

www.haelewyn-architecten.be

wielsbekestraat 54

8780 oostrozebeke

056 1 66 86 86

geert @ haelewyn-architecten.be

niels @ haelewyn-architecten.be

Oostrozebeke, 11 september 2026

Aan College van Burgemeester en Schepenen,
Dienst Stedenbouw te Oostrozebeke,
Dienst Administratie R.O.H.M. te Brugge

onze ref. : BA_2308_A_Beschrijvende nota
betreft : beschrijvende nota (art 16.2°) bij bouwaanvraag

1. **Voorwerp van de aanvraag:** Aard bouwwerk: uitbreiding bedrijfsgebouw met opleidingscentrum
Bouwplaatsgegevens: * ligging : Leegstraat 125, Oostrozebeke
* kadastraal : 1 afdeling, sectie E 1033 R
* Verkaveling : ja/nee, ...
* B.P.A. : ja/nee, ...
* R.U.P. : ja/nee, Carrosserie Service
2. **Ruimtelijke context van de geplande werken en handelingen:**
 - a) feitelijk uitzicht & toestand : bebouwde kavel
 - b) zoneringgegevens goed : woonzone (met landelijk karakter)
3. **Overeenstemming en verenigbaarheid van de aanvraag met de wettelijke en ruimtelijke context:**

De aanvraag stemt ~~wel~~ / niet overeen met de wettelijke en ruimtelijke context van de voorschriften.
Ze wijkt af voor wat betreft de bouwdiepte en de oppervlaktebepalingen
bebouwd/onbebouwd, ...

Afwijkingen t.o.v. het RUP Carrosserie Service :

In hoofdlijnen voldoet de aanvraag wel aan de voorschriften van dit RUP, mede doordat de aanvrager nog steeds dezelfde onderneming is als diegene waarvoor het RUP oorspronkelijk werd opgesteld.

Voorliggend project is wel bijzonder in die zin dat de zones uit voorliggend RUP niet volledig gevolgd worden, aangezien de zone voor landschappelijke overgang beperkt moet worden ingevuld gelet op de ruimtevraag. Voor wat deze zone betreft geldt dat deze deels ingezet wordt voor het nieuw te bouwen opleidingscentrum. Dit is evident in strijd met de voorschriften horend bij deze zone.

Meer concreet maakt het opleidingscentrum geen groene en landschappelijke inkleding van het bebouwd weefsel naar het open landschap toe uit (artikel 2.2), bovendien is dit gedeelte integraal strijdig met de inrichtings- en beheersvoorschriften (geen aangelegde boomgaard, in strijd met bouwverbod, ... (artikel 2.3)).

Wat de zone voor kleinschalige bedrijvigheid betreft geldt dat het project in overeenstemming is met de bestemmingsvoorschriften, behalve wat artikel 1.1.3 betreft. De deelzone voor schermgroen wordt niet enkel en alleen ingezet als groenbuffer. De bestaande brandweg wordt gelet op de uitbreiding naar achteren toe verder aangelegd, waarbij het diepere gedeelte bestaat uit grasdallen. Aan de buitenzijde van de perceelsgrenzen wordt wel een afsluiting met groene hagen voorzien.

Het opleidingscentrum wordt op minstens 5m afstand van de westelijke en de oostelijke perceelsgrenzen voorzien (artikel 2.1).

In artikel 2.2 wordt geregeld dat de maximale toegelaten bebouwde oppervlakte gelijk is aan de huidige bebouwde oppervlakte. Uitbreidingen zijn expliciet niet toegelaten. In de toelichting wordt een oppervlakte van ±988 m² vermeld. De bestaande oppervlakte is 1014 m² en na uitbreiding wordt dit 1410 m². Het ligt voor de hand dat voorliggende uitbreiding in strijd is met dit voorschrift.

Op zich zou de uitbreiding ingepland kunnen raken binnen het ingekleurde gedeelte, maar dit zou dan aan de voorzijde moeten gebeuren. Dit is onmogelijk door redenen met betrekking tot toegang, oprit, parkeergelegenheid, doorgang brandweer, etc. Om die reden is een uitbreiding achteraan het logische gevolg. Hierdoor bouwen in de deelzone voor schermgroen en nog 5,00 meter in de zone voor landschappelijke overgang. Deze laatste zone wordt deels gebruikt om de verplichte waterinfiltratie met een wadi te realiseren maar we behouden in grote mate de boomgaard met nieuwe aanplanting (appelaar, perelaar en kerselaar).

In artikel 2.3 wordt expliciet geregeld dat ten minste de helft van de gevelwanden bereikbaar moet zijn. Net om te kunnen voldoen aan dit artikel wordt de brandweg beperkt uitgebreid naar achteren toe.

Ook van artikel 2.5 wordt afgeweken, aangezien er al een strijdigheid is met artikel 1.1.3. De deelzone voor groenscherm wordt niet aangelegd volgens de voorschriften van het RUP. Wel zeer interessant is dat in dit artikel expliciet wordt geregeld dat verharding in functie van de brandveiligheid wel is toegelaten en dat ter hoogte van de westelijke perceelsgrens een reductie tot een streekeigen haag is toegelaten. In de toelichting wordt deze mogelijkheid bijkomend beklemtoond en wordt verwezen naar het werken met grasdallen. Een beplantingsplan werd toegevoegd.

Afwijkingen t.o.v. de BOUWCODE :

Art.29 Verharding

§2 Maximale verharding is 450 m²

§3 Afwijking tot 70% van het terrein bij bedrijfsgebouwen : totale oppervlakte terrein 3356,52 m², totale oppervlakte gebouw en verhardingen 2242,52 m², totale oppervlakte groenzones 1114 m², procentueel wordt 66,81% verhard. We blijven onder de toegestane verhardingsgraad. We doen expliciet beroep op de mogelijkheid voorzien in het tweede punt van §3.

Art.30 Voortuin

Maximale verhardingsgraad is 30%. We wijken af volgens richtlijnen RUP Carrosserie Service. In dit artikel is evenwel expliciet opgenomen dat dit enkel speelt bij woonfuncties. Het voorliggende project maakt geen woonproject uit.

Art.34 Bomen en boomcompensatie

§1 Vellen 3 notelaars omwille van uitbreiding en aanleg WADI. Gelet op de smalle vorm van het perceel is er geen mogelijkheid om de wadi op een andere locatie te voorzien. Als compensatie worden er diverse nieuwe groenstructuren aangeplant, alsook 3 nieuwe fruitbomen (appel, peer en kers)

Art.38 Fietsstallingen

Het bedrijf stockeert richtmallen voor de carrosseriesector en heeft slechts enkele mensen in dienst waardoor 4 fietsstallingen meer dan voldoende zijn. Cursisten (max. 8) komen uit heel het land met de wagen. De zaakvoerder woont naast het bedrijf en hun fietsen staan privé gestald.

Het gaat hier duidelijk over een andere functie dan wonen, waardoor geen beroep kan worden gedaan op de eerste drie afwijkingsmogelijkheden en noodzakelijkerwijze enkel de vierde mogelijkheid overblijft. Tegelijk zou ook gesteld kunnen worden dat aangezien het hier gaat over een opleidingscentrum, het project valt onder de vijfde functiecategorie en het aantal te voorziene fietsstalplaatsen per vergunningsaanvraag te beoordelen valt.

Gelet op het unieke karakter van het project verzoekt de aanvrager hier om rekening te houden met het unieke beoordelingskader. Er is enerzijds de opslag, anderzijds het opleidingscentrum dat gelet op de aard zeer beperkt is naar capaciteit.

Art.42 Autoparkeernorm

Het bedrijf stockeert richtmallen voor de carrosseriesector en heeft slechts enkele mensen in dienst waardoor 9 parkeerplaatsen meer dan voldoende zijn. Cursisten (max. 8) komen uit heel het land met de wagen. De zaakvoerder woont naast het bedrijf en hun wagens staan privé geparkeerd. De bestelwagen staat in het gebouw.

Ook hier gaat het strikt genomen niet over een woonfunctie, waardoor de afwijkingsmogelijkheden die expliciet voorzien zijn, tekortschieten. Bij wijze van analogie kan worden verwezen naar het vierde punt. Er is geen grotere parkeernood waardoor het voorzien van bijkomende parkeerplaatsen zou zorgen voor een overshoot van het normdoel, met leegstaande plaatsen en niet-efficiënte ruimte-inname tot gevolg.

Opnieuw wordt hier evenwel verzocht om rekening te houden met de bijzondere aard van het project en het projectspecifieke beoordelingskader toe te passen.

Voor de genoemde afwijkingen wordt in hoofdzaak gemotiveerd beroep gedaan op artikel 4.4.7, §2 VCRO. Het oprichten van een opleidingscentrum betreft immers een handeling van algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact. Hierdoor mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften. Het

oprichten van het bijkomend volume dat integraal ingericht zal worden als opleidingscentrum, heeft hierdoor een vergunningsbasis.

In het kader van de erkenning als handeling van algemeen belang werd een voortraject met de gemeente Oostrozebeke doorlopen. Dit voortraject heeft geleid tot een projectvergadering met een gunstige conclusie voor wat betreft het karakter als algemeen belang. Het verslag van deze vergadering werd toegevoegd op het omgevingsloket. Op het loket is ook de aanvraag tot de projectvergadering toegevoegd. In beide documenten (enerzijds namens de vergunningverlenende overheid, anderzijds namens de aanvrager) wordt gemotiveerd waarom het opleidingscentrum zoals geschetst gekwalificeerd kan worden. De motivatie wordt hierna beknopt samengevat.

Artikel 2,10° van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 verduidelijkt dat onderwijs- en opleidingsinstellingen als handelingen van algemeen belang worden beschouwd. Deze bepaling, ingevoerd bij wijzigingsbesluit van 25 november 2016, breidde het toepassingsgebied uit van louter DBFM-scholenbouwprojecten naar alle vormen van onderwijs en opleiding, ongeacht hun aard. Daarbij sluit de bepaling aan bij de rechtspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen die reeds oordeelde dat opleidingsinstellingen – ongeacht de aard van het onderwijs – als openbare nutsvoorzieningen moeten worden beschouwd (RvVb 6 augustus 2013, nr. A/2013/0446, betreffende een opleidingscentrum voor lasopleidingen in het kader van beroepsvervolmaking).

Het feit dat de aanvrager een private onderneming is, doet hieraan geen afbreuk: het afwijkingsregime van artikel 4.4.7, §2 VCRO is niet voorbehouden aan publieke (rechts)personen. Gelet op de specifieke finaliteit van het project – het aanbieden van (in Vlaanderen) unieke vakopleidingen aan externen (B2B – carrosserieherstellers), onder toezicht van EDUCAM als erkend kennis- en opleidingscentrum voor de autosector – kwalificeert de beoogde opleidingsruimte als handeling van algemeen belang in de zin van artikel 2,10° van voormeld besluit.

Een vergelijkbare kwalificatie werd eerder aanvaard voor bijvoorbeeld de Bogaerts International School te Machelen, dit in 2021 en 2024. Toen werden procedures gegrond op een projectvergadering en artikel 4.4.7, §2 VCRO doorlopen.

Qua inschatting van het beperkt karakter van de ruimtelijke impact wordt in het volgende onderdeel ingegaan op de integratie van de geplande werken in de omgeving. Voorafgaand wordt aangestipt dat het project in een dynamische en bebouwde omgeving ligt, alsook dat het terrein goed ontsloten is op het openbaar wegennet en dat er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden voorzien. De uitbreiding is beperkt qua schaalgebruik en voorziene frequentie van gebruik. Op jaarbasis zullen een 30-tal opleidingen worden aangeboden voor 4 à 8 personen. Het terrein ligt ook niet of nabij kwetsbaar gebied.

4. Integratie van de geplande werken of handelingen in de omgeving :

De opdrachtgever baat al vele jaren de firma Carrosserie Service uit. Het bedrijf verhuurt richtmallen aan garagisten (specialiteit carrosserie / carrosseriebouw) die auto's herstellen en corrigeren na een ongeluk. Deze richtmallen liggen opgestapeld in hun magazijnen. Het is een stille functie, geen werkplaats. Daarnaast worden ook hefbruggen, meetsystemen, vloerkaders en soortgelijke producten tentoongesteld aan potentiële klanten. Hiervoor wordt enkel op afspraak gewerkt. Om de werking en gebruik van het materieel onder de knie te krijgen worden opleidingen gegeven. De carrosseriewereld is een kleine wereld dus het aantal opleidingen is zeer beperkt. Bovendien wordt zo'n opleiding voor maximaal 8 mensen gegeven omdat het een persoonlijke en intense begeleiding vereist.

Binnen het bestaand gebouw is het geven van opleidingen niet evident. Er is meer vrije ruimte nodig rond hefbruggen e.d. Daarom is specifiek om deze reden een uitbreiding van de bestaande gebouwen nodig met een opleidingscentrum. De gebouwen integreren zich in de omgeving door hun sobere en aansluitende architectuur. De beperkte hoogte van 4,00 m t.o.v. het nulpeil draagt hier zeker toe bij. De gebruikte materialen zijn identiek aan die van het bestaande gebouw om de eenheid te versterken.

Artikel 4.4.1/0 VCRO legt op dat de betrokken afwijking slechts kan worden toegepast op gemotiveerd verzoek van de vergunningsaanvrager. Het afwijkend karakter werd hiervoor geduid, alsook werd de reden aangekaart. Hierna wordt ingegaan op de ruimtelijke inpasbaarheid van de op te richten uitbreiding:

° Bouwdiepte : De betrokken bouwdiepte is nodig om alle functies onder te brengen. Het perceel is vrij smal en er moet aan beide zijden van het gebouw voldoende vrije ruimte gelaten worden om gebruikt te kunnen worden als brandweg en om geen onaanvaardbare impact t.a.v. de omgeving te veroorzaken. Ter voorbereiding van de projectvergadering werd een alternatievenonderzoek gevoerd. Het is in het projectgebied niet mogelijk om het volume op een andere locatie in te richten, de strook aan de straatkant is hiervoor te smal.

Idealiter zou met 20 à 25 meter uitgebreid richting zuidzijde uitgebreid moeten worden. De aanvrager wenst het nieuwe volume evenwel te beperken tot het strikt noodzakelijke en heeft hierdoor gekozen voor een uitbreiding met een diepte van slechts 15 m. De trapezium-vorm van het bestaand gebouw (727 m²) wordt gevolgd om de overgang naar het dieper gelegen agrarisch gebied vloeiend te laten verlopen. De smalle

zijde bevindt zich aan de zuidzijde. Het beperken van de uitbreiding tot de strikt noodzakelijke afmetingen zorgt dat een substantieel deel van de boomgaard behouden kan blijven, alsook dat een ruime wadi kan worden ingericht.

De gekozen (en enige mogelijke) locatie is bovendien niet zichtbaar vanaf de Leegstraat zelf. Zo worden rechtstreekse zichtlijnen onderbroken door de bestaande, vergunde bebouwing, de woning met huisnummer 123 en de afsluiting van perceel 1033L (tussen nrs. 123 en 119). Diep in het terrein zelf is er aan de westzijde een groenstrook, aan de oostelijke zijde zijn er diverse constructies opgericht en aan de zuidelijke zijde is er de landbouwsite (Leegstraat 109). Er is duidelijk geen sprake van een ongeschonden openruimtegebied.



Beeld straatzijde



Zichtbeperkende elementen zijde opleidingscentrum

Redelijkerwijze geldt dan ook dat er geen hinder veroorzaakt zal worden ten aanzien van de omgeving. Hoewel de uitbreiding beperkt is tot een nieuwe oppervlakte van 410 m² op een site met vandaag meer dan 1.000 m² bebouwing (zonder woning + private garage) en er meer ruimte voor groenblauw wordt gecreëerd in de nieuwe toestand, wenst de aanvrager toch een project-MER-screening toe te voegen, ook al valt het project strikt genomen niet onmiddellijk onder de rubrieken bij het project-MER-besluit (enkel potentieel als stadsontwikkelingsproject).

Vervolgens geldt dat er door de uitbreiding meer bebouwd/verhard zal worden dan wat het bestaand RUP voorschrijft, maar er wordt wel zoveel mogelijk onthard aan de straatzijde. Het dak van de uitbreiding zal als groendak ingericht worden en naast de opvang van het regenwater (inhoud bestaande putten 75 m³) wordt ook een wadi voorzien.

5. Project-MER-screening :

VEN-gebieden / Vogelrichtlijn- en habitatrichtlijn

Het project is niet in VEN, habitatrichtlijn- of vogelrichtlijngebied gelegen.

Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Het project voorziet geen aantasting, vernietiging of doorsnijding van kenmerkende landschapsstructuren, zoals door het rechte trekken van waterlopen, dempen van holle wegen, afgraven van taluds, aanleggen of

wijzigen van dijken, bermen, omvormen van landgebruik, omleggen historische wegen- of dijkenpatroon, rooien van vegetatie-elementen zoals bosstructuren, houtkanten, heggen, ... Aanzienlijke effecten op landschapsstructuur en -erfgoed worden dan ook niet verwacht.

Het project voorziet geen vernietiging, renovatie of verbouwing van bouwkundig erfgoed.

Het project geeft geen aanleiding tot werkzaamheden die gepaard gaan met ingrepen/verstoring in de bodem (zoals graafwerken, ophoging, ondergrondse constructies & verharding) of permanente grondwatertafelwijziging). Aanzienlijke effecten op archeologisch erfgoed worden dan ook niet verwacht.

Het project voorziet geen fysieke ingrepen, intensifiëring van het landgebruik of belangrijke wijziging van het landschapsuitzicht, waardoor aanzienlijke effecten ten aanzien van landschap, bouwkundig erfgoed of archeologie niet worden verwacht.

Water

Om de impact van de nieuwe bebouwing te beperken, wordt een nieuw groendak voorzien waardoor het afvloeiend water kan beheerst worden door de huidige afvoer niet te bezwaren. Op deze manier worden de vereisten ruimschoots gehaald.

Het project voorziet de uitbreiding van een loods die een mogelijke invloed op de waterhuishouding hebben. Het projectgebied is slechts zeer beperkt gelegen binnen een pluviaal overstromingsgebied (kleine kans op overstromingen). Het nieuwe bouwdeel zal worden uitgevoerd met een groendak. De nieuwe verharding (brandweg) wordt waterdoorlatend voorzien. Daarnaast wordt de infiltratie op eigen terrein voorzien.



Watertoets: overstromingsgevoelige gebieden pluviaal, 2023 (bron: www.geopunt.be)

Het project gaat gepaard met afvalwaterproductie. Het genereren van afvalwater wordt tot een minimum beperkt. In de productie is er geen behoefte aan water, niet op vandaag en ook niet in de toekomst. De uitbreiding van de productie zal geen bedrijfsafvalwater produceren.

Het bedrijf zal investeren in bronbesparende maatregelen door te kiezen voor automatische tappunten, zuinige spoelsystemen etc. Aanzienlijke effecten ten aanzien van afvalwater worden bijgevolg niet verwacht. Er wordt geen bijkomend kantoor- of personeelsruimte voorzien, het aantal carrosseriewerkers zal qua hoeveelheid beperkt zijn.

De opvang van regenwater moet binnen het projectgebied zelf gebeuren. Voor de opvang van hemelwater zal er uiteraard steeds cf. de toepasselijke regelgeving in de nodige voorzorgsmaatregelen voorzien worden door de plaatsing van hemelwaterputten en de vereiste infiltratie- en bufferbekkens. Het hergebruik van hemelwater voor het bedrijf beperkt zich tot laagwaardige toepassingen (hoofdzakelijk poetswater). Er zal worden ingezet op infiltratie van hemelwater.

Het respecteren van de Hemelwaterverordening kan binnen de aangegeven condities beduidende effecten op het watersysteem tegengaan.

Biologische waarderingskaart

Volgens de Biologische Waarderingskaart (BWK Versie 2) is het projectgebied niet gelegen in een biologisch (minder) waardevolle zone.

Seveso-inrichtingen

Er bevindt zich 1 SEVESO-inrichting/consultatiezone in of nabij het projectgebied (lagedrempel) (1825 m afstand tot het perceel).



Er dient geen RVR-toets te worden opgemaakt. Er kan worden aangenomen dat de geplande ruimtelijke ontwikkelingen geen invloed hebben op de risico's of de gevolgen van een zwaar ongeval; de noodzaak voor de opmaak van een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) kan worden uitgesloten. Het voorliggende project is per definitie beperkt van aard. Er kan redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten inzake veiligheid optreden.

Emissies

[PM_{2,5}] Fijn stof is bijna altijd een mengsel van verschillende soorten deeltjes. Wanneer het rechtstreeks wordt uitgestoten spreken we over primair stof. Wanneer het ontstaat door reacties in de lucht spreken we van secundair stof. PM_{2,5} zijn stofdeeltjes kleiner dan 2,5 µm (=0.0025mm). De huidige jaargrenswaarde wordt overal gehaald in 2024. De toekomstige jaargrenswaarde (tegen 2030) wordt in 2024 overgeschreden op 1 meetplaats. Globaal is er een dalende trend. De PM_{2,5}-concentraties op de verschillende meetplaatsen zijn in 2024 gelijk of lager dan in 2023.

[PM₁₀] PM₁₀ zijn stofdeeltjes kleiner dan 10 µm (=0.01mm). De huidige Europese grenswaarden zijn overal gehaald in 2024. De toekomstige jaargrenswaarde (tegen 2030) wordt in 2024 overgeschreden op 1 meetplaats. De concentraties zijn in 2024 lager dan in al de voorgaande jaren. Dit door een dalende uitstoot gecombineerd met gunstig weer. In 2024 diende de bevolking geen enkele keer geïnformeerd te worden over verhoogde concentraties.

[Stikstof] Stikstofoxiden (NO_x) ontstaan bij verbrandingsprocessen op hoge temperaturen. Stikstofmonoxide (NO) wordt in de atmosfeer omgezet tot stikstofdioxide (NO₂). Daling van 58 % ten opzichte van 2005, vooral dankzij minder vervuilende wagens (minder dieselwagens). De dalende trendlijn van de NO_x-emissies door het wegverkeer vanaf 2005 zet zich verder door tot 2023 (met een sterkere daling in 2020, een uitzonderlijk jaar door de covidpandemie). Sterke daling van emissies in de energiesector door inspanningen bij de elektriciteitscentrales, o.a. overschakeling naar aardgas. Afname van de uitstoot van de industrie en de huishoudens. Doel 2030 uit het Stikstofdecreet lijkt haalbaar.

Milieueffect lucht

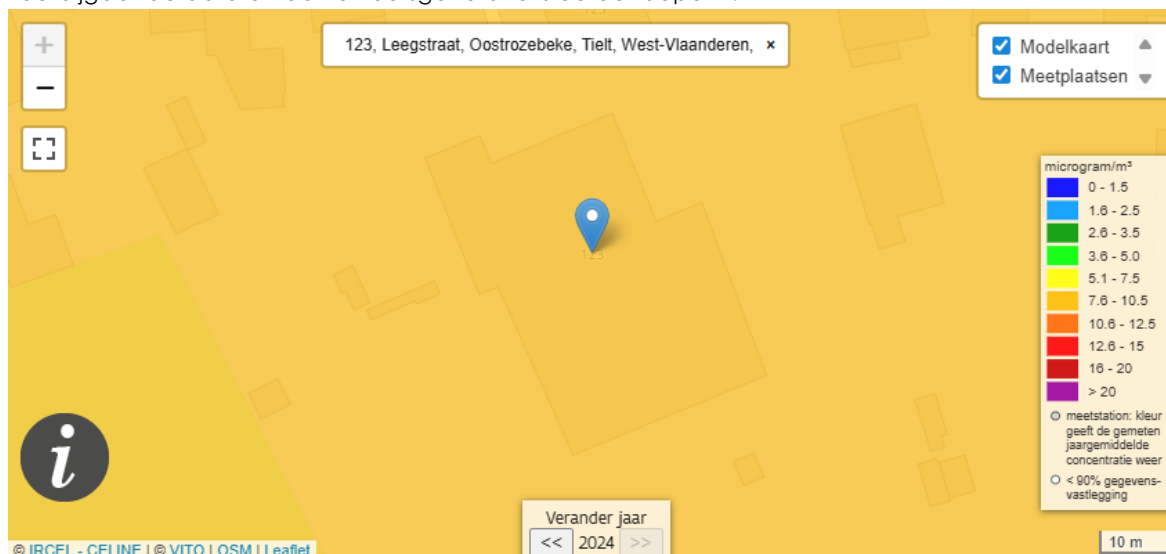
Tijdens de aanlegfase worden voornamelijk stofemissies verwacht door graafwerkzaamheden en het op- en afrijden van werfverkeer. Daarnaast zijn ook de uitlaatgassen afkomstig van het werfverkeer en machines relevante bronnen van emissies.

Met betrekking tot de eigenlijke aanlegfase is het belangrijk om maatregelen zoals opgenomen in de VLAREM-regelgeving toe te passen. Met betrekking tot de (mechanische) stofvorming tijdens de werken, kan gesteld worden dat deze geminimaliseerd zal worden mits toepassing van de wettelijke bepalingen met betrekking tot de reductie van stofemissies tijdens bouwactiviteiten die op 1 januari 2017 van kracht zijn geworden en mits het toepassen van goed vakmanschap.

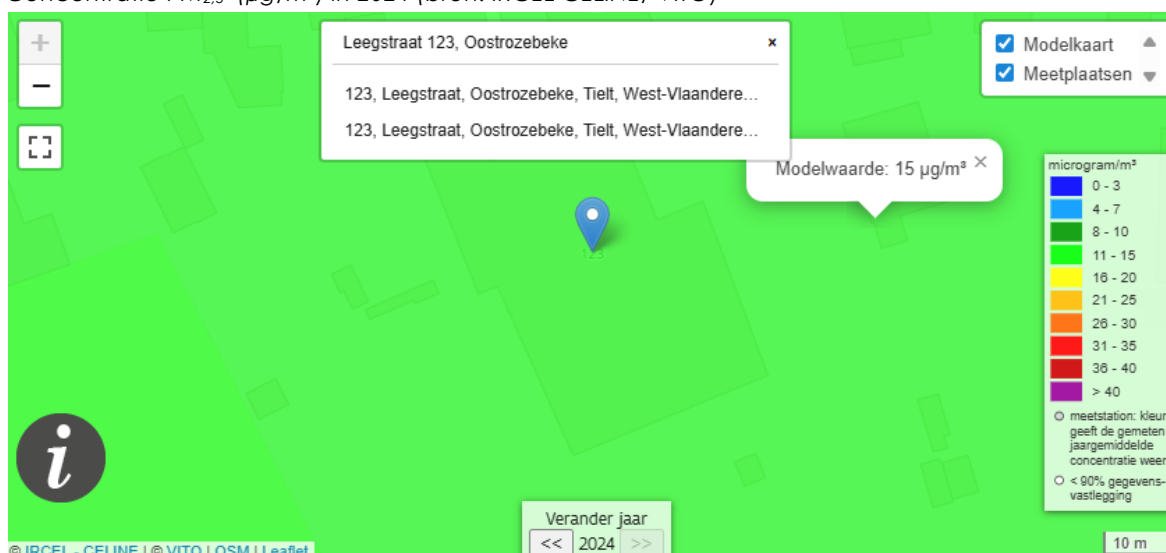
De grootste negatieve effecten van stofvorming zijn te verwachten bij droog weer. Bij vaststelling van opwaaiend stof kan door het nemen van maatregelen de impact sterk geminimaliseerd worden. Volgende maatregelen zullen hierbij gehanteerd worden:

- reinigen van verharde oppervlakken (bij voorkeur nat reinigen gezien de stofemissies aanzienlijk lager zijn in vergelijking met droog reinigen)
- bevochtigen
- aanpassen snelheid voertuigen.

Werfverkeer is onvermijdbaar bij de aanleg van een gebouw en verharding. Dit is echter van voorbijgaande aard en de verkeersgeneratie is eerder beperkt.



Concentratie PM_{2,5} (µg/m³) in 2024 (bron: IRCEL CELINE/ VITO)



Concentratie PM₁₀ (µg/m³) in 2024 (bron: IRCEL CELINE/ VITO)



Gemiddelde concentratie NO₂ (µg/m³) in 2024 (bron: IRCEL CELINE/ VITO)

Referentie situatie geluid

Op heden wordt er geen geluidshinder waargenomen ter hoogte van het projectgebied.

Milieueffect geluid

Het project omvat geen wijziging van de bestaande bedrijfsactiviteiten. Geluid en trillingen worden

veroorzaakt door het verkeer van en naar het bedrijf en de activiteiten binnen het bedrijf zelf. Alle mogelijke maatregelen worden getroffen om de hinder van het geluid en de trillingen tot een minimum te beperken.

Conclusie

Het project genereert geen aanzienlijke wijzigingen op vlak van verkeer of geluids- en luchtemissies. Aanzienlijke effecten ten aanzien van gezondheid worden niet verwacht.

de opdrachtgever
NV Carrosserie Service

de architect
Geert Haelewyn

6. Bijlagen :

1. Verslag projectvergadering (3PO) 22.05.2026
2. Aanvraag projectvergadering 25.03.2026
3. Alternatievenonderzoek 25.03.2026