

• **Aanwezig**

Johan Vermeeren, voorzitter gemeenteraad
Tinne Rombouts, burgemeester
Michel Jansen, Marc Haseldonckx, Roger Van Aperen, Ward Baets, Jef Vissers, Lieve Janssen en
Jos Matthé, schepenen
Jos Martens, Thérèse Coppens, Mai Sterkens, Herman Snoeys, Jos Brosens, Fons Jacobs, Danny
Adams, Marc Van Aperen, Katrien Brosens, Hilde Vermeiren, Ann Fockaert, Arnold Wittenberg,
Dimitri Van Pelt, Ilse Verachtert, Joël Adams, Paul Van Merode, Marleen De Bie, Koen Van
Leuven en Jef Roos, raadsleden

Definitieve vaststelling van het RUP Transportzone Meer.

MOTIVERING

Voorgeschiedenis en aanleiding

Hoogstraten beoogt een optimalisatie van de transportzone. Hierbij gaat het zowel om een interne optimalisatie als om het inspelen op een opportuniteit die zich aandient aan de overzijde van de landsgrens. De bedrijfsactiviteiten zullen na optimalisatie nog steeds een regionaal karakter hebben.

Op 21 maart 2016 keurde de gemeenteraad het masterplan transportzone Meer goed. Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Transportzone Meer heeft tot doel heeft de gemeentelijke ruimtelijke visie te verankeren, zoals geformuleerd in het masterplan transportzone Meer.

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Transportzone Meer is de uitvoering van de opties van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. De planningsinitiatieven van de gemeente kunnen gekaderd worden binnen de planopties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

De Vlaamse Regering is volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bevoegd voor de opmaak van een RUP dat een grensoverschrijdende transportzone ordent.

Op 28 oktober 2016 werd bij besluit van de Vlaamse regering de planningsbevoegdheid voor het opmaken van een ruimtelijk uitvoeringsplan voor de transportzone gedelegeerd aan de gemeente Hoogstraten.

Op 11 maart 2016 heeft een vooroverleg met de provincie en het Departement Omgeving plaatsgevonden.

In het kader van een onderzoek tot milieueffectenrapportage van een plan of programma werd:

- Op 21 september 2016 het verzoek tot raadpleging verstuurd aan de dienst MER.
- Op 31 januari 2017 het aangepaste verzoek tot raadpleging verstuurd aan de adviesinstanties.
- Op 9 maart 2017 een rappelbrief verstuurd.

Volgende adviezen werden uitgebracht naar aanleiding van het verzoek tot raadpleging:

- Provinciebestuur Antwerpen, 27/02/2017
- Agentschap Innoveren en Ondernemen, 16/02/2017
- Departement Landbouw en Visserij, 09/02/2017
- Ruimte Vlaanderen, 06/03/2017

- Onroerend Erfgoed Antwerpen, 08/02/2017
- Agentschap Wegen en Verkeer, 28/02/2017
- Vlaamse Milieumaatschappij, 28/02/2017
- Infrabel, 16/02/2017
- Departement LNE, 09/02/2017

Op 1 juni 2017 werd het screeningsdossier verstuurd werd aan de dienst MER.

Op 3 augustus 2017 maakt de dienst Milieueffectenrapportage per brief de conclusie over dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is.

De randvoorwaarden uit het verzoek tot raadpleging en van de ontvangen adviezen zijn verwerkt zijn in het ruimtelijk uitvoeringsplan Transportzone Meer.

De screeningsnota en de beslissing van de dienst MER kunnen geraadpleegd worden op het gemeentehuis en op www.mervlaanderen.be (dossiernummer SCRPL16211).

Volgens artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid dient het plan onderworpen te worden aan de watertoets. Het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets. Het plan werd getoetst aan de kenmerken van het watersysteem en aan de relevante doelstellingen en beginselen van artikel 5, 6 en 7 van het decreet integraal waterbeleid. In het screeningsdossier is een toetsing gebeurd van het RUP Transportzone Meer ten aanzien van het watersysteem. Op basis van de getoetste elementen kan een gunstige beoordeling gebeuren met betrekking tot de watertoets op planniveau voor het ruimtelijk uitvoeringsplan Transportzone Meer gelet op volgende elementen:

- De planinhoud lijkt geen aanleiding te geven tot een significant nadelig of schadelijk effect op het watersysteem.
- Op basis van de voorziene reguliere randvoorwaarden lijkt met andere woorden geconcludeerd te kunnen worden dat het plan verenigbaar is met de doelstellingen en beginselen van het decreet integraal waterbeleid.
- De doelstellingen zoals bedoeld in artikel 5 van het decreet op het integraal waterbeleid werden in acht genomen bij de opmaak van het plan, waarbij werd uitgegaan van de relevante beginselen zoals geformuleerd in artikel 6.

Op basis hiervan kan met andere woorden geconcludeerd worden dat het plan de doelstellingen en beginselen, vermeld in artikel 5, 6 en 7 van het decreet integraal waterbeleid, in acht heeft genomen.

Op 12 juli 2017 heeft de plenaire vergadering plaatsgevonden. Het ontwerp gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werd aangepast aan de opmerkingen uit de plenaire vergadering.

Het ontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Transportzone Meer werd voorlopig vastgesteld in de gemeenteraad van 18 december 2017.

Een openbaar onderzoek werd gehouden van 15 januari 2018 tot 15 maart 2018.

De GECORO van 4 juni 2018 heeft de adviezen, opmerkingen en bezwaren gebundeld en volgend gemotiveerd advies geformuleerd aan de gemeenteraad:

"1. ADVIES DEPUTATIE

1.1. Vormvereisten en procedure

1.1.1. Procedure

Momenteel bevindt het RUP zich in de fase van het openbaar onderzoek. Het openbaar onderzoek loopt van 15 januari 2018 tot en met 15 maart 2018. In toepassing van art. 2.2.14§1 heeft de deputatie advies uitgebracht inzake de overeenstemming met het RSPA en de provinciale RUP's.

1.1.2. Aandachtspunten voor besluitvorming

1.1.2.1. Op te heffen verkavelingen

Indien het RUP verkavelingen volledig of gedeeltelijk opheft, moet dit vermeld worden in zowel het besluit van de voorlopige vaststelling als in het besluit tot definitieve vaststelling.

1.1.2.2. Waterparagraaf

Zowel in het besluit van voorlopige vaststelling als in het besluit tot definitieve vaststelling dient een motivering opgenomen te worden waaruit blijkt dat een watertoets uitgevoerd is (zogenaamde waterparagraaf).

1.1.2.3. Procedurestappen inzake het MER

Zowel in het besluit van voorlopige vaststelling als in het besluit tot definitieve vaststelling dient een overzicht van de verschillende stappen van de plan-MER-screening opgenomen te worden. Het gaat om de volgende gegevens:

- datum aanschrijven dienst Mer;
- datum aanschrijven adviesinstanties + vermelden van de termijn van de terinzagelegging (= 30 dagen);
- datum opsturen van het dossier aan de dienst Mer;
- datum + (samenvattende) weergave van de beslissing van de dienst Mer.

1.1.2.4. Behandelen en verwerken bezwaren bij openbaar onderzoek

In het besluit van de definitieve vaststelling moet samenvattend worden weergegeven hoe is omgegaan met de bezwaren en de adviezen geformuleerd tijdens het openbaar onderzoek. Er dient minimaal weergegeven te worden op welke wijze de gemeenteraad zich al dan niet (geheel of gedeeltelijk) aansluit bij het advies van de gecoro.

1.2. Bespreking

1.2.1. Verenigbaarheid met beleidskader

1.2.1.1. Hoger beleidskader

Overeenstemming met het RSPA

De gemeente Hoogstraten behoort tot de deelruimte 'Open Kempen', een open gebied in het noorden van de provincie waar landbouw een belangrijke economische betekenis heeft. Binnen de ruimtelijke principes voor deze 'Open Kempen' wordt Hoogstraten beschouwd als hoofdplaats. Hier worden stedelijke functies zoals wonen, bedrijvigheid en voorzieningen geconcentreerd. De kleinstedelijke gebieden spelen als economisch knooppunt een belangrijke rol in de gewenste ruimtelijke-economische structuur. Voorliggend RUP is in overeenstemming met de principes van het RSPA.

Overeenstemming met het RSV

Ruimte Vlaanderen brengt advies uit inzake de overeenstemming met het RSV, de relevante gewestelijke RUP's (in opmaak) en het Vlaams beleidskader.

Delegatie

Op 28 oktober 2016 besliste de minister de planningsbevoegdheid voor de opmaak voor het RUP Transportzone Meer te delegeren aan de gemeente Hoogstraten.

1.2.1.2. GRS

In het GRS is het volgende opgenomen: De ligging van de transportzone langs de E19 zorgt voor een zeer goede bereikbaarheid. Door optimalisatie van het specifieke verkeerscomplex bij aanleg HSL zal de bereikbaarheid nog verbeteren. De nabijheid van de transportzone Hazendonk op Nederlands grondgebied maakt het gebied tot een aantrekkelijk geheel.

Voorliggend RUP is conform de principes van het GRS van Hoogstraten.

1.2.2. Inhoudelijke bespreking

1.2.2.1. Detailhandel

Er wordt gevraagd in het RUP duidelijk op te nemen dat detailhandel niet mogelijk is. In de toelichtende kolom is nu opgenomen dat verkoop aan particulieren niet de bedoeling is en niet als hoofdactiviteit mogelijk is. Dit creëert onduidelijkheid en lijkt te impliceren dat detailhandelszaken als nevenactiviteit wel mogelijk zijn. Het is belangrijk te voorkomen dat op deze locatie zaken evolueren naar detailhandelszaken.

1.2.2.2. Waterlopen

Art.3-Waterloop wordt op het grafisch plan niet overal duidelijk zichtbaar weergegeven (mogelijk is de weergave weggevallen onder andere arceringen?). De provincie vraagt om de waterlopen duidelijk op het grafisch plan weer te geven.

In art.3 is correct weergegeven dat er een onderhoudsstrook van 5m vanuit de kruin van de waterloop moet voorzien worden voor het onderhoud van de waterloop. Er wordt gevraagd te verduidelijken hoe dit interfereert met de voorziene groenbuffer en indien nodig de bufferstrook te verbreden. Dit om te voorkomen dat door de verplichte onderhoudsstrook een niet kwalitatieve/te smalle strook voor buffering kan voorzien worden.

1.3. Conclusie

Er wordt akkoord gegaan met de voorziene optimalisatie van het bedrijventerrein.

Er wordt gevraagd rekening te houden met bovenstaande opmerkingen.

1.4. Bespreking van het advies

Detailhandel

Verkoop aan particulieren is inderdaad niet op zijn plaats binnen de transportzone. Om verwarring hierover te vermijden, stelt de GECORO voor om de betreffende passage in de toelichtende kolom weg te laten.

Waterlopen

De GECORO stelt vast dat een gedeelte van de Meerloop (gelegen aan de westrand in de zuidelijke helft van het plangebied) inderdaad niet op het grafisch plan weergegeven wordt. Het is van belang dat de delen van de waterlopen die effectief gelegen zijn binnen het plangebied duidelijk met de betreffende overdruk worden weergegeven op het grafisch plan.

Wat de interferentie van de onderhoudsstrook met de groenbuffer betreft, is het van belang dat er in de onderhoudsstrook enkel beplantingen worden toegestaan die geen belemmering vormen voor het onderhoud van de waterloop. Dit kan door in het artikel voor de groenbuffer hieromtrent bepalingen op te nemen, naar analogie met de bepalingen voor de indicatieve aanduiding "groenstrook" (art. 1.4).

Verbreding van de overdruk "groenbuffer" is slechts op een aantal plaatsen mogelijk. Het gaat daarbij om een aantal percelen met buffergroen die plaatselijk verbreden (i.c. percelen 482m, 482k en 314l). Over het grootste deel van de groenstrook is dit echter niet mogelijk omdat er hiervoor geen ruimte meer ter beschikking is. De combinatie van dichte groenaanplantingen buiten de onderhoudsstrook met aanvullend gerichte beplantingsmogelijkheden in de onderhoudsstrook, zorgen evenwel voor een afdoende buffering van het bedrijventerrein. Bovendien gaat het hier om een groenbuffer die reeds aangelegd is.

1.5. Voorstel tot aanpassing

De GECORO vraagt om volgende zaken in het RUP aan te passen:

- Volgende zin dient in de toelichtende kolom van de voorschriften te worden geschrappt: "Wat groothandelsactiviteiten betreft, dient duidelijk te worden gesteld dat het geenszins de bedoeling is dat verkoop aan particulieren (i.e. kleinhandel) als een hoofdactiviteit in de bedrijfsvoering voorzien wordt."
- De indicatieve aanduiding "waterloop" moet vervolledigd worden en voorzien worden ter hoogte van alle plekken waar een waterloop in het plangebied gelegen is.
- In de voorschriften voor de "groenbuffer" (art. 1.3) moeten de beplantingsmogelijkheden in de onderhoudsstrook duidelijk afgelijnd worden zodat deze geen belemmering vormen voor het onderhoud van de waterloop (naar analogie met de betreffende bepalingen in de voorschriften voor de "groenschermb" cf. art. 1.4). Tevens moet er in de voorschriften uitdrukkelijk worden opgenomen dat behoud van de waterloop en alle nodige werken en handelingen aan de waterloop mogelijk zijn voor zover de bufferende functie behouden blijft.

2. ADVIES DEPARTEMENT OMGEVING

In het kader van het openbaar onderzoek over bovenvermeld RUP brengt het departement een gunstig advies uit. De planopties zijn verenigbaar met de Vlaamse beleidslijnen.

2.1. Bespreking van het advies

Geen behandeling of aanpassing vereist.

3. BEZWAARSCHRIFTEN

Er werden 6 bezwaarschriften ingediend.

