haar beurt de vereiste adviezen op.

Het advies van het **CBS** was **gunstig**.

Het advies van **Astrid - veiligheidscommissie** was **voorwaardelijk gunstig**.

Het advies van **Fed. Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer – Luchtvaart** is niet ontvangen.

Het advies van **Middenkustpolder** was **gunstig**.

Agentschap Wegen en Verkeer stelt dat zij niet bevoegd zijn.

Het advies van **Departement Mobiliteit en Openbare Werken** is niet ontvangen.

GOP RO en **GOP milieu** stellen geen advies te verlenen.

POVC is geagendeerd op 19/11/2021

De aanvraag is volgens het **gewestplan Oostende – Middenkust (d.d. 13/07/2001)** gelegen in **een gebied voor luchthaven gebonden bedrijventerreinen**.

De aanvraag is gelegen binnen de perimeter van het **gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening regionaalstedelijk gebied Oostende** (d.d. 15/05/2009).

De aanvraag ligt niet in een **RUP/BPA/verkaveling**.

Gemeentelijke verordeningen :

- Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening op de bouwwerken

De vergunningsaanvraag heeft betrekking op een project dat voorkomt op de lijst van Bijlage III bij het besluit van de Vlaamse Regering d.d. 01/03/2013 inzake de nadere regels van de project-m.e.r.-screening. In toepassing van artikel 20 van het Omgevingsvergunningsdecreet dd. 25/04/2014 dient het aanvraagdossier vergezeld te zijn van een project-m.e.r.-screeningsnota (PrMS). Deze nota werd in de beslissing van het college van burgemeester en schepenen inhoudelijk beoordeeld. De conclusie luidt als volgt:

"In navolging van het Besluit van de Vlaamse Regering van 1 maart 2013 (BS 29 april 2013) dient er voor de aanvraag een project-m.e.r.-screening te gebeuren (bijlage III bij het project-m.e.r.-besluit). Een project-m.e.r.-screeningsnota volgens het modelformulier maakt deel uit van het aanvraagdossier. In deze nota zijn de mogelijke effecten van het project op de omgeving onderzocht en gemotiveerd waarom deze niet aanzienlijk zijn. Bij het ontvankelijkheids- en volledigheidsonderzoek werd reeds vastgesteld dat de milieueffecten niet aanzienlijk zijn. Bijgevolg was de opmaak van een milieueffectenrapport niet vereist."

In het omgevingsloket werden de relevante effecten besproken in de bijhorende velden:

The screenshot displays a web application interface for environmental impact assessment. The main content area is titled "MOGELIJKE EFFECTEN VAN DE AANVRAAG OP DE OMGEVING (MENS EN MILIEU)". It contains a list of 10 questions, each with a checkbox and a status indicator (green checkmark or red X). The questions are:

- Heeft de aanvraag mogelijke effecten op de mobiliteit? (checked)
- Heeft de aanvraag mogelijke effecten op de bodem en hierdoor een mogelijk effect op het milieu of op de menselijke gezondheid? (checked)
- Heeft de aanvraag mogelijke effecten op het watersysteem en hierdoor een mogelijk effect op het milieu of op de menselijke gezondheid? (checked)
- Heeft de aanvraag mogelijke effecten op de luchtkwaliteit en hierdoor een mogelijk effect op het milieu of op de menselijke gezondheid? (checked)
- Zijn er mogelijke effecten van geluid of trillingen ten gevolge van de aanvraag en hierdoor een mogelijk effect op het milieu of op de menselijke gezondheid? (checked)
- Heeft de aanvraag mogelijke effecten op biodiversiteit? (checked)
- Heeft de aanvraag een mogelijk risico op zware ongevallen of rampen? (checked)
- Heeft de aanvraag mogelijke effecten op onroerend erfgoed? (checked)
- Zijn er mogelijke effecten van licht of straling ten gevolge van de aanvraag en hierdoor een mogelijk effect op het milieu of op de menselijke gezondheid? (checked)
- Zijn er mogelijke effecten van de productie van afvalstoffen ten gevolge van de aanvraag andere dan deze ten gevolge van opslag en verwerking? (checked)

The interface also shows a sidebar with navigation options like "Reach...", "Plannen...", "MER-plicht...", and "Effecten op de omgeving...". At the bottom, there are buttons for "Toon verschillen met vorige projectinbreng (V3)" and "Zijner door".

In het beroepschrift wordt gesteld dat een MER noodzakelijk is:

"De bouw van dergelijke grote loods(en) maakt de uitbating van de luchthaven onrechtmatig, immers beide activiteiten, luchthavenuitbating en afhandeling, zijn aan elkaar gekoppeld. In antwoord op een prejudiciële vraag in 2011 antwoordde het Europese Hof van Justitie van 17 maart 2011 (1) dat voor de uitbating van een luchthaven een Milieueffectenrapport (MER) moet opgemaakt worden bij grote infrastructurele werken (inclusief bouwen vrachtloodsen). Tijdens de procedure voor de aanvraag van de huidige omgevingsvergunning voor de luchthaven van Oostende (2004 – 2024) werd geen geldig MER opgemaakt. Eenmaal in gebruik zal het gebouw aanleiding geven tot niet rechtmatig gewogen hinder. De overlast voor omwonenden zal door de aard van de geplande activiteiten enorm toenemen."

De aanvraag heeft betrekking op het bouwen van een air cargo terminal met kantoorgebouw. Deze aanvraag heeft . Het zijn immers niet de aanvragers die de luchthaven uitbaten. De aanvraag heeft betrekking op het verwerking van hetgeen aankomt en moet vertrekken op de luchthaven van Oostende. De verwerking van de goederen moet gebeuren binnen de bestaande vergunning van de luchthaven. Deze aanvraag voorziet helemaal niet in bijkomende vluchten of bijkomend vliegverkeer, het vliegverkeer blijft zoals het vergund werd. Het verwerkingsaantal is dan ook afhankelijk van het vergunde kader van de luchthaven van Oostende. Het is niet dat deze aanvraag dit kader kan vergroten. De vrees van de beroepsindiener kan op het eerste zicht wel begrepen worden, vermits het hier gaat om een vrij grote terminal maar dit zorgt op zich helemaal niet voor bijkomende vluchten en bijkomende hinder door het vliegverkeer; hiervoor is noch in dit dossier noch in een eventueel ander lopend vergunningsdossier sprake. Indien in de toekomst bijkomende vluchten gewenst of nodig zijn, dan zal de betrokken verantwoordelijke hiervoor een omgevingsvergunning moeten aanvragen en dan zal op dat moment moeten gereageerd worden met betrekking tot de hinder van het vliegverkeer.

Volledigheidshalve wordt gewezen op de bewoordingen van de zogenaamde Vlaamse lijst, inzonderheid punt 3 : aanvragen met betrekking tot luchthavens met een start- of landingsbaan van 800 meter of meer, ingediend door de luchthavenuitbater of door met de luchthavenuitbater verbonden vennootschappen in de zin van artikel 11 van het wetboek van vennootschappen, door luchthavenontwikkelingsmaatschappijen, door Belgocontrol of door het Directoraat-generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Voorliggende aanvraag valt hier niet onder, gelet dus op het voorwerp van de aanvraag en op het statuut van de aanvrager.

Uit het aanvraagdossier blijkt dat de aanvrager de bedoeling heeft om 24/24 en 7/7 te werken afhankelijk van de beschikbare vrachten. Dat betekent niet dat er 24/24 en 7/7 vliegtuigen opstijgen of landen, dit is slechts mogelijk binnen de vergunde exploitatie van de luchthaven. Wel kunnen in die periode vrachten klaargemaakt of afgehandeld worden, bijvoorbeeld om een vracht uit te laden zodat de vrachtwagens het kunnen vervoeren of omgekeerd om een vliegtuig 's ochtends in te laden en vertrekkensklaar te maken.

Hier komt dus op zich geen vlucht aan te pas, enkel verwerking van goederen binnen de loods en het in- en uitladen van vliegtuigen/vrachtwagens.

De opmaak van een MER is niet nodig. Het arrest waarnaar de beroepsindiener verwijst, heeft betrekking op de hernieuwing van de milieuvergunning van de luchthaven van Zaventem. Zoals reeds gesteld, heeft de aanvraag niets te maken met de uitbating van de luchthaven zelf. Het arrest kan dan ook niet zomaar gebruikt worden in dit dossier, het gaat hier om een nieuw gebouw met bijhorende milieubrieven dat de goederen die per vliegtuig worden vervoerd zal verwerken. De uitbating van de luchthaven zelf wijzigt dus niet en er is ook geen sprake van intensiteitsverhoging. De thans gevraagde verwerking is dus uiteraard wel afhankelijk van het bestaande vergunde kader van de luchthaven.

Uit de verschillende velden die zijn ingevuld, is duidelijk dat de opmaak van een MER niet noodzakelijk is.

De Deputatie heeft kennis genomen van advies van de POVC. De conclusie luidt als volgt:

Het betreft een air cargo terminal met bijhorend kantoorgebouw. De aanvraag is in overeenstemming met de bestemmingsvoorschriften, dit wordt ook niet betwist door de beroepsindiener.

