

Uittreksel uit de notulen van de deputatie van de provincie West- Vlaanderen dd. 10/09/2026

Aanwezig: Carl Decaluwé, gouverneur-voorzitter;
Bart Naeyaert, Jean de Bethune, Kelly Detavernier, Jurgen Vanlerberghe, leden;
Stijn Lombaert, provinciegriffier

Agendapunt nr. 45.

**BEROEP_LAATSTE_AANLEG - POVC_OMV_2024014100 - Omgevingsvergunning verlenen voor
BOUW EN MILIEU: gewone aanvraag tot het realiseren van een regionaal bedrijvenpark,
gelegen te Wielsbeke**

OMGEVINGSVERGUNNING

Sectie Beroepen

POVC_OMV_2024014100

DE DEPUTATIE VAN WEST-VLAANDEREN,

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 Publieq – Mtr. Gees Meindert namens aanvrager GOED TER LEMBEEK NV tegen de beslissing d.d. 18/11/2025 van het College van Burgemeester en Schepenen te Wielsbeke houdende vergunning aan GOED TER LEMBEEK, BOUW EN MILIEU: gewone aanvraag tot het realiseren van een regionaal bedrijvenpark, gelegen Rijksweg 452, 8710 Wielsbeke en Rijksweg 454, 8710 Wielsbeke;

Bespreking van het dossier:

1 DE FEITEN

Het betreft een aanvraag tot *stedenbouwkundige* en *milieutechnisch* handelingen, gelegen te Rijksweg 452, 8710 Wielsbeke & Rijksweg 454, 8710 Wielsbeke.

De locatie van de ingedeelde inrichting of activiteit is gekend onder het inrichtingsnummer 20241014-0050 en heeft betrekking op een terrein kadastraal gekend als:

WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0071B/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0191D 4/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0064D/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0070T/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0060K/

WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0069G/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0191T3/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0064L/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0064C/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0060C/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0191C4/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0059D/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0060H/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0069F/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0064B/

De stedenbouwkundige handelingen hebben betrekking op een terrein kadastraal gekend als:

WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0060C/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0191C 4/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0060H/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0069F/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0064C/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0064B/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0191D 4/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0064D/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0070T/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0059D/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0064L/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0191T 3/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0069G/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0071B/
WIELSBEKE 1 AFD (WIELSBEKE), sectie A, nrs. 0060K/

Het *ontwerp* voorziet POVC adviesvraag: BOUW EN MILIEU : gewone aanvraag tot het realiseren van een regionaal bedrijvenpark.

Op 16/10/2024 heeft GOED TER LEMBEEK NV, de aanvraag *ingediend*.

Op 10/06/2025 heeft de gemeente de aanvraag *volledig en ontvankelijk* verklaard.

Er is een *openbaar onderzoek* gehouden van 20/06/2025 tot 19/07/2025. Er werd een *tweede openbaar onderzoek* gehouden van 26/09/2025 tot 25/10/2025.

Er zijn *11 bezwaarschriften* ingediend.

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

Openbaar onderzoek 20/06/2025 – 19/07/2025

Onderstaand een samenvatting van de bezwaarschriften opgedeeld per thema:

1. Mobiliteit en verkeersdruk

De bezwaarschriften benadrukken een extreme bezorgdheid over de mobiliteitsimpact van het project. Volgens de ingediende argumenten zal het bedrijvenpark dagelijks honderden vrachtwagens aantrekken. In sommige berekeningen wordt gesproken over 772 vrachtwagens per dag, wat neerkomt op meer dan 1.500 bewegingen. Dit cijfer wordt door de aanvrager zelf als "ruime overschatting" bestempeld, maar vormt wel de basis van de mobiliteitsstudie. De

geloofwaardigheid van de conclusie dat de impact "aanvaardbaar" is, wordt hierdoor sterk in vraag gesteld.

De bezwaren wijzen op:

- Onvoldoende studie van piekbelasting en routing: De MOBER houdt geen rekening met kritieke punten op de N382, zoals de rondpunten bij Agristo en Unilin. Tijdens spitsuren is er nu al filevorming van het rond punt Agristo tot het rond punt Unilin, met reistijden die verdrievoudigen (van 15 naar 45 minuten).*
- Sluipverkeer door woonstraten: Verwachte omleiding van vrachtwagens door de dorpskern, wat de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers ernstig in het gedrang brengt.*
- Onveiligheid voor schoolgaande kinderen: De huidige infrastructuur is niet voorzien op deze verkeersdruk.*
- Algemene leefbaarheid: De extra verkeersdruk zal leiden tot meer fileleed, ongevallenrisico en stress bij bewoners.*

2. Leefbaarheid en geluidshinder

De bezwaarschriften signaleren ernstige gevolgen voor de leefkwaliteit:

- Geluidsoverlast: Omwonenden melden dat hun woningen nu al trillen door vrachtverkeer. Nachtelijke activiteiten zouden dit probleem verergeren.*
- Verkeershinder: De combinatie van vrachtwagens en personenwagens veroorzaakt een onhoudbare situatie.*
- Negatieve impact op vastgoedwaarde: De nabijheid van een industriezone doet de waarde van woningen dalen.*

3. Waterbeheer en overstromingsrisico

De Driesstraat, waar een van de indieners woont, is een overstromingsgevoelige zone. Extra verharding en druk op de riolering vergroten het risico op wateroverlast. Het ontbreken van voldoende buffering en ontharding wordt als een ernstig probleem gezien. Dit kan leiden tot schade aan woningen en aantasting van het leefcomfort.

4. Ruimtelijke impact en landschap

Het bouwen van een regionaal bedrijvenpark wordt beschouwd als een aantasting van het landelijke karakter van Wielsbeke. De bezwaarschriften benadrukken:

- Verlies van open ruimte en groen.*
- Visuele impact: Grote loodsen en infrastructuur staan haaks op het huidige landschap.*
- Onverenigbaarheid met het imago van een rustige gemeente.*

5. Milieu-onzekerheid en gevaarlijke stoffen

Er is fundamentele onzekerheid over de toekomstige milieu-impact:

- Bedrijfsafvalwater: Het dossier erkent dat aansluitingen worden voorzien, maar hoeveelheden en samenstelling zijn onbekend. Dit vormt een motiveringsgebrek en een risico op ongecontroleerde lozingen.*
- Opslag van gevaarlijke stoffen: Het dossier sluit niet uit dat gevaarlijke producten worden opgeslagen, maar legt geen bindende veiligheidsmaatregelen vast (zoals containment of noodprocedures). Dit creëert een ernstig chemisch risico.*

6. Bestaande leegstand en hergebruik

Meerdere bezwaarschriften stellen dat er in de regio al heel wat bedrijfspanden leegstaan. Deze zouden kunnen worden hergebruikt of herontwikkeld, in plaats van nieuwe open ruimte in te nemen. Het project wordt daarom als ruimtelijk inefficiënt beschouwd.

7. Economische argumenten

De maatschappelijke meerwaarde van het project wordt in vraag gesteld:

- *Onzekerheid over lokale werkgelegenheid: Er zijn geen garanties dat de jobs naar lokale inwoners gaan.*
- *Negatieve impact op bereikbaarheid van bestaande bedrijven: Extra verkeersdruk kan economische bedrijvigheid schaden doordat werknemers en vrachtwagens vast komen te zitten in files.*

Evaluatie van de bezwaarschriften

De evaluatie van de bezwaarschriften wordt verder per thema behandeld, conform de samenvatting van de bezwaarschriften:

1. Mobiliteit en verkeersdruk

De bezwaren wijzen op een zeer aanzienlijke verkeersimpact. Het project voorziet tot 772 vrachtwagens per dag (1.544 bewegingen), aangevuld met personeelswagens. Tijdens piekuren kunnen meer dan 110 vrachtwagenbewegingen per uur plaatsvinden. De huidige mobiliteitsstudie (MOBER) is ontoereikend. De huidige verkeersintensiteiten vormen de basis voor elke MOBER. De referentiesituatie van de bestaande wegvakken en kruispunten dient uit te gaan van voldoende actuele tellingen (die verzameld werden gedurende een significante periode waarbij de cumulatieve effecten van andere gerealiseerde en vergunde projecten mee in rekening dienen gebracht te worden, alsook de algehele en autonome mobiliteitstoename in de periode tussen de betreffende telling en de indiening van de aanvraag. Een voldoende actuele referentie-situatie is van uiterst belang, gezien het project gefaseerd zal uitgevoerd worden en de uitvoering ervan verschillende jaren in beslag zal nemen (cf. vermelde fasering). De bezwaren wijzen op relevante aandachtspunten inzake mobiliteit.

2. Leefbaarheid en gezondheid

De bezwaarschriften signaleren ernstige gevolgen voor de leefkwaliteit: geluidsoverlast door vrachtverkeer en laadactiviteiten, mogelijke nachtelijke hinder, luchtvervuiling door fijnstof en stikstofoxiden, en negatieve impact op vastgoedwaarde. De visuele impact van loodsen van 15,20 meter hoog versterkt deze bezorgdheden.

De bezwaren zijn deels gegrond. Het opleggen van strikte voorwaarden inzake geluidsbeperking, beperking van nachtelijke activiteiten en monitoring van luchtkwaliteit is aangewezen.

3. Waterbeheer en verharding

De Hemelwaterverordening verplicht infiltratievoorzieningen en buffering bij nieuwe ontwikkelingen. De bezwaren wijzen op een risico op wateroverlast, vooral in overstromingsgevoelige zones zoals de Driesstraat. De aanvraag zal in de beoordeling worden afgetoetst aan de GSV Hemelwater.

4. PRUP-conformiteit en ruimtelijke draagkracht

De bezwaarschriften brengen meerdere aandachtspunten naar voren, waaronder de vraag of de aanvraag in overeenstemming is met de voorschriften van het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP). Het is belangrijk te verduidelijken dat de aanvraag voorziet in units met een oppervlakte van meer dan 5.000 m², wat past binnen de bestemming van een regionaal bedrijventerrein zoals bepaald in het PRUP.

Daarnaast wordt in de voorschriften een toelichting gegeven inzake het begrip bedrijfsverzamelgebouw. Dit wordt omschreven als:

"Het betreft één fysische constructie waarbinnen meerdere lokale bedrijven gehuisvest zijn en die gezamenlijk eenzelfde ruimtelijke impact genereren als een regionaal bedrijf."

Op basis van deze definitie kan worden gesteld dat de huidige aanvraag geen bedrijfsverzamelgebouw betreft, aangezien de units bedoeld zijn voor regionale bedrijven en voldoen aan de schaalvereisten van het PRUP.

De oriëntatieplicht en het toegestane bebouwingspercentage moeten worden nageleefd, de aanvraag motiveert dat de gewijzigde oriëntatie het gevolg is van input van de omgeving en ten goede is aan de omwonenden. De impact van de laad- en losactiviteiten wordt op deze manier weg van de bewoning georiënteerd.

De bezwaren die stellen dat de aanvraag strijdig zou zijn met het PRUP op grond van het bedrijfsverzamelgebouw-verbod, worden niet gevolgd. Wel blijven andere aandachtspunten relevant, de bezwaren zijn deels gegrond.

5. MER-screening en milieueffecten

De MER-screening is ontoereikend en achterhaald. Er is geen rekening gehouden met toekomstige invulling en cumulatieve effecten. Opslag van gevaarlijke stoffen wordt niet uitgesloten, maar er zijn geen bindende veiligheidsmaatregelen.

De bezwaren worden niet gevolgd waar wordt gesteld dat een aanvullende MER of uitgebreide screening noodzakelijk is. De project-m.e.r.-screening wordt samen gelezen met de MOBER, de hemelwaterstudie, het groenplan, de voortoets natuur en de repliek van de aanvrager. Op basis daarvan kan met kennis van zaken worden besloten dat geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn.

6. Parkeerproblematiek

De huidige aanvraag voorziet slechts 183 parkeerplaatsen voor een bebouwde oppervlakte van meer dan 61.000 m². Dit kan leiden tot parkeerdruk en overlast in de Omgeving. Gelet op de blanco invulling is het moeilijk een correcte inschatting te maken van de verwachte parkeerdruk. De bezwaren worden niet gevolgd. Uit de MOBER blijkt dat de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgevangen en dat geen bijkomende parkeerdruk op het openbaar domein wordt verwacht.

7. Economische argumenten

Onzekerheid over werkgelegenheid en bereikbaarheid van bestaande bedrijven wordt aangehaald, maar deze elementen vallen buiten de toetsingscriteria van de omgevingsvergunning.

De bezwaren zijn niet gegrond.

8. Participatie en inspraak

Het Omgevingsvergunningsdecreet voorziet een openbaar onderzoek van 30 dagen, maar de bezwaren wijzen op een tekort aan transparantie en inspraak. Er werden in de procedure 2 openbare onderzoeken uitgevoerd. Op initiatief van de aanvrager werd een informatievergadering georganiseerd. De bewoners van de omliggende straten werden hiertoe uitgenodigd. De wettelijk bekendmakingsvoorwaarden werden correct uitgevoerd.

De bezwaren zijn niet gegrond. Er werden twee openbare onderzoeken georganiseerd, de wettelijke bekendmakingsvoorwaarden werden nageleefd en er werd bijkomend een informatievergadering georganiseerd.

Openbaar onderzoek 26/09/2025 – 25/10/2025

De evaluatie van de bezwaarschriften wordt verder per thema behandeld, conform de samenvatting van de bezwaarschriften:

1. Mobiliteit en verkeersdruk

De bezwaren wijzen op een aanzienlijke toename van vrachtwagenverkeer (tot 772 vrachtwagens per dag). Hoewel de mobiliteitsstudie deze cijfers als worst-case scenario beschouwt, blijft de impact op de N382 en de rondpunten bij Agristo en Unilin een reëel aandachtspunt. Het college erkent dat bijkomende verkeersdruk kan leiden tot filevorming en sluisverkeer.

De bezwaren zijn deels gegrond. Aanvullende maatregelen inzake verkeersveiligheid en monitoring zijn noodzakelijk.

2. Leefbaarheid en geluidshinder

De bezwaarschriften melden ernstige geluidsoverlast en negatieve impact op wooncomfort. Het college stelt vast dat de aanvraag voorziet in naleving van geluidsnormen, maar nachtelijke activiteiten kunnen bijkomende hinder veroorzaken.

De bezwaren zijn deels gegrond. Het opleggen van strikte voorwaarden inzake geluidsbeperking en beperking van nachtelijke activiteiten is aangewezen.

3. Waterbeheer en overstromingsrisico

De Driesstraat is effectief een overstromingsgevoelige zone. Extra verharding verhoogt het risico op wateroverlast. Het dossier voorziet buffering.

De bezwaren deels gegrond. Het dossier dient afgetoetst te worden aan de GSC hemelwater, indien blijkt dat de aanvraag hier niet aan voldoet kan het college bijkomende voorwaarden opleggen inzake infiltratie en waterbeheer.

4. Ruimtelijke impact en landschap

Het verlies van open ruimte en aantasting van het landelijke karakter zijn reële gevolgen van het project. Het college stelt vast dat het project voorzien wordt binnen een harde bestemming van het geldende PRUP, de aanvraag voorziet de nodige landschappelijke integratiemaatregelen. Het bezwaar is ongegrond.

5. Milieu-onzekerheid en gevaarlijke stoffen

De bezwaren wijzen op onduidelijkheid over afvalwater en opslag van gevaarlijke stoffen. Gelet op de onbekende invulling van de gebouwen is het moeilijk dit te beoordelen. Het college stelt vast dat deze aspecten in latere vergunningsfasen van de individuele dossier verder moeten worden beoordeeld. Dit maakt de besluitvorming in dit dossier moeilijk.

