

PROCORO West-Vlaanderen

Provinciale Commissie voor Ruimtelijke Ordening West-Vlaanderen

Provinciehuis Boeverbos
Koning Leopold III-laan 41
B-8200 Sint-Andries
Tel. 050 40 35 37

Brugge 6 september 2012 verslag 135

AGENDAPUNTEN

1. Goedkeuring ontwerpverslag 5 juli 2012 p.02
2. Reflectiemoment van de voorzitter p.02
3. Toelichting mobiliteitsstudie tussen Leie en Schelde..... p.03
4. Behandelen van de bewaren en adviezen ingediend nav het openbaar onderzoek voor het 5 PRUP's
Autohandelslint N32 Menen, Ledegem, Wevelgem, Roeselare en Moorslede..... p.04
5. Behandelen van de bewaren en adviezen ingediend nav het openbaar onderzoek voor het PRUP Site Dicogel
(Staden) p.30
6. Behandelen van de bewaren en adviezen ingediend nav het openbaar onderzoek voor het PRUP
Dubaere-Dubatex (Meulebeke) p.31
7. Varia p.34

AANWEZIG

• **Effectieve leden:**

- Dhr. Piet GELLYNCK Voorzitter PROCORO
- Dhr. Koen DEWULF Ondervoorzitter PROCORO - Dienst Vergunningen
- Dhr. Bernard MAENHOUDT VOKA-Kamer van Koophandel West-Vlaanderen
- Dhr. André SONNEVILLE UNIZO
- Dhr. Pétur EDVARDSSON ACV
- Dhr. Oscar WULLEPIT Boerenbond
- Dhr. Eric BOUSSERY Algemeen Boerensyndicaat
- Dhr. Eric VANDORPE Bond Beter Leefmilieu vzw
- Dhr. Dirk VERTE VRP
- Mevr. Sabien TYBERGHIEN VRP
- Mevr. Sophie IDE Dienst vergunningen – sectie ruimtelijke ordening
- Dhr. Peter NORRO Dienst MiNaWa
- Dhr. Carlo SPILLEBEEN Dienst Economie - POM
- Dhr. LievenLOUWAGIE Dienst Landbouw
- Dhr. Jeroen CORNILLY Dienst Cultuur

• **Plaatsvervangende leden:**

- Dhr. Gabriël VANDEMAELE Natuurpunt vzw
- Dhr. Pieter DEWULF Dienst vergunningen – sectie ruimtelijke ordening
- Dhr. Koen VANNESTE Dienst mobiliteit en weginfrastructuur

• **vertegenwoordigers politieke fractie:**

- Dhr. Luc VANDE CAVEYE CD&V – N-VA
- Dhr. Eric CARDON Sp.a – Spirit
- Dhr. Marc VANPAEMEL GROEN!
- Dhr. Guy VAN DEN EYNDE Open VLD

• **vaste secretaris**

- Dhr. Stephaan BARBERY Secretaris PROCORO

VERONTSCHULDIGD

• **effectieve leden:**

- Dhr. Guido VANDENBROUCKE Natuurpunt vzw
- Mevr. Martine LANGEN Bond Beter Leefmilieu vzw
- Mevr. Katrien FEYS Dienst vergunningen – sectie ruimtelijke ordening
- Mevr. Magda MONBALLYU Westtoer
- Mevr. Anne VANDERMEULEN Dienst Welzijn
- Mevr. Katrien VANCRAEYNEST Dienst mobiliteit en weginfrastructuur
- Mevr. Sophie MUYLLAERT Dienst Erfgoed

• **Plaatsvervangende leden:**

- **vertegenwoordigers politieke fractie:**
- -Dhr. Jan Lacombe Vlaams Belang

AFWEZIG

• **Effectieve leden:**

- Dhr. Franky ROELS ABVV

VERSLAG

*De voorzitter opent de vergadering. Een lid heeft gevraagd om agendapunt 6 te vervroegen en te behandelen na agendapunt 3 daar het lid vroeger de vergadering moet verlaten.
De vergadering gaat hiermee akkoord.*

1. Goedkeuring ontwerpverslag 5 juli 2012

De heer Bernard Maenhoudt meent dat er te weinig besluiten zijn opgenomen in het verslag van de voorontwerp- RUPs strand en dijk.

De voorzitter verklaart dat dit eigen is aan de adviseringswijze van de PROCORO van provinciale RUP's naar aanleiding van de plenaire vergadering. Steeds worden de diverse nuances inzake standpunten zorgvuldig opgenomen en indien meerdere van elkaar afwijkende standpunten worden naar voor gebracht, wordt dan steeds met zorg gepeild welke het meerderheidsstandpunt is, dat in het verslag dient opgenomen. Deze werkwijze is zeer democratisch, maar meteen toont dit aan dat oordelen over "ruimtelijke ordening" een zeer moeilijke aangelegenheid is .

De heer Bernard Maenhoudt vult aan dat het niet duidelijk vermeld staat dat de PROCORO tegen de verdere commercialisering is.

De heer Eric Vandorpe repliceert dat er duidelijk meerderheidsstandpunten zijn opgenomen.

Aansluitend verwijst de vaste secretaris naar de paragrafen waar aangegeven staat dat de voorzitter besluit dat de meerderheid van de PROCORO het plan volgt en dat er een minderheid bepaalde elementen nuanceert of anders wil.

De vergadering keurt met éénparigheid van stemmen het verslag goed.

2. Reflectiemoment van de voorzitter

Na het zomerreces houdt de voorzitter steeds bij de start van de zitting van het nieuwe werkjaar een reflectiemoment; dan wordt een thema behandeld dat een bepaald algemeen belang bezit binnen het veld van de ruimtelijke ordening en dat meestal buiten de normale procoro-agendapunten te situeren is; het thema van dit jaar is de bespreking van het "Groenboek - Vlaanderen in 2050? - Mensenmaat in een metropool? - Beleidsplan Ruimte Vlaanderen".

De volledige versie van het reflectiemoment van de voorzitter vindt u als bijlage achteraan dit verslag; deze uiteenzetting wordt hierna als volgt bondig samengevat:

Vooreerst wordt uiteengezet wat een "groenboek" inhoudt. Daarna worden de krachtlijnen van de 13 voorgestelde strategische thema's en de 11 sleutelkwesties behandeld. In die hoofdstukken wordt een veelvoud aan uitstekende principes ifv een verhoopde betere ruimtelijke kwaliteit voorgesteld: enkele belangrijke hoofdprincipes staan daarbij centraal: groeien met minder ruimte, verhardingsstop, metropolitane ambitie, meerkernige stedelijke regio's, keuzes maken in suburbane gebieden, levenskrachtig platteland, groenblauwe dooradering garanderen, aandacht voor klimaatsverandering en ruimte bieden aan energietransitie. In een proeve van conclusies worden echter heel wat vragen gesteld over de realisatiekansen van dit zo hoog ambitieniveau: met het oog op een uitvoeringspad tegen 2050 zal heel wat decretaal werk op zeer korte termijn reeds dienen voorbereid en uitgevoerd: gedeeltelijke aanpassingen RSV en provinciale en gemeentelijke structuurplannen en de codex ro en aanleunende decreten van de andere sectoren dienen uitgevoerd; eveneens dient een nieuwe consensus over de ruimteboekhouding uitgedokterd; wordt de communicatie naar de burger en de ondergeschikte besturen naar behoren uitgewerkt; wordt er een behoorlijk financieel kader afgesproken; zal er voldoende gewerkt worden met de sleutelbegrippen innovatie, creativiteit en beeldkwaliteitsplanning?

In de nabespreking deelt een lid mee dat hij actief deelnam aan de rondetafelgesprekken van het Beleidsplan Ruimte. Het lid stelt vast dat er geen rekening wordt gehouden met de inspraak. Als het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen voorstelt als een metropool dan gaat het om de Ruit vanuit Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De andere regio's komen niet aan bod. Het grensoverschrijdende thema wordt gewoon onder de mat geveegd. Daarom heeft het lid ook besloten om niet meer te participeren. Het eindresultaat van de gesprekken bevat enkel die elementen die ze zelf willen horen.

De voorzitter beaamt dit.

Een ander lid blijft met de voorstellen van het Beleidsplan Ruimte op zijn honger zitten. Het gaat om mooie principes maar wanneer komen er ruimtelijke keuzes? Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bevat ruimtelijke keuzes. De minister van Ruimtelijke Ordening zegt dat het gaat om een uitnodiging om mee na te denken over onze ruimtegebruik maar dat hij geen keuzes zal maken. Het lid vreest dan ook dat in het Beleidsplan Ruimte geen keuze zullen gemaakt worden. De planhorizon is 2050. Volgens het lid zijn structurele aanpassingen aan het RSV nu nodig en niet tegen 2050. Het lid zegt dat er op een bepaald

moment keuzes zullen moeten gemaakt worden, die ook maatschappelijk gedragen zijn. Het voorliggend boek is gewoon ruimtelijke filosofie. Het lid gelooft niet in onzekerheid. Het moet gewoon duidelijk zijn. De voorzitter zegt dat deskundigen gewoon zijn om dergelijke teksten te lezen, maar vraagt zich echter af of dit leesbaar is voor de burger. De structuur van het document is niet volledig consequent: er zijn veel herhalingen en de terminologie is nog steeds deze van de deskundigen.

Een lid vraagt of het document administratief is of politiek? Is er al zicht welke procedure er moet gevoerd worden?

De voorzitter zegt dat het groenboek Beleidsplan Ruimte is goedgekeurd door de Vlaamse regering als discussietekst. Het document is dus gedragen door de Vlaamse regering. Ook stelt de voorzitter vast dat het groenboek gedragen wordt door de jonge generatie planners.

Een lid zegt dat er niets terug te vinden is van de inspraakmomenten via de ronde tafels.

De voorzitter meent dat het groenboek mooie denkbelden bevat maar geen prioriteiten.

Naar verdere procedure toe deelt de vaste secretaris mee dat er drie werkgroepen zijn opgericht met deskundigen om het groenboek verder gestalte te geven. De administraties ruimtelijke planning van de 5 provincies hebben zich aangemeld als deskundigen en aldus opgenomen te worden in de werkgroepen. Intussen is dit bevestigd.

De voorzitter besluit hiermee dat op deze wijze ook de PROCORO verder kan geïnformeerd worden over het beleidsplan Ruimte.

3. Toelichting mobiliteitsstudie tussen Leie en Schelde

De heer Koen Vanneste van de dienst mobiliteit en weginfrastructuur licht de studie toe.

De voorzitter vraagt in hoeverre de provincie kan bemiddelen of maximale tonnages kan opleggen om het vrachtverkeer te sturen?

De heer Koen Vanneste verwijst naar het gebied Ieper-Diksmuide-Roeselare waar de provincie heeft gepoogd om vrachtwagenroutes aan te geven en dit te laten doorvertalen op het terrein. Dit was met de betrokken gemeentebesturen een zeer moeizaam overleg. Hierbij werden geen tonnagebeperkingen voorzien.

De voorzitter verwijst naar de toelichting waarbij het openbaar vervoer, bedrijfsvervoersplannen en de fiets als oplossingen worden aangereikt. De voorzitter vindt dit hoopvol en een sterkte van de studie. Maar de voorzitter vraagt of dit wel haalbaar is in de winterperiode.

De heer Koen Vanneste verduidelijkt dat het ook niet lukt voor werknemers die verder dan 10 km wonen om met de fiets naar het werk te gaan. Het probleem is dat enerzijds de bedrijven vlot bereikbaar zijn met de auto. Er zijn nauwelijks vertragingen voor het gemotoriseerd verkeer op vandaag. Anderzijds is de infrastructuur voor de fietser in de regio zeer gebrekkig. Voorts zegt de heer Koen Vanneste dat het gebleken is dat ene fietsvergoeding stimulerend werkt. Wie op 10 km afstand woont, kan per jaar 800 euro fietsvergoeding ontvangen. Een beperkte kost voor een bedrijf en een belangrijke incentive voor de werknemer. De Provincie wordt als voorbeeld aangehaald.

De voorzitter vraagt of dit dan ook gecontroleerd wordt? De heer Koen Vanneste antwoordt dat dit via steekproeven wordt gecontroleerd.

Een lid meent dat het voor bedrijven niet evident is om voorzieningen voor fietsers te voorzien zoals douche, omkleedruimte, ... Voor grotere bedrijven is dit geen probleem maar voor kleinere KMO's is niet evident. En volgens het lid is het Interfluvium een regio van vele kleine KMO's.

De heer Koen Vanneste zegt dat dit niet evident is maar als er een wil is, moet dit kunnen lukken.

Een ander lid heeft geen probleem om fietsgebruik te stimuleren maar vraagt ook enige zin voor realisme. Er zal altijd auto- en vrachtverkeer zijn. De studie is dan ook interessant om te weten wat de gevolgen zijn in de toekomst en dat dit niet op een lokale niveau kan opgelost worden. De studie bevestigt de noodzaak van de ring van Anzegem. Het lid wil weten wat met de andere mogelijke ingrepen die nodig zijn zoals bv Heestert?

De voorzitter antwoordt dat er nog verschillende onderzoeken bezig zijn. De studie vormt hierbij de basis. De analyse is goed.

Een lid vraagt zich af of de ring van Anzegem het probleem zal oplossen. Het lid stelt vast dat de studie aangeeft dat er weinig doorgaand verkeer is in het Interfluvium. Het lid dacht dat de ring noodzakelijk was voor het doorgaand verkeer.

De heer Koen Vanneste verduidelijkt dat er weinig doorgaand verkeer is in het gehele gebied van het Interfluvium met andere woorden 8% van het verkeer rijdt van buiten het Interfluvium het gebied binnen (bv van Ronse) en rijdt het gebied weer buiten (bv E17).

Dus het grootste deel van het verkeer vertrekt vanuit het Interfluvium of komt er aan. Het gaat dus om herkomst- of bestemmingsverkeer. Uit de doorrekening in het multimodaal verkeersmodel West-Vlaanderen blijkt dat de verkeerstromen zullen toenemen en dat het centrum van Anzegem meer dan 1000 voertuigen per uur in de spits zal moeten slikken. Dit is onleefbaar wetende dat de capaciteit slecht 800 voertuigen

bedraagt. Het verkeer dat door Anzegem rijdt heeft een bestemming in het Interfluvium of vertrekt vanuit het Interfluvium. Ten zuiden van Anzegem is er heel wat bedrijvigheid die door de kern van Anzegem naar de E17 rijdt (en omgekeerd)

Een waarnemend lid wil weten op welke wijze de tellingen zijn gebeurd. Hoe werden de nummerplaten genoteerd?

De heer Koen Vanneste legt uit dat er video-opnamen zijn. Terzelfdertijd worden de nummerplaten ingesproken op een dictafoon. Het is een gespecialiseerd Nederlands bedrijf (Dufec) die dit doet. Om te mogen tellen is er een verplichte driedaagse opleiding te volgen. Zij beschikken over een computerprogramma om dan deze gegevens te verwerken.

Een lid meent dat het pleidooi om de fiets te gebruiken niet enkel voor woon- en werkverkeer geldt maar ook voor andere verplaatsingen. Het lid stelt vast dat mensen voor boodschappen de wagen gebruiken zoals het halen van een brood op nog geen kilometer van de woonplaats. Hierdoor wordt er veel plaatselijk verkeer gecreëerd.

Een ander lid beaamt dit maar zegt dat de auto zal blijven primeren. Het zal al een succes zijn als we erin slagen om de stijgende trend te nivelleren.

De voorzitter verwijst naar zijn eigen situatie en stelt vast dat boodschappen gedaan worden met de fiets of te voet omdat het te druk is in de stad en het vinden van een parkeerplaats onmogelijk is geworden.

Een lid meent dat er ook rekening moet gehouden worden met de vergrijzing van de bevolking waardoor het gebruik van de auto nog meer zal toenemen.

Een lid vraagt of de studie ook weergeeft naar waar het doorgaand verkeer gaat? Naar bv Ronse of Oudenaarde?

De heer Koen Vanneste legt uit dat niet het geval is. We weten enkel wanneer ze het gebied zijn uitgereden, maar niet wat de eindbestemming is. Hiervoor zou je de chauffeurs al moeten bevragen. Dit is duidelijk een ander onderzoek.

De heer Koen Vanneste toont ook het onderzoek van het Vlaams gewest voor routing van zwaar verkeer in het gebied van Zuid-Oost-Vlaanderen en het Interfluvium. Het probleem is echter dat volgens de Vlaamse methodiek enkel bedrijventerreinen groter dan 50 ha in rekening wordt gebracht. Dit heeft een vertekend beeld.

Een lid zegt dat lokale zelfstandigen niets anders kunnen dan te laten leveren aan hun zaak. Het lid wil weten of deze bewegingen ook meegeteld zijn?

De heer Koen Vanneste bevestigt dit. In Heestert en Moen maakt dit 12% uit van het verkeer.

Een lid vindt het spijtig dat het openbaar vervoer vaak tussen haakjes staat vermeld alsook de verwijzingen naar de besparingen. Een goed dossier onderbouwt de noodzaak van openbaar vervoer.

De heer Koen Vanneste verduidelijkt dat de afstanden van de dorpen klein zijn waardoor de fiets een beter vervoermiddel is. Het grootste probleem van het openbaar vervoer is dat het frequentieniveau veel te laag is.