De beroepsindiener stelt zich hoofdzakelijk vragen bij het mobiliteitsverhaal en de vrees voor onaanvaardbare hinder. Er moet vastgesteld worden dat de terminal maar kan gebruikt worden binnen de geldende vergunning van de luchthaven. Deze aanvraag brengt geen bijkomende nachtvluchten teweeg. De cargo-afhandeling gebeurt op dit moment in een verouderde loods en kan niet efficiënt gebeuren. Met de aanvraag zal de cargo-afhandeling zich op een ander deel van de luchthaven bevinden waardoor het passagiersverkeer en het goederenverkeer gescheiden gebeurt.

In een eerste berekening is de aanvrager uitgegaan van het aantal goederenvluchten dat mogelijk is op de luchthaven. Al deze goederen kunnen echter onmogelijk verwerkt worden in de aangevraagde terminal. De mobiliteitscijfers werden dan ook aangepast naar de werkelijke afhandelingsmogelijkheden van de terminal. De aanvraag veroorzaakt geen onaanvaardbare hinder naar de omgeving toe.

De Deputatie sluit zich aan bij het advies van de POVC en motiveert haar standpunt als volgt:

5A BESCHRIJVING VAN DE AANVRAAG

Beschrijving van de plaats van de aanvraag

De plaats van de aanvraag is gelegen op een perceel tussen de luchthaven en een KMO-zone. De omgeving wordt gekenmerkt door enerzijds de luchthaven en de hiermee gepaarde infrastructuur in het oosten en industriegebouwen van de KMO-zone in het oosten. Op het rechter aanpalend perceel staat een loods ingeplant. De aanvraag is gelegen aan de Rolbaanstraat. Deze weg ontsluit de zone voor luchthavengebonden bedrijven aan het oostelijk luchthavenplatform van de luchthaven van Oostende naar de invalsweg Torhoutsesteenweg.

Beschrijving van de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen

Het betreft een air cargo terminal met bijhorend kantoorgebouw.

Beschrijving van de aangevraagde ingedeelde inrichtingen of activiteiten

De aanvraag omvat voor de ingedeelde inrichting of activiteit:
Het betreft een nieuwe inrichting.

Rubriek	hoeveelheid	eenheid	omschrijving	klasse
3.2.2°a)	1500	m3/jaar	lozing van huishoudelijk afvalwater in de openbare riolering	3
12.2.1°	800	KVA	transformator	3
12.3.2°	100	KW	batterijladers heftrucks	3

15.1.2°	80	VOERTUIG	rollend materieel	2
16.3.2°a)	33	KW	Luchtcompressor voor perslucht	3
17.3.2.1.1.1°b)	0,86	TON	mazouttank bij sprinklerinstallatie	3
17.4.	100	L	opslag van diverse poetsproducten in kleine verpakkingen	3
19.6.1°a)	400	M3	Opslag houten paletten in een lokaal	3
21.3.	20	TON	opslag kleurstoffen en pigmenten	2
22.2.	20	TON	opslag van cosmetische stoffen	2
23.3.1°a)	200	TON	opslag kunststoffen in een lokaal	3
26.2.	20	TON	opslag lijmen	2
27.2.	2	TON	opslag lucifers, toortsen en analoge producten	2
33.4.1°a)	200	TON	opslag papier en karton in een lokaal	3
34.3.	20	TON	opslagplaats voor reinigingsmiddelen	2
36.4.1°	20	TON	opslag rubber en rubberproducten in een lokaal	2
40.2.	20	TON	opslag tabak	2
43.1.1°a)	383	KW	stookinstallatie	3
44.3.	20	TON	opslag van vetten, wassen, oliën, paraffine, glycerine, stearine, harsen en andere niet voor voeding bestemde soortgelijke producten.	2
45.4.e)1°	50	TON	opslag van dierlijke en plantaardige producten	3

omgevingsvergunningen

milieuvergunningen

CBS: Er zijn geen relevante voorgaande milieuvergunningen gekend voor het betrokken goed.

Stedenbouwkundige vergunningen

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

5B TOETSING AAN WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE BEPALINGEN

a)

De aanvraag ligt volgens het gewestplan Oostende-Middenkust in een . In deze zone gelden aanvullende voorschriften: Dit gebied is uitsluitend bestemd voor aan een luchthaven gebonden bedrijvigheid zoals koerierbedrijven (luchtvaart), cargobehandeling en catering, en voor bepaalde vormen van toeleveringsbedrijven en bijkomende kantoren ten behoeve van de in de zone gevestigde bedrijvigheid. De aanvraag is duidelijk , de aanvraag verwerkt de goederen die per vliegtuig worden vervoerd.

De aanvraag wijkt af van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening, meer bepaald van:

- artikel 89 van de verordening op publiciteit: de hoogte van de publiciteitsborden bedraagt 3 m in plaats van 1,5 m.
- artikel 53 van de stedelijke verordening op de bouwwerken: per 100 m² netto-vloeroppervlakte dient één autoparkeerplaats en één fietsparkeerplaats te worden voorzien. Er worden 74 autoparkeerplaatsen, 48 vrachtwagen en 20 fietsparkeerplaatsen voorzien.

Gelet op de schaal de aard van de activiteit in het gebouw zijn deze afwijkingen aanvaardbaar en kan dit gezien worden als een beperkte afwijking.

b)

De is opgenomen in het decreet integraal waterbeheer van 18 juli 2003, gecoördineerd op 15 juni 2018, art. 1.3.1.1. Het bijhorende uitvoeringsbesluit met nadere regels voor de toepassing van de toets is in werking sinds 01.11.06. Volgens artikel 3 van dit besluit is het advies van de watertoets positief indien vooraf blijkt dat er geen schadelijk effect te verwachten is.

Volgens de van de Vlaamse overheid (www.watertoets.be) is de aanvraag buiten een "mogelijks overstromingsgevoelig gebied" gelegen. Gelet op deze ligging mag er vanuit gegaan worden dat er voor de aanvraag geen schadelijke effecten in de zin van artikel 1.1.3, §2, 18° DIWB zullen gegenereerd worden en dat er derhalve geen noodzaak is aan concrete preventieve maatregelen.

Deze ligging maakt ook dat de negatieve effecten op het watersysteem m.b.t. de vermindering van het bergend vermogen bij overstromingen, de versnelde afstroom van hemelwater naar waterlopen en het feit dat minder hemelwater in de grond kan infiltreren, zullen kunnen gecompenseerd worden door toepassing van de (BVR 5 juli 2013).

De aanstijpt hemelwater werd toegevoegd bij het onderdeel stedenbouwkundige handeling: Voor het project wordt een

. Volgens de bodemkaart gaat het om poelgrond polders, deze zijn minder tot niet geschikt voor infiltratie. Met het nieuwbouwproject wordt het vuil- en regenwater gescheiden. Er wordt een olie-afscheider voorzien voor de gevoelige zones met name de laad-en loszone die gerealiseerd wordt in beton omwille van mechanische imperatieve (vrachtwagens). De parkeerplaatsen voor personenwagens worden voorzien in waterdoorlatende klinkers. Het hemelwater wordt gebufferd in RWA-leidingen die beantwoorden aan de geldende hemelwaterverordening. De overloop wordt aangesloten op de bestaande RWA-leiding in de Rolbaanstraat. Er worden 5 regenwatercisternes van 20.000,00 l of een waterreservoir met gelijkaardige inhoud ingericht, teneinde hergebruik mogelijk te maken voor de sanitaire installaties (aansluiten spoelwater toiletten, dienstkraantjes...) van het nieuwe kantoor. Het FWA (Fecaliënwater) wordt aangesloten op een septische put, alvorens geloosd te worden in het openbaar rioleringsnet gelegen in de Rolbaanstraat.

Bij het ontwerp werd maximaal ingezet op zuinig ruimtegebruik. Daartoe werd de volledige oppervlakte van het terrein verhard zodat het nuttig toegepast kan worden voor de exploitatie van het bedrijf.

Het huishoudelijk afvalwater wordt behandeld in een septische put vooraleer geloosd te worden in de riolering van de Rolbaanstraat. Het hemelwater dat terechtkomt op de zones waar kans op eventuele verontreiniging bestaat, wordt het afgevoerd hemelwater behandeld in een KWS-afscheider vooraleer geloosd te worden in de riolering. Concreet gaat dit over de zones van de laadkades.

De kans op verontreiniging is enkel van toepassing voor de zone van de laadkades. Dit wordt behandeld in een KWS-afscheider en kan vervolgens dus verder afgevoerd worden naar de bufferinrichting. Deze kan afgesloten worden indien zich een grotere calamiteit zou voordoen. Op die manier kan vermeden worden dat verontreinigd water naar de riolering wordt afgevoerd.