De bezwaren zijn deels gegrond.

6. Bestaande leegstand

Het argument voor hergebruik van bestaande panden is begrijpelijk, maar vormt geen juridisch weigeringsgrond.

Bezwaar niet gegrond.

7. Economische argumenten

Onzekerheid over werkgelegenheid en bereikbaarheid is aangehaald, maar deze elementen vallen buiten de toetsingscriteria van de omgevingsvergunning.

Bezwaar niet gegrond.

Het advies van De Vlaamse Waterweg was voorwaardelijk gunstig.

Het advies van GOP RO was geen advies.

Het advies van GOP Milieu was geen advies.

Het advies van de Provinciale Dienst Integraal Waterbeleid was voorwaardelijk gunstig.

Het advies van AWV – district Pittem was voorwaardelijk gunstig.

Het advies van FOD Binnenlandse Zaken was voorwaardelijk gedeeltelijk gunstig.

Het advies van Departement - mobiliteit en openbare werken was voorwaardelijk gedeeltelijk gunstig.

Het advies van POVC was ongunstig.

Het subadvies van West-Vlaamse Intercommunale - Milieu was geen advies.

Het subadvies van Wielsbeke was geen advies.

Het verslag van de gemeentelijk omgevingsambtenaar dd. 13-11-2025 was ongunstig en luidt als volgt:

Planologisch:

De aanvraag is gesitueerd in een ruimtelijk uitvoeringsplan. De aanvraag dient getoetst te worden aan de bepalingen van het ruimtelijke uitvoeringsplan.

De aanvraag is niet in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Goede ruimtelijke ordening

Gezien een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) van toepassing is – het PRUP Regionaal bedrijventerrein Breestraat (vastgesteld in 2015, dus niet ouder dan 15 jaar) – mag er van uitgegaan worden dat door dit plan de goede plaatselijke aanleg grotendeels gegarandeerd wordt, zoals aangegeven in artikel 4.3.1 § 2, 3° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

De aanvraag voldoet daar niet volledig aan. Zij wijkt af op volgende punten:

- De oriëntatie van het gebouw: het PRUP schrijft voor dat de voorgevel naar de Ridder de Ghellinckstraat moet gericht zijn, terwijl de aanvraag voorziet dat de voorgevel naar de interne ontsluitingsweg (Lembeekstraat) is gericht.*

- De interne ontsluiting: het PRUP bepaalt dat ontsluiting moet gebeuren via de Breestraat, met maximaal één toegangsweg. De aanvraag voorziet een interne ventweg langs de Rijksweg, wat strijdig is met de voorschriften.
- Het bebouwingspercentage nadert de maximale norm en laat weinig ruimte voor groenbuffers, wat de ruimtelijke kwaliteit onder druk zet.

De aanvraag kan evenwel vergund worden om volgende redenen:

- De afwijkingen hebben geen impact op de bestemming: het project blijft binnen de zone voor regionale bedrijvigheid.
- De afwijkingen zijn functioneel verantwoord: de interne oriëntatie en ontsluiting zijn ingegeven door verkeersveiligheid en operationele efficiëntie.
- Het project voorziet mitigerende maatregelen zoals robuuste groenbuffers, infiltratievoorzieningen en een gesloten zuidgevel om hinder naar woningen te beperken.
- De afwijkingen doen geen afbreuk aan de algemene strekking van het PRUP: het project blijft een invulling van regionale bedrijvigheid en respecteert de schaal en functie van het gebied.

De verdere toetsing aan de elementen bepaald in het artikel 4.3.1§2 van de Vlaamse Codex voor Ruimtelijke ordening geeft volgend resultaat:

Functionele inpasbaarheid en schaal

Het project voorziet zes bedrijfsunits met een oppervlakte tussen 9.369 m² en 11.183 m², wat op zich past binnen de bestemming van een regionaal bedrijventerrein. De schaal van de gebouwen is conform de PRUP-voorschriften voor regionale bedrijvigheid.

De invulling van de units is niet gekend, waardoor de functionele inpasbaarheid niet kan worden beoordeeld. Het ontbreken van concrete activiteiten maakt het onmogelijk om de impact op mobiliteit, milieu en leefbaarheid correct in te schatten. Dit vormt een fundamenteel knelpunt in de toetsing aan goede ruimtelijke ordening.

Mobiliteitsimpact

De mobiliteitsimpact is aanzienlijk en vormt het belangrijkste bezwaar. Volgens het MOBER en de toelichtingsnota kan het project leiden tot 772 vrachtwagens per dag (1.544 bewegingen), aangevuld met personenwagens. Tijdens piekuren kunnen meer dan 110 vrachtwagenbewegingen per uur plaatsvinden. De Expresweg N382 en de rotondes bij Unilin en Agristo zijn nu reeds verzadigd. Het advies van de POVC benadrukt dat de aanvraag onwenselijk is omwille van verkeersveiligheid en doorstroming. Er ontbreken milderende maatregelen en een integrale mobiliteitsvisie.

De mobiliteitsimpact is disproportioneel en niet verzoenbaar met de doelstellingen van het PRUP en het Regionaal Mobiliteitsplan. Dit vormt een doorslaggevend argument voor weigering.

Ruimtegebruik en bouwdichtheid

Het project voorziet een bebouwde oppervlakte van 61.362 m² op een terrein van ca. 91.858 m², wat resulteert in een hoog bebouwingspercentage. Hoewel dit binnen de PRUP-normen blijft, laat het weinig ruimte voor groenbuffers en kwalitatieve open ruimte. Dit verhoogt de druk op waterbeheer en leefbaarheid.

De hoge bouwdichtheid in combinatie met onbekende invulling vergroot het risico op bijkomende verharding en milieueffecten.

Visueel vormelijke elementen

Het gebouw wordt uitgevoerd als één aaneengesloten volume met een hoogte van 15,20 m. De zuidelijke gevel blijft grotendeels gesloten, wat hinder naar woningen beperkt, maar de schaal en massiviteit hebben een aanzienlijke visuele impact op het landschap.

Hoewel architecturale maatregelen voorzien zijn, blijft de visuele impact groot en wordt geen bijkomende landschappelijke integratie aangetoond.

Bodemreliëf

Het project omvat reliëfwijzigingen en bijkomende verharding (77.233 m²). Hoewel infiltratievoorzieningen zijn voorzien, blijft het terrein gelegen in pluviaal overstromingsgevoelig gebied. Het advies van de dienst Integraal Waterbeleid is voorwaardelijk gunstig, maar benadrukt dat bijkomende maatregelen nodig zijn. Het ontbreken van concrete invulling maakt het onmogelijk om de impact op waterhuishouding volledig te beoordelen.

Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen

De aanvraag stelt dat geluidsemissies beperkt zullen zijn, maar dit is gebaseerd op aannames. De invulling van de loodsen is onbekend, waardoor risico's op geluid, luchtvervuiling en nachtelijke activiteiten niet kunnen worden uitgesloten.

De onzekerheid over toekomstige activiteiten vormt een ernstig knelpunt voor de beoordeling van hinderaspecten en gebruiksgenot.

Cultuurhistorische aspecten

Het projectgebied ligt niet in een cultuurhistorisch waardevol gebied. Er zijn geen directe effecten op erfgoed vastgesteld.

Geen doorslaggevende impact, maar dit compenseert niet de andere negatieve effecten.

Bijdrage aan de verhoging van het ruimtelijk rendement

Artikel 4.3.1§2, 2° stelt dat het vergunningverlenende bestuursorgaan ook met de bijdrage van het aangevraagde aan de verhoging van het ruimtelijk rendement rekening kan houden.

Het project benut een bestaande bedrijventerreinbestemming en draagt bij aan het ruimtelijk rendement.

Beoordeling milieutechnische aspecten:

De aanvraag omvat volgende ingedeelde inrichtingen of activiteiten:

- Rubriek 15.1.2°: Stallen van vrachtwagens – 154 voertuigen (klasse 2).
- Rubriek 16.3.2°a): Warmtepompen voor burelen – 6 units van 30 kW, totaal 180 kW (klasse 3).

De invulling van de loodsen is op dit moment niet gekend, waardoor een volledige milieutoetsing niet mogelijk is. Elke exploitant zal later afzonderlijk een vergunning moeten aanvragen voor zijn activiteiten, inclusief afvalwaterlozingen en specifieke emissies.

Geluid en emissies

- Bouwfase: Geluidsemissies zullen vergelijkbaar zijn met een normale bouwwerf en beperkt blijven tot de dagperiode.
- Exploitatie:
 - Voor de aangevraagde rubrieken worden geen significante geluidsemissies verwacht.
 - Warmtepompen (180 kW) kunnen geluid produceren, maar worden op het dak van de kantoren geplaatst (hoogte 9 m), achter een gebouw van 15,20 m, wat een buffer vormt richting woningen langs de Rijksweg.
 - De zuidelijke gevel blijft grotendeels gesloten, wat hinder naar de woonzone beperkt.
 - Een robuuste groenbuffer en afstand (Lembeekstraat + Rijksweg) zorgen voor bijkomende mitigatie.

Geluidsimpact is beperkt en aanvaardbaar mits naleving van VLAREM-normen. Voor toekomstige invulling van de loodsen is een afzonderlijke beoordeling vereist.

Waterbeheer en bodem

- Het terrein ligt in pluviaal overstromingsgevoelig gebied.
- Er zijn infiltratievoorzieningen en buffervoorzieningen voorzien conform de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater (GSVH).

- *Geen significante wijziging van grondwaterkwaliteit of -stroming wordt verwacht.*
- *Lozingen van bedrijfsafvalwater worden niet mee aangevraagd en moeten later vergund worden.*

Biodiversiteit en natuur

- *Het projectgebied valt niet binnen SBZ-H, SBZ-V, VEN of IVON-gebied. Er is dus geen direct ruimtebeslag op beschermde zones.*
- *De uitgevoerde online voortoets geeft aan dat er geen risico op natuurschade ontstaat.*
- *Impactscore stikstofdepositie in SBZ-H bedraagt minder dan 1%.*
- *Geen significante effecten op fauna en flora (geluid, licht, verstoring) worden verwacht.*
- *Door infiltratiemaatregelen wordt een betere aanlevering van grondwater verwacht, wat een positief effect heeft op de lokale biotopen.*

De effecten op fauna, flora en biodiversiteit zijn niet significant, mits naleving van de voorziene maatregelen.

Risico's en onzekerheden

- *Onzekerheid over toekomstige activiteiten maakt een volledige milieubeoordeling onmogelijk.*
- *Mogelijke opslag van gevaarlijke stoffen en bijkomende emissies moeten later afzonderlijk beoordeeld worden.*
- *Mobiliteitsimpact blijft zeer groot (worst case: 1.544 vrachtwagenbewegingen/dag), wat indirecte milieueffecten veroorzaakt (geluid, luchtkwaliteit).*

Eindconclusie

Voor de ingediende rubrieken (stallen van vrachtwagens en warmtepompen) zijn de milieueffecten beperkt en beheersbaar, mits naleving van VLAREM en opgelegde voorwaarden.

Echter:

- *De invulling van de loods is onbekend, waardoor de totale milieueffecten niet kunnen worden ingeschat.*
- *Gezien de grote mobiliteitsimpact en de onzekerheid over toekomstige activiteiten, is een aanvullende MER of uitgebreide screening aangewezen.*

Op 18/11/2025 beslist het college van burgemeester en schepenen tot weigering van de aanvraag.

De motivering luidt als volgt:

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het verslag van de gemeentelijke omgevingsambtenaar en maakt het zich eigen.

Per beveiligde zending, verstuurd op 18/12/2025, stelt Publieq – Mtr. Gees Meindert namens aanvrager GOED TER LEMBEEK NV, beroep in bij de deputatie.

Het beroep is als volgt gemotiveerd:

...

De beroeper kan zich als aanvrager niet vinden in deze weigeringsbeslissing, nu zij van oordeel is dat het aangevraagde wel degelijk vergunbaar is op deze locatie en dat de toepasselijke voorschriften voldoende duidelijkheid verschaffen over de te verwachten effecten van het aangevraagde, waardoor onmogelijk kan worden geopperd dat de impact van het aangevraagde niet zou kunnen worden afgetoetst.

Beroepersgrieven:

- Het aangevraagde kan in zijn huidige vorm worden beoordeeld, de nieuwe invulling dient niet gekend te zijn - er is geen sprake van een onvoldoende volledige aanvraag. ...
Er is geen bepaling die verplicht dat de invulling moet gekend zijn (Artikel 7, §2 OVD)

...

Sterker nog, de parlementaire voorbereiding licht net toe dat de omgevingsvergunning voor de milieuaspecten (voor de invulling) afzonderlijk aangevraagd kan worden van de omgevingsvergunning voor de stedenbouwkundige aspecten.

...

Er is geen enkele bepaling die eist dat de concrete invulling van een bedrijfsgebouwcomplex al gekend dient te zijn bij de indiening van de vergunningsaanvraag voor de bouw, te meer nu onderhavige aanvraag zelfs niet enkel de stedenbouwkundige oprichting van de units voorziet, maar ook al in staat is om de integrale landschappelijke integratie, mobiliteitsafwikkeling en hemelwatertoepassingen op de site toe te lichten.

...

- De overeenstemming met de geldende regelgeving en stedenbouwkundige voorschriften.
... Het aangevraagde strookt met de voorschriften uit het PRUP, minstens dat een toepassing van artikel 4.4.1 VCRO in dezen aanvaardbaar is.
Het aangevraagde strookt bovendien volkomen met de bestemmingsvoorschriften van de zone voor regionale bedrijvigheid.
De effecten die gepaard gaan met de uitbating en invulling van dit gebouwencomplex zijn in se zone-eigen, waardoor niet kan worden gesteld dat de invulling gekend zou moeten zijn vooraleer de effecten kunnen worden behandeld of beoordeeld. Hier anders over oordelen, is strijdig met de vigerende rechtspraak en rechtsleer.
- ...
- o Over de onvolledigheid van een aanvraagdossier en van enige onvolledigheid van de screeningsnota is allerminst sprake.
- o Het aangevraagde is in overeenstemming met de bestaande regelgeving en voorschriften. De invulling van het aangevraagde dient niet bekend te zijn, te meer nu de effecten van het aangevraagde wel degelijk kunnen worden afgetoetst omwille van de ligging in het bestaande regionale bedrijventerrein en de vigerende bestemming cfr. het PRUP. Er is geen sprake van een legaliteitsbelemmering.
- Het aangevraagde is wel degelijk in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening
 - o Er is wel degelijk sprake van voldoende landschappelijke integratie.
 - o De mobiliteitsimpact kan getoetst worden zonder concrete invulling van het gebouw
 - o

Dit beroep werd, conform artikel 58 van het omgevingsvergunningsdecreet op 16/01/2026 *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 college van burgemeester en schepenen* was *ongunstig*.

Het advies van *GOP RO* was *geen advies*

Het advies van *GOP Milieu* was *geen advies*

Het advies van de *Provinciale Dienst Integraal Waterbeleid* was *voorwaardelijk gunstig*.

Het advies van *AWV – district Pittem* was *voorwaardelijk gunstig*.

Het advies van *Departement - mobiliteit en openbare werken* was *gedeeltelijk voorwaardelijk gunstig*.

Het advies van *FOD Binnenlandse Zaken* was *voorwaardelijk gunstig*.

Het advies van *De Vlaamse Waterweg – Afdeling Regio West* was *gunstig*.