De voorzitter dankt de heer Koen Vanneste voor de duidelijk en heldere toelichting.

De leden van de politieke fracties verlaten de vergadering.

4. Behandelen van de bewaren en adviezen ingediend nav het openbaar onderzoek voor het 5 PRUP's Autohandelslint N32 Menen, Ledegem, Wevelgem, Roeselare en Moorslede

4.1 Bespreking

De heer Wouter Billiet van de dienst ruimtelijke planning licht de ontwerp-provinciaal ruimtelijke uitvoeringsplannen toe. Hierbij geeft hij aan wat de aanpassingen zijn ten aanzien van de voorontwerpen van de plenaire vergadering.

De voorzitter gaat over tot de bespreking :

Een lid vraagt wat er zal gebeuren met bestaande autohandelszaken die niet opgenomen zijn?

De heer Wouter Billiet legt uit dat autohandelszaken die totaal niet vergund zijn als onbestaande worden beschouwd en worden dus niet behouden.

Een lid wil weten om hoeveel zaken het gaat?

De heer Wouter Billiet zegt dat het gaat om 12 of 13 zaken. Zo zijn autohandelszaken in agrarisch gebied niet opgenomen omdat in deze zone nooit een autohandel vergund kon en kan geraken.

Een ander lid maakt de conclusie dat alle zaken met een sterretje in het autohandelluw gebied vergunde handelszaken zijn met een bestaande vergunde activiteit?

De heer Wouter Billiet bevestigt dit dat autohandelszaken in een autohandelluw gebied, aangeduid met een sterretje, vergunde autohandelszaken zijn.

Een ander lid vraagt of het RUP autohandel van Menen aansluit op de afbakeningslijn.

De heer Wouter Billiet bevestigt dit. Het stedelijk gebied werd als lijn genomen. Wat betreft CDcars is aan de gemeente om te beslissen om al dan niet een planinitiatief te nemen.

Een lid meent dat de krachtlijnen van het RUP ook moet toegepast worden voor andere autohandelszaken in West-Vlaanderen. Het kan niet de bedoeling zijn dat autohandelszaken buiten dit RUP niet moeten voldoen aan kwaliteitseisen van dit RUP, en deze aan de N32 wel.

Een ander lid meent dat dit niet zomaar kan. Wat vormt de basis?

De vaste secretaris zegt dat de kwaliteitseisen in een verordening kan opgenomen worden en verwijst hiermee naar de herziening van het provinciaal ruimtelijk structuurplan.

Een lid vraagt of bewoners die een paar auto's in de voortuin plaatsen om te verkopen ook vergunningsplichtig zijn?

Een ander lid antwoordt dat het stallen van voertuigen vergunningsplichtig is.

Een lid vraagt of de gehanteerde definitie van autohandelszaak de gewone garagist die auto's herstelt maar ook een aantal auto's verkoopt, maar geen merknaam, ook doet vallen onder dit beleidskader? Een ander lid verwijst naar niet merkgebonden autohandel zoals Cardoen.

De heer Wouter Billiet verduidelijkt dat garages met herstel van wagens, met daarnaast verkoop van auto's, er kunnen bijkomen. Zuivere autohandels zoals Cardoen vallen onder toepassing van dit beleidskader.

Nog een ander lid verwijst naar het feit dat garages vaak een tweede merknaam er moeten bij nemen omdat 1 merk economisch niet meer haalbaar is. De vraag rijst of het verwijzen naar merknamen voldoende is.

Een lid verwijst naar het feit dat er in de bezwaren niets terug te vinden is van opmerkingen over de definitie.

De voorzitter sluit deze discussie af.

De PROCORO doet de aanbeveling om werk te maken van een provinciale verordening waar kwaliteitseisen voor autohandelszaken kunnen opgenomen worden.

Een lid vraagt of er nood is aan een provinciale verordening. Hoe wordt dit gehandhaafd? Is een politieverordening niet beter om zaken te verbieden?

De heer Wouter Billiet verwijst naar de besprekingen hierover met de drie politiezones. Hieruit blijkt dat de buitenlanders gewoon de boetes betalen. Hiermee wordt de problematiek niet verholpen.

Een lid merkt op dat Euroshop niets te maken heeft met autohandel.

De heer Wouter Billiet legt uit dat bij het deelrup wordt verwezen naar het PRS en de actie over de te herstructureren handelslint Zilverberg. Uit het PRS blijkt na de afbakening van regionaalstedelijk gebied Roeselare dat het nog enkel gaat over Euroshop. Het feit dat Euroshop meegenomen wordt heeft ook te maken met het feit dat er op heden een automarkt doorgaat.

Het lid vraagt of Euroshop de automarkt autonoom uitbaat?

De heer Wouter Billiet antwoordt dat het terrein door Euroshop wordt verhuurd.

het lid stelt voor om het woord autohandelslint in de titel te schrappen.

Een ander lid meent dit ook en stelt voor om dit gewoon te benoemen als deelrup Euroshop.

Nog een ander lid verwijst naar een ander bezwaar van een bedrijf die wenst opgenomen te worden, die ook niets met autohandel te maken heeft. Dit bedrijf werd niet opgenomen terwijl Euroshop wel. Het lid zegt dat het belangrijk is om te motiveren waarom Euroshop werd opgenomen, door ondermeer te verwijzen naar het kleinhandelslint.

De PROCORO gaat hiermee akkoord.

4.2. Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan PRUP Autohandelslint N32 te Roeselare

Overzicht adviezen, opmerkingen en bezwaren n.a.v. openbaar onderzoek 16/04/2012 – 14/06/2012 over het ontwerp provinciaal RUP

ADVIEZEN VAN OVERHEDEN

1. Vlaamse Regering (M.B. 08/06/2012, ontvangst procoro 12/06/2012 (mail) 14/06/2012 (brief))

De minister stelt in zijn advies dat het RUP uitvoering geeft aan het provinciaal beleidskader en de principes en uitgangspunten ervan gebiedgericht vertaald. Tevens wordt gesteld dat het RUP integraal is gelegen in het buitengebied en de doelstelling van het RUP conform de vooropgestelde visie is voor het buitengebied. Voor wat betreft de herbevestigde agrarische gebieden stelt zich eveneens geen probleem daar het een bestendiging van de bestaande toestand betreft.

De minister betreurt wel dat de verkavelingen binnen de plancontour niet worden opgeheven, waardoor een samenhangend beleid in het gedrang zou kunnen komen. Tevens wordt er op gewezen dat de ontwikkelingsperspectieven die worden geboden enkel van toepassing kunnen zijn op de hoofdzakelijk vergunde geachte constructies en activiteiten. Men vraagt dit zo op te nemen in de voorschriften.

Daarnaast wordt het wenselijk geacht om in de voorschriften expliciet op te nemen dat nieuwe activiteiten kunnen voor zover zij minder storend en/of hinderlijk zijn voor hun omgeving (op basis van de aard van de activiteit, mobiliteitsprofiel,...).

Er wordt vastgesteld dat aan alle verplichtingen inzake effectenrapporten is voldaan. Werd wordt gevraagd de grafische voorstelling aan te passen zoals de schaal te vergroten en/of de inkleuring nauwkeuriger te laten verlopen.

Het PRUP wordt door de minister gunstig geadviseerd op voorwaarde dat enkel hoofdzakelijk vergund geachte constructies en activiteiten in aanmerking komen voor ontwikkelingsperspectieven en dat een samenhangend beleid voor de ganse strip langsheen de N32 op lange termijn wordt gegarandeerd.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO begrijpt de vraag van Vlaanderen om op te nemen dat enkel vergunde en vergund geacht constructies en activiteiten in aanmerking zouden mogen komen voor de geboden ontwikkelingsperspectieven. De PROCORO wenst evenwel te wijzen op het feit dat in 2003 door toenmalig minister van ruimtelijke ordening Van Mechelen opdracht werd gegeven om werk te maken van de problematiek omtrent de autohandelszaken langsheen de N32. Toen was reeds al duidelijk dat niet enkel naar de loutere vergunningstoestand zou kunnen worden gekeken. Het lijkt dan ook aangewezen om gelet op de historisch gegroeide situatie en het gebrek aan communicatie/handhaving van de overheid in het verleden zich niet volledig op de vergunningstoestand vast te pinnen, maar uit te gaan van een goede ruimtelijke ordening. De PROCORO is voorstander om prioriteit te geven aan de planologie zodat duidelijkheid en rechtszekerheid kan geboden worden enerzijds. Anderzijds kan zo beter ingezet worden op ruimtelijke kwaliteit en zijn er meer garanties dat er op termijn effectief zaken zullen verbeteren. Tenslotte zorgt het stand-stillprincipe ervoor dat er geen bijkomende autohandelszaak/dynamiek kan gerealiseerd worden.

De vraag tot een meer geïntegreerde aanpak kan door de PROCORO onderschreven worden, maar gelet op de verschillende bevoegdheden (Wonen/reca/...gemeente) (gewestweg-vlaanderen) is dit niet zo evident. De PROCORO denkt dat voor de voornaamste facetten (éénvormigheid, verkeersveiligheid, parkeren,...) vooral kan ingespeeld worden via het streefbeeld dat voor de volledige N32 in opmaak is.

2. Stad Roeselare (gemeenteraad 21/05/2012, postdatum 05/06/2012 ontvangst procoro 06/06/2012)

De stad Roeselare heeft het dossier geadviseerd op de gemeenteraad van 21/05/2012.

Advies op deelrup autohandelslint N32

- de artikelen op het bestemmingsplan dienen te worden afgetoetst met de legende en met de stedenbouwkundige voorschriften. Deze blijken niet helemaal overeen te komen.

- de stad heeft een opmerking bij de autohandelszaken die met een stersymbool zijn aangeduid (dit symbool vervalt als na 5jaar na inwerkingtreding van dit PRUP niet aan de inrichtingsprincipes is voldaan). De stad merkt op dat bepaalde autohandelszaken reeds inspanningen/investeringen gedaan hebben om hun terrein op orde te stellen en dat de stad hier reeds van voor de opmaak van dit PRUP vergunningen heeft voor afgeleverd. Deze stroken niet volledig met de inrichtingsprincipes van het ontwerp-PRUP. Uiteindelijk kan het probleem bestaan dat het terrein door zijn vorm en bestaande inrichting, de uitvoering van deze inrichtingsprincipes onmogelijk maakt.

De stad wenst met deze autohandelszaken rekening te houden zodat deze autohandelszaken hun gedane investeringen/inspanningen niet hoeven te hernemen om de in het PRUP voorziene

ontwikkelingsperspectieven veilig te stellen. Men vraagt dan ook om in de voorschriften een bepaling te voorzien die hiermee rekening houdt.

- niet vergunde autohandelszaken zonder stersymbool

De stad vraagt aan de provincie wat er dient te gebeuren met de bestaande niet-vergunde autohandels en of ze op dat vlak van handhaving het initiatief neemt.

- vergunde autohandelszaken zonder stersymbool

De stad vraagt om voor de bestaande autohandelszaken die over de nodige vergunningen beschikken een bestaanszekerheid te voorzien door middel van een variant op het stersymbool. De activiteiten van autohandel moeten ook hier kunnen verder blijven bestaan, ook bij overname. Deze variant slaat op enige flexibiliteit inzake het uitvoeren van de inrichtingsprincipes. Het betreft autohandelszaken die op hun huidige site omwille van vrije ruimte niet kunnen uitbreiden.

- stedenbouwkundige voorschriften artikel 5: gebied met mogelijkheden voor grootschalige autohandelszaken

De stad wenst artikel 3.2.7 verder aan te vullen zodat bij de oprichting van een nieuwe grootschalige autohandelszaak op een hoogwaardig architecturaal niveau dient gebouwd te worden. Dit kruispunt (grote ring- Meensesteenweg) wordt gezien als een belangrijke toegangspoort en de reeds gerealiseerde bedrijfsgebouwen op deze site getuigen reeds van een hoogwaardig architecturaal niveau. De stad verwijst hiervoor onder meer naar de bepalingen hieromtrent in hun ontwerp GRS.

- de inrichtingsprincipes bij artikelen 2,4 en 5 dienen cfr. Het advies van de plenaire vergadering aangevuld/aangepast worden:

- Geen auto's vooraan in open lucht (verkoopsplein), wel een loods met kwaliteitsvolle architectuur waarin wagens kunnen worden gestald;
- Enkele (2-3) wagens vooraan als blikvanger kunnen overwogen worden, indien dit op een verantwoorde manier in de voortuin wordt ingewerkt;
- Wagens in open lucht achteraan het perceel, niet zichtbaar vanop de openbare weg;
- Loods en omgevingsaanleg in duurzame en kwaliteitsvolle materialen;
- Bij het laden en lossen zal toch vaak op het openbaar domein geparkeerd worden (fietspad/voetpad) waardoor fietser en voetgangers belemmerd zullen worden (bv. Geaccidenteerde voertuigen die met vorklift van vrachtwagen moeten gehaald worden). De voorziene 4meter breedte zal dus niet volstaan en bij het voorzien van een laad-en loszone palend aan het openbaar domein zou daarom een bufferzone voorzien moeten worden naar het openbaar domein toe.
- De optie voorzien dat autohandelszaken met grote percelen worden verplicht om voldoende ruimte op eigen terrein te voorzien zodat manoeuvreerbewegingen voor vrachtwagens op eigen terrein mogelijk worden in plaats van op de N32.
- Er wordt niet aangetoond hoeveel parkeerplaatsen voor het personeel moet worden voorzien en waar deze moeten worden ingeplant.
- De stad merkt op dat bij de bepalingen omtrent publiciteit van de artikelen 4 en 5, publiciteit en lichtbakken niet zijn toegelaten. Dit is niet het geval bij artikel 2. De stad wenst om op vlak van publiciteit te streven naar een homogeen uitzicht en vraagt om ook in dit artikel 2 lichtbakken en publiciteit niet toe te laten.

- toelichtingsnota (p.9)

De stad vraagt naar een aanpassing van het overzicht van de goedgekeurde verkavelingen:

- Toevoegen VK 1447/1 (CBS 08/07/2011)
- Toevoegen VK 513 (CBS 11/09/1973)
- Schrappen VK 1186 (08/03/1999)

Advies op het deelrup Euroshop

- De stad merkt op dat de stedenbouwkundige voorschriften van de artikelen 2 en 4 van dit deelrup geen maximale bouwhoogte vastleggen. Een bepaling van de maximale bouwhoogte is gewenst omdat:

- Een algemene visie omtrent bouwhoogte binnen dit PRUP noodzakelijk is, artikel 5 van het deelrup Autohandel legt reeds een maximale bouwhoogte vast van 12m.
- Het OGRS van Roeselare streeft in de deelentiteit 'open ruimte' naar een verhoogde beeldkwaliteit.

De stad vraagt om de maximale bouwhoogte van 12 meter te gebruiken.

- Het afhaalpunt aan de overzijde van euroshop mag geen afhaalpunt zijn voor particulieren. Dit wil zeggen dat er geen contact mag zijn met de koper.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De vraag van de stad om de nummering van artikels af te stemmen op de legende en het grafisch plan is terecht. De PROCORO vraagt om dit aan te passen.

De opmerking van de stad dat bepaalde autohandelszaken reeds grote investeringen/inspanningen hebben geleverd die nu niet volledig stroken met de inrichtingsprincipes van het PRUP is correct. De PROCORO is evenwel van mening dat de vooropgestelde inrichtingsprincipes uit het PRUP zullen

bijdragen tot een verkeersveiligere en ruimtelijk kwalitatievere N32. Daarom is het noodzakelijk dat zoveel mogelijk van deze principes gehandhaafd blijven. Wel stelt de PROCORO dat de voorwaarde om laad-en loszone op eigen terrein permanent toegankelijk te maken niet overeenkomt met de globale bestaande toestand en als dusdanig enorme kosten zou veroorzaken voor de handelszaken. De voorwaarde om laden en lossen op eigen terrein te voorzien dient behouden te blijven maar de eis om deze permanent toegankelijk te maken wordt best geschrapt uit de voorschriften. De autohandelszaken die niet zijn aangeduid (buiten deze gelegen in bedrijvenszones waar ze sowieso kunnen) kunnen niet behouden worden (en zijn op vandaag eigenlijk reeds onbestaande). Deze dienen dus te verdwijnen en het is de taak van de bevoegde handhavingdiensten om hiertegen op te treden. Op vandaag beschikt de provincie niet over een eigen dienst handhaving. Bovendien is dit op heden geen bevoegdheid van de provincie.

De stad vraagt om voor vergunde autohandelszaken zonder stersymbool ook bestaanszekerheid te geven ook al kunnen ze niet voldoen aan de inrichtingsprincipes. De PROCORO stelt dat elke vergunde autohandelszaak (buiten deze binnen de bedrijvenszones) een ster aanduiding hebben gekregen. Er blijkt hier (omwille van een foutieve aanlevering van informatie door de stad) één uitzondering op te zijn, met name Diablo Cars. De PROCORO vraagt dan ook deze autohandelszaak conform de andere te behandelen en aan te duiden met een ster. Wat betreft de vraag om flexibiliteit toe te laten bij het toepassen van de inrichtingsvoorschriften stelt de PROCORO dat de opgelegde eisen rond laden en lossen, parkeren en groenbuffer minimale vereisten zijn waaraan elke autohandelszaak gelet op zijn activiteiten zou moeten kunnen aan voldoen. Als dit niet haalbaar lijkt op het perceel, blijkt dit perceel in feite niet geschikt te zijn voor autohandel. Uiteraard kunnen bestaande vergunde autohandelszaken blijven bestaan zolang hun geldende vergunningen lopen. De PROCORO volgt de vraag van de stad omtrent artikel 3.2.7 en stelt voor om algemeen in de voorschriften nog meer de nadruk te leggen op kwalitatieve en duurzame architectuur en materialen bij nieuwe bebouwing.