Er worden hemelwaterputten voorzien met een totaal volume van 100.000 liter. Dit water wordt gebruikt voor huishoudelijke toepassingen zoals toiletten, lavabo's, ... ,Gezien infiltratie van hemelwater hier niet mogelijk is, ten gevolge van de slechte infiltrerbaarheid van de bodem (zie hemelwaternota), wordt de nodige buffercapaciteit voorzien. Er wordt een netwerk van ondergrondse buizen aangelegd met een buffercapaciteit van 994 m³. De aanvraag voldoet dan ook aan de hemelwaterverordening. Dit blijkt eveneens uit het voorwaardelijk gunstig advies van de Middenkustpolder:

- *"Gezien de ligging in niet-infiltratiegevoelig gebied en in functie van de gevoeligheid voor wateroverlast dient een buffervoorziening met vertraagde afvoer aangelegd te worden. Deze dient gedimensioneerd te worden voor een verharde opp. van 28.293m² met een buffervolume van minstens 330 m³/ha verharde opp. en een vertraagde afvoer met een max. ledigingsdebiet van 10 l/sec/ha verharde opp. Voor dit project betekent dit dat een totaal volume van minstens 933 m³ beschikbaar dient te zijn, dat vertraagd afgevoerd wordt met een ledigingsdebiet van max. 28l/sec. Er worden twee ondergrondse bufferbuizen aangelegd met een totaal buffervolume van 994 m³, die beide lozen in de openbare riolering. Er is dus voldoende buffervolume aanwezig, maar het is onduidelijk of de beide bufferbuizen vertraagd afgevoerd worden.*
- *Om als volwaardige buffer te kunnen functioneren moeten beide bufferbuizen vertraagd lozen op de openbare riolering met een vertraagde afvoer met een max. ledigingsdebiet van 10 l/sec/ha verharde opp."*

De voorwaarde om vertraagd af te voeren wordt dan ook overgenomen in de vergunningsvoorwaarden.

c)

De impact op de biodiversiteit is zeer gering tot onbestaande. Het terrein waarop het project gerealiseerd zal worden is volgens de Biologische waarderingskaart – versie 2 aangeduid als 'complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen'. Het bodemgebruik wordt benoemd als 'soortenarm permanent cultuurgrasland'. De realisatie van het project vergt geen specifieke maatregelen op het vlak van biodiversiteit. Gezien het huidige terreingebruik (grasland) is de impact op de biodiversiteit ten gevolge van de realisatie van het project zeer gering tot onbestaande. Het perceel is gelegen tussen het luchthaventerrein en de zone met baanwinkels langs de Torhoutsesteenweg. De ecologisch waarde van dit gebied is zeer laag.

d)

Bij de aanvraag werd een archeologienota gevoegd.

e)

De inrichting omvat een doorvoerloods waarbij goederen die per vliegtuig aangevoerd worden in de loods gestockeerd worden om vervolgens per vrachtwagen opnieuw te vertrekken (of omgekeerd). De goederen worden hierbij niet bewerkt of behandeld en blijven steeds (minstens) in de primaire verpakking. Dit betekent eveneens dat er geen bedrijfsafvalwater ontstaat op de inrichting. De aard van de gestockeerde goederen kan sterk variëren en is niet vaststaand. Daarom wordt in de vergunning een zo breed mogelijk gamma aan producten en materialen opgenomen om de mogelijkheden voor opslag in de loods niet te beperken. Hierbij wordt

uitsluiting gemaakt van producten met gevaareigenschappen, explosieven en goederen in bulk (zoals stuivende stoffen of losse granen).

Er wordt verwarming voorzien voor de hall en voor de burelen. In de hall wordt gebruik gemaakt van gasluchtverhitters, voor de burelen zal een klassieke verwarmingsketel gebruikt worden. Ten behoeve van de brandbestrijding is het gebouw uitgerust met een sprinklerinstallatie. Het vermogen van deze installatie zal 400 kW bedragen. Gezien deze installatie minder dan 500 bedrijfsuren zal hebben, dient het vermogen slechts voor 50% in rekening gebracht te worden. De installatie is slechts ingedeeld vanaf 300 kW, dus is rubriek 31 hier dus niet van toepassing.

Beroepsindiener stelt de intentie tot klimaatneutrale uitbating in vraag omdat dit niet voldoende zou gespecificeerd worden. Aanvrager bevestigt deze ambitie en onderzoekt de nadere uitwerking verder. Het plaatsen van zonnepanelen kan overigens zonder vergunning overeenkomstig artikel 3.1, 3° Vrijstellingsbesluit.

Een energiestudie is in casu evenmin vereist, nu het totaal jaarlijks energieverbruik niet meer bedraagt dan 0,1PJ (cfr. Besluit Energieplanning).

Productieproces

De goederen die in de inrichting verwerkt worden kunnen zeer divers van aard zijn. Deze zullen bovendien afhankelijk zijn van de uiteindelijke huurder van het project. De workflow zal echter wel steeds identiek zijn, ongeacht de huurder.

Workflow:

Aanvoer per vliegtuig / vrachtwagen → Stockage in hall → Order-picking → (Her-)verpakken

Maatregelen in het kader van materialenbeheer

a) Waar mogelijk gerecycleerde materialen en materialen die makkelijk recycleerbaar zijn in te zetten:

De inrichting omvat geen productieproces. Er ontstaan hier dan ook geen afvalstoffen. Bij de vrachtafhandeling wordt hooguit materiaal ontpakt en opnieuw verpakt. Hierbij wordt een product nooit uit de primaire verpakking gehaald. Alle verpakkingsmaterialen worden behandeld en verwerkt binnen het systeem van de verpakkingsverantwoordelijkheid. Dit betekent dat minimum recyclagepercentages zijn opgelegd, die ook gegarandeerd moeten worden. Het ontpakkingsmateriaal wordt selectief ingezameld en afgevoerd naar een erkend verwerker.

b) Materiaalverspilling te beperken;

Gezien het gebrek aan een echt productieproces is materiaalverspilling in zeer beperkte mate een risico. Enkel bij verpakkings- en herverpakkingsactiviteiten bestaat een kans op het ontstaan van afvalstoffen. Om verspilling van verpakkingsmateriaal te vermijden wordt heel wat materiaal hergebruikt. Voorts wordt het inpakken van grotere eenheden (pallet) geautomatiseerd, wat verspilling van materiaal terugdringt.

c) Materiaalefficiëntie verhogen door de productieprocessen den productontwerpen te optimaliseren;

Niet van toepassing, gezien het gebrek aan een productieproces.

d) Rest- en nevenstromen valoriseren, indien mogelijk in gesloten materiaalkringlopen.

Er ontstaan geen aanzienlijke stromen afvalstoffen, gezien er geen productieproces plaatsvindt. Het verpakkingsmateriaal en ontpakkingsmateriaal wordt selectief ingezameld en binnen het systeem van Val-I-Pac en FostPlus verder verwerkt en gerecycleerd.

Er vindt geen productieproces plaats in de inrichting. Dit betekent dat het waterverbruik beperkt blijft tot het water voor sanitaire installaties voor het personeel en het onderhoud van het gebouw. Er worden dan ook geen specifieke maatregelen genomen om het waterverbruik

specifiek te verminderen, al wordt natuurlijk wel gezorgd dat er op een duurzame manier met water omgegaan wordt. Zo zijn toiletten bijvoorbeeld voorzien van spaarspoelknoppen. Er wordt zoveel als mogelijk gebruik gemaakt van opgevangen hemelwater, tenzij voor een specifieke toepassing water van drinkwaterkwaliteit vereist is.

De exploitant vraagt een bijstelling van de milieuvorwaarden in afwijking van volgende sectorale milieuvorwaarden van titel II van het VLAREM:

- Artikel 5.15.0.6. §1 : Onverminderd de bepalingen van hoofdstuk 4.5. zijn rustverstorende werkzaamheden verboden op werkdagen tussen 19u en 7 u alsmede op zon- en feestdagen, tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit.
- Artikel 5.19.1.3. : Onverminderd de bepalingen van hoofdstuk 4.5. zijn rustverstorende werkzaamheden verboden gedurende de periode vanaf 19 uur en 7 uur, alsook op zon- en feestdagen, tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit.
- Artikel 5.33.0.4. : Tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit en onverminderd de bepalingen van hoofdstuk 4.5. zijn rustverstorende werkzaamheden inherent aan de exploitatie van de inrichting verboden op de werkdagen van 19 uur tot 7 uur alsmede op zon- en feestdagen.

De exploitant omschrijft de aanvraag tot bijstelling als volgt:

"Gezien de activiteiten van het bedrijf is het noodzakelijk om volcontinu te kunnen werken. Dit betekent dat er 7 dagen op 7 en 24 uur op 24 activiteiten zullen plaatsvinden. Het laden en lossen van de vliegtuigen gebeurt weliswaar in open lucht, maar de verdere logistieke afhandeling van de vrachten gebeurt volledig inpandig. De impact op de omgeving wordt, ten gevolge van deze activiteiten, dan ook enkel bepaald door de aan- en afrijbewegingen. Er bevinden zich geen particuliere woningen in de onmiddellijke omgeving van de inrichting."

De exploitant stelt volgende aanvulling van de bijzondere milieuvorwaarde voor als alternatief voor de algemene en sectorale milieuvorwaarde:

In afwijking van artikel 5.15.0.6.§1, artikel 5.19.1.3. en artikel 5.33.0.4. van Vlarem II kan de inrichting gedurende 7 dagen per week geëxploiteerd worden en dit zowel gedurende de dag, de avond als de nacht.

Mobiliteit

Het perceel waar het project gerealiseerd wordt, is voor vracht- en ander verkeer bereikbaar via de Rolbaanstraat. Dit is een doodlopende straat die het industriegebied ontsluit dat momenteel volop in ontwikkeling is. Het industriegebied wordt ontsloten via de Torhoutsesteenweg.