Het advies van *het Agentschap van Natuur en Bos* was *geen advies*

Het advies van *Departement Landbouw en Visserij* was *voorwaardelijk gunstig*.

Het Subadvies van *MINAWA* was *voorwaardelijk gunstig*.

POVC is geagendeerd op 20/03/2026.

Op 04.05.2026 werd een **gewijzigde projectinhoud** (PIV8) ingediend. Omwille van de gewijzigde projectinhoud werd een **nieuw openbaar onderzoek** georganiseerd dat startte op 15 mei 2026 en eindigde op 14 juni 2026.

Er werden 28 **bezwaarschriften** ingediend.

Deze handelen over:

1. toename vrachtverkeer en verkeersdrukke
2. Verkeersveiligheid wordt aangetast
3. Hinder door geluid en trillingen en aantasten leefbaarheid
4. aantasting luchtkwaliteit en gezondheid
5. Te hoge industriële druk in Wielsbeke
6. Milieu-, groen- en ruimtebeslag
7. Wateroverlast en waterbeheer
8. Onvoldoende milieubeoordeling / onbekende invulling van bedrijfsunits
9. Ongeschikte locatie
10. Waardevermindering van woningen

Er werd opnieuw advies gevraagd aan de gemeente Wielsbeke.

Het advies van **het college van burgemeester en schepenen** was **ongunstig**.

De beslissingsdatum is gewijzigd naar 09.07.2026.

POVC is geagendeerd op 03.07.2026.

Op 7 juli 2026 werd gevraagd om de beslissingstermijn te verlengen, de deputatie heeft dit aanvaard waardoor de beslissingstermijn nogmaals met 60 dagen werd verlengd.

POVC is geagendeerd op 04.09.2026.

2 GELDENDE WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE VOORSCHRIFTEN

De aanvraag is volgens het *gewestplan Roeselare-Tielt (d.d. 17-12-1979)* deels gelegen in een *agrarisch gebied* en deels in *milieubelastende industrieën*.

Artikel 4.1: Agrarische gebieden

De agrarische gebieden zijn bestemd voor de landbouw in de ruime zin. Behoudens bijzondere bepalingen mogen de agrarische gebieden enkel bevatten de voor het bedrijf noodzakelijke gebouwen, de woning van de exploitanten, benevens verblijfgelegenheid voor zover deze een integrerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaakt, en eveneens paraagrarische bedrijven. Gebouwen bestemd voor niet aan de grond gebonden agrarische bedrijven met industrieel karakter of voor intensieve veeteelt, mogen slechts opgericht worden op ten minste 300 m van een woongebied of op ten minste 100 m van een woonuitbreidingsgebied, tenzij het een woongebied met landelijk karakter betreft. De afstand van 300 en 100 m geldt evenwel niet in geval van uitbreiding van bestaande bedrijven. De overschakeling naar bosgebied is toegestaan overeenkomstig de bepalingen van artikel 35 van het Veldwetboek, betreffende de afbakening van de landbouw- en bosgebieden.

Artikel 2.0: Industriegebieden

Deze zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten. Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de ander industriële bedrijven toegelaten, namelijk: bankagentschappen, benzinestations,

transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop. Artikel 2.1.2: Gebieden voor milieubelastende industrieën (aanvullende aanduiding) Deze zijn bestemd voor bedrijven die om economische of sociale redenen moeten worden afgezonderd.

De aanvraag is gelegen binnen de perimeter van het *provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan: Regionaal bedrijventerrein Breestraat d.d. 10-07-2015.*

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

Gemeentelijke verordeningen:

- Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening met het oog op het versterken van de woonkwaliteit in de gemeente. goedgekeurd op 24 november 2010
- Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening i.v.m. de landschappelijke inkleding van bedrijfsgebouwen bij het afleveren van een stedenbouwkundige vergunning goedgekeurd op 22 september 2011
- Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening voor maatregelen ter instandhouding van het openbaar domein bij werken door derden en voor aansluiting op de openbare riolering goedgekeurd op 22 september 2011

3 MER-SCREENING

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, meer bepaald punt 10 a) industrieontwikkeling. De aanvraag betreft immers de bouw van 6 bedrijfsgebouwen.

In toepassing van artikel 20 van het Omgevingsvergunningsdecreet dd. 25/04/2014 dient het aanvraagdossier vergezeld te zijn van een project-m.e.r.-screening (PrMs) ingevuld op de daartoe vereiste tabs op het omgevingsloket.

De screening zoals uitgevoerd op het omgevingsloket werd in de beslissing van het college van burgemeester en schepenen inhoudelijk beoordeeld. De conclusie luidt als volgt:

"Beoordeling op basis van het dossier:

- *Het project omvat de bouw van een regionaal bedrijvenpark met zes bedrijfsunits en een totale bebouwde oppervlakte van 61.362 m².*
- *De invulling van de loodsen is niet gekend, waardoor de aard van de activiteiten, de milieubelasting en de afvalwaterlozingen niet kunnen worden beoordeeld.*
- *De aanvraag beperkt zich tot gebouwgebonden rubrieken (stallen van vrachtwagens en warmtepompen), maar sluit niet uit dat toekomstige exploitanten activiteiten zullen ontplooiën met aanzienlijke milieueffecten (bv. productieprocessen, opslag gevaarlijke stoffen).*
- *De mobiliteitsimpact is zeer groot (worst case: 1.544 vrachtwagenbewegingen per dag), wat indirecte effecten op luchtkwaliteit, geluid en verkeersveiligheid veroorzaakt.*
- *Het terrein ligt in pluviaal overstromingsgevoelig gebied, wat bijkomende risico's inhoudt bij extreme weersomstandigheden.*

Conclusie van de screening:

- *De huidige aanvraag bevat onvoldoende gegevens om de milieueffecten integraal te beoordelen.*
- *Gezien de schaal van het project, de onzekerheid over de invulling en de potentiële cumulatieve effecten op mobiliteit, waterhuishouding, geluid en luchtkwaliteit, kan niet worden uitgesloten dat het project aanzienlijke milieueffecten zal veroorzaken.*

- *Het college stelt vast dat de project-MER screening onvoldoende garanties biedt voor een verantwoorde beoordeling en acht het aangewezen om een volledig MER of aanvullende screening op te leggen alvorens een vergunning kan worden verleend.*

Het ontbreken van een duidelijke invulling van de loodsen en de grote mobiliteitsimpact maken dat de aanvraag niet voldoet aan de vereisten van goede ruimtelijke ordening en milieubescherming. Dit vormt een doorslaggevend argument voor weigering.

Het college stelt vast dat de uitgevoerde screening onvoldoende is om te kunnen besluiten dat er geen sprake zal zijn van aanzienlijke milieueffecten."

Volgens de vaste rechtspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen had het college in dit geval de aanvraag onvolledig en onontvankelijk moeten verklaren. Een onvolledige screeningsnota dient te worden gelijkgesteld met het ontbreken van een screeningsnota en geeft derhalve aanleiding tot een onvolledig dossier.

Ingevolge de devolutieve werking van het administratief beroep (artikel 63 Omgevingsdecreet) dient de deputatie de aanvraag in haar volledigheid te onderzoeken.

Op het omgevingsloket zijn onder het screeningsluik volgende effecten besproken: mobiliteit, bodem, water, geluid en trillingen en biodiversiteit.

Voor het aspect *mobilititeit* moest een MOBER opgemaakt worden omwille van de omvangrijke oppervlakte van de industriegebouwen (meer dan 15.000 m²) en omwille van het aantal parkeerplaatsen (meer dan 200).

Voor wat betreft het MOBER kan opgemerkt worden dat er ondertussen een nieuwe richtlijnenboek MOBER is verschenen. Zo zijn de cijfers uit de MOBER die bij de aanvraag is gevoegd nog moeilijk te controleren.

Ondertussen werd een nieuwe PIV7 aangeleverd met een volledig nieuwe MOBER waarbij de cijfers aangepast zijn naar het nieuwe richtlijnenboek. Hieruit blijkt dat het aantal werknemers per ha netto bedrijventerrein sterk gedaald zou zijn volgens het richtlijnenboek MOBER dat zich baseert op de gegevens verkregen van Vlaio.

Er moet wel op gewezen worden dat de cijfers uit het richtlijnenboek spreken over netto oppervlakte bedrijventerrein en niet over nettovloeroppervlakte van de bedrijven. Alle oppervlakte op de private kavels moet meegerekend worden. Dit staat ook zo verduidelijkt onder punt 9.5.4.

"De netto-oppervlakte omvat enkel de oppervlakte van de kavels uitgegeven aan bedrijven en dus niet de openbare ruimte van het bedrijventerrein zoals de wegenis, openbaar groen, wadi's, ..."

Voor de aanvraag betekent dit dat het niet om 64.350 m² gaat maar om een oppervlakte van 91.858 m². Niet de gebouwoppervlakte maar de oppervlakte van het terrein moet ingerekend worden. De POVC had opgemerkt dat de worst case cijfers te laag zijn ingeschat.

De deputatie volgt dit standpunt niet. Uit de project-m.e.r.-screening blijkt dat de relevante milieueffecten van het aangevraagde project werden onderzocht, met name mobiliteit, bodem, water, geluid en trillingen en biodiversiteit. Voor het aspect mobiliteit werd bovendien een afzonderlijke MOBER opgemaakt, die in graad van beroep werd geactualiseerd en waarbij ook een sensitiviteitstoets op basis van een worstcasescenario werd doorgerekend. De screening moet dan ook gelezen worden samen met de overige stukken van het aanvraagdossier, waaronder de MOBER, de hemelwaterstudie, het groenplan, de voortoets natuur en de repliek van de aanvrager.

De enkele omstandigheid dat de concrete eindgebruikers van de bedrijfsunits nog niet gekend zijn, maakt niet dat de milieueffecten van het thans aangevraagde project niet met kennis van zaken kunnen worden beoordeeld. De aanvraag heeft betrekking op het oprichten van bedrijfsgebouwen binnen een zone voor regionale bedrijvigheid, waarbij de mogelijke functies

worden begrensd door de bestemmingsvoorschriften van het PRUP. Voor de aangevraagde ingedeelde inrichtingen en activiteiten, met name het stallen van vrachtwagens en de warmtepompen voor de burelen, zijn de milieueffecten voldoende omschreven en beoordeeld. Eventuele latere activiteiten die een afzonderlijke vergunningsplicht of bijkomende milieubeoordeling vereisen, zullen op dat ogenblik afzonderlijk moeten worden aangevraagd en beoordeeld.

Op basis van de beschikbare gegevens kan de deputatie met kennis van zaken oordelen dat het aangevraagde, mits naleving van de opgelegde voorwaarden, geen aanzienlijke milieueffecten veroorzaakt die de opmaak van een project-MER noodzakelijk maken. De vastgestelde effecten inzake waterhuishouding, natuur, geluid en mobiliteit zijn voldoende onderzocht en kunnen door de voorziene maatregelen en voorwaarden tot een aanvaardbaar niveau worden beperkt. Er is bijgevolg geen sprake van een ontbrekende of kennelijk ontoereikende project-m.e.r.-screening die een legaliteitsbelemmering zou vormen voor de vergunningverlening.

De mogelijke effecten op de luchtkwaliteit worden in hoofdzaak bepaald door de verkeersgeneratie en de latere concrete exploitaties. De verkeersgerelateerde effecten werden beoordeeld in samenhang met de geactualiseerde MOBER. Voor eventuele latere activiteiten met specifieke emissies zal afzonderlijk een vergunningsaanvraag of melding vereist zijn, waarbij de concrete milieueffecten opnieuw moeten worden beoordeeld.

In het beroepschrift wordt verwezen naar art. 7 §2 OVD dat stelt dat als een project elementen bevat die onderworpen zijn aan meerdere vergunningsplichten en die aspecten onlosmakelijk verbonden zijn alle aspecten samen moeten aangevraagd worden in een omgevingsvergunning. In de parlementaire voorbereidingen wordt gesteld dat bij de vergunningsvraag voor een multifunctioneel gebouw de eindbestemming niet steeds bekend is en dat de milieuaspecten en stedenbouwkundige aspecten afzonderlijk kunnen aangevraagd worden.

In de parlementaire voorbereiding wordt ook het volgende gesteld: *"De bepalingen van artikel 15 verhinderen geenszins dat een vergunning voor een project met aspecten die niet onlosmakelijk verbonden zijn, fasegewijs wordt aangevraagd en vergund of dat nadien een vergund project niet kan worden verbouwd of veranderd.*

Evenzeer kan opgemerkt worden dat het verlenen van milieuvergunningen voor activiteiten die zich zullen afspelen binnen de contouren van bestaande vergunde gebouwen of -complexen een courante praktijk is hetgeen sluitend aantoont dat het afleveren van een vergunning voor het oprichten van gebouwen en het vergunnen van de activiteiten die zich erin zullen afspelen niet onlosmakelijk verbonden zijn of moeten zijn."

Er wordt in het beroepschrift verwezen naar een arrest over een aanvraag voor het oprichten van KMO-units. In dit arrest stelt de raad dat de verdere en concrete invulling van de kmo-units een verdere uitvoering van het betrokken aangevraagde project (oprichten kmo-gebouwen) niet kan beschouwd worden als 'onlosmakelijk verbonden' zoals bedoeld in art. 7§2 OVD.

In het beroepschrift wordt gesteld dat voorliggende aanvraag wel al de landschappelijke integratie, de mobiliteitsafwikkeling en hemelwatertoepassingen op de site kan toelichten.

Er moet opgemerkt worden dat het voorzien van voldoende opvang van het hemelwater en de landschappelijke integratie noodzakelijk zijn nu er enorm grote gebouwen opgericht worden.

De mobiliteitsafwikkeling is voldoende gekend om de aanvraag te beoordelen. De geactualiseerde MOBER vertrekt van concrete aannames, onderzoekt de relevante kruispunten en rekent ook een sensitiviteitstoets met een worstcasescenario door.

Men beschikt over voldoende informatie om te kunnen oordelen dat er geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn die de opmaak van een MER noodzakelijk maken. Uiteindelijk wordt er enkel geoordeeld of de opmaak van een MER nodig is of niet.

Het doel van de screeningsnota bestaat erin om na te gaan of de aanvraag in zijn geheel aanleiding zal geven tot aanzienlijke milieueffecten.

De project-m.e.r.-screening dient te worden onderscheiden van de beoordeling ten gronde. Een screeningsnota waaruit blijkt dat er geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn impliceert niet dat bij de inhoudelijke beoordeling van de aanvraag er geen beoordeling meer gemaakt moet worden van de goede ruimtelijke ordening.

De vaststelling dat het project in haar geheel geen aanzienlijke milieueffecten zal doen ontstaan impliceert enkel dat er geen MER moet worden opgemaakt en doet geen afbreuk aan het feit dat de aanvraag nog steeds moet worden getoetst op het vlak van de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening, beide vragen dienen duidelijk van elkaar te worden onderscheiden.

De conclusie van het college van burgemeester en schepenen inzake de beoordeling van de project-m.e.r.-screeningsnota, waarbij geoordeeld wordt dat de aanvraag niet moet vergezeld gaan van een milieueffectrapport, aangezien geen aanzienlijke negatieve milieu-effecten worden gegenereerd, wordt bijgetreden.

4 ADVIES PROVINCIALE OMGEVINGSVERGUNNINGSCOMMISSIE

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

Het ontwerp voorziet het oprichten van een regionaal bedrijventerrein.

