



DIENST VERGUNNINGEN
Sectie Ruimtelijke Ordening
Nr. 34022/494/B/2013/239

DE DEPUTATIE VAN WEST-VLAANDEREN,

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

Gelet op de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, gecoördineerd bij besluit van de Vlaamse regering van 15 mei 2009, hierna genoemd "VCRO", en haar uitvoeringsbesluiten;

Gelet op het Besluit van de Vlaamse regering van 24 juli 2009 tot regeling van sommige onderdelen van de administratieve beroepsprocedure inzake stedenbouwkundige of verkavelingsvergunningen, hierna genoemd "Beroepenbesluit";

Gelet op het besluit van de Deputatie van 6 december 2012 waarbij delegatie wordt verleend voor het horen van partijen inzake beroepen over stedenbouwkundige vergunningsaanvragen;

Gelet op het beroep ingesteld door mr. Frank Vanden Berghe namens N.V. WIENERBERGER DIV. POTTELBERG, Moeskroensesteenweg(Aal) 296, 8500 Kortrijk, tegen de beslissing dd. 3/06/2013 van het college van burgemeester en schepenen te KORTRIJK houdende weigering tot het inrichten van een klei-ontginningsgroeve met toebehoren, ontginnen en opvullen, gelegen Kannestraat zn / Rollegemseweg zn, 8510 Rollegem (Kortrijk);

Bespreking van het dossier :

1 DE FEITEN

Het betreft een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning, gelegen Kannestraat zn / Rollegemseweg zn, 8510 Rollegem (Kortrijk), kadastraal bekend KORTRIJK 10 AFD/ROLLEGEM/, sectie C, nrs. 0303A, 0305A, 0306B, 0307A, 0308A, 0310A, 0312A.

Het *ontwerp* voorziet in het inrichten van een klei-ontginningsgroeve met toebehoren, ontginnen en opvullen.

Op 8 februari 2013 heeft N.V. WIENERBERGER DIV. POTTELBERG, Moeskroensesteenweg(Aal) 296, 8500 Kortrijk, de aanvraag ingediend.

Op 22/02/2013 heeft de gemeente het resultaat van *het ontvankelijkheids- en volledigheidsonderzoek* verstuurd naar de aanvrager.

Er is een *openbaar onderzoek* gehouden van 25 februari 2013 tot 26 maart 2013.

Er werden 3398 bezwaarschriften ingediend, waarvan 2 collectief.

Deze bezwaren handelen over :

- Instabiliteit omliggende gronden en panden
- Geluidshinder
- Stofhinder
- Visuele hinder en landschappelijke impact
- Onveiligheid en verkeersleefbaarheid
- Verstoren waterbalans



- Waardevermindering
- Geen maatschappelijk draagvlak
- Locatie
- Strijdig met GRS en met Oppervlakedelfstoffendecreet
- Nabestemming
- Hiaten in aanvraag
- MER rapport.

Het advies van *Onroerend Erfgoed* was *gunstig met voorwaarden*.

Het advies van *LNE-Land en Bodembescherming Ondergrond, Natuurlijke Rijkdommen* was *ongunstig voor de aanleg van de infiltratiebekkens en gunstig met voorwaarden voor het overige*.

Het advies van *Directie Mobiliteit en Infrastructuur* was *gunstig met voorwaarden*.

Het advies van *Directie Leefmilieu-Team Vergunningen en Subsidies* was *gunstig met voorwaarden*.

Het advies van *Directie Leefmilieu-Team Projecten* was *gunstig met voorwaarden*.

Door het college van burgemeester en schepenen werd op 18 april 2013 advies gevraagd aan de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar. Het advies werd niet ontvangen en de termijn is verstreken zodat het college aan de adviesvereiste is voorbijgegaan.

Op 3/06/2013 beslist het college van burgemeester en schepenen tot *weigering* van de vergunning.

De motivering luidt als volgt:

...

Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

Op basis van het voorliggende dossier en omwille van de juridische onduidelijkheid m.b.t. het voldoen aan de voorwaarde tot het toevoegen van een adequaat, volledig, actueel én goedgekeurd MER kunnen onvoldoende garanties geboden worden dat de woon- en leefkwaliteit in de ruimere omgeving voldoende gegarandeerd zal blijven en kan het dossier niet in zijn integraliteit beoordeeld worden.

Conform artikel 4.3.1.§1.1° van de VCRO wordt een stedenbouwkundige vergunning geweigerd indien het gevraagde onverenigbaar is met o.a. :

- a) stedenbouwkundige voorschriften of verkavelingsvoorschriften, voor zover daar niet op geldige wijze is afgeweken;*
- b) een goede ruimtelijke ordening.*

In casus :

- a) de aanvraag is verenigbaar met de geldende stedenbouwkundige voorschriften, i.c. met de geldende bestemmingen. Vanuit dat oogpunt is er geen planologisch of principieel bezwaar tegen de ontginning van de Klijtberg in Rollegem;*
- b) de aanvraag vertoont - in zijn huidige samenstelling - gebreken en/of onduidelijkheden waardoor de impact op de ruimere omgeving niet volledig duidelijk is (bvb. op vlak van mobiliteit en grondwater). Daardoor kan op basis van de beschikbare gegevens niet worden uitgesloten dat de goede ruimtelijke ordening in het gedrang kan komen.*

De stedenbouwkundige vergunning kan bijgevolg op basis van art. 4.3.1. van de VCRO niet verleend worden op basis van de aanvraag in zijn huidige samenstelling.

Beoordeling van de milieueffecten

Project-MER

Het voorgenomen project is onderworpen aan de MER-plicht volgens rubriek 23 van bijlage I van het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 m.n. 'Steengroeven en dagbouw mijnen, met inbegrip van ontginningen van oppervlaktedelfstoffen of grind, met een terreinoppervlakte van meer dan 10 ha, ...'.

Voor de eerste aanvraag tot milieuvergunning werd een project-MER rapport opgesteld. Het MER rapport werd door het departement Leefmilieu, Natuur en Energie, Afdeling Milieu- Natuur- en Energiebeleid goedgekeurd op 16 juni 2008.

De eindconclusie van het project-MER :

"Mits het volgen van de milderende maatregelen heeft het project tijdens de ontginningsperiode aanvaardbare milieueffecten. De voornaamste negatieve effecten die nog zullen voorkomen zijn effecten op de verkeershinder en -veiligheid in het centrum van Aalbeke. Deze worden vermoedelijk (gedeeltelijk) verholpen met de herinrichting van de wegeninfrastructuur in de buurt van Aalbekeplaats. De plannen hiervoor zijn echter nog in opmaak waardoor het mogelijk is om rekening te houden met de aanwezigheid van vrachtverkeer ten gevolge van het project. Hinder voor de omwonenden door geluid en stof en hinder voor de avifauna is zeer beperkt. Na afwerking is de globale balans duidelijk positief voor het landbouwgebruik".

Aanvullende nota bij het project MER

De vorige aanvraag tot milieuvergunning werd ingetrokken omwille van de vele bezwaren omtrent mobiliteit en de waterbeschikbaarheid in de waterputten. Er werd een aanvullende nota bij het MER van 2008 opgemaakt.

Per discipline werden de conclusies uit het project-MER hernomen en verder uitgewerkt voor de ontginning volgens de ontginningsmethode "snelle validatie" en rekening houdend met de nu beschikbare ontginningsapparatuur en verwerkingsinstallaties.

Het project-MER en de aanvullende nota werden bij de aanvraag tot stedenbouwkundige aanvraag gevoegd en dienen samen gelezen te worden.

De bijkomende studies zijn vrij omvangrijk en dienen grondig te onderbouwen dat het oude MER nog voldoende actueel is en dat de conclusies uit het MER nog steeds overeind blijven op basis van de aanvullende studies (2 aanvullende studies en een actualisatie).

Er kan vanuit worden gegaan dat het milieueffectenrapport dat in 2008 werd goedgekeurd en gebaseerd is op metingen in de periode 2006-2008 onvoldoende actueel is om voorliggende bouwaanvraag (2013) te beoordelen. De aanvrager stelt echter in het kader van voorliggende aanvraag dat het MER uit 2008 wél nog steeds onverminderd van toepassing is. Deze stelling wordt echter onmiddellijk ontkracht doordat de aanvrager zelf aanvullende nota's aan 'dit MER toevoegt, die de conclusies van het MER verder moeten onderbouwen. Bovendien blijkt uit de ingewonnen adviezen dat de onderzochte effecten in het oude MER én de aanvullende nota's onvoldoende (of foutief) zijn. Aangezien de aanvullende nota's niet dezelfde procedure van inzage, openbaarheid en validatie hebben doorlopen als in een normale MER-procedure het geval is, kunnen de waarborgen van een goedgekeurd MER hier niet ingeroepen worden.

Conclusie

Voorliggende aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning kan niet verleend worden omwille van de juridische onduidelijkheid m.b.t. het voldoen aan de voorwaarde tot het toevoegen van een adequaat, volledig, actueel en goedgekeurd MER.

ALGEMENE CONCLUSIE



Uit bovenstaande bespreking en motivering blijkt dat de voorliggende aanvraag niet in overeenstemming is of kan gebracht worden mits het opleggen van de nodige voorwaarden, met de wettelijke bepalingen alsook met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving.