De snelweg kan bereikt worden door de Torhoutsesteenweg te volgen in zuidelijke richting tot aan de afrit Gistel (E40), of via de Torhoutsesteenweg in noordelijke richting en vervolgens de Elisabethlaan en het Kennedy-rondpunt (A10). Het traject langs het Kennedy-rondpunt en de A10 (4,7 km) is iets korter dan via de afrit Gistel (5 km), maar loopt wel doorheen een dichtbebouwd gedeelte van de Torhoutsesteenweg. Het project beschikt over een aparte inrit voor personeelsleden (fietsers en auto's) en voor het vrachtverkeer. Er zijn op de site 74 parkeerplaatsen voor personenwagens, een fietsenstalling voor ongeveer 20 fietsen en een parking voor 44 vrachtwagens. Daarnaast zijn er ook nog 16 laadkades aan het gebouw.

Woon-werkverkeer

Er zullen in het bedrijf op termijn ongeveer 100 mensen tewerkgesteld worden. De burelen bieden ruimte aan ongeveer 50 personeelsleden en in de hall zullen een gelijkaardig aantal mensen tewerkgesteld worden. Het werkregime zal afhankelijk zijn van de uiteindelijke gebruiker van het gebouw, maar de mogelijkheid bestaat dat er 24/24 en 7/7 gewerkt wordt,

zeker voor wat betreft de arbeiders. De aanwezige parking voor personenwagens en de fietsenstallingen bieden voldoende ruimte om alle personeelsleden op het eigen terrein te laten parkeren. Er dient hiervoor dus geen gebruik gemaakt te worden van het openbaar domein. De site wordt ontsloten via de Rolbaanstraat die aansluit op de Torhoutsesteenweg met een lichtengeregeld kruispunt.

Goederenverkeer

Er zullen aanvankelijk vermoedelijk gemiddeld 6 vliegtuigen per dag afgehandeld kunnen worden op de site (import én export). Een vliegtuig heeft een gemiddelde belading van 125 ton, wat betekent dat er dagelijks ongeveer 1.500 ton goederen doorheen het bedrijf passeren. Mits een gemiddelde belading van 20 ton, betekent dit dat er dagelijks ongeveer 75 vrachtwagens van en naar de site rijden. Na de opstartfase kan de capaciteit van de inrichting opgedreven worden tot maximum 12 vliegtuigen per dag. Dit stemt overeen met 3.000 ton cargo, of 150 vrachtwagens. De inrichting beschikt over een parking voor 44 vrachtwagens, die vrij toegankelijk is gedurende de exploitatie van het bedrijf. Op die manier wordt vermeden dat vrachtwagens op de Rolbaanstraat moeten aanschuiven. Eenmaal de chauffeurs het signaal hebben gekregen dat ze zich naar de voor hen aangeduide laadkade mogen begeven, betreden ze het bedrijfsterrein via de slagboom aan de ingang en kunnen ze doorrijden.

Bodem

De opslag van producten met gevaarseigenschappen beperkt zich tot de mazouttank, horend bij de sprinklerinstallatie. Deze opslag is vrij beperkt qua omvang (1.000 l) en gebeurt in een bovengrondse dubbelwandige tank. Voorts zijn er geen opslagplaatsen of activiteiten in de inrichting aanwezig die aanleiding zouden kunnen geven tot lekken naar de bodem en/of het grondwater.

Maatregelen die worden ingezet om de effecten op de bodem te voorkomen of te beperken

De mazouttank bij de sprinklerinstallatie is bovengronds en dubbelwandig. Bovendien is deze uitgerust met een overvulbeveiliging, om lekken zoveel als mogelijk te kunnen vermijden.

Gezien er verder geen mogelijk bronnen van verontreiniging van bodem en/of grondwater in de inrichting aanwezig zijn, is het nemen van specifieke maatregelen terzake ook niet aan de orde. Gezien de quasi afwezigheid van risico's op bodemverontreiniging en gezien de genomen maatregelen kan besloten worden dat de effecten op de bodem zeker niet aanzienlijk zullen zijn.

In het beroepschrift wordt aandacht gevraagd voor de PFAS. De aanvraag bevat echter geen enkel productieproces waardoor de aanvraag geen enkele invloed heeft op de aan- of afwezigheid van PFAS. Het is eventueel mogelijk dat er PFAS aanwezig zou zijn op en rond het luchthavengebied maar zoals de beroepsindiener zelf zegt, zou dit dan eerder afkomstig zijn van brandoefeningen of productieprocessen waarbij de chemische stoffen gebruikt worden. Er kan dus geconcludeerd worden dat de voorliggende aanvraag niets te maken heeft met PFAS zodat hier ook geen bijzondere voorwaarde kan over worden opgenomen.

Luchtkwaliteit

Het betreft niet-geleide emissiepunten. De belangrijkste luchtemissies zijn deze ten gevolge van het vrachtverkeer. Vanuit de inrichting zelf worden geen luchtemissies verwacht. Er zijn vanuit de inrichting geen geuremissies te verwachten. De enige te verwachten luchtemissies zijn deze ten gevolge van het vrachtverkeer. Om in te spelen in de snelle evoluties op vlak van elektrisch rijden, worden de nodige voorzieningen getroffen om elektrische laadfaciliteiten voor vrachtwagens te voorzien. De luchtemissies ten gevolge van de inrichting zijn zeer beperkt en zijn niet van die aard dat ze negatieve effecten voor de omgeving kunnen veroorzaken.

Geluid of trillingen

Alle activiteiten van het bedrijf gebeuren in pandig. De vliegtuigen taxiën op het luchthaventerrein (reeds vergund) tot aan de loods en worden daar gelost. De cargo wordt naar binnen gebracht in de loods om daar verder afgehandeld te worden. Deze activiteiten zijn gesitueerd aan de westelijke gevel en zijn gericht naar de rest van het luchthaventerrein. Aan de oostelijke zijde, waar de meeste bebouwing zich bevindt, zijn de laadkades gesitueerd waar

vrachtwagens aandokken en opnieuw vertrekken. De geluidsemissie van deze activiteiten blijven eerder beperkt. Bovendien dient opgemerkt te worden dat de bebouwing ten oosten van het bedrijf, in de ruime omgeving, voornamelijk baanwinkels betreffen. Er is dus zeer weinig bewoning in de omgeving van de inrichting. Om geluidsemissies naar de omgeving te vermijden worden alle behandelingen van de vrachten inpandig uitgevoerd. De loods vormt een geluidsbuffer tussen het luchthaventerrein, waar vliegtuigen taxiën, aan de westelijke zijde en de bebouwing in de omgeving aan de oostelijke zijde.

De geluidsemissies zijn niet van die aard dat ze een negatieve impact op de omgeving kunnen hebben, integendeel. De bouw van de loods werpt een buffer op tussen de vliegtuigen als geluidsbron (bij het taxiën op het luchthaventerrein) en de omgeving ten oosten van de luchthaven. Hierbij is het belangrijk op te merken dat het taxiën van de vliegtuigen volledig gebeurd op het terrein van de luchthaven en dat deze bewegingen vervat zitten in de lopende vergunning van de luchthaven. Deze interne vervoersbewegingen van de vliegtuigen behoren dus niet tot de exploitatie van het voorliggende dossier, maar zijn reeds opgenomen in de vergunning van de luchthaven.

Bovendien moet vastgesteld worden dat de terminal zich op ruime afstand (1km) bevindt van de woonwijk. De beroepsindieners is een vzw en kan dus niet zelf geluidshinder ondervinden. De vzw staat in voor een leefbare omgeving rond de luchthaven maar de terminal wordt ingeplant op een ruime afstand van enige woningen. Er wordt ook niet concreet verduidelijkt wie er onaanvaardbare geluidshinder kan ondervinden. De werkende leden die zijn opgenomen in de statuten van de beroepsindieners zijn woonachtig op 3km en verder van de plaats van de aanvraag. Het is dan ook onwaarschijnlijk dat zij enige geluidshinder kunnen ondervinden van de terminal. De geluidshinder afkomstig van de vliegtuigen heeft uiteraard geen verband met deze aanvraag.

Zware ongevallen of rampen

Voornamelijk de transportbewegingen, zowel buiten (vrachtwagen) als binnen in het gebouw (heftrucks) vormen een risico op ongevallen. Daarnaast is er het risico van gestockeerde producten die vallen door een verkeerde manipulatie en die op die manier verwondingen of schade kunnen veroorzaken. Gezien het gebrek aan productie-activiteiten is het risico op brand eerder beperkt.

Automatisatie

Waar mogelijk worden de processen en uitgevoerde operaties geautomatiseerd. Op die manier wordt het risico op ongevallen zoveel mogelijk beperkt. Daarnaast wordt ook de efficiëntie van de uitgevoerde handelingen verhoogd.

Veiligheids- en gezondheid op het plan – opleiding

Bij het ontwerp van de burelen en van de werkplaatsen is met de keuze van de materialen, de verlichting en de temperatuurregeling maximaal rekening gehouden met het comfort van de werknemers. De heftruckoperatoren krijgen regelmatig opleidingen en worden permanent begeleid om op die manier het risico op ongevallen te verminderen.

Ontwerp van het gebouw

Bij het ontwerp van het gebouw werd voor de materiaalkeuze een analyse gemaakt van de robuustheid van de gekozen materialen als maatregel ter bescherming van gebouwen tegen contactschade. Op die manier wordt vermeden dat ongevallen gebeuren ten gevolge van loszittende stukken of slecht functionerende onderdelen.

