

# DEPARTEMENT OMGEVING

Vlaamse overheid  
AFDELING GEBIEDSONTWIKKELING, OMGEVINGSPLANNING EN –PROJECTEN  
Koning Albert I laan 1-2 bus 72  
8200 Brugge (St-Michiels)  
T 050 24 79 20  
[www.omgevingvlaanderen.be](http://www.omgevingvlaanderen.be)

Dossiernummer: OMV2019030539  
Inrichtingsnummer: 20181217-0075

## **BESLUIT VAN DE GEWESTELIJK OMGEVINGSAMBTENAAR TOT VERLENING VAN EEN OMGEVINGSVERGUNNING AAN DE NV INTERNATIONALE LUCHTHAVEN KORTRIJK-WEVELGEM VOOR HET HERINRICHTEN VAN EEN LUCHTHAVENTERREIN GELEGEN TE 8560 WEVELGEM, LUCHTHAVENSTRAAT 1**

---

De aanvraag, ingediend door de nv Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem, Luchthavenstraat 1 bus 1, 8560 Wevelgem, werd per beveiligde zending verzonden en ontvangen op 8 maart 2019.

Het betreft een aanvraag tot het herinrichten van het luchthaventerrein.

De aanvraag werd ontvankelijk en volledig verklaard op 12 maart 2019.

De vereenvoudigde procedure overeenkomstig de artikelen 37-51 van het omgevingsvergunningsdecreet werd toegepast.

Op 10 mei 2019 verleende de gewestelijk omgevingsambtenaar de gevraagde vergunning.

Bij arrest van 10 december 2020 vernietigde de Raad voor Vergunningsbetwistingen (RvVB) deze vergunningsbeslissing. Het derde middel waarin de rechtmatigheid van de toepassing van de vereenvoudigde procedure in vraag werd gesteld werd gegrond gevonden.

De Raad voor Vergunningsbetwistingen is betreffende dit middel van oordeel dat:

- de motivering dat er geen sprake is van een uitbreiding van de luchthaven niet afdoende is gebeurd;
- er twijfel zou bestaan over de MER-plicht van de aanvraag.

De vernietiging heeft betrekking op de motivering van de vergunningsbeslissing. De Raad gaat niet over tot weigering van de vergunning via substitutie.

### **DE AANVRAAG**

De aanvraag ingediend door de nv Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem, Luchthavenstraat 1 bus 1, 8560 Wevelgem, werd per beveiligde zending verzonden en ontvangen op 8 maart 2019.

De aanvraag werd onderzocht, rekening houdend met de ter zake geldende wettelijke bepalingen, in het bijzonder met het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (hierna VCRO) en hun uitvoeringsbesluiten.

Voor de aanvraag in kwestie is de gewestelijke omgevingsambtenaar bevoegd om de beslissing te nemen omdat het een aanvraag betreft overeenkomstig de vereenvoudigde procedure.

De aanvraag werd ontvankelijk en volledig verklaard op 12 maart 2019.

De aanvraag heeft betrekking op een terrein, gelegen te 8560 Wevelgem, Luchthavenstraat 1, kadastraal bekend als: Kortrijk, afdeling 5, sectie A, perceelnummers 128A2, 128B2, 128C2, 128F, 128G, 128H, 128H2, 128K2 en 128Z, en Wevelgem, afdeling 2, sectie B, perceelnummers 862E2, 862S, 875A15, 875B4, 875C15, 875C2, 875C4, 875D15, 875D4, 875D8, 875E15, 875F9, 875G14, 875L14, 875M14, 875M4, 875N14, 875P14, 875P6, 875P7, 875R14, 875R7, 875S7, 875T13, 875T2, 875T7, 875W2, 875W8, 875Y12, 875Y13 en 875Y5.

Het betreft een aanvraag tot het herinrichten van het luchthaventerrein.

De aanvraag valt onder punt 3° van de lijst van de Vlaamse projecten vastgesteld in toepassing van artikel 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning: *“aanvragen met betrekking tot luchthavens met een start- of landingsbaan van 800 meter of meer, ingediend door de luchthavenuitbater of door met de luchthavenuitbater verbonden vennootschappen in de zin van artikel 11 van het wetboek van vennootschappen, door luchthavenontwikkelingsmaatschappijen, door Belgocontrol of door het Directoraat-generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer”*.

De aanvraag omvat de volgende stedenbouwkundige handelingen bestaande uit infrastructuurwerken die zijn vrijgesteld van de vergunningsplicht op grond van het besluit van 16 juli 2010 tot bepaling van stedenbouwkundige handelingen waarvoor geen omgevingsvergunning nodig is (vrijstellingenbesluit):

- heraanleg zuidelijke taxiweg, inclusief intersecties;
- aanleg noordelijke taxiweg, inclusief intersecties en dienstweg air side noord;
- heraanleg aprons;
- aanleg dienstweg air side zuid;
- aanleg turnpads aan uiteinden startbaan;
- infrastructuur voor ‘de-icing’;
- integratie van de kerosinebevoorrading;
- herlokalisatie oefenplatform brandweer;
- herlokalisatie meteo station;
- signalisatie, belijning en markeringen;
- verlichting;
- rioleringswerken.

De aanvraag voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit (iioa) omvat:

- het veranderen door uitbreiding en wijziging van een luchthaven.

De aanvraag omvat voor de ingedeelde inrichting of activiteit:

rubriek	aard	omschrijving	hoeveelheid eenheid	+
3.3.	Schrappen	Lozing huishoudelijk afvalwater 100 m <sup>3</sup> /jaar	- 100 m <sup>3</sup> /jaar	
6.4.1°	Uitbreiding	Opslag de-icing product	+ 5.000 l	
15.1.1°	Uitbreiding	Stallen voertuigen	+ 1 crashtender	

15.4.2°a)	Nieuw	Wasplaats voor wassen voertuigen	6 voertuigen en hun aanhangwagen
16.3.1.1°	Uitbreiding	Airco	+ 4 kW
31.1.2°	Schrappen	Dieselmotor 242 kW	- 242 kW
53.2.2°a)	Nieuw	Tijdelijke grondwaterbemaling tijdens de werken	500 m <sup>3</sup> /jaar
57.1.2°	Wijziging	Herinrichting luchthaventerrein	/

zodat de ingedeelde inrichting of activiteit voortaan omvat:

rubriek	omschrijving	totale hoeveelheid	klasse
3.4.2°	Lozing bedrijfsafvalwater in de openbare riolering	5,6 m <sup>3</sup> /uur	2
6.4.1°	Opslag oliën en de-icing product	6.800 liter	3
6.5.1°	Verdeelslangen (1 avgas, 1 diesel)	2	3
12.1.2.2°b)	Stroomgenerator	220 kW	2
12.2.1°	Transformator	400 kVA	3
15.1.1°	Stallen 6 voertuigen	6 stuks	3
15.2	Onderhoudswerkplaats	1 stuk	3
15.4.2°a)	Wasplaats voor voertuigen en hun aanhangwagens	6 voertuigen en hun aanhangwagens	3
16.3.1.1°	3 airconditioninginstallaties elk 4 kW	12 kW	3
17.3.2.1.1.1°b)	Opslag diesel (3.300 l, bovengronds), mazout (3.000 l, ondergronds)	5,25 ton	3
17.3.2.2.2°a)	Opslag avgas (50.000 l, ondergronds)	36 ton	2
17.3.4.1°b)	Opslag bijtende stoffen (GHS05)	1.000 kg	3
17.3.6.1°b)	Opslag schadelijke stoffen (GHS07)	1.000 kg	3
17.4	Opslag gevaarlijke producten in kleine verpakkingen	600 l	3
53.2.2°a)	Tijdelijke grondwaterbemaling tijdens de werken	500 m <sup>3</sup> /jaar	3
57.1.2°	Vliegveld met start- en landingsbaan 1.925 m	1.925 m	1

De aanvraag omvat geen vegetatiewijziging of kleinhandelsactiviteit.

## DE PLANOLOGISCHE LIGGING EN DE BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING

### Ligging volgens de plannen van aanleg + bijhorende voorschriften

Het voorwerp van de aanvraag is gelegen in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, een gebied voor milieubelastende industrieën, een woongebied en een gebied voor bestaande autosnelweg (E403) volgens het gewestplan 'Kortrijk', vastgesteld bij koninklijk besluit van 4 november 1977.

Het meest oostelijke deel van de aanvraag is gelegen in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut en een woongebied volgens het gewestplan 'Kortrijk - algemeen', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 10 november 1998.

De volgende stedenbouwkundige voorschriften zoals vervat in artikel 5.1.0., 7.2.0., 8.2.1.2. van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen zijn van toepassing:

*"Artikel 5.1.0. De woongebieden*

*De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven.*

*Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.*

#### *Artikel 7.2.0. De 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 andere industriële bedrijven toegelaten, namelijk: bankagentschappen, benzinstations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.*

#### *Artikel 8.2.1.2. De gebieden voor milieubelastende industrieën*

*Deze zijn bestemd voor bedrijven die om economische of sociale redenen moeten worden afgezonderd.”*

Uit de stedenbouwkundige voorschriften zoals vervat in artikel 4.8.1.1. en 17.6.2. van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen blijkt dat voor de zone ‘bestaande autosnelwegen’ en ‘gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen’ geen specifieke voorschriften van toepassing zijn.

Het voorwerp van de aanvraag is gedeeltelijk gelegen in een ‘zone met openbare bestemming (vliegveld)’ volgens het beperkt plan van aanleg (BPA) ‘Tuinwijk’, goedgekeurd op 28 oktober 1958.

#### Ligging volgens het uitvoeringsplan + bijhorende voorschriften

Het voorwerp van de aanvraag is gelegen binnen de grenslijn van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) ‘Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk’, vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2006. Er zijn geen specifieke deelplannen van toepassing op de aanvraag.

Het voorwerp van de aanvraag is gelegen in het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) ‘Solitaire vakantiewoningen – Interfluvium’, definitief goedgekeurd op 25 juni 2015. Dit PRUP is rekening houdend met de aard van de aanvraag niet van toepassing.

#### Ligging volgens verkaveling

Niet van toepassing.

#### Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag

De stedenbouwkundige voorschriften van het gewestplan ‘Kortrijk’ van 4 november 1977 en het gewestplan ‘Kortrijk – algemeen’ van 10 november 1998 zijn van toepassing.

#### Voorschriften die volgen uit verordeningen

De volgende verordening is van toepassing:

- het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratie-

voorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater (gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater).

#### Andere zoneringsgegevens

De omgeving van de aanvraag wordt gekenmerkt door:

- ten noorden van de luchthaven bevinden zich overwegend luchtvaartgebonden bedrijven;
- aan de zuidzijde grenst het luchthaventerrein aan het deelplan 4b 'Kleinhandelszone Wevelgem N8' van het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk', bestemd als specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel;
- ten westen en ten oosten (zijnde de uiteinden van de startbaan) zijn er de woongebieden van Wevelgem en Bissegem (onder andere Tuinwijk).

Het voorwerp van de aanvraag is gelegen op een afstand van:

- circa 300 meter van een woonuitbreidingsgebied;
- circa 150 meter van een natuurgebied;
- circa 600 m van het VEN-gebied 'West-Vlaamse Leievallei';
- circa 600 m van het VEN-gebied 'Bergelen'.