Het college van burgemeester en schepenen heeft zijn eerdere ongunstige standpunt inmiddels gewijzigd en op 3 september 2026 een voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht. Het college acht de aanvraag aanvaardbaar mits een afsprakenkader inzake laad- en losverkeer, bedrijfsvervoerplannen, jaarlijkse mobiliteitsmonitoring en een beperking van de logistieke activiteiten tot maximaal 50% van de totale vloeroppervlakte worden opgelegd. De aanvrager heeft zich met deze voorwaarden akkoord verklaard.

De POVC blijft evenwel bij haar ongunstige beoordeling. De voorgestelde voorwaarden bevatten voornamelijk inspannings-, overleg- en rapporteringsverplichtingen en leggen vooraf geen concrete en afdwingbare maxima vast inzake verkeersgeneratie, laad- en lostijden, piekbelasting of cumulatieve hinder. De wezenlijke uitwerking wordt doorgeschoven naar toekomstige afsprakenkaders, bedrijfsvervoerplannen en evaluaties, terwijl de concrete invulling van de bedrijfsunits nog onbekend is. Daardoor kan thans niet met voldoende zekerheid worden vastgesteld dat de mobiliteits-, geluids-, luchtkwaliteits- en overige hinder daadwerkelijk tot een aanvaardbaar niveau zullen worden beperkt.

De voorwaarden bieden bijgevolg onvoldoende garanties om de vastgestelde onzekerheden en cumulatieve effecten te ondervangen. Niettegenstaande het gewijzigde gunstige advies van het college kan niet worden besloten dat het aangevraagde verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening. De POVC adviseert het beroep daarom ongegrond te verklaren en de omgevingsvergunning te weigeren.

5 MOTIVATIE STANDPUNT DEPUTATIE

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

5A BESCHRIJVING VAN DE AANVRAAG

Beschrijving van de inrichting

De aanvraag betreft het oprichten van een regionaal bedrijventerrein dat bestaat uit 6 bedrijfsunits die samen een aaneengesloten bouwvolume vormen. De concrete invulling van de verschillende units is momenteel nog niet gekend.

Beschrijving van de plaats van de aanvraag

Het projectgebied is gelegen binnen het afgebakende regionaal bedrijventerrein Breestraat in Wielsbeke, ten noorden van de Rijksweg (N357), ten oosten van de Breestraat en in het westen van de gemeente. Het terrein maakt deel uit van een zone die in het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) is bestemd voor regionale bedrijvigheid. Het projectgebied grenst aan bestaande industriële zones en ligt in een omgeving waar al diverse bedrijven gevestigd zijn.

Kenmerken van de omgeving:

- Ten zuiden van het projectgebied bevindt zich de Rijksweg, waarlangs particuliere woningen gelegen zijn.
- Ten westen sluit het terrein aan op de Breestraat via de nieuw aangelegde Lembeekstraat, die als ontsluitingsweg fungeert.
- Ten noorden en oosten bevinden zich andere bedrijfspercelen en infrastructuur die deel uitmaken van het bedrijventerrein.

De omgeving wordt gekenmerkt door een mix van industriële activiteiten en woonzones, waarbij de nabijheid van woningen langs de Rijksweg een belangrijk aandachtspunt vormt voor geluid, mobiliteit en visuele impact. Het terrein is momenteel onbebouwd en grotendeels onverhard.



Luchtfoto plaats aanvraag (© Plan3D)

Beschrijving van de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen

De aanvraag betreft de realisatie van een regionaal bedrijvenpark op het bedrijventerrein Breestraat te Wielsbeke. Er worden 6 geschakelde bedrijfsgebouwen opgericht die samen een aaneengesloten bouwvolume vormen, met een totale bebouwde oppervlakte van 61.362 m².

De oppervlakte van de units varieert van 9.369 tot 11.183 m². De loodsen hebben een hoogte van 15,2 m. Elke unit heeft een kantoorgedeelte aan de noordzijde van het terrein bestaande uit 2 bouwlagen.

Iedere unit heeft aan de noordzijde een laadkade voor 9 vrachtwagens. De gevel aan de zuidzijde is grotendeels gesloten. Boven de laadkade is een mezzanine ingericht. Het gebouw wordt ontsloten via de Lembeekstraat die aansluit op de Breestraat. De loodsen zijn multifunctioneel en kunnen gebruikt worden voor productieactiviteiten of logistieke doeleinden.

Aan de oostelijke zijde van het terrein wordt een parking voor 159 wagens en 23 vrachtwagens en een bufferbekken aangelegd. Ten westen van de bedrijfsunits wordt ook een parkeerstrook aangelegd. Aan de noordelijke zijde wordt ook een bufferbekken aangelegd.

De aanvraag omvat ook het oprichten van fietsenstallingen, sprinklerlokaal, sprinklertank, gatehouse en HS-cabine. Er worden 2 fietsenstallingen voorzien met in totaal 64 fietsenstalplaatsen.

De aanvraag houdt ook het plaatsen van publiciteitsinrichtingen in en het wijzigen van het reliëf.

De ontsluiting van het project bevindt zich aan de (zuid-)oostelijke zijde. Vrachtverkeer bereikt de toegang van het project via de nieuwe Lembeekstraat.

De parking voor personenwagens is bedoeld voor medewerkers. Er is ruimte voor het parkeren van 159 personenwagens. Deze parking is bereikbaar via een aparte toegang die volledig gescheiden is van de toegang voor vrachtwagens. Aan de noordelijke en westelijke zijde wordt een apart voetpad aangelegd om de gebouwen veilig te kunnen bereiken.

Ter hoogte van de kantoren aan de noordzijde van het terrein zijn ook nog telkens parkeerplaatsen voorzien. Hier zijn onder meer toegankelijke parkeerplaatsen en laadmogelijkheden voorzien.

Aan de zuidelijke zijde van het terrein wordt groeninkleding voorzien.

De uitvoering van het project zal *gefaseerd* worden, in functie van de commercialisatie ervan. In eerste fase zullen minstens 2 loodsen gebouwd worden. Afhankelijk van het commercieel succes zullen navolgend ook de volgende 2 en daarna ook de laatste 2 loodsen gebouwd worden. Het is mogelijk dat fases elkaar overlappen.



visualisatie noordzijde terrein



visualisatie zuidzijde terrein

Beschrijving van de aangevraagde ingedeelde inrichtingen of activiteiten

Er worden 6 bedrijfsunits opgericht. De concrete invulling van deze units is nog niet gekend. Elke exploitant zal later afzonderlijk een vergunning moeten aanvragen voor zijn activiteiten, inclusief afvalwaterlozingen en specifieke emissies.

Bij elke bedrijfsunit wordt een aansluiting voorzien voor de lozing van bedrijfsafvalwater. Gezien de invulling van de units nog niet gekend is, zijn ook de hoeveelheid en samenstelling van het eventueel te lozen bedrijfsafvalwater niet gekend. Deze lozingen worden niet mee aangevraagd en dienen later door de respectieve exploitanten vergund te worden.

Enkel volgende rubrieken worden aangevraagd: het stallen van 154 voertuigen (77 vrachtwagens en/of aanhangwagens (plaatsen ter hoogte van de laadkaaien en de vrachtwagenparking)).

Het exploiteren van 6 warmtepompen van elk 30 kW voor de kantoorgedeeltes.

De aanvraag omvat voor de ingedeelde inrichting of activiteit:

Rubriek	aard	hoeveelheid	eenheid	omschrijving
15.1.2°	NIEUW	154	aantal voertuigen	Stallen van vrachtwagens
16.3.2°a)	NIEUW	180	kW	Warmtepompen burelen (6 x 30 kW)

Rubriek	Omschrijving	Hoeveelheid	eenheid	klasse
15.1.2°	Stallen van vrachtwagens	54	Aantal voertuigen	2
16.3.2°a)	Warmtepompen burelen (6 x 30 kW)	180	KW	3

Historiek

Stedenbouwkundige vergunningen

CBS d.d. 29/10/1964: bouwen van een weverij

CBS d.d. 07/12/1972: bouwen van een serre

CBS d.d. 14/11/1975: plaatsen van een serre

CBS d.d. 08/04/1992: uitbreiding serres

CBS d.d. 14/07/1999: bouwen van een serre - uitbreiding + verplaatsen van bestaande

CBS d.d. 04/04/2001: plaatsen van gevelsteen aan bedrijfswoning + afbraak bijgebouw

CBS d.d. 17/09/2003: plaatsing gaskabine gaselwest + gasleiding

CBS d.d. 12/09/2008: vellen van zieke, kwijnende of dode boom

CBS d.d. 25/03/2009: vellen van zieke kwijnende of dode bomen

CBS d.d. 03/03/2015: bouwen van een meterlokaal en een waterbehandelingslokaal met buffertank

omgevingsvergunningen

OMV_2022007482: infrastructuurwerken, verleend door CBS op 30.08.2022

4B TOETSING AAN WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE BEPALINGEN

Dossiersamenstelling

Er kan vastgesteld worden dat er in de plannenset van PIV6 diverse plannen 2 keer in het omgevingsloket zitten. Hierbij werden plannen opgeladen op datum van 13.03.2025 en op 13.05.2025.

Sommige plannen dragen dezelfde datum maar werden 2 keer opgeladen, andere dragen een verschillende datum. Het gaat om het inplantingsplan, het grondplan gelijkvloers, het grondplan verdieping, het plan van de mezzanineverdieping en het groenplan. Ook de terreinprofielen AA en BB zitten er dubbel in.

Bij het opladen van een nieuwe PIV is het de bedoeling om de plannen die niet meer van toepassing zijn te verwijderen.

Er kan ook opgemerkt worden dat er een reliëfwijziging voor het aanleggen van recreatieve terreinen is aangevraagd. Op het plan is echter geen recreatief terrein aangeduid. Volgens de intekening gaat het om de reliëfwijziging voor de laadkaaien. Een aanvraag moet duidelijk zijn. Ook bij PIV7, die ingediend werd in graad van beroep, zitten er nog steeds dubbele plannen in.

Al deze onduidelijkheden of onjuistheden zorgen ervoor dat niet duidelijk is welke plannen nu de correcte plannen zijn en wat de inhoud is van de aanvraag.

In PIV8 werden aanpassingen doorgevoerd aan de dossiersamenstelling. Er wordt niet langer een reliëfwijziging voor het aanleggen van een recreatief terrein gevraagd maar een aanmerkelijke wijziging van het reliëf van de bodem.

De dubbele plannen werden uit de omgevingsvergunningsaanvraag verwijderd.

a) Planologische toets

De aanvraag is gelegen in het **PRUP Regionaal bedrijventerrein Breestraat** d.d. 10-07-2015.

De plaats van de aanvraag is gelegen deels in *zone 3 uitbreiding regionaal bedrijventerrein fase 1* en deels in *zone 4 Uitbreiding regionaal bedrijventerrein fase 2*. Ter hoogte van de aanvraag is er ook een *overdrukzone 11 voor interne ontsluiting*.

De bestemmingen worden vermeld in art. 1.1. Hierbij wordt bepaald dat de regionale bedrijven volgende hoofdactiviteiten moeten hebben :

- productie, opslag en verwerking van goederen;
- onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten;

- voorraadbeheer, groepage, fysieke distributie en groothandel.
- Productie van hernieuwbare energie

De concrete eindgebruikers van de bedrijfsunits zijn momenteel nog niet gekend, maar de mogelijke invulling wordt begrensd door de bestemmingsvoorschriften van het PRUP. De aanvraag kan dan ook planologisch worden beoordeeld en is bestemmingsconform voor zover de latere invulling binnen de toegelaten hoofdactiviteiten van artikel 1.1 van het PRUP blijft.

Dergelijke vaagheid in de aanvraag kan in geen geval aanleiding geven tot vragen tot afwijkingen in de toekomst.

Bij de adviesvraag POVC werd een opmerking gemaakt inzake de wegenis en ontsluiting omdat de nieuwe wegenis ontworpen is als een ventweg langs de Rijksweg wat bijkomende overlast zou kunnen betekenen onder meer voor de woningen langs de Rijksweg. In de nota van de aanvrager wordt verwezen naar een vergunning die verleend werd in 2022 voor het aanleggen van de wegenis.

In het beroepschrift wordt gesteld dat de wegenis ondertussen uitgevoerd is. Op de luchtfoto is inderdaad te zien dat er al een weg en bufferbekkens aangelegd zijn.



Inplantingsplan 2022007482

De aanvraag *wijkt af* van de bepalingen van het PRUP omdat de inrichtingsvoorschriften bepalen dat de *bedrijven die palen aan de Rijksweg zich moeten richten naar de Rijksweg*. De bedrijfsondersteunende functies moeten daar ontwikkeld worden. Er dient bijzondere aandacht te worden besteed aan de architecturale kwaliteit.

Het ontwerp voorziet dat de achterzijde van de gebouwen gericht is naar de Rijksweg. De kantoren, als bedrijfsondersteunende functie, bevinden zich aan de noordzijde van het terrein. Parkeerplaatsen bevinden zich evenmin aan de Rijksweg. Ook de eventuele toonzalen zullen zich niet aan de Rijksweg bevinden. Er zijn in de gevel gericht naar de Rijksweg enkel 6 deuren voorzien. Anderzijds is er wel groeninkleding voorzien tussen de nieuwe ontsluitingsweg en de gebouwen. Deze zal bestaan uit inlandse, snelgroeiende bomen gecombineerd met inlandse struiken. Dat de laad- en loskades niet voorzien zijn aan de zijde van de Rijksweg kan positief beoordeeld worden omdat zo de woningen aan de overzijde daar geen hinder zullen van ondervinden. Bovendien doet deze afwijking geen afbreuk aan de algemene strekking van het PRUP die een ontwikkeling van een industrieterrein beoogt.

Voor de inrichting wordt verwezen naar de voorschriften van art. 1.2.1 van het PRUP. Dit artikel bepaalt dat *kantooractiviteiten geen grondoppervlakte op het gelijkvloers* kunnen innemen

behalve verticale circulatie en onthaal. *Toonzalen en personeelsruimtes zijn bij voorkeur op de verdieping.*

De aanvraag voldoet niet hieraan. Op het gelijkvloers zijn burelen en vergaderzalen alsook een ruime inkom en receptie ingetekend. Ook de personeelsruimtes bevinden zich op het gelijkvloers. De kantoren bevinden zich ook op de verdieping. Dergelijke invulling veroorzaakt geen hinder voor de omgeving waardoor deze afwijking op basis van artikel 4.4.1 VCRO aanvaardbaar is. Het gaat om een afwijking op de invulling van de gebouwen.

Voor de zones 3 en 4 moet de ontsluiting gebeuren via de Breesstraat. Er is maximaal 1 ontsluiting toegelaten. Er is ondertussen een ontsluitingsweg aangelegd.

Het *aansnijden van zone 4* kan volgens art. 4.2.5 enkel mits voldaan is aan 3 *cumulatieve voorwaarden*:

1. Deze fase kan pas aangesneden worden als in fase 1 (art. 3) reeds voor 80% vergunningen werden afgeleverd.
2. De gemeenschappelijke groenstructuur moet aangelegd zijn. Deze omvat de uitbreiding van het 'waterbos' (art.8) en de groenverbinding (art.16).
3. Art. 11 interne ontsluitingsweg moet gerealiseerd zijn.

Aan de derde voorwaarde is voldaan. De POVC had opgemerkt dat het niet duidelijk is of er aan de eerste en tweede voorwaarde is voldaan. Zo moet onder meer de uitbreiding van het waterbos en de groenverbinding aangelegd zijn.

Op de luchtfoto zijn er 2 stukken van het waterbos (de zuidelijke zone en de noordwestelijke zone) die nog niet ontwikkeld/aangelegd lijken.