Signalisatie

Om ongevallen met vrachtwagens of ander rollend materieel te voorkomen is de wegenis niet alleen voldoende ruim gedimensioneerd, maar wordt deze ook voorzien van een duidelijke signalisatie doorheen het ganse bedrijf. Op die manier wordt vermeden dat vrachtwagens onnodig manoeuvres moeten uitvoeren, wat het risico op ongevallen drastisch vermindert.

Branddetectie

Het gebouw beantwoordt aan de geldende voorschriften voor industriële gebouwen. Het gebouw is voorzien van automatische branddetectie conform de geldende normen en er is een RWA-installatie voorzien. Daarnaast wordt het industriegebouw uitgerust met een sprinklernet. Er wordt een gepast alarmsysteem geïnstalleerd dat voldoet aan de normen van de huidige wetgeving. Het terrein is voldoende toegankelijk voor de brandweer. Er is rondom het gebouw voldoende plaats waar de brandweer zich kan opstellen in geval van brand. Gezien het beperkte risico en gezien de genomen maatregelen kan besloten worden dat het risico op zware ongevallen of rampen niet aanzienlijk is.

Omwille van veiligheidsredenen wordt het terrein steeds verlicht, ook als er geen activiteiten uitgevoerd worden. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van LED-verlichting die bevestigd wordt aan de gevel van het gebouw. De 'luchtzijde' van het gebouw wordt reeds verlicht met de verlichting die zich op het luchthaventerrein bevindt. De intensiteit van de verlichting overstijgt deze van de normale straatverlichting niet. Door gebruik te maken van LED-verlichting wordt de lichtbundel beter richtbaar dan met een klassieke verlichting. Hierdoor wordt verstrooiing van licht naar de omgeving geminimaliseerd en kan de impact van de aanwezige verlichting tot een minimum beperkt worden. Gezien de intensiteit van de aanwezige verlichting deze van een normale straatverlichting niet overstijgt en gezien de genomen maatregelen kan besloten worden dat het effect op vlak van licht en straling niet significant zal zijn.

Er zijn te verwachten.

5C BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

De aanvraag omvat de bouw van een 'Air Cargo Terminal' met bijhorend kantoorgebouw. Op het braakliggend terrein wordt een logistiek centrum gebouwd. Het logistiek centrum bestaat uit een opslaghal met vooraan kantoorfaciliteiten. Het logistiek centrum zal dienen voor de overslag en logistieke afhandeling van producten tussen luchtzijde en landzijde. In de logistieke bedrijfshal zullen diverse grondstoffen, half afgewerkte en afgewerkte producten tijdelijk gestockeerd worden. De aard van de gestockeerde producten zal steeds variabel zijn, afhankelijk van de aangevoerde vrachten. De verschillende soorten producten worden ter plaatse gestockeerd onder geconditioneerde omstandigheden in afwachting van eventuele herverpakking en afvoer aan de landzijde.

Aan de voorgevel worden 16 laadkaaien voor vrachtwagens voorzien en aan achtergevel wordt een luifel voorzien om de goederen aan luchtzijde te ontvangen. Het logistiek gebouw wordt opgericht in betonnen sandwichpanelen, kleur natuur – grijs. Het buitenschrijnwerk zal bestaan uit donkergrijze aluminium, met witte sectionale poorten voor de laadkaaien. De architectuur van het kantoorgebouw (hub-office) is ondergeschikt aan het volume van de logistieke hal. De hub-office zal opgericht worden in dezelfde materialen, teneinde één geheel te realiseren. De gebruikte materialen is eigen aan de omgeving en is in harmonie met de gebouwen in de omgeving (loodsen en winkels).

Het project beschikt over een aparte inrit voor personeelsleden (fietsers en auto's) en voor het vrachtverkeer. Er zijn op de site 74 parkeerplaatsen voor personenwagens, een fietsenstalling voor 20 fietsen en een parking voor 48 vrachtwagens. Op het terrein wordt tevens een pomplokaal en een sprinklertank voor de brandveiligheid voorzien.

De omvang, schaal en bestemming van de aanvraag is verenigbaar met zijn omgeving. De aanvraag m.b.t. de bouw en exploitatie van de cargoloods met kantoorruimte is een op zichzelf staand project dat kadert binnen een verleende concessie.

De aanvraag brengt geen wijziging met zich mee op vlak van het aantal of het tijdstip van de vluchten op de luchthaven: vluchtverkeer kan - zoals op vandaag al het geval is - overdag en 's

nachts, maar is op dat punt onderhevig aan de beperkingen die opgelegd zijn in de eigenlijke milieuvergunning van de luchthaven. Er worden met de realisatie van het voorliggend project 10 à 16 vrachten per dag verwacht (20 tot 32 vervoersbewegingen). Minstens een deel daarvan zal een verschuiving zijn van verkeersbewegingen die op vandaag reeds aanwezig zijn aan de andere zijde van de luchthaven. Het enige verschil is dat deze vrachtwagens niet langer de zone met baanwinkels langs de Torhoutsesteenweg moeten doorkruisen, maar gebruik maken van de Torhoutsesteenweg vanaf de grens van de KMO zone tot aan het oprittencomplex in Gistel.

In het beroepschrift wordt gesteld dat de mobiliteit onderschat wordt en dat dit een onaanvaardbare hinder zal teweegbrengen in de omgeving. Dit kan niet gevolgd worden. De cijfers gaan uit van de verwerkingscapaciteit van de terminal. De terminal zal uiteraard niet alle inkomende en vertrekkende goederen verwerken, dit is onmogelijk. De cargo-affhandeling op jaarbasis wordt ingeschat op 3 tot 5 ton per vierkante meter vloeroppervlakte. De aangevraagde terminal heeft een vloeroppervlakte van ongeveer 12.000 m². Daaruit volgt een afhandeling tussen de 36.000 en 60.000 ton cargo per jaar. Vrachtwagens vervoeren tussen de 10 en 20 ton cargo. Een volle belading van 20 ton wordt zoveel als mogelijk nagestreefd, al is dit voor sommige stukgoederen niet mogelijk om te stapelen. Daarom wordt uitgegaan van een gemiddelde lading van 15 ton cargo. Dit betekent een verwachting van (36.000 / 15 =) 2.400 tot (60.000 / 15 =) 4.000 vrachten per jaar. Neem daarbij 250 werkdagen per jaar, dan betekent dit 10 tot 16 vrachten per werkdag of tussen

. Daarbij wordt dan nog abstractie gemaakt van het feit dat er ook cargoaffhandeling tussen vliegtuigen onderling plaats vindt. Deze cijfers zijn gebaseerd op objectieve feiten en zijn niet onaanvaardbaar. Er mag uiteraard niet vergeten worden dat de aanvraag gelegen is in een zone voor luchthaven gebonden activiteiten. De goederen die per vliegtuig vervoerd worden, moeten uiteraard ook van de fabrikant zelf tot aan de consument zelf vervoerd worden. Het onmogelijk om alles via het vliegtuig af te handelen, de verwerking met vrachtwagens is noodzakelijk.

De terminal ontsluit via de Rollebaanstraat op de Torhoutsesteenweg. De ontsluiting gebeurt net ten zuiden van de verschillende baanwinkels. De beroepsindieners stelt dat er geen garantie is dat de woonwijk ontlast zal worden. Het is duidelijk dat de vrachtwagens de woonwijk niet moeten passeren, de bestaande cargo-affhandeling gebeurt wel via deze wijk. De nieuwe terminal is zo ingeplant dat de vrachtwagenchauffeurs snel op de autosnelweg zijn. Een vrachtwagenchauffeur zal uiteraard altijd kiezen voor de snelste weg en het is duidelijk dat dit naar het zuiden is naar het op- en afrittencomplex van Gistel. Een vrachtwagenchauffeur zal zich niet vrijwillig begeven door de Torhoutsesteenweg met tal van baanwinkels (met bijhorend druk personenverkeer) en dan door het centrum van Oostende om zo naar de autosnelweg te gaan of naar Zeebrugge. De afhandeling gebeurt niet met kleine bestelwagens maar met grote vrachtwagens waardoor een drukke verkeersas en het centrum van Oostende minder toegankelijk is en van nature zal vermeden worden. Een vrachtwagenchauffeur zal kiezen voor de veiligste en vlotste route en niet voor de kortste route waarbij de chauffeur meer stilstaat dan rijdt (baanwinkels, verkeerslichten, centrum,....).

Uit het cijfermateriaal, dat door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) ter beschikking gesteld wordt, blijkt dat de capaciteit van de Torhoutsesteenweg nooit overschreden wordt en ook niet zal overschreden worden door de komst voor het voorgenomen project. Een rijvak heeft een theoretische capaciteit van 1.800 voertuigen per uur. Gezien het lichtengeregeld kruispunt aan de Rolbaanstraat, dient de capaciteit van de Torhoutsesteenweg verrekend te worden op basis van het percentage (tijd) groen licht op de Torhoutsesteenweg.