Het college van burgemeester en schepenen respecteert de bestemmingsaanduiding als ontginningsgebied, zoals vastgelegd door de hogere overheid, maar is bezorgd over de goede ruimtelijke ordening in het algemeen belang en in het belang van de omwonenden. Na studie van het MER dat toegevoegd was aan het dossier, komt nu met name te blijken dat dit belangrijk stuk mankementen vertoont op inhoudelijk en formeel vlak. Vanuit de genoemde bekommernis van goed bestuur en in het belang van de zorg die besteed wordt aan een goede ruimtelijke ordening, dient dit dossier op heden dan ook negatief geadviseerd te worden.

Per beveiligde zending, verstuurd op 3/07/2013, stelt mter. Frank Vanden Berghe namens N.V. WIENERBERGER DIV. POTTELBERG beroep in bij de deputatie.

Het beroepschrift is als volgt gemotiveerd :

- *de aanvraag is volledig in overeenstemming met het gewestplanvoorschrift van ontginningsgebied.*
- *De veiligheid werd specifiek onderzocht in het kader van de milieuvergunningaanvraag. Via de gekoppelde milieuvergunning zijn er voldoende waarborgen dat er geen hinder wordt veroorzaakt.*
- *De inplanting van de overkapping nabij de bestaande hoeve beperkt de visuele hinder. Bovendien bevindt de overkapping zich aan de noordkant, 4 m onder het maaiveldniveau. Aanvrager heeft geen bezwaar dat de metalen profielen en dakstructuur van de overkapping van vergunning worden uitgesloten.*
- *Het in- en uitrijden uit de groeve kan vlot gebeuren. De ontsluiting gebeurt ook veilig.*
- *Het kan niet worden betwist dat de ontginning impact zal hebben op de watertoestand. Dit werd evenwel in het MER afdoende onderzocht. Uit een bijkomende studie is gebleken dat het nuttig is om twee infiltratiebekkens te voorzien. De bekkens zijn concreet in huidige stedenbouwkundige aanvraag uitgewerkt. Hiermee wordt een maximaal positief resultaat voor de buurt nagestreefd.*
- *Het gebied van de aanvraag is gecatalogeerd als 'minder waardevol' gebied. Enkel een minimale fractie die geen eigendom is van aanvrager is een gemengd gebied van biologisch waardevolle en minder waardevolle elementen. Dit ligt buiten de te ontginnen zone.*
- *Wie in de nabijheid van ontginningsgebied woont, weet dat deze bestemming zich ooit kan realiseren. Niemand heeft ook een absoluut recht op een ongewijzigde leefomgeving. Het aanvraagdossier heeft zeker niet enkel oog voor economische motieven maar heeft aandacht besteed aan het bereiken van een evenwicht.*
- *De locatiekeuze is wel degelijk verantwoord. Er is geen strijdigheid met het GRS noch met het oppervlaktedelfstoffendecreet. De bewering dat de ontginning in functie zou staan van later storten is onbewezen. Niets is minder waar. Wat betreft de opvulling gebeurt dit niet met afvalstoffen noch met verontreinigde bodem.*

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar heeft overeenkomstig art. 4.7.22 VCRO op 4 september 2013 een verslag opgemaakt.

De aanvrager heeft gevraagd om gehoord te worden. Alle partijen werden uitgenodigd voor de hoorzitting van 10/09/2013 om 10:15 uur.

Aanvrager, behoorlijk bijgestaan en vertegenwoordigd door raadsman, was aanwezig en werd gehoord in zijn middelen door gedeputeerde Franky De Block.



2 GELDENDE WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE VOORSCHRIFTEN

De aanvraag is volgens het *gewestplan Kortrijk* (KB 04.11.1977) gelegen in *ontginningsgebied, grondkleur agrarisch gebied*.

Ontginningsgebieden.

In deze gebieden dient rondom een afzonderingsgordel te worden aangelegd, waarvan de breedte vastgesteld wordt door de bijzondere voorschriften. Na de stopzetting van de ontginningen dient de oorspronkelijke of toekomstige bestemming, die door de grondkleur op het plan is aangegeven, te worden geëerbiedigd. Voorwaarden voor de sanering van de plaats moeten worden opgelegd opdat de aangegeven bestemming kan worden gerealiseerd.

Agrarische gebieden.

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 verblijfsgelegenheid voor zover deze een integrerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaakt, en eveneens para-agrarische bedrijven. Gebouwen bestemd voor niet aan de grond gebonden agrarische bedrijven met industrieel karakter of voor intensieve veeteelt, mogen slechts opgericht 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.

In de beslissing van het college van burgemeester en schepenen wordt verwezen naar het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Klei van Ieper en Maldegemklei dd. 12.10.2012. De aanvraag is niet gelegen binnen een specifiek deelplan zodat de bestemming volgens het gewestplan onverminderd van toepassing blijft.

3 VERSLAG PROVINCIAAL STEDENBOUWKUNDIG AMBTENAAR (art. 4.7.22. VCRO)

De Deputatie heeft kennis genomen van het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar. De conclusie luidt als volgt:

"Het ontwerp voorziet het ontginnen en terug opvullen van een kleigroeve (met toebehoren).

Op 26/04/2013 verleende de Provinciale Milieuvergunningscommissie een voorwaardelijk gunstig advies. Op 08/08/2013 besliste de deputatie om de milieuvergunning te verlenen onder voorwaarden.

De plaats van de aanvraag is volgens het gewestplan gelegen in een ontginningsgebied met nabestemming agrarisch gebied.

De bestemming als ontginningsgebied werd nooit gewijzigd of in vraag gesteld hoewel daartoe meermaals de gelegenheid bestond.

De aanvraag is in overeenstemming met de bepalingen van het gewestplan.

De gevraagde opvulling is er op gericht om de nabestemming te realiseren.

De overkapping kan worden beschouwd als een aanhorigheid bij de graverij.

Het college van burgemeester en schepenen is van mening dat het MER mankementen vertoont op inhoudelijk en formeel vlak. De kwestie van de al dan niet toereikendheid van het MER kwam reeds uitvoerig aan bod n.a.v. de milieuvergunningsaanvraag:



De deputatie kan vervolgens alleen maar vaststellen dat de geschetste chronologie ook duidelijk maakt dat de gevolgde MER-procedure initieel amper of geen opmerkingen met zich heeft meebracht. De deputatie stelt vast dat de bevoegde Vlaamse dienst MER het oorspronkelijke MER heeft conform verklaard. Het bedrijf heeft nadien (op 13/11/2012) bijkomende studies uitgevoerd inzake grondwater en mobiliteit. Hieromtrent werd contact genomen met de dienst MER. Die heeft gesteld dat men kan oordelen dat die aanvullende studies een verdere optimalisatie zijn van hetgeen vroeger in het MER onderzocht werd door de effecten meer te kwantificeren en dat het bedrijf er kan voor opteren om die nota's aanvullend bij het MER in de nieuwe vergunningsprocedure te gebruiken. Die aanvullende studies werden in het nieuwe openbaar onderzoek over die vergunningsaanvraag meegenomen en ze veranderen niet rechtstreeks aan het voorwerp van de aanvraag. Dit weerlegt naar het oordeel van de deputatie afdoende de opmerkingen hieromtrent van stad Kortrijk en de bezwaarindieners.

Ook in het kader van voorliggende stedenbouwkundige aanvraag wordt deze conclusie bijgetreden.

Uit de beslissing van de deputatie tot het verlenen van de milieuvergunning onder voorwaarden van 8/08/2013 blijkt dat de aanvraag beantwoordt aan de geldende milieutechnische normen en dat de inrichting op een veilige manier kan worden uitgbaat en zonder ontoelaatbare hinder voor de directe omwonenden.

De aspecten geluid, emissies – stofhinder, stabiliteit, veiligheid, bodem, oppervlaktewater en grondwater werden reeds grondig onderzocht n.a.v. de milieuvergunningsaanvraag. Hierbij kan verwezen worden naar de beslissing van de deputatie van 8/08/2013 tot het verlenen van de milieuvergunning onder voorwaarden.

De aanvraag voorziet het overwelden van een baangracht, gelegen langs de Kannestraat, d.m.v. het plaatsen van een betonbuis met diameter 40 cm over een lengte van ca 45 m. Bijgevolg moet de aanvraag voldoen aan de bepalingen van de provinciale verordening inzake het overwelden van baangrachten (goedgekeurd bij MB 23/07/2008, in werking getreden op 1 november 2008).

De aanvrager motiveert de overwelling. Momenteel worden wel geen compenserende maatregelen voorzien. Er kunnen bijvoorbeeld geperforeerde buizen voorzien worden. Dit moet verder verduidelijkt worden op de hoorzitting.

Een cruciaal aspect van voorliggende aanvraag is het mobiliteitsaspect.

Bij het toekennen van de milieuvergunning op 8/08/2013 heeft de deputatie als voorwaarde opgelegd dat Wienerberger in de eerste 6 maanden na opstart enkel vervoer mag organiseren langs het basisscenario zoals uitgewerkt in het MER (Rollgemestraat – aalbeeksestraat – Bergstraat – N43).

Van 1992 tot eind 2008 (voor het inhuldigen van de nieuwe brug over vaart op de Kanaalweg) heeft Wienerberger probleemloos via de historische route gereden (van Heestert naar Aalbeke) in het kader van de uitbating van de groeve te Heestert. Dit betrof toen maximaal 6 opleggers per u en per rijrichting. Door het vergroten van de nuttige capaciteit van de opleggers van 25 ton naar 30 ton daalde het aantal vrachten per uur naar maximaal 5 (invoer capaciteit is beperkende factor) tot eerder gemiddeld 4/u.