Nergens is aangetoond dat reeds 80% vergunning afgeleverd werd voor de fase 1. Het betreft de zone 3 van het PRUP. Daarin bevindt zich momenteel 1 bedrijf.

In de replieknota bij PIV8 wordt gesteld dat de gemeenschappelijke groenstructuur wel degelijk gerealiseerd is sinds 2019. Er worden 4 foto's toegevoegd om dit aan te tonen.

Op deze foto's kan vastgesteld worden dat er een vorm van groenverbinding is in de zone tussen het waterbos en de plaats van de aanvraag. Langs de wegen is er een lineaire groenaanplanting. Voor wat betreft de stukken waterbos lijkt er weinig verschil tussen de luchtfoto's van 2018 tot nu.



Situatie 2025



Situatie 2023



Situatie 2020

Situatie 2018

Tijdens de POVC stelt de aanvrager dat er wel degelijk sprake is van een aanplant met hoogstambomen. Dit werd niet uitgevoerd door de aanvrager. Er wordt gesteld dat dit duidelijk zichtbaar is bij een plaatsbezoek. Op de luchtfoto is er weinig te zien waardoor het aangewezen is dat de aanvrager nog bijkomende foto's bezorgd waaruit blijkt dat er effectief sprake is van een groenstructuur. Het PRUP bevat geen verdere specifieke voorschriften over hoe dit er moet uitzien.

Deze voorwaarde werd dan ook uitgevoerd.

Voor wat betreft de 80% van fase 1 waarvoor een vergunning afgeleverd werd, wordt gesteld in de verweernota dat het voorste deel van zone 3 met een oppervlakte van ca. 53.526 m² door Agristo ingevuld is. In de verweernota wordt erop gewezen dat de voorschriften spreken over 'aansnijden' en dat daarmee volgens het PRUP bedoeld wordt het verkavelen en vermarkten van de bedrijfsgronden.

Nazicht op het loket leert dat de volledige zone tussen de Breestraat en de nieuwe ontsluitingsweg deel uitmaakte van omgevingsvergunningsdossier OMV2022039453. Het gebouw dat gerealiseerd werd, is de eerste fase van de ontwikkeling op het terrein. In een tweede fase zal dit gebouw aan de zuidzijde uitgebreid worden. Het overige deel van het terrein wordt aangeduid als mogelijke uitbreiding later.

Tijdens de POVC stelt de aanvrager dat er wel degelijk 80% is aangesneden doordat de wegenis werd voorzien en een klassieke verkavelingsvergunning niet bestaat in industriegebied. Dit is correct maar het voorschrift is duidelijk en stelt dat er voor 80% vergunningen moeten afgeleverd zijn voor fase 1. Volgens de verweernota bedraagt de totale oppervlakte van zone 3 in het PRUP 86.000 m². Het te ontwikkelen deel van de zone 3 (rechts gelegen van de Lembeekstraat) heeft een oppervlakte van ca. 28.000 m². Er is nog ca. 32% niet ontwikkeld. Er is bijgevolg geen 80% aangesneden.

De berekening in de replieknota telt een aantal oppervlaktes op maar de totale oppervlakte van de wegenis wordt meegerekend terwijl een aanzienlijk stuk van de 11.137 m² aan wegenis gelegen is in zone 4 van het PRUP en dus niet meegerekend mag worden.

Bij nader onderzoek kan het standpunt van de aanvrager worden gevolgd dat aan de 80%-voorwaarde is voldaan. Artikel 4.2.5 van het PRUP vereist dat in fase 1 reeds voor 80% vergunningen zijn afgeleverd, maar preciseert niet dat uitsluitend afzonderlijke omgevingsvergunningen voor de oprichting van bedrijfsgebouwen in aanmerking mogen worden genomen. De voorwaarde moet worden gelezen in het licht van haar doelstelling, met name vermijden dat zone 4 wordt aangesneden zolang fase 1 nog niet in voldoende mate planmatig en juridisch voor bedrijfsontwikkeling is bestemd. Uit het dossier blijkt dat het terrein werd verkaveld in drie loten, dat voor de integrale ontwikkeling en ontsluiting ervan een vergunning werd verleend en dat de interne wegenis en bijbehorende infrastructuur inmiddels zijn gerealiseerd. Daarmee is fase 1 niet langer een onbestemde grondreserve, maar werd zij als geheel juridisch en feitelijk bouwrijp gemaakt en voor uitgifte en bedrijfsontwikkeling ontsloten. Het feit dat de bebouwing gefaseerd wordt uitgevoerd en dat op een deel van de vergunde gronden nog uitbreidingsmogelijkheden bestaan, doet geen afbreuk aan de reeds verleende vergunning voor de samenhangende terreinontwikkeling. Een berekening die uitsluitend rekening houdt met de reeds effectief bebouwde oppervlakte, voegt een voorwaarde toe die niet in het PRUP is opgenomen en miskent dat het voorschrift aanknoopt bij afgeleverde vergunningen, niet bij de graad van fysieke bebouwing. Bijgevolg kan de vergunde verkaveling en integrale infrastructuraanleg voor de volledige betrokken zone in aanmerking worden genomen en is ruimschoots, minstens voor 80%, aan de cumulatieve voorwaarde voor het aansnijden van zone 4 voldaan.

b) **Wegenis**

Er werd een nieuwe ontsluitingsweg vergund om het terrein van de aanvraag te ontsluiten. Deze wegenis is ondertussen vergund (in 2022) en uitgevoerd.

De nieuwe ontsluitingsweg sluit aan op de Breetstraat, een voldoende uitgeruste weg.

c) **Watertoets**

De **watertoets** 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.

De aanvraag is volgens de **watertoetskaarten** van de Vlaamse overheid deels gelegen in *pluviaal overstromingsgevoelig gebied*. Beperkte zones van het terrein hebben een middelgrote kans op overstroming en aanpalend hieraan zijn er beperkte zones met kleine kans op overstroming.

Het advies van de **dienst Integraal Waterbeheer** is voorwaardelijk gunstig.

Het hemelwater van de daken wordt opgevangen in 12 hemelwaterputten van elk 20.000 liter. Het totale volume aan hemelwaterputten bedraagt dus 240.000 liter.

De omvang van de hemelwaterputten voldoet niet aan de regel uit de hemelwaterverordening dat 100 liter per m² dakoppervlakte moet gerekend worden. Het hergebruik zal lager zijn dan bij eengezinswoningen/meergezinswoningen. Door de aanvrager wordt een afwijking gevraagd. Per bedrijfsunit wordt 40.000 liter voorzien. Volgens de aanvrager is dit een reëel te verwachten hergebruik. Het hemelwater zal hergebruikt worden voor toiletspoeling, schoonmaak gebouw en onderhoud groenzones.

Volgens het advies van de dienst Integraal Waterbeheer van de provincie West-Vlaanderen is dergelijke afwijking aanvaardbaar.

In de vergunning van 2022 werden reeds een infiltratievoorziening aangelegd voor het gehele projectgebied. Deze infiltratievoorziening kan volgens de berekening in de aanvraag voor 65 % gebruikt worden (het resterende deel staat in functie van het terrein dat ten westen van de aanvraag gelegen is). Het gedeelte van de reeds uitgevoerde infiltratievoorziening dat ingerekend kan worden, bedraagt 65% van 6.132,6 m² of 4.010,7 m².

Er wordt nog een bijkomende infiltratiemogelijkheid voorzien ten zuiden van de nieuwe bedrijfsunits om te voldoen aan de eisen van de huidige GSV hemelwater. Er is nog een volume nodig van minstens 2.167 m². De aanvraag voorziet in een infiltratievoorziening met een oppervlakte van 2.225 m². Zo is er een voorziene oppervlakte van 6.235,7 m² wat meer is dan het minimum geëist door de GSVH met name 6.177,8 m².

Er wordt een infiltratievolume geëist volgens de verordening van 2548,36 m³. Het nieuwe infiltratievolume heeft een inhoud van 667,5 m³. De voorziene noordelijke en oostelijke bufferbekkens hebben een volume van 4077 m³.

Ook de inhoud van de infiltratievoorziening is groot genoeg.

De aanvraag is deels gelegen in overstromingsgevoelig gebied. Bij de vergunning voor de infrastructuurwerken werd compensatie voorzien voor de zone die volgens de overstromingskaarten is aangeduid als pluviaal overstromingsgevoelig.

Er kan besloten worden dat de aanvraag voldoet aan de gewestelijke hemelwaterverordening mits de waterdoorlatende verhardingen voldoen aan de bepalingen van de verordening (onder meer ook verduidelijkt in het technisch achtergronddocument in 4.8.) en er voldoende

groenzone aanwezig is om verhardingen in te laten infiltreren die ter plaatse op natuurlijke wijze in de bodem infiltreren.

Volgende voorwaarden zijn geformuleerd door de dienst Integraal Waterbeleid.

Met het volgen van de onderstaande voorwaarden zijn er geen schadelijke effecten te verwachten op het watersysteem:

- *De vrijgekomen aarde dient cfr. de bepalingen (afvoeren en/of via vergunning) hier bovenvermeld te worden verwerkt.*
- *De waterdoorlatende verharding dient uitgevoerd te worden cfr. de bepalingen in het technisch achtergronddocument; 4.8. "Hoe voer ik een waterdoorlatende verharding uit?" Afstroming/afwatering van de waterdoorlatende verharding, hetzij over het maaiveld door hellend verloop terrein (>2%), hetzij door het plaatsen van straatkolken en andere afvoerputten, hetzij door andere... wordt niet aanvaard.*
- *De verhardingen waarvan het hemelwater op natuurlijke wijze op het eigen perceel in de bodem infiltreert, dienen af te water in een groenzone met een oppervlakte van minimaal 1/4 van de afwaterende oppervlakte van de verharding.*

d) **Natuurtoets**

Het terrein werd vroeger gebruikt in functie van een landbouwbedrijf.

Kleine fragmenten op het terrein zijn aangeduid als biologisch waardevol. Vooral de poel is biologisch waardevol.

Er wordt als voorwaarde opgelegd dat de kleine poel buiten de periode 1 februari – 30 september gedempt wordt zodat er de minste kans is dat er amfibieën in het water aanwezig zijn.

Het groenplan voorziet in de aanplant van heel wat bomen. Deze aanplant moet gebeuren in inheemse streekeigen soorten.

Het projectgebied valt niet binnen een speciale beschermingszone (SBZ-H of SBZ-V) en is niet gelegen in een VEN-gebied. Er werd een online voortoets uitgevoerd, waarvan de resultaten aangeven dat er geen significant risico op natuurschade ontstaat door de realisatie van het project.

Belangrijkste elementen uit de voortoets:

- De bijdrage van het project aan stikstofdepositie in SBZ-H in de ruime omgeving bedraagt minder dan 1% van de kritische drempelwaarde.
- Er zijn geen directe effecten op habitattypes of soorten die onder de Habitatrichtlijn vallen.
- Voor plant- en diersoorten zijn voornamelijk verstoringseffecten relevant (geluid, licht, visuele hinder), maar deze worden beperkt door de oriëntatie van het gebouw, de gesloten zuidgevel en de voorziene groenbuffer.

Probleemstelling:

- De invulling van de loodsen is niet gekend, waardoor de toekomstige emissies (bijvoorbeeld door productieprocessen of intern transport) niet kunnen worden beoordeeld.
- Het stikstofeffect is momenteel enkel berekend op basis van een generieke inschatting van verkeersemissies en niet op basis van concrete bedrijfsactiviteiten.

Op basis van de huidige gegevens kan worden gesteld dat het project geen significante impact op stikstofdepositie veroorzaakt, mits naleving van de voorziene maatregelen.

Echter, door de onbekende invulling van de units blijft er onzekerheid over bijkomende emissies, wat een volledige toetsing aan het Stikstofdecreet onmogelijk maakt.

e) **Erfgoed-/archeologietoets**

Er is geen waardevol erfgoed in de directe omgeving van de aanvraag.

f) Archeologienota

Er werd reeds een archeologienota opgemaakt bij de omgevingsvergunningsaanvraag in 2022. Het volledige terrein werd toen onderzocht in de archeologienota.

Het archeologisch onderzoek is uitgevoerd voor de aanleg van de wegenis in het te ontwikkelen industriegebied.

De archeologienota heeft als ID 21531 en op 26.02.2022 werd akte genomen hiervan door het agentschap onroerend erfgoed.

g) Mobiliteit-Mober

Bij de aanvraag werd een MOBER gevoegd dat diverse keren gewijzigd werd. In graad van beroep werd een nieuwe PIV ingediend met een nieuwe MOBER opgemaakt door een ander studiebureau waarbij rekening gehouden wordt met het recent gewijzigde richtlijnenboek MOBER en meer kruispunten onderzocht werden om de verkeerimpact te evalueren.

Zoals hoger reeds vermeld zijn de gegevens uit het richtlijnenboek MOBER niet correct gebruikt voor de berekening van het te verwachten aantal werknemers. Er moet op gewezen worden dat de cijfers uit het richtlijnenboek spreken over netto bedrijventerrein en niet over nettovloeroppervlakte van de bedrijven. Alle oppervlakte op de private kavels moet meegerekend worden. Dit staat ook zo verduidelijkt onder punt 9.5.4.

"De netto-oppervlakte omvat enkel de oppervlakte van de kavels uitgegeven aan bedrijven en dus niet de openbare ruimte van het bedrijventerrein zoals de wegenis, openbaar groen, wadi's, ..."

Voor de aanvraag betekent dit dat het niet om 64.350 m² gaat maar om een oppervlakte van 91.858 m². Niet de gebouwoppervlakte maar de oppervlakte van het terrein moet ingerekend worden. Op die manier is het worst case cijfer te laag ingeschat.

In de replieknota wordt verduidelijkt dat een opsplitsing gemaakt is tussen de kantoorfunctie en de bedrijvigheid en dat het aantal werknemers hierdoor hoger is dan wanneer het aantal berekend zou worden op de volledige terreinoppervlakte enkel rekening houdend met de functie bedrijvigheid.

Bij de inschatting van de verkeersgeneratie is het de meest accurate wijze om die per functie in te schatten.

Het aantal werknemers voor de kantoren lijkt correct ingeschat maar het aantal werknemers van de bedrijfshallen lijkt onderschat.

Voor wat betreft het aantal vrachtautobewegingen wordt enerzijds verwezen naar het richtlijnenboek MOBER en anderzijds naar CROW-normen. Op basis van het richtlijnenboek MOBER komt men tot 772 vrachtwagens per dag. Voor de CROW-normen geldt een gemiddelde van 47 vrachtautobewegingen per netto ha bedrijventerrein per werkdag. Ook hier kan opnieuw de opmerking gemaakt worden dat hierbij niet moet uitgegaan worden van 64.350 m² maar van 91.858 m². Hierbij kan berekend worden dat het gaat om 432 vrachtwagenbewegingen of 216 vrachtauto's per dag zou gaan.

Daarnaast zijn er nog cijfers uit andere praktijkvoorbeelden die in de MOBER van PIV 6, opgemaakt door Permis, vermeld zijn en waarnaar de nieuwe MOBER refereert. Het betreft het aantal vrachtwagens per laadkaai per dag. Ook hier blijkt er een groot verschil en wordt voor de aanvraag die 54 laadkades omvat een minimum van 115 en een maximum van 702 vrachtwagens per dag bekomen.