De PROCORO acht de suggestie om geen auto's vooraan in open lucht toe te laten of te beperken tot max 2-3 wagens niet haalbaar. De PROCORO stelt vast dat voorliggend PRUP meer toelaat en op die manier de bestaande (vaak ook vergunde) toestand wordt benaderd. Gelet op de bestaande situatie zou het voorstel van de stad een heroriëntering van het grootste deel van de autohandelszaken teweeg brengen. Dit strookt niet met de vraag van de stad om rekening te houden met inspanningen en investeringen die reeds werd geleverd. De PROCORO is van mening dat met de vooropgestelde inrichtingsprincipes een kwalitatieve meerwaarde op een verantwoorde manier zal gerealiseerd worden. De vraag om wagens achteraan het perceel te bufferen is nu reeds opgenomen in het PRUP.

De PROCORO volgt de aanbeveling van de stad om in de voorschriften nog meer aandacht te hebben voor de aanleg in duurzame en kwaliteitsvolle materialen, dit dient te worden aangevuld.

Ook de vraag van de stad om een nog bredere bufferzone te voorzien naar het openbaar domein is weinig realistisch en enigszins in strijd met de vraag om flexibeler om te springen met de opgelegde inrichtingsprincipes. De PROCORO is van mening dat het noodzakelijk is om voor laden en lossen op te leggen dat dit op eigen terrein dient te gebeuren (daarvoor niet permanent toegankelijk) zodat dit niet afgewimpeld wordt op het openbaar domein en gevaarlijke situaties bij het laden en lossen worden vermeden. Aangezien laden en lossen sowieso op eigen terrein dient te gebeuren is een verbreding van de laad- en loszone niet noodzakelijk.

De vraag om autohandelszaken met grotere percelen te verplichten om ruimte op eigen terrein te voorzien voor manoeuvreerbewegingen is nu al opgenomen in het PRUP zij het eerder toelichtend, dit wordt best verordenend harder gemaakt.

Het aantal parkeerplaatsen voor personeel is eerder beperkt en afhankelijk van de grootte van een autohandelszaak. Gelet op dit gegeven en de specifieke eigenheid van elke autohandelszaak is inderdaad niet opgenomen hoeveel parkeerplaatsen dit moeten zijn en waar deze moeten worden ingeplant. Wel is opgenomen dat dit deel dient uit te maken van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning.

De PROCORO gaat akkoord met de opmerking van stad Roeselare over publiciteit en stelt dat het betreffende voorschrift onder bestaande autohandelszaken in autohandelluw gebied moet aangepast worden.

De PROCORO vraagt om de lijst met goedgekeurde verkavelingen verder aan te vullen.

Wat betreft de opmerkingen omtrent het deelRUP Euroshop gaat de PROCORO akkoord met de vraag om een maximale bouwhoogte van 12m in te schrijven.

De PROCORO volgt de vraag van de stad om duidelijk te stellen dat aan de overzijde geen afhaalpunt voor particulieren mag voorzien worden en vraagt de voorschriften in die zin aan te passen.

3. Gemeente Staden (CBS 14/05/2012, ontvangst procoro 13/06/2012)

De gemeente Staden adviseert het PRUP gunstig.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO neemt kennis van het gunstig advies van de gemeente Staden.

Er werden geen andere adviezen ontvangen.

OPMERKINGEN EN BEZWAREN

B1 dient in bezwaar in tegen het PRUP bestaande uit 3 delen:

- Bezwaarindiener haalt aan dat hij niet is opgenomen in het RUP als volledig vergunde autohandel omdat de Stad Roeselare geen en/of verkeerde informatie heeft overgemaakt aan de provincie bij de opmaak van het beleidskader en het PRUP omtrent de vergunningstoestand van de autohandelszaak. Bezwaarindiener vraagt dan ook opgenomen te worden met steraanduiding en verdere ontwikkelingsmogelijkheden te geven conform het advies van de stad Roeselare naar aanleiding van de plenaire vergadering.

- Bezwaarindiener vraagt om de zone van art.3 (mogelijkheid voor autohandel) iets uit te breiden en de zone van art.1 (autohandelluwe zone) iets in te krimpen zodanig dat hun autohandelszaak binnen art.3 ipv art.1 zou terechtkomen. Bezwaarindiener haalt aan dat hun perceel qua ligging en functie thuishoort binnen art.3 eerder dan binnen art.1 en dat pas wat verder naar de kerk en school van Zilverberg op kan gesproken worden van een dichtere bevolkte kern.

- Bezwaarindiener stelt dat de randvoorwaarden voorzien in de voorschriften voor het behoud en ontwikkeling van autohandelzaken in vele gevallen:

- Ondoenbaar zijn qua infrastructuur
- Esthetisch onverantwoord zijn
- Kosten-baten gezien niet verantwoord zijn
- Veiligheidshalve onverantwoord zijn

Er volgt een korte schets van het bedrijf waarna de knelpunten worden aangekaart:

- Groenzones

Bezwaarindiener vindt het positief dat geen groenzone vooraan dient te worden ingeplant.

Bezwaarindiener heeft wel problemen met de 2m groenzone die aan de zijkanten opgelegd wordt. Bezwaarindiener haalt aan dat de huidige situatie historisch gegroeid is en er op vandaag geen problemen zijn met de naaste burens, noch vraag is naar bijkomende buffering (bezwaarindiener verwijst hiervoor naar een zelf opgesteld buurtonderzoek dat als bijlage bij het bezwaar is gevoegd). Daarnaast stelt bezwaarindiener dat zijn perceel te krap is om langs beide zijden nog 2m groenzone aan te leggen. In combinatie met de andere opgelegde voorwaarden zou de verkoopszone volledig verloren gaan. Tenslotte haalt de bezwaarindiener aan dat zij op de plaats waar een groenzone zou moeten komen een zijpoort hebben die toegang verschaft naar hun achtergelegen woning, bij het inrichten van een dergelijke groenzone zou deze toegang verdwijnen.

- Parkeerplaatsen op eigen terrein

Bezwaarindiener heeft geen probleem met het voorzien van 2 parkeerplaatsen op eigen terrein maar stelt dat het onmogelijk is deze permanent toegankelijk te maken enerzijds en deze in te richten in de langsrichting met de rijweg anderzijds. Indien men hun poort 4-5meter naar achter moet plaatsen blijft er niets meer van het terrein over. Bezwaarindiener stelt dat er tijdens de openingsuren ruimte genoeg is om 2 wagens te parkeren op eigen terrein en dat er buiten de openingsuren geen klanten zijn die het bedrijf willen betreden en verwijst naar grote handelszaken (Colruyt, Mediamarkt, Deleyme,...) waar men ook niet op het terrein kan buiten de openingsuren. Bezwaarindiener stelt aldus voor de 2 parkeerplaatsen op eigen terrein niet permanent toegankelijk te maken.

- Laad- en loszone

Bezwaarindiener haalt aan dat het lossen gebeurt in de eigen loods en dat hier aldus geen probleem is (alle wagens worden zelf opgehaald met kleine vrachtwagen).

De opgelegde laad-en loszone van 20x4m is niet haalbaar aangezien het perceel slechts 16m breed is. Bezwaarindiener stelt dat hij op vandaag op eigen terrein een laad-en loszone heeft van 12m en dat vorig jaar slechts 14wagens (van de 120) verkocht zijn die werden opgehaald via het type 'grote vrachtwagens'. Bij deze vrachtwagens wordt de parkeerstrook langs de baan gebruikt. Hierbij zijn nog nooit problemen geweest met de burens die steeds toegang blijven hebben tot hun perceel. Deze vrachtwagens kunnen vanwege de beperkte diepte van het terrein enerzijds en de beperkte hoogte van de loods anderzijds niet op eigen terrein oprijden. Er wordt opgemerkt dat de laadtransacties geen enkele hinder veroorzaken

naar het fietsverkeer daar er zijwaarts wordt ingeladen met een heftruck vanop eigen terrein. Hier wordt opnieuw verwezen naar het eigen buurtonderzoek waaruit blijkt dat er geen overlast is voor de burens.

Bezwaarindiener vindt ook dat er een onderscheid moet gemaakt worden tussen verschillende autohandelszaken op basis van de grootte. Een bedrijf dat 2000 wagens verkoopt per jaar zou een andere dynamiek en overlaststroom hebben dan een bedrijf die er 100 à 120 verkoopt. Er zou een aanpassing van de randvoorwaarden moeten komen voor autohandels met een milieuvergunning klasse 3 (niet milieubelastend bedrijf dat slechts 25 voertuigen mag stallen).

Bij het bezwaar zijn drie plannen toegevoegd met daarop 1/de huidige situatie, 2/de gevraagde toestand van het RUP, 3/voorgestelde oplossing door bezwaarindiener.

Bezwaarindiener besluit dat bij toepassing van de randvoorwaarden de verkoopszone van 120m² naar 48m² zou gaan wat een onwerkbaar situatie en financiële aderlating zou betekenen. Bovendien verwacht bezwaarindiener meer verkeersoverlast indien vrachtwagens vooruit-achterruit het eigen terrein en de N32 moeten oprijden en daarbij het fietspad moeten kruisen.

- Kort besluit:

We stellen voor om voor kleinere autohandels (aan te tonen adhv milieuvergunning klasse 3 = max 25 wagens) een aanpassing te kunnen voorzien van de randvoorwaarden indien dit infrastructureel niet mogelijk is door de beperkte afmetingen. In ons geval is dit:

- Groenzones in verhouding tot de grootte van het perceel
- Parkeerplaatsen bezoekers niet-permanent toegankelijk en ook loodrecht op rijbaan mogelijk
- Laad- en los zone blijven behouden voor uitzonderlijke transporten

Goodwill en soepelheid tov bestaande vergunde KMO's zou ook niet misstaan bij eventuele heraanleg van de N32. Er worden voorbeelden aangehaald van horecazaken en KMO's waarvoor op openbaar domein parkeerplaatsen zijn voorzien en voorbeelden van zaken die ook geen voldoende parkeerplaatsen en dergelijke op eigen terrein.

Bezwaarindiener geeft nog een andere suggestie mee waarbij zij een oplossing zien in voorschriften zoals opgemaakt voor het bedrijf TRAVACA in Beitem.

- Algemeen besluit:

Bezwaarindiener haalt aan nooit te zijn opgenomen in de studie en stelt vragen bij de waarde ervan aangezien zij zelf en de sector nooit zouden geraadpleegd zijn en zelfs de infovergadering via de media moesten vernemen. Men vraagt dan ook de studie over te doen op maat van de bedrijvigheid die er nu plaats vindt. Tevens stelt men dat het plan enigszins achterhaald is daar de sector sinds de crisis van 2007 een totaal andere dimensie aangenomen heeft.

Bij dit bezwaarschrift werden 19 bijlagen gevoegd (zie origineel).

Advies PROCORO

De PROCORO gaat akkoord met de argumentatie van bezwaarindiener dat hij ten onrechte niet is opgenomen als bestaande vergunde autohandelszaak (steraanduiding) in het PRUP. De PROCORO betreurt dat hieromtrent foutieve informatie werd aangereikt aan de opmakers en vraagt om dit aan te passen.

De PROCORO gaat niet akkoord met de vraag van de bezwaarindiener om de zonering van de zones aan te passen. In tegenstelling tot wat de bezwaarindiener stelt is er wel degelijk een duidelijk onderscheid in ruimtelijke configuratie en activiteiten tussen de verschillende zones en is het niet opportuun hier wijzigingen aan aan te brengen.

De PROCORO begrijpt de moeilijkheden ivm de groenzones en adviseert om in de voorschriften (1.2.2.8) toe te voegen dat er uitzondering is op plaatsen waar er bestaande vergunde verharding is (analoog aan uitzondering voor bestaande vergunde bebouwing).

De PROCORO volgt bezwaarindiener omtrent het permanent toegankelijk maken van de parkeerplaatsen en vraagt dit aan te passen in de stedenbouwkundige voorschriften.

Wat betreft de opmerking omtrent de laad- en loszone blijft de PROCORO van mening dat dit niet mag afgewimpeld worden op het openbaar domein. Of men nu 25 of 200 wagens stalt, en er 100 of 2000 per jaar verkoopt, is geen garantie op het feit dat deze niet met oplegger zouden geleverd of afgehaald worden dus moet hier ruimte voor worden voorzien. De PROCORO stelt wel voor om na te gaan in hoeverre de suggestie om de opgelegde inrichtingsvoorwaarden te koppelen aan de milieuvergunning (klasse 3, slecht 25voertuigen stallen) werkbaar is en voldoet aan de uitgangspunten en principes van het beleidskader en het PRUP.

De PROCORO vindt het niet juist te stellen dat het PRUP niet is opgemaakt in overleg met de sector. Tijdens de opmaak van het beleidskader en van het PRUP is er veelvuldig gesproken met verschillende autohandelaars en vond onder meer een grootschalige enquête plaats. Het feit dat bezwaarindiener niet werd opgenomen kwam enkel en alleen door de onvolledige of foutieve informatie die werd aangeleverd waardoor ook geen concrete afspraken werden gemaakt met bezwaarindiener. Daarnaast wenst de PROCORO er op te wijzen dat de provincie alle wettelijk voorziene kanalen heeft gebruikt om het openbaar onderzoek kenbaar te maken. Tevens hebben de

gemeenten dit gedaan via de plaatselijke infokranten. Tenslotte is een infovergadering niet wettelijk verplicht maar een vrijblijvend initiatief van de provincie om zoveel mogelijk mensen te informeren. De opmerking dat de sector sinds 2007 een totaal andere dimensie heeft aangenomen is weliswaar gedeeltelijk terecht, maar neemt niet weg dat voorliggend PRUP uitvoering geeft aan de vooropgestelde doelstellingen waarvan verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit de belangrijkste zijn.

B2 Bezwaarindiener vraagt zich af of de Belgische grondwet niet wordt geschonden indien de provincie een plan opstelt die enkel geldt voor de autohandelaars langs de N32 en niet voor andere handelszaken. Bezwaarindiener vraagt zich af of dit geen concurrentievervalsing of discriminatie is en of niet alle Belgen gelijk voor de wet zijn?

Bezwaarindiener vraagt eveneens of er sprake is van onteigening (en tegen welke vergoeding) indien men dure bouwgrond moet vrijmaken voor laad-en loszone ten voordele van anderen.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO is niet van mening dat met voorliggend PRUP het gelijkheidsbeginsel zou worden geschonden. Er werd destijds een duidelijke taak toebedeeld aan de provincie in verband met autohandelszaken. De provincie heeft hier eerst een specifiek beleidskader voor opgemaakt waarbij alle autohandelszaken langsheen de N32 Roeselare-Menen op een gelijke manier werden behandeld, en nu wordt dit beleidskader vorm gegeven in het PRUP. De PROCORO wijst er bovendien op dat het de taak is van de vergunningverlenende overheid om er over te waken dat ook bij andere handels- en bedrijfsactiviteiten geen overlast (bv.parkeren) op het openbaar domein wordt afgewimpeld. Wel is de PROCORO van mening dat moet nagedacht worden over een gelijke aanpak van alle autohandelszaken in West-Vlaanderen, eventueel door middel van een stedenbouwkundige verordening. Deze optie werd reeds ingeschreven in de herziening van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen.

Er is geen sprake van onteigening evenmin van minwaarde of dergelijke aangezien de autohandelszaken geen grond op eigen terrein meer moeten vrijmaken als laad-en loszone voor anderen.

B4 vraagt dat in het dossier rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van hoogspanningsleidingen (IW226 en IW312) in het gebied. Men vraagt de hoogspanningsinstallaties op te nemen op de plannen en in de stedenbouwkundige voorschriften rekening te houden met de geldende veiligheidsvoorschriften zowel ten opzichte van de pylonen als de hoogspanningslijnen zelf. Er wordt een standaardtekst meegegeven die hiervoor kan gebruikt worden.

Bij deze aanbevelingen werd een bijlage toegevoegd omtrent de veiligheidsvoorschriften bij de uitvoering van werken in de nabijheid van bovengrondse hoogspanningslijnen.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

Wat betreft de vraag om de hoogspanningsleidingen op het verordend plan op te nemen adviseert de PROCORO dit niet te doen. Wel wordt gevraagd het algemeen voorschrift die werken van algemeen nut mogelijk maakt aan te vullen met volgend passage: 'Alle werken, handelingen en wijzigingen voor de exploitatie en de wijzigingen van een hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden zijn toegelaten.' Voorts wijst de PROCORO er op dat de geldende regelgeving omtrent hoogspanningsleidingen onverminderd van kracht blijft.