3.1. Bezwaarschrift 1

3.1.1. Beknopte weergave van het bezwaar

Bezwaarindiener VVS Truckstop Meer bvba is exploitant van een tankstation gelegen te Meer, Amsterdamstraat 8, en geniet van een milieuvergunning tot 13 juli 2016; bezwaarindiener IMMO Meer nv is eigenaar van het terrein.

1. Bezwaarindiener kaart aan dat hij in zijn voortbestaan wordt bedreigd. Hij zal geen toekomst meer hebben na verval van de milieuvergunning op 13 juli 2026.

Bezwaarindiener verwijst naar het feit dat het college van burgemeester en schepenen van de stad inmiddels een omgevingsvergunning voor het veranderen van het tankstation van bezwaarindiener ongunstig geadviseerd heeft, zulks met verwijzing naar de stedenbouwkundige voorschriften van het voorlopig vastgestelde RUP. Hiermee wordt het bewijs geleverd dat ieder vergunningsplichtig ondernemen/investeringen/verbeteringen aan het bestaande en vergunde

pompstation onmogelijk zijn in afwachting van het verval van de basisvergunning op 13 juli 2026. Bezwaarindiener stelt dat artikel 2 van de stedenbouwkundige voorschriften moet voorzien in een overgangsmaatregel op grond waarvan wijzigingen aan het tankstation kunnen worden vergund met verval op 13 juli 2026.

Bezwaarindiener kaart verder aan dat het RUP ruimte geeft voor de aanleg van infrastructuur die de gevestigde bedrijven in het noordelijk gedeelte zwaar benadeelt.

2. In verband met het voorgaande punt, verwijst bezwaarindiener naar een schrijven van de stad aan LCHM waarin garanties voor de ondernemingen werden toegezegd, zo onder meer een convenant met de ondernemers of andere instrumenten zoals een intentieverklaring. De bezwaarindieners stellen dat een dergelijk convenant of intentieverklaring of enig ander instrument uitvoerbaar moet zijn gelet op de planbestemming die alsdan zal gelden.
3. Bezwaarindiener merkt op dat de planbestemming ingegeven wordt door het motief om te voorzien in een "Experience & Excellence Treeport Centre". In het bezwaarschrift wordt verwezen naar publicaties waarin het project aan Belgische zijde, omschreven als de "revitalisering Transportzone Meer", geduid wordt.

Bezwaarindiener geeft aan dat de suggestie gewekt wordt dat op Belgisch grondgebied het Experience & Excellence Treeport Centre gaat verrijzen, terwijl in één van de aangehaalde publicaties te lezen is dat dit op Nederlands grondgebied is ingepland. Alleen in het geval dat Treeport aan Nederlandse zijde een succes zou blijken te zijn, wordt er op kleinschalige wijze een spiegeling van het Nederlandse Experience & Excellence Centre aan Belgische zijde overwogen. Dat gebouw zou dan komen op het terrein van de bezwaarindiener.

Bezwaarindiener haalt aan dat er nooit een studie gewijd is aan de verwezenlijking van het "Belgische Experience & Excellence Centre aan Belgische zijde. Deze vraagt zich af waarom dat gebouw niet elders in de te revitaliseren zone kan worden gepland. Tegelijk wijst de bezwaarindiener erop dat het helemaal niet zeker is dat dit gebouw er überhaupt ooit komt.

Bezwaarindiener stelt m.a.w. dat de alternatieven en de reële behoefte niet voldoende werden onderzocht, terwijl de planbestemming wel van aard is om de bezwaarindiener ernstig te schaden. Hierin ziet de bezwaarindiener de schending van het gelijkheidsbeginsel en daarom formuleert deze voorbehoud.

4. De bezwaarindiener stelt dat het RUP de richtlijn 2006/123/EG betreffende de vrijheid van vestiging van dienstverrichters schendt, inzonderheid artikel 15 al. 1 en 3, aangezien minstens aan één van de volgende voorwaarden niet wordt voldaan:
 - Discriminatieverbod:
de eisen maken geen direct of indirect onderscheid naar nationaliteit of, voor vennootschappen, de plaats van hun statutaire zetel, terwijl dit onderscheid in het RUP minstens impliciet wordt gemaakt, zeker gelet op alle flankerende stukken zoals het onteigeningsdossier en het masterplan waarin zeer duidelijk wordt toegegeven dat het de bedoeling is om de percelen toe te wijzen aan BCT.
 - Noodzakelijkheid:
de eisen zijn gerechtvaardigd om een dwingende reden van algemeen belang, terwijl dit niet vaststaat. De bezwaarindieners stellen dat nergens uit blijkt waarom de planbestemming voor wat betreft de percelen waarop zij actief zijn, en hun onmiddellijke omgeving, nu al op korte termijn moeten worden verwezenlijkt.
 - Evenredigheid:
de eisen moeten geschikt zijn om het nagestreefde doel te bereiken; zij gaan niet verder dan nodig is omdat doel te bereiken en dat doel kan niet met andere, minder beperkende maatregelen worden bereikt, terwijl BCT wel degelijk kan worden verwezenlijkt op een andere manier die niet schadeverwekkend is voor de huidige bezwaarindieners.

Volgens de bezwaarindiener geldt het gebrek aan noodzakelijkheid en evenredigheid ook voor de beweringen in het RUP over de zogenaamde verspreide wildgroei aan tankstations in de transportzone Meer. Deze stelt dat de premisse van het RUP, nl. het tegengaan van de wildgroei van pompstations, niet berust op werkelijk bestaande feiten. Bezwaarindiener is van oordeel dat één bedrijfstak hier onnodig weggezet en gedemoniseerd wordt om de gedwongen herlocalisatie en het niet verlengen van omgevingsvergunningen te rechtvaardigen.

Bezwaarindiener stelt ook dat het voorzien in terreinen voor herlocalisatie voor de bestaande pompstations niet mag baten. Er zijn slechts 2 percelen voorhanden waarop er een pompstation met 10 opstelbanen gebouwd zou kunnen worden. Bezwaarindiener kaart aan dat deze in feite

niet beschikbaar zijn. Het is onredelijk om percelen inzake herlocalisatie aan te wijzen die niet in het bezit van de overheid zijn en dan te stellen dat de pompstations afdoende alternatieven tot herlocalisatie worden aangeboden.

5. De bezwaarindiener merkt op dat in de MER-screening ten onrechte beweerd wordt dat er van MOW geen advies werd ontvangen, terwijl dat wel degelijk gebeurd is per e-mail van 4 mei 2017.

Ook wordt er gewezen op het feit dat er in het kader van de ontwikkeling van BCT aan Belgische zijde nieuwe bebouwing voorzien wordt. Een MOBER is verplicht voor het oprichten van gebouwen of gebouwencomplexen voor handel, horeca, kantoorfuncties en diensten met een totale bruto vloeroppervlakte na de werkzaamheden van ten minste 7500 m², of het uitbreiden van dergelijke gebouwen of gebouwencomplexen, wanneer de totale bruto vloeroppervlakte door die uitbreiding de drempel van 7500 m² of een veelvoud ervan overschrijdt. Het RUP werd echter niet door een MOBER voorafgegaan. Bezwaarindiener stelt dat, indien men van oordeel zou zijn dat een MOBER in casu niet vereist is bij gebrek aan ontwikkeling, de vraag rijst waarom de wijziging van de planbestemming nodig is op het perceel van IMMO Meer bvba. Ook wordt aangehaald dat AWV in haar advies aangeeft dat er mogelijk een MOBER vereist is.

6. In de toelichtingsnota staat beschreven dat de parkeerplaatsen die door de herstructurering zouden verdwijnen, gecompenseerd worden door een nieuwe vrachtwagenparking te voorzien en door aan tankstations op te leggen dat er per tankpunt minstens één vrachtwagenplaats voorzien moet worden. Bezwaarindiener stelt dat de overheid hiermee afstand neemt van haar verplichting tot het voorzien in de behoefte naar parkeergelegenheid voor vrachtwagens. De parkeerbehoefte afwentelen op de pompstations kan niet bij RUP worden geregeld en is bovendien van aard om het gelijkheidsbeginsel te schenden.

Bezwaarindiener verwijst ook naar een recent arrest van het Europese hof van Justitie, waarin gesteld wordt dat chauffeurs niet langer weekendrust mogen nemen in hun vrachtwagens. Als gevolg van dit arrest zijn vrachtwagenbestuurders wettelijk verplicht om de op het terrein van het pompstation geparkeerde vrachtwagens onbeheerd achter te laten.

7. Bezwaarindiener kant zich ook tegen de overdruk 'pionierszone voor alternatieve brandstoffen'. Met deze overdruk bevoordeelt het RUP kennelijk BCT Treeport, want deze maakt in de media publiek dat zij de partij is die het tankstation in deze zone zal realiseren. Bezwaarindiener stelt dat BCT Treeport het monopolie krijgt voor het aanbieden van deze alternatieve brandstoffen. Dit heeft alle schijn van marktverdeling ten voordele van BCT Treeport en het uitsluiten van deze mogelijkheden aan derden.

3.1.2. Behandeling van het bezwaar

1. De GECORO stelt vast dat er in de algemene bepalingen van het RUP reeds afwijkingsbepalingen opgenomen zijn (Art. 0, punt 4):

“Bestaande functies die afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften mogen worden voortgezet mits zowel de functie als het gebouw waarin de functie is ondergebracht, hoofdzakelijk vergund zijn. Voor ingedeelde inrichtingen of activiteiten die afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften geldt dat deze enkel mogen worden voortgezet voor de duur van de op het moment van goedkeuring van onderhavig RUP bestaande milieuvergunning of omgevingsvergunning voor de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit.

Bestaande constructies die afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften, kunnen behouden blijven mits ze hoofdzakelijk vergund zijn. Aan deze constructies zijn onderhoudswerken, stabiliteitswerken en verbouwingswerken toegestaan. Uitbreiding of herbouw is uitsluitend toegestaan volgens de stedenbouwkundige voorschriften van de betreffende zone. Een uitbreiding mag niet leiden tot een groter bouwvolume dan normaalgezien volgens de voorschriften van de zone gerealiseerd kan worden.”

Deze bepalingen voorzien in een overgangsmaatregel voor de onderneming van de bezwaarindiener met gerichte mogelijkheden voor de huidige zaakvoering. Er wordt ook uitdrukkelijk aangegeven dat deze mogelijkheden gelden zolang de milieu- of omgevingsvergunning niet verlopen is. Pas op het moment dat de vergunning verlopen is, zal het tankstation zijn activiteiten effectief moeten stopzetten (i.e. op 13 juli 2026).

Wat de opmerking aangaande de aanleg van de infrastructuur betreft (cf. punt 1), stelt de GECORO dat het RUP niet rechtstreeks tot gevolg heeft dat deze infrastructuur ook effectief verwezenlijkt zal worden. In het RUP zijn geen verordenende bepalingen opgenomen m.b.t.

inrichting van de infrastructuur. De aanleg van de infrastructuur, zoals beschreven in de toelichtingsnota, is enkel richtinggevend.

2. Het is voor de GECORO niet duidelijk over welk schrijven dit gaat en welke garanties er precies werden toegezegd. De aangehaalde instrumenten (convenant, intentieverklaring, etc.) staan in ieder geval los van het RUP en maken deel uit van flankerend beleid.
3. De GECORO stelt dat het een beleidsmatige keuze is van het bestuur om met dit RUP een goede afstemming met het Business Centre Treeport (BCT) te faciliteren, o.a. ook door aan Belgische zijde mogelijkheden te bieden voor de realisatie van een Belgische evenknie van het Treeport Experience & Excellence Centre. Het is hiervoor dat in het plan een gedeelte van de transportzone herbestemd wordt tot “zone voor kennis- en onderzoeksvoorzieningen”. De GECORO is van oordeel dat het een logische keuze is om dit te doen op de voorziene locatie. Dit terrein sluit aan op de plek waar het Nederlandse Experience & Excellence Centre voorzien wordt, waardoor men een bundeling bekomt van de kennis- en onderzoeksfaciliteiten. Het terrein van de Rijke, dat in het bezwaarschrift aangehaald wordt als een mogelijke alternatieve locatie, grenst hier niet aan.
4. De GECORO is van oordeel dat er geen schending van de Dienstenrichtlijn is voor wat betreft de keuze om een gedeelte van het bedrijventerrein te herbestemmen tot een “zone voor kennis- en onderzoeksvoorzieningen”. Vooreerst gaat het hier om een volwaardige bestemmingswijziging; dit is een fundamenteel ander gegeven dan “eisen” die men zou stellen aan diensten in de zin van artikel 15 van de Dienstenrichtlijn. Bijkomend meent de GECORO dat de aangehaalde voorwaarden om bepaalde eisen aan diensten te kunnen stellen cf. de Dienstenrichtlijn – zijnde discriminatieverbod, noodzakelijkheid, evenredigheid – in dit geval niet geschonden worden. Zoals gesteld is het een beleidsmatige keuze van het stadsbestuur om een goede afstemming met BCT te faciliteren. De ontwikkeling van BCT is immers niet enkel van waarde voor de boomtelers in Nederland; het thematische bedrijventerrein is ook van belang voor de boomteeltsector in de regio Hoogstraten-Merksplas-Rijkevorsel. De afstemming met BCT wordt o.a. bekomen door aan Belgische zijde mogelijkheden te bieden voor de realisatie van een Belgische evenknie van het Treeport Experience & Excellence Centre. Het terrein dat hiervoor gereserveerd wordt, is de meest logische plek om dit te doen omdat het aansluit op het Experience & Excellence Centre dat aan Nederlandse zijde gerealiseerd zal worden (ruimtelijke bundeling van kennis- en onderzoeksvoorzieningen). De in het RUP voorziene bestemmingswijziging is ook de enige manier om de ontwikkeling van het Experience en Excellence Centre mogelijk te maken. Het zorgt voor de juiste bestemming en belet dat er zich op het terrein intussen andere ondernemingen kunnen vestigen die de komst van het Experience & Excellence Centre zouden kunnen hypothekeren. Dit alles, zorgt ervoor dat de voorwaarden cf. de Dienstenrichtlijn – ook al zijn deze zoals eerder gesteld in feite niet aan de orde – volgens de GECORO niet geschonden worden.
Wat betreft de opmerking m.b.t. tankstations, stelt de GECORO dat het misschien inderdaad niet volledig accuraat is om te spreken van een “wildgroei” aan tankstations. Daartegenover staat wel dat de GECORO begrijpt dat het stadsbestuur met dit plan een kader wenst uit te werken voor de tankstations. In de bestaande toestand brengen de tankstations immers wel degelijk een aantal ongewenste effecten met zich mee, die ook beschreven staan in de toelichtingsnota van het RUP (o.a. verkeershinder door onaangepaste inrichting of minder gunstige ligging, verkeersgeneratie, etc.). De GECORO vindt het positief dat de tankstations gebundeld worden in een zone nabij de toegang tot het bedrijventerrein, zodat deze functies geen impact zouden hebben op de rest van het bedrijventerrein (i.e. onnodig verkeer in de transportzone zelf zoveel mogelijk vermijden).
Wat de opmerking m.b.t. herlocalisatiemogelijkheden betreft, stelt de GECORO dat het niet aan de overheid is om eigendommen in functie van een herlocalisatie ter beschikking te stellen. Het stadsbestuur heeft als planinitiatiefnemer in elk geval wel voorzien in een zone waar een herlocalisatie toegelaten wordt en aldus mogelijk is. De GECORO merkt ook op dat de huidige percelering geen vaststaand iets is, en dat het mogelijk is om percelen samen te voegen om te komen tot een voldoende groot terrein.
5. Het advies per e-mail d.d. 4 mei 2017 waarnaar verwezen wordt in het bezwaarschrift, werd verstuurd in naam van AWV. Deze mail van AWV is een reactie op de mobiliteitstoets die opgemaakt werd naar aanleiding van het advies van AWV d.d. 28.02.2017 (cf. punt 1 van het