Er kan ook opgemerkt worden dat het oprichten van 6 bedrijven die pal naast elkaar gelegen zijn aanleiding geeft tot een veel dichtere bebouwing dan wat standaard het geval is op een

bedrijventerrein. Dit kan ook aanleiding geven tot verhoudingsgewijs veel vrachtwagenbewegingen en werknemers.

In de replieknota wordt gesteld dat de cijfers op basis van de CROW-normen inderdaad hoger zouden liggen maar dat er gewerkt is met het gemiddelde van de cijfers uit de praktijk en dat uitgegaan is van 313 vrachtwagens of 626 vrachtwagenbewegingen.

Er moet hierbij opgemerkt worden dat dit geen worst-case scenario is. In de MOBER wordt geschreven dat ervan uitgegaan wordt dat er 6 verschillende units zijn en dat de kans statistisch gezien hoog is dat er sprake zal zijn van een gemiddeld aantal vrachtwagens.

Toch is er een groot verschil tussen de gehanteerde minima en maxima.

De exacte toekomstige invulling van de bedrijfsunits is nog niet gekend, maar de MOBER hanteert hiervoor generieke en voorzichtige aannames en onderzoekt zowel een realistische raming als een worstcasescenario. Daardoor kan de te verwachten vrachtwagenmobiliteit met voldoende kennis van zaken worden beoordeeld.

Naast de vrachtwagenbewegingen zijn er ook de bewegingen van de arbeiders, bedienden en bezoekers. Deze worden geraamd op resp. 109, 148 en 32 per dag (p. 41). Op basis van de modal split waarbij 70% van het personeel met de auto komt, komt dit neer op 179 werknemers die met de auto naar het werk komen.

Ook het personenverkeer werd in de MOBER geraamd op basis van aannames over werknemers, bezoekers en modal split. Eventuele variaties in uurverdeling of ploegenstelsels kunnen worden opgevolgd en bijgestuurd via de opgelegde bedrijfsvervoerplannen en monitoring.

Het vrachtverkeer is volgens het richtlijnenboek gespreid over de dag.

Als het vrachtverkeer (dat telt voor 2 pae) opgeteld wordt bij het personenverkeer van de werknemers zijn er 102 bewegingen te verwachten tussen 7 en 8u en 122 tussen 8 en 9u. tijdens de avondspits zijn er 121 bewegingen te verwachten tussen 16 en 17u en 104 tussen 17 en 18 u.

Er kan opgemerkt worden dat dit aantal bewegingen kan verdubbelen als rekening gehouden wordt met het worst case scenario, zoals gebeurde in de sensitiviteitstoets.

In de MOBER in PIV7 zijn verkeerstellingen gedaan aan de rotondes N382 (Expressweg)-Ridder de Ghellinckstraat en N382-Stationsstraat-Ooigemstraat.

Beide rotondes kennen aanzienlijke verkeersstromen waarbij de rotonde thv N382-Stationsstraat-Ooigemstraat de hoogste intensiteiten kent met 2165 en 2106 pae/u (in- en uitrijdend) tijdens resp. ochtend- en avondspits op de oostelijke tak van de N382 (Expresweg).

De capaciteitsbeoordeling geeft aan dat er ter hoogte van de rotonde met de Rijksweg weinig problemen zijn op vandaag. Op de rotonde N382-Ridder de Ghellinckstraat is er in de avondspits een afwikkelingsniveau D. De westelijke tak heeft echter specifiek een verzadigingsgraad van 95% en afwikkelingsniveau E.

De rotonde N382-Stationsstraat heeft in de huidige situatie in de ochtendspits voor 2 richtingen een overschrijding van 100% qua verzadiging. Dit resulteert in afwikkelingsniveau F voor 2 takken en als globaal afwikkelingsniveau. In de avondspits zijn er 3 takken met afwikkelingsniveau F.

Na het realiseren van het project zal ter hoogte van de rotonde N382-Ridder de Ghellinckstraat een afwikkelingsniveau F ontstaan vanaf de N382 richting het westen. Er is een zeer hoge verzadigingsgraad met een capaciteit van 102 %. Hiermee wordt het afwikkelingsniveau bijgesteld naar F.

Voor de rotonde N382-Stationsstraat blijft de situatie onstabiel rekening houdende met deze aanvraag en het reeds gekende verkeersprobleem. De afwikkelingsniveaus zijn E en F met capaciteiten tot 122 en 126% in de ochtendspits. Dit geeft aanleiding tot langere wachtrijen en hogere verliestijden.

Vooraf voor het rotonde N382-Stationsstraat verhoogt de verliestijd met 11 tot 12 s tot een totaal van 84 s in de ochtendspits en 61 s in de avondspits.

In het worst case scenario (sensitiviteitstoets) lopen de verliestijden verder op tot 94 s in de ochtendspits en 72 s in de avondspits. Dit is 21 s langzamer in de ochtendspits en 23 s langzamer dan in de avondspits. Gezien het aantal verkeersbewegingen niet adequaat kan ingeschat worden kan het zijn dat bij de invulling van de bedrijfsgebouwen meteen het worst case scenario van kracht wordt.

In de MOBER wordt geconcludeerd : *"Hoewel de verkeerstoename vanwege voorliggend project slechts 3% bedraagt t.a.v. de referentiesituatie tijdens de spitsmomenten, is er in theorie nauwelijks tot geen restcapaciteit op deze rotonde."*

De deputatie stelt vast dat de MOBER, in samenhang met de repliek van de aanvrager, voldoende inzicht verschaft in de te verwachten mobiliteitseffecten. De studie houdt rekening met de aard en schaal van het project, met de relevante ontsluitingswegen en kruispunten, met personen- en vrachtverkeer en met verschillende scenario's, waaronder een sensitiviteitstoets op basis van een worstcasebenadering. De enkele vaststelling dat de concrete eindgebruikers van de units nog niet gekend zijn, maakt niet dat de mobiliteitsimpact niet met kennis van zaken kan worden beoordeeld, nu de mogelijke invulling binnen de bestemmingsvoorschriften van het PRUP valt en de MOBER net vertrekt van generieke, maar voorzichtige aannames voor dergelijke functies.

De aanvraag geeft aanleiding tot een daling van de afwikkelingscapaciteit.

Hoewel uit de MOBER blijkt dat er op bepaalde rotondes reeds sprake is van een hoge verzadigingsgraad en dat de aanvraag een bijkomende verkeersbijdrage veroorzaakt, blijft deze bijdrage volgens de berekeningen beperkt in verhouding tot de referentiesituatie. Uit de doorgerekende scenario's blijkt niet dat het project op zichzelf aanleiding geeft tot een zodanige toename dat significante of onaanvaardbare mobiliteitseffecten moeten worden verwacht. De bestaande doorstromingsproblematiek op het ruimere wegennet kan niet zonder meer aan deze aanvraag worden toegerekend en vormt op zich geen voldoende grond om het project te weigeren, te meer nu bijkomende voorwaarden worden opgelegd inzake laad- en losverkeer, bedrijfsvervoerplannen, monitoring en beperking van logistieke activiteiten.

De aanvraag bevat voldoende gegevens om de mobiliteitsimpact te beoordelen. De onzekerheid over de concrete eindgebruikers wordt ondervangen doordat de MOBER uitgaat van voorzichtige aannames, doordat ook een sensitiviteitstoets werd uitgevoerd en doordat de latere invulling via voorwaarden wordt gestuurd en opgevolgd.

Door departement MOW wordt een voorwaardelijk gunstig advies gegeven. Ook in dat advies wordt gesteld dat de vrachtgeneratie een brede vork omvat en dat de optie om een gemiddelde te nemen maar een inschatting blijft.

Het MOW merkt op dat er in de referentiesituatie al doorstromingsproblemen zijn en verzadiging optreedt in het maatgevend spitsuur. Dit betekent volgens het MOW niet dat het ontwikkelen van een logistieke functie hier niet gewenst is.

De ontwikkeling kan zoals hoger aangegeven aanleiding geven tot het verzwaren van de spits in Wielsbeke.

Er wordt erkend dat de verkeerssituatie in de omgeving vandaag reeds druk is en dat dit in de bezwaren regelmatig wordt aangehaald. Uit de MOBER blijkt evenwel dat de bijkomende projectbijdrage beperkt blijft ten opzichte van de referentiesituatie. De

opgelegde voorwaarden zorgen er bovendien voor dat de concrete verkeersstromen blijvend worden opgevolgd en, waar nodig, kunnen worden bijgestuurd.

De deputatie oordeelt dan ook dat de MOBER, mede gelet op de bijkomende toelichting van de aanvrager, voldoende correct, actueel en onderbouwd is om de mobiliteitsimpact van het aangevraagde te beoordelen. Er kan met kennis van zaken worden vastgesteld dat de aanvraag, mits naleving van de opgelegde voorwaarden, geen significante mobiliteitseffecten veroorzaakt die de draagkracht van de omgeving op onaanvaardbare wijze overschrijden.

Om de mobiliteitsimpact verder te beheersen worden de voorwaarden 1 tot en met 4 opgelegd. Deze voorwaarden sluiten aan bij het gewijzigd gunstig advies van het college van burgemeester en schepenen, waarin uitdrukkelijk wordt gewezen op de noodzaak om de verkeersgeneratie, het laad- en losverkeer en de toekomstige invulling van de bedrijfsunits actief op te volgen en te sturen. Het afsprakenkader inzake laad- en losverkeer, de bedrijfsvervoerplannen, de jaarlijkse monitoring en de beperking van logistieke activiteiten tot maximaal 50% van de totale vloeroppervlakte vormen samen een samenhangend en afdwingbaar kader om de vervoersstromen te spreiden, te beperken en blijvend te evalueren. Deze voorwaarden worden opgelegd om te vermijden dat de aanvraag aanleiding geeft tot onaanvaardbare mobiliteitshinder voor de omgeving.

De deputatie is van oordeel dat deze voorwaarden voldoende duidelijk, precies, uitvoerbaar en controleerbaar zijn. Zij omschrijven op ondubbelzinnige wijze welke verplichtingen vóór de ingebruikname, bij de ingebruikname van bijkomende units en vervolgens jaarlijks moeten worden nageleefd. De voorwaarden zijn bovendien rechtstreeks gekoppeld aan de exploitatie en het beheer van de projectzone en kunnen door toedoen van de aanvrager worden gerealiseerd. De aanvrager blijft immers eindverantwoordelijke voor de goede uitvoering van de vergunning en voor de naleving van de opgelegde voorwaarden, ook wanneer afzonderlijke units later aan derden worden verhuurd of ter beschikking worden gesteld. Het komt aan de aanvrager toe om de voorwaarden contractueel en organisatorisch door te vertalen naar de toekomstige exploitanten en om ervoor te zorgen dat de vereiste afsprakenkaders, bedrijfsvervoerplannen en monitoringsrapporten tijdig worden opgesteld, opgevolgd en bijgestuurd. Indien zich problemen voordoen of indien blijkt dat de voorwaarden niet of onvoldoende worden nageleefd, zal in eerste instantie de aanvrager als vergunninghouder hierop worden aangesproken. De omstandigheid dat bepaalde uitvoeringsmaatregelen in overleg met het gemeentebestuur of op basis van latere monitoring verder worden verfijnd, doet geen afbreuk aan het bindend karakter van de voorwaarden, maar vormt net een bijkomend instrument om de mobiliteitsimpact blijvend te beheersen en waar nodig bij te sturen.

h) Milieutechnische aspecten

De aanvraag omvat volgende ingedeelde inrichtingen of activiteiten:

- Rubriek 15.1.2°: Stallen van vrachtwagens – 154 voertuigen (klasse 2).
- Rubriek 16.3.2°a): Warmtepompen voor burelen – 6 units van 30 kW, totaal 180 kW (klasse 3).

De concrete invulling van de loodsen is op dit moment nog niet gekend. Dat verhindert evenwel niet dat de thans aangevraagde ingedeelde inrichtingen en activiteiten kunnen worden beoordeeld. Voor latere activiteiten, afvalwaterlozingen of specifieke emissies die afzonderlijk vergunnings- of meldingsplichtig zijn, zal op dat ogenblik een afzonderlijke beoordeling vereist zijn.

Voor wat betreft het aspect geluid zal dit in de bouwfase het lawaai van de werf omvatten. Dit is echter tijdelijk en is beperkt tot de dagperiode.

Bij de exploitatie worden onder meer 6 warmtepompen vermeld. De warmtepompen worden op het dak van de kantoren geplaatst achter het hoge gebouw, dat een buffer vormt richting de woningen langs de Rijksweg.

De geluidsimpact is beperkt en aanvaardbaar mits naleving van VLAREM-normen. Voor toekomstige invulling van de loodsen is een afzonderlijke, bijkomende beoordeling vereist.

Voor de ingediende rubrieken (stallen van vrachtwagens en warmtepompen) zijn de milieueffecten beperkt en beheersbaar, mits naleving van VLAREM en opgelegde voorwaarden.

De omstandigheid dat de latere invulling van de loodsen nog niet volledig vaststaat, doet geen afbreuk aan deze beoordeling. De milieueffecten van de thans aangevraagde rubrieken zijn voldoende gekend en beheersbaar; latere specifieke exploitaties zullen afzonderlijk moeten worden aangevraagd of gemeld en beoordeeld.

4C BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

De aanvraag voorziet in het ontwikkelen van 6 aaneengesloten bedrijfsunits. Deze invulling voldoet principieel aan de bepalingen van het PRUP.

Zoals onder het luik MOBER reeds gesteld, kan de mobiliteitsimpact voldoende worden beoordeeld op basis van de geactualiseerde MOBER, de bestemmingsvoorschriften van het PRUP en de opgelegde voorwaarden.

Uit de MOBER blijkt dat het vrachtverkeer van en naar de site een impact zal hebben op een aantal kruispunten. Hierbij is het niet het dichtste kruispunt maar de rotonde ten zuidoosten van de aanvraag ter hoogte van de N382-Stationstraat die op vandaag al een hoge verzadiging kent. Het is echter niet de verantwoordelijkheid van de aanvrager om de bestaande problematiek op te lossen, uit de MOBER leidt de deputatie af dat er geen significante effecten te verwachten zijn.

De schaal van de gebouwen voldoet aan de bepalingen van het PRUP.

Naar de woningen aan de Rijksweg toe hebben de gebouwen een hoge, gesloten gevel.

De woning zullen uitkijken op een grote gevel. Om die grote oppervlakte te breken is onder meer voorzien in groenaanleg in de tussenzone tussen het gebouw en de nieuwe ontsluitingsweg (Lembeekstraat).

Het zal nog een ruime tijd duren vooraleer het opgaande groen een voldoende hoogte zal bereiken. De aanvrager stelt dat de site niet in één keer zal gerealiseerd worden, de site zal unit per unit gerealiseerd worden. Het PRUP laat dergelijke invulling toe zodat de omwonenden op de hoogte zijn van de bouwmogelijkheden. Bij de opmaak van het PRUP is reeds geoordeeld dat dergelijke invulling geen afbreuk doet aan de goede ruimtelijke ordening.

Hoewel de specifieke bedrijven nog niet gekend zijn, kan de impact van de aanvraag voldoende worden ingeschat aan de hand van de geactualiseerde MOBER, de toetsing aan het PRUP en de opgelegde voorwaarden. De aanvrager stelt dat er bij de beoordeling van de hinder rekening werd gehouden met worstcasescenario's. Het college van burgemeester en schepenen beseft dat er veel maakindustrie in de gemeente aanwezig is waardoor er ook een nood is aan logistieke bedrijven, maar dit mag niet overheersen. Op 3 september 2026 brengt het college een voorwaardelijk gunstig advies uit:

- **1. Afsprakenkader laad- en losverkeer**

Voorafgaandelijk de ingebruikname van de eerste bedrijfsunits wordt voor de volledige projectzone een afsprakenkader inzake laad- en losverkeer opgemaakt. Dit wordt ook jaarlijks geëvalueerd en besproken met het gemeentebestuur.