B6 bezwaarindiener somt de verkregen voorschriften (stedenbouwkundig en milieu klasse 3) op en haalt aan dat er aanzienlijke investeringen conform de vergunning zijn uitgevoerd. Bovendien wijst bezwaarindiener er op dat op eigen terrein ruimte voorzien is voor lade en lossen en voor bezoekersparking. Daarbij wordt opgemerkt dat om evidente veiligheidsoverwegingen het terrein 's avonds wordt afgesloten met een schuifpoort op de perceelsgrens.

Bezwaarindiener haalt aan dat de autohandelszaak volgens de vooropgestelde voorschriften dient te voldoen aan de inrichtingsvoorschriften wil ze behouden worden. Er wordt evenwel gewezen op een paragraaf uit de toelichtingsnota van het globaal kader die hiermee in tegenspraak zou zijn (punt 5.1.4). Bezwaarindiener stelt dat indien het effectief de bedoeling is via de voorschriften de bestending afhankelijk wordt gemaakt van het al dan niet voldoen aan de inrichtingsvoorschriften dit in strijd is met de rechtszekerheid en met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Daarenboven zou het verplaatsen van de afsluiting en de daaruit voortvloeiende kosten een disproportionele kostprijs met zich zou meebrengen.

De vraag stelt zich of dergelijke inrichtingsvoorschriften, welke op zich strijdig zijn met art. 647 B.W. dat elke eigenaar het recht heeft zijn eigendom af te sluiten, de toets van art. 16 G.W. kunnen doorstaan. Immers indien de particuliere handelaar minstens twee parkeerplaatsen op eigen terrein

doch buiten afsluiting zou moeten inrichten, welke mogelijkerwijze door derden zouden worden ingenomen, is er aantasting van het eigendomsrecht en is er in wezen spraken van een verkapt vorm van onteigening.

Bezwaarindieners vraagt dan ook dat de vereiste om de parkeerplaatsen permanent bereikbaar te maken zou worden geschrapt uit de voorschriften zodat de bestaande toestand kan behouden worden.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO neemt kennis van de door bezwaarindieners aangehaalde onduidelijkheid en vraagt de toelichtingsnota (punt 5.1.4) aan te passen conform de stedenbouwkundige voorschriften en de visie die er achter zit. De PROCORO gaat akkoord met de bezwaarindieners om de vereiste om parkeerplaatsen en laad- en loszone permanent toegankelijk te maken te schrappen uit de voorschriften en vraagt dit aan te passen.

B9 en B10 zijn identieke bezwaren aangetekend opgestuurd aan de PROCORO en tegen ontvangstbewijs afgegeven te Roeselare.

Bezwaarindieners zijn eigenaar, opstalhouder en/of huurder van de site 'Euroshop'. Er wordt eerst een kort overzicht van de site gegeven.

De bezwaarindieners verzetten zich tegen het voorschrift 2.1.1 voor wat betreft de beperking voor niet-volumineuze handelsactiviteiten wat betreft aantal (3) en maximale verkoopsoppervlakte (13.600m²). Enerzijds zorgt dit ervoor dat als een nieuwe meubelafdeling wordt gebouwd de nieuwe functies voor het huidige gebouw sterk beperkt zullen zijn. Anderzijds heeft de beperking tot drie niet-volumineuze handelszaken tot gevolg dat de mogelijkheden om de gebouwen aan te passen aan de huidige en toekomstige wensen en noden sterk beperkt. Dit gaat bovendien voorbij aan de realiteit daar er op vandaag reeds meer dan 4 afgescheiden zaken bevinden (cafetaria, schoenmaker, decoratiewinkel, winkeltje aan ingang).

Bovendien wordt de netto verkoopsoppervlakte beperkt tot de huidige oppervlakte die wordt ingenomen door de niet-volumineuze handelsactiviteiten, waardoor een uitbreiding hoe beperkt ook onmogelijk wordt gemaakt. Bezwaarindieners stellen dat deze onredelijke beperkingen niet tegemoet komen aan één of andere planologische nood en geen meerwaarde bieden. De beperkingen zijn eerder socio-economische criteria die beoordeeld dienen te worden in het kader van een eventuele aanvraag tot socio-economische machtiging.

Bezwaarindieners stellen dat de afbakeningslijn van het ontwerp-RUP niet overeenstemt met de kadastrale perceelsgrenzen. Bezwaarindieners stellen dat het kadastraal perceel gekend onder Roeselare, 7^e Afdeling, Sectie D, nr.720 f. volledig binnen gelegen binnen de zone voor KMO en dienstverlening (artikel 1.9) van het APA. Bezwaarindieners hebben door een beëdigd landmeter laten vaststellen dat de van het APA, samenvalt met de grens van perceel nr. 720f. Bezwaarindieners vraagt dan ook om het RUP in die zin aan te passen.

Bezwaarindieners stellen vast dat in het oostelijk gedeelte een strook grond wordt bestemd als zone voor waterbuffer en dat de strook grond naast deze voor waterbuffer wordt bestemd als agrarisch gebied terwijl op vandaag de strook die als agrarisch gebied wordt bestemd gebruikt wordt voor wateropslag en een functie heeft als waterbuffer. Bezwaarindieners vinden dit geen toonbeeld van rationeel grondgebruik en stellen voor om de zone voor waterbuffer in de zone agrarisch gebied te voorzien en de groene zone een bestemming als parking, laad- en loszone te geven.

Bezwaarindieners wensen er tenslotte op te wijzen dat de opname van de Euro Shop site in het PRUP er gekomen is op initiatief van de bezwaarindieners zelf, doch enkel met het verzoek een oplossing te geven voor de oostzijde van de site alsook een algemeen rechtszeker kader te bieden voor de toekomst van Euro Shop. Het was geenszins de bedoeling om op definitieve wijze beperkingen opgelegd te krijgen naar assortiment en aantal handelszaken, de afbakening van de dienstzone te zien verkleinen, noch om bedrijvigheid omgezet te zien naar waterbuffer. Voor de toekomstmogelijkheden voor de Euroshopsite en de handelszaken die er zijn gevestigd, is het noodzakelijk dat de stedenbouwkundige voorschriften voor de site de nodige flexibiliteit voorzien zodat de site en de gebouwen kunnen worden afgestemd op de wijzigende economische omstandigheden.

Om al deze redenen wordt gevraagd om het lopende planinitiatief voor het deelgebied Euro Shop in voorliggend ontwerp-RUP stop te zetten.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

PROCORO gaat niet akkoord met de bezwaarindieners om het voorschrift omtrent de maximale vloeroppervlakte voor detailhandel en niet-volumineuze handelsactiviteiten (13.600m²) te schrappen. De PROCORO acht het niet wenselijk om dergelijke activiteiten buiten het stedelijk gebied verder ruim te laten ontwikkelen. De PROCORO merkt op dat Euroshop nog voldoende uitbreidingsmogelijkheden behoudt op de site wat betreft de meubelafdeling en keukens. De PROCORO vraagt daarenboven om het opgelegde maximale autonome handelszaken af te stemmen

op de bestaande toestand en hier eventueel een maximale oppervlakte aan te koppelen om te vermijden dat grotere (dan bv. schoenmaker,..) zich hier alsnog kunnen vestigen. Wat betreft de afbakening van het PRUP stelt de PROCORO dat deze de begrenzing van het APA heeft gevolgd. Een uitbreiding van het plangebied na het openbaar onderzoek is niet meer mogelijk. Er van uitgaan dat het APA zomaar samenvalt met de perceelgrenzen is niet correct, zo blijkt ook de uiterste westelijke hoek dwars door percelen heen te snijden. De PROCORO gaat niet akkoord met de vraag van bezwaarindieners om de zone voor waterbuffer in het oostelijk gedeelte te verschuiven naar de strook grond daarnaast nu voorzien in agrarisch gebied. Deze tweede strook is immers niet in eigendom van het bedrijf. Het spreekt voor zich dat indien mogelijk en waar de ruimte voor handen de buffers en waterbuffers op eigen terrein dienen voorzien te worden. De suggestie om deze zone voor waterbuffer om te zetten naar laad- en loszone komt dan ook niet overeen met de intentie van het PRUP om deze braakliggende percelen die diep in het achterliggende landschap insnijden opnieuw om te zetten naar een open ruimte bestemming teneinde de ruimtelijke versnippering tegen te gaan. De PROCORO is van mening dat met voorliggend PRUP voldoende flexibiliteit wordt gegeven aan de Euroshopsite waarbij ook toekomstperspectieven worden geboden. Uiteraard wordt hierbij wel aandacht besteed aan de bepalingen uit de verschillende ruimtelijke structuurplannen en ruimtelijke kwaliteit in het algemeen. Vandaar dat ten opzichte van het geldende APA enkele wijzigingen zijn gebeurd en randvoorwaarden zijn opgenomen. Dit zorgt echter naar de toekomst toe voor een betere garantie van een goede ruimtelijke kwaliteit conform de visie uit de structuurplannen. De PROCORO gaat dan ook niet in op de vraag om de procedure voor het deelRUP Euroshop stop te zetten. De PROCORO vraagt om duidelijk aan te geven dat het deelplan Euroshop mee opgenomen is omwille van de te herstrukturere handelslint Zilverberg, een actie vanuit het PRS-WV

B11 zou willen opgelegd zien in het DeelRUP Euroshop dat het oostelijk deel (4.2 pagina 11) in de stedenbouwkundige bepalingen dat er geen activiteiten toegelaten worden waardoor er rechtstreeks contact is met de koper (dus geen afhaalpunt voor particulieren).

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO volgt de mening dat het oostelijk deel van de Euroshop moet gevrijwaard worden van handelsfuncties. Toonzalen en dergelijke in alle mogelijke vormen moeten hier uitgesloten worden. De PROCORO volgt de vraag om duidelijk te stellen dat aan de overzijde geen afhaalpunt voor particulieren mag voorzien worden en vraagt de voorschriften in die zin aan te passen.

B12 betreft een anoniem bezwaar waarin gewezen wordt op de gevaarlijke verkeerssituatie ter hoogte van de Menensesteenweg 25 in Moorslede waar voortdurende auto's worden geladen en gelost langs de weg. Hierdoor wordt het doorgaand verkeer serieus gehinderd, er wordt gevraagd hier iets aan te doen.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

Het betreft hier een onontvankelijk bezwaar aangezien dit niet gericht is aan de provinciale commissie ruimtelijke ordening en anoniem werd ingediend.

B13 bezwaarindieners schets de situatie van hun bedrijven (constructiebedrijf van landbouwmachines) langs de Meensesteenweg en haalt aan dat ze tot de snelst groeiende bedrijven behoren maar er op vandaag echter geen uitbreidingsmogelijkheden zijn op de huidige site. Bezwaarindieners stellen vast dat ook met voorliggend PRUP geen enkele mogelijkheid in die zin voorzien zijn en wenst de mogelijkheid open te houden om in de toekomst enerzijds in de woonzone kantoren en/of showroom te kunnen optrekken en anderzijds in de achterliggende landbouwzone mogelijkheden om de productieactiviteiten verder uit te breiden.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO neemt kennis van de elementen die de bezwaarindieners aanhaalt, doch deze maken geen onderdeel uit van voorliggend PRUP. De PROCORO stelt dat enerzijds een uitbreiding van het plangebied na het openbaar onderzoek niet meer mogelijk is, dat de geschetste situatie geen onderdeel uitmaakt van het initiële opzet (autohandelszaken). Anderzijds worden de gevraagde zaken met voorliggend PRUP niet onmogelijk gemaakt maar zal dit via een ander planinitiatief moeten geregeld worden.

Er werden geen andere bezwaarschriften ontvangen.

De PROCORO stelt éénparig voor om:

- aanpassingen die voortvloeien uit de ander Provinciale RUPs N32, die ook in deze RUP van toepassing zijn, ook hier aan te passen zodat de gemeenschappelijke voorschriften van de 5 Provinciale RUP's over de autohandel hetzelfde blijven

De heer André Sonnevillie verlaat de vergadering

4.3. Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan PRUP Autohandelslint N32 te Moorslede

Overzicht adviezen, opmerkingen en bezwaren n.a.v. openbaar onderzoek 16/04/2012 – 14/06/2012 over het ontwerp provinciaal RUP

ADVIEZEN VAN OVERHEDEN

1. Vlaamse Regering (M.B. 08/06/2012, ontvangst procoro 12/06/2012 (mail) 14/06/2012 (brief))

De minister stelt in zijn advies dat het RUP uitvoering geeft aan het provinciaal beleidskader en de principes en uitgangspunten ervan gebiedgericht vertaald. Tevens wordt gesteld dat het RUP integraal is gelegen in het buitengebied en de doelstelling van het RUP conform de vooropgestelde visie is voor het buitengebied. Voor wat betreft de herbevestigde agrarische gebieden stelt zich eveneens geen probleem daar het een bestemming van de bestaande toestand betreft.

De minister betreurt wel dat de verkavelingen binnen de plancontour niet worden opgeheven, waardoor een samenhangend beleid in het gedrang zou kunnen komen. Tevens wordt er op gewezen dat de ontwikkelingsperspectieven die worden geboden enkel van toepassing kunnen zijn op de hoofdzakelijk vergunde geachte constructies en activiteiten. Men vraagt dit zo op te nemen in de voorschriften.

Daarnaast wordt het wenselijk geacht om in de voorschriften expliciet op te nemen dat nieuwe activiteiten kunnen voor zover zij minder storend en/of hinderlijk zijn voor hun omgeving (op basis van de aard van de activiteit, mobiliteitsprofiel,...).

Er wordt vastgesteld dat aan alle verplichtingen inzake effectenrapporten is voldaan. Wordt wordt gevraagd de grafische voorstelling aan te passen zoals de schaal te vergroten en/of de inkleuring nauwkeuriger te laten verlopen.

Het PRUP wordt door de minister gunstig geadviseerd op voorwaarde dat enkel hoofdzakelijk vergunde geachte constructies en activiteiten in aanmerking komen voor ontwikkelingsperspectieven en dat een samenhangend beleid voor de ganse strip langsheen de N32 op lange termijn wordt gegarandeerd.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO begrijpt de vraag van Vlaanderen om op te nemen dat enkel vergunde en vergunde geachte constructies en activiteiten in aanmerking zouden mogen komen voor de geboden ontwikkelingsperspectieven. De PROCORO wenst evenwel te wijzen op het feit dat in 2003 door toenmalig minister van ruimtelijke ordening Van Mechelen opdracht werd gegeven om werk te maken van de problematiek omtrent de autohandelszaken langsheen de N32. Toen was reeds al duidelijk dat niet enkel naar de loutere vergunningstoestand zou kunnen worden gekeken. Het lijkt dan ook aangewezen om gelet op de historisch gegroeide situatie en het gebrek aan communicatie/handhaving van de overheid in het verleden zich niet volledig op de vergunningstoestand vast te pinnen, maar uit te gaan van een goede ruimtelijke ordening. De PROCORO is voorstander om prioriteit te geven aan de planologie zodat duidelijkheid en rechtszekerheid kan geboden worden enerzijds. Anderzijds kan zo beter ingezet worden op ruimtelijke kwaliteit en zijn er meer garanties dat er op termijn effectief zaken zullen verbeteren. Tenslotte zorgt het stand-stillprincipe ervoor dat er geen bijkomende autohandelszaak/dynamiek kan gerealiseerd worden.

De vraag tot een meer geïntegreerde aanpak kan door de PROCORO onderschreven worden, maar gelet op de verschillende bevoegdheden (Wonen/reca/...gemeente) (gewestweg-vlaanderen) is dit niet zo evident. De PROCORO denkt dat voor de voornaamste facetten (éénvormigheid, verkeersveiligheid, parkeren,...) vooral kan ingespeeld worden via het streefbeeld dat voor de volledige N32 in opmaak is.

2. Gemeente Moorslede (gemeenteraad 24/05/2012, ontvangst procoro 04/06/2012)

De gemeente Moorslede heeft het dossier voorwaardelijk gunstig geadviseerd op de gemeenteraad van 24/05/2012 met als voorwaarden:

- Algemeen

Bedenkingen bij de vertaling van de problematiek in de voorschriften daar er vertrokken wordt van de bestaande locaties en niet wordt gekeken naar percelen of terreinen die het best geschikt zijn en die kunnen voldoen aan de vooropgestelde inrichtingsvoorschriften. Eagle Trucks wordt aangehaald als voorbeeld van een goed uitgerust terrein waar nieuwe autohandel geen verdere aantasting van het wegbeeld zou betekenen en die een oplossing zou kunnen bieden voor herlocalisatie (zonder aan het stand-still principe te tornen).

Daarnaast wordt er ook bedenking gemaakt bij de voorschriften die enkel betrekking hebben op de locaties met een asterisk terwijl het perceel ernaast evengoed een winkel of onderneming kan huisvesten die publiek aantrekt, veel verkeer genereert en waar eventueel ruimte voor laden en lossen moet voorzien worden. Het zou interessanter zijn het RUP ruimer te zien en een globaal kader op te maken met voorschriften voor alle percelen om een meer uniform beeld te ontwikkelen langs de N32.