De exploitant vraagt een maximum van 6 vrachtwagens per uur. Dit maximum kan uiteraard nooit overschreden worden. Er wordt voorgesteld om dit maximum van 6 vrachtwagens per uur per rijrichting op te nemen in de voorwaarden.

Met een beperking van het aantal vrachten tot maximum 6 vrachtwagens per uur per rijrichting en mits het opleggen van de transportmodaliteiten zoals opgenomen in de milieuvergunning verleend door de deputatie op 8/08/2013 (zandontginning gebeurt niet samen met

kleiontginning, een ontginningscampagne gebeurt niet samen met een aanvulcampagne, geen ontginning en aanvulling tijdens schoolverlofperiodes, geen transport tijdens uren waarbij kinderen naar school gaan en huiswaarts keren, enkel transport van 7u tot 19u en maximaal 4 vrachten/uur gemiddeld) is de mobiliteitsimpact aanvaardbaar te noemen.

Naar aanleiding van het toekennen van de milieuvergunning heeft de deputatie zich ook geëngageerd om de exploitatie nauwgezet op te volgen. Daartoe wordt een begeleidingscommissie in het leven geroepen, bestaande uit een vertegenwoordiging van provincie- en stadsbestuur, de betrokken wegbeheerders en de advies- en toezichhoudende instanties. Die commissie bespreekt jaarlijks de voortgang van de werken en de impact op de omgeving en evalueert de transportroutes en het aantal bewegingen. Binnen de 6 maanden na de effectieve opstart komt deze commissie een eerste keer bijeen.

Door de inplanting van de overkapping op het laagste deel van de plaats van de aanvraag en door het feit dat de overkapping zich aan de noordkant ca 4 m onder maaiveldniveau bevindt, wordt de visuele impact deels beperkt. Vanaf de Kannestraat zal de visuele impact van de overkapping groter zijn. Bovendien worden aan de zuidzijde van de overkapping zonnepanelen voorzien. Ten zuiden van de overkapping wordt wel een groeninkleding voorzien bestaande uit streekeigen groen. De aanvraag bevat echter weinig informatie over deze groeninkleding.

In het beroepsschrift wordt aangehaald dat de aanvrager zich akkoord kan verklaren met een vergunning waarbij de metalen profielen en de dakstructuur worden uitgesloten om vervolgens de gewonnen grondstoffen op te slaan en te beschermen van wind en neerslag aan de hand van dekzeilen die worden gespannen tussen de betonnen keerwanden.

Er wordt voorgesteld om dit als voorwaarde op te nemen. Wanneer enkel de betonnen keerwanden voorzien worden, is de visuele impact beperkt.

*Bijgevolg stelt de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar aan de deputatie voor om het ingestelde beroep **gegrond** te verklaren en de stedenbouwkundige vergunning te verlenen mits het uitsluiten van de metalen profielen en de dakstructuur, mits het aantal vrachten beperkt wordt tot maximum 6 vrachtwagens per uur per rijrichting en mits het opleggen van de transportmodaliteiten zoals opgenomen in de milieuvergunning verleend door de deputatie op 8/08/2013 (zandontginning gebeurt niet samen met kleiontginning, een ontginningscampagne gebeurt niet samen met een aanvulcampagne, geen ontginning en aanvulling tijdens schoolverlofperiodes, geen transport tijdens uren waarbij kinderen naar school gaan en huiswaarts keren, enkel transport van 7u tot 19u en maximaal 4 vrachten/uur gemiddeld).*

Op de hoorzitting moet verduidelijkt worden welke compenserende maatregelen genomen zullen worden zodat voldaan wordt aan de bepalingen van de provinciale verordening inzake het overwelden van baangrachten (goedgekeurd bij MB 23/07/2008, in werking getreden op 1 november 2008). Deze compenserende maatregelen worden als voorwaarde opgelegd."

4 MOTIVATIE STANDPUNT DEPUTATIE

De Deputatie motiveert haar standpunt als volgt :

4A BESCHRIJVING VAN DE AANVRAAG

De plaats van de aanvraag is gelegen langs de Kannestraat en de Rollegemseweg in Rollegem (Kortrijk). Het noordelijk deel van de plaats van de aanvraag ligt op een heuveltop, vanaf deze top helt het terrein sterk af in zuidelijke richting. Het hoogteverschil tussen de hoogstgelegen en de laagstgelegen delen bedraagt ca 20 m. Het gebied is gelegen ten westen van Bellegem. De omgeving is agrarisch. Binnen een straal van 100 m rond de ontginningszone bevinden zich een 10-tal woningen.



Het *ontwerp* voorziet het ontginnen en terug opvullen van een kleigroeve (met toebehoren). Het betreft een nog niet eerder aangesneden ontginningsgebied met een netto ontginningsoppervlakte van 27 ha, waarvan thans een oppervlakte van ca. 14,2 ha zal worden ontgonnen. De klei zal gebruikt worden ter bevoorrading van de pannenfabriek van Wienerberger te Aalbeke. Het transport zal gebeuren door vrachtwagens.

De aansluiting van het ontginningsgebied zal gebeuren via een inrit langs de Rollegemseweg en via een in-/uitrit, voorzien van werflichten, langs de Rollegemsestraat via de Kannestraat. Deze worden afgesloten door een schuifpoort.

Er zal ontgonnen worden volgens het in de mer voorgestelde principe van de "snelle validatie": de ontginning start aan de meest oostelijk gelegen (en hoogste) kant en gebeurt vanuit één voortschrijdend front in tegenwijzerzin. De ontginningsdiepte bedraagt maximum 22,5 m.

Er wordt in campagnes ontgonnen (maximaal 8 kleicampagnes en 18 zandcampagnes per jaar). De nabestemming van het gebied is agrarisch gebied. Om deze nabestemming te realiseren zal de put opgevuld worden tot op het niveau van het oorspronkelijk maaiveld met niet verontreinigde gronden.

Opdat het zand inzetbaar zou zijn in de productie dient dit droog gestockeerd te worden. Hiertoe wordt een overkapping aangevraagd van 70 m op 35 m. Het afdak heeft volgens de doorsnedes en aanzichten op schaal 1/100 een kroonlijsthoogte van maximum 8,2 m en een nokhoogte van ca 13 m. De overkapping bestaat uit een keerwand in beton met daarop gegalvaniseerde staalprofielen. Voor de dakbedekking worden gecoate geprofileerde stalen dakplaten voorzien en aan de zuidzijde zonnepanelen als groene energiebron voor de behoeftes van de groeve. De overkapping wordt ingeplant langs de zuidelijk en laagstgelegen uitrit (naar de Rollegemsestraat). De overkapping zal zich aan de noordkant ca 4 m onder maaiveldniveau bevinden. Aansluitend bij de overkapping wordt een verharde zone voorzien met wielwassing om de grondresten op de openbare weg maximaal te voorkomen. Ten zuiden van de overkapping wordt streekeigen groen voorzien.

De aanvraag voorziet ook het plaatselijk inbuizen van een baangracht gelegen langs de Kannestraat.

Op 26/04/2013 verleende de Provinciale Milieuvergunningscommissie een voorwaardelijk gunstig advies. Op 08/08/2013 besliste de deputatie om de *milieuvergunning* te verlenen onder voorwaarden.

4B TOETSING AAN WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE BEPALINGEN

De plaats van de aanvraag is volgens het **gewestplan** gelegen in een ontginningsgebied met nabestemming agrarisch gebied.

De ontginningsgebieden. In deze gebieden dient rondom een afzonderingsgordel te worden aangelegd, waarvan de breedte vastgesteld wordt door de bijzondere voorschriften. Na de stopzetting van de ontginningen dient de oorspronkelijke of toekomstige bestemming, die door de grondkleur op het plan is aangegeven, te worden geëerbiedigd. Voorwaarden voor de sanering van de plaats moeten worden opgelegd opdat de aangegeven bestemming kan worden gerealiseerd.

De bestemming als ontginningsgebied werd nooit gewijzigd of in vraag gesteld hoewel daartoe meermaals de gelegenheid bestond. Dit blijkt ook duidelijk uit de in het advies van de milieuvergunningscommissie geschetste chronologie:

Voor de delfstoffenzone "Dakpannenklei in het Kortrijkse" werd in 1999 door ANRE (de huidige DNR) en ARP een delfstoffennota opgesteld. Deze had dezelfde doelstelling als wat later in het



oppervlakedelfstoffendecreet een bijzonder oppervlakedelfstoffenplan genoemd werd., namelijk op een verantwoorde wijze nieuwe ontginningszones zoeken. In eerste instantie werd de behoeftebepaling voor de dakpannenklei uitgevoerd. Voor de klei uit het Lid van Aalbeke bedroeg de geschatte behoefte 150.000 m³/jaar. Vervolgens werden de mogelijke ontginningsgebieden beoordeeld op hun geologische-economische en hun ruimtelijke/milieu aspecten. Hierin werd rekening gehouden met de aspecten wonen, natuur, landschap, landbouw en verkeer. Onder andere met volgende punten werd rekening gehouden:

- De zuiver geologische beschikbaarheid van de verschillende benodigde kwaliteiten klei
- De bestemming van het gewestplan
- De afstand tussen de (potentiële) ontginningsgebieden en de dakpannenfabriek is bij voorkeur zo klein mogelijk
- De grootte van het ontginningsgebied. Grote gebieden zijn zowel economisch als geologisch rendabeler te exploiteren
- De ontsluiting van de ontginningsgebieden. Er wordt bij voorkeur maximaal gebruik gemaakt van hoofdwegen en primaire wegen
- De ligging van de ontginningsgebieden ten opzichte van woongebieden. Dit in functie van de gewenste ontwikkelingen van de concentratie van wonen en werken in zowel het regionaalstedelijk gebied Kortrijk als in (de kernen van) het buitengebied
- De huidige en potentiële landschappelijke en natuurwaarden van de vallei van de Leie en op de West-Vlaamse Heuvels
- De aanwezigheid van aaneengesloten ruimtelijk-functioneel samenhangende landbouwgebieden in functie van het behoud en de versterking van de grondgebonden landbouw.