Met een lichtenregeling waarbij het 2/3 van de tijd groen is voor de Torhoutsesteenweg en 1/3 voor de Rolbaanstraat, betekent dit dat de capaciteit van de Torhoutsesteenweg 1.200 voertuigen per uur bedraagt. Uit de cijfers van AWV blijkt dat het drukste verkeer zich voordoet op weekdagen rond 16 u in de richting van Torhout. Op dat moment komen hier 813 auto's per uur voorbij. Dit betekent dat we hier op het drukste moment van de week een I/C-verhouding

(intensiteit ten opzichte van de capaciteit) van 0,67. Dit betekent dat minder dan 70% van de wegcapaciteit gebruikt wordt op het drukste moment.

Zoals hierboven reeds toegelicht verwachten we tussen de 10 en de 16 vrachten per dag (20 tot 32 vervoersbewegingen). In principe worden deze gespreid over 24 uur, maar het is meest aannemelijk dat de meeste vrachten gedurende de dagperiode uitgevoerd zullen worden. Zelfs wanneer we rekening houden met uren waarin 4 vrachten uitgevoerd worden op het drukste moment van de dag, betekent dit dat de I/C-verhouding stijgt van 0,67 naar 0,68.

Er werd ten onrechte advies gevraagd aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het dossier bevat geen MOBER en dit was ook niet verplicht. In punt 2.9 van bijlage I van het Omgevingsvergunningsbesluit worden de gevallen opgelijst waarbij er een mobiliteitsstudie nodig is:

"Heeft de aanvraag betrekking op minstens een van volgende zaken:

- het aanleggen van ten minste 200 parkeerplaatsen,*
- het wijzigen van een bestaande parkeergelegenheid waarbij het aantal parkeerplaatsen door de wijziging de drempel van 200 parkeerplaatsen of een veelvoud ervan overschrijdt,*
- het bouwen van ten minste 250 woonegelegenheden;*
- het bouwen van gebouwen of gebouwencomplexen voor handel, horeca, kantoorfuncties en diensten met een totale brutovloeroppervlakte na de werkzaamheden van ten minste 7 500 m²,*
- het uitbreiden van in vorig punt vermelde gebouwen of gebouwencomplexen, waarbij de totale brutovloeroppervlakte door die uitbreiding de drempel van 7500 m² of een veelvoud ervan overschrijdt;*
- het bouwen van gebouwen of gebouwencomplexen voor industrie en bedrijvigheid met een totale brutovloeroppervlakte na de werkzaamheden van ten minste 15 000 m²,*
- het uitbreiden van in vorig punt vermelde gebouwen of gebouwencomplexen, waarbij de totale brutovloeroppervlakte door die uitbreiding de drempel van 15 000 m² of een veelvoud ervan overschrijdt?"*

De aanvraag is volgens het gewestplan Oostende-Middenkust (MB van 13 juli 2001) gelegen in zone voor luchthavengebonden bedrijven. Het betrokken bestemmingsvoorschrift luidt als volgt:

"Dit gebied is uitsluitend bestemd voor aan een luchthaven gebonden bedrijvigheid zoals koerierbedrijven (luchtvaart), cargobehandeling en catering, en voor bepaalde vormen van toeleveringsbedrijven en bijkomende kantoren ten behoeve van de in de zone gevestigde bedrijvigheid (...)"

De aangevraagde terminal heeft een vloeroppervlakte van ca. 12.000m² en overschrijdt dus de hierboven vermelde drempel van 15.000m² brutovloeroppervlakte voor gebouwen(complexen) in functie van bedrijvigheid niet. Ook op vlak van aantal parkeerplaatsen en oppervlakte ten behoeve van kantoren overschrijdt de aanvraag de hogervermelde drempels niet.

Met betrekking tot de ingediende bezwaren kan verwezen worden naar de motivering van het college van burgemeester en schepenen:

"De bezwaren, tijdens beide openbare onderzoeken, handelen hoofdzakelijk over bijkomende hinder van (nacht)lawaai, toenemende verkeerverlast in de omgeving, toenemende luchtvervuiling en geurhinder.

Voorliggende aanvraag moet duidelijk onderscheiden worden van (de exploitatie van) de luchthaven zelf.

De bezwaarindieners trekken namelijk ten onrechte de volledige luchthaven en de potentiële hinder die het vluchtverkeer met zich kan meebrengen, mee in het openbaar onderzoek van de aanvraag.

Het onderscheid tussen beide moet zeer duidelijk voor ogen gehouden worden bij de beoordeling van de bezwaren.

De aanvraag m.b.t. de bouw en exploitatie van de cargoloods met kantooruimte is een op zichzelf staand project dat kadert binnen een verleende concessie.

De aanvraag brengt geen wijziging met zich mee op vlak van het aantal of het tijdstip van de vluchten op de luchthaven: vluchtverkeer kan - zoals op vandaag al het geval is - overdag en 's nachts, maar is op dat punt onderhevig aan de beperkingen die opgelegd zijn in de eigenlijke milieuvergunning van de luchthaven.

De inrichting is voor de afhandeling van cargovluchten dus afhankelijk van:

- de beschikbare slots in het kader van de exploitatie van de luchthaven*
- de beperkingen die gelden voor commerciële vluchten in de periode tussen 23u en 6u*
- beperking m.b.t. technische vereisten motoren van de vliegtuigen*

Dit maakt ook dat bezwaren die handelen over o.m. meer luchtverkeer en lawaaihinder ('s nachts), meer uitstoot, impact op de gezondheid (slaaptkort), privacyhinder (door overvliegende vliegtuigen), waardevermindering woningen, ..., voor de aanvraag niet relevant zijn.

Vele bezwaarindieners vrezen dat de aanvraag een impact heeft op de mobiliteit.

Volgens de bezwaarindieners is de Torhoutsesteenweg reeds verzadigd en wordt ook de fietsveiligheid in het gedrang gebracht.

Het project wordt ontsloten via de Rolbaanstraat. Deze heeft een onmiddellijke aansluiting op de Torhoutsesteenweg.

De vrachtwagens volgen de Torhoutsesteenweg in zuidelijke richting om zo het oprittencomplex van de E40 in Gistel te bereiken. Op die manier wordt de Torhoutsesteenweg ingezet conform de functie die deze over dit traject gekregen heeft, namelijk een directe verbinding vormen tussen het regionaalstedelijk gebied en het primaire wegennet.

De kans dat vrachtwagens links afslaan is zeer gering, gezien dit niet het meest aangewezen tracé is voor deze vrachtwagens. De goederen dienen verder landinwaarts vervoerd te worden.

De oprit Gistel geeft toegang naar Frankrijk en in de richting van Brussel. In deze richting kunnen ook de havens van Zeebrugge, Gent en Antwerpen bereikt worden.

Geen enkele bestemming maakt het korter of zinvoller om via de Torhoutsesteenweg, de Elisabethlaan en het Kennedy-rondpunt de snelweg te bereiken. Bovendien moet men vervolgens nog het tracé tot aan Jabbeke afleggen vooraleer men zo de E40 bereikt.

Op vandaag passeert het bestaande vrachtverkeer langs de Duinkerkeseweg nabij verschillende woonwijken en verder via de Torhoutsesteenweg, hetzij richting de zuidelijke route naar het afrittencomplex in Gistel, via de baanwinkels op de Torhoutsesteenweg, hetzij via de noordelijke route langs de Elisabethlaan en Kennedyrotonde richting de autosnelweg.

Op termijn kan de bestaande cargo-afhandeling verhuizen naar de aangevraagde nieuwe infrastructuur.

Het bestaand vrachtverkeer langs de Duinkerkeseweg en een deel van de Torhoutsesteenweg (baanwinkels) zal hierdoor verminderen.

Er worden met de realisatie van het voorliggend project 10 à 16 vrachten per dag verwacht (20 tot 32 vervoersbewegingen). Minstens een deel daarvan zal een verschuiving zijn van verkeersbewegingen die op vandaag reeds aanwezig zijn.

Het enige verschil is dat deze vrachtwagens niet langer de zone met baanwinkels langs de Torhoutsesteenweg moeten doorkruisen, maar enkel gebruik maken van de Torhoutsesteenweg vanaf de grens van de KMOK zone tot aan het oprittencomplex in Gistel.

Er kan besloten worden dat de bijkomende vervoersbewegingen niet voor een verzadiging van de Torhoutsesteenweg zullen zorgen. De verwachte verkeersintensiteit zal niet meer bedragen dan 70% van de beschikbaar wegcapaciteit. Er zijn dan ook geen

redenen om aan te nemen dat de realisatie van het project voor verkeershinder zou zorgen.

De ingediende bezwaren zijn ontvankelijk, doch gelet op bovenstaande ongegrond.”

De aanvraag is in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.

6 VERKLARING VAN DE GEHOORDEN

De raadvrouw van de beroepsindiener blijft bij hun standpunt en stelt dat de aanvrager de impact minimaliseert. In het aanvraagdossier gaat het over veel meer vrachtbewegingen en nu ineens wordt dit minder. Met betrekking tot de transportroute zal de noordelijke route gebruikt worden. De beroepsindiener vreest voor de impact op natuur en mens.

De raadsman van de aanvrager stelt dat het dossier eenvoudig is. Het gaat om een bestemmingsconform project en alle adviezen zijn gunstig. Op vandaag wordt een loods voor cargo-afhandeling aangevraagd. De aanvrager is afhankelijk van de tijdssloten zoals opgelegd in de milieuvergunning. De nachtvluchten zijn zoals bepaald en zullen moeten gevolgd worden. Er is veel kritiek op de uitbating van de luchthaven zelf: nachtvluchten, PFOS,...