Dit afsprakenkader laad- en losverkeer bevat alle afspraken inzake leveringen van en naar de projectzone. Dit afsprakenkader wordt bij ingebruikname van bijkomende units telkens geëvalueerd en op elkaar afgestemd.

Dit afsprakenkader wordt bijgestuurd op basis van de navolgende bedrijfsvervoerplannen van de verschillende exploitanten telkens na ingebruikname van een bijkomende unit en na de jaarlijkse evaluatie indien nodig. Er is dus een duidelijke wisselwerking tussen de bedrijfsvervoersplannen en het afsprakenkader. In dit afsprakenkader worden de leveringen van de verschillende bedrijven op elkaar afgestemd, met als doel leveringen op niveau van de projectzone zoveel mogelijk te beperken, te bundelen waar mogelijk (om het aantal transporten te beperken) en zoveel mogelijk verspreid in de tijd te organiseren. De jaarlijkse evaluatie kan aanleiding geven tot door het college opgelegde aanpassingen aan het afsprakenkader.

- **2. Bedrijfsvervoerplan**

In elk van de af te sluiten huurovereenkomsten of terbeschikkingstellingen voor de onderscheiden units wordt een clausule opgenomen dat voor ingebruikname van elke bedrijfsunit door de exploitant een bedrijfsvervoerplan wordt opgesteld en dat dit wordt besproken met het gemeentebestuur. Dit bedrijfsvervoerplan heeft als doelstelling het woon-werkverkeer, het vrachtverkeer en de dienstverplaatsingen te organiseren met als doel de gereden kilometers tot een minimum te beperken. Naast het terugdringen van verplaatsingen moet d.m.v. acties ingezet worden op het uitvoeren van de noodzakelijke verplaatsingen met zoveel mogelijk duurzame transportmiddelen (conform STOP-principe) en zoveel mogelijk buiten de klassieke spitsuren.

Naast de klassieke maatregelen zoals een fietsvergoeding en lease-policy, thuiswerk, glijdende uren... moeten ook aspecten zoals de uitbouw van een carpoolplatform, aanwervingsbeleid... in dit bedrijfsvervoerplan aan bod komen. Dit bedrijfsvervoersplan dient te worden beoordeeld rekening houdend met het afsprakenkader inzake laad- en losverkeer.

- **3. Monitoring**

In elk van de af te sluiten huurovereenkomsten of terbeschikkingstellingen voor de onderscheiden units wordt een clausule opgenomen dat iedere exploitant elke vorm van mobiliteit moet monitoren, inclusief het klanten- en leveranciersverkeer en rapporteert dit jaarlijks aan het gemeentebestuur. Deze monitoring kan aanpassingen aan het afsprakenkader en de onderliggende bedrijfsvervoerplannen met zich meebrengen.

- **4. Beperking logistieke activiteiten**

Maximaal 50% van de totale vloeroppervlakte van de bedrijfsunits kan conform de bestemmingsvoorschriften van het PRUP Regionaal Bedrijventerrein Breestraat en specifiek artikel 1.1 'bestemming' worden bestemd voor de hoofdactiviteit 'voorraadbeheer, groepage, fysieke distributie en groothandel'. Deze procentuele beperking geldt niet voor de overige hoofdactiviteiten zoals voorzien in artikel 1.1 van dit PRUP.

In een replieknota bevestigt de aanvrager dat zij akkoord gaan met deze voorwaarden.

De deputatie is van oordeel dat de voorgestelde voorwaarden wel degelijk volstaan om de aanvraag vergunbaar te maken. Vergunningsvoorwaarden moeten voldoende precies, duidelijk, uitvoerbaar en controleerbaar zijn. Aan die vereisten is hier voldaan. Uit de voorwaarden blijkt ondubbelzinnig welke verplichtingen gelden vóór de ingebruikname van de eerste bedrijfsunits, bij het afsluiten van huurovereenkomsten of terbeschikkingstellingen, bij de ingebruikname van bijkomende units en bij de jaarlijkse opvolging. De voorwaarden hebben bovendien een rechtstreeks verband met de gevreesde mobiliteitshinder en zijn erop gericht de verkeersgeneratie, het laad- en losverkeer, de toekomstige invulling en de cumulatieve mobiliteitseffecten actief te sturen en blijvend op te volgen.

Het afsprakenkader voor laad- en losverkeer, de bedrijfsvervoerplannen en de monitoring zijn geen vrijblijvende of louter intentieverklarende maatregelen, maar bindende voorwaarden die vóór de ingebruikname en vervolgens tijdens de exploitatie moeten worden uitgevoerd. Zij

leggen concreet vast dat leveringen op niveau van de volledige projectzone moeten worden afgestemd, zoveel mogelijk moeten worden beperkt en gebundeld, en maximaal gespreid in de tijd moeten worden georganiseerd. Ook het woon-werkverkeer, vrachtverkeer en de dienstverplaatsingen moeten via bedrijfsvervoerplannen worden georganiseerd met het oog op het beperken van gereden kilometers, het stimuleren van duurzame vervoerswijzen overeenkomstig het STOP-principe en het vermijden van de klassieke spitsuren. De jaarlijkse monitoring verplicht iedere exploitant bovendien om alle mobiliteitsstromen, met inbegrip van klanten- en leveranciersverkeer, te registreren en hierover te rapporteren aan het gemeentebestuur en de deputatie. Daardoor is controle mogelijk en kunnen het afsprakenkader en de bedrijfsvervoerplannen worden bijgestuurd wanneer de feitelijke verkeerssituatie daartoe aanleiding geeft.

Ook de beperking waarbij maximaal 50% van de totale vloeroppervlakte kan worden aangewend voor de hoofdactiviteit 'voorraadbeheer, groepage, fysieke distributie en groothandel' is voldoende duidelijk en handhaafbaar. Zij bevat een objectief bepaalbaar criterium, namelijk de totale vloeroppervlakte van de bedrijfsunits, en legt een kwantitatieve bovengrens op voor de logistieke invulling van de site. De aanvrager heeft zich akkoord verklaard met deze voorwaarden en blijft als vergunninghouder eindverantwoordelijk voor de uitvoering ervan. Dat bepaalde verplichtingen contractueel moeten worden doorvertaald naar toekomstige huurders of exploitanten doet geen afbreuk aan hun uitvoerbaarheid. Integendeel, het behoort tot de verantwoordelijkheid van de aanvrager om via huurovereenkomsten, terbeschikkingstellingen en het beheer van de projectzone te verzekeren dat de voorwaarden worden nageleefd. Indien de voorwaarden niet worden uitgevoerd of indien zich problemen voordoen, kan de aanvrager als vergunninghouder daarop worden aangesproken. De deputatie besluit dan ook dat de voorwaarden voldoende duidelijk, precies, uitvoerbaar, controleerbaar en handhaafbaar zijn en dat zij een afdoend kader bieden om de mobiliteitshinder tot een aanvaardbaar niveau te beperken, zodat de aanvraag onder voorwaarden kan worden vergund.

De aanvraag is in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.

5 VERKLARING VAN DE GEHOORDEN

POVC 24/10/2025

Meester Biebauw stelt dat RUP duidelijk is en dat de mogelijke invulling duidelijk is omschreven in het PRUP. De afwijkingen op het PRUP (ontsluiting aan de andere zijde, materiaal) zijn aanvaardbaar. De invulling van de units is moeilijk, het is economisch niet mogelijk om dat nu al te voorzien. Uit de MOBER blijkt dat er rekening is gehouden met de hoofdinfilling zoals voorzien in het PRUP. De invulling zal later gebeuren en eventueel is er dan nog een bijkomende vergunning nodig. Er wordt uitgegaan van de worst scenario.

De heer Vansteenkiste stelt dat de aanvrager eigenaar blijft van de site. Dit kan leiden tot het weigeren van bepaalde huurders omdat de activiteit niet in overeenstemming is met het PRUP. MOBER gaat uit van een logistieke invulling voor elke unit. De werkelijke mobiliteit zal een stuk lager zijn. Er is in de omgeving al een zware mobiliteit, er is geen restcapaciteit op de rotonde. Dit volgen zou echter leiden tot het de facto bouwverbod want elk project zal mobiliteit genereren. Zeker in de ochtendspits is het daar moeilijk, maar dit weten de omgeving.

De heer Vandecasteele verduidelijkt dat er verschillende overlegmomenten zijn geweest, met de gemeente maar ook met de buurt. Het gaat om een grote site en groot project waardoor de impact groot is. Er is overleg geweest met AWV en MOW. De tellingen omtrent de mobiliteit zijn uitgevoerd en tonen aan dat het niet significant is. Eén rood rotonde kan niet zorgen voor een weigering in de omgeving. De exploitatievergunning staat los van de bouwvergunning. Het gaat om een logistiek project hetgeen op het vlak van mobiliteit de zwaarste impact zal hebben.

Meester Biebaw wijst er op dat er twee percelen worden samengenomen om een ruimtelijk geheel te voorzien.

POVC 3/7/2026

Meester Biebaw stelt dat de 80% wel degelijk gerespecteerd wordt. Wat de groenaanplant betreft, werd deze niet uitgevoerd door de aanvrager. Het is geen probleem om dit nog nader te bekijken en na te gaan of er nog kwalitatieve invulling kan gebeuren. De mobiliteit blijft een pijnpunt. De verzadiging van de wegen zal niet drastisch vermeerdere door de aanvraag.

Zone 4 kan aangevat worden als 80% aangesneden wordt en aansnijding betekent verkaveling en bouwrijp maken. Er werd een verkaveling verleend dus er is 100% aangesneden van zone 3 en 4. Het gaat niet om een klassieke verkaveling, bij industrie gaat het om de aanleg van wegenis. Meester Biebaw verduidelijkt dat de percelen ook verdeeld zijn waardoor het wel voldoet aan de voorschriften. Het waterbos werd aangelegd en het heeft tijd nodig om te groeien. Er zijn geen specifieke voorwaarden voor de groenaanplant. Er zijn wel degelijk bomen aangeplant, het gaat niet om vrijwillige groei.

De aanvrager blijft eigenaar en zal dus altijd zeggenschap hebben en kan via huurcontracten ook bepaalde voorwaarden opnemen. De MOBER is duidelijk en objectief opgesteld, het verkeer komt niet van het vrachtverkeer. Bij de afzonderlijke exploitatievergunningen kunnen er ook nog steeds specifieke voorwaarden opgelegd worden om te zorgen dat de cumulatieve effecten beperkt worden. Er kan ook opgelegd worden dat er een mix van functies moet zijn: 25% logistiek, 25% productie.

Schepen De Potter verduidelijkt dat er metingen moeten uitgevoerd worden om de verkeersafwikkeling te weten. De gemeente wenst over eigen data te beschikken om MOBER's te kunnen beoordelen. De wegen die leiden naar ronde punten worden gemeten. Rondpunt Unilin zit vol, rondpunt Agristro is nog goed. Er is overleg geweest met AWV en deputatie om die twee ronde punten te ontlasten. Er zijn echter geen wondermiddelen en zeker financieel is er geen ruimte. Het is mogelijk om vertraagde afslagen (bypassen) te voorzien zodat niet iedereen het rondpunt moet nemen. De oorzaak van de verzadiging zit niet bij de vrachtwagens en er wordt aan gewerkt. Er komt een nieuwe sluis die grotere boten kan verwerken waardoor er meer via het water kan vervoerd worden en er dus vrachtwagens zullen verminderen. Het dossier staat niet alleen en maakt deel uit van een groter mobiliteitsverhaal.

In het ongunstige advies van het college van burgemeester en schepenen worden belangrijke zaken opgeworpen. Er moet gezorgd worden voor een monitoring en de laad- en lostijden moeten aangepast worden zodat deze niet samenvallen met de gewoonlijke spitsuren.

In Wielsbeke is er veel maakindustrie maar hiervoor is er ook logistiek nodig.

POVC 04/09/2026

Meester Biebaw verwijst naar de beleidsvisie van het college om de verkeershinder te vermijden of te beperken. Er werd een set van voorwaarden uitgewerkt door het college. Er zijn voldoende voorwaarden opgelegd om te kunnen oordelen dat de hinder niet onaanvaardbaar is. De 80% regel uit het RUP is gerespecteerd, er werd een verkaveling verleend waardoor het volledige terrein ontwikkeld is. Het vrachtwagenverkeer is maar een beperkte bijdrage aan de verkeershinder, het gaat voornamelijk om autoverkeer. In de vergunning kunnen er voldoende voorwaarden worden opgelegd om de invulling te sturen. De voorwaarden zijn voldoende duidelijk om de bezorgdheden van de buurt en het college op te vangen.

De schepen verduidelijkt dat het project niet alleenstaand is. Er is al veel industrie in Wielsbeke, er zijn nog een aantal nieuwe terreinen en ook reconversie van bestaande bedrijven. Mobiliteit is een issue in de gemeente, dit leeft bij de bevolking. Er is veel overleg geweest om specifieke en afdoende voorwaarden op te leggen. Dit zal niet enkel voor dit dossier geldig maar ook voor de toekomstige dossiers. De gemeente voert ook een eigen telling uit zodat er voldoende cijfers gekend zijn. Door de monitoring kunnen er bij toekomstige exploitanten specifieke voorwaarden worden opgelegd. Op lange termijn zal dit een effect hebben en de gemeente wenst hier echt op in te zetten. Het mobiliteitsverhaal speelt bij vele bedrijven in Wielsbeke.

De aanvrager stelt dat er voldoende objectieve gegevens zijn om de hinder te beoordelen. Het waterbos is in het verleden aangelegd. Het terrein is verkaveld in drie loten en er is wegenis aangelegd. Bij de opmaak van het PRUP is er rekening gehouden met verschillende scenario's en werd reeds een invulling voorop geschoven.

De aanvraag tot logistiek bedrijf is nieuw in de gemeente, de gemeente is gekend met maakindustrie. In de gemeente is er echter wel een nood aan opslag en logistiek bedrijf. Het college is hier ook in geëvolueerd en leert ook bij.

6 CONCLUSIE

Het ontwerp voorziet het oprichten van een regionaal bedrijventerrein.

Het college van burgemeester en schepenen heeft zijn eerdere ongunstige standpunt inmiddels gewijzigd en op 3 september 2026 een voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht. Het college acht de aanvraag aanvaardbaar mits een afsprakenkader inzake laad- en losverkeer, bedrijfsvervoerplannen, jaarlijkse mobiliteitsmonitoring en een beperking van de logistieke activiteiten tot maximaal 50% van de totale vloeroppervlakte worden opgelegd. De aanvrager heeft zich met deze voorwaarden akkoord verklaard.

De deputatie sluit zich niet aan bij de ongunstige beoordeling van de POVC. Uit de beoordeling van het dossier, de geactualiseerde MOBER, de replieknota van de aanvrager en het gewijzigde voorwaardelijk gunstige advies van het college van burgemeester en schepenen blijkt dat de aanvraag voldoende kan worden beoordeeld en dat de mogelijke hinderaspecten door middel van duidelijke, precieze, uitvoerbare en controleerbare voorwaarden tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden beperkt. De voorwaarden inzake het afsprakenkader voor laad- en losverkeer, de bedrijfsvervoerplannen, de jaarlijkse monitoring en de beperking van logistieke activiteiten tot maximaal 50% van de totale vloeroppervlakte zijn rechtstreeks gekoppeld aan de vastgestelde aandachtspunten inzake mobiliteit en toekomstige invulling. Zij leggen concreet op welke verplichtingen vóór de ingebruikname, bij de ingebruikname van bijkomende units en tijdens de verdere exploitatie moeten worden nageleefd. De aanvrager heeft zich hiermee akkoord verklaard en blijft als vergunninghouder eindverantwoordelijk voor de uitvoering en naleving ervan.