## HISTORIEK

Op de aangevraagde percelen gelden de volgende relevante en recente stedenbouwkundige vergunningen:

- 29/02/2000, met referentie 19980012: uitbreiden van de bestaande loodsen;
- 27/03/2006, met referentie 2005/00668: bouwen van een technisch gebouw;
- 10/10/2014, met referentie 2014/00332: sanering Neerbeek en afkoppeling Hellebeek (Wevelgem/Kortrijk) project 20232.

Voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit gelden de volgende vergunningen:

overheid	referentie	datum besluit	vervaldatum	voorwerp
Deputatie	34041/169/1/A/2	05/02/2004	05/02/2024	exploitatie van een vliegveld met: <ul style="list-style-type: none"> <li>- een start- en ladingsbaan van 1.925 m;</li> <li>- lozing van max. 209 m<sup>3</sup>/jaar BA op riool;</li> <li>- ondergrondse dubbelwandige houder voor 50.000 l avgas (vliegtuigbenzine);</li> <li>- één avgas-verdeelpomp;</li> <li>- twee airco's (totaal 8 kW)</li> </ul>
Deputatie	34041/169/2/M/2	12/04/2007	05/02/2024	Aktename van diverse veranderingen
Deputatie	34041/169/1/A/3	17/01/2008	05/02/2024	Het veranderen van een vliegveld door uitbreiding en toevoeging
Deputatie	34041/169/1/W/1	20/08/2015	2 jaar op proef	Wijziging van de vergunningsvoorwaarden op vraag van de afdeling Milieu-inspectie
Minister	AMV/00074 919/1007	18/05/2016		Het bestreden besluit van de deputatie van 20/08/2015 (34041/169/1/W/1) wordt bevestigd.
Deputatie	34041/169/1/A/4	10/08/2017	05/02/2024	Definitieve bijstelling milieuvergunningvoorwaarden op vraag van de afdeling Milieu-inspectie
Minister	AMV/00074 919/1008	14/11/2017		Wijziging van het bestreden besluit van de deputatie van 10/08/2017 (34041/169/1/A/4)

Voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit gelden de volgende omgevingsvergunningen:

Minister	OMV/20180 27636	07/11/2018		Overdracht vergunningen aan de nv Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem
----------	--------------------	------------	--	--

## OPENBAAR ONDERZOEK

De aanvraag vereist geen openbaar onderzoek.

## ADVIEZEN

Het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) heeft op 25 maart 2019 een gunstig subadvies aan de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP) van het departement Omgeving uitgebracht.

Het college van burgemeester en schepenen van de stad Kortrijk heeft op 8 april 2019 een voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht. Er moet voldaan worden aan de volgende voorwaarden:

- *“de algemene en sectorale voorwaarden van Vlarem II die van toepassing zijn op deze aanvraag en de bijzondere voorwaarden opgelegd in de lopende vergunningen”.*

Het team Watertoets van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) heeft op 9 april 2019 een gunstig advies uitgebracht.

De afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP), Milieu, van het departement Omgeving heeft op 11 april 2019 een voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht. Er moet voldaan worden aan de volgende voorwaarden:

- *“de algemene en sectorale milieuvoorwaarden van titel II van het VLAREM”.*

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Wevelgem heeft op 12 april 2019 een ongunstig advies uitgebracht. De redenen voor het ongunstige advies zijn:

- bijkomende geluids- en geurhinder voor de woningen in de Tuinwijk; de vliegtuigen zullen dichter bij de woningen taxiën;
- het staat niet onomstoten vast dat door de uitvoering van de geplande infrastructuurwerken het karakter van de luchthaven niet zou veranderen; misschien zal de aanpassing niet leiden tot een verhoging van het aantal vliegbewegingen, maar ze is wel gericht op een verschuiving van het soort en aard van de vliegbewegingen; bedoeling is door de uitvoering van deze werken het segment van de grotere vluchten te versterken binnen het globaal aantal vliegbewegingen, wellicht ten koste van de general aviation (o.a. kleine sport- en zakenvliegtuigen);
- door het ontvangen van meer grotere vliegtuigen, kan er een invloed zijn op de aard en kenmerken van de geluidsemisies van de luchthaven; er zal een grotere geluidsimpact op de omgeving zijn; een aanpassing van het geluidscontourenmodel is daarom nodig;
- het thema waterhuishouding is zeer complex en uitgebreid; de vereenvoudigde procedure laat niet toe dit belangrijk aspect grondig te beoordelen; de impact op de omgeving zal groot zijn; de plannen werden nooit door de ontwerper op de dienst van de gemeente toegelicht;
- er is geen inspraakperiode voor de bevolking;

- de voorgestelde ingreep kan om deze redenen onmogelijk omschreven worden als 'een verandering die geen betekenisvol bijkomend risico voor mens of milieu inhoudt en de hinder niet significant vergroot';
- *“Het college van burgemeester en schepenen vraagt de vergunningverlenende overheid hierbij zich te engageren het volgende te doen:*
  - *De huidige 'vereenvoudigde procedure' in de behandeling van het omgevingsvergunningsdossier voor het uitvoeren van infrastructuurwerken op de luchthaven ILKW stop te zetten.*
  - *Het technisch dossier van de infrastructuurwerken via overleg met de gemeentelijke dienst Openbare Infrastructuur en Mobiliteit door de ontwerper en exploitant toe te lichten, te evalueren, zo nodig aan te passen.*
  - *De exploitant te vragen het dossier zo snel mogelijk te vervolledigen, zeker wat de beschrijving van de preventieve maatregelen betreft, alsook de wijziging in de geluidsimpact via modellering van de geluidscontouren in functie van een verhoogd commercieel vliegverkeer te berekenen.*
  - *Via het toepassen van de administratieve lus het vervolledigd dossier aan een openbaar onderzoek te onderwerpen.*

*Het college van burgemeester en schepenen stelt dat dit advies niet principieel van aard is, maar ingegeven is door bovenstaande bezorgdheden, waardoor de impact van het dossier niet grondig beoordeeld kan worden. De uitbouw van een activiteit, die zich toespitst op de economische meerwaarde van de luchthaven, is een ontwikkeling die op zich gunstig beoordeeld kan worden.”*

De dienst Waterlopen van de provincie West-Vlaanderen heeft op 3 mei 2019 in eerste instantie een ongunstig advies uitgebracht. De reden voor het ongunstige advies is het ontbreken van volgende zaken in het dossier:

- *“Grondwaterpeilmetingen:  
De aanleg van een infiltratiesysteem op een zekere diepte brengt altijd het risico met zich mee dat grondwater wordt gedraineerd. Het afvoeren van grondwater richting het oppervlaktewaterstelsel is in strijd met het Decreet Integraal Waterbeleid.*
- *Een verduidelijking m.b.t. de te verwachten bijkomende belasting van het oppervlaktewaterstelsel”.*

De dienst Waterlopen van de provincie West-Vlaanderen heeft op 9 mei 2019 een aangepast voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht. Er moet voldaan worden aan de volgende voorwaarden:

- *“Om schadelijke effecten te vermijden en te compenseren zijn, uit het oogpunt van onze terreinkennis met betrekking tot het afwaartse gebied, volgende voorwaarden van toepassing:  
Er moet een infiltratievoorziening met een bodemoppervlakte van minimaal 400 m<sup>2</sup> per ha verharde oppervlakte worden voorzien, zoals in de gewestelijke stedenbouwkundige verordening. Deze infiltratievoorziening mag niet dieper zijn dan de hoogste grondwatertafelstand en moet minstens 330 m<sup>3</sup> per ha verharde oppervlakte kunnen bufferen. Op 0,10 m boven de bodem moet een leegloop voorzien worden met vertraagde afvoer van 10 l/s per ha die gravitair aansluit naar het oppervlaktewatersysteem.  
De Provinciale Technische Dienst verklaart zich akkoord met het principe.*
- *De opening van de spindelschuiven voorzien in de stuwconstructies dient beperkt te worden tot een opening overeenstemmend met een maximale lozing van 10 l/s per aangesloten ha (zie specifieke voorwaarden) of minimaal 110 mm.*
- *De Provinciale Technische Dienst verklaart zich akkoord met de tijdelijke oplossing m.b.t. de noordelijk gelegen afwateringsinfrastructuur (streng R30-R44) en daarmee de wegenis in eerste instantie te laten afwateren in de grenzone tussen taxiway en startbaan, aangezien*

deze werkwijze ook betekent dat geen versnelde afvoer naar de Neerbeek (WL.31.) wordt gecreëerd.

- Plannen bovenbouw ontbreken op heden in het dossier, aangezien dit ontwerp nog niet definitief is. Bij verdere uitwerking van het ontwerp dienen de huidig ontworpen afwateringsstromen en aangesloten verharde oppervlakken te allen tijde gerespecteerd te worden.
- De bestaande afwatering van de omliggende percelen dient gegarandeerd te blijven. Afvloeit van hemelwater naar aanpalende zones voor infiltratie/buffering mag enkel op de eigen terreinen plaats vinden. Het kan niet de bedoeling zijn buurpercelen wateroverlast te bezorgen.

Het Agentschap Zorg en Gezondheid heeft geen advies uitgebracht.

## VERPLICHTINGEN VANUIT EUROPESE REGELGEVING

### Milieueffectrapportage

Om te beoordelen of de aanvraag onder de toepassing van de milieueffectrapportage valt, dient er te worden getoetst aan het actueel geldende besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, aan de bijlagen I en II en III van dit project-m.e.r. besluit.

De aanvraag heeft geen betrekking op een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage I of II van het project-m.e.r.-besluit.

De aanvraag betreft een wijziging aan een vliegveld met een start- en landingsbaan van 800 tot 2100 m (II, rubriek 10d van het project-m.e.r.-besluit),

- die niet valt onder de rubriek 13 van de bijlage II;

*a) Wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I, II of III, waarvoor reeds een vergunning is afgegeven, die zijn of worden uitgevoerd, wanneer die wijziging of uitbreiding op zich voldoet aan de in bijlage II genoemde drempelwaarden, voor zover deze bestaan (niet in bijlage I opgenomen wijziging of uitbreiding).*

*b) Wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I, II of III, waarvoor reeds een vergunning is afgegeven, die zijn of worden uitgevoerd, wanneer die wijziging of uitbreiding aanleiding geeft tot een overschrijding van de in bijlage II genoemde drempelwaarden (niet in bijlage I of in rubriek 13. a) van bijlage II opgenomen wijziging of uitbreiding). Van deze overschrijding van de drempelwaarde is sprake ofwel als de drempelwaarde van bijlage II voor het eerst wordt overschreden door het samenvoegen van de reeds vergunde en de nog te vergunnen activiteiten (= project) ofwel als de verschillende uitbreidingen samen, sinds de laatst verleende ontheffing of goedgekeurd MER (voor zover deze bestaan), groter zijn dan de drempelwaarde van bijlage II.*

De aanvraag voor de herinrichting van een vliegveld heeft betrekking op een activiteit die voorkomt op de lijst van **bijlage III** van het project-m.e.r.-besluit, meer bepaald rubriek 13:

*“wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I, II of III waarvoor reeds een vergunning is afgegeven en die zijn of worden uitgevoerd (niet in bijlage I of II opgenomen wijziging of uitbreiding)”.*

Er dient bij het onderzoek of er al dan niet een MER nodig is te worden getoetst aan de criteria van bijlage II van het Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid (DABM).



Er dient bij het onderzoek of er al dan niet een MER nodig is in het kader van werkzaamheden aan een vliegveld specifiek ook te worden nagegaan of de geplande werken gezien hun aard, kenmerken en omvang als een wijziging van een vliegveld kunnen worden beschouwd en in het bijzonder ertoe kunnen strekken dat de luchthavenactiviteit en het luchtverkeer op significante wijze uitbreiden.<sup>1</sup>

De geplande herinrichtingswerken zijn te beschouwen als werken teneinde de veilige exploitatie van de luchthaven te garanderen. De geplande infrastructuurwerken zijn nodig om de luchthaven in overeenstemming te brengen met de ICAO en EASA regelgeving. De werken leiden niet tot een wijziging van het type luchthaven: de luchthaven van Kortrijk Wevelgem (EBKT) is een onder ICAO Annex 14 gecertificeerde luchthaven met referentiecode 2B. Dit blijft ongewijzigd.

De wijzigingen hebben geen invloed op het type en aantal vluchten. De werken worden uitgevoerd met het oog op een veilige uitbating van de luchthaven en met het oog op een efficiënter gebruik van de beschikbare ruimte op het terrein.

De aanvraag werd daarom op 12 maart 2019 getoetst aan de criteria van bijlage II van het Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid (DABM) als volgt:

- aan de start- en landingsbaan worden geen werken uitgevoerd die de oppervlakte of capaciteit wijzigen; de geplande werken voorzien evenmin in een wijziging van het type luchthaven of het type/aantal vluchten; de gevraagde werken en handelingen betreffen verhardingen, infrastructuurwerken en technische werken en vinden allemaal plaats binnen de grenzen van het bestaande luchthaventerrein;
- in hun totaliteit zullen de aanpassingen leiden tot een netto toename aan verharde oppervlakte van ongeveer 25.000 m<sup>2</sup>;
- door de komst van de nieuwe taxiweg Noord hoeven de vliegtuigen niet meer te taxiën op de openbare weg Vliegveld wat de veiligheid ten goede komt; - er zal voortaan minder taxiverkeer zijn op de zuidelijke taxiweg, die dicht bij de woonwijk Tuinwijk is gelegen; dit resulteert in een afname in geluidsoverlast en geurhinder voor de directe omwonenden, aangezien de luchthavenactiviteiten niet worden uitgebreid;
- voor wat betreft de potentiële effecten op de bodem, wordt het de-icingproduct opgeslagen in een container boven een lekbak en wordt het platform na gebruik van de icing via een KWS-afscheider afgewaterd naar het DWA-systeem; het gebruikte product heeft geen gevaarskenmerken volgens de SDS; bijgevolg worden er geen aanzienlijke effecten naar de bodemkwaliteit toe verwacht;
- de voorziene bijkomende verhardingen hebben een effect op het watersysteem; de bedoeling van de werken is dat het hemelwater eerst wordt geïnfilteerd en gebufferd vooraleer te gaan lozen; er wordt voldaan aan de opgelegde buffereis van 330 m<sup>3</sup>/ha; al het vuilwater passeert voor het geloosd wordt op het rioolstelsel een KWS-afscheider met coalescentiefilter.

Er werd geoordeeld dat in het licht van de kenmerken van het project, de plaatselijke omstandigheden en de kenmerken van zijn potentiële effecten er geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn, zodat bijgevolg het project niet MER-plichtig is.

---

<sup>1</sup> Zie Hof van Justitie, arrest van 28 februari 2008 in zaak C-2/07, Abraham. In het Abraham-arrest stelde het HvJ dat het niet noodzakelijk gaat over werken waarbij de start- en landingsbaan wordt verlengd. Voorliggende aanvraag betreft inderdaad werken die geen betrekking hebben op de lengte van de start-en landingsbaan.

## INHOUDELIJKE BEOORDELING VAN DE AANVRAAG

### Activiteiten en voorwerp aanvraag

De luchthaven Kortrijk-Wevelgem is een onder ICAO annex 14 gecertificeerde cat. 2B-luchthaven, de categorisering is gekoppeld aan de grootte van de toestellen die op de luchthaven mogen opereren en aan deze categorie hangen verscheidene voorwaarden vast zoals verplichte veiligheidszones, alsook dimensionering van de infrastructuur.

**Met deze aanvraag** vraagt de internationale luchthaven Kortrijk-Wevelgem een omgevingsvergunning voor de geplande herinrichting van het luchthaventerrein. De herinrichting gaat gepaard met infrastructuurwerken die nodig zijn om de luchthaven in overeenstemming te brengen met de ICAO- en EASA-regelgeving. Dit zijn de internationale en recente Europese regels van toepassing op luchthavens.

De luchthaven beschikt over een ICAO-annex 14-certificaat, zodat de herinrichting van de luchthaven aan deze normen moet voldoen. De Europese regelgeving vervangt de internationale normen en de luchthaven had op grond van verordening EG 216/2008 uiterlijk eind 2017 de overgang van het ICAO-annex 14-certificaat naar een EASA-certificaat moeten maken. Het Directoraat-generaal van de Luchtvaart heeft de luchthaven tijdelijk uitstel verleend om haar infrastructuur te conformeren aan de Europese regelgeving. Het ontwerp van de geplande werken maakt dit mogelijk en garandeert dat de luchthaven in de toekomst blijft voldoen aan deze internationale regelgeving ter zake.

Bijgevolg hebben de infrastructuurwerken als hoofddoel een veiligere uitbating van de luchthaven op grond van de EASA-regelgeving en daarnaast ook een efficiënter gebruik van de beschikbare ruimte. Deze werken beïnvloeden de huidige luchthavenactiviteit en het luchthavenverkeer in geen enkele zin.

Gezien de lengte van de landingsbaan is het vliegtechnisch mogelijk om toestellen te ontvangen van categorie C, wat één categorie hoger is dan de categorie van de luchthaven (cat. B).

De belangrijkste factor in de classificatie van de luchthaven is evenwel niet de lengte van de startbaan maar wel de breedte van de zogenaamde Runway Strip.

De Runway Strip is de obstakelvrije veiligheidszone rondom de startbaan. Deze zone moet toelaten dat een vliegtuig dat van de startbaan raakt op een veilige manier kan verder glijden en tot stilstand komen zonder tegen een obstakel aan te botsen. Voor een Cat2B luchthaven bedraagt deze zone 70m langs beide kanten gemeten vanuit de as van de startbaan. Voor een Cat3C luchthaven zou dat 150m langs beide zijden van de startbaan moeten zijn; deze ruimte is er bij de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem niet, deze luchthaven zal ten allen tijde een Cat2B luchthaven blijven.

Gelijkaardig aan de strip rondom de landingsbaan moeten alle taxibanen (rolbanen waarop vliegtuigen zich kunnen bewegen op de grond) eveneens beschikken over een obstakelvrije zone langs beide zijden van de taxibaan (deze zone heeft een breedte van 20m langs beide zijden te meten vanaf de aslijn van de taxibaan). Deze obstakelvrije zone moet de taxiënde vliegtuigen behoeden voor aanrijdingen met obstakels of andere (geparkeerde) vliegtuigen.

Onder specifiek goedgekeurde procedures, én mits goedkeuring hiervan door het DGLV, kan occasioneel een toestel ontvangen worden van 'hogere' categorie dan de categorie van de luchthaven. Dit uiteraard enkel indien dit veilig kan gebeuren, alsook dienen er tijdens deze operatie bijkomende veiligheidsmaatregelen genomen te worden.

De nieuwe infrastructuur is in functie van de categorie van de luchthaven aangelegd zijnde volgens cat. 2B.

Enkel de twee zuidelijke centrale exits op de startbaan en een deel van de zuidelijke taxiweg zijn gedimensioneerd voor categorie C-toestellen. Verder zijn 2 van de toegewezen vliegtuigstandplaatsen naar cat. C i.p.v. cat. B aangepast op Apron 2.

Deze voorzieningen staan niet in relatie tot een meer frequente toepassing van deze 'higher code operations'. Dit is bovendien niet de insteek geweest van de toelating die door het DGLV verleend werd, noch is dit operationeel gezien haalbaar wegens de bijkomende beperkingen voor courante vliegverkeer. Deze 'higher code operations' procedures leggen namelijk zeer strikte en beperkende maatregelen op, zo onder meer zijn er tijdens de beweging van het cat.C-toestel geen andere bewegingen van luchtvaartuigen toegelaten op het bewegingssterrein van de luchthaven, alle andere verkeer wordt op deze momenten volledig stilgelegd.

De voorziene cat.C-infrastructuur heeft enkel tot doel de reeds in gebruik zijnde operaties voor grotere vliegtuigen op Kortrijk-Wevelgem veilig, vlot en efficiënt te laten verlopen.

De aangevraagde werken betreffen verhardingen, infrastructuurwerken en technische werken en vinden allemaal plaats binnen de grenzen van het bestaande luchthaventerrein. Opgebroken verharding zal vervangen worden door gazon. In hun totaliteit zullen de aanpassingen leiden tot een netto toename aan verharde oppervlakte van ongeveer 35.000 m<sup>2</sup> (in de aanvraag staan tegenstrijdigheden hieromtrent; 35.000 m<sup>2</sup> is het correcte cijfer).

De werken omvatten onder andere:

- de heraanleg van de zuidelijke taxiweg, inclusief intersecties:

De bestaande zuidelijke (en momenteel enige) taxiweg heeft een kronkelend verloop dat op sommige plaatsen in de baanstrook komt en om die reden wordt verplaatst. De nieuwe taxiweg Zuid komt op enkele meters ten noorden van de bestaande zuidelijke taxiweg te liggen.

- de aanleg van een noordelijke taxiweg, inclusief intersecties en dienstweg:

Een nieuwe noordelijke taxiweg wordt voorzien binnen het luchtvaartterrein. Door deze nieuwe taxiweg hoeven de vliegtuigen niet meer te taxiën op de openbare weg Vliegveld, wat de veiligheid ten goede komt. De openbare weg Vliegveld wordt vanaf huisnummer 49 afgesloten met een poort. Hierdoor ontstaat de zone 'Demarcated Area Noord', die bestaat uit het afgesloten gedeelte van de weg Vliegveld en de private terreinen van de luchtvaartgebonden bedrijven. De weg Vliegveld is binnen deze bedrijvenzone te beschouwen als een interne dienstweg. Gezien deze weg in functie staat van de bedrijven in de bedrijvenzone en niet in functie staat van de luchthavenactiviteiten maakt deze weg geen deel uit van het luchtvaartterrein (zie ook verder).

- de heraanleg van aprons:

De apron wordt heraangelegd teneinde voldoende vliegtuigstandplaatsen te kunnen aanbieden conform de vereisten van de EASA-normen. De opstelcapaciteit wordt hierdoor niet uitgebreid, maar de bestaande capaciteit wordt bestendig conform de EASA-normen op vlak van te respecteren minimumafstanden, wat op zijn beurt leidt tot een verhoging van de netto verharde oppervlakte per standplaats.

- de aanleg van een dienstweg zuid:

Er wordt voorzien in de aanleg van een nieuwe dienstweg in het zuidelijke gedeelte van het luchthaventerrein tussen de toegangspoort van het domein ter hoogte van Luchthavenstraat nummer 1 en de zone met de nieuwe aprons. Deze dienstweg moet het verkeer van voertuigen op het terrein zoveel mogelijk scheiden van de startbaan, taxiwegen en laadplatformen.

- de aanleg van turnpads aan de uiteinden van de startbaan:

Aan het begin- en het eindpunt van de startbaan wordt een turnpad voorzien. De EASA-normen vereisen immers zo'n strook opdat vliegtuigen aan de uiteinden van de startbaan veilig kunnen keren.

- infrastructuur voor 'de-icing':

Een deel van de nieuwe apron zal naast zijn functie als opstelplaats ook ingericht worden als de-icingplatform. Dat is een zone waarbinnen de vliegtuigen kunnen behandeld worden in geval van ijsvorming op de vleugels en stuurvlakken. Deze zone moet dichtbij de (zuidelijke) taxiweg gelegen zijn en zodanig worden ingericht dat de opvang van de de-icingproducten verzekerd is. In de huidige situatie gebeurt de de-icing op de apron zonder opvangmogelijkheid van de de-icingproducten.

- integratie van de kerosinebevoorrading:

De huidige kerosine-installatie moet geïntegreerd worden in de hoger beschreven nieuwe lay-out op zodanige wijze dat de bevoorrading van het kerosine-station vlot en veilig verloopt.

Een vloeistofdichte piste met KWS-afscheider is al aanwezig en blijft behouden. De huidige opstelplaats voor de vrachtwagen blijft eveneens behouden. Het aanrijtraject tot aan de losplaats wordt duidelijk gemarkeerd door middel van belijning op de apron. De capaciteit van de tank en de vulinstallatie blijft hetzelfde en er wordt rekening gehouden met de eisen van de brandweer.

- herlokalisatie oefenplatform brandweer:

De huidige zone ligt naast het technisch lokaal tegen de R8 in de zuidoostelijke hoek van het terrein en zal worden verplaatst naar een nieuwe locatie, meer centraal onder de zuidelijke taxiweg en links van de aprons.

- herlokalisatie meteo station:

Het meteo station ligt in het tracé van de rechtgetrokken taxiweg en moet dus verplaatst worden.

- aanbrengen van signalisatie, belijning en markeringen op de nieuwe infrastructuur;
- aanbrengen van verlichting op de nieuwe infrastructuur.

Voor wat betreft de ingedeelde inrichtingen of activiteiten worden de volgende veranderingen gevraagd:

- het herinrichten van het luchthaventerrein (rubriek 57);
- het aantal te stallen voertuigen wordt uitgebreid met 1 crashtender;
- er wordt 1 airco bijgeplaatst met een vermogen van 4 kW;
- de opslag van brandbare vloeistoffen wordt uitgebreid met 5.000 l de-icingproduct;
- er komt een wasplaats voor het wassen van de 6 voertuigen en hun aanhangwagen;
- er wordt een tijdelijke bronbemaling tijdens de uitvoering van de infrastructuurwerken aangevraagd met een maximaal debiet van 500 m<sup>3</sup>/jaar;
- het lozen van huishoudelijk afvalwater is niet langer ingedeeld omwille van een te gering debiet (< 600 m<sup>3</sup>/jaar);
- de dieselmotor is niet langer ingedeeld daar het vermogen <300 kW is.

Verder werd de CLP-vertaalslag uitgevoerd in de vergunde toestand in de rubriekentabel.

#### Vrijstelling stedenbouwkundige handelingen

Voor de stedenbouwkundige handelingen (infrastructuurwerken) is er een vrijstelling van de vergunningsplicht op basis van het besluit tot bepaling van stedenbouwkundige handelingen waarvoor geen omgevingsvergunning nodig is van 16 juli 2010 (vrijstellingenbesluit).

Artikel 8.1. van dit besluit stelt het volgende:

*“Een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen is niet nodig voor de herinrichting van de volgende al dan niet omheinde terreinen, als er geen gebouwen opgericht worden en als de herinrichting eigen is aan de functie van het terrein:  
(...)  
8° luchthavens als de start- of landingsbaan niet gewijzigd wordt;  
...”.*

Artikel 8.2.2° bepaalt verder onder andere:

*“De vrijstelling, vermeld in artikel 8.1, geldt alleen als de handelingen voldoen aan de volgende voorwaarden :*

*(...)*

*2° het terrein wordt niet uitgebreid en de bestaande bufferzones blijven behouden;”*

Stedenbouwkundige handelingen die een herinrichting van een luchthaventerrein omvatten en waarbij er geen gebouwen opgericht worden en de herinrichting eigen is aan de functie van het terrein, en waarbij het (luchthaven)terrein niet wordt uitgebreid en de bestaande bufferzones worden behouden, zijn aldus vrijgesteld van vergunningsplicht.

Voor de omschrijving van het begrip luchtvaartterrein kan worden teruggegrepen naar het koninklijk besluit van 3 mei 1991 houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart, waarin volgende definities zijn opgenomen:

- luchtvaartterrein : bepaald gebied op het land of op het water (eventueel gebouwen, installaties en materieel omvattend), dat bestemd is om geheel of gedeeltelijk te worden gebruikt voor de aankomst, het vertrek en de verplaatsingen op de grond van luchtvaartuigen.

-luchtzijde : bewegingsterrein van een luchtvaartterrein en het geheel of een gedeelte van de aangrenzende terreinen en gebouwen waartoe de toegang gecontroleerd is.

- beveiliging : geheel van maatregelen evenals menselijke en materiële middelen bestemd om de burgerlijke luchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden.

Het luchtvaartterrein komt overeen met alle percelen zoals ook opgenomen in de omgevingsvergunning. Binnen deze contouren zijn de luchthavenactiviteiten vergund.

Alle stedenbouwkundige handelingen situeren zich op de aangevraagde kadastrale percelen. Er worden geen handelingen gepland buiten deze percelen. De handelingen zijn dus niet voorzien buiten het huidige luchthaventerrein. Er wordt dus geen uitbreiding van het luchthaventerrein beoogd.

De weg Vliegveld heeft een eigen perceelsnummer 875m15, en is niet in de aanvraag begrepen.

De weg Vliegveld is ten noorden van het luchtvaartterrein gelegen. De zuidelijke rand van de weg Vliegveld (dubbele witte lijn) valt samen met de grens van het kadastraal perceel en dus met de grens van het luchthaventerrein. Voorbij deze lijn, in de richting van de startbaan, is een 6m brede graszone gelegen, die niet wordt aangetast. De aanvraag gaat niet gepaard met wijzigingen van de bestaande bufferzones. De bestaande bufferzones blijven behouden.

Ten noorden van het luchtvaartterrein is de Demarcated Area Noord (DAN) gelegen: deze zone omvat een verzameling van luchtvaartgebonden bedrijven op private percelen, die palen aan de weg Vliegveld en die over een vrije doorgang moeten beschikken naar het luchtvaartterrein. De ontsluitingsweg Vliegveld is vanaf nr.49 afgesloten en maakt eveneens deel uit van deze zone. De Demarcated Area Noord met de ontsluitingsweg “Vliegveld” vanaf nr.49 maken deel uit van het gebied “luchtzijde”.

De weg Vliegveld, de Demarcated Area Noord (DAN) vallen volledig buiten de scope van voorliggende aanvraag.

### *Conclusie*

De Demarcated Area Noord, met inbegrip van de weg Vliegveld, behoort niet tot het luchtvaartterrein. Van enige uitbreiding van het terrein is geen sprake. De bestaande bufferzones blijven behouden.

Alle stedenbouwkundige handelingen situeren zich binnen de contouren van het luchthaventerrein. Er worden geen gebouwen voorzien. Alle handelingen staan in functie van het luchthaventerrein. Ook aan de andere voorwaarden van artikel 8.2 van het vrijstellingenbesluit is voldaan. Bijgevolg kan op rechtmatige wijze toepassing worden gemaakt van de vrijstellingsbepalingen uit de artikel 8.1 van het vrijstellingsbesluit.

De aanvraag bevat dus terecht enkel de ingedeelde inrichtingen en/of exploitaties.

### Bodem

De opslag en het gebruik van maximaal 5.000 l de-icing product kan bodemverontreiniging veroorzaken. Het de-icing product dat door de luchthaven wordt gebruikt betreft Safewing MP I 1938 ECO (80). Het is een modern de-icing product van type I. Het product voldoet aan en overtreft de vereisten van AMS 1424 (= prestatie-eisen voor de-icing producten van type I).

Het product wordt opgeslagen in een afgedekte ruimte in containers van 1 m<sup>3</sup>. Het product staat in een lekbak met hetzelfde volume als de containers.

De infrastructuurwerken voorzien een de-icing platform waardoor het de-icing product kan worden opgevangen na gebruik. Het product wordt dan via het DWA-systeem afgevoerd zodat het niet in de bodem zal dringen.

De nodige voorzorgsmaatregelen kunnen getroffen worden om bodemverontreiniging te voorkomen.

### Geluid en trillingen

De voornaamste bron van geluid of trillingen op de luchthaven is het vliegtuigverkeer. Tijdens de werken kunnen er ook geluids- en trillingsemisies zijn door de werfmachines.

De werken voorzien in een nieuwe taxiweg Noord aan de noordzijde van het terrein. De taxiweg zuid komt net enkele meters ten noorden van de huidige zuidelijke taxiweg te liggen.

Als gevolg van de nieuwe taxiweg Noord zal er minder taxiverkeer zijn op de zuidelijke taxiweg, die dicht bij de woonwijk Tuinwijk gelegen is. Vóór de herinrichting dienden alle vliegtuigen de startbaan te verlaten langs de zuidelijk gelegen taxiweg om via deze taxiweg nabij de Tuinwijk langsheen de meest oostelijk gelegen intersectie de startbaan te kruisen en zo de weg 'Vliegveld' te verwoegen om de loods te bereiken. Na de herinrichting kunnen de toestellen de startbaan ook verlaten via de noordelijke intersecties en rechtstreeks via de noordelijke taxiweg de loods bereiken. Daardoor dient er niet meer over de taxiweg, gelegen nabij de Tuinwijk, te worden gepasseerd en kan er bijgevolg een afname in de geluidsoverlast voor de directe omwonenden verwacht worden.

De luchthaven beschikt over een certificaat volgens ICAO Annex 14 met referentiecode 2B. Dit betekent dat vliegtuigen tot categorie 2B mogen gebruik maken van de luchthaven. Alle taxiways zijn gedimensioneerd voor dit type van vliegtuigen. Occasioneel en mits het activeren van een specifieke procedure mogen 'grotere' toestellen van categorie C ontvangen worden op de luchthaven. Deze categorie C-toestellen zullen zoals op heden het geval is deels moeten gebruik maken van de startbaan om te taxiën. Enkel de twee zuidelijke centrale exits op de startbaan en een deel van de zuidelijke

taxiweg zijn gedimensioneerd voor categorie C-toestellen. Deze beperkte zone bevindt zich verder van de woningen dan de huidige bestaande apron, waardoor er hiervan geen bijkomende geluidshinder te verwachten is. Er kan verwacht worden dat de mogelijke impact voor de omwonenden van het taxiën van deze 'grotere' vliegtuigen gereduceerd wordt.

Er kan een vermindering van het geluid van opstartende/draaiende jet-motoren van geparkeerde toestellen worden verwacht na de werken: de dichtstbijzijnde standplaats voor een zakelijk toestel bevindt zich immers niet langer voor het luchthavengebouw, maar schuift op naar het westen, verder weg van de bewoning van de Tuinwijk met betere afscherming van de tussenliggende luchthavengebouwen.

De luchthaven voorziet geen verschuiving in soort of aard van de vliegbewegingen.

De werken passen binnen de huidige exploitatie en internationale categorisering van de luchthaven. De infrastructuurwerken i.f.v. de 'grotere' toestellen zijn beperkt en in functie van het veiliger ontvangen van deze toestellen, zonder dat dit op zich aanleiding zou geven tot een verschuiving van aard van de toestellen die de luchthaven aandoen.

Gezien de infrastructuurwerken geen invloed hebben op de het aantal en type vluchten zal de impact van het luchtgeluid ten gevolge van de exploitatie van de luchthaven niet wijzigen ten opzichte van de situatie voor de werken. Gezien er geen wijziging in type en aantal van de toestellen te verwachten is, is het ook niet relevant een geluidsmodellering uit te voeren (de geluidsemisies wijzigen niet).

De luchthavenactiviteit en het luchtverkeer worden geenszins op significante wijze uitgebreid.

De geluidsemisies als gevolg van werfmachines zijn tijdelijk van aard en zullen zich enkel tijdens de dagperiode voordoen.

Er kan aangenomen worden dat de gevraagde verandering geen bijkomende geluidshinder zal veroorzaken.

#### Luchtemisies

Door de voorziene aanpassingen, hierboven vermeld, zoals de nieuwe noordelijke taxiweg en het voorzien van standplaatsen voor zakenvliegtuigen op grotere afstand van de woningen, kan verwacht worden dat deze een gunstig effect zullen hebben op mogelijke geurhinder door kerosinedampen. De dichtstbijzijnde standplaats voor een zakelijk toestel bevindt zich na de werken immers niet langer voor het luchthavengebouw, maar schuift op richting het westen, en dus verder weg van de bewoning van de Tuinwijk.

#### Energie

Het belangrijkste energieverbruik van de inrichting is de startbaanverlichting. Een deel van de verlichting zal tijdens de werken vervangen worden door Ledlampen welke een positieve invloed hebben op het totaal verbruik aan energie.

#### Natuurtoets inclusief biodiversiteit

De inrichting is gelegen op een afstand van circa 600 meter van VEN-gebieden, nl. 'West-Vlaamse Leievallei' ten zuiden en 'Bergelen' ten noordoosten. Gezien de afstand en de tijdelijkheid van de bemaling wordt er geen effect verwacht op deze gebieden.

#### Watertoets (decreet integraal waterbeleid)

##### *Bemaling*

In het kader van de infrastructuurwerken is een grondwaterbemaling vereist. Het bemalingswater zal geloosd worden in de bestaande riolering. Het betreft een courante bemaling met filterpompen. Het maximale debiet wordt geraamd op 500 m<sup>3</sup>/jaar. De opstart wordt verwacht eind 2019 / begin 2020.

Gezien de diepte van de grondwatertafel wordt er verondersteld dat er veelal zonder bemaling gewerkt zal kunnen worden. Enkel voor diepe constructies (bijvoorbeeld het pompstation) wordt er verwacht dat er bemaling zal moeten toegepast worden.

De maximale diepte van de bemalingsputten wordt op 4,5 meter voorzien, en de maximale verlaging van het grondwaterpeil wordt op 1 meter begroot. De watervoerende laag (HCOV) is het Quartaire Aquifersysteem.

#### *Hemelwater*

De inrichting is volgens de watertoetskaarten niet gelegen in een overstromingsgevoelig gebied. De pluviale overstromingskaarten (VLGG-kaarten) tonen plaatselijk in het projectgebied toch een zekere overstromingskans.

De inrichting paalt rechtstreeks aan een waterloop van 2de categorie, met name de Neerbeek (WL.31) en ligt volledig in het stroomgebied van de Neerbeek, in het beheer van de provincie West-Vlaanderen.

In het aanvraagdossier wordt er verwezen naar een bijgevoegde rioleringsnota en bijlagen. De nota beschrijft de studie van de riolering in functie van de nieuw aan te leggen aprons, taxibanen en bijkomende verharde oppervlakten.

Het bijkomend afvoerend verhard oppervlak bedraagt 3,50 ha. Het aandeel wegenis dat aangesloten is op de hemelwatervoorraadput ten behoeve van de brandweer zit daarin vervat.

Ter hoogte van het brandweerplatform wordt een hemelwaterput van 60 m<sup>3</sup> voorzien. Deze dimensionering wijkt af van de voorwaarden in de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater (GSV), omwille van het feit dat er heel weinig dakoppervlak is voorzien binnen het project ten aanzien van het dagelijks verbruik van water. Binnen de redelijke grenzen van het economische wordt het nodige te stockeren volume in de hemelwaterput begroot op 60 m<sup>3</sup> (berekening zie hydraulische nota). Om deze gevuld te houden, wordt naast het dakoppervlak ook een deel van de wegverharding op de hemelwaterput aangesloten. De verharding van de nieuw aan te leggen zuidelijke dienstweg (ter hoogte van de Fuel Farm) en een stuk van de nieuwe apron zal hier op aangesloten zijn (= totaal 5.330m<sup>2</sup>).

Het opvangen hemelwater kan aangewend worden voor het wassen van voertuigen en voor het uitvoeren van blus oefeningen door de brandweer. Tijdens de brandweeroefeningen bestaat er de mogelijkheid om het niet vervuild bluswater via een systeem van afsluiters terug te laten vloeien naar de blusreservetank.

Gezien de geschikte infiltratiecapaciteit van de ondergrond, zoals de nodige infiltratieproeven op het terrein in 2011 hebben uitgewezen, wordt ingezet op infiltratie.

Onder de apron en de zuidelijke dienstweg wordt gebruik gemaakt van gewone RWA-betonbuizen, omdat bij calamiteiten het verontreinigd water niet in de bodem mag infiltreren.

Op 9 mei 2019 bezorgde de aanvrager bijkomende informatie en verduidelijkingen met betrekking tot de hemelwaterafvoer gerelateerd aan de aanvraag. Ook grondwaterpeilmetingen genoteerd over de periode september 2008 werden bezorgd. Daaruit blijkt geen interferentie te zijn tussen het voorziene infiltratiestelsel en de grondwatertafel. Er wordt in het aanvraagdossier aangetoond dat het grondwater voldoende diep zit om te kunnen werken met het voorziene ondergrondse



infiltratiesysteem. De infiltratievoorziening mag niet dieper zijn dan de hoogste grondwatertafelstand. Er is aangetoond dat hieraan kan worden voldaan.

Er wordt een systeem aangelegd van infiltratiebuizen, ingebed in een grindkoffer. Op die manier wordt het beschikbare infiltratie-oppervlak en -volume vergroot tot wat vereist is volgens de GSV en de specifieke voorwaarden van de waterloopbeheerder. In de studies wordt gesteld dat het systeem voldoende ruim is gedimensioneerd om te beantwoorden aan de vereisten in verhouding tot het nieuwe voorziene verharde oppervlak (minstens 330 m<sup>3</sup> per ha verharde oppervlakte te bufferen; vertraagde afvoer van 10 l/s per ha).

De infiltratieriool en de grindkoffer hebben een voldoende buffervolume zodat er ter hoogte van de overstortconstructies geen vertraagde afvoer toegepast moet worden.

De voorziene infiltratie is ondergronds. De provinciale dienst Waterlopen meldt in haar advies van 9 mei 2019 voorstander te zijn van open watersystemen. Open watersystemen trekken echter vogels aan, wat geen goede combinatie vormt met luchtverkeer. De provinciale dienst Waterlopen verklaarde zich in haar advies akkoord met ondergrondse infiltratie.

Vanuit het studie bureau is gemeld dat de noordelijke streng (R30-R44) voorzien is op termijn uit te voeren. De aangesloten nieuwe wegenis zal in eerste instantie aangelegd worden om oppervlakkig te gaan infiltreren. Het ontwerp bovenbouw staat op het ogenblik van de opmaak van het besluit nog niet helemaal op punt, maar er is voorzien dat het hemelwater dat er op terechtkomt in de groenzone tussen taxiway en startbaan kan infiltreren. Ter hoogte van de intersecties wordt de nodige afwateringsinfrastructuur wel voorzien. De provinciale dienst Waterlopen verklaart zich in haar advies van 9 mei 2019 akkoord met deze tijdelijke oplossing, aangezien deze werkwijze ook betekent dat geen versnelde afvoer naar de Neerbeek (WL.31.) wordt gecreëerd. Bij verdere uitwerking van het ontwerp moeten de huidig ontworpen afwateringsstromen en aangesloten verharde oppervlakken ten allen tijde gerespecteerd worden.

De bestaande afwatering van de omliggende percelen moet gegarandeerd blijven. Afvloeien van hemelwater naar aanpalende zones voor infiltratie/buffering mag enkel op de eigen terreinen plaatsvinden. Het kan niet de bedoeling zijn buurpercelen wateroverlast te bezorgen.

Om schadelijke effecten op het watersysteem te vermijden en te compenseren worden de voorwaarden uit het advies van 9 mei 2019 van de dienst Waterlopen van de provincie West-Vlaanderen opgenomen in het besluit.

Het team Watertoets van de VMM besluit in haar advies van 9 april 2019 dat het project in overeenstemming te brengen is met de doelstellingen en beginselen van het decreet integraal waterbeleid met betrekking tot het aspect grondwater.

#### *Afvalwaterlozing*

De vergunde bedrijfsafvalwaterlozing is afkomstig van het mogelijks verontreinigd regenwater dat op de tank- en vulpiste valt. Het wordt geloosd via een controleput en KWS-afscheider en coalescentiefilter in de openbare riolering. Er is een debiet vergund van 5,6 m<sup>3</sup>/uur.

Met deze aanvraag wordt de bijkomende lozing gevraagd van het de-icingplatform, van het wassen van maximum 6 voertuigen per week en van het brandweerplatform voor het uitvoeren van brandweeroefeningen.

Bij de de-icing wordt het de-icingproduct 50/50 verdund met leidingwater voor de toepassing. Het product wordt verneveld over het toestel. Afhankelijk van de dikte van de ijslaag op het toestel wordt

er ongeveer 150 l/toestel verbruikt. Tijdens een streng winterseizoen worden er maximum 60 toestellen behandeld. Dit komt neer op 9.000 l waarvan 50% water= 4,5 m<sup>3</sup>/jaar.

De afwatering van het de-icingplatform gebeurt in normale omstandigheden via het RWA-stelsel. Op die momenten dat er de-icing gebeurt wordt via een instelbare schuif overgeschakeld naar lozing op DWA. Het afspreken van het platform na de-icing en het smeltwater tijdens de de-icingactiviteiten zal eveneens afgevoerd worden naar DWA. Nadien wordt weer overgeschakeld naar RWA.

In de aanvraag wordt vermeld dat een procedure zal worden uitgewerkt voor het openen en sluiten van de afsluiters voor en na het uitvoeren van de-icingactiviteiten. Het is van belang dat deze procedure ook strikt opgevolgd wordt. Niet enkel voor de normale werkomstandigheden, maar ook voor calamiteiten moet de procedure werkzaam zijn. In de voorwaarden wordt opgenomen dat deze procedure ter inzage wordt gehouden van de toezichthoudende overheid, evenals een logboek van de uitgevoerde de-icingactiviteiten en het hieraan gelinkte openen en sluiten/omschakelen van de afsluiters, als onderdeel van deze procedure.

Ook de apron is in normale omstandigheden aangesloten op de RWA-afvoer voor afwatering. Hier zal hetzelfde systeem als bij de de-icing worden voorzien, waarbij bij incidenten kan afgevoerd worden in de DWA.

Alle zes de voertuigen ondergaan 1 wasbeurt/week. Voor 1 voertuig wordt een verbruik geraamd van 0,4 m<sup>3</sup>. Het totaal verbruik aan hemelwater komt neer op 2,5 m<sup>3</sup>/week en 120 m<sup>3</sup>/jaar.

Voor de blusoefeningen door de brandweer wordt er maximaal een debiet geloosd van 4 m<sup>3</sup>/uur. Per week komt dat neer op 8 m<sup>3</sup> of 400 m<sup>3</sup>/jaar.

Het vergunde uurdebiet aan te lozen bedrijfsafvalwater volstaat voor de bijkomende afvalwaterstromen en wijzigt volgens de aanvraag niet. Op jaarbasis komt er ten opzichte van de huidige situatie (209 m<sup>3</sup>/jaar) in totaal 524,5 m<sup>3</sup>/jaar bij.

Alle vuilwater (afkomstig van de-icing, aprons,...) zal afgevoerd worden richting een pompstation dat voorzien wordt ter hoogte van het brandweerplatform. Van hieruit wordt het vuilwater verpompt en via een persleiding afgevoerd richting Luchthavenstraat. Ook de afvalwaterstroom van de avgasverdeelinstallatie is op dit lozingspunt aangesloten. Voor lozing op de openbare riolering in de Luchthavenstraat is een KWS-afscheider met coalescentiefilter voorzien. Het pompstation heeft verder een minimum buffercapaciteit van 8 m<sup>3</sup>, zodat het bluswater afkomstig van het brandweerplatform steeds gebufferd kan worden.

De lozing situeert zich volgens het GEO-loket van de VMM in het centraal gebied.

In de vergunde toestand werden, naast de algemene lozingsnormen, de sectorale lozingsnormen opgelegd van bijlage 5.3.2 van titel II van het VLAREM, punt 52°b) en c).

Het de-icing product is volgens de MSDS-fiche geen gevaarlijk product. Het wassen van de eigen auto's gebeurt manueel en niet in een automatische wasstraat, waardoor de sectorale lozingsnormen van punt 59° van bijlage 5.3.2. van titel II van het VLAREM niet van toepassing zijn. In de aanvraag worden geen bijzondere lozingsnormen aangevraagd.

Er kan aangenomen worden dat de vuilvracht van het te lozen bedrijfsafvalwater binnen de reeds vergunde lozingsnormen zal vallen.

Gelet op de aard van de aangevraagde activiteiten en mits naleving van de opgelegde voorwaarden zullen er geen schadelijke effecten zijn op het watersysteem. Bijgevolg wordt voldaan aan artikel 1.3.1.1. van het decreet betreffende het integraal waterbeleid, meer bepaald de watertoets.

#### Actualisering van de milieuvoorwaarden

Mits actualisatie van de naamgeving van de diverse overheidsinstanties vermeld in de bijzondere voorwaarden uit de lopende vergunningen, kunnen de voorwaarden behouden blijven.

De volgende voorwaarde uit het besluit 34041/169/1/A/2 van de deputatie van 05/02/2004:

- *“Aan de bepalingen van het brandvoorkomingsadvies d.d. 17/12/2003 wordt voldaan en de opgelegde maatregelen inzake brandvoorkoming worden uitgevoerd binnen een termijn van 6 maanden.”*

kan als volgt worden geactualiseerd:

- *“Aan de bepalingen van het brandvoorkomingsadvies d.d. 17/12/2003 wordt voldaan.”*

De volgende voorwaarde uit het besluit 34041/169/1/A/2 van de deputatie van 05/02/2004:

- *“Volgende zaken worden onderzocht en de resultaten van dit onderzoek worden binnen het jaar na het ingaan van de vergunning overgemaakt aan de vergunningverlenende overheid en de adviesverlenende instanties:*
  - *het beperken van geur- en geluidshinder door de aangeduide punten voor ‘run-ups’ verder naar het midden van het vliegveld te brengen, meer bepaald tot bij de twee binnenste op- en afritten van de startbaan;*
  - *het voorzien in het huishoudelijk reglement dat alle toestellen met basis op het vliegveld bereid zijn zich binnen een redelijke termijn te voorzien van degelijke geluidsdemping conform de best beschikbare technieken;*
  - *bijkomende maatregelen teneinde geurhinder te voorkomen bij het taxiën en opstijgen van vliegtuigen;*
  - *bijkomende maatregelen bij overvliegen omwonenden.”*

kan als volgt worden geactualiseerd:

- *“Het resultaat van het onderzoek opgelegd in het laatste punt van artikel 4 ‘bijzondere vergunningsvoorwaarden’ van het besluit 34041/169/1/A/2 van de deputatie van 05/02/2004 wordt ter inzage gehouden van de toezichthouder.”*

#### Verenigbaarheid met de bestemming en de stedenbouwkundige voorschriften

Het grootste gedeelte van de aanvraag is gelegen in het gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut en is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestplan.

De gedeelten van de aanvraag gelegen in gebied voor milieubelastende industrieën (randen), woongebied (ter hoogte van de Tuinwijklaan - zuidoostzijde) en de bestaande autosnelweg (E403 – Wevelgemtunnel) wijken af van de stedenbouwkundige voorschriften.

Artikel 5.6.7.§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) stelt het volgende:

*“Artikel 5.6.7.*

*§ 1. Een omgevingsvergunningsaanvraag voor de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit kan gunstig geadviseerd worden en vergund worden, in afwijking van de bepalingen van een stedenbouwkundig voorschrift, voor zover voldaan is aan de volgende cumulatieve voorwaarden: 1° de goede ruimtelijke ordening wordt niet geschaad, hetgeen in het bijzonder betekent dat de ruimtelijke draagkracht van het gebied niet wordt overschreden en dat de vastgestelde verweving van*

*functies de aanwezige of te realiseren bestemmingen in de onmiddellijke omgeving niet in het gedrang brengt of verstoort;*

*2° de inrichting of activiteit is stedenbouwkundig vergunbaar in afwijking van de bepalingen van een stedenbouwkundig voorschrift of, als het gaat om een bestaande inrichting of activiteit, is hoofdzakelijk vergund.*

*Als de goede ruimtelijke ordening geschaad wordt, kan rekening worden gehouden met de termijn die nodig is om de inrichting of activiteit te herlokaliseren. Die termijn is ten hoogste gelijk aan zeven jaar. De Vlaamse Regering kan de categorieën van bedrijven bepalen die door hun aard en omvang van het eerste lid zijn uitgesloten. Ze kan de gebieden aanwijzen waarin het eerste lid niet kan worden toegepast.”*

Er kan worden aangenomen dat de luchthaven ‘hoofdzakelijk vergund’ is, waardoor toepassing kan worden gemaakt van artikel 5.6.7. van de VCRO, op voorwaarde dat de goede ruimtelijke ordening niet wordt geschaad.

### Goede ruimtelijk ordening

Voor de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening wordt verwezen naar de beginselen zoals voorzien in artikel 4.3.1, §2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO). Het aangevraagde, voor zover noodzakelijk of relevant, moet beoordeeld worden aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4 van de VCRO.

De werken en handelingen voorzien niet in een wijziging van het type luchthaven of van het type of het aantal vluchten. De geplande werken betreffen verhardingen, infrastructuurwerken en technische werken en vinden allemaal plaats binnen de grenzen van het bestaande luchthaventerrein. De gevraagde werken overschrijden de ruimtelijke draagkracht van het gebied niet.

De voorziene herinrichting van de luchthaven zal bijdragen tot een vlottere mobiliteit op het luchthaventerrein.

Uit bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de hinder voor de omgeving door het gevraagde niet zal toenemen en tot een aanvaardbaar niveau kan worden beperkt.

De herinrichting van de luchthaven is er alleen op gericht om het huidige vliegverkeer op een optimaal veilige en vlotte manier naast elkaar te laten verlopen. Dit komt de interne en externe veiligheid ten goede.

De controletoren van de luchthaven (Luchthavenstraat 1/1 te Wevelgem) is opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed van de gemeente Wevelgem. Hieraan worden met deze aanvraag geen werken voorzien.

De aanvraag is in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.

De aanvraag is in overeenstemming met de van toepassing zijnde stedenbouwkundige voorschriften.

### Procedure

De aanvraag werd getoetst aan de voorwaarde van artikel 17, § 3, 1° en er kon worden vastgesteld dat er geen milieueffectrapport vereist is.

De aanvraag werd getoetst aan de voorwaarden van artikel 11, punt 1° a) en artikel 12 van het Omgevingsvergunningbesluit.

Hiertoe werd een grondige milieubeoordeling van de aanvraag uitgevoerd (zie hoger) en hieronder samengevat.

Er werd aangetoond dat de gevraagde werken geen invloed hebben op de type en het aantal vluchten; de werken geven geen aanleiding tot een wijziging van de capaciteit van de luchthaven. De werken kunnen gezien hun aard, omvang en kenmerken onmogelijk als een wijziging van een vliegveld zelf worden aanzien.

De werken passen binnen de huidige exploitatie en internationale categorisering van de luchthaven. De infrastructuurwerken i.f.v. de 'grotere' toestellen zijn beperkt en in functie van het veiliger ontvangen van deze toestellen, zonder dat dit op zich aanleiding zou geven tot een verschuiving van aard van de toestellen die de luchthaven aandoen.

Gezien de infrastructuurwerken geen invloed hebben op de het aantal en het type vluchten zal de impact van het luchtgeluid ten gevolge van de exploitatie van de luchthaven niet wijzigen ten opzichte van de situatie voor de werken.

Door de nieuwe taxiweg Noord aan de noordzijde van het terrein zal er minder taxiverkeer zijn op de zuidelijke taxiweg, die dicht bij de woonwijk Tuinwijk gelegen is. Vóór de herinrichting dienden alle vliegtuigen de startbaan te verlaten langs de zuidelijk gelegen taxiweg om via deze taxiweg nabij de Tuinwijk langsheen de meest oostelijk gelegen intersectie de startbaan te kruisen en zo de weg 'Vliegveld' te vervoegen om de loods te bereiken. Na de herinrichting kunnen de toestellen de startbaan ook verlaten via de noordelijke intersecties, en rechtstreeks via de noordelijke taxiweg de loodsen bereiken. Daardoor dient er niet meer over de taxiweg gelegen nabij de Tuinwijk te worden gepasseerd en kan er bijgevolg een afname in de geluidsoverlast voor de directe omwonenden verwacht worden.

Door de nieuwe taxiweg Noord moeten de vliegtuigen niet meer taxiën op de weg Vliegveld wat de veiligheid ten goede komt..

Als gevolg van de werken komt er netto 3,5 ha verharding bij. De aanvraag voorziet de nodige riolering en afwatering. De ingrepen met betrekking tot de waterhuishouding zijn aanvaardbaar, er worden voorwaarden opgelegd.

Er is geen aanpassing nodig van het vergunde lozingsdebiet van het bedrijfsafvalwater.

De impact met betrekking tot de luchtmissies is nauwelijks relevant, met eerder een positief effect inzake geurhinder (kerosinedampen).

Bijgevolg wordt besloten dat de verandering geen betekenisvol bijkomend risico voor mens of milieu inhoudt en de hinder niet significant vergroot. Het gaat bijgevolg om een beperkte verandering van een ingedeelde inrichting of activiteit, waardoor de vereenvoudigde procedure wordt gevolgd.

#### Vergunningstermijn

Conform artikel 68 van het Omgevingsvergunningendecreet geldt de vergunning voor onbepaalde duur, tenzij conform artikel 68, tweede lid, van het Omgevingsvergunningendecreet in afwijking hiervan nog een beperkte termijn kan toegestaan worden. Aangezien de aanvraag betrekking heeft op punt 9° van artikel 68, tweede lid, van het Omgevingsvergunningendecreet kan de vergunning worden verleend voor een beperkte termijn tot 5 februari 2024.

## STANDPUNTEN VAN ADVIEZEN DIE NIET WORDEN GEVOLGD

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Wevelgem verleende in zitting van 12 april een ongunstig advies, dat als volgt kan worden weerlegd:

- uit bovenstaande bepalingen blijkt dat er door het gevraagde geen bijkomende geluids- of geurhinder voor de omwonenden te verwachten is;
- de aanvrager maakt in het aanvraagdossier en in de aanvullende nota, die op 30 april 2019 op het loket werd geplaatst ('reactie op ongunstig advies Wevelgem'), meermaals duidelijk dat de herinrichting van het luchthaventerrein niet tot doel heeft het type luchthaven, noch het type/aantal vluchten te wijzigen, maar wel tot een veiligere uitbating van de luchthaven te komen; een negatieve impact op het geluidsniveau is er bijgevolg niet; een aanpassing van de geluidscontourenstudie is dan ook geen vereiste;
- het thema waterhuishouding werd in de bovenstaande beoordeling grondig onderzocht; zowel de waterbeheerder (dienst Waterlopen van de provincie West-Vlaanderen) als het team Watertoets van de Vlaamse Milieumaatschappij hebben de aanvraag op vlak van de (hemel)waterhuishouding grondig bekeken en gunstig geadviseerd (mits voorwaarden);
- er is geen wettelijke verplichting het dossier vooraf met overheidsdiensten te bespreken; niettemin kan in een aandachtspunt in dit besluit verzocht worden het technisch dossier van de infrastructuurwerken toe te lichten aan de gemeentelijke diensten;
- er is aangetoond dat de aanvraag kan worden vergund met toepassing van de vereenvoudigde procedure; dat de aanvraag immers geen betekenisvol bijkomend risico voor mens of milieu inhoudt en de hinder niet significant vergroot, dit is voor de verschillende milieudomeinen grondig onderzocht; dat dit met betrekking tot de exploitatie van een luchthaven in het bijzonder relevant is voor luchtverkeer (geluid); er is bij de vereenvoudigde procedure wettelijk geen inspraakperiode voor de bevolking voorzien.

Dit advies kan bijgevolg niet in overweging worden genomen.

## ALGEMENE CONCLUSIE

De hinder en risico's voor mens en milieu ten gevolge van de aangevraagde exploitatie van de ingedeelde inrichting en activiteit kunnen, mits naleving van de milieuvoorwaarden, tot een aanvaardbaar niveau worden beperkt.

De aanvraag is verenigbaar met de stedenbouwkundige voorschriften en de goede ruimtelijke ordening.

De vergunning kan worden verleend voor een beperkte duur tot 5 februari 2024, zijnde de einddatum van de lopende vergunningen.

## BESLUIT

---

**Artikel 1.** Aan de nv Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem, Luchthavenstraat 1 bus 1, 8560 Wevelgem, wordt de vergunning verleend voor de herinrichting van het luchthaventerrein met inrichtingsnummer 20181217-0075, gelegen te 8560 Wevelgem, Luchthavenstraat 1, kadastraal bekend als: Kortrijk, afdeling 5, sectie A, perceelnummers 128A2, 128B2, 128C2, 128F, 128G, 128H, 128H2, 128K2 en 128Z, en Wevelgem, afdeling 2, sectie B, perceelnummers 862E2, 862S, 875A15,

875B4, 875C15, 875C2, 875C4, 875D15, 875D4, 875D8, 875E15, 875F9, 875G14, 875L14, 875M14, 875M4, 875N14, 875P14, 875P6, 875P7, 875R14, 875R7, 875S7, 875T13, 875T2, 875T7, 875W2, 875W8, 875Y12, 875Y13 en 875Y5, omvattende:

rubriek	aard	omschrijving	hoeveelheid eenheid	+
3.3.	Schrappen	Lozing huishoudelijk afvalwater 100 m <sup>3</sup> /jaar	- 100 m <sup>3</sup> /jaar	
6.4.1°	Uitbreiding	Opslag de-icing product	+ 5.000 l	
15.1.1°	Uitbreiding	Stallen voertuigen	+ 1 crashtender	
15.4.2°a)	Nieuw	Wasplaats voor wassen voertuigen	6 voertuigen en hun aanhangwagens	
16.3.1.1°	Uitbreiding	Airco	+ 4 kW	
31.1.2°	Schrappen	Dieselmotor 242 kW	- 242 kW	
53.2.2°a)	Nieuw	Tijdelijke grondwaterbemaling tijdens de werken	500 m <sup>3</sup> /jaar	
57.1.2°	Wijziging	Herinrichting luchthaventerrein	/	

zodat de ingedeelde inrichting of activiteit voortaan omvat:

rubriek	omschrijving	totale hoeveelheid	klasse
3.4.2°	Lozing bedrijfsafvalwater in de openbare riolering	5,6 m <sup>3</sup> /uur	2
6.4.1°	Opslag oliën en de-icing product	6.800 liter	3
6.5.1°	Verdeelslangen (1 avgas, 1 diesel)	2	3
12.1.2.2°b)	Stroomgenerator	220 kW	2
12.2.1°	Transformator	400 kVA	3
15.1.1°	Stallen 6 voertuigen	6 stuks	3
15.2	Onderhoudswerkplaats	1 stuk	3
15.4.2°a)	Wasplaats voor voertuigen en hun aanhangwagens	6 voertuigen en hun aanhangwagens	3
16.3.1.1°	3 airconditioninginstallaties elk 4 kW	12 kW	3
17.3.2.1.1.1°b)	Opslag diesel (3.300 l, bovengronds), mazout (3.000 l, ondergronds)	5,25 ton	3
17.3.2.2.2°a)	Opslag avgas (50.000 l, ondergronds)	36 ton	2
17.3.4.1°b)	Opslag bijtende stoffen (GHS05)	1.000 kg	3
17.3.6.1°b)	Opslag schadelijke stoffen (GHS07)	1.000 kg	3
17.4	Opslag gevaarlijke producten in kleine verpakkingen	600 l	3
53.2.2°a)	Tijdelijke grondwaterbemaling tijdens de werken	500 m <sup>3</sup> /jaar	3
57.1.2°	Vliegveld met start- en landingsbaan 1.925 m	1.925 m	1

**Art. 2** De plannen en het aanvraagdossier waarop dit besluit gebaseerd zijn, maken er integraal deel van uit.

**Art. 3** De omgevingsvergunning wordt verleend voor een termijn verstrijkend op 5 februari 2024, de datum van de basisvergunning, die aanvangt op datum van dit besluit.

**Art. 4** De omgevingsvergunning is afhankelijk van de strikte naleving van de volgende voorwaarden:  
1° algemene en sectorale milieuvoorwaarden van titel II van het VLAREM.

De algemene en sectorale milieuvorwaarden staan in titel II van het VLAREM. Bij wijziging van VLAREM wordt de exploitant geacht de meest actuele versie van de van toepassing zijnde bepalingen na te leven. De integrale en geconsolideerde tekst van titel II van het VLAREM is raadpleegbaar op de Milieunavigator, via de link: <https://navigator.emis.vito.be/>

2° geactualiseerde bijzondere milieuvorwaarden

Nieuwe bijzondere voorwaarden:

1. Er wordt een infiltratievoorziening met een bodemoppervlakte van minimaal 400 m<sup>2</sup> per ha verharde oppervlakte voorzien, zoals bepaald in de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater. Deze infiltratievoorziening mag niet dieper zijn dan de hoogste grondwatertafelstand en moet minstens 330 m<sup>3</sup> per ha verharde oppervlakte kunnen bufferen. Op 0,10 m boven de bodem wordt een leegloop voorzien met vertraagde afvoer van 10 l/s per ha, die gravitair aansluit naar het oppervlaktewatersysteem.
2. De opening van de spindelschuiten voorzien in de stuwconstructies wordt beperkt tot een opening overeenstemmend met een maximale lozing van 10 l/s per aangesloten ha (zie specifieke voorwaarden van de dienst Waterlopen van de provincie West-Vlaanderen) of minimaal 110 mm.
3. Met betrekking tot de noordelijk gelegen afwateringsinfrastructuur (streng R30-R44) is het tijdelijk toegestaan de wegenis in eerste instantie te laten afwateren in de groenzone tussen taxiway en startbaan. Deze werkwijze betekent dat geen versnelde afvoer naar de Neerbeek (WL.31.) wordt gecreëerd.  
Bij de verdere uitwerking van het ontwerp bovenbouw worden de huidig ontworpen afwateringsstromen en aangesloten verharde oppervlakken ten allen tijde gerespecteerd.
4. De bestaande afwatering van de omliggende percelen blijft gegarandeerd. Afvloeit van hemelwater naar aanpalende zones voor infiltratie/buffering mag enkel op de eigen terreinen plaats vinden.
5. Er wordt een procedure uitgewerkt voor het openen en sluiten van de afsluiters in het de-icingplatform en de apron voor het overschakelen van RWA naar DWA en omgekeerd, en dit zowel voor het uitvoeren van de-icingactiviteiten, evenals voor het opvangen van calamiteiten. Deze werkprocedure wordt strikt opgevolgd. De exploitant neemt de nodige maatregelen om het personeel hiervoor op te leiden. Deze procedure wordt ter inzage gehouden van de toezichthoudende overheid, evenals een logboek van de de-icingactiviteiten en incidenten, en het hieraan gelinkte openen en sluiten van de afsluiters, als onderdeel van deze procedure. Het ter plaatse effectieve afsluiten/omschakelen van alle afsluiterseenheden gebeurt op een efficiënte en snelle manier.

Reeds bestaande bijzondere voorwaarden:

1. Zwaar vrachtvervoer (+ 40 ton) moet beperkt blijven tot uitzonderlijke omstandigheden (inzonderheid dringende humanitaire vluchten).
2. Zweefvliegtuigen maken tijdens de weekenden en op feestdagen uitsluitend gebruik van een lierstart. Optrekken door gemotoriseerde vliegtuigen is op vermelde dagen verboden.
3. Het aantal nachtelijke bewegingen (opstijging of landing tussen 23 u en 6 u) wordt beperkt tot 15 bewegingen per maand én 180 per jaar. Van zodra één van deze maxima bereikt is, wordt de nacht voor de resterende dagen van die maand of dat jaar gesloten voor alle vliegverkeer met uitzondering van noodgevallen. De exploitant bezorgt een halfjaarlijks overzicht van deze noodgevallen aan de vergunningverlenende overheid en de afdeling Handhaving van het departement Omgeving.
4. De exploitant beschikt over een algemeen actieplan. Het referentiejaar voor bedoeld actieplan is het jaar 2000. Als meetinstrument (criterium) wordt het aantal potentieel sterk



gehinderden gebruikt. Onverminderd de andere opgelegde bijzondere voorwaarden, heeft dit actieplan als minimale doelstelling:

- voor de nachtperiode en de dagperiodes op zon- en feestdagen: het realiseren van een stelselmatige en significante vermindering van de geluidshinder (zowel van recreatieve als van nachtvluchten);
- voor de dagperiode, andere dan op zon- en feestdagen: het hanteren van het stand-still-principe.

In dit actieplan wordt ook de nodige aandacht besteed aan aspecten zoals transportveiligheid, luchtkwaliteit, bereikbaarheid, energieverbruik en landschapsinrichting.

Tevens toont de exploitant de uitvoering van dit actieplan aan door jaarlijks een voortgangsrapport op te maken waarin alle reeds genomen en geplande maatregelen beschreven staan. Dit rapport kan gekoppeld worden aan het verplicht jaarlijks voor te leggen milieujaarverslag. De vergunningverlenende overheid kan desgevallend bijkomende voorwaarden opleggen.

5. De geluidscontouren, bedoeld in artikel 5.57.1.2. van titel II van het VLAREM, worden 2-jaarlijks berekend telkens voor de voorbije 2 jaar ( $L_{DN}$ ,  $L_{Aeq,dag}$  en  $L_{Aeq,nacht}$ ).
6. Vanaf 2002, dus gebaseerd op de gegevens van 2001, worden de geluidscontouren eveneens bijkomend berekend in de grootheden  $L_{den}$  en  $L_{night}$  met als tijdsperiodes: dag: 07u-19u, avond: 19u-23u, nacht: 23u-07u, en waarbij

$$L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} (12 * 10^{L_{day}/10} + 4 * 10^{(L_{evening}+5)/10} + 8 * 10^{(L_{night}+10)/10})$$

waarin:

- $L_{day}$  het A-gewogen gemiddelde geluidsniveau op lange termijn is, als gedefinieerd in ISO 1996-2:1987, bepaald over alle dagperiodes van een jaar;
  - $L_{evening}$  het A-gewogen gemiddelde geluidsniveau op lange termijn is, als gedefinieerd in ISO 1996-2:1987, bepaald over alle avondperiodes van een jaar;
  - $L_{night}$  het A-gewogen gemiddelde geluidsniveau op lange termijn is, als gedefinieerd in ISO 1996-2:1987, bepaald over alle nachtperiodes van een jaar.
7. De voormelde afgebakende geluidscontouren en het voormelde actieplan met het voortgangsrapport worden door de exploitant bezorgd aan de vergunningverlenende overheid, de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (Milieu), de afdeling Handhaving en de afdeling Beleidsontwikkeling en Juridische Ondersteuning van het departement Omgeving, de deputatie en de gemeentebesturen van Wevelgem en Kortrijk.
  8. Er wordt door de exploitant een 'aanspreekpunt' opgericht waar men ook tijdens het weekend terecht kan.
  9. Minimum jaarlijks wordt een overleg georganiseerd met de bevolking en de overheidsinstanties. De verslagen liggen steeds ter inzage bij het gemeentebestuur.
  10. Aan de bepalingen van het brandvoorkomingsadvies d.d. 17/12/2003 wordt voldaan.
  11. Het resultaat van het onderzoek opgelegd in het laatste punt van artikel 4 'bijzondere vergunningsvoorwaarden' van het besluit 34041/169/1/A/2 van de deputatie van 05/02/2004 wordt ter inzage gehouden van de toezichthouder.
  12. De luchtemissies van de stroomgenerator voldoen aan de volgende voorwaarden:
    - stof: 50 mg/Nm<sup>3</sup>
    - SO<sub>2</sub>: 0,20% (maximum S-gehalte in de brandstof in massa-%)
    - NO<sub>x</sub>: 4.000 mg/Nm<sup>3</sup>
    - CO: 650 mg/Nm<sup>3</sup>
  13. Touch&go-vluchten (doorstarten) tijdens zon- en feestdagen zijn verboden voor zowel helikopters als voor vliegtuigen. Touch&go's voor helikopters zijn ook verboden op zaterdag. Voor vliegtuigen geldt volgende regeling voor touch&go-vluchten: Op zaterdagen tijdens de maanden juli en augustus zijn enkel touch&go-vluchten

(doorstarten) toegestaan in de voormiddag van 9u tot 12u; op de overige zaterdagen zijn touch&go-vluchten (doorstarten) toegestaan tussen 9u en 12u en tussen 14u en 18u.

Gedurende die toegestane weekenddagen en -momenten en op gewone werkdagen na 17u voldoen de vliegtuigen die worden ingezet voor circuit training met uitvoering van touch&go-bewegingen op EBKT aan de geluidsnorm van 72 dB(A) volgens de certificatieprocedure van ICAO, bijlage 16, boekdeel 1, deel II in de plaats van de nu volgens deze certificatieprocedure geldende norm van 76 dB(A). De desbetreffende geluidscertificaten van deze vliegtuigen, uitgegeven door de bevoegde nationale autoriteit, worden ter beschikking gehouden van de toezichthoudende overheid.

De exploitant waakt erover dat de grote meerderheid (minimum 80%) van deze vluchten met toestellen van 72 dB(A) zullen blijven gebeuren. Daartoe wordt jaarlijks gerapporteerd aan de vergunningverlenende overheid, de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (Milieu) en de afdeling Handhaving van het departement Omgeving en beide betrokken gemeentebesturen. Uit die rapportering kan duidelijk de verhouding tussen gebruik toestellen minder of meer dan 72 dB(A) afgeleid worden.

Het aantal touch&go's op zaterdag bedraagt op jaarbasis maximaal 20% van het totale aantal touch&go's. Ook dit moet blijken uit bovenvermelde jaarlijkse rapportering.

14. Het aantal touch&go-bewegingen wordt beperkt tot 14.000 per jaar met een maximum van 3.000 touch&go-bewegingen voor het eerste en het vierde kwartaal en van 4.000 touch&go-bewegingen voor het tweede en het derde kwartaal. Het aantal touch&go-bewegingen van helikopters, die hierin begrepen zijn, wordt beperkt tot 1.600 per jaar met een maximum van 350 touch&go-bewegingen voor het eerste en het vierde kwartaal en van 450 touch&go-bewegingen voor het tweede en het derde kwartaal.
15. Van zodra de luchtvaartnavigatiedienstverlener op de site aanwezig en actief is, wordt beroep gedaan op al zijn diensten (waaronder het aspect registratie). Zo rapporteert de exploitant vanaf begin 2019 elke zes maanden aan de vergunningverlenende overheid, de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (Milieu) en de afdeling Handhaving van het departement Omgeving en beide betrokken gemeentebesturen over het monitoren van het aantal touch&go-bewegingen per dag, de exploitatie-uren en het type toestel.
16. Het aantal vliegtuigen dat gelijktijdig in circuit mag zijn voor lokale trainingen is beperkt tot maximaal 3. De exploitant zorgt voor een afdoende registratiesysteem dat beschikbaar is voor de toezichthoudende overheid.
17. Elke wijziging van de Aeronautica Information Publication, die het geluidsklimaat kan beïnvloeden, wordt gemeld aan de vergunningverlenende overheid, de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (Milieu) en de afdeling Handhaving van het departement Omgeving en beide betrokken gemeentebesturen.
18. Er wordt een communicatieplan/klachtenmeldpunt opgemaakt in samenspraak met de milieudiensten van Wevelgem en Kortrijk. Hierin worden ook de helikopterbedrijven die gebruik maken van de luchthaven van Wevelgem en de vliegscholen betrokken. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van de leidraad "communiceren met uw burens", co-uitgegeven door het Agentschap Zorg en Gezondheid (download via <http://www.mmk.be>).

De vergunningverlenende overheid wijst op volgend aandachtspunt:

- Het technisch dossier van de infrastructuurwerken wordt voor de start van de werken toegelicht aan de gemeentelijke dienst Openbare Infrastructuur en Mobiliteit van de gemeente Wevelgem.

**Art.5 § 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 drie jaar na de aanvang van de vergunde stedenbouwkundige handelingen;

4° als de exploitatie van de vergunde activiteit of inrichting niet binnen vijf jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning aanvangt.

Als de omgevingsvergunning 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 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.

**§ 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.

**Art. 6** De termijnen van twee, drie of vijf jaar, vermeld in artikel 5, 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 of drie jaar, vermeld in artikel 5, worden geschorst tijdens het uitvoeren van de archeologische opgraving, omschreven in de bekrachtigde archeologienota overeenkomstig artikel 5.4.8 van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013 en in de bekrachtigde nota 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 of drie jaar, vermeld in artikel 5, 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 of drie jaar, vermeld in artikel 5, 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.

**Art 7** Tegen deze beslissing kan een verzoekschrift tot schorsing en/of vernietiging worden ingediend bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen op het volgende adres:

Raad voor Vergunningsbetwistingen  
p/a Dienst van de Bestuursrechtscollages  
Koning Albert II-laan 35 bus 81  
1030 Brussel

U doet dit op straffe van onontvankelijkheid per beveiligde zending (dit is per aangetekende brief of door neerlegging ter griffie) binnen een vervaltermijn van 45 dagen die ingaat de dag na de betekening van deze beslissing.

Het verzoekschrift wordt in vijfvoud ingediend, namelijk één origineel en vier afschriften (fotokopies of een digitale kopie). 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).

U bent 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.

U betaalt het rolrecht binnen een termijn van 15 dagen, die ingaat de dag na deze van de betekening van het verzoek daartoe door de griffier van de Raad. Als het bedrag niet binnen de termijn van 15 dagen is gestort wordt het beroep niet-ontvankelijk verklaard.

Meer info

De procedure voor de Raad van Vergunningsbetwistingen wordt geregeld in het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscollages, 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 Bestuursrechtscollages.

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

Geert Pillu  
Gewestelijk omgevingsambtenaar