Met betrekking tot de prms wordt verduidelijkt dat het hier niet om een intensiteitsverhoging gaat. De aanvraag wijzigt niets aan het aantal vluchten. De verkeersafwikkeling zal gebeuren via zuidelijke route naar het afrittencomplex van Gistel. Oorspronkelijk is de aanvrager uitgegaan van het worst case scenario waarbij de volledige cargo in de luchthaven werd betrokken. Op vraag van de stad Oostende werden de cijfers aangepast en realistischer gemaakt. De cijfers werden aangepast aan de verwerkingscapaciteit van de terminal. Aan de noordkant wordt ook cargo verhandeld maar dit zijn oude loodsen. Een deel van deze cargo-afhandeling zal gebeuren in de zuidelijke nieuwe terminal. Op die manier zal de luchthaven opgesplitst worden in een passagiersdeel en een cargodeel. De aanvrager is volledig afhankelijk van de luchthaven en de klanten zullen enkel kunnen verwerken wat er binnenkomt. Het aantal potentiële vluchten is groter dan hetgeen de loods kan verwerken. Op dit moment is er onvoldoende infrastructuur om alles te verwerken. Het is een economisch risico om de terminal op te richten, de toekomst zal uitwijzen of de terminal gevuld zal worden.

De raadsman van de aanvrager stelt dat er geen concrete gegevens worden bezorgd door de beroepsindiener om de motivering te weerleggen. De noordelijke route zou enkel nuttig zijn voor de haven Zeebrugge maar het doorkruisen van baanwinkels en woonwijk is niet interessant. Een volcontinue exploitatie is nodig zodat een avondvliegtuig nog kan gelost worden en terug kan gevuld worden zodat het 's morgens terug kan vertrekken. De afhandeling gebeurt hoofdzakelijk binnen en zal geen aanleiding geven tot onaanvaardbare geluidshinder.

De groendienst had als voorwaarde opgelegd om een groenstrook van 5m te voorzien. Een groenstrook is niet evident vlakbij de luchthaven. Er worden heel veel kosten gedaan om de luchthaven vogelvrij te houden.

7 CONCLUSIE

Het betreft een air cargo terminal met bijhorend kantoorgebouw. De aanvraag is in overeenstemming met de bestemmingsvoorschriften, dit wordt ook niet betwist door de beroepsindiener.

De beroepsindiener stelt zich hoofdzakelijk vragen bij het mobiliteitsverhaal en de vrees voor onaanvaardbare hinder. Er moet vastgesteld worden dat de terminal maar kan gebruikt worden binnen de geldende vergunning van de luchthaven. Deze aanvraag brengt geen bijkomende nachtvluchten teweeg. De cargo-afhandeling gebeurt op dit moment in een verouderde loods en kan niet efficiënt gebeuren. Met de aanvraag zal de cargo-afhandeling zich op een ander deel

van de luchthaven bevinden waardoor het passagiersverkeer en het goederenverkeer gescheiden gebeurt.

In een eerste berekening is de aanvrager uitgegaan van het aantal goederenvluchten dat mogelijk is op de luchthaven. Al deze goederen kunnen echter onmogelijk verwerkt worden in de aangevraagde terminal. De mobiliteitscijfers werden dan ook aangepast naar de werkelijke afhandelingsmogelijkheden van de terminal. De aanvraag veroorzaakt geen onaanvaardbare hinder naar de omgeving toe.

Tijdens de POVC werden geen andere elementen aangereikt zodat de deputatie zich integraal aansluit bij het advies van de POVC.

Het beroep wordt ongegrond verklaard en de omgevingsvergunning wordt

Gelet op het verslag van Gedeputeerde Bart Naeyaert gegeven in zitting van heden;

_____ Het beroep ingesteld door Mter. VERSTRAETEN JOHAN namens omwonende WILOO VZW tegen de beslissing dd. 2/07/2021 van het college van burgemeester en schepenen te OOSTENDE houdende vergunning onder voorwaarden aan VERSLUYS LOGISTICS, tot bouw en de exploitatie van een 'Air Cargo Terminal' met bijhorend kantoorgebouw, gelegen Rolbaanstraat zn 8400 Stenewordt verklaard.

Zodat de inrichting voortaan volgende rubrieken bevat:

Rubriek	hoeveelheid	Eenheid	omschrijving	klasse
3.2.2 ^a)	1500	m3/jaar	lozing van huishoudelijk afvalwater in de openbare riolering	3
12.2.1 ^o	800	KVA	transformator	3
12.3.2 ^o	100	KW	batterijladers heftrucks	3
15.1.2 ^o	80	VOERTUIG	rollend materieel	2
16.3.2 ^a)	33	KW	Luchtcompressor voor perslucht	3
17.3.2.1.1.1 ^o b)	0,86	TON	mazouttank bij sprinklerinstallatie	3
17.4.	100	L	opslag van diverse poetsproducten in kleine verpakkingen	3
19.6.1 ^a)	400	M3	Opslag houten paletten in een lokaal	3
21.3.	20	TON	opslag kleurstoffen en pigmenten	2
22.2.	20	TON	opslag van cosmetische stoffen	2
23.3.1 ^a)	200	TON	opslag kunststoffen in een lokaal	3
26.2.	20	TON	opslag lijmen	2
27.2.	2	TON	opslag lucifers, toortsen en analoge producten	2
33.4.1 ^a)	200	TON	opslag papier en karton in een	3

			lokaal	
34.3.	20	TON	opslagplaats voor reinigingsmiddelen	2
36.4.1°	20	TON	opslag rubber en rubberproducten in een lokaal	2
40.2.	20	TON	opslag tabak	2
43.1.1°a)	383	KW	stookinstallatie	3
44.3.	20	TON	opslag van vetten, wassen, oliën, paraffine, glycerine, stearine, harsen en andere niet voor voeding bestemde soortgelijke producten.	2
45.4.e)1°	50	TON	opslag van dierlijke en plantaardige producten	3

_____ : de vergunning bedoeld in artikel 1 wordt verleend onder de volgende voorwaarden:

-
-
-
-
-
-

_____ Afschrift van dit besluit wordt per beveiligde zending aan iedere belanghebbende partij bezorgd.

-
- Tegen deze beslissing is een juridische beroep mogelijk bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen, Ellipsgebouw, Koning Albert II – laan 35 bus 81, 1030 Brussel.

§ 1. De uitdrukkelijke of stilzwijgende beslissing betreffende een omgevingsvergunning, genomen in laatste administratieve aanleg, of de aktenaam van een melding, vermeld in artikel 111, kan bestreden worden bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen, vermeld in titel IV, hoofdstuk VIII, van de VCRO.

§ 2. Het beroep kan worden ingesteld door:

1° de vergunningsaanvrager, de vergunninghouder, de exploitant of de persoon die de melding heeft verricht;

2° het betrokken publiek;

3° de leidend ambtenaar van de adviesinstanties, vermeld in artikel 24 of in artikel 42 of bij zijn afwezigheid zijn gemachtigde, als die instantie 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° ...;

6° de leidend ambtenaar van het Departement Omgeving of, bij zijn afwezigheid, zijn gemachtigde.

De persoon aan wie kan worden verweten dat hij een voor hem nadelige vergunningsbeslissing niet heeft bestreden door middel van het daartoe openstaande georganiseerd administratief beroep bij de bevoegde overheid, vermeld in artikel 52, wordt geacht te hebben verzaakt aan zijn recht om zich tot de Raad voor Vergunningsbetwistingen te wenden.

De bevoegde overheid, vermeld in artikel 15, die nagelaten heeft een uitdrukkelijke beslissing te nemen in eerste administratieve aanleg, wordt geacht te hebben verzaakt aan zijn recht om zich tot de Raad voor Vergunningsbetwistingen te wenden, behoudens overmacht.

§ 3. Het beroep wordt op straffe van onontvankelijkheid ingesteld binnen een vervalttermijn van vijfenveertig dagen die ingaat:

1° de dag na de datum van de betekening, voor die personen of instanties aan wie de beslissing betekend wordt;

2° de dag na de eerste dag van de aanplakking van de beslissing in de overige gevallen.

§ 4. Elk van de personen, vermeld in paragraaf 2, eerste lid, kan in de zaak tussenkomen.

§ 1. Het rolrecht dat verschuldigd is per verzoekende partij bij de indiening van een verzoekschrift tot vernietiging, bedraagt 200 euro.

Het rolrecht dat verschuldigd is per verzoekende partij bij de indiening van een verzoekschrift tot schorsing, ingediend conform artikel 40, § 1 of § 2, bedraagt 100 euro.

(...)

§ 4. Collectieve verzoekschriften geven aanleiding tot het betalen van zoveel malen het recht als er verzoekende partijen zijn.

(...)

§1. De partijen bezorgen aan het College alle verzoekschriften en processtukken met een beveiligde zending, op straffe van onontvankelijkheid.

Art. 2, 8°DBRC: beveiligde zending: een van de volgende betekeningwijzen:

a) een aangetekend schrijven,

b) een afgifte tegen ontvangstbewijs,

c) elke andere door de Vlaamse Regering toegelaten betekeningwijze waarbij de datum van kennisgeving met zekerheid kan worden vastgesteld;

Het beroep (...) wordt bij verzoekschrift ingediend.