- Voorschriften omtrent circulatie-parekeren-laden en lossen

Voor percelen met een breedte minder dan 30m is het heel moeilijk en soms zelf onhaalbaar om een vrachtwagen op eigen terrein te laten stationeren parallel met de N32, ook het haaks op de N32 stationeren brengt een onveilige situatie teweeg bij het uitrijden van de vrachtwagen. Gezien de verkeersonveilige situatie is het nodig om een onderscheid te maken voor autohandelszaken die een terrein hebben met minder dan 30m perceelsbreedte langs de N32. Er wordt opgemerkt dat gelijktijdig met het PRUP een streefbeeld wordt opgemaakt en dat hierin geen specifieke voorzieningen zullen getroffen worden voor laden en lossen. Er wordt evenwel één uitzondering gemaakt wegens specifieke problematiek. Deze problematiek komt evenwel ook elders voor (ten zuiden van Beitem) en de breedte van de N32 is op het grondgebied Moorslede zeker groot genoeg om op openbaar domein hiervoor een oplossing te bieden.

- PRUP Autohandel N32-Moorslede

Verwijzend naar de voorschriften 1.2.1 en 2.2.1 stelt de gemeente dat gelet op het feit dat het een provinciaal RUP is, het ook de taak is van de provincie (en niet van de gemeente) om de handelszaken voldoende te begeleiden, na 5jaar de screening uit te voeren en eventueel verder de nodige stappen te ondernemen.

- PRUP autohandel N32-Menensesteenweg

Er wordt opgemerkt dat deze autohandels zich reeds hele tijd volledig in orde gesteld hebben en het dan ook niet rechtvaardig is dat deze handelszaken niet dezelfde mogelijkheden tot uitbreiding krijgen die bestaande autohandels met asterisk wel krijgen (op aangrenzende percelen tot max. 10.000m²). Dit moet worden aangepast.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO gaat niet akkoord met de suggestie van de gemeente Moorslede om binnen het lint N32 Roeselare-Menen op zoek te gaan naar terreinen die geschikt zijn voor nieuwe autohandelszaken (herlocalisatie). Indien autohandelszaken niet kunnen behouden blijven op basis van voorliggend PRUP dan moet uitgeweken worden naar een bedrijventoneel langs het lint waar deze activiteiten wel zijn toegelaten of naar het specifiek bedrijventerrein voor autohandelszaken zoals voorzien in de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Roeselare.

De vraag tot een meer geïntegreerde aanpak kan door de PROCORO onderschreven worden, maar gelet op de verschillende bevoegdheden (Wonen/reca/...gemeente) (gewestweg-vlaanderen) is dit niet zo evident. De PROCORO denkt dat voor de voornaamste facetten (éénvormigheid, verkeersveiligheid, parkeren,...) vooral kan ingespeeld worden via het streefbeeld dat voor de volledige N32 in opmaak is.

De PROCORO kan niet ingaan op de vraag van de gemeente om meer ruimte voor laden en lossen te voorzien op openbaar domein. Welke oplossing is er als een vrachtwagen toekomt om te laden en lossen en er geparkeerde wagens staan? Daarnaast is het openbaar domein van iedereen en valt het niet te verantwoorden hier een ruimtelijke claim op te leggen louter voor autohandelszaken.

Wat betreft de vraag dat de provincie gelet op het feit dat het een provinciaal RUP betreft de taak op zich moet nemen om de handelszaken voldoende te begeleiden, na 5 jaar de screening door te voeren en eventueel verdere nodige stappen te ondernemen lijkt de PROCORO dubbel. Uiteraard is het belangrijk om in het kader van het PRUP voldoende informatie te verschaffen aan iedereen die het aanbelangt. Anderzijds mag een gemeente zijn taak op het vlak van vergunningenbeleid/handhaving niet van zich afschuiven of het nu om een gemeentelijk, gewestelijk of provinciaal RUP gaat. Als vergunningverlenende overheid is hier net een erg belangrijke taak weggelegd voor de gemeentes. De PROCORO gaat wel akkoord dat het nuttig is om gelet op de voorschriften 1.2.1 en 2.2.1, 5 jaar na de inwerkingtreding van dit PRUP een screening op te maken

en zo duidelijkheid te verschaffen. Het is aangewezen dat de provincie samen met gemeenten dit tijdig opvolgen.

De PROCORO volgt de opmerking van het gemeentebestuur dat de autohandelszaken gelegen in het deelPRUP Menensesteenweg ook de mogelijkheid zouden moeten krijgen om uit te breiden op aangrenzende percelen tot max.10.000m². Het kan evenwel niet de bedoeling zijn dat deze mogelijkheid ook bestaat voor andere bedrijvigheid naast autohandelszaken. Hier moet in de voorschriften omzichtig mee omgesprongen worden.

3. Stad Roeselare (CBS 14/05/2012, ontvangst procoro 13/06/2012)

Bij de afzonderlijke PRUP's die per gemeente worden opgesteld wordt de vraag gesteld of de algemene visie omtrent de autohandel na het openbaar onderzoek zal blijven bestaan. Hierbij wordt het advies herhaald van het deelrup Autohandelslint N32 Roeselare:

- de artikelen op het bestemmingsplan dienen te worden afgetoetst met de legende en met de stedenbouwkundige voorschriften. Deze blijken niet helemaal overeen te komen.

- de stad heeft een opmerking bij de autohandelszaken die met een stersymbool zijn aangeduid (dit symbool vervalt als na 5jaar na inwerkingtreding van dit PRUP niet aan de inrichtingsprincipes is voldaan). De stad merkt op dat bepaalde autohandelszaken reeds inspanningen/investeringen gedaan hebben om hun terrein op orde te stellen en dat de stad hier reeds van voor de opmaak van dit PRUP vergunningen heeft voor afgeleverd. Deze stroken niet volledig met de inrichtingsprincipes van het ontwerp-PRUP. Uiteindelijk kan het probleem bestaan dat het terrein door zijn vorm en bestaande inrichting, de uitvoering van deze inrichtingsprincipes onmogelijk maakt.

De stad wenst met deze autohandelszaken rekening te houden zodat deze autohandelszaken hun gedane investeringen/inspanningen niet hoeven te hernemen om de in het PRUP voorziene ontwikkelingsperspectieven veilig te stellen. Men vraagt dan ook om in de voorschriften een bepaling te voorzien die hiermee rekening houdt.

- niet vergunde autohandelszaken zonder stersymbool

De stad vraagt aan de provincie wat er dient te gebeuren met de bestaande niet-vergunde autohandels en of ze op dat vlak van handhaving het initiatief neemt.

- vergunde autohandelszaken zonder stersymbool

De stad vraagt om voor de bestaande autohandelszaken die over de nodige vergunningen beschikken een bestaanszekerheid te voorzien door middel van een variant op het stersymbool. De activiteiten van autohandel moeten ook hier kunnen verder blijven bestaan, ook bij overname. Deze variant slaat op enige flexibiliteit inzake het uitvoeren van de inrichtingsprincipes. Het betreft autohandelszaken die op hun huidige site omwille van vrije ruimte niet kunnen uitbreiden.

- stedenbouwkundige voorschriften artikel 5: gebied met mogelijkheden voor grootschalige autohandelszaken

De stad wenst artikel 3.2.7 verder aan te vullen zodat bij de oprichting van een nieuwe grootschalige autohandelszaak op een hoogwaardig architecturaal niveau dient gebouwd te worden. Dit kruispunt (grote ring- Meensesteenweg) wordt gezien als een belangrijke toegangspoort en de reeds gerealiseerde bedrijfsgebouwen op deze site getuigen reeds van een hoogwaardig architecturaal niveau. De stad verwijst hiervoor onder meer naar de bepalingen hieromtrent in hun ontwerp GRS.

- de inrichtingsprincipes bij artikelen 2,4 en 5 dienen cfr. Het advies van de plenaire vergadering aangevuld/aangepast worden:

- Geen auto's vooraan in open lucht (verkoopsplein), wel een loods met kwaliteitsvolle architectuur waarin wagens kunnen worden gestald;
- Enkele (2-3) wagens vooraan als blikvanger kunnen overwogen worden, indien dit op een verantwoorde manier in de voortuin wordt ingewerkt;
- Wagens in open lucht achteraan het perceel, niet zichtbaar vanop de openbare weg;
- Loods en omgevingsaanleg in duurzame en kwaliteitsvolle materialen;
- Bij het laden en lossen zal toch vaak op het openbaar domein geparkeerd worden (fietspad/voetpad) waardoor fietser en voetgangers belemmerd zullen worden (bv. Geaccidenteerde voertuigen die met vorklift van vrachtwagen moeten gehaald worden). De voorziene 4meter breedte zal dus niet volstaan en bij het voorzien van een laad-en loszone palend aan het openbaar domein zou daarom een bufferzone voorzien moeten worden naar het openbaar domein toe.
- De optie voorzien dat autohandelszaken met grote percelen worden verplicht om voldoende ruimte op eigen terrein te voorzien zodat manoeuvreerbewegingen voor vrachtwagens op eigen terrein mogelijk worden in plaats van op de N32.
- Er wordt niet aangetoond hoeveel parkeerplaatsen voor het personeel moet worden voorzien en waar deze moeten worden ingeplant.
- De stad merkt op dat bij de bepalingen omtrent publiciteit van de artikelen 4 en 5, publiciteit en lichtbakken niet zijn toegelaten. Dit is niet het geval bij artikel 2. De stad wenst om op

vlak van publiciteit te streven naar een homogeen uitzicht en vraagt om ook in dit artikel 2 lichtbakken en publiciteit niet toe te laten.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO stelt vast dat de stad een identiek advies heeft geformuleerd voor de buurgemeenten als op het PRUP binnen de eigen gemeente. Ze verwijst voor haar advies naar de behandeling van het advies bij het PRUP autohandelslint N32 Roeselare en geeft voor dit PRUP hetzelfde advies.

Er werden geen andere adviezen ontvangen.

OPMERKINGEN EN BEZWAREN

B2 bezwaarindiener schetst de toestand van de reeds jaren bestaande autohandelszaak waarbij men tracht in orde te zijn met alle opgelegde wetten. In 2005 deed men dan ook de nodige investeringen conform de voorwaarden van de milieuvergunning (vloeiëstofdichte ondergrond, filters onder beton,...). In 2008 volgde een onverwachts bezoek van de provincie waarbij alles gecontroleerd werd en gesteld werd dat het bijna helemaal in orde was maar dat vooraan het terrein en opzij nog een groenbuffer moest aangelegd worden. Hierdoor moest een deel van de beton terug uitgebroken worden, wat gebeurde op basis van een stedenbouwkundige vergunning verleend in 2009.

Op de infovergadering april 2012 vernemen wij nu dat er vooraan het terrein geen groenbuffering moet voorzien worden, maar wel achteraan het terrein, wat precies het tegenovergestelde is van wat ons in 2008 opgelegd was. Bezwaarindiener vraagt zich af waarmee we bezig zijn als je in 2008 voor €10.000 kosten moet doen die achteraf niet nodig blijken. Na deze situatieschets worden opmerkingen geformuleerd op de voorschriften:

- het voorzien van 2 permanent toegankelijke parkeerplaatsen kan enkel op de zijkant van het terrein en dan zou een aanpassing moeten gebeuren voor het oprijden

- daarnaast gaat bezwaarindiener niet akkoord met de opgelegde laad- en loszone voor de omheining. Vooreerst had de firma vroeger een laad en loszone buiten het terrein die werd onteigend voor de aanleg van het fietspad. Tevens is het terrein van de autohandelszaak zelf groot genoeg zodat oprijden en keren voor vrachtwagens (tot 8 auto's) mogelijk is waardoor er geen sprake is van onveiligheid of verkeershinder. Bezwaarindiener haalt aan zelf 3 principes te hanteren waarom nooit wagens worden geladen op straat:

- Zelf voorzien van een groot genoeg terrein
- Onveilig voor de andere weggebruikers en fietsers
- Met heftruck mag men niet buiten terrein rijden

Bezwaarindiener geeft mee dat het onmogelijke is om de omheining te verplaatsen wel zouden zij een codeklavier monteren aan de voorpoort om vaste klanten altijd te kunnen laten oprijden. De voorpoort permanent openlaten zou ongetwijfeld leiden tot diefstal.

Bij dit bezwaar werd een plan als bijlage gevoegd. (zie origineel bezwaar)

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

Bezwaarindiener verwijst naar een ongecontroleerd bezoek van de provincie anno 2008, hier zal waarschijnlijk bedoeld worden de handhavingsdienst van het Vlaams Gewest, aangezien de provincie zelf geen handhavingsdienst heeft. Bezwaarindiener betreurt het dat in 2008 werken zijn opgelegd die bij de goedkeuring van voorliggend PRUP niet meer noodzakelijk zouden zijn. De PROCORO stelt dat de gedane investeringen enkel een meerwaarde kunnen zijn voor de autohandelszaak en dat deze niet ongedaan dienen gemaakt te worden met dit PRUP. Bezwaarindiener stelt tevens dat 2 parkeerplaatsen voor bezoekers permanent toegankelijk maken op eigen terrein een aanpassing zou vragen voor het op- en afrijden. De PROCORO neemt hier kennis van en stelt dat de mogelijkheid er wel is om te voldoen aan dit inrichtingsprincipe. Bezwaarindiener heeft tevens bezwaar tegen het permanent toegankelijk moeten zijn van de laad- en loszone. De PROCORO volgt de bezwaarindiener en stelt dat voorwaarde om laad-en loszone op eigen terrein en permanent toegankelijk te voorzien niet overeenkomt met de globale bestaande toestand en als dusdanig enorme kosten zou veroorzaken voor de handelszaken. De voorwaarde om laden en lossen op eigen terrein te voorzien dient behouden te blijven maar de eis om deze permanent toegankelijk te maken wordt best geschrapt uit de voorschriften.

B3 vraagt dat in het dossier rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van hoogspanningsleidingen (IW226 en IW312) in het gebied. Men vraagt de hoogspanningsinstallaties op te nemen op de plannen en in de stedenbouwkundige voorschriften rekening te houden met de geldende veiligheidsvoorschriften zowel ten opzichte van de pylons als de hoogspanningslijnen zelf. Er wordt een standaardtekst meegegeven die hiervoor kan gebruikt worden.

Bij deze aanbevelingen werd een bijlage toegevoegd omtrent de veiligheidsvoorschriften bij de uitvoering van werken in de nabijheid van bovengrondse hoogspanningslijnen.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

Wat betreft de vraag om de hoogspanningsleidingen op het verordend plan op te nemen adviseert de PROCORO dit niet te doen. Wel wordt gevraagd het algemeen voorschrift die werken van algemeen nut mogelijk maakt aan te vullen met volgend passage: 'Alle werken, handelingen en wijzigingen voor de exploitatie en de wijzigingen van een hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden zijn toegelaten.' Voorts wijst de PROCORO er op dat de geldende regelgeving omtrent hoogspanningsleidingen onverminderd van kracht blijft.

B4 bezwaarindiener schetst de situatie van de twee autohandelszaken die gelegen zijn langs de Meensesteenweg in gebied C en van het typologie 1 zijn. (zie foto's in bijlage bij origineel bezwaar). Daarna wordt kort weergegeven wat de bepalingen uit het beleidskader en het PRUP zijn voor deze zone en volgen de bezwaren:

- groenscherm

Bezwaarindiener vraagt de mogelijkheid om groenzone aan achterzijde te voorzien op de achterliggende aanpalende percelen (weide) aangezien deze ook eigendom zijn van bezwaarindiener.

- parking bezoekers en laad- en loszone

Wat betreft de voorschriften stelt bezwaarindiener dat deze geen rekening houden met de specifieke kenmerken van de uitbating: nl. tweede handsvoertuigen die niet beschadigd zijn en dus niet met een oplegger worden vervoerd. Er is dan ook geen huidig of toekomstig probleem naar laden en lossen op de rijweg. Bovendien zou een vrij te bereiken laad- en loszone een aantal negatieve effecten hebben; nutteloze inname terrein, extra op- en afrijbewegingen N32 voor parkeren van mensen die geen bezoekers zijn van de autohandel wat in strijd is met het streefdoel uit de toelichtingsnota.

Bezwaarindiener vraagt dan ook om voor laad- en loszone een uitzondering te voorzien voor autohandel waarbij de leveringen niet via trekker- en oplegger gebeuren.

Ten slotte wordt gevraagd dat gelet op de specifieke situatie (twee autohandels in onmiddellijke nabijheid van elkaar) het mogelijk wordt gemaakt dat parking bezoekers en/of laad-en loszone (indien deze behouden blijft) kan voorzien worden op één perceel en ook geldig is voor het tweede.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

PROCORO gaat niet akkoord met de vraag van bezwaarindiener om het groenscherm aan de achterzijde te mogen voorzien op de aanpalende percelen. Het is het opzet van het PRUP deze activiteiten niet verder in het achterliggend landschap te laten dringen enerzijds en ze landschappelijk te bufferen anderzijds.

De PROCORO vraagt om te onderzoeken of een uitzondering voor laad- en loszone voor kleinere autohandelszaken (bijv. die maximaal 25wagens kunnen stallen) dient voorzien te worden in de voorschriften.

Wat betreft de vraag om parking voor bezoekers en laad- en loszone slechts bij één van de twee in eigendom zijnde autohandelszaken te moeten voorzien kan de PROCORO niet akkoord gaan.

Aangezien niets belet om als twee autonome handelszaken te fungeren is het maar zeer de vraag hoe dit dan effectief zal kunnen gerealiseerd worden. Daarnaast is het zeer de vraag of de bezoekende klanten zich enkele tientallen meters verder zullen parkeren als ze op een andere locatie een wagen naar hun zin hebben zien staan.