Voor de blauwe dakpannenklei werden 12 potentiële ontginningsgebieden geselecteerd. Hieruit kwamen de gebieden Kobbestraat, het oostelijk deel van Kwadestraat en Rollegemseweg naar voor als prioritair aan te snijden gebieden.

Aan het gebied Rollegemseweg (en zijn uitbreiding) werd een agrarische nabestemming toegekend met de bijkomende voorwaarde dat de ontginning zodanig gefaseerd dient te worden dat de aan de landbouw onttrokken zone in de tijd zo beperkt mogelijk is.

De geselecteerde gebieden voor dakpannenklei werden op basis van de oppervlakedelfstoffennota via de gewestplan-wijziging van 15/2/2001 (gepubliceerd in BS op 21/8/2001) bestemd en behielden zo hun juridische verankering als ontginbare gebieden.

In uitvoering van het oppervlakedelfstoffendecreet en het Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen werden het Bijzonder Oppervlakedelfstoffenplan "Klei van Ieper en Maldegemklei" (VR 28 november 2008) en het RUP "Klei van Ieper en Maldegemklei" (VR 12 oktober 2012) opgemaakt.

In het RUP 'oppervlakedelfstoffenzone klei van Ieper en Maldegemklei' werd een bestaand ontginningsgebied op 2 km "Markesteen Aalbeke" geschrapd.

Hieruit blijkt nogmaals de intentie om voorliggende ontginningsgebied te behouden. Op dat moment had voor het ontginningsgebied Rollegem kunnen geschrapd worden.

De keuze om te ontginnen in de twee ontginningsgebieden W63 en W50 komt voort uit de prioritisering die in de delfstoffennota voor de oppervlakedelfstoffenzone "Dakpannenklei in het Kortrijkse" naar voor geschoven werd. Daarin kwamen drie gebieden naar voor als prioritair te ontginnen gebieden. De keuze voor de eerst aan te snijden ontginningsgebieden werd dus door de Vlaamse overheid vooropgesteld.

Ook bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk (gewestelijk RUP 20/1/2006) werd de bestemming van het betrokken gebied niet in vraag gesteld of gewijzigd.

De gevraagde zone is dus sinds 1977 bestemd als ontginningsgebied.

De aanvraag is in overeenstemming met de bepalingen van het gewestplan.



De gevraagde opvulling is er op gericht om de nabestemming te realiseren.
De overkapping kan worden beschouwd als een aanhorigheid bij de graverij.

Het college van burgemeester en schepenen is van mening dat het **MER** mankementen vertoont op inhoudelijk en formeel vlak. De kwestie van de al dan niet toereikendheid van het MER kwam reeds uitvoerig aan bod n.a.v. de milieuvergunningsaanvraag.

In het advies van de Provinciale Milieuvergunningscommissie (hierna genoemd : PMVC) werd hierover het volgende aangehaald:

"Overeenstemming met titel I van het Vlaamse Milieureglementering

De inrichting valt onder toepassing van het besluit van de Vlaamse regering van 10/12/2004 (B.S. 17/02/2005) tot omzetting van de Europese Richtlijn 97/11/EG aangaande de milieueffectenrapportering.

De inrichting behoort tot de categorieën van bijlage 1 waarvoor een project-MER moet worden opgesteld:

"23): Steengroeven en dagbouw mijnen, met inbegrip van ontginningen van oppervlaktedelfstoffen of grind, met een terreinoppervlakte van meer dan 10 hectare, of turfwinning met een terreinoppervlakte van meer dan 150 hectare"

Het project-MER "Exploitatie van Ieperaanklei: Ontginningsgebieden NV Wienerberger Rollegemseweg Rollegem (Kortrijk) en NV Wienerberger Kwadestraat Heestert (Zwevegem)" werd opgemaakt door AEOLUS BVBA.

Het werd goedgekeurd door de afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid (AMNEB) van LNE op 16/06/2008 (PRMER-0210-GK).

Het kennisgevingsdossier is door de Dienst Mer van de afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid volledig verklaard op 18 augustus 2006. De terinzagelegging bij het gemeentebestuur van Zwevegem liep van 8 september tot 8 oktober 2006. In de stad Kortrijk liep de terinzagelegging van 30 oktober tot 28 november 2006. Deze terinzagelegging werd aan de bevolking op een gepaste wijze aangekondigd. Parallel werden de adviezen bij de administraties en openbare besturen gevraagd.

Er werd 1 inspraakreactie ontvangen. "Ik heb enkele opmerkingen ivm de kleiwinning aan de Rollegemseweg te Rollegem-Kortrijk.

- *daar ik niet aangesloten ben op de waterleiding, ben ik afhankelijk van mijn steenput. Door de geplande werken denk ik dat deze droog zal komen te staan en zal ik verplicht zijn om aan te sluiten op de waterleiding en dit brengt extra kosten met zich mee.*
- *Daar ik vlak voor de geplande uitrit van de kleigroeve woonachtig ben, zal dit heel waarschijnlijk lawaai- en stofhinder + wegbevuiling met zich meebrengen."*

Door de dienst Mer werden richtlijnen geschreven die de inhoudelijke aanpak van het project-MER weergeven, deze richtlijnen werden betekend op 11 december 2006. Tijdens de milieueffectrapportage werd overleg gepleegd: een eerste vergadering op 26 oktober 2006 voor de vastlegging van de richtlijnen en een tweede als ontwerptekstbespreking op 28 februari 2008. Het kennisgevingsdossier en het ontwerpverslag werden naar de verschillende administraties rondgestuurd voor adviezen en opmerkingen. Het definitieve milieueffectrapport werd ontvangen op 7 mei 2008. De goedkeuring van het definitieve milieueffectrapport wordt samen met dit goedkeuringsverslag betekend.

In de definitieve richtlijnen werd aangegeven dat de nodige aandacht dient besteed te worden aan het transport van en naar de pannenfabriek. Er werd duidelijk aangegeven dat andere alternatieven tijdens het verloop van de MER-studie kunnen voorgesteld worden.

Aan de hand van de criteria die vooropgesteld werden in de eerder betekende richtlijnen werd het MER conform verklaard. Het milieueffectrapport heeft voldoende invulling gegeven aan de



richtlijnen die overeenkomstig artikel 4.3.5§1 van het decreet betreffende de milieueffect - en veiligheidsrapportage van 18 december 2002 (BS 13 februari 2003) werden vastgesteld. Het MER bevat voldoende informatie om het aspect milieu een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming en werd op 16/6/2008 goedgekeurd.

In dit goedkeuringsverslag staat m.b.t. de mobiliteit het volgende: "De disciplines 'Mens - mobiliteit en landgebruik' en 'Mens - Stof- en geluidshinder' (hoofdstuk 6.6 en 6.7) worden goed besproken."

Naar aanleiding van opmerkingen uit de buurt en in overleg met de stad Kortrijk werd door de exploitant bijkomende studies uitgevoerd met betrekking tot de mobiliteit en de waterbeschikbaarheid in de boorputten van de omwonenden.

Het is de aanvrager steeds toegestaan extra informatie aan te reiken aan de vergunningverlenende overheid. Soms wordt in de milderende maatregelen van een MER gesuggereerd dat er extra onderzoek dient uitgevoerd te worden voor een vergunningsaanvraag kan ingediend worden.

Inzake de geldigheid van de gevolgde procedure kan het volgende vermeld worden.

De bijkomende verduidelijkingen van het MER werden voorgelegd aan de cel MER. De cel MER heeft Wienerberger niet opgelegd om een nieuw MER op te maken op basis van deze bijkomende studies. De globale beoordeling van het project is niet gewijzigd t.o.v. het project-MER."

In het besluit van de deputatie n.a.v. de milieuvergunningsaanvraag werd hieromtrent nog het volgende aangehaald:

"De deputatie kan vervolgens alleen maar vaststellen dat de geschetste chronologie ook duidelijk maakt dat de gevolgde MER-procedure initieel amper of geen opmerkingen met zich heeft meebracht. De deputatie stelt vast dat de bevoegde Vlaamse dienst MER het oorspronkelijke MER heeft conform verklaard. Het bedrijf heeft nadien (op 13/11/2012) bijkomende studies uitgevoerd inzake grondwater en mobiliteit. Hieromtrent werd contact genomen met de dienst MER. Die heeft gesteld dat men kan oordelen dat die aanvullende studies een verdere optimalisatie zijn van hetgeen vroeger in het MER onderzocht werd door de effecten meer te kwantificeren en dat het bedrijf er kan voor opteren om die nota's aanvullend bij het MER in de nieuwe vergunningsprocedure te gebruiken. Die aanvullende studies werden in het nieuwe openbaar onderzoek over die vergunningsaanvraag meegenomen en ze veranderen niet rechtstreeks aan het voorwerp van de aanvraag. Dit weerlegt naar het oordeel van de deputatie afdoende de opmerkingen hieromtrent van stad Kortrijk en de bezwaarindieners."

De deputatie sluit zich volledig aan op haar bovenvermelde beoordeling en die van de PMVC in de milieuvergunningsbeslissing dd. 8 augustus 2013 en neemt ze in het kader van de stedenbouwkundige aanvraag tot de hare. De aanvraag beantwoordt dan ook aan de geldende milieutechnische normen en de inrichting kan op een veilige manier worden uitgebaat zonder ontoelaatbare hinder voor de directe omwonenden.

Zoals ook blijkt uit de milieuvergunningsbeslissing, moet worden vastgesteld dat de aspecten geluid, emissies – stofhinder, stabiliteit, veiligheid, bodem, oppervlaktewater en grondwater aanvaardbaar zijn. Daarnaast werd in de beslissing van de deputatie van 8/08/2013 tot het verlenen van de milieuvergunning voorwaarden opgelegd om in voorkomend geval te remediëren. Bovendien blijkt uit het MER dat het gebied van de aanvraag gecatalogeerd is als biologisch minder waardevol gebied. Uit dit alles moet redelijkerwijs worden besloten dat er geen vermijdbare schade aan de natuur zal veroorzaakt worden, zodat ook is voldaan aan art. 16, §1 van het natuurbehouddecreet van 21 oktober 1997.



Naar aanleiding van de bouwaanvraag werd door de dienst **Natuurlijke Rijkdommen** een ongunstig advies uitgebracht voor de aanleg van de infiltratiebekkens en een voorwaardelijk gunstig advies voor de overige onderdelen van de vergunningsaanvraag. Dit advies van 11/03/2013 is ondertussen achterhaald.

Op de vergadering van de provinciale milieuvergenningscommissie lichtte de exploitant de werking van de Infiltratiebekkens toe. De infiltratiebekkens zijn in cascade geplaatst omwille van de hellende topografie maar hebben een evenwaardige infiltratievolume. De infiltratiebekkens zullen nooit ter hoogte van de actieve ontginningszone worden aangelegd maar enkel in de zones waar nog ontgonnen moet worden of er reeds ontgonnen en opgevuld is. De afstand tussen een infiltratiebekken en de actieve ontginningszone bedraagt minimaal 50m. De infiltratiebekkens worden gedempt van zodra ze op minder dan 50 m van de actieve zone komen te liggen of de cascade wordt onderbroken door het gekanaliseerd (buizen) uitschakelen van een bekken.

Hiermee wordt tegemoetgekomen aan de opmerkingen geuit door de dienst Natuurlijke Rijkdommen.

Het ontwerp voldoet aan de bepalingen van de **gewestelijke verordening** inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater, die in werking trad op 1 februari 2005.

De **watertoets** is opgenomen in het decreet integraal waterbeheer, art. 8 en is van kracht sinds 24.11.03. 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 inrichting bevindt zich niet in (mogelijk) overstromingsgevoelig gebied en is gesitueerd in het Boven-Scheldebekken.

In het projectgebied komen geen waterlopen voor. Effecten op de structuurkwaliteit van oppervlaktewaters komen dus niet voor.

Het water zal nooit rechtstreeks geloosd worden. Hemelwater en insijpelend freatisch water dat in de put zal komen, zal zich verzamelen in het diepste punt van de put en zal vandaar sporadisch afgepompt worden indien er teveel water in de put blijft staan. De put zal dus werken als een soort van buffer. Als er gepompt zal worden, wordt het water via een cascade van infiltratiebekkens naar het omliggende grachtenstelsel afgevoerd.

De verwachting is dat slechts een klein deel van het water werkelijk het omgevende grachtenstelsel zal bereiken, gezien het grootste deel zal infiltreren via de infiltratiebekkens.

Ter hoogte van de overkapping en de daaraan grenzende verharding wordt een bufferbekken aangelegd, waarin het afstromend water opgevangen wordt. Vanuit dit bekken is een overloop (vertraagde afvoer) voorzien naar de langsracht aan de Kannestraat.

Gelet op de ligging van de inrichting en de voorzieningen, wordt er geen bijkomende impact verwacht op de waterhuishouding, zodat kan geconcludeerd worden dat huidige aanvraag geen bijkomend schadelijk effect zal veroorzaken.

Er kan gesteld worden dat het schadelijk effect van de grondwaterwinning op het milieu en op het grondwatersysteem beperkt is.

De aanvraag voorziet het overwelfen van een baangracht, gelegen langs de Kannestraat, d.m.v. het plaatsen van een betonbuis met diameter 40 cm over een lengte van ca 45 m. Bijgevolg moet de aanvraag voldoen aan de bepalingen van de **provinciale stedenbouwkundige verordening inzake het overwelfen van baangrachten** (goedgekeurd bij MB 23/07/2008, in werking getreden op 1 november 2008).

Volgens artikel 5 van de provinciale stedenbouwkundige verordening inzake het overwelfen van baangrachten mag de lengte van de overwelfing of inbuizing maximum 5 m bedragen. De vergunningverlenende overheid kan een afwijking op de maximale lengte toestaan om één van de volgende redenen :



- voor werken van algemeen belang
- omwille van redenen van gezondheid of veiligheid voor de bewoners van de woning waarvoor de overwelving wordt aangelegd
- indien de breedte van vijf meter niet volstaat om toegang te verlenen tot het betreffende perceel of percelen

De aanvrager dient de noodzakelijkheid van afwijking van de maximale lengte uitdrukkelijk te motiveren.

Het feit dat de toegang tot het perceel gebruikelijk moet dienen voor andere voertuigen dan personenwagens en lichte bestelwagens, geldt als voldoende motivering om af te wijken tot 7,5 meter. Indien uit een gemotiveerde aanvraag blijkt dat 7,5 meter niet volstaat, kan de vergunningverlenende overheid hier eveneens van afwijken.

Elke overwelving of inbuizing van meer dan vijf meter moet vergezeld gaan van compenserende maatregelen ter plaatse die de infiltratie van hemelwater blijvend mogelijk maken, zoals een greppel, geperforeerde buizen, waterdoorlatende verhardingen.

De aanvrager motiveert de overwelving als volgt:

Omwille van veiligheidsredenen zou het profiel van de Kannestraat verbreed dienen te worden, om kruisende vrachtwagens mogelijk te maken. De vrachtwagens rijden best direct weg van de hoofdweg (Rollegemsestraat) en daarom is over een zekere lengte een verbrede baan nodig. Doordat wij onze in- en uitrit niet in het verlengde van het afslaan van de Rollegemsestraat hebben gelegd, verhinderen wij de visuele aantrekking van de chauffeurs op onze activiteit. Teneinde de hoofdweg direct vrij te hebben, kruisende verkeer toe te laten op een anders veel te smalle weg, de ingang niet zichtbaar open te stellen vanuit de hoofdweg,... is een verbreding van de weg noodzakelijk alsook een inbuizing over een lengte van ca. 45 meter. Deze lokale verbreding kan niet symmetrisch aan beide kanten van de smalle Kannestraat uitgevoerd worden omwille van een bestaande meidoornhaag die juist een deel van de visuele bescherming is. Indien wij de in- en uitrit meer naar het westen zouden aanleggen en de ander vork van de Kannestraat (richting hoeve Beaucarne) zouden gebruiken, zou dit minder goed zijn gezien (a) het drukke verkeer op dit deel van voornamelijk fietsers en (b) die open gracht voorzien is van alle nutsleidingen die jammer genoeg zeer ondiep zitten. De bestaande afvoer van water vanuit de Kannestraat is niet optimaal en zelfs bij hevige regen volgt het water niet de gracht maar de straat. Daarom heeft onze architect ook de inbuizing voorzien.

De PSA wijst dat er evenwel geen compenserende maatregelen worden voorzien. Op de hoorzitting werd een bijkomend plan gevoegd. In een aanvullend schrijven is verduidelijkt dat de compensatie door middel van geperforeerde buizen, zoals voorgesteld door de PSA technisch niet haalbaar is. Over de inbuizing moet namelijk zwaar verkeer kunnen passeren. Dit kan alleen over buizen uit gewapend beton. Geperforeerde buizen zijn echter uit niet-gewapend beton en zullen stuk gereden worden door het zware vrachtverkeer dat erover zal rijden.

De compensatie zal evenwel worden gerealiseerd door de aanleg van een interne gracht die als verbinding fungeert tussen de aan te leggen infiltratiebekkens. Deze gracht en waterbekkens zorgen voor de opvang van het hemelwater dat afvloeit van het bolvormig terrein waardoor enerzijds wateroverlast naar de omliggende terreinen en straten vermeden wordt en anderzijds om de verlaging van de grondwatertafel te verminderen/verhinderen door de buffering en de infiltratie van het opgevangen en uit de ontginningsput opgepompt hemelwater. De inbuizing over een lengte van ca. 55 m wordt gecompenseerd door de aanleg van een gracht als verbinding tussen deze infiltratie bekkens en dit over een totale lengte van 1175m. Deze verbindingsgracht zal aangelegd worden op de terreinen van Wienerberger waardoor het aflopend hemelwater in eerste instantie op eigen terrein wordt gebufferd en infiltreert en op die manier het grachtensysteem parallel aan de Kannestraat ontlast.

Op die manier wordt op een voldoende wijze in een compensatie voorzien. Het plan waarbij de compensatie wordt voorzien, wordt als voorwaarde bij de vergunning opgelegd.



4C BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

Een cruciaal aspect van voorliggende aanvraag is het mobiliteitsaspect.

De ontginning geeft aanleiding tot 3 soorten transporten: afvoer van zand, afvoer van klei en aanvoer van materiaal voor het aanvullen van de groeve. Het ene soort transport sluit het andere uit: wanneer er afvoer is van klei, kan geen afvoer van zand of aanvoer van aanvulmateriaal plaatsvinden of omgekeerd.

In het MER van 2008 werd 1 route weerhouden namelijk de kortste weg van de ontginning naar de dakpannenfabriek: Rollegemseweg, Rollegemsestraat, Aalbeeksestraat, Bergstraat, Moeskroensesteenweg. De gecumuleerde afstand tussen de ontginning en de fabriek bedraagt 9 km. Dit is de route die blijkens het MER van 1982 tot 2008 gevolgd werd door transporten vanuit de groeve te Heestert. Bij de opmaak van het MER en de publieke consultatie die werd gehouden gaf deze route tot geen opmerkingen van buurtbewoners aanleiding. De Dorpskern van Aalbeke blijft ook na herinrichting voorzien voor zwaar verkeer en maakt het MER niet achterhaald.

Gelet op de bezorgdheden geuit door omwonenden besliste de exploitant om ook wat betreft mobiliteit een bijkomend onderzoek te verrichten.

De studie werd uitgevoerd door ARCADIS Belgium (dd. 22.01.2012) en had als doel:

- inschatten hoe groot de extra verkeersdruk is ten gevolge de uitbating van de geplande kleigroeve;
- zoeken naar alternatieve ontsluitingsmogelijkheden om de bestaande knelpunten waar mogelijk te vermijden.

Uit de studie blijkt het volgende:

Voor klei worden maximaal 35 transporten per dag voorzien gedurende 32 werkdagen per jaar.

Voor zand zijn er 2 opties, afhankelijk van de te gebruiken installaties in de ontvangende fabriek:

optie 1: 18 transporten per dag gedurende 47 werkdagen per jaar of

optie 2: 54 transporten per dag gedurende 16 werkdagen per jaar

Wanneer geen transporten gedurende de schoolpieken plaatsvinden verlaagt het aantal transporten per dag (tot resp. 31, 16 of 48) maar verhoogt het aantal werkdagen tot 36 voor klei-afvoer en tot 53 of 18 voor zandafvoer.

Zand en klei worden niet op dezelfde ogenblikken afgevoerd.

Voor de aanvoer van aanvulmateriaal wordt gerekend op ca. 50 transporten per dag.

Het aanvullen gebeurt nooit te samen met een ontginning. De herkomst ervan is over alle windrichtingen verspreid.

De Rollegemsestraat, Aalbeeksestraat, Bergstraat en Rollegemseweg hebben als wegcategorie "lokale verbindingsweg". Deze wegcategorieën hebben een theoretische capaciteit van 1000 pae/u/richting/rijstrook en een capaciteit in functie van leefbaarheid van 650 pae/u/richting/rijstrook.

Uit de mobiliteitsstudie blijkt dat op het kruispunt Rollegemsestraat –Rollegemseweg voor de avondspits 753 pae geteld worden op het volledige kruispunt. De maximaal belaste rijrichting/rijstrook bedraagt 344 pae. Dit is 53 % van de capaciteit in functie van de leefbaarheid.

Bij ontginning of aanvulling, genereert de activiteiten in de groeve een bijkomend vrachtwagenverkeer van maximum **6 vrachtwagens per uur**, dit komt overeen met 15 pae. Dit is een **verhoging van 2 %**, hetgeen aanvaardbaar is.

De exploitant heeft op 24/4/2013 eigen tellingen van het toekomstig verkeer op rond punt Aalbeeksestraat/Rollegemsestraat in Rollegem uitgevoerd van 7u30 tot 17u45.



Hieruit blijkt dat in totaal gedurende de meettijd op de 4 assen samen 5.719 pae werden genoteerd over de 10 uur over de 4 assen samen.

Er werd maximaal 220 pae gemeten in een kwartier (dit van 8u15 tot 8u30). Er werd maximaal 725 pae gemeten in een uur (van 8 tot 9uur).

De Rollegemsestraat en Aalbeeksestraat hebben een capaciteit in functie van leefbaarheid van 650 pae/u/richting/rijstrook. Over 10 uur gemeten en 4 assen in beschouwing genomen is dit een grens van 26.000. Hieruit blijkt dat de gemeten trafiek ten opzichte van de leefbaarheidsgrens 22% bedraagt.

De maximale capaciteit van deze wegcategorieën bedraagt 1000 pae/u/richting/rijstrook. Over de meettijd en voor de 4 assen samen is de maximale capaciteit 40.000. Hieruit blijkt dat de gemeten trafiek ten opzichte van de capaciteitsgrens 14% bedraagt.

Indien alles omgerekend wordt naar uurcapaciteit is capaciteit in functie van leefbaarheid 650 pae/uur/richting/rijstrook. Over de 4 assen gerekend is de capaciteit in functie van leefbaarheid 2600. De gemeten trafiek ten opzichte van deze leefbaarheidsgrens bedraagt 28%.

Indien alles omgerekend wordt naar kwartiercapaciteit is capaciteit in functie van leefbaarheid 163 pae/kwartier/richting/rijstrook. Over de 4 assen gerekend is de capaciteit in functie van leefbaarheid 650. De gemeten trafiek ten opzichte van deze leefbaarheidsgrens bedraagt 34%.

De impact van de 6 opleggers per uur rijden (in geval van invoer zand aan grote snelheid), voor 4 vrachten per uur (klei) en de 2 vrachten per uur (zand trage snelheid) werden berekend.

Deze berekening staat als volgt opgenomen in het advies van de Provinciale Milieuvergunningscommissie:

Indien 6 vrachtwagens erbij (heen en terug) per uur dan is er een stijging van 2,3 % (op elke as komen er 6 vrachten bij/u => x 4, elke oplegger telt voor 2,5 PAE, delen door de leefbare capaciteit per as x de 4 assen) tov leefbaarheidsgrens van 650 en wordt in het slechtste kwartier de 34% dan 36,2% (vertrekkend van het max aantal PAE/kwartier, te verhogen met 6 opleggers/u, elke oplegger telt voor 2,5 PAE, x 4 omwille van de 4 assen op het kruispunt delen door 4 elke oplegger telt voor 2,5 PAE delen door de leefbare capaciteit/kwartier/as x 4 assen) van de leefbaarheidsgrens.

Indien 4 vrachtwagens erbij (heen en terug) per uur dat is er een stijging van 1,5% tov de leefbaarheidsgrens van 650 en wordt in het slechtste kwartier de 34% dan 35,4,2% van de leefbaarheidsgrens.

Indien 2 vrachtwagens erbij (heen en terug) per uur dat is er een stijging van 0,8% tov de leefbaarheidsgrens van 650 en wordt in het slechtste kwartier de 34% dan 34,6% van de leefbaarheidsgrens.

Uitgaande van de hoogst mogelijke bijkomende belasting blijkt dat de bestaande kruispuntconfiguraties bewaard kunnen blijven. Ook de wegvakken kunnen de extra gegenereerde voertuigen probleemloos afwikkelen. Daarbij moet vermeld worden dat deze aanname een worst-case scenario vormt. Indien wordt voorgesteld om de transporten t.g.v. ontginning buiten de spitsen te organiseren, stijgt de verkeersdruk voornamelijk tijdens de daluren. De effecten op de verkeersafwikkeling op kruispunt- of wegvakniveau zullen dan nog kleiner zijn dan hierboven vermeld.

Voor wat de **ontsluiting** van de groeve zelf betreft wordt de aansluiting langs Rollegemseweg enkel als inrit voorgesteld voor verkeer vanuit Marionetten en de aansluiting langs Rollegemsestraat als in- en uitrit.

Ter beveiliging wordt tevens voorgesteld om ter hoogte van de aansluiting langs Rollegemsestraat werflichten op te stellen die constant vrije doorgang geven aan verkeer op Rollegemsestraat, tenzij tijdens ontginning uitrijdend werfverkeer van op de site wordt gedetecteerd.



Wienerberger heeft op 11 juni 2013 op de plaatsen waar in 2005 en 2007 ook verkeerstellingen werden uitgevoerd nieuwe tellingen laten uitvoeren. De conclusies van die aanvullende studie zijn duidelijk : " Uitgaande van de hoogst mogelijke bijkomende belasting blijkt dat de bestaande kruispuntconfiguraties bewaard kunnen blijven. Ook de wegvakken kunnen de extra gegenereerde voertuigen probleemloos afwikkelen. De toename aan verkeer als gevolg van de geplande activiteiten vormt procentueel slechts een beperkt aandeel in de totale verkeersbelasting die op de gestelde locaties werd geïnventariseerd. Deze toename is alleszins kleiner dan de dagelijkse variatie die op deze locaties verwacht kan worden en kan als 'niet significant' beoordeeld worden."

In de aanvullende nota die door de aanvrager in overleg met de stad en de buurtbewoners is opgemaakt zijn vrijwillig een 5-tal scenario's onderzocht voor de transportroutes van de groeve naar de fabriek waarvan 4 scenario's gebruik maken van de bestaande wegenis waar nergens een tonnagebeperking geldt; in scenario 5 wordt een transportband tot de E403 (afstand ca. 250 m) met een exclusieve laad- en losplaats en rechtstreekse toegang tot de E403 verondersteld.

Dit aanbod van scenario's kwam vrijwillig tot stand en wijst er op zich niet op dat het MER zou achterhaald zijn

In **scenario 5** (groeve – transportband E403 – E17 – N58 – N43 -fabriek en terug via N43 – N58 – E17 – E403 met keerbeweging t.h.v. afrit Dottenijs) wordt de verkeersdruk op het onderliggende wegennet en doorheen de nabijgelegen woonkernen zeer sterk gereduceerd. Dergelijke oplossing is enkel realiseerbaar met medewerking en goedkeuring van andere overheden en dus mogelijks een lange termijnoplossing. De scenario kan dus op vandaag niet worden weerhouden.

Naar aanleiding van de milieuvergunningaanvraag stelde de deputatie vast dat momenteel de Vlaamse overheid voor scenario 5 (rechtstreekse aantakking op autostrade) geen toestemming kan geven omwille van juridische en planologische obstakels (in het dossier zit een schrijven dd. 12/11/2012 waarbij AWV als wegbeheerder laat weten dat een rechtstreekse toegang tot de hoofdweg niet wordt toegestaan – zie ook recent antwoord van Minister Crevits op parlementaire vraag hierover van parlementslid De Coene).

Naar aanleiding van de milieuvergunningaanvraag is gebleken dat de deputatie er net als de stad Kortrijk van overtuigd is dat een transportband tot de E403 en een exclusieve laad- en losplaats met rechtstreekse toegang tot autosnelweg een goed alternatief zou zijn voor de mobiliteitsimpact. De Vlaamse overheid kan hier momenteel echter geen toestemming voor geven omwille van juridische en planologische obstakels. De deputatie heeft daarom volgende bijzondere voorwaarde voorzien n.a.v. het verlenen van de milieuvergunning:

- Binnen de 2 jaar na deze beslissing legt de exploitant een rapport voor. Het bedrijf bestudeert daarin samen met alle betrokken diensten en overheden grondig en concreet de haalbaarheid van dit scenario en legt ook binnen dezelfde periode het stappenplan voor om de realisatie mogelijk te maken. Als blijkt dat dit scenario niet haalbaar is, dient elk gelijkwaardig alternatief dat de realisatie van het vrachtwagenverkeer via de autosnelweg mogelijk maakt, onderzocht te worden en desgevallend dient ook het stappenplan voor de realisatie voorgelegd te worden. Dit rapport wordt voorgelegd aan de begeleidingscommissie, die dit bespreekt binnen de 60 dagen. Binnen de daaropvolgende 60 dagen zal de deputatie hierover dan een inhoudelijke beslissing nemen. De deputatie zal dan het bedrijf verplichten om enkel de ontsluiting te voorzien via deze transportroute. Als de aanvrager niet tijdig of niet grondig deze bijkomende voorwaarde realiseert, zal de deputatie de opgelegde voorwaarden herbekijken en in voorkomend geval beduidend verstrengen.

De deputatie heeft zich geëngageerd om onmiddellijk na het definitief worden van de beslissing m.b.t. de milieuvergunning een 'scenario 5-werkgroep' samen te stellen met vertegenwoordigers



van de provincie, de stad, de wegbeheerders en de exploitant om deze voorwaarde verder uit te werken.

Bij het toekennen van de milieuvergunning op 8/08/2013 heeft de deputatie als voorwaarde opgelegd dat Wienerberger in de eerste 6 maanden na opstart enkel vervoer mag organiseren langs het basisscenario zoals uitgewerkt in het MER (Rollgemestraat – aalbeeksestraat – Bergstraat – N43).

Van 1992 tot eind 2008 (voor het inhuldigen van de nieuwe brug over vaart op de Kanaalweg) heeft Wienerberger probleemloos via de historische route gereden (van Heestert naar Aalbeke) in het kader van de uitbating van de groeve te Heestert. Dit betrof toen maximaal 6 opleggers per u en per rijrichting. Door het vergroten van de nuttige capaciteit van de opleggers van 25 ton naar 30 ton daalde het aantal vrachten per uur naar maximaal 5 (invoer capaciteit is beperkende factor) tot eerder gemiddeld 4/u.

De exploitant vraagt een **maximum van 6 vrachtwagens per uur**. Dit maximum kan uiteraard nooit overschreden worden. De PSA stelt voor om dit maximum van 6 vrachtwagens per uur per rijrichting op te nemen in de voorwaarden. De deputatie treedt dit standpunt bij.

Met een beperking van het aantal vrachten tot maximum 6 vrachtwagens per uur per rijrichting en mits het opleggen van de transportmodaliteiten zoals opgenomen in de milieuvergunning verleend door de deputatie op 8/08/2013 (zandontginning gebeurt niet samen met kleiontginning, een ontginningscampagne gebeurt niet samen met een aanvulcampagne, geen ontginning en aanvulling tijdens schoolverlofperiodes, geen transport tijdens uren waarbij kinderen naar school gaan en huiswaarts keren, enkel transport van 7u tot 19u en maximaal 4 vrachten/uur gemiddeld) is de mobiliteitsimpact aanvaardbaar te noemen.

Naar aanleiding van het toekennen van de milieuvergunning heeft de deputatie zich ook geëngageerd om de exploitatie nauwgezet op te volgen. Daartoe wordt een begeleidingscommissie in het leven geroepen, bestaande uit een vertegenwoordiging van provincie- en stadsbestuur, de betrokken wegbeheerders en de advies- en toezichthoudende instanties. Die commissie bespreekt jaarlijks de voortgang van de werken en de impact op de omgeving en evalueert de transportroutes en het aantal bewegingen. Binnen de 6 maanden na de effectieve opstart komt deze commissie een eerste keer bijeen.

Opdat het zand inzetbaar zou zijn in de productie van de pannenfabricage dient dit droog gestockeerd te worden. Daarenboven dient dit zand ook nog gehomogeniseerd te worden om natuurlijke onregelmatigheid uit te middelen. Hiervoor wordt er een **overdekte opslag** voorzien van 70 m op 35 m. Het afdak heeft volgens de doorsnedes en aanzichten op schaal 1/100 een kroonlijsthoogte van maximum 8,2 m en een nokhoogte van ca 13 m. De overkapping bestaat uit een keerwand in beton met daarop gegalvaniseerde staalprofielen. Voor de dakbedekking worden gecoate geprofileerde stalen dakplaten voorzien en aan de zuidzijde zonnepanelen als groene energiebron voor de behoeftes van de groeve. De overkapping wordt ingeplant langs de zuidelijk en laagstgelegen uitrit (naar de Rollegemsestraat). De overkapping zal zich aan de noordkant ca 4 m onder maaiveldniveau bevinden. Aansluitend bij de overkapping wordt een verharde zone voorzien met wielwassing om de grondresten op de openbare weg maximaal te voorkomen.

Ten zuiden van de overkapping wordt streekeigen groen voorzien.

Door de inplanting van de overkapping op het laagste deel van de plaats van de aanvraag en door het feit dat de overkapping zich aan de noordkant ca 4 m onder maaiveldniveau bevindt, wordt de visuele impact deels beperkt. Vanaf de Kannestraat zal de visuele impact van de overkapping groter zijn. Bovendien worden aan de zuidzijde van de overkapping zonnepanelen voorzien. Ten zuiden van de overkapping wordt wel een groeninkleding voorzien bestaande uit streekeigen groen. De aanvraag bevat echter weinig informatie over deze groeninkleding.

In het beroepsschrift wordt aangehaald dat de aanvrager zich akkoord kan verklaren met een vergunning waarbij de metalen profielen en de dakstructuur worden uitgesloten om vervolgens



de gewonnen grondstoffen op te slaan en te beschermen van wind en neerslag aan de hand van dekzeilen die worden gespannen tussen de betonnen keerwanden.
De PSA stelt voor om dit als voorwaarde op te nemen. Wanneer enkel de betonnen keerwanden voorzien worden, is de visuele impact beperkt. De deputatie treedt dit standpunt bij.

Op het grondplan van de ontworpen toestand na ontginning wordt expliciet aangeduid 'overkapping te verwijderen'.

Bijgevolg is de aanvraag in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening mits het uitsluiten van de metalen profielen en de dakstructuur en mits het opleggen van maximum 6 vrachtwagens per uur per rijrichting en mits het naleven van alle transportmodaliteiten (zoals ook opgelegd in de voorwaarden van de deputatie bij het verlenen van de milieuvergunning).

4D CONCLUSIE

Overwegende dat het ontwerp voorziet in het ontginnen en het terug opvullen van een kleigroeve (met toebehoren); dat mits naleving van het plan waarbij op passende wijze uitvoering wordt gegeven aan de compensatie zoals opgelegd in de provinciale stedenbouwkundige verordening op baangrachten; dat mits het uitsluiten van de metalen profielen en de dakstructuur; dat mits het opleggen van maximum 6 vrachtwagens per uur per rijrichting en mits het naleven van alle transportmodaliteiten (zoals ook opgelegd in de voorwaarden van de deputatie bij het verlenen van de milieuvergunning), de aanvraag voor vergunning in aanmerking kan komen;

Gelet op het verslag van de heer Gedeputeerde Carl VEREECKE, gegeven in zitting van heden;

BESLUIT:

Artikel 1: Het beroep ingesteld door mter. Frank Vanden Berghe namens N.V. WIENERBERGER DIV. POTTELBERG, Moeskroensesteenweg(Aal) 296 8500 Kortrijk, tegen de beslissing dd. 3/06/2013 van het college van burgemeester en schepenen te KORTRIJK houdende weigering tot het inrichten van een klei-ontginningsgroeve met toebehoren, ontginnen en opvullen, gelegen Kannestraat zn / Rollegemseweg zn 8510 Rollegem (Kortrijk), wordt **ontvankelijk en gegrond** verklaard.

De stedenbouwkundige vergunning wordt verleend onder de volgende voorwaarden :

- het uitsluiten van de metalen profielen en de dakstructuur;
- het aantal vrachten beperkt wordt tot maximum 6 vrachtwagens per uur per rijrichting
- het opleggen van de transportmodaliteiten zoals opgenomen in de milieuvergunning verleend door de deputatie op 8/08/2013 (zandontginning gebeurt niet samen met kleiontginning, een ontginningscampagne gebeurt niet samen met een aanvulcampagne, geen ontginning en aanvulling tijdens schoolverlofperiodes, geen transport tijdens uren waarbij kinderen naar school gaan en huiswaarts keren, enkel transport van 7u tot 19u en maximaal 4 vrachten/uur gemiddeld);
- mits uitvoering van plan 003 (wijziging 10/09/2013) waarbij compenserende maatregelen worden voorzien zodat voldaan wordt aan de bepalingen van de provinciale stedenbouwkundige verordening inzake het overwelfen van baangrachten;
- het plan 003 (wijziging 10/09/2013) vervangt dan ook het oorspronkelijk plan 003.



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

Art. 3: In toepassing van artikel 4.7.23 §4 VCRO wordt de mededeling dat deze vergunning is verleend, door de aanvrager gedurende een periode van dertig dagen aangeplakt op de plaats waarop de vergunningsaanvraag betrekking heeft. De aanvrager brengt de gemeente onmiddellijk op de hoogte van de startdatum van de aanplakking.

Waren aanwezig: de heer Guido Decorte, voorzitter;
de heren Franky De Block, Carl Vereecke, Bart Naeyaert, Jean de Bethune en
mevrouw Myriam Vanlerberghe, leden
de heer Geert Anthierens, provinciegriffier.

Brugge, 3 oktober 2013.

De provinciegriffier,
(get.) Geert ANTHIERENS

De voorzitter,
(get.) Guido DECORTE

VOOR EENSLUIDEND AFSCHRIFT
De adjunct-adviseur,



Pieter Dewulf

AANDACHT!

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

Uittreksel uit de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening

Art. 4.8.6. De partijen kunnen zich laten bijstaan of vertegenwoordigen door een raadsman.(...)

Art. 4.8.8. (...) Alle processtukken worden aan de Raad per beveiligde zending toegezonden, op straffe van niet-ontvankelijkheid.
(...)

Art. 1.1.2, 3° beveiligde zending: één van de hiernavolgende betekeniswijzen:

- a) een aangetekend schrijven,
- b) een afgifte tegen ontvangstbewijs,
- c) elke andere door de Vlaamse Regering toegelaten betekeniswijze waarbij de datum van kennisgeving met zekerheid kan worden vastgesteld;

Art. 4.8.11. §1. De beroepen bij de Raad kunnen door de volgende belanghebbenden worden ingesteld:

- 1° de aanvrager van de vergunning (...);
- 2° de bij het dossier betrokken vergunningverlenende bestuursorganen;
- 3° elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kan



- 4° ondervinden als gevolg van de vergunnings-(...)beslissing; procesbekwame verenigingen die optreden namens een groep wiens collectieve belangen door de vergunnings-(...)beslissing zijn bedreigd of geschaad, voor zover zij beschikken over een duurzame en effectieve werking overeenkomstig de statuten;
- 5° de leidend ambtenaar van het departement of, bij afwezigheid, diens gemachtigde(...);
- 6° de leidend ambtenaar of, bij afwezigheid, diens gemachtigde van het departement of agentschap waartoe de adviserende instantie behoort, aangewezen krachtens artikel 4.7.16, §1, eerste lid, (...), op voorwaarde dat die instantie tijdig advies heeft verstrekt of ten onrechte niet om advies werd verzocht.

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

§2. De beroepen worden ingesteld binnen een vervaltermijn van vijftien dagen, die ingaat als volgt:

1° wat betreft vergunningsbeslissingen:

- a) hetzij de dag na de betekening, wanneer een dergelijke betekening vereist is;
 - b) hetzij de dag na de startdatum van de aanplakking, in alle andere gevallen;
- (...)

§3. De beroepen worden ingesteld bij wijze van verzoekschrift.

(...)

Uittreksel uit het Besluit van de Vlaamse regering van 13 juli 2012 houdende de rechtspleging voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen

Art.6. Bij ieder verzoekschrift (...) worden vier afschriften gevoegd die door de indiener eensluidend worden verklaard.

Art. 11. Een beroep wordt bij de Raad ingesteld door een verzoekschrift dat ondertekend is door de partij of door haar raadsman.

Het verzoekschrift wordt gedagtekend en bevat :

- 1° het opschrift <<verzoek tot vernietiging>> dan wel het opschrift <<verzoek tot vernietiging met vordering tot schorsing>> als het ook een vordering tot schorsing bevat;
- 2° de naam, de hoedanigheid, de woonplaats of de zetel van de verzoeker en de gekozen woonplaats (in België);
- 3° de naam en het adres van de verweerder;
- 4° het voorwerp van het beroep;
- 5° een omschrijving van het belang van de verzoeker;
- 6° een uiteenzetting van de feiten;
- 7° een omschrijving van:
 - a) de geschonden geachte regelgeving, stedenbouwkundige voorschriften of beginselen van behoorlijk bestuur,
 - b) de wijze waarop de regelgeving, voorschriften of beginselen naar het oordeel van de verzoeker geschonden worden.
- 8° een inventaris van de stukken;
- 9° in geval van een enig verzoekschrift, een uiteenzetting van de redenen die aantonen dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de verzoeker een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen

De verzoeker voegt bij het verzoekschrift :

- 1° een afschrift van de bestreden beslissing;
- 2° als hij een rechtspersoon is, een afschrift van zijn geldende en gecoördineerde statuten en van de akte van aanstelling van zijn organen, alsook het bewijs dat het daartoe bevoegde orgaan beslist heeft in rechte te treden;
- 3° de schriftelijke volmacht van zijn raadsman als die geen advocaat is;
- 4° de overtuigingsstukken die in de inventaris zijn vermeld, met inbegrip van de overtuigingsstukken die het risico op een moeilijk te herstellen ernstig nadeel aantonen, in geval van een enig verzoekschrift;
- 5° de overtuigingsstukken die de tijdigheid van het verzoekschrift aantonen.

Art. 12. Gelijktijdig met de indiening van het verzoekschrift stuurt de verzoeker een afschrift van het verzoekschrift ter informatie aan de verweerder en aan de begunstigde van de vergunningsbeslissing (...). (...)

- Deze vergunning stelt niet vrij van eventuele andere vergunningsplicht.



- Er mag van deze vergunning gebruik worden gemaakt vanaf de zesendertigste dag na de dag van aanplakking. (art. 4.7.23 §5 VCRO)
- De stedenbouwkundige vergunning voor een inrichting, waarvoor een milieuvergunning nodig is of die enkel onderworpen is aan de meldingsplicht, wordt geschorst zolang de milieuvergunning niet is verleend, respectievelijk de melding niet is gebeurd. Wordt de milieuvergunning evenwel geweigerd, dan vervalt de stedenbouwkundige vergunning van rechtswege. (art. 4.5.1 §2 VCRO)
- Tot waarborg van uitvoering van de last in het kader van het decreet betreffende het grond- en pandenbeleid kan in voorkomend geval van de stedenbouwkundige of verkavelingsvergunning eerst gebruik worden gemaakt vanaf het verlijden van de onderhandse akte waarin de aankoopoptie ten voordele van een sociale woonorganisatie of een openbaar bestuur wordt verleend. (art. 4.2.6 §2 Decreet grond- en pandenbeleid)

- **Verval van de vergunning**

Art. 4.6.2. §1. Een stedenbouwkundige vergunning voor onbepaalde duur vervalt van rechtswege in elk van de volgende gevallen:

1. de verwezenlijking van de stedenbouwkundige vergunning wordt niet binnen twee jaar na de afgifte van de vergunning in laatste administratieve aanleg gestart;
2. de werken worden gedurende meer dan twee jaar onderbroken;
3. de vergunde gebouwen zijn niet winddicht binnen drie jaar na de aanvang van de werken.

De termijnen van twee of drie jaar, vermeld in het eerste lid, worden geschorst zolang een beroep tot vernietiging van de stedenbouwkundige vergunning aanhangig is bij de Raad voor vergunningsbetwistingen, 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 planschade desalniettemin behouden.

Indien de stedenbouwkundige vergunning voor onbepaalde duur uitdrukkelijk melding maakt van de verschillende fasen van het bouwproject, worden de termijnen van twee of drie jaar, vermeld in het eerste lid, gerekend per fase. Voor de tweede en volgende fasen worden de termijnen van verval dientengevolge gerekend vanaf de aanvangsdatum van de betrokken fase.

§2. Onverminderd §1 vervalt een stedenbouwkundige vergunning voor onbepaalde duur waaraan een sociale last, vermeld in artikel 4.1.16 van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid, is verbonden, van rechtswege indien de sociale last uitgevoerd wordt in natura en de werken niet zijn voltooid binnen de vijfjarentermijn, vermeld in artikel 4.1.20, §1, eerste lid, 2^o, van voormeld decreet.

§3. Het verval van een stedenbouwkundige vergunning voor onbepaalde duur geldt slechts ten aanzien van het niet afgewerkte gedeelte van een bouwproject. Een gedeelte is eerst afgewerkt indien het, desgevallend na slooping van de niet afgewerkte gedeelten, kan worden beschouwd als een afzonderlijke constructie die voldoet aan de bouwfysische vereisten.