Het verzoekschrift wordt gedagtekend en door de verzoeker of zijn raadsman ondertekend.

Het verzoekschrift bevat, minstens de volgende gegevens:

- 1° de naam, de hoedanigheid, de woonplaats of de zetel van de verzoeker en de gekozen woonplaats in België, en in voorkomend geval een telefoonnummer en een e-mailadres;
- 2° in voorkomend geval, de naam en het adres van de verweerder;
- 3° het voorwerp van het beroep of bezwaar;
- 4° een uiteenzetting van de feiten en de ingeroepen middelen;
- 5° een inventaris van de overtuigingsstukken.

De verzoeker voegt in voorkomend geval de volgende documenten bij het verzoekschrift:

- 1° een afschrift van de bestreden beslissing of een verklaring van de verzoeker dat hij niet in het bezit is van een dergelijk afschrift;
 - 2° als de verzoeker een rechtspersoon is en hij geen raadsman heeft die advocaat is, een afschrift van zijn geldende en gecoördineerde statuten en van de akte van aanstelling van zijn organen, alsook het bewijs dat het daarvoor bevoegde orgaan beslist heeft in rechte te treden;
 - 3° de schriftelijke volmacht van zijn raadsman als hij geen advocaat is;
 - 4° de overtuigingsstukken die in de inventaris zijn vermeld en overeenkomstig die inventaris genummerd zijn.
- (...)

Gelijktijdig met de indiening van het verzoekschrift stuurt de verzoeker een afschrift van het verzoekschrift ter informatie aan de verweerder en in voorkomend geval aan de begunstigde van de bestreden beslissing.

(...)

Voor meer info over procedures bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen kan u terecht op de website: <https://www.dbric.be/raad-voor-vergunningsbetwistingen> .

§ 1. De omgevingsvergunning vervalt van rechtswege in elk van de volgende gevallen:

- 1° als de verwezenlijking van de vergunde stedenbouwkundige handelingen niet wordt gestart binnen de twee jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning;
- 2° als het uitvoeren van de vergunde stedenbouwkundige handelingen meer dan drie opeenvolgende jaren wordt onderbroken;
- 3° als de vergunde gebouwen niet winddicht zijn binnen vijf jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning;
- 4° als de exploitatie van de vergunde activiteit of inrichting niet binnen vijf jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning aanvangt;
- 5° als de kleinhandelsactiviteiten niet binnen vijf jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning aanvangen.

De termijn, vermeld in het eerste lid, 1°, kan evenwel, op verzoek van de vergunninghouder, voor een periode van twee jaar verlengd worden als hij aantoont dat de niet-verwezenlijking het gevolg is van een vreemde oorzaak die hem niet kan worden toegerekend. De vergunninghouder dient de aanvraag van de verlenging, op straffe van verval, met een beveiligde zending en minstens drie maanden vóór het verstrijken van de oorspronkelijke vervaltermijn van twee jaar in bij de overheid die de vergunning heeft verleend. Die overheid weigert de aanvraag van de verlenging alleen als:

- 1° er geen sprake is van een vreemde oorzaak die niet aan de vergunninghouder kan worden toegerekend;

2° de aangevraagde en vergunde handelingen strijdig zijn met inmiddels gewijzigde stedenbouwkundige voorschriften of verkavelingsvoorschriften.

De overheid bezorgt haar beslissing uiterlijk de dag van het verstrijken van de oorspronkelijke vervaltermijn van twee jaar. Bij ontstentenis van een beslissing wordt de verlenging geacht te zijn goedgekeurd. Als de verlenging wordt goedgekeurd, worden de termijnen, vermeld in het eerste lid, 3° en 4°, ook met twee jaar verlengd.

Als de omgevingsvergunning uitdrukkelijk melding maakt van de verschillende fasen van het bouwproject, worden de termijnen van twee, drie of vijf jaar, vermeld in het eerste lid, gerekend per fase. Voor de tweede fase en de volgende fasen worden de termijnen van verval bijgevolg gerekend vanaf de aanvangsdatum van de fase in kwestie.

§ 2. De omgevingsvergunning voor de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit vervalt van rechtswege in elk van de volgende gevallen:

1° als de exploitatie van de vergunde activiteit of inrichting meer dan vijf opeenvolgende jaren wordt onderbroken;

2° als de ingedeelde inrichting vernield is wegens brand of ontploffing veroorzaakt ten gevolge van de exploitatie;

3° als de exploitatie op vrijwillige basis volledig en definitief wordt stopgezet overeenkomstig de voorwaarden en de regels, vermeld in het decreet van 9 maart 2001 tot regeling van de vrijwillige, volledige en definitieve stopzetting van de productie van alle dierlijke mest, afkomstig van een of meerdere diersoorten, en de uitvoeringsbesluiten ervan. De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de in kennisstelling van de stopzetting.

§ 2/1. De omgevingsvergunning voor het uitvoeren van kleinhandelsactiviteiten vervalt van rechtswege als de kleinhandelsactiviteiten meer dan vijf opeenvolgende jaren worden onderbroken.

§ 2/2. De omgevingsvergunning voor het wijzigen van de vegetatie vervalt van rechtswege als het wijzigen van de vegetatie niet binnen twee jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning aanvangt.

§ 3. Als de gevallen, vermeld in paragraaf 1, betrekking hebben op een gedeelte van het bouwproject, vervalt de omgevingsvergunning alleen voor het niet-afgewerkte gedeelte van een bouwproject. Een gedeelte is eerst afgewerkt als het, in voorkomend geval na de sloping van de niet-afgewerkte gedeelten, kan worden beschouwd als een afzonderlijke constructie die voldoet aan de bouwfysische vereisten.

Als de gevallen, vermeld in paragraaf 1 of 2, alleen betrekking hebben op een gedeelte van de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, vervalt de omgevingsvergunning alleen voor dat gedeelte.

De omgevingsvergunning blijft onverkort geldig als de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit van een project door een wijziging van de indelingslijst van klasse 1 naar klasse 2 overgaat of omgekeerd.

In geval de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit van een project door een wijziging van de indelingslijst van klasse 1 of 2 naar klasse 3 overgaat, geldt de vergunning als aktenaam en blijven de bijzondere voorwaarden gelden.

De termijnen van twee, drie of vijf jaar, vermeld in artikel 99, in voorkomend geval verlengd conform artikel 99, § 1 worden geschorst zolang een beroep tot vernietiging van de omgevingsvergunning aanhangig is bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen, overeenkomstig hoofdstuk 9 behoudens indien de vergunde handelingen in strijd zijn met een vóór de definitieve uitspraak van de Raad van kracht geworden ruimtelijk uitvoeringsplan. In dat laatste geval blijft het eventuele recht op planschadevergoeding desalniettemin behouden.

De termijnen van twee, drie of vijf jaar, vermeld in artikel 99, in voorkomend geval verlengd conform artikel 99, § 1, worden geschorst tijdens het uitvoeren van de archeologische opgraving, omschreven in de archeologienota waarvan akte is genomen overeenkomstig artikel 5.4.8 van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013 en in de nota waarvan akte is genomen overeenkomstig

artikel 5.4.16 van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013, met een maximumtermijn van een jaar vanaf de aanvangsdatum van de archeologische opgraving.

De termijnen van twee, drie of vijf jaar, vermeld in artikel 99, in voorkomend geval verlengd conform artikel 99, § 1, worden geschorst tijdens het uitvoeren van de bodemsaneringswerken van een bodemsaneringsproject waarvoor de OVAM overeenkomstig artikel 50, § 1, van het Bodemdecreet van 27 oktober 2006 een conformiteitsattest heeft afgeleverd, met een maximumtermijn van drie jaar vanaf de aanvangsdatum van de bodemsaneringswerken.

De termijnen van twee, drie of vijf jaar, vermeld in artikel 99, in voorkomend geval verlengd conform artikel 99, § 1, worden geschorst zolang een bekrachtigd stakingsbevel, zoals vermeld in titel VI van de VCRO, niet wordt ingetrokken, hetzij niet wordt opgeheven bij een in kracht van gewijsde gegane beslissing. De schorsing eindigt van rechtswege wanneer geen opheffing van het stakingsbevel wordt gevorderd of geen intrekking wordt gedaan binnen een termijn van twee jaar vanaf de bekrachtiging van het stakingsbevel.

Verwerking van uw gegevens conform de Algemene verordening gegevensbescherming EU 2016/679 (AVG).

Deze gegevens kunnen worden opgeslagen in een of meer bestanden. Die bestanden kunnen zich bevinden het gemeentebestuur waar u de aanvraag hebt ingediend, maar ook bij de provincie en de gewestelijke overheid die bevoegd zijn voor omgevingsvergunningen. De gegevens worden gebruikt voor de behandeling van uw dossier en voor statistieken en beleidsondersteuning. Conform de AVG heeft U rechten, waaronder het recht om uw gegevens in deze bestanden in te kijken en zo nodig de verbetering ervan aan te vragen. Alles over u rechten en hoe deze uit te oefenen leest u op www.west-vlaanderen.be/privacy

Beslissing: Vergunning verlenen volgens ingediend plan en onder voorwaarden

De provinciegriffier
Geert Anthierens

De voorzitter
Bart Naeyaert

Handtekening(en)