De aanvraag is bovendien gelegen binnen een zone die door het PRUP bestemd is voor regionale bedrijvigheid en sluit ruimtelijk en functioneel aan bij de bestaande en geplande bedrijfsomgeving. De schaal, functie en ontsluiting van het project passen binnen de ontwikkelingsvisie voor dit regionaal bedrijventerrein. De nabijheid van woonbebouwing langs de Rijksweg wordt ondervangen door de oriëntatie van het gebouw, de gesloten zuidgevel, de situering van de laad- en losactiviteiten aan de noordzijde, de voorziene groeninkleding en de organisatie van de verkeersstromen op eigen terrein. Gelet op deze elementen, en mits naleving van de opgelegde voorwaarden, besluit de deputatie dat de aanvraag inpasbaar is in de omgeving, verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening en niet leidt tot onaanvaardbare hinder.

Het beroep wordt bijgevolg gegrond verklaard en de omgevingsvergunning kan onder voorwaarden worden verleend.

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

BESLUIT:

Artikel 1: het beroep ingesteld door Publieq – Mtr. Gees Meindert namens aanvrager GOED TER LEMBEEK NV tegen de beslissing d.d. 18/11/2025 van het College van Burgemeester en Schepenen te Wielsbeke houdende vergunning aan GOED TER LEMBEEK, BOUW EN MILIEU: gewone aanvraag tot het realiseren van een regionaal bedrijvenpark, gelegen Rijksweg 452, 8710 Wielsbeke en Rijksweg 454, 8710 Wielsbeke, wordt ontvankelijk en gegrond verklaard.

De omgevingsvergunning wordt verleend voor onbepaalde duur op basis van PIV8.

Zodat de inrichting voortaan de volgende rubrieken bevat:

Rubriek	Omschrijving	Hoeveelheid	eenheid	klasse
15.1.2°	Stallen van vrachtwagens	54	Aantal voertuigen	2
16.3.2°a)	Warmtepompen burelen (6 x 30 kW)	180	KW	3

De omgevingsvergunning wordt afgeleverd onder de volgende voorwaarden:

- **1. Afsprakenkader laad- en losverkeer**

Voorafgaandelijk de ingebruikname van de eerste bedrijfsunits wordt voor de volledige projectzone een afsprakenkader inzake laad- en losverkeer opgemaakt. Dit wordt ook jaarlijks geëvalueerd en besproken met het gemeentebestuur.

Dit afsprakenkader laad- en losverkeer bevat alle afspraken inzake leveringen van en naar de projectzone. Dit afsprakenkader wordt voor het afsluiten van de huurovereenkomsten en bij ingebruikname van bijkomende units telkens geëvalueerd en op elkaar afgestemd, om de haalbaarheid van de invulling te evalueren.

Dit afsprakenkader wordt bijgestuurd op basis van de navolgende bedrijfsvervoerplannen van de verschillende exploitanten telkens na ingebruikname van een bijkomende unit en na de jaarlijkse evaluatie indien nodig. Er is dus een duidelijke wisselwerking tussen de bedrijfsvervoersplannen en het afsprakenkader. In dit afsprakenkader worden de leveringen van de verschillende bedrijven op elkaar afgestemd, met als doel leveringen op niveau van de projectzone zoveel mogelijk te beperken, te bundelen waar mogelijk (om het aantal transporten te beperken) en zoveel mogelijk verspreid in de tijd te organiseren. De jaarlijkse evaluatie kan aanleiding geven tot door het college opgelegde aanpassingen aan het afsprakenkader.

- **2. Bedrijfsvervoerplan**

In elk van de af te sluiten huurovereenkomsten of terbeschikkingstellingen voor de onderscheiden units wordt een clausule opgenomen dat voor ingebruikname van elke bedrijfsunit door de exploitant een bedrijfsvervoerplan opgesteld en dat dit wordt besproken met het gemeentebestuur en rapporteren aan de deputatie. De potentiële invulling wordt door de bouwheer voor het afsluiten van de huurovereenkomsten afgetoetst aan de reeds gekende invullingen. Dit bedrijfsvervoerplan heeft als doelstelling het woon-werkverkeer, het vrachtverkeer en de dienstverplaatsingen te organiseren met als doel de gereden kilometers tot een minimum te beperken. Naast

het terugdringen van verplaatsingen moet d.m.v. acties ingezet worden op het uitvoeren van de noodzakelijke verplaatsingen met zoveel mogelijk duurzame transportmiddelen (conform STOP-principe) en zoveel mogelijk buiten de klassieke spitsuren.

Naast de klassieke maatregelen zoals een fietsvergoeding en lease-policy, thuiswerk, glijdende uren... moeten ook aspecten zoals de uitbouw van een carpoolplatform, aanwervingsbeleid... in dit bedrijfsvervoerplan aan bod komen. Dit bedrijfsvervoersplan dient te worden beoordeeld rekening houdend met het afsprakenkader inzake laad- en losverkeer.

- **3. Monitoring**

In elk van de af te sluiten huurovereenkomsten of terbeschikkingstellingen voor de onderscheiden units wordt een clausule opgenomen dat iedere exploitant elke vorm van mobiliteit moet monitoren, inclusief het klanten- en leveranciersverkeer en rapporteert dit jaarlijks aan het gemeentebestuur en aan de deputatie. Deze monitoring kan aanpassingen aan het afsprakenkader en de onderliggende bedrijfsvervoerplannen met zich meebrengen en een impact hebben op navolgende invullingen in de mate deze nog niet volledig gekend zijn.

- **4. Beperking logistieke activiteiten**

Maximaal 50% van de totale vloeroppervlakte van de bedrijfsunits kan conform de bestemmingsvoorschriften van het PRUP Regionaal Bedrijventerrein Breestraat en specifiek artikel 1.1 'bestemming' worden bestemd voor de hoofdactiviteit 'voorraadbeheer, groepage, fysieke distributie en groothandel'. De potentiële invullingen van de units en de activiteiten van de potentiële huurder worden voorafgaandelijk aan het afsluiten van een huurovereenkomst afgetoetst aan de reeds bestaande invullingen. Deze procentuele beperking geldt niet voor de overige hoofdactiviteiten zoals voorzien in artikel 1.1 van dit PRUP.

Deze bijzondere voorwaarden worden ook opgenomen in navolgende exploitatievergunningen voor de invulling van de units.

- **5. Waterbeheer**

De vrijgekomen aarde dient cfr. de bepalingen (afvoeren en/of via vergunning) hier bovenvermeld te worden verwerkt.

De waterdoorlatende verharding dient uitgevoerd te worden cfr. de bepalingen in het technisch achtergronddocument; 4.8. "Hoe voer ik een waterdoorlatende verharding uit?"

Afstroming/afwatering van de waterdoorlatende verharding, hetzij over het maaiveld door hellend verloop terrein (>2%), hetzij door het plaatsen van straatkolken en andere afvoerputten, hetzij door andere... wordt niet aanvaard.

De verhardingen waarvan het hemelwater op natuurlijke wijze op het eigen perceel in de bodem infiltreert, dienen af te water in een groenzone met een oppervlakte van minimaal 1/4 van de afwaterende oppervlakte van de verharding.

- **6. Natuur en groenaanleg**

De bestaande kleine poel mag enkel worden gedempt buiten de periode van 1 februari tot en met 30 september. De groenaanleg moet worden uitgevoerd conform het goedgekeurde groenplan, met inheemse en streekeigen soorten, en moet blijvend worden behouden en vervangen waar nodig. De groenbuffers en groenzones mogen niet worden verhard, bebouwd of gebruikt voor opslag.

- **7. Indoardekking**

Gezien de grote oppervlakte van alle units en de bijhorende de kantoren, dient er in het volledige gebouw (units + kantoren) indoardekking aanwezig te zijn.

- **8. Archeologienota**

De maatregelen uit de archeologienota moeten uitgevoerd worden overeenkomstig het programma geformuleerd in die archeologienota, inclusief de opgelegde voorwaarden, en het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013.

Art. 2: Afschrift van dit besluit wordt per beveiligde zending aan iedere belanghebbende partij bezorgd.

AANDACHT!

Beroepsmogelijkheid

U kan beroep instellen tegen deze beslissing door een verzoekschrift tot vernietiging (desgevallend met een verzoek tot schorsing of tot schorsing wegens uiterst dringende noodzakelijkheid) in te dienen bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

Doe dit op straffe van onontvankelijkheid per beveiligde zending binnen een vervalt termijn van 45 dagen die ingaat de dag na de dag van aanplakking van de uitdrukkelijke of stilzwijgende beslissing.

Indien u het verzoekschrift indient vóór 30 maart 2026 bezorgt u dit:

- door elektronische neerlegging via het digitaal loket van de Vlaamse Bestuursrechtcolleges (<https://www.dbrc.be/digitaal-loket-van-de-vlaamse-bestuursrechtcolleges>), of;
- per aangetekende brief aan de Raad voor Vergunningsbetwistingen, p/a Dienst van de Bestuursrechtcolleges, Koning Albert II-laan 15 bus 130, 1210 Brussel of;
- door neerlegging ter griffie, Marie-Elisabeth Belpairegebouw, Toren Noord (tweede verdieping), Simon Bolivarlaan 17, 1000 Brussel.

Gelijktijdig met de indiening van het verzoekschrift stuurt u een afschrift van het verzoekschrift ter informatie aan de verwerende partij (dit is de overheid die de beslissing genomen heeft) en aan de melder/exploitant.

Het verzoekschrift moet minstens de volgende gegevens bevatten:

- De naam, de hoedanigheid, de woonplaats of de zetel van de verzoekende partij, de gekozen woonplaats in België, een telefoonnummer en een e-mailadres;
- De naam en het adres van de verweerder;
- Het voorwerp van het beroep of bezwaar;
- Een uiteenzetting van de feiten en de ingeroepen middelen;
- Een inventaris van de overtuigingsstukken.

U bent bij het indienen van het verzoekschrift een rolrecht verschuldigd van:

- * 200 euro bij het indienen van een verzoekschrift tot vernietiging
- * 100 euro bij het indienen van een verzoekschrift tot schorsing of tot schorsing wegens uiterst dringende noodzakelijkheid.

Meer info vindt u op de website van de Raad voor Vergunningsbetwistingen.
(<http://www.dbrc.be/vergunningsbetwistingen>)

Indien u het verzoekschrift indient vanaf 30 maart 2026 bezorgt u dit:

1. hetzij via het digitale platform dat door de dienst van de Bestuursrechtcolleges ter beschikking wordt gesteld met het oog op de digitale procesvoering voor de Vlaamse bestuursrechtcolleges: <https://www.dbrc.be/digitaal-platform>

Op straffe van onontvankelijkheid dienen de volgende partijen of raadsmanen gebruik te maken van het digitale platform:

1° de Vlaamse overheid, de Vlaamse administratie, de Vlaamse adviesorganen, de Vlaamse openbare instellingen die niet behoren tot de Vlaamse administratie, de lokale overheden en de externe overheden, vermeld in artikel I.3, 1° tot en met 5° en 8°, van het Bestuursdecreet van 7 december

2018, inclusief al hun vertegenwoordigers;

2° een advocaat in zijn hoedanigheid van vertegenwoordiger van een partij;

3° een partij of raadsman die geen advocaat is, en die een beroep doet op het digitale platform om een verzoekschrift of het eerste processtuk neer te leggen.

Op straffe van onontvankelijkheid geldt de gemaakte keuze van een partij of raadsman als vermeld in het eerste lid, 3°, om al dan niet gebruik te maken van het digitale platform voor alle vorderingen in dezelfde zaak.

2. hetzij per aangetekend schrijven gericht aan:

Raad voor Vergunningsbetwistingen
p/a Dienst van de Bestuursrechtscolleges
Koning Albert II-laan 15 bus 130
1210 Brussel

3. hetzij door neerlegging ter griffie op het adres.

Marie-Elisabeth Belpairegebouw
Toren Noord (2de verdieping)
Simon Bolivarlaan 17
1000 Brussel

Gelijktijdig dient een afschrift van het verzoekschrift ter informatie te worden bezorgd aan de verwerende partij (dit is de overheid die de beslissing genomen heeft) en aan de melder/exploitant.

Het verzoekschrift moet worden gedagtekend, worden ondertekend door de verzoeker of zijn raadsman en in ieder geval minstens de volgende gegevens bevatten:

- de naam, de hoedanigheid, de woonplaats of de zetel van de verzoeker, de één enkele gekozen adreskeuze (hetzij een digitale adreskeuze met een e-mailadres voor partijen die gebruik maken van het digitale platform, hetzij een analoge adreskeuze met een postadres in België voor de andere partijen), een telefoonnummer en een e-mailadres;
- de naam van de verweerder;
- het voorwerp van het beroep of bezwaar;
- een uiteenzetting van de feiten en de ingeroepen middelen;
- een omschrijving van het belang van de verzoeker;
- een inventaris van de overtuigingsstukken;
- als de verzoeker een rechtspersoon is: haar ondernemingsnummer, OVO-code of onderwijsinstellingsnummer.

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

- 1° een afschrift van de bestreden beslissing of het bestreden besluit, dan wel 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.

U bent een rolrecht verschuldigd bij het indienen van het verzoekschrift van

- 200 euro bij het indienen van een verzoekschrift tot vernietiging;
- 100 euro bij het indienen van een verzoekschrift tot schorsing of tot schorsing wegens uiterst dringende noodzakelijkheid.

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

Het verschuldigde rolrecht wordt gestort op de rekening van het Fonds Bestuursrechtscolleges. De betaling kan ook worden uitgevoerd via het digitale platform.

De procedure voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen wordt geregeld in het decreet van 4 april

2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges, het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning en het besluit van de Vlaamse Regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse Bestuursrechtscolleges.

Meer info vindt u op de website van de Raad voor Vergunningsbetwistingen (<http://www.dbrc.be/vergunningsbetwistingen>)

Verval en afstand van de omgevingsvergunning

Uittreksel uit het decreet betreffende de omgevingsvergunning

Artikel 99. (01/01/2024- ...)

§ 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;
- 6° als de lasten die in de omgevingsvergunning zijn opgelegd, niet zijn uitgevoerd:
 - a) binnen vijf jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen;
 - b) binnen tien jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning om te verkavelen zonder wegeaanleg;
 - c) binnen vijftien jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning om te verkavelen met wegeaanleg.

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 vervalttermijn 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 vervalttermijn 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 inkennisstelling 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.

Als de gevallen, vermeld in paragraaf 1 of 2/1, alleen betrekking hebben op een gedeelte van de kleinhandelsactiviteiten, vervalt de omgevingsvergunning alleen voor dat gedeelte.

Artikel 100. 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 aktename en blijven de bijzondere voorwaarden gelden.

Artikel 101. 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.

Mededeling

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 onder voorwaarden

De provinciegriffier
Stijn Lombaert

De gouverneur-voorzitter
Carl Decaluwé

Handtekening(en)



Elektronisch ondertekend op 17/09/2026 door
Stijn Lombaert, Provinciegrieffier.



Elektronisch ondertekend op 18/09/2026 door
Carl Jozef DECALUWE, Provinciegouverneur