B6 bezwaarindiener vraagt hun geval individueel te bekijken aangezien zij een kleine autohandel hebben (ca. 700m²) en dit niet op dezelfde manier kan beoordeeld worden als grote autohandels (vb. 3000m²) met een grotere dynamiek.

Bij ons gaat het om 12 auto's per maand die opgehaald worden door vaste klanten, tijdens de openingsuren, opgehaald met nummerplaat of klein transport die perfect op het terrein past. Poort is 5,8m breed en de parkin 32m lang (zie bijlage bij origineel bezwaar).

Zowel op vandaag als in de toekomst doen wij alle laden en lossen op eigen terrein, tevens slaapt niemand op ons terrein. Klanten slapen geregeld in en hotel. Het bureau is volledig vergund en werd in 2008 gebouwd.

Ivm het minimum aantal parkeerplaatsen wordt aangehaald dat er op vandaag reeds vier parkeerplaatsen voor klanten op eigen terrein voorzien zijn. Dit inrichten op 'openbaar' terrein is niet haalbaar vanwege de groene strook van de gemeente.

We hebben een zeer klein bedrijf in vergelijking met de collega's, verkopen zeer weinig wagens, er vindt geen laden en lossen plaats rond ons terrein en de breedte van ons terrein bedraagt minder dan 50m.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO volgt bezwaarindiener waar die stelt dat, het voorzien van laad- en loszone en parkeerplaatsen voor bezoeker die permanent toegankelijk is, niet haalbaar is en vraagt dit voorschrift aan te passen zoals hierboven reeds aangehaald.

B8 bezwaarindiener wenst te wijzen op enkele materiële misslagen die allicht voortvloeien uit een hernummering van de artikels:

- op het grafisch plan staat de paars gearceerde zone aangestipt als een zone "art.3". Nochtans bevatten de stedenbouwkundige voorschriften geen artikel 3, zodat op het grafisch plan "art.2" zou moeten staan.
- in de legende van grafisch plan wordt gesproken over een "gebied met mogelijkheden voor autohandel (overdruk), daar waar de stedenbouwkundige voorschriften spreken van een "gebied met uitbreidingsmogelijkheden voor autohandel (overdruk)"
- in art.2.2.1. staat te lezen dat de overdruk in art.4 onder bepaalde voorwaarden vervalt na 5 jaar. Dit moet wellicht "de overdruk in art.2" zijn.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO neemt kennis van enkele materiële misslagen die allicht voortvloeien uit een hernummering van de artikels en vraagt deze waar nodig aan te passen:

- op het grafisch plan staat de paars gearceerde zone aangestipt als een zone "art.3". Nochtans bevatten de stedenbouwkundige voorschriften geen artikel 3, zodat op het grafisch plan "art.2" zou moeten staan.
- in de legende van grafisch plan wordt gesproken over een "gebied met mogelijkheden voor autohandel (overdruk), daar waar de stedenbouwkundige voorschriften spreken van een "gebied met uitbreidingsmogelijkheden voor autohandel (overdruk)"
- in art.2.2.1. staat te lezen dat de overdruk in art.4 onder bepaalde voorwaarden vervalt na 5 jaar. Dit moet wellicht "de overdruk in art.2" zijn.

B9 bezwaarindiener stelt dat zijn terrein te smal en onvoldoende groot is om een laad- en loszone op eigen terrein mogelijk te maken. Momenteel worden soms wagens geladen (lossen steeds op eigen terrein) op de strook tussen de omheining en het fietspad, er is daar namelijk plaats op openbaar terrein zonder het fietspad of de rijweg te belemmeren. Ook de bezoekers van ons bedrijf en andere handelszaken maken hier gebruik van. Aangezein er een uitzondering werd gemaakt voor de autohandelszaken 19,20b en 67 vanwege de vorm van het perceel had bezwaarindiener ook graag de toestemming gekregen om in de toekomst verder dit deel van het openbaar domein te mogen gebruiken om te laden.

Daarnaast hoopt bezwaarindiener dat deze nieuwe verplichtingen en maatregelen niet enkel gelden voor de autohandel maar ook voor alle andere handelszaken langs deze weg en ook voor alle autohandelszaken in de provincie en niet enkel deze langs de N32.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO kan niet ingaan op de vraag van de bezwaarindiener om meer ruimte voor laden en lossen te voorzien op openbaar domein. Welke oplossing is er als een vrachtwagen toekomt om te laden en lossen en er geparkeerde wagens staan? Daarnaast is het openbaar domein van iedereen en valt het niet te verantwoorden hier een ruimtelijke claim op te leggen louter voor autohandelszaken. Wel stelt de PROCORO dat de voorwaarde om laad-en loszone op eigen terrein maar voor de afzetting te voorzien niet overeenkomt met de globale bestaande toestand en als dusdanig enorme kosten zou veroorzaken voor de handelszaken. De voorwaarde om laden en lossen op eigen terrein te voorzien dient behouden te blijven maar de eis om deze permanent toegankelijk te maken wordt best geschrapt uit de voorschriften. Wat betreft de verwijzing naar autohandelszaken 19,20b en 67 stelt de PROCORO dat deze geen deel uitmaken van dit PRUP N32 Moorslede, noch van een ander PRUP omtrent de autohandelszaken langsheen de N32. Hieromtrent zijn aldus geen bepalingen opgenomen.

Er werden geen andere bezwaarschriften ontvangen.

De PROCORO stelt éénparig voor om :

- aanpassingen die voortvloeien uit de ander Provinciale RUPs N32, die ook in deze RUP van toepassing zijn, ook hier aan te passen zodat de gemeenschappelijke voorschriften van de 5 Provinciale RUP's over de autohandel hetzelfde blijven

4.4. Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan PRUP Autohandelslint N32 te Ledegem

Overzicht adviezen, opmerkingen en bezwaren n.a.v. openbaar onderzoek 16/04/2012 – 14/06/2012 over het ontwerp provinciaal RUP

ADVIEZEN VAN OVERHEDEN

1. Vlaamse Regering (M.B. 08/06/2012, ontvangst procoro 12/06/2012 (mail) 14/06/2012 (brief))

De minister stelt in zijn advies dat het RUP uitvoering geeft aan het provinciaal beleidskader en de principes en uitgangspunten ervan gebiedgericht vertaald. Tevens wordt gesteld dat het RUP integraal is gelegen in het buitengebied en de doelstelling van het RUP conform de vooropgestelde visie is voor het buitengebied. Voor wat betreft de herbevestigde agrarische gebieden stelt zich eveneens geen probleem daar het een bestending van de bestaande toestand betreft.

De minister betreurt wel dat de verkavelingen binnen de plancontour niet worden opgeheven, waardoor een samenhangend beleid in het gedrang zou kunnen komen. Tevens wordt er op gewezen dat de ontwikkelingsperspectieven die worden geboden enkel van toepassing kunnen zijn op de hoofdzakelijk vergunde geachte constructies en activiteiten. Men vraagt dit zo op te nemen in de voorschriften.

Daarnaast wordt het wenselijk geacht om in de voorschriften expliciet op te nemen dat nieuwe activiteiten kunnen voor zover zij minder storend en/of hinderlijk zijn voor hun omgeving (op basis van de aard van de activiteit, mobiliteitsprofiel,...).

Er wordt vastgesteld dat aan alle verplichtingen inzake effectenrapporten is voldaan. Werd wordt gevraagd de grafische voorstelling aan te passen zoals de schaal te vergroten en/of de inkleuring nauwkeuriger te laten verlopen.

Het PRUP wordt door de minister gunstig geadviseerd op voorwaarde dat enkel hoofdzakelijk vergund geachte constructies en activiteiten in aanmerking komen voor ontwikkelingsperspectieven en dat een samenhangend beleid voor de ganse strip langsheen de N32 op lange termijn wordt gegarandeerd.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO begrijpt de vraag van Vlaanderen om op te nemen dat enkel vergunde en vergund geacht constructies en activiteiten in aanmerking zouden mogen komen voor de geboden ontwikkelingsperspectieven. De PROCORO wenst evenwel te wijzen op het feit dat in 2003 door toenmalig minister van ruimtelijke ordening Van Mechelen opdracht werd gegeven om werk te maken van de problematiek omtrent de autohandelszaken langsheen de N32. Toen was reeds al duidelijk dat niet enkel naar de loutere vergunningstoestand zou kunnen worden gekeken. Het lijkt dan ook aangewezen om gelet op de historisch gegroeide situatie en het gebrek aan communicatie/handhaving van de overheid in het verleden zich niet volledig op de vergunningstoestand vast te pinnen, maar uit te gaan van een goede ruimtelijke ordening. De PROCORO is voorstander om prioriteit te geven aan de planologie zodat duidelijkheid en rechtszekerheid kan geboden worden enerzijds. Anderzijds kan zo beter ingezet worden op ruimtelijke kwaliteit en zijn er meer garanties dat er op termijn effectief zaken zullen verbeteren. Tenslotte zorgt het stand-stillprincipe ervoor dat er geen bijkomende autohandelszaak/dynamiek kan gerealiseerd worden.

De vraag tot een meer geïntegreerde aanpak kan door de PROCORO onderschreven worden, maar gelet op de verschillende bevoegdheden (Wonen/reca/...gemeente) (gewestweg-vlaanderen) is dit niet zo evident. De PROCORO denkt dat voor de voornaamste facetten (éénvormigheid, verkeersveiligheid, parkeren,...) vooral kan ingespeeld worden via het streefbeeld dat voor de volledige N32 in opmaak is.

2. Gemeente Ledegem (gemeenteraad 24/05/2012, ontvangst procoro 04/06/2012)

Door de te lange behandelingstermijnen om tot een opmaak beleidskader te komen, komen vele gegevens niet meer overeen met de huidig bestaande toestand. Voorschriften opleggen op basis van een verouderde inventarisatie is geen goede uitgangspunt en de screening per bedrijf is te summier en soms al achterhaald. Het gemeentebestuur gaat niet akkoord met de gevolgde manier van werken bij de afweging van de verschillende autohandelszaken in het beleidskader. De N32 is voor het gemeentebestuur een economisch gegeven waarbij de dynamiek bij de verschillende handelszaken belangrijk is. Het PRUP is dan ook een gemiste kans. Men had de mogelijkheid om de dynamiek van autohandel in het algemeen te sturen, maar men neemt echter als uitgangspunt het beknotten, beperken, het toepassen van een standstill-principe en het uitdoven van deze

economische activiteit. Ook is het gemeentebestuur voorstander van een gelijke behandeling van alle handels- en/of economische activiteiten die er volgens het gewestplan mogelijk zijn, dus niet enkel autohandelszaken. Met de gepaste inrichtingsvoorwaarden is deze optie zeker realiseerbaar en zodoende kan er dan afgestapt worden van het standstill-principe. Het inplanten van een nieuwe zaak, zelfs autohandelszaak, moet mits de nodige vergunningen en inrichtingsvoorwaarden mogelijk blijven. Als voorbeeld wordt een autohandelszaak aangehaald die niet voldoet aan het beleidskader en uitgesloten werd en wens te herlokaliseren naar een terrein waar hij wel aan de inrichtingsvoorwaarden kan voldoen maar dit niet mag.

In het typegebied D lijkt enkel een optimalisatie als uitbreidingmogelijkheid te bestaan, de percelen waarop een capaciteitsvergroting nog mogelijk zou zijn worden hier afgeblokt. Dit is tegen de visie van het gemeentebestuur.

Het gemeentebestuur beschouwt de afbakening in verschillende typegebieden op basis van een opgelegde overdruk als erg verwarrend aangezien er voor sommige percelen en soms gedeeltelijke verschillende bestemmingszones mogelijk zijn op basis van het gewestplan en de overdruk. Dit lijkt voor de burger uiterst moeilijk om uit elkaar te houden en het gemeentebestuur vindt het een gemiste kans om per perceel een duidelijke afbakening te maken met slechts één en een éénduidig bestemmingsplan met de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften.

Opmerkingen op de voorschriften:

DeelRUP Autohandel N32

-artikel 0 algemene bepalingen

- 1. Toepassingsgebied: het gemeentebestuur verzoekt dit aan te passen tot alle handelszaken zonder beperkingen of uitsluitingen

- artikel 1. Autohandelluw gebied (overdruk)

- 1.1. bestemming: demogelijkheid tot nieuwe handelszaak wel nog mogelijk maken
- 1.2.1. bestemming: verzoek tot bepaling van de afdwingbaarheid
- 2.2.1. perceelsgrootte: bij een aanliggend perceel toch de uitbreiding toelaten
- 2.2.2. terreinbezetting en verharding: de toename van de bebouwde oppervlakte met slechts 20% is te klein voor de huidige kleine handelszaken en aldus niet rendabel
- 2.2.3. inplanting: het begrip rooilijn dient duidelijker te worden omschreven. Er bestaan namelijk een sterk verschil tussen de huidige rooilijn van de percelen en deze vastgelegd volgens het rooilijnplan dd.13/08/1981. Mede in het kader van dit begrip dient er duidelijkheid te komen wat er zal gebeuren met de stukjes grond die binnen het tracé van het rooilijnplan dd.1981 liggen.
- 2.2.4. maximale bouwhoogte: gelet op de hedendaagse bouwtrant (platte daken) is bouwhoogte van 8m eerder beperkt, het is aangewezen dit aan te passen naar 10m

- artikel 2. Gebied met uitbreidingsmogelijkheden voor bestaande grootschalige autohandelszaken (overdruk)

- 2.2.1. inplanting: zien punt 2.2.3. hierboven

DeelRUP Sint-Pieter

- artikel 1 zone voor bedrijvigheid

- 1.1. bestemming: het vastleggen van slechts één activiteit op deze site is niet aangewezen. Gelet op de grootte moeten meerdere activiteiten en een bedrijfswoning per entiteit mogelijk zijn. Het integreren van de woning in de bedrijfsgebouwen is gelet op de bestaande toestand zelfs niet realiseerbaar.
- 1.2.3. maximale bouwhoogte: gelet op de hedendaagse bouwtrant (platte daken) is bouwhoogte van 6,5m eerder beperkt, het is aangewezen dit aan te passen naar 10m
- 1.2.4. circulatie, parkeren, laden en lossen: indien er meerdere activiteiten en of bedrijfsentiteiten andere dan autohandel kunnen komen, impliceert dit ook meerdere in- en uitritten

Advies PROCOROMET éénparigheid van stemmen

1. Toelichtingsnota

De PROCORO gaat niet akkoord met de stelling van de Gemeente Ledegem dat bij de opmaak van het PRUP zou zijn uitgegaan van verouderde en achterhaalde informatie. In tegenstelling tot wat de gemeente Ledegem stelt (en wat ook blijkt uit advisering van andere gemeentes en adviesinstanties) dragen deze PRUP's wel bij tot het sturen van de dynamiek van de autohandel en dit op een ruimtelijk verantwoorde en kwalitatieve manier. De vraag tot een meer geïntegreerde aanpak kan door de PROCORO onderschreven worden, maar gelet op de verschillende bevoegdheden (Wonen/reca/...gemeente) (gewestweg-vlaanderen) is dit niet zo evident. De PROCORO denkt dat voor de voornaamste facetten (éénvormigheid, verkeersveiligheid, parkeren,...) vooral kan ingespeeld worden via het streefbeeld dat voor de volledige N32 in opmaak is. Het stand-still principe werd goedgekeurd in het beleidskader door deputatie en lijkt volgens de PROCORO wel noodzakelijk om de dynamiek in de hand te houden enerzijds en de woonkwaliteit en verkeersleefbaarheid te optimaliseren anderzijds. Daarenboven wenst de PROCORO op te merken dat nog steeds zones (bedrijfszones) werden vrijgelaten waar wel bijkomende autohandelszaken in

een daarvoor geëigende zone mogen worden ondergebracht. Daarenboven is de gemeente bezig met de uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein en kan zij indien gewenst hier ruimte voorzien voor de herlocalisatie van autohandelszaken.

Wat betreft het aangehaalde voorbeeld verwijst de PROCORO naar de hierboven aangehaalde mogelijkheden tot herlocalisatie binnen de zones voor bedrijvigheid. De PROCORO vraagt wel om na te gaan of dit voorbeeld op vandaag een nieuwe vergunde autohandelszaak betreft en indien dit het geval is deze mee op te nemen in het PRUP.

De PROCORO blijft achter de keuze uit het beleidskader staan om op basis van een ruimtelijke insteek een onderscheid te maken in typegebieden en daar ook het toekomstig beleid aan te koppelen. In die optiek is het logisch dat in de D-gebieden (open ruimtes) strengere voorwaarden gelden en uitbreidingsmogelijkheden beperkter zijn. Tenslotte is het zo dat binnen dit autohandelluw gebied wel mag uitgebreid worden maar enkel binnen de bestaande percelen ingenomen door de activiteit (voorschrift 2.2.1.).

De PROCORO begrijpt dat het werken met overdruk voor de burger misschien moeilijk te begrijpen is. De PROCORO is evenwel van mening dat dit hier het geschikte instrument is om zo éénduidig mogelijk invulling te geven aan het beleidskader. Tenslotte is het aan de verschillende overheden om de burger voldoende te informeren (ook gewestplan, bpa's en alle verschillende RUP's zijn voor de meeste burgers erg moeilijk te interpreteren). Tenslotte is bewust gekozen om de overdruk af te stemmen op de zonering van het gewestplan waardoor inderdaad delen van percelen zijn opgenomen.