advies). Er werd dus geen advies verleend door MOW. De beweringen van de bezwaarindiener op dit punt zijn dan ook niet correct.

Wat de opmerking m.b.t. het ontbreken van een MOBER betreft: in het advies van AWV d.d. 28.02.2017 staat dat *“minstens een mobiliteitstoets en mogelijks een MOBER nodig [is]”*. De GECORO stelt vast dat in navolging van het advies een mobiliteitstoets werd uitgevoerd. AWV heeft per e-mail d.d. 4 mei 2017 aangegeven dat zij geen opmerkingen heeft op de mobiliteitstoets. Hieruit kan men afleiden dat er volgens AWV geen MOBER vereist is voor het plan.

De GECORO geeft ook aan dat het onjuist is om te stellen dat het voor dit RUP verplicht zou zijn om een MOBER op te maken. Vooreerst heeft de wetgeving waarnaar verwezen wordt (i.c. het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juli 2009 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning) met de daarin vermelde ondergrenzen betrekking op ‘projecten’ en niet op ruimtelijke uitvoeringsplannen. Verder is het ook niet zeker dat er in de zone een project zal komen dat qua bruto vloeroppervlakte aan de aangehaalde grenswaarde voor een MOBER komt. De verplichting tot een plan-MOBER lijkt bijgevolg niet aan de orde. Indien later toch een vergunningsaanvraag wordt ingediend voor een project dat MOBER-plichtig is, dan zal er voor dit project op dat moment een project-MOBER moeten worden opgemaakt.

Voor het RUP werd de plan-MER screeningsprocedure doorlopen. Deze procedure heeft tot doel om te bepalen of de opmaak van een plan-MER nodig is voor het RUP. Na het doorlopen van deze procedure is de dienst MER tot het besluit gekomen dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is (cf. besluit dienst MER d.d. 03.08.2017). In een plan-MER is mobiliteit één van de domeinen die onderzocht zou worden.

6. De voorschriften van het RUP voorzien in enkele mitigerende maatregelen in de vorm van randvoorzieningen die er toe moeten leiden dat bestaande problemen en hinder ten gevolge van de aanwezigheid van tankstations binnen het RUP worden aangepakt. Zo wordt door middel van de voorschriften van het RUP een minimumaanbod aan vrachtwagenparkings per tankpunt opgelegd. Aldus tracht de plannende overheid hinder ten gevolge van het parkeren door truckers op het openbaar domein en in de omgeving van pomphouders aan te pakken.

Art. 71 van het omgevingsvergunningsdecreet (OVD) stelt: *‘Met behoud van de toepassing van de voorwaarde van rechtswege in de zin van artikel 90bis van het Bosdecreet van 13 juni 1990 kan de bevoegde overheid voorwaarden verbinden aan de uitvoering van een stedenbouwkundige handeling of de verkaveling van gronden.’*

Art. 75 van het OVD stelt: *‘De bevoegde overheid kan aan een omgevingsvergunning lasten verbinden. Die lasten vinden hun oorsprong in het voordeel dat de begunstigde van de omgevingsvergunning uit die vergunning haalt en in de bijkomende taken die de overheid door de uitvoering van de vergunning op zich moet nemen.’*

Buiten het voorzien in de nodige financiële waarborgen kunnen lasten onder meer betrekking hebben op:

1° de verwezenlijking of de renovatie van groene ruimten, ruimten voor openbaar nut, openbare gebouwen, infrastructuur met het oog op een verbetering van de mobiliteit, nutsvoorzieningen of woningen op kosten van de vergunninghouder. Vooraleer lasten op te leggen met betrekking tot nutsvoorzieningen worden de nutsmaatschappijen die actief zijn in de gemeente waarin het voorwerp van de vergunning gelegen is, door de bevoegde overheid, de door haar gemachtigde ambtenaar of in voorkomend geval de gemeentelijke omgevingsambtenaar om advies verzocht. Hierbij wordt gestreefd naar het gelijktijdig aanleggen van nutsvoorzieningen, waardoor de hinder ten gevolge van deze aanleg maximaal wordt beperkt;

2° de bewerkstelling van een vermenging van kavels die tegemoetkomen aan de behoeften van diverse maatschappelijke groepen op grond van de grootte van de kavels, respectievelijk de typologie, de kwaliteit, de vloeroppervlakte, het volume of de lokalenindeling van de woningen die erop opgericht worden, of van de op te stellen vaste of verplaatsbare constructies die voor bewoning kunnen worden gebruikt.

Lasten kunnen ook inhouden dat als de werken zijn begonnen, aan de overheid gratis, vrij en onbelast de eigendom wordt overgedragen van de in de vergunningsaanvraag vermelde openbare wegen, groene of verharde ruimten, openbare gebouwen, nutsvoorzieningen, of de gronden waarop die worden of zullen worden aangelegd.

(...)'

Het opleggen van een minimum aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens en het realiseren van een schaalvergroting is in voorliggend RUP wenselijk om hinder ten gevolge van cliënteel van tankstations voldoende te kunnen opvangen op de percelen van de tankstations zelfs, zonder dat dit zou worden afgewenteld op het openbaar domein of op private percelen in de omgeving. Het opleggen van deze minimale voorzieningen past bovendien in de decretale mogelijkheden tot het opleggen van voorwaarden en lasten naar aanleiding van het verlenen van een omgevingsvergunning.

De GECORO is van oordeel dat de opgelegde minimale voorzieningen (zoals de vrachtwagenparkeerplaatsen) enerzijds voldoende zullen zijn voor de opvang van de overlast op het openbaar domein en de omgeving en anderzijds redelijk in verhouding zijn met de te vergunnen projecten (aanleg en uitbating van tankstations) en door toedoen van de aanvrager zullen kunnen worden gerealiseerd.

Er wordt niet ingezien hoe voorliggende RUP samen met een recent arrest van het Europees hof van Justitie (waarnaar verwezen in het bezwaarschrift) vrachtwagenchauffeurs ertoe zou verplichten om hun vrachtwagens op het terrein van het pompstation onbeheerd achter te laten. Het RUP voorziet in de verplichte aanleg van parkeerplaatsen voor vrachtwagens, gekoppeld aan de plaatsing van tankpunten. Hierbij wordt evenwel niet verplicht dat een chauffeur zijn vrachtwagen er onbeheerd dient achter te laten als hij zijn weekendrust geniet. Ook niet nu een recent arrest zou verbieden dat deze rust zou genoten worden in de vrachtwagen.

De overheid heeft geen verplichting in het zelf voorzien van parkeerplaatsen. Het RUP is een instrument om dit af te dwingen bij derden.

7. De GECORO is het eens met de opmerking van bezwaarindiener dat het voorzien van de "pionierszone voor alternatieve brandstoffen" bepaalde partijen bevoordeelt. Het zou voor elk tankstation in de zone mogelijk moeten zijn om alternatieve en/of duurzame brandstoffen aan te bieden. Om deze reden stelt de GECORO voor om de overdruk van de pionierszone te schrappen uit het RUP. Het definiëren op dit detailniveau van soorten brandstof en dit koppelen aan zonering gaat te ver voor stedenbouwkundige voorschriften en behoort niet tot de taken van ruimtelijke planning.

3.1.3. Voorstel tot aanpassing

De GECORO vraagt om:

- de mobiliteitstoets meer te duiden in de toelichtingsnota van het RUP.
- de overdruk "pionierszone voor alternatieve brandstoffen" en bijhorende stedenbouwkundige voorschriften (art. 1.2) te schrappen uit het RUP.

3.2. Bezwaarschrift 2

3.2.1. Beknopte weergave van het bezwaar

Bezwaarindiener AS24 Belgium baat een brandstoffenverdeelstation uit in de transportzone op de hoek van de Londenstraat en de Amsterdamstraat.

Algemeen: een zorgvuldig onderzoek van de problematiek ontbreekt

1. Het RUP vertrekt vanuit de veronderstelling dat het aangewezen is om op te treden tegen de verkeersoverlast die veroorzaakt wordt door de bestaande brandstofverdeelstations. Bezwaarindiener stelt echter dat een zorgvuldig onderzoek van deze problematiek ontbreekt. Deze kaart aan dat in het verzoek tot raadpleging (VTR) slechts een zeer vage beschrijving van het probleem is opgenomen. Bezwaarindiener stelt dat op basis van een dergelijke summier "vaststelling" een verregaande maatregel opleggen die neerkomt op de herlocalisatie van twee brandstoffenverdeelstations ronduit onzorgvuldig is.
2. Bezwaarindiener stelt dat het VTR ook voor wat betreft de cumulatieve gevolgen met het Business Center Treeport (BCT) aan de Nederlandse zijde van de grens onvolledig is. Het VTR vermeldt het project BCT wel bij de "cumulatieve projecten", maar in de beoordeling van de milieueffecten komt dit BCT niet aan bod. Het VTR stelt hierover letterlijk wat volgt:
"De eventuele mobiliteitseffecten van de ontwikkeling van Business Center Treeport op Nederlands grondgebied staat los van voorliggend RUP. Deze potentieel cumulatieve effecten zullen dan ook in de geëigende procedure beoordeeld moeten worden."
Bezwaarindiener stelt dat de plan-MER procedure de geëigende procedure is om eventuele cumulatieve effecten met andere projecten, zeker indien deze grensoverschrijdend zijn, te beoordelen. Een VTR voor een RUP dat voorziet in ontsluitingsinfrastructuur voor een nieuw

bedrijventerrein gelegen aan de andere zijde van de landsgrens diende hier zonder meer oog voor te hebben. Dat het VTR hier geen informatie over bevat is volgens bezwaarindiener dan ook strijdig met het DABM en het zorgvuldigheidsbeginsel.

3. Bezwaarindiener haalt ook aan dat het dossier geen informatie bevat over de verkeersafwikkeling in het gebied. Het stadsbestuur zou plannen hebben om een aangepast circulatieplan in te voeren. Aangezien er in die hypothese bepaalde straten tot enkelrichtingsstraten zouden worden omgevormd heeft dit zijn gevolgen voor de capaciteiten van de wegen, wat een relevant gegeven is voor de effectinschatting.

Afbakening van een zone voor ondersteunende dienstverlenende activiteiten

4. In de toelichtingsnota is een verantwoording opgenomen voor het aanduiden van een afzonderlijke zone voor ondersteunende dienstverlenende activiteiten, waarbij de afbakening zou inspelen op een aantal nadelen en knelpunten die spelen in de transportzone (cf. olijsting op p. 27 van de toelichtingsnota). Bezwaarindiener ziet echter van geen enkele van de geschetste “nadelen” of “knelpunten” in hoe het afbakenen van een specifieke zone hieraan kan verhelpen. Geen van de motieven die de toelichtingsnota aanhaalt om een bepaalde zone af te bakenen, houdt enig verband met de voorgestelde maatregel.

Dit geldt volgens bezwaarindiener ook voor de algemene wens om deze activiteiten te bundelen. De activiteiten zullen immers niet worden gebundeld, aangezien ze in de bewuste zone nog steeds verspreid zullen liggen tussen andere activiteiten. Bezwaarindiener stelt dat er juist in de huidige situatie reeds sprake is van een zekere bundeling, doordat drie brandstoffenverdeelstations op korte afstand van elkaar liggen.

Bezwaarindiener ziet ook niet in waarom het beoogde doel niet met minder ingrijpende maatregelen kan worden bereikt. Bezwaarindiener verwijst naar het toewijzingsbeleid van IOK en toezicht via vergunningverlening als mogelijke pistes. De voorgestelde maatregel is bijgevolg in strijd met het proportionaliteitsbeginsel, dat ook uitgedrukt werd in artikel 15 van de Dienstenrichtlijn.

5. Bezwaarindiener stelt ook dat de maatregel in strijd is met het vertrouwensbeginsel. IOK en het gemeentebestuur hebben via het verkopen van terreinen en het toekennen van vergunningen immers het vertrouwen gewekt dat de zone rondom het kruispunt van de Londenstraat-Amsterdamstraat een gepaste locatie was voor de inplanting van brandstoffenverdeelstations.

De verplichting tot herlocalisatie

6. Bezwaarindiener stelt dat de afwijkingsbepalingen in het RUP in strijd zijn met de VCRO, meer bepaald met de basisrechten die gelden voor zonevreemde constructies.
7. Bezwaarindiener haalt een aantal elementen aan die onderbouwen waarom de herlocalisatie van AS24 onnodig zou zijn. Vooreerst haalt deze aan dat de zone voor dienstverlenende activiteiten bedoeld is als een zone waar nieuwe dienstverlenende activiteiten zich moeten vestigen. In de toelichtingsnota wordt niet aangegeven dat het nodig zou zijn dat bestaande bedrijven zich naar de nieuwe zone herlocaliseren. De herlocalisatie is ook niet vereist om de beoogde herstructurering te kunnen realiseren. Op het terrein van AS24 worden immers geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. Tot slot geeft bezwaarindiener ook aan dat het gegeven dat het terrein van AS24 te klein zou zijn, de herlocalisatie niet kan verantwoorden, aangezien AS24 het terrein zou kunnen uitbreiden, of haar activiteiten gedeeltelijk zou kunnen verplaatsen over meerdere locaties.

De eisen gesteld aan nieuwe tankstations

8. Bezwaarindiener is van oordeel dat de eisen gesteld aan nieuwe tankstations noch noodzakelijk, noch evenredig zijn. Volgende bedenkingen worden geuit m.b.t. deze eisen:
 - Er worden geen redenen opgegeven waarom het ontwerp-RUP precies een minimum van 10 tankpunten stelt. Bezwaarindiener geeft aan dat het benodigde aantal tankpunten in functie staat van het verwachte cliënteel, dat voor elke leverancier anders is. Daarbij komt dat het denkbaar is dat één dienstverlener meerdere tankstations op het bedrijventerrein opent om op die wijze om te gaan met plaatsgebrek.
 - Er wordt niet aangegeven waarom er minstens 3 tankpunten geschikt moeten zijn voor langere en zwaardere vrachtwagens.
 - Bezwaarindiener stelt dat de eis m.b.t. een minimum aantal plaatsen niet afgestemd is op het vooropgestelde doel om vrachtwagens het terrein zo snel mogelijk te laten verlaten. Hoe meer tankpunten men voorziet, hoe minder er gewacht moet worden en hoe minder nood er is aan parkeerplaatsen voor wachtende klanten.

- Bezwaarindieners stelt dat het opleggen van minimum één vrij toegankelijke parkeerplaats per tankpunt geen enkel verband houdt met enig vorm van algemeen belang. Er valt niet in te zien waarom een tankstation zou moeten voorzien in een parkeeraanbod voor niet-klanten. Een dergelijke maatregel grijpt bovendien in op het beheer van een privé terrein, doordat het de eigenaar verplicht om een deel van zijn terrein open te stellen voor derden. Dergelijke voorschriften gaan verder dan wat mogelijk is op grond van artikel 2.2.2.
- Er wordt geen duidelijke reden opgegeven waarom er precies één toilet moet zijn per 3 tankplaatsen moet zijn. Bezwaarindieners stelt dat er geen ontwerprichtlijnen bestaan voor brandstoffenverdeelstations, maar wijst ter vergelijking wel op een ontwerprichtlijn voor industriële gebouwen, waar slechts twee toiletten aangeraden worden vanaf 75 werknemers.

Beperking van het aantal tankpunten

9. Het RUP beperkt het aantal tankpunten tot 50 vanuit de veronderstelling dat een verhoging van het aantal punten zal leiden tot een verhoging van de vraag. Bezwaarindieners stelt dat deze veronderstelling niet correct is. De vraag naar brandstoffen in de transportzone wordt bepaald door de ligging van de transportzone aan de grens, door de trafiek op de autosnelweg en door het prijspeil voor brandstoffen in België en Nederland. Het gaat hier om professioneel cliënteel, dat op voorhand weet waar het zal tanken rekening houdend met de route en de geldende prijzen. Bezwaarindieners stelt dat een globaal maximum aantal tankpunten geen effect zal hebben op het aantal vrachtwagens, maar enkel op de tijd die deze vrachtwagens moeten wachten, tijd die het RUP juist zo beperkt mogelijk probeert te houden.

De pionierszone

10. Bezwaarindieners stelt dat een RUP zich dient te beperken tot voorschriften van bestemming, inrichting en beheer. Een voorschrift dat verbiedt om bepaalde producten te verkopen is geen beheersvoorschrift. Het verbod om gedurende een bepaalde periode “alternatieve brandstoffen” te verkopen buiten de pionierszone kan dan ook niet worden opgelegd via de voorschriften van een RUP.
11. Bezwaarindieners heeft ook bedenkingen bij de achterliggende redenering voor het voorzien van de pionierszone (i.c. eerste jaren een overaanbod vermijden):
 - Enerzijds houdt het geen steek om een activiteit die men wenst te promoten aan beperkingen te onderwerpen.
 - Het voorschrift heeft enkel zin indien er in die zone een brandstoffenverdeelstation gevestigd is dat deze alternatieve brandstoffen aanbiedt. Momenteel is er echter nog geen station gevestigd, en is er ook geen zicht op de komst van een, in welk geval het voorschrift tot gevolg zal hebben dat er geen alternatieve brandstoffen kunnen worden aangeboden.
 - Het voorschrift beperkt niet het aantal verkooppunten voor alternatieve brandstoffen, maar verplicht enkel om die in een bepaald deel van de zone te voorzien. Indien alle brandstofverdeelstations naar die zone herlokaliseren, kunnen ze allemaal die brandstoffen verkopen. Het afbakenen van een zone heeft volgens bezwaarindieners dan ook geen enkel verband met het gestelde doel.
 - Verder stelt bezwaarindieners dat het niet duidelijk is hoe de termijnen van 3 en 10 jaar bepaald zijn. Indien alternatieve brandstoffen veel sneller gemeengoed worden, zal degene die zich in de pionierszone gevestigd heeft een tijdelijk monopolie hebben.

De verplichting om een minimum aanbod te voorzien in de pionierszone

12. De voorschriften verplichten om minstens 20 van de 50 toegelaten tankpunten te voorzien in de pionierszone. Bezwaarindieners kaart aan dat dit niet onderbouwd wordt. Verder stelt deze ook dat het voorschrift – indien dit gerelateerd zou zijn tot de beoogde gefaseerde uitrol van alternatieve brandstoffen – zijn doel voorbijschiet, omdat het voorschrift niet bepaalt welke brandstoffen aangeboden moeten worden op door 20 tankpunten.
13. Bezwaarindieners stelt dat de gebruikte bewoordingen mogelijk de indruk wekken dat er elders in de zone voor dienstverlenende activiteiten geen tankpunten mogen worden voorzien voordat er eerst minimum 20 voorzien zijn in de pionierszone.

3.2.2. Behandeling van het bezwaar

1. De GECORO is van oordeel dat er degelijk een verkeersproblematiek bestaat dat verbonden is aan de tankstations. Deze problemen zijn – buiten de context van dit RUP – al verschillende keren op terrein vastgesteld. De verkeersproblematiek is naar aanleiding van deze vaststellingen ook meermaals ter sprake gekomen op overleg van Logistic Center Hazeldonk-Meer (LCHM), de bedrijvenvereniging die instaat voor het beheer en exploitatie van de cluster

van de twee logistieke bedrijventerreinen aan de landsgrens. Binnen LCHM werd in functie van de problematiek zelfs een specifieke werkgroep opgericht. De link tussen de verkeerscongestie en de tankstations is op deze overlegmomenten duidelijk naar voor gekomen.

Het is voor de GECORO duidelijk dat het stadsbestuur met het RUP wenst te werken aan een structurele oplossing voor deze problematiek. Het is ook duidelijk dat de maatregelen die voorzien worden in het plan voor een verbetering van de vastgestelde problemen kunnen zorgen.

2. Het klopt dat het project BCT – zeker bij een effectieve aantakking op de verkeersstructuur van de transportzone – effecten met zich mee zal brengen voor het plangebied. Dat het in het verzoek tot raadpleging opgenomen wordt bij de ‘cumulatieve projecten’ is dan ook niet meer dan logisch. De GECORO gaat echter niet akkoord met de opmerking dat de eventuele mobiliteitseffecten van de ontwikkeling van BCT in het kader van de plan-MER screening voor het voorliggende RUP mee onderzocht en beoordeeld dienden te worden, en dit om volgende redenen:
 - In het RUP zijn noch in de stedenbouwkundige voorschriften, noch op het grafisch plan verordenende bepalingen opgenomen m.b.t. de ontsluitingsstructuur van het bedrijventerrein. Er wordt niets geregeld over hoe de infrastructuur van de transportzone dient te worden aangelegd en hoe deze afgestemd moet of kan worden op die van BCT. In de toelichtingsnota wordt enkel informatief meegegeven op welke wijze beide terreinen op elkaar zouden kunnen aansluiten, maar niets sluit uit dat dit uiteindelijk op een andere manier kan of zal gebeuren.
 - In de plan-MER screening moeten de effecten die het voorliggende RUP tot gevolg heeft onderzocht worden. Daarbij is het nodig om eventuele cumulatieve effecten te benoemen, maar het is niet de bedoeling dat de effecten van het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein mee in detail onderzocht en beschreven worden in het kader van de screeningsprocedure voor dit RUP. Het is duidelijk dat de effecten van dit RUP – i.c. een plan dat opgemaakt wordt voor een bestaand bedrijventerrein – op de ontwikkeling van BCT gering zijn. Of het omgekeerde waar is, dient – zoals terecht aangehaald in het VTR – in de geëigende procedure onderzocht te worden, zijnde in de milieueffectenbeoordeling voor het plan dat opgemaakt is voor BCT.
3. De GECORO geeft aan dat het aangepast circulatieplan waarnaar verwezen wordt geen ruimtelijk beleid is en niet in een ruimtelijk uitvoeringsplan kan worden vastgelegd.
4. De GECORO geeft aan dat de afbakening van de zone niet tot doel heeft om een oplossing te bieden voor al de geschetste knelpunten. Er worden hiervoor ook andere maatregelen opgenomen in het RUP, zoals bijv. de randvoorwaarden m.b.t. het minimale uitrustingsniveau van de tankstations, de omschrijving van de toegestane activiteiten in de bestemmingsvoorschriften, etc. Ook deze worden in hetzelfde hoofdstuk van de toelichtingsnota geduid (i.c. hoofdstuk 5.2.3).

Volgens de GECORO wil het RUP met de afbakening van de zone vooral een verdere spreiding van ondersteunende functies tegengaan. Het is m.a.w. een maatregel die wil inzetten op de ruimtelijke bundeling van deze functies. De GECORO is van oordeel dat de ambitie om deze functies in de mate van het mogelijke ruimtelijk te gaan bundelen positief is, en dit om volgende redenen.

 - Het klopt dat een ongestructureerde inplanting van deze functies in het weefsel van het bedrijventerrein in bepaalde gevallen een efficiënte aanwending van de beschikbare ruimte in de weg kan staan. Deze ondersteunende dienstverlenende functies verschillen immers qua omvang en ruimtelijke kenmerken sterk met de eigenlijke logistieke bedrijvigheid, die de hoofdfunctie vormt binnen het bedrijventerrein. Een voorbeeld van een afwijkende functie die tot een minder optimale structuur/invulling heeft geleid, is de vroegere snackbar in de Amsterdamstraat (nr. 3 op figuur 28 in de toelichtingsnota). Maar ook de terreinen van de tankstations AS24 (bezwaarindiener) en G&V (nr. 7 op figuur 28 in de toelichtingsnota) zijn illustraties van sites die het moeilijker maken om de omliggende ruimte op een optimale wijze te ontwikkelen met de hoofdfunctie.
 - Door te streven naar een ruimtelijke bundeling nabij één van de hoofdtoegangen tot het gebied, vermijdt men dat verkeer van en naar deze functies zich in de rest van het bedrijventerrein moet begeven. Dit is positief voor de verkeersdoorstroming in het

bedrijventerrein zelf. Dit is in het bijzonder relevant voor de tankstations die heel wat verkeer aantrekken naar de transportzone.

Aangaande de opmerking van bezwaarindiener dat er in feite geen ruimtelijke bundeling bekomen wordt, omdat de dienstverlenende activiteiten in de bewuste zone nog steeds verspreid zullen liggen tussen andere activiteiten, stelt de GECORO dat dit enkel klopt als men de blik beperkt tot de betreffende overdrukzone. Indien men dit op schaal van het gehele bedrijventerrein bekijkt, is er echter wel degelijk sprake van een ruimtelijke bundeling. Door naar de toekomst enkel nog binnen deze zone dienstverlenende activiteiten toe te staan, vermijdt men in het overige deel van de transportzone de mogelijke nadelen verbonden aan het verspreid voorkomen van deze functies.

Om de reeds hoger besproken ruimtelijke bundeling te bekomen, zullen een aangepast toewijzingsbeleid door de terreinbeheerder (IOK-industrie) en toezicht via vergunningverlening onvoldoende zijn. De GECORO is dan ook van oordeel dat om succesvol tot de gewenste ruimtelijke bundeling te komen ook moet ingezet worden op een verfijning van de bestemmingsvoorschriften en op het voorzien van aangepaste inrichtingsvoorschriften. De GECORO is van mening dat een RUP zoals voorliggend hiertoe het meest gepaste instrument is. In dit verband merkt de GECORO op dat het toewijzingsbeleid, toezicht en vergunningverlening op basis van voorliggend RUP hierbij complementair zullen zijn. Enkel door te werken op deze drie domeinen (toewijzing, toezicht en voorschriften via een RUP) zal hierbij tot succes gekomen worden.

In dit verband wenst de GECORO ook op te merken dat een juridische verankering van de gewenste ruimtelijke bundeling in de voorschriften van een gemeentelijk RUP enkel de duidelijkheid en rechtszekerheid voor rechtsonderhorige zal versterken.

5. De GECORO merkt op dat door de vergunningverlenende overheid in het verleden verleende vergunningen voor de exploitatie van ingedeelde inrichtingen (milieuvergunningen) ten behoeve van de pomphouders steeds van beperkte duur waren. Vergunningbeleid kan beïnvloed worden door wijzigingen in beleidsvisies. Gewijzigde beleidsvisies zijn logisch onder invloed van wijzigende maatschappelijke vraagstukken en hiervoor dienen antwoorden gezocht worden. Decretaal voorziene planningsinstrumenten spelen via stedenbouwkundige voorschriften regelmatig in op het vergunningbeleid.

6. Art. 4.4.10 t.e.m. 4.4.22 VCRO voorzien in basisrechten voor zonevreemde gebouwen (woningen en constructies andere dan woningen). Deze afwijkingsmogelijkheden vinden hun toepassing bij de beoordeling van omgevingsvergunningsaanvragen voor stedenbouwkundige handelingen (verbouwen, herbouwen, uitbreiden, ... van bestaande constructies).

Met betrekking tot omgevingsvergunningsaanvragen voor het exploiteren van ingedeelde inrichtingen voorziet de VCRO ook in een afwijkingsmogelijkheid. Art. 5.6.7, §1,1^{ste} lid VCRO stelt immers: *'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.'

Het is duidelijk dat de afwijkingsmogelijkheid zoals geboden in art. 5.6.7 VCRO enkel mogelijk is indien het gevraagde de goede ruimtelijke ordening niet schaadt. Art. 4.3.1, §2 VCRO stelt: *'De overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld met inachtneming van volgende beginselen :*

1° het aangevraagde wordt, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld 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;

2° het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand, doch het kan ook de volgende aspecten in rekening brengen:

a) beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten, vermeld in punt 1°;

b) de bijdrage van het aangevraagde aan de verhoging van het ruimtelijk rendement voor zover:

1) de rendementsverhoging gebeurt met respect voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving;

2) de rendementsverhoging in de betrokken omgeving verantwoord is;

3° indien het aangevraagde gelegen is in een gebied dat geordend wordt door een ruimtelijk uitvoeringsplan, een gemeentelijk plan van aanleg of een omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden waarvan niet op geldige wijze afgeweken wordt, en in zoverre dat plan of die vergunning voorschriften bevat die de aandachtspunten, vermeld in 1°, behandelen en regelen, worden deze voorschriften geacht de criteria van een goede ruimtelijke ordening weer te geven.

Het is duidelijk dat voorliggend ontwerp RUP dergelijke voorschriften die de criteria van een goede ruimtelijke ordening weergeven bevat. Conflicten met deze voorschriften zullen er dan ook toe moeten leiden dat het voorwerp van de aanvraag niet in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening, waardoor de goede ruimtelijke ordening m.a.w. wordt geschaad en waardoor minimaal aan één van de gestelde voorwaarden van art. 5.6.7 VCRO niet wordt voldaan. In voorkomend geval zal art. 5.6.7 VCRO dan ook geen toepassing kunnen vinden.

Ter volledigheid wordt opgemerkt dat art. 5.6.7, §2 VCRO stelt: 'Een omgevingsvergunningsaanvraag voor de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit kan ongunstig geadviseerd worden en geweigerd worden om de reden, vermeld in artikel 4.3.2.' Art. 4.3.2 VCRO stelt: 'Een vergunning kan worden geweigerd indien de aanvraag onvereenigbaar is met een voorlopig vastgesteld ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan of van bijzonder plan van aanleg. Deze weigeringsgrond vervalt wanneer het plan geen bindende kracht heeft gekregen binnen de termijn waarbinnen het definitief kan worden vastgesteld.'

7. Er moet worden vastgesteld dat in het RUP op zich geen herlocalisatieverplichting is voorzien of opgenomen. Wel moet worden vastgesteld dat in het RUP – vanuit een streven naar een ruimtelijke bundeling van de pomphouders (en dit in het kader van het bewerkstelligen van een afdoende aanpak van de hinder door het bekomen van een schaalvergroting) – wordt voorzien in een uitdoofscenario voor pomphouders in het RUP welke gelegen zijn buiten de overdrukzone. Vergunningen voor nieuwe pomphouders alsook hervergunningen van bestaande tankstations worden door de voorschriften van het RUP uitgesloten. Onmiddellijk herlocaliseren is dan ook niet opgelegd, doch de uitdoving van bestaande installaties wordt door het RUP wel nagestreefd.

Het is niet aan de overheid om binnen dit kader eigendommen in functie van een herlocalisatie ter beschikking te stellen. Wel heeft het stadsbestuur als planinitiatiefnemer voorzien in een zone waar een herlocalisatie toegelaten wordt.

Tot slot wijst de GECORO erop dat eerder in de behandeling van dit bezwaarschrift reeds werd gemotiveerd om welke redenen het stadsbestuur opteert voor het bundelen van dienstverlenende, ondersteunende activiteiten in een welbepaalde zone en een uitdoofbeleid erbuiten.

8. De GECORO stelt dat in het RUP duidelijk gemotiveerd wordt waarom de eisen m.b.t. het uitrustingsniveau van de tankstations worden opgelegd. In de toelichtingsnota staat hierover het volgende vermeld:

"Het is wenselijk dat tankstations een zekere omvang hebben. Vanaf een bepaalde schaal is het eenvoudiger om tot een efficiënte inrichting van de site te komen. Daarnaast is het bovenal van belang dat de tankstations op eigen terrein voldoende opstelplaatsen voor wachtende klanten en parkeerplaatsen voorzien. Op deze manier kan men vermijden dat vrachtwagens op het openbaar domein moeten aanschuiven of parkeren."

De GECORO is van oordeel dat de beoogde schaalvergroting een positieve impact kan hebben op de inrichting en de uitstraling van het bedrijventerrein. De in de voorschriften opgelegde minimale voorzieningen vormen volgens de GECORO ook een concrete

doorvertaling van de ambitie om te komen tot een efficiëntere inrichting met minder overlast naar de omgeving:

- De minimumnorm voor het aantal tankpunten biedt een waarborg om te komen tot het beoogde schaalvoordeel. Voor dit punt moet overigens duidelijk benadrukt worden dat deze minimumnorm niet geldt per aanbieder/dienstverlener, maar per tankstation/terrein. Dit houdt in dat meerdere aanbieders een samenwerking kunnen aangaan en gezamenlijk één site kunnen inrichten om tot een voldoende groot tankstation met het nodige schaalvoordeel te komen.
- Het voorzien van minstens één wachtplaats en één parkeerplaats per tankpunt zal duidelijk zorgen voor een aanzienlijke vermindering van verkeershinder of parkeeroverlast verbonden aan de aanwezigheid van de tankstations. Zoals besproken in de behandeling van een eerder bezwaarschrift, past het opleggen van deze norm in decretale mogelijkheden tot het opleggen van voorwaarden en lasten naar aanleiding van het verlenen van een omgevingsvergunning.
- Het voorzien van een minimumaanbod aan sanitaire voorzieningen is nodig om te vermijden dat cliënteel hun sanitaire stop op het openbaar domein moeten houden, wat vandaag effectief een problematiek is op het terrein. De GECORO is van oordeel dat één toilet per 3 tankpunten een redelijke eis is.

Door de bovenvermelde minimale eisen in de voorschriften op te nemen, werd in het RUP dus getracht om voorwaarden aan de exploitatie van tankstations te koppelen die enerzijds in verhouding staan met de exploitatie en die anderzijds er toe zullen bijdragen dat de bestaande overlast wordt ingedijkt tot op een aanvaardbaar niveau.

De opmerking waar gewezen wordt op de verplichting om te voorzien in een parkeeraanbod voor niet-klanten, berust volgens de GECORO op een foutieve lezing van de stedenbouwkundige voorschriften. Een “vrij toegankelijke” parkeerplaats is immers niet hetzelfde als een “openbare” parkeerplaats. Vrij toegankelijk houdt in dat het parkeeraanbod op het terrein open moet staan voor het publiek. Niets in de voorschriften belet een uitbater van een tankstation echter om de parkeerplaatsen op zijn terrein enkel open te stellen voor betalend cliënteel.

9. De GECORO is van oordeel dat het inderdaad onjuist is om te veronderstellen dat een verhoging van het aantal tankpunten zal leiden tot een verhoging van de vraag. De vraag wordt bepaald door andere factoren. Om deze reden stelt de GECORO voor om in het RUP geen maximum op te nemen voor wat betreft het aantal tankpunten.

10. en 11.

Zoals aangegeven in de behandeling van een eerder bezwaarschrift, is de GECORO van oordeel dat het onredelijk is om bepaalde uitbaters van een tankstation de mogelijkheid te ontfemen om alternatieve en/of duurzame brandstoffen aan te bieden. Dit moet binnen de gehele “zone voor ondersteunende dienstverlenende activiteiten” mogelijk zijn. Om deze reden stelt de GECORO voor om de overdruk van de pionierszone te schrappen uit het RUP.

12. en 13.

De aangehaalde punten hebben betrekking op de bepaling m.b.t. het maximum aantal tankpunten. In een van de eerder besproken punten wordt voorgesteld om deze bepaling te schrappen. Hierdoor is dit onderdeel van het bezwaarschrift niet meer aan de orde.

3.2.3. Voorstel tot aanpassing

De GECORO vraagt om:

- de overdruk “pionierszone voor alternatieve brandstoffen” en bijhorende stedenbouwkundige voorschriften (art. 1.2) te schrappen uit het RUP.
- de bepaling m.b.t. het maximum aantal tankpunten voor de totale zone in art. 1.1 van de stedenbouwkundige voorschriften te schrappen uit het RUP.

3.3. Bezwaarschrift 3

3.3.1. Beknopte weergave van het bezwaar

Bezwaarindieners is zaakvoerder van G.A. Den Otter Trucks, gevestigd in de Luxemburgstraat 1. Deze merkt in het bezwaarschrift op dat het bedrijfsperceel ingedeeld wordt in een andere bestemming. Bezwaarindieners vraagt of het bedrijf na inwerkingtreding van het RUP zijn activiteiten kan blijven uitoefenen.

3.3.2. Behandeling van het bezwaar

G.A. Den Otter Trucks betreft een bedrijf dat actief is als groothandel in trucks en opleggers. Op het gewestplan is het bedrijf gelegen in "industriegebied". Binnen het RUP is het gelegen in de "zone voor transport, distributie en logistiek". Tegelijk valt het bedrijf ook binnen de overdruk "zone voor ondersteunende en dienstverlenende bedrijven". De activiteiten van het bedrijf blijven mogelijk met de nieuwe bestemming in het RUP.

3.3.3. Voorstel tot aanpassing

Geen aanpassing vereist.

3.4. Bezwaarschrift 4

3.4.1. Beknopte weergave van het bezwaar

Bezwaarindieners is eigenaar van de site UNIDET, Amsterdamstraat 2-4 te Meer, thans voorzien van ondermeer een truckparking, installaties voor tankcleaning, een tankstation (thans uitgebaat door SHELL) en ook een restaurant voor transporteurs en aanliggende terreinen met loods.

1. Bezwaarindieners maakt bezwaar tegen de beperking van de pionierszone voor alternatieve brandstoffen en vraagt om deze zodanig uit te breiden dat ook de site van UNIDET deel uitmaakt van deze zone. Bezwaarindieners stelt dat ook UNIDET de kans moet krijgen om bij uitbreiding van de tankpunten op haar site naast de gewone brandstoffen ook over te gaan naar een LNG-tankstation. Ook wordt aangehaald dat UNIDET voor hun tankcleaning de huidige verwarmingsbronnen wenst te vervangen door groenere brandstoffen zoals LNG.

Bezwaarindieners motiveert in het bezwaarschrift dat de combinatie van een LNG-installatie voor beide functies economisch en ecologisch verantwoord is. LNG-installaties vragen immers een enorme investering. Het ligt voor de hand dat wegens de kostprijs van dergelijke investeringen, welke slechts op lange termijn kunnen worden terugverdiend, er slechts een beperkt aantal installaties gebouwd zullen worden doordat de markt thans vrij beperkt is. Deze markt zal echter jaarlijks maar traag groeien doordat de productie van LNG-trucks nog achterop hinkt. Daarentegen is de combinatie met verwarming voor een tankreiniging een perfect aanvullend gegeven waardoor onnodige exploitatiekosten zullen kunnen worden beperkt. Immers zal een LNG-installatie bij beperkte afname steeds extra koeling of boil off nodig hebben om te voorkomen dat het aanwezige LNG gasvormig wordt en voor drukopbouw in de tank zou zorgen. Door dit te combineren met verwarming van tankreiniging krijgt men een 'continue' afname waardoor koeling en boil off worden beperkt of zelfs helemaal uitgesloten.

De LNG-mogelijkheden enkel beperken tot de douanezone gedurende drie jaar brengt meteen een kennelijke ontwaarding, benadeling en discriminatie mee voor de UNIDET-zone, terwijl dezelfde mogelijkheden voor "vergroening" ook aldaar ecologisch aangewezen voorkomen en dienen te worden gevrijwaard.

2. In de toelichtingsnota wordt op p. 39 een herstructurering van de noordelijke transportzone voor de verkeersstructuur voorzien. Bezwaarindieners wijst erop dat voor de toegang met trucks richting tankstations en tankcleaning, de Londenstraat thans dienstig is om de inrit van de site UNIDET te bereiken, terwijl de uitrit via de Amsterdamstraat gebeurt. De planning om de huidige toegangsweg voor de site van UNIDET via de Londenstraat af te schaffen zou onnoemelijk veel kosten en schade meebrengen voor de omvorming van de site UNIDET met zware beperking van de vlotte afwikkeling van het verkeer.

Bezwaarindieners vraagt om de verkeersinfrastructuur van de nieuwe transportzone Meer – genoemd pionierszone – niet te beperken tot enkel de belangen van de pionierszone die enkel de douanezone van heden bevat. Het is volgens bezwaarindieners aangewezen om daarom precies de gronden van UNIDET en het douaneterrein gezamenlijk te bekijken om een optimale verkeersdoorstroming aldaar te behouden. De enige oplossing blijkt volgens bezwaarindieners dat beide zones op dezelfde wijze worden ingekleurd en als één "pionierszone" een zelfde optimale ontwikkeling kunnen realiseren, dewelke voor de gehele transportzone aldaar ten goede zou komen, met één doorlopen de bedienings- en inrijweg. Bezwaarindieners geeft aan dat BCT ENERGY 2 BV en TREEPORT BTC PARTNERS BV kennelijk geen bezwaar hebben tegen een aangepaste wegens met behoud of uitbreiding van een verkeersdoorstroming of aangepaste toegang naar de UNIDET site.

3.4.2. Behandeling van het bezwaar

1. Zoals aangegeven in de behandeling van een eerder bezwaarschrift, is de GECORO van oordeel dat het onredelijk is om bepaalde uitbaters van een tankstation de mogelijkheid te ontzeggen om alternatieve en/of duurzame brandstoffen aan te bieden. Dit moet binnen de gehele "zone voor ondersteunende dienstverlenende activiteiten" mogelijk zijn. Het

voorliggende geval pleit hier nog meer voor, gelet op het feit dat de LNG-installatie hier met het vooropgestelde dubbelgebruik (brandstofverdeelpunt en tankcleaning) op een efficiënte en duurzame wijze kan worden ingezet. Om deze reden stelt de GECORO voor om de overdruk van de pionierszone te schrappen uit het RUP.

2. De GECORO neemt akte van het bezwaar m.b.t. de gevolgen van het voorstel tot herstructurering zoals beschreven in de toelichtingsnota. De GECORO geeft evenwel aan dat de beoogde aanpassingen aan de verkeersstructuur geen doorvertaling kennen in de stedenbouwkundige voorschriften en het grafisch plan van het RUP. De herstructurering van het noordelijke uiteinde wordt enkel informatief meegegeven als context bij het plan. Het plan heeft dus geen directe implicaties voor wat betreft het geuite bezwaar. De opmerking m.b.t. de ontsluiting en verkeersstructuur behoeft bijgevolg geen aanpassing van het plan, maar dient wel te worden meegenomen op projectniveau bij de eigenlijke uitwerking van de beoogde infrastructurele ingrepen aan het noordelijke uiteinde van het plangebied.

3.4.3. Voorstel tot aanpassing

De GECORO vraagt om:

- de overdruk "pionierszone voor alternatieve brandstoffen" en bijhorende stedenbouwkundige voorschriften (art. 1.2) te schrappen uit het RUP.

3.5. Bezwaarschrift 5

3.5.1. Beknopte weergave van het bezwaar

1. De bezwaarindieners kaarten aan dat de 15-20 bedrijven rondom de douanezone in hun voortbestaan worden bedreigd. Het RUP geeft ruimte voor de aanleg van infrastructuur die de gevestigde bedrijven zwaar benadeelt, onder meer t.g.v. het doorknippen van de verbindingen van de 2 kantoorcomplexen van de douanezone waardoor beide kantoren van elkaar worden gescheiden en de bereikbaarheid en onderlinge toegang van elk der beide locaties fundamenteel wordt gewijzigd. De bezwaarindieners merken op dat het als aangelande van het openbaar domein nochtans recht op toegankelijkheid heeft.
2. De bezwaarindieners wijzen er op dat een alternatieve brandstoffenlocatie wordt voorzien in de douanezone, en stellen dat dit fundamenteel strijdig is met de bestaande functie van kantoorlocatie wegens brandgevaar en andere veiligheids- en gezondheidsrisico's, evenals hinder. Volgens de bezwaarindieners is het beter om in overgangsmatregelen te voorzien waarbij het pas mogelijk is om brandstofverdeelpunten te voorzien zodra de activiteiten van de bezwaarindieners uitgedoofd zijn.
Er wordt in dit kader ook verwezen naar een schrijven van de stad aan LCHM waarin garanties voor de aanwezige ondernemingen werden toegezegd, zo onder meer een convenant met de ondernemers of andere instrumenten zoals een intentieverklaring. De bezwaarindieners stellen dat een dergelijk convenant of intentieverklaring of enig ander instrument uitvoerbaar moet zijn gelet op de planbestemming die alsdan zal gelden.
3. De bezwaarindieners merken op dat in de samenwerkingsovereenkomst tussen IOK en BCT Energy 2 BV / Treepport BV in artikel 3.4 opgenomen staat dat BCT Energy de percelen grond aanvaardt zonder dat de concessieovereenkomst voor de eigendomsoverdracht is opgezegd. Bezwaarindieners verwijzen in dit kader naar de belofte van het Vlaamse Gewest om de concessieovereenkomst niet voortijdig op te zeggen, en benadrukken dat de concessie dus nog tot 8 februari 2032 moet worden gerespecteerd.
4. De bezwaarindieners stellen dat het RUP de richtlijn 2006/123/EG betreffende de vrijheid van vestiging van dienstverrichters schendt, inzonderheid artikel 15 al. 1 en 3, aangezien minstens aan één van de volgende voorwaarden niet wordt voldaan:

- Discriminatieverbod:

de eisen maken geen direct of indirect onderscheid naar nationaliteit of, voor vennootschappen, de plaats van hun statutaire zetel, terwijl dit onderscheid in het RUP minstens impliciet wordt gemaakt, zeker gelet op alle flankerende stukken zoals het onteigeningsdossier en het masterplan waarin zeer duidelijk wordt toegegeven dat het de bedoeling is om de percelen toe te wijzen aan BCT.

- Noodzakelijkheid:

de eisen zijn gerechtvaardigd om een dwingende reden van algemeen belang, terwijl dit niet vaststaat. De bezwaarindieners stellen dat nergens uit blijkt waarom de planbestemming voor wat betreft de percelen waarop zij actief zijn, en hun onmiddellijke omgeving, nu al op

korte termijn moeten worden verwezenlijkt, zonder in overgangsmaatregelen tot 2032 te voorzien.

– Evenredigheid:

de eisen moeten geschikt zijn om het nagestreefde doel te bereiken; zij gaan niet verder dan nodig is om dat doel te bereiken en dat doel kan niet met andere, minder beperkende maatregelen worden bereikt, terwijl BCT wel degelijk kan worden verwezenlijkt op een andere manier die niet schadeverwekkend is voor de huidige bezwaarindieners, bijv. door in een nabestemming te voorzien voor de periode na het uitdoven van de concessie.

5. Het ontbreken van overgangsbepalingen houdt quasi-onteigening en een schending van het beginsel van de gelijkheid van burgers voor openbare lasten in.
6. De bezwaarindieners merken op dat in de MER-screening ten onrechte beweerd wordt dat er van MOW geen advies werd ontvangen, terwijl dat wel degelijk gebeurd is per e-mail van 4 mei 2017. Hierin wordt opgeworpen “dat er bij ontwikkeling van het bedrijventerrein rekening dient te worden gehouden met overleg met de heer Tom Debruyne betreffende de bestaande concessieovereenkomst.” De bezwaarindieners geven ook aan dat er in de verwerking van de adviezen geen spoor van terug te vinden is, wellicht omdat dit de planbestemming ten behoeve van een alternatieve brandstoffenstrook zou ondermijnen. In het bezwaar wordt een mail van Tom Debruyne betreffende de afspraken omtrent de concessieovereenkomst hernomen (zie volledige bezwaarschrift).
7. De bezwaarindieners maken voorbehoud voor wat betreft het niet opmaken van een plan-MER en het ontbreken van een MOBER.

Een plan-MER is volgens de bezwaarindieners verplicht aangezien het RUP de ecologische zone beïnvloedt, evenals de ecologische hoofdstructuur van de Grensloop die ook in Nederland als onderdeel van de ecologische hoofdstructuur wordt aangemerkt. Ook wordt verwezen naar bijlage 2 van het MER-besluit d.d. 10.12.2004 waarin vermeld staat dat wijziging en uitbreiding van meer dan 50 ha MER-plichtig is. Hierbij dient te worden gewezen op de verandering van activiteiten, in het bijzonder voor wat betreft de percelen van de bezwaarindieners die in de pionierszone voor alternatieve brandstoffen komen te liggen.

Een MOBER is verplicht voor het oprichten van gebouwen of gebouwencomplexen voor handel, horeca, kantoorfuncties en diensten met een totale bruto vloeroppervlakte na de werkzaamheden van ten minste 7500 m², of het uitbreiden van dergelijke gebouwen of gebouwencomplexen, wanneer de totale bruto vloeroppervlakte door die uitbreiding de drempel van 7500 m² of een veelvoud ervan overschrijdt. Het RUP werd niet door een MOBER voorafgegaan. AWWV geeft in haar advies d.d. 28/02/2017 aan dat er mogelijk een MOBER vereist is.

3.5.2. Behandeling van het bezwaar

1. t.e.m. 5

De GECORO stelt vast dat een groot deel van de aangehaalde punten, ingegeven is vanuit een vrees dat het plan rechtstreeks tot gevolg zal hebben dat de activiteiten van de bezwaarindieners zullen moeten worden stopgezet en/of benadeeld zullen worden door infrastructurele ingrepen. Dit is echter geenszins het geval. Het RUP heeft geen directe gevolgen voor de eigendomssituatie, de concessie-overeenkomst of andere gemaakte afspraken met de bedrijven. Het biedt louter een kader voor de beoordeling van toekomstige vergunningsaanvragen binnen de transportzone.

De GECORO benadrukt voorts ook dat de infrastructurele ingrepen die in de toelichtingsnota beschreven worden geen doorvertaling kennen in de stedenbouwkundige voorschriften en het grafisch plan van het RUP. De herstructurering van het noordelijke uiteinde wordt enkel informatief meegegeven als context bij het plan. Het RUP in se heeft dus in geen geval tot gevolg dat deze infrastructuur ook effectief verwezenlijkt zal worden. In het RUP zijn geen verordenende bepalingen opgenomen m.b.t. inrichting van de infrastructuur in het bedrijventerrein. De aanleg van de infrastructuur, zoals beschreven in de toelichtingsnota, is wel mogelijk binnen het RUP, maar zal pas effectief kunnen doorgaan na verwerving van de benodigde gronden en het verkrijgen van een vergunning voor de beoogde werken.

Bovendien duidt de GECORO ook dat bijna al de activiteiten van de bezwaarindieners perfect mogelijk blijven binnen het RUP. De gronden en gebouwen waarop de bezwaarindieners actief zijn, vallen immers binnen de overdruk “zone voor ondersteunende dienstverlenende activiteiten”. Bij de afbakening van deze zone is de aanwezigheid van deze dienstencluster een

sturend element geweest. Dit wordt ook uitdrukkelijk aangegeven in de toelichtingsnota (cf. hoofdstuk 4.2.3 en 5.2.3). Enkel de zonevreemde activiteiten, die in de huidige toestand al niet in overeenstemming zijn met de geldende gewestplanbestemming, zullen niet mogelijk zijn en blijven na inwerktrading van het RUP zonevreemd. Wel worden voor deze activiteiten in het RUP – in zoverre deze vergund of vergund geacht zijn – afwijkingsbepalingen voorzien in Art. 0 punt 4 van de stedenbouwkundige voorschriften.

Aangaande het bezwaar m.b.t. de alternatieve brandstoffenlocatie, betwist de GECORO het feit dat een dergelijk tankstation fundamenteel strijdig zou zijn met de bestaande functie van kantoorlocatie. Er zijn talrijke voorbeelden van tankstations die gelegen zijn nabij een kantooromgeving, waaronder ook tankstations met een aanbod van alternatieve brandstoffen. In ieder geval zal er in het kader van een vergunningsaanvraag een toetsing gebeuren aan de VLAREM-wetgeving, en zal er dus op projectniveau bekeken worden of er maatregelen moeten worden getroffen om eventuele risico's te vermijden.

6. Het advies per e-mail d.d. 4 mei 2017 waarnaar verwezen wordt in het bezwaarschrift, werd verstuurd in naam van AWV. Deze mail van AWV is een reactie op de mobiliteitstoets die opgemaakt werd naar aanleiding van het advies van AWV d.d. 28.02.2017 (cf. punt 1 van het advies). Naast zich akkoord te verklaren met de mobiliteitstoets, worden in de mail door AWV ook een aantal punten meegegeven waarmee rekening dient te worden gehouden bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein; onder deze punten wordt inderdaad ook het overleg met Tom Debruyne betreffende de bestaande concessie-overeenkomst aangehaald.

Het merendeel van de punten die in de e-mail van AWV opgenomen zijn, waaronder de opmerking m.b.t. de concessie-overeenkomst, zijn zaken die niet op het planniveau van het RUP moeten of zelfs kunnen worden doorvertaald. Het zijn veelal punten die zich op projectniveau situeren en die dan ook in dat kader dienen te worden meegenomen. De GECORO wijst er ook op dat AWV in de mail vraagt om "bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein" rekening te houden met deze punten (i.e. op projectniveau); er wordt niet gevraagd om dit in het RUP te doen. De GECORO merkt wel dat een aantal punten die relevant zijn op planniveau, wel zijn meegenomen in het RUP (bijv. maatregelen i.f.v. het behoud van het reeds aanwezige aantal parkeerplaatsen, vrijwaren van de vrije stroken langs de autosnelweg).

7. Voor het RUP werd de plan-MER screeningsprocedure doorlopen. Deze procedure heeft tot doel om te bepalen of de opmaak van een plan-MER nodig is voor het RUP. Na het doorlopen van deze procedure is de dienst MER tot het besluit gekomen dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is (cf. besluit dienst MER d.d. 03.08.2017).

De GECORO heeft in dit kader ook vernomen dat de stad, vooraleer te starten met de plan-MER screeningsprocedure, eerst bij de dienst MER afgetoetst heeft of het onderzoek van de milieueffecten via een plan-MER screening mogelijk was. De dienst MER heeft in dit kader d.d. 07.07.2016 het volgende per mail overgemaakt:

"Het plangebied van het RUP (en dus van het toekomstige bedrijventerrein) komt volledig overeen met de zones die momenteel op het gewestplan aangeduid zijn als 'industriegebied' en 'transportzone'. Er wordt dus geen bijkomende oppervlakte aan bedrijventerrein gecreëerd. Het RUP betreft louter een optimalisatie van het bestaande bedrijventerrein door het wegwerken van een aantal knelpunten. De oppervlakte van het bedrijventerrein is meer dan 50 ha.

Het RUP vormt het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage I, II of III van het project-m.e.r.-besluit, namelijk een project van 'industrieterreinontwikkeling' en mogelijk ook een project van 'stadsontwikkeling'. Gezien het RUP o.i. duidelijk 'een kleine wijziging inhoudt', zoals bedoeld in artikel 4.2.3., §3 van het D.A.B.M. moet er niet noodzakelijkerwijze een plan-MER opgemaakt worden, maar hebt u alleszins het recht om via de zogenaamde plan-m.e.r.-screeningsprocedure aan te tonen dat het RUP geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

Indien u er van overtuigd bent dat u in een m.e.r.-screeningsnota kan aantonen dat het RUP geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben, dan raden wij u aan om voor dit RUP de m.e.r.-screeningsprocedure te doorlopen. Als dienst Mer hebben wij momenteel uiteraard geen zicht op de mogelijke milieueffecten van uw RUP, maar het feit dat het louter gaat om de optimalisatie van een reeds bestaand bedrijventerrein lijkt er ons op te wijzen dat een m.e.r.-screening hier het gepaste instrument is. Indien alle adviesinstanties het eens zijn met uw

conclusie, dan zal u hoogstwaarschijnlijk een ontheffing van de plicht tot opmaak van een plan-MER van de dienst Mer bekomen.”

Wat de opmerking m.b.t. het ontbreken van een MOBER betreft: in het advies van AWV d.d. 28.02.2017 staat dat *“minstens een mobiliteitstoets en mogelijks een MOBER nodig [is]”*. De GECORO stelt vast dat in navolging van het advies een mobiliteitstoets werd uitgevoerd. AWV heeft per e-mail d.d. 4 mei 2017 aangegeven dat zij geen opmerkingen heeft op de mobiliteitstoets. Hieruit kan men afleiden dat er volgens AWV geen MOBER vereist is voor het plan.

De GECORO geeft ook aan dat het onjuist is om te stellen dat het voor dit RUP verplicht zou zijn om een MOBER op te maken. Vooreerst heeft de wetgeving waarnaar verwezen wordt (i.c. het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juli 2009 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning) met de daarin vermelde ondergrenzen betrekking op ‘projecten’ en niet op ruimtelijke uitvoeringsplannen. Verder is het ook niet zeker dat er in de zone een project zal komen dat qua bruto vloeroppervlakte aan de aangehaalde grenswaarde voor een MOBER komt. De verplichting tot een plan-MOBER lijkt bijgevolg niet aan de orde. Indien later toch een vergunningsaanvraag wordt ingediend voor een project dat MOBER-plichtig is, dan zal er voor dit project op dat moment een project-MOBER moeten worden opgemaakt.

3.5.3. Voorstel tot aanpassing

Geen aanpassing vereist.

3.6. Bezwaarschrift 6

3.6.1. Beknopte weergave van het bezwaar

Bezwaarindiener is eigenaar van een perceel met tankstation gelegen in de transportzone met als adres Londenstraat 3.

Bezwaarindiener kaart aan dat op 15 december 2015 een vergunningsaanvraag werd ingediend voor de inrichting van een truckstation. Betreffende aanvraag werd op foutieve wijze geweigerd op basis van het masterplan ‘transportzone Meer’ dat werd aangehaald als een beleidsmatig gewenste ontwikkeling cf. art. 4.3.1 §2 VCRO.

Bezwaarindiener stelt dat niet kan worden aanvaard dat betreffend masterplan afbreuk deed aan de bestaande stedenbouwkundige bestemmingsvoorschriften van het van toepassing zijnde gewestplan en een verbod op de realisatie ervan inhoudt. Immers werd op basis van het masterplan met harde lijnen aangeduid in welke zone(s) een bepaalde functie/bestemming nog mag voorkomen. Bezwaarindiener stelt dat het masterplan aldus bestemmingsvoorschriften bevatte, waaraan door de vergunningverlenende overheden ook werd getoetst. Er wordt in het bezwaarschrift verwezen naar art. 4.1.1. VCRO dat definieert waarin een bestemmingsvoorschrift kan neergelegd zijn. Bezwaarindiener stelt dat op basis van betreffend artikel duidelijk is dat bestemmingsvoorschriften niet in een masterplan kunnen worden opgenomen. Nu het masterplan dit wel deed, hield dit een schending in van artikel 4.4.1 VCRO.

Bezwaarindiener stelt dat op deze wijze eveneens afbreuk werd gedaan aan de inhoud van art. 4.3.2 VCRO, waarin bepaald wordt dat een aanvraag enkel geweigerd kan worden op basis van een voorlopig vastgesteld ruimtelijk uitvoeringsplan. Hoewel betreffende weigeringsgrond in casu enkel middels een ruimtelijk uitvoeringsplan kon worden gerealiseerd, werd dit omzeild en werd geoordeeld dat betreffend masterplan gekwalificeerd diende te worden als “een beleidsmatig gewenste ontwikkeling” en op deze wijze een toetsing hieraan kon gebeuren. Bezwaarindiener stelt dat betreffende omzeiling van art. 4.3.2 VCRO evenmin aanvaard kon worden en de inhoud van het artikel volledig uitholt. In dit kader wordt er in het bezwaarschrift ook verwezen naar rechtspraak van de Raad van State en de Raad voor Vergunningsbetwistingen hieromtrent.

Bezwaarindiener geeft tot slot aan dat dient te worden vastgesteld dat de inhoud van betreffend masterplan de inhoud van een ‘beleidsmatig gewenste ontwikkeling’ te boven gaat. Een beleidsmatig gewenste ontwikkeling dient te worden begrepen als een ‘instrument’ waarmee overheden kunnen aanduiden dat zij bepaalde zaken niet langer wensen te zien verschijnen of net enkel op een bepaalde wijze wensen te zien verschijnen. Dit kan bijv. gaan over hoogbouw, meergezinswoningen, aantal gewenste bouwlagen, etc. in zijn algemeenheid. Middels een beleidsmatig gewenste ontwikkeling kan echter geen harde afbakening van zones en bestemmingen worden doorgevoerd zoals in case het geval. Dit dient in een ruimtelijk uitvoeringsplan te gebeuren.

Rekening houdend met de voorgaande elementen, stelt bezwaarindienaar dat de weigering van bovenvermelde vergunning de artikelen 4.3.1 §1 en §2, 2° en 4.3.2 VCRO heeft geschonden en onwettig is. Betreffend besluit werd dan ook aangevochten bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Deze procedure is nog aanhangig.

Volgens de bezwaarindienaar wordt door voorliggend ontwerp RUP het tankstation in casu zonevreemd gemaakt, waardoor volgens de bezwaarindienaar een nieuwe aanvraag zal geweigerd kunnen worden.

Bezwaarindienaar stelt dat voorgaande gang van zaken niet kan worden aanvaard, en het rechtszekerheids- en zorgvuldigheidsbeginsel als beginselen van behoorlijk bestuurd schendt. Deze kan zich niet akkoord verklaren met dergelijke handelswijze en zal dan ook niet nalaten, wanneer het RUP in haar huidige vorm definitief zou worden vastgesteld, het RUP te onderwerpen aan een beoordeling door de Raad van State.

3.6.2. Behandeling van het bezwaar

Het bezwaarschrift handelt over een weigering van een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zoals ingediend door de bezwaarindienaar op 15 december 2015. De weigering is volgens de bezwaarindienaar foutief gebaseerd op een 'masterplan transportzone Meer'. Volgens de bezwaarindienaar bevat dit masterplan geen wettige weigeringsgrond en wordt het masterplan verkeerdelijk toegepast om de betreffende aanvraag te weigeren. Bezwaarindienaar geeft in zijn schrijven aan dat tegen die weigering momenteel nog een procedure voor de Raad voor Vergunningbetwisting lopende is. De GECORO heeft vernomen dat dit echter niet meer het geval is. Op 12 februari 2018 werd er in deze zaak door de vergunningsaanvrager afstand van geding gedaan. Op 3 april 2018 heeft de Raad voor Vergunningsbetwistingen de afstand van geding vastgesteld.

Er moet in ieder geval worden vastgesteld dat in het bezwaarschrift op zich geen inhoudelijke kritiek, opmerkingen of bedenkingen bij voorliggend ontwerp RUP worden gemaakt. Verder moet worden vastgesteld dat de door de bezwaarindienaar aangehaalde weigering en de procedure tot vernietiging van die beslissing niet gekoppeld zijn aan de lopende procedure tot goedkeuring van voorliggend ontwerp RUP.

Zonder uitspraak te willen doen over het masterplan, de totstandkoming ervan of de toepassing ervan en zonder uitspraak te willen doen over de aangehaalde weigering en de motivering ervan, stelt de GECORO vast dat de aangehaalde aanvraag werd geweigerd, mede door het betrekken van beleidsmatig gewenste ontwikkelingen op de beoordeling van de aanvraag in het kader van de toets aan een goede ruimtelijke ordening. Dit zoals voorzien in art. 4.3.1 VCRO. De weigering werd – anders dan wat door de bezwaarindienaar wordt gesuggereerd – dan ook niet gemotiveerd of opgehangen aan een toepassing van art. 4.3.2.

Verder stelt de GECORO vast dat de stad Hoogstraten door middel van voorliggend RUP een ruimtelijke beleidsvisie voor het plangebied wenst uit te werken en wenst te verankeren tot een plan met juridisch verordenende kracht. Hierdoor wenst de stad Hoogstraten haar ruimtelijk beleid voor het plangebied ook rechtstreeks toepasbaar te maken bij de legaliteitstoets van toekomstige vergunningsaanvragen. Het is hierbij niet verboden (noch door de VCRO, noch op basis van enige andere regelgeving) dat bestaande beleidsmatig gewenste ontwikkelingen worden opgenomen in de visie van het RUP. Integendeel het opnemen van bestaande beleidsmatig gewenste ontwikkelingen in uitvoeringsplannen is zelfs zeer gebruikelijk.

3.6.3. Voorstel tot aanpassing

Geen aanpassing vereist.

4. SYNTHESE GECORO

De GECORO vraagt om volgende zaken in het RUP aan te passen:

- Volgende zin dient in de toelichtende kolom van de voorschriften te worden geschrapd: "Wat groothandelsactiviteiten betreft, dient duidelijk te worden gesteld dat het geenszins de bedoeling is dat verkoop aan particulieren (i.e. kleinhandel) als een hoofdactiviteit in de bedrijfsvoering voorzien wordt."
- De indicatieve aanduiding "waterloop" moet vervolledigd worden en voorzien worden ter hoogte van alle plekken waar een waterloop in het plangebied gelegen is.
- In de voorschriften voor de "groenbuffer" (art. 1.3) moeten de beplantingsmogelijkheden in de onderhoudsstrook duidelijk afgelijnd worden zodat deze geen belemmering vormen voor het onderhoud van de waterloop (naar analogie met de betreffende bepalingen in de voorschriften voor de "groenscherm" cf. art. 1.4). Tevens moet er in de voorschriften uitdrukkelijk worden

opgenomen dat behoud van de waterloop en alle nodige werken en handelingen aan de waterloop mogelijk zijn voor zover de bufferende functie behouden blijft.

- De mobiliteitstoets meer te duiden in de toelichtingsnota van het RUP.
- De overdruk "pionierszone voor alternatieve brandstoffen" en bijhorende stedenbouwkundige voorschriften (art. 1.2) te schrappen uit het RUP.
- De bepaling m.b.t. het maximum aantal tankpunten voor de totale zone in art. 1.1 van de stedenbouwkundige voorschriften te schrappen uit het RUP."

Juridische grond

- Artikel 42 en 43 van het gemeentedecreet van 15 juli 2005.
- Artikel 27 §1 van het gemeentedecreet houdende het verbod om deel te nemen aan de bespreking en de stemming over aangelegenheden waarin hij/zij een rechtstreeks belang heeft, hetzij persoonlijk, hetzij als vertegenwoordiger, of waarbij de echtgenoot, of bloed- of aanverwanten tot en met de vierde graad een persoonlijk en rechtstreeks belang hebben.
- Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en de uitvoeringsbesluiten.
- Decreet van 1 juli 2016 tot wijziging van de regelgeving voor ruimtelijke uitvoeringsplannen teneinde de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen te integreren door wijziging van diverse decreten (B.S. 19 augustus 2016).
- Besluit van de Vlaamse Regering van 17 februari 2017 betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, planmilieueffectrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectbeoordelingen, meer bepaald artikel 25, §1 inzake de lopende ruimtelijke uitvoeringsplanprocedures (B.S. 28 maart 2017).
- Overwegende dat ruimtelijke uitvoeringsplannen die cumulatief voldoen aan de twee in artikel 25, §1 van voornoemd besluit opgesomde voorwaarden, de bepalingen volgen van de VCRO en het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid zoals deze van kracht waren tot en met 30 april 2017.
- Overwegende dat het verzoek tot raadpleging aan de adviesinstanties uiterlijk op 30 april 2017 werd verstuurd, namelijk op 31 januari 2017, en dat een plenaire vergadering werd gehouden uiterlijk op 31 december 2018, namelijk op 12 juli 2017, zodat de oude procedureregels nog kunnen worden gevolgd.
- Gelet op de artikelen 2.2.13 t.e.m. 2.2.18 VCRO, zoals deze van kracht waren tot en met 30 april 2017.
- Besluit van de Vlaamse regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij het decreet van 17 december 1997 wat de bindende bepalingen betreft.
- Besluit van de Vlaamse regering van 12 december 2003 houdende de definitieve vaststelling van de eerste herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij het decreet van 19 maart 2004 wat de bindende bepalingen betreft.
- Besluit van de Vlaamse regering van 17 december 2010 houdende de definitieve vaststelling van de tweede herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij het decreet van 16 februari 2011 wat de bindende bepalingen betreft.
- Ministerieel besluit van 10 juli 2001 houdende de goedkeuring van het ruimtelijk structuurplan voor de provincie Antwerpen.
- Ministerieel besluit van 4 mei 2011 houdende de gedeeltelijke goedkeuring van de partiële herziening van het ruimtelijk structuurplan voor de provincie Antwerpen.
- Besluit van de deputatie van de provincieraad van Antwerpen van 03 maart 2005 houdende de goedkeuring van het gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Hoogstraten.
- Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid.
- Decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid (en latere wijzigingen), inzonderheid artikel 8, §§1 en 2.
- Besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 tot vaststelling van nadere regels voor de toepassing van de watertoets (en latere wijzigingen), inzonderheid de artikelen 2 en 4 en de in bijlage 1 opgenomen kaarten.

Argumentatie

Bij de definitieve vaststelling van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan kunnen ten opzichte van de voorlopige vaststelling slechts wijzigingen kunnen worden aangebracht die gebaseerd zijn op of voortvloeien uit de tijdens het openbaar onderzoek geformuleerde bezwaren en opmerkingen of de adviezen, uitgebracht door de aangeduide diensten en overheden, of het advies van de GECORO.

De gemeenteraad verwijst voor haar beslissing, tenzij expliciet anders vermeld, voor de bundeling van de bezwaren, opmerkingen en adviezen naar het gemotiveerd advies van de GECORO van 4 juni 2018, en wenst zich aan te sluiten bij dit advies.

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "RUP Transportzone Meer" bestaat uit een toelichtingsnota, stedenbouwkundige voorschriften, een kaartenbundel, een verordenend grafisch plan en een grafisch register met mogelijke planschade / planbaten / bestemmingswijzigingscompensatie / compensatie ingevolge beschermingsvoorschriften.

Conform artikel 7.4.5 VCRO worden alle andere plannen van aanleg gelegen binnen het plangebied opgeheven, tenzij het RUP het uitdrukkelijk anders bepaalt.

Zo worden de overdruk op het gewestplan "reservatiedienstbaarheidsgebied" en de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften niet opgeheven door dit RUP en blijven dus van toepassing in het plangebied.

Een deel van het plangebied overlapt met het gewestelijk RUP "Zone voor windturbines Meer – Hoogstraten". Dit gewestelijk RUP wordt niet opgeheven door dit RUP en blijft aldus integraal van toepassing.

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Transportzone Meer is in overeenstemming is met de bepalingen van het gemeentelijk, het provinciaal en gewestelijk ruimtelijk structuurplan.

BELEIDS- EN FINANCIËLE INFORMATIE

Valt onder actie "Bedrijventerreinen: wijzigen bestemmingsplan met het oog op opwaardering transportzone en invulling terrein Meirberg-J. Lijzenstraat" van het meerjarenplan, met actienummer: 002/003/001/003, beleidsitem: Handel en middenstand met nummer 050000 en algemeen rekeningnummer: 21400007 Plannen en studies - in uitvoering.

Voorziene budget in het meerjarenplan: 5.717,44 EUR.

Reeds gebruikt budget: 0,00 EUR.

Beschikbaar budget op vandaag: 5.717,44 EUR.

Budget nodig voor dit besluit: 7.061,98 EUR.

Te voorzien budget via budgetwijziging: 1.344,54 EUR.

Budget na verschuiving: 7.061,98 EUR.

BESPREKING

Raadslid Katrien Brosens licht graag het standpunt van Hoogstraten Leeft in dit dossier toe:

Net zoals op de gemeenteraad van 21 maart 2016, waar het RUP Transportzone Meer ook op de agenda stond, ijvert onze fractie weer om een maximaal draagvlak te zoeken d.m.v. nauw overleg met de verschillende betrokken partijen in dit verhaal. Wij zijn 100 % voor verbeteringen die de transportzone ten goede komen, maar er leeft veel onzekerheid bij de bedrijven, wat zich ook weerspiegelde in de bezwaren. Bij behandeling van de bezwaren zijn we dan ook tevreden dat er rekening is gehouden met toch enkele fundamentele opmerkingen van de grootste bedrijven, de pomphouders. Toch vernemen we dat er tot op heden voor de kleinere bedrijven gevestigd in de voormalige douanekantoren nog altijd geen oplossing gevonden is. Dat betreuren we. Achter elk bedrijf staat een gezin of meerdere gezinnen en voor ons is het belangrijk dat deze erop kunnen vertrouwen dat in Hoogstraten investeren een veilige investering is. Raadslid Katrien Brosens heeft volgende twee vragen:

- Wat is de verdere stand van zaken voor deze bedrijven?

- Wat zijn de volgende stappen van Treeport? Hoever staan zij? Hebben zij voldoende financiële middelen om van start te gaan?

Raadslid Arnold Wittenberg heeft hierbij nog een aantal aanvullingen. Door IOK werd, in overleg met het stadsbestuur van Hoogstraten, in het kader van de (her)ontwikkeling een onteigeningsplan opgesteld. De communicatie liep volgens raadslid Arnold Wittenberg echter niet van een leien dakje. De bedrijven ontvingen een eerste schrijven i.v.m. hun onteigening op 5 juli 2017. Een tweede schrijven, met daarin uitstel voor het indienen van bezwaren, werd verstuurd op 20 juli 2017. Terecht omwille van het feit dat de eerdere periode liep in de zomervakantie. En tot slot volgde er een derde schrijven op 26 oktober 2017 met de melding dat, omwille van onduidelijkheden van de procedure, de eerdere beslissing ingetrokken werd en een nieuwe beslissing was genomen. De fractie Hoogstraten Leeft vroeg op de GECORO van 4 juni 2018 of er bedrijven onteigend werden. Er werd toen geantwoord dat dat een optie zou kunnen zijn. Op de vervolgvraag "wat met de lopende onteigening?" kwam het antwoord dat dit los stond van het RUP. In de briefwisseling naar de bedrijven spreekt het IOK dat het onteigeningsplan er is in functie van de toekomstige (her)ontwikkeling. Daarnaast staat in het verslag van de RVB van IOK bij de beslissing van de definitieve goedkeuring van het onteigeningsplan vermeld dat dit in het kader is van gemeentelijke uitdagingen verleend aan het Masterplan Transportzone Meer, alsook naar het ruimtelijk proces om dit masterplan te vertalen in een RUP. Voor raadslid Arnold Wittenberg staat het dus buiten kijf dat het ene samenhangt met het andere. De verschillende bezwaarindieners werden gecontacteerd met de vraag om gezamenlijk te kijken naar mogelijke herlokalisering van bedrijven, op voorwaarde dat ze hun bezwaren introkken. Raadslid Arnold Wittenberg weet dat plotsklaps eenzijdig alle gesprekken abrupt beëindigd werden, volgens hem is het vertrouwen helemaal zoek.

De fractie Hoogstraten leeft vraagt dan ook uitdrukkelijk aan het college om actiever de verschillende partijen rond de tafel te brengen en te zoeken naar een oplossing. Voor raadslid Arnold Wittenberg is dit een mooi en waardevol project met heel wat kansen. Maar daarbij is het belangrijk, zoals ook in 2016 al aangehaald, dat er gezorgd wordt voor een maximaal draagvlak d.m.v. overleg en een heldere communicatie.

Schepen Ward Baets schetst de aanleiding voor de opstart van dit RUP. Het was de bedoeling om vooral een antwoord te bieden op de verkeersproblematiek door de inplanting van tankstations, maar daarnaast was ook het achterlaten van zwerfvuil een belangrijke nevenproblematiek. Daarnaast lag er ook een vraag voor van een boomkwekerij in de regio Zundert, verschillende ondernemers waren op zoek naar een aanvoerterrein voor plantmateriaal om zo distributie snel en efficiënt te kunnen organiseren. Daar werd een locatie voor uitgezocht aan de Nederlandse kant van de transportzone. Vandaar de vraag om mee te investeren in het business center Treeport. Deze zaken zijn ook mee vervat in het ontwerp. In de verordende voorschriften werd een experimenteerzone voorzien voor alternatieve brandstoffen. Dit bleek een lastige zaak omdat alle tankstations dit eigenlijk afzonderlijk wilden doen en hiervoor niet samen wilden overleggen en experimenteren. De pionierszone werd dan ook geschrapt. Daarnaast werden er in het plan ook wachtzones gecreëerd om zo buffers te voorzien. Het aantal tankpunten werd niet limitatief opgelegd. De kleinere bedrijven hebben voorstellen gekregen van het business center, die vrij redelijk waren maar waar voorlopig nog geen overeenkomst werd bereikt.

Burgemeester Tinne Rombouts vindt het fijn dat ook de positieve aspecten van dit dossier mee voor ogen worden gehouden, dit dossier heeft dan ook al heel wat inspanningen gevraagd van de verschillende betrokkenen. Dit is een mooie voorbeeld van een totaalplan dat een antwoord biedt op verschillende vragen of knelpunten. Maar als dergelijke plannen concreet worden dan levert dat soms wel moeilijke situaties op. Er is al heel wat energie gestopt in het opzetten van overleg, sommige nemen hier duidelijk aan deel maar voor andere is dit minder vanzelfsprekend. Het RUP geeft geen onduidelijkheid aan de gebruikers van het douane-gebouw, voorlopig is hier inderdaad ook nog geen uitsluitsel over. De stad zal overleg blijven aanmoedigen maar het zijn de ondernemers zelf die de stap moeten zetten om er ook aan deel te nemen.

Raadslid Katrien Brosens legt uit dat omwille van de daarnet genoemde bezorgdheden, de fractie Hoogstraten Leeft niet akkoord gaat met dit voorstel.

BESLUIT

Bij 18 ja stemmen (Tinne Rombouts, Michel Jansen, Marc Haseldonckx, Roger Van Aperen, Ward Baets, Jef Vissers, Lieve Janssen, Mai Sterkens, Fons Jacobs, Johan Vermeeren, Danny Adams, Hilde Vermeiren, Dimitri Van Pelt, Ilse Verachtert, Joël Adams, Paul Van Merode, Marleen De Bie en Jef Roos) en 9 neen stemmen (Jos Martens, Thérèse Coppens, Herman Snoeys, Jos Brosens, Marc Van Aperen, Katrien Brosens, Ann Fockaert, Arnold Wittenberg en Koen Van Leuven).

Artikel 1:

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Transportzone Meer, bestaande uit een toelichtingsnota, stedenbouwkundige voorschriften, een kaartenbundel, een verordenend grafisch plan en een grafisch register met mogelijke planschade / planbaten / bestemmingswijzigingscompensatie / compensatie ingevolge beschermingsvoorschriften, definitief vast te stellen met volgende wijzigingen op basis van de uitgebrachte bezwaren, opmerkingen of adviezen alsmede op basis van het advies van de GECORO:

- Volgende zin dient in de toelichtende kolom van de voorschriften te worden geschrapt: “Wat groothandelsactiviteiten betreft, dient duidelijk te worden gesteld dat het geenszins de bedoeling is dat verkoop aan particulieren (i.e. kleinhandel) als een hoofdactiviteit in de bedrijfsvoering voorzien wordt.”
- De indicatieve aanduiding “waterloop” moet vervolledigd worden en voorzien worden ter hoogte van alle plekken waar een waterloop in het plangebied gelegen is.
- In de voorschriften voor de “groenbuffer” (art. 1.3) moeten de beplantingsmogelijkheden in de onderhoudsstrook duidelijk afgelijnd worden zodat deze geen belemmering vormen voor het onderhoud van de waterloop (naar analogie met de betreffende bepalingen in de voorschriften voor de “groenscherm” cf. art. 1.4). Tevens moet er in de voorschriften uitdrukkelijk worden opgenomen dat behoud van de waterloop en alle nodige werken en handelingen aan de waterloop mogelijk zijn voor zover de bufferende functie behouden blijft.
- De mobiliteitstoets meer te duiden in de toelichtingsnota van het RUP.
- De overdruk “pionierszone voor alternatieve brandstoffen” en bijhorende stedenbouwkundige voorschriften (art. 1.2) te schrappen uit het RUP.
- De bepaling m.b.t. het maximum aantal tankpunten voor de totale zone in art. 1.1 van de stedenbouwkundige voorschriften te schrappen uit het RUP.

Artikel 2:

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Transportzone Meer, samen met het besluit van de gemeenteraad en het volledige advies van de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening per beveiligde zending over te maken aan de deputatie van de provincie Antwerpen, het departement Omgeving en de Vlaamse Regering, conform artikel 2.2.15 VCRO, zoals van kracht tot en met 30 april 2017.

Artikel 3:

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Transportzone Meer op te nemen in het plannenregister met het algemene planidentificatienummer RUP_13014_214_00024_00001.

Joke Verschueren
algemeen directeur

Johan Vermeeren
voorzitter gemeenteraad

Voor éénsluitend uittreksel,
Hoogstraten, 29/08/2018.

Joke Verschueren
Algemeen directeur

Johan Vermeeren
voorzitter gemeenteraad