2. Voorschriften

De PROCORO acht het, gelet op de specifieke oorspronkelijke vraag en het beleidskader in die zin, niet opportuun het toepassingsgebied te verruimen naar alle handelszaken.

Autohandelluwgebied:

Vraag om nieuwe handelszaken mogelijk te maken wordt niet weerhouden daar dit indruist tegen de principes van het goedgekeurde beleidskader, idem wat betreft de vraag om uit te breiden bij een aanliggend perceel.

Aangezien het terrein volledig mag verhard worden, lijkt een maximale toename van 20% voor bebouwing niet te weinig. Er zijn ook geen bezwaren van autohandelaars in die zin toegekomen.

De PROCORO is van mening dat rooilijn nog steeds een éénduidig begrip is. De rooilijn is de grens tussen het openbaar domein en de private eigendommen.

Een rooilijnplan geeft voor een weg met een belangrijke verbindende functie aan waar de (toekomstige) grenslijn zal komen te liggen.

De rooilijn heeft tot doel de openbare weg op een bepaalde breedte te brengen of te handhaven en te beletten dat op deze weg en zijn aanhorigheden bouwwerken worden opgericht

Gronden gelegen binnen tussen de bestaande weg en de rooilijn dienen zich te richten naar de wettelijke bepalingen hieromtrent.

De PROCORO acht het gelet op het typegebied (autohandelluw gebied) niet opportuun de maximale bouwhoogte op te trekken van 8 naar 10m. De handelszaken zijn immers vaak tussen woningen/tuinen gelegen.

Het verzoek tot bepaling van de afdwingbaarheid slaat op het handhavingsbeleid (op vandaag gewestelijk en gemeentelijk) en dit kan niet via een PRUP vastgelegd worden.

Gebied met uitbreidingsmogelijkheden voor bestaande grootschalige autohandelszaken: zie paragraaf over de rooilijn

DeelRUP Sint-Pieter

De PROCORO volgt de bezwaarindiener niet wat betreft de vraag om meerdere economische entiteiten toe te laten en vraagt het voorschrift van maximaal 1 te behouden.

De PROCORO stelt dat de opgelegde voorschriften wat betreft de hoogte zijn afgestemd op het bestaande sectoraal BPA. Deze kunnen evenwel afgestemd worden op de andere voorschriften waarbij de maximale bouwhoogte op 8m kan bepaald worden.

De PROCORO is van mening dat het een cruciaal onderdeel is van dit PRUP om uitspraken te doen over de afwikkeling op de N32. De opgenomen voorschriften hieromtrent dienen behouden te worden .

3. Stad Roeselare (CBS 14/05/2012, ontvangst procoro 13/06/2012)

Bij de afzonderlijke PRUP's die per gemeente worden opgesteld wordt de vraag gesteld of de algemene visie omtrent de autohandel na het openbaar onderzoek zal blijven bestaan. Hierbij wordt het advies herhaald van het deelrup Autohandelslint N32 Roeselare:

- de artikelen op het bestemmingsplan dienen te worden afgetoetst met de legende en met de stedenbouwkundige voorschriften. Deze blijken niet helemaal overeen te komen.

- de stad heeft een opmerking bij de autohandelszaken die met een stersymbool zijn aangeduid (dit symbool vervalt als na 5jaar na inwerkingtreding van dit PRUP niet aan de inrichtingsprincipes is voldaan). De stad merkt op dat bepaalde autohandelszaken reeds inspanningen/investeringen gedaan hebben om hun terrein op orde te stellen en dat de stad hier reeds van voor de opmaak van dit PRUP vergunningen heeft voor afgeleverd. Deze stroken niet volledig met de inrichtingsprincipes van het ontwerp-PRUP. Uiteindelijk kan het probleem bestaan dat het terrein door zijn vorm en bestaande inrichting, de uitvoering van deze inrichtingsprincipes onmogelijk maakt.

De stad wenst met deze autohandelszaken rekening te houden zodat deze autohandelszaken hun gedane investeringen/inspanningen niet hoeven te hernemen om de in het PRUP voorziene ontwikkelingsperspectieven veilig te stellen. Men vraagt dan ook om in de voorschriften een bepaling te voorzien die hiermee rekening houdt.

- niet vergunde autohandelszaken zonder stersymbool

De stad vraagt aan de provincie wat er dient te gebeuren met de bestaande niet-vergunde autohandels en of ze op dat vlak van handhaving het initiatief neemt.

- vergunde autohandelszaken zonder stersymbool

De stad vraagt om voor de bestaande autohandelszaken die over de nodige vergunningen beschikken een bestaanszekerheid te voorzien door middel van een variant op het stersymbool. De activiteiten van autohandel moeten ook hier kunnen verder blijven bestaan, ook bij overname. Deze variant slaat op enige flexibiliteit inzake het uitvoeren van de inrichtingsprincipes. Het betreft autohandelszaken die op hun huidige site omwille van vrije ruimte niet kunnen uitbreiden.

- stedenbouwkundige voorschriften artikel 5: gebied met mogelijkheden voor grootschalige autohandelszaken

De stad wenst artikel 3.2.7 verder aan te vullen zodat bij de oprichting van een nieuwe grootschalige autohandelszaak op een hoogwaardig architecturaal niveau dient gebouwd te worden. Dit kruispunt (grote ring- Meensesteenweg) wordt gezien als een belangrijke toegangspoort en de reeds gerealiseerde bedrijfsgebouwen op deze stite getuigen reeds van een hoogwaardig architecturaal niveau. De stad verwijst hiervoor onder meer naar de bepalingen hieromtrent in hun ontwerp GRS.

- de inrichtingsprincipes bij artikelen 2,4 en 5 dienen cfr. Het advies van de plenaire vergadering aangevuld/aangepast worden:

- Geen auto's vooraan in open lucht (verkoopsplein), wel een loods met kwaliteitsvolle architectuur waarin wagens kunnen worden gestald;
- Enkele (2-3) wagens vooraan als blikvanger kunnen overwogen worden, indien dit op een verantwoorde manier in de voortuin wordt ingewerkt;
- Wagens in open lucht achteraan het perceel, niet zichtbaar vanop de openbare weg;
- Loods en omgevingsaanleg in duurzame en kwaliteitsvolle materialen;
- Bij het laden en lossen zal toch vaak op het openbaar domein geparkeerd worden (fietspad/voetpad) waardoor fietser en voetgangers belemmerd zullen worden (bv. Geaccidenteerde voertuigen die met vorklift van vrachtwagen moeten gehaald worden). De voorziene 4meter breedte zal dus niet volstaan en bij het voorzien van een laad-en loszone palend aan het openbaar domein zou daarom een bufferzone voorzien moeten worden naar het openbaar domein toe.
- De optie voorzien dat autohandelszaken met grote percelen worden verplicht om voldoende ruimte op eigen terrein te voorzien zodat manoeuvreerbewegingen voor vrachtwagens op eigen terrein mogelijk worden in plaats van op de N32.
- Er wordt niet aangetoond hoeveel parkeerplaatsen voor het personeel moet worden voorzien en waar deze moeten worden ingeplant.
- De stad merkt op dat bij de bepalingen omtrent publiciteit van de artikelen 4 en 5, publiciteit en lichtbakken niet zijn toegelaten. Dit is niet het geval bij artikel 2. De stad wenst om op vlak van publiciteit te streven naar een homogeen uitzicht en vraagt om ook in dit artikel 2 lichtbakken en publiciteit niet toe te laten.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO stelt vast dat de stad een identiek advies heeft geformuleerd voor de buurgemeenten als op het PRUP binnen de eigen gemeente. Ze verwijst voor haar advies naar de behandeling van het advies bij het PRUP autohandelslint N32 Roeselare en geeft voor dit PRUP hetzelfde advies.

Er werden geen andere adviezen ontvangen.

OPMERKINGEN EN BEZWAREN

B1 vraagt dat in het dossier rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van hoogspanningsleidingen (IW226 en IW312) in het gebied. Men vraagt de hoogspanningsinstallaties op te nemen op de plannen en in de stedenbouwkundige voorschriften rekening te houden met de geldende veiligheidsvoorschriften zowel ten opzichte van de pylonen als de hoogspanningslijnen zelf. Er wordt een standaardtekst meegegeven die hiervoor kan gebruikt worden.

Bij deze aanbevelingen werd een bijlage toegevoegd omtrent de veiligheidsvoorschriften bij de uitvoering van werken in de nabijheid van bovengrondse hoogspanningslijnen.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

Wat betreft de vraag om de hoogspanningsleidingen op het verordend plan op te nemen adviseert de PROCORO dit niet te doen. Wel wordt gevraagd het algemeen voorschrift die werken van algemeen nut mogelijk maakt aan te vullen met volgend passage: 'Alle werken, handelingen en wijzigingen voor de exploitatie en de wijzigingen van een hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden zijn toegelaten.' Voorts wijst de PROCORO er op dat de geldende regelgeving omtrent hoogspanningsleidingen onverminderd van kracht blijft.

B2 bezwaarindiener wenst bezwaar in te dienen tegen de niet-opname van hun bedrijf in het RUP - vergunningstoestand

Bezwaarindiener stelt dat bij de interpretatie van "geacht vergund" (gebouwen bestaande van voor 1962, functies bestaande van voor 9 september 1984) voorbij wordt gegaan aan twee fundamentele principes ikv vergunningen beleid:

- Artikel 4.2.14. van het VCRO: constructies bestaand van voor de inwerkingtreding van het Gewestplan worden beschouwd als zijnde "geacht vergund" in zo verre dit niet wordt tegengesproken middels een proces-verbaal of niet-anoniem bezwaarschrift binnen de vijf jaar na optrekken constructie;
- Decreet 18 mei 1999 (in werking getreden 01 mei 2000): het gebruikelijk stallen van voertuigen, materialen, is pas vergunningsplichtig geworden vanaf 01 mei 2000. Voorheen diende bijgevolg geen vergunning aangevraagd te worden en kon trouwens geen worden verkregen. Refererend naar de theorie inzake de "functiewijzigingen" dient het stallen van voertuigen en materialen dan ook te worden beschouwd als zijnde "geacht vergund".

- RSV en PRS-WV

Bezwaarindiener stelt dat het perceel voldoet aan de hoofdprincipes van het RSV en PRS-WV:

- Ledegem wordt gecatalogeerd als "bedrijfsondersteunend hoofddorp";
- Gelet op de ligging palend aan een lint van landelijk woongebied wordt ook voldaan aan het principe van "de bundeling van activiteiten of zonevreemde bedrijven bij kernen en overige woonconcentraties".

- Inrichtingsprincipes

Bezwaarindiener stelt dat het bedrijf integraal voldoet aan de op pagina 42 voorziene inrichtingsprincipes:

- Het bedrijf beschikt over de gewenste ruimte om te voldoen aan de inrichtingsvoorwaarden voorzien voor type-C of D-gebied en type-2-autohandel
- De inrichting voldoet eveneens aan de principes van ontsluiting/toegang, laden lossen op eigen terrein, afsluitingen, architecturaal voorkomen, publiciteit
- Er is ook voldoende ruimte om groenbeplanting te voorzien conform de inrichtingsvoorwaarden van het PRUP.

Bezwaarindiener verwijst naar het schrijven van de gemeente Ledegem dd. 07/10/2011 en vraagt om hun bedrijf alsnog op te nemen in het ontwerp-RUP.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO gaat niet in op de vraag om de autohandelszaak mee op te nemen in het PRUP daar bij de uitgangspunten stevast gekozen is het agrarisch gebied buiten beschouwing te laten. Dit ingegeven vanuit volgende motivatie:

- het agrarisch gebied komt niet in aanmerking voor de ontwikkeling van dergelijke activiteiten
- indien deze activiteiten toch zouden blijken volledig vergund te zijn, doet dit PRUP hier geen afbreuk aan

De PROCORO merkt bovendien op dat het plangebied niet meer kan uitgebreid worden na het openbaar onderzoek.

B5 bezwaarindiener wenst te wijzen op enkele materiële misslagen die allicht voortvloeien uit een henummering van de artikels:

- op pagina 4 van de stedenbouwkundige voorschriften staat in art. 1.1.2.1, tweede lid te lezen dat de overdruk in art.2 vervalt als vijf jaar na de inwerkingtreding van het RUP niet is voldaan aan bepaalde voorschriften. Dit moet allicht "art 1" zijn.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO vraagt om enkele materiële misslagen die allicht voortvloeien uit een hernummering van de artikels aan te passen:

- op pagina 4 van de stedenbouwkundige voorschriften staat in art. 1.1.2.1, tweede lid te lezen dat de overdruk in art.2 vervalt als vijf jaar na de inwerkingtreding van het RUP niet is voldaan aan bepaalde voorschriften. Dit moet allicht "art 1" zijn.

B6 en B12 (identieke bezwaren ingediend bij gemeente en PROCORO) bezwaarindiener wenst opmerkingen over te maken met betrekking tot het ontwerp RUP en meer in het bijzonder op het deelRUP Sint-Pieter.

Vooreerst wordt opgemerkt dat het deelplan in het Zuiden niet de perceelsgrens volgt en bezwaarindiener stelt zich de vraag of dit al dan niet de bedoeling is. Als de bufferzone moet aangelegd worden op het buurperceel (niet in eigendom) kan hiermee akkoord gegaan worden. Indien dit echter op eigen terrein dient te gebeuren niet (ut infra).

A. Gelet op de grote diversiteit aan bestaande functies wil bezwaarindiener voor wat de zone "bedrijvigheid" betreft graag de mogelijkheid behouden om kantoor, diensten, handel en horeca en woning als hoofdfunctie mogelijk te maken. Het komt dan aan de vergunningverlenende overheid toe om de afweging te maken. Verder wijst bezwaarindiener op een typefout (sic): "verschilt" in plaats van "verschil".

B. Bezwaarindiener meent dat meer dan één bedrijfseenheid per bebouwingszone niet a priori mag uitgesloten worden. Deze opportuniteit dient door de vergunningverlenende overheid telkens concreet te worden beoordeeld op basis van het bij de stedenbouwkundige aanvraag te voegen inrichtingsplan. De thans ontworpen verordenende voorschriften zullen immers door hun strikte formulering misschien tot nodeloze argumenteringen aanleiding geven, onder meer omtrent de al dan niet toepasselijkheid van art. 4.4.1§1 VCRO. Bezwaarindiener stelt dat het bedrijventerrein ongeveer 12.000m² meet en een gemiddeld perceel voor KMO in Ledegem ongeveer 4.000m² meet. Het lijkt dan ook verspilling van ruimte om te verplichten dat slechts één economische entiteit op dat terrein toegelaten is. Nochtans schrijft het RSV precies voor dat er zuinig moet worden omgegaan met de beschikbare ruimte.

C. Wat betreft de opgelegde kroonlijsthoogte en maximale nokhoogte wordt dit volgens bezwaarindiener best overgelaten aan de vergunningverlenende overheid

D. Ook wat de toegangen betreft stelt bezwaarindiener dat dit niet a priori lineair mag vastgelegd worden, maar dat de ontsluitingsconfiguratie van het terrein eveneens door de vergunningverlenende overheid dient te worden beoordeeld. Ook hier zullen de ontworpen verordenende voorschriften door hun strikte formulering in de praktijk vaak tot nodeloze argumenteringen leiden in het kader van art. 4.4.0. van het VCRO.

E. Bezwaarindiener stelt dat in het RUP geen afmetingen voor de bufferzone worden weergegeven en vraagt om discussies te vermijden:

- Noordzijde buffer van 5m
- Oostzijde volstaat buffer van 1m daar gebied er achter landbouwzone is
- Zuidzijde (als dit op eigen terrein moet, ut supra) is een bufferzone van 3m het maximum haalbare gelet op het feit dat de brandweer rondom de loods moet kunnen

F. Hoewel er op heden twee vergunde woningen op de site aanwezig zijn wordt hiervoor geen overgangsbepaling voorzien, aangezien bepaald wordt dat de woning in de bedrijfsruimte moet worden geïntegreerd. Bezwaarindiener verzoekt dan ook uitdrukkelijk te willen bepalen dat de vergunde woningen verder kunnen verbouwd en desnoods herbouwd worden op de wijze zoals voorzien in de VCRO. De voorgestelde overgangsregeling mag geen afbreuk doen aan het beginsel dat per bedrijfseenheid in situ telkens een wooneenheid is toegelaten.

Wat de parkeerzone voor de bezoekers betreft lijkt de expliciete eis dat deze worden aangelegd in waterdoorlatende materialen niet altijd even aangewezen. Zolang er een autohandel is kan het immers zijn dat bezoekers een wagen parkeren waaruit olie lekt, waar vanuit milieubescherming een verharding aangewezen kan zijn. Het lijkt bezwaarindiener beter dit over te laten aan de vergunningverlenende overheid.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO merkt op dat bezwaarindiener voorstander is om zoveel mogelijk zaken niet in een RUP in te schrijven, maar over te laten aan de vergunningverlenende overheid. De PROCORO is zelf voorstander van RUP's die flexibel genoeg zijn, maar vindt anderzijds dat een RUP voldoende elementen moet vastleggen zoals met dit PRUP op een goede manier gebeurt.

- A. De PROCORO acht het niet opportuun om binnen de zone bedrijvigheid kantoren, handel, diensten, horeca en wonen als hoofdfunctie toe te laten. De opgestelde voorschriften zijn conform andere bedrijvzones.
- B. De PROCORO volgt de bezwaarindiener niet wat betreft de vraag om meerdere economische entiteiten toe te laten en vraagt het voorschrift van maximaal 1 te behouden.
- C. De PROCORO stelt dat de opgelegde voorschriften wat betreft de hoogte zijn afgestemd op het bestaande sectoraal BPA. Deze kunnen evenwel afgestemd worden op de andere voorschriften waarbij de maximale bouwhoogte op 8m kan bepaald worden.
- D. De PROCORO is (in tegenstelling tot de bezwaarindiener) net van mening dat het een cruciaal onderdeel is van dit PRUP om uitspraken te doen over de afwikkeling op de N32. De opgenomen voorschriften hieromtrent dienen behouden te worden
- E. De PROCORO stelt vast dat de voorschriften inderdaad niet éénduidig zijn wat betreft de buffer en best worden aangepast. Er wordt evenwel vastgesteld dat bij de opmaak van het PRUP reeds rekening werd gehouden met de aangehaalde aandachtspunten en dat de buffer zoals ingetekend op het grafisch plan 3m breed is.
- F. De PROCORO volgt bezwaarindiener wat betreft de vergunde zonevreemde woningen, maar stelt vast dat het PRUP hier geen hypotheek op legt. Toch lijkt het wenselijk voor de duidelijkheid te verwijzen naar de geldende bepalingen uit de VCRO.

B8 bezwaarindiener wenst een omzetting van autohandelluw gebied naar gebied met mogelijkheden voor grootschalige autohandel

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO gaat niet akkoord met de vraag van de bezwaarindiener om de zonering van de zones aan te passen. In tegenstelling tot wat de bezwaarindiener stelt is er wel degelijk een duidelijk onderscheid in ruimtelijke configuratie en activiteiten tussen de verschillende zones en is het niet opportuun hier wijzigingen aan aan te brengen.

B9 bezwaarindiener stelt dat zij al jaren een autohandelbedrijf uitbaten op hun perceel en vragen om de inkleuring in het PRUP te herzien. Voor één af andere reden vallen zij juist uit de boot, terwijl hun burens wel ingekleurd zijn als grootschalige autohandel terwijl door geen autohandelszaak aanwezig is.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO gaat niet akkoord met de vraag van de bezwaarindiener om de zonering van de zones aan te passen. In tegenstelling tot wat de bezwaarindiener stelt is er wel degelijk een duidelijk onderscheid in ruimtelijke configuratie en activiteiten tussen de verschillende zones en is het niet opportuun hier wijzigingen aan aan te brengen. Daarenboven is het niet zo dat het terrein van de burens aangegeven zou zijn als een zone voor autohandel terwijl hier geen autohandel aanwezig is. Daarenboven dient opgemerkt te worden dat het voor wat betreft de autohandelszaak van bezwaarindiener gaat om een niet-vergunde autohandelszaak, waardoor deze niet met steraanduiding is opgenomen in het PRUP.

B10 bezwaarindiener vraagt om, gelet op het feit dat zij reeds sinds 2004 een autohandelbedrijf uitbaten, de inkleuring te herzien van hun perceel naar een gebied met mogelijkheden voor een autohandelbedrijf.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO gaat niet akkoord met de vraag van de bezwaarindiener om de zonering van de zones aan te passen. In tegenstelling tot wat de bezwaarindiener stelt is er wel degelijk een duidelijk onderscheid in ruimtelijke configuratie en activiteiten tussen de verschillende zones en is het niet opportuun hier wijzigingen aan aan te brengen.

B11 bezwaarindiener wenst een omzetting van autohandelluw gebied naar gebied met mogelijkheden voor grootschalige autohandel

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO gaat niet akkoord met de vraag van de bezwaarindiener om de zonering van de zones aan te passen. In tegenstelling tot wat de bezwaarindiener stelt is er wel degelijk een duidelijk onderscheid in ruimtelijke configuratie en activiteiten tussen de verschillende zones en is het niet opportuun hier wijzigingen aan te brengen.

Er werden geen andere bezwaarschriften ontvangen.

De PROCORO stelt éénparig voor om :

- aanpassingen die voortvloeien uit de ander Provinciale RUPs N32, die ook in deze RUP van toepassing zijn, ook hier aan te passen zodat de gemeenschappelijke voorschriften van de 5 Provinciale RUP's over de autohandel hetzelfde blijven

4.5. Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan PRUP Autohandelslint N32 te Menen

Overzicht adviezen, opmerkingen en bezwaren n.a.v. openbaar onderzoek 16/04/2012 – 14/06/2012 over het ontwerp provinciaal RUP

ADVIEZEN VAN OVERHEDEN

1. Vlaamse Regering (M.B. 08/06/2012, ontvangst procoro 12/06/2012 (mail) 14/06/2012 (brief))

De minister stelt in zijn advies dat het RUP uitvoering geeft aan het provinciaal beleidskader en de principes en uitgangspunten ervan gebiedgericht vertaald. Tevens wordt gesteld dat het RUP integraal is gelegen in het buitengebied en de doelstelling van het RUP conform de vooropgestelde visie is voor het buitengebied. Voor wat betreft de herbevestigde agrarische gebieden stelt zich eveneens geen probleem daar het een bestemming van de bestaande toestand betreft.

De minister betreurt wel dat de verkavelingen binnen de plancontour niet worden opgeheven, waardoor een samenhangend beleid in het gedrang zou kunnen komen. Tevens wordt er op gewezen dat de ontwikkelingsperspectieven die worden geboden enkel van toepassing kunnen zijn op de hoofdzakelijk vergunde geachte constructies en activiteiten. Men vraagt dit zo op te nemen in de voorschriften.

Daarnaast wordt het wenselijk geacht om in de voorschriften expliciet op te nemen dat nieuwe activiteiten kunnen voor zover zij minder storend en/of hinderlijk zijn voor hun omgeving (op basis van de aard van de activiteit, mobiliteitsprofiel,...).

Er wordt vastgesteld dat aan alle verplichtingen inzake effectenrapporten is voldaan. Wordt wordt gevraagd de grafische voorstelling aan te passen zoals de schaal te vergroten en/of de inkleuring nauwkeuriger te laten verlopen.

Het PRUP wordt door de minister gunstig geadviseerd op voorwaarde dat enkel hoofdzakelijk vergund geachte constructies en activiteiten in aanmerking komen voor ontwikkelingsperspectieven en dat een samenhangend beleid voor de ganse strip langsheen de N32 op lange termijn wordt gegarandeerd.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO begrijpt de vraag van Vlaanderen om op te nemen dat enkel vergunde en vergund geachte constructies en activiteiten in aanmerking zouden mogen komen voor de geboden ontwikkelingsperspectieven. De PROCORO wenst evenwel te wijzen op het feit dat in 2003 door toenmalig minister van ruimtelijke ordening Van Mechelen opdracht werd gegeven om werk te maken van de problematiek omtrent de autohandelszaken langsheen de N32. Toen was reeds al duidelijk dat niet enkel naar de loutere vergunningstoestand zou kunnen worden gekeken. Het lijkt dan ook aangewezen om gelet op de historisch gegroeide situatie en het gebrek aan communicatie/handhaving van de overheid in het verleden zich niet volledig op de vergunningstoestand vast te pinnen, maar uit te gaan van een goede ruimtelijke ordening. De PROCORO is voorstander om prioriteit te geven aan de planologie zodat duidelijkheid en rechtszekerheid kan geboden worden enerzijds. Anderzijds kan zo beter ingezet worden op ruimtelijke kwaliteit en zijn er meer garanties dat er op termijn effectief zaken zullen verbeteren. Tenslotte zorgt het stand-stillprincipe ervoor dat er geen bijkomende autohandelszaak/dynamiek kan gerealiseerd worden.

De vraag tot een meer geïntegreerde aanpak kan door de PROCORO onderschreven worden, maar gelet op de verschillende bevoegdheden (Wonen/reca/...gemeente) (gewestweg-vlaanderen) is dit niet zo evident. De PROCORO denkt dat voor de voornaamste facetten (éénvormigheid, verkeersveiligheid, parkeren,...) vooral kan ingespeeld worden via het streefbeeld dat voor de volledige N32 in opmaak is.

2. Stad Menen (gemeenteraad 16/07/2012, poststempel 25/07/2012, ontvangst procoro 26/07/2012)

De stad Menen heeft het dossier geadviseerd op de gemeenteraad van 11/06/2012, doch verdaagd naar de zitting van 16/07/2012 omdat zij van mening was het dossier maar te moeten adviseren na het openbaar onderzoek.

Het PRUP wordt gunstig geadviseerd mits rekening te houden met volgende opmerkingen:

Bij de stedenbouwkundige voorschriften wordt opgemerkt dat bij het verordenend deel de nummering dient aangepast. (artikel 2 dient gewijzigd in artikel 1, nummering aan te passen ivm verwijzingen naar o.a. 1.2.2)

De visie opgemaakt voor Menen in PRUP autohandelslint N32 wordt best ook geïntegreerd voor de autohandel langs Moeskroenstraat (koppeling met CD-Cars).

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO stelt vast dat het advies van de Stad Menen laattijdig werd ontvangen en als dusdanig onontvankelijk is.

Er werden geen andere adviezen ontvangen.

OPMERKINGEN EN BEZWAREN

1. Elia (07/06/2012, ontvangen 11/06/2012)

Elia vraagt dat in het dossier rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van hoogspanningsleidingen (IW226 en IW312) in het gebied. Men vraagt de hoogspanningsinstallaties op te nemen op de plannen en in de stedenbouwkundige voorschriften rekening te houden met de geldende veiligheidvoorschriften zowel ten opzichte van de pylonen als de hoogspanningslijnen zelf. Er wordt een standaardtekst meegegeven die hiervoor kan gebruikt worden.

Bij deze aanbevelingen werd een bijlage toegevoegd omtrent de veiligheidsvoorschriften bij de uitvoering van werken in de nabijheid van bovengrondse hoogspanningslijnen.

Advies PROCORO

Wat betreft de vraag om de hoogspanningsleidingen op het verordend plan op te nemen adviseert de PROCORO dit niet te doen. Wel wordt gevraagd het algemeen voorschrift die werken van algemeen nut mogelijk maakt aan te vullen met volgend passage: 'Alle werken, handelingen en wijzigingen voor de exploitatie en de wijzigingen van een hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden zijn toegelaten.' Voorts wijst de PROCORO er op dat de geldende regelgeving omtrent hoogspanningsleidingen onverminderd van kracht blijft.

Er werden geen andere bezwaarschriften ontvangen.

De PROCORO stelt éénparig voor om volgende aanpassingen door te voeren:

- nummering aan te passen.
- aanpassingen die voortvloeien uit de ander Provinciale RUPs N32, die ook in deze RUP van toepassing zijn, ook hier aan te passen zodat de gemeenschappelijke voorschriften van de 5 Provinciale RUP's over de autohandel hetzelfde blijven

4.6. Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan PRUP Autohandelslint N32 te Wevelgem

Overzicht adviezen, opmerkingen en bezwaren n.a.v. openbaar onderzoek 16/04/2012 – 14/06/2012 over het ontwerp provinciaal RUP

ADVIEZEN VAN OVERHEDEN

1. Vlaamse Regering (M.B. 08/06/2012, ontvangst procoro 12/06/2012 (mail) 14/06/2012 (brief))

De minister stelt in zijn advies dat het RUP uitvoering geeft aan het provinciaal beleidskader en de principes en uitgangspunten ervan gebiedgericht vertaald. Tevens wordt gesteld dat het RUP integraal is gelegen in het buitengebied en de doelstelling van het RUP conform de vooropgestelde

visie is voor het buitengebied. Voor wat betreft de herbevestigde agrarische gebieden stelt zich eveneens geen probleem daar het een bestemming van de bestaande toestand betreft. De minister betreurt wel dat de verkavelingen binnen de plancontour niet worden opgeheven, waardoor een samenhangend beleid in het gedrang zou kunnen komen. Tevens wordt er op gewezen dat de ontwikkelingsperspectieven die worden geboden enkel van toepassing kunnen zijn op de hoofdzakelijk vergunde geachte constructies en activiteiten. Men vraagt dit zo op te nemen in de voorschriften.

Daarnaast wordt het wenselijk geacht om in de voorschriften expliciet op te nemen dat nieuwe activiteiten kunnen voor zover zij minder storend en/of hinderlijk zijn voor hun omgeving (op basis van de aard van de activiteit, mobiliteitsprofiel,...).

Er wordt vastgesteld dat aan alle verplichtingen inzake effectenrapporten is voldaan. Werd wordt gevraagd de grafische voorstelling aan te passen zoals de schaal te vergroten en/of de inkleuring nauwkeuriger te laten verlopen.

Het PRUP wordt door de minister gunstig geadviseerd op voorwaarde dat enkel hoofdzakelijk vergund geachte constructies en activiteiten in aanmerking komen voor ontwikkelingsperspectieven en dat een samenhangend beleid voor de ganse strip langsheen de N32 op lange termijn wordt gegarandeerd.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO begrijpt de vraag van Vlaanderen om op te nemen dat enkel vergunde en vergund geacht constructies en activiteiten in aanmerking zouden mogen komen voor de geboden ontwikkelingsperspectieven. De PROCORO wenst evenwel te wijzen op het feit dat in 2003 door toenmalig minister van ruimtelijke ordening Van Mechelen opdracht werd gegeven om werk te maken van de problematiek omtrent de autohandelszaken langsheen de N32. Toen was reeds al duidelijk dat niet enkel naar de loutere vergunningstoestand zou kunnen worden gekeken. Het lijkt dan ook aangewezen om gelet op de historisch gegroeide situatie en het gebrek aan communicatie/handhaving van de overheid in het verleden zich niet volledig op de vergunningstoestand vast te pinnen, maar uit te gaan van een goede ruimtelijke ordening. De PROCORO is voorstander om prioriteit te geven aan de planologie zodat duidelijkheid en rechtszekerheid kan geboden worden enerzijds. Anderzijds kan zo beter ingezet worden op ruimtelijke kwaliteit en zijn er meer garanties dat er op termijn effectief zaken zullen verbeteren. Tenslotte zorgt het stand-stillprincipe ervoor dat er geen bijkomende autohandelszaak/dynamiek kan gerealiseerd worden.

De vraag tot een meer geïntegreerde aanpak kan door de PROCORO onderschreven worden, maar gelet op de verschillende bevoegdheden (Wonen/reca/...gemeente) (gewestweg-vlaanderen) is dit niet zo evident. De PROCORO denkt dat voor de voornaamste facetten (éénvormigheid, verkeersveiligheid, parkeren,...) vooral kan ingespeeld worden via het streefbeeld dat voor de volledige N32 in opmaak is.

Er werden geen andere adviezen ontvangen.

OPMERKINGEN EN BEZWAREN

1. Elia (07/06/2012, ontvangen 11/06/2012)

Elia vraagt dat in het dossier rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van hoogspanningsleidingen (IW226 en IW312) in het gebied. Men vraagt de hoogspanningsinstallaties op te nemen op de plannen en in de stedenbouwkundige voorschriften rekening te houden met de geldende veiligheidsvoorschriften zowel ten opzichte van de pylonen als de hoogspanningslijnen zelf. Er wordt een standaardtekst meegegeven die hiervoor kan gebruikt worden.

Bij deze aanbevelingen werd een bijlage toegevoegd omtrent de veiligheidsvoorschriften bij de uitvoering van werken in de nabijheid van bovengrondse hoogspanningslijnen.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

Wat betreft de vraag om de hoogspanningsleidingen op het verordend plan op te nemen adviseert de PROCORO dit niet te doen. Wel wordt gevraagd het algemeen voorschrift die werken van algemeen nut mogelijk maakt aan te vullen met volgend passage: 'Alle werken, handelingen en wijzigingen voor de exploitatie en de wijzigingen van een hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden zijn toegelaten.' Voorts wijst de PROCORO er op dat de geldende regelgeving omtrent hoogspanningsleidingen onverminderd van kracht blijft.

Er werden geen andere bezwaarschriften ontvangen.

Bijkomend merkt de PROCORO éénparig op :

- aanpassingen die voortvloeien uit de ander Provinciale RUPs N32, die ook in deze RUP van toepassing zijn, ook hier aan te passen zodat de gemeenschappelijke voorschriften van de 5 Provinciale RUP's over de autohandel hetzelfde blijven

5. Behandelen van de bewaren en adviezen ingediend nav het openbaar onderzoek voor het PRUP Site Dicogel (Staden)

openbaar onderzoek van 14/05/2012 t.e.m. 13/07/2012 over het ontwerp PRUP

ADVIEZEN VAN OVERHEDEN

A. 1. Vlaamse Regering

M.B. 10/11/2012 – ontvangst PROCORO 10/07/2012 via mail

De site heeft betrekking op een regionaal bedrijventerrein in een specifiek economisch knooppunt en wordt gewijzigd op vraag van de gemeente in functie van lokale voorzieningen. Een kadering in de visie op het economisch knooppunt enerzijds en de gemeentelijke visie anderzijds is aangewezen. De ruimtelijk-economische visie is slechts zeer beperkt opgeladen wat het economische luik betreft. Er worden geen gegevens verstrekt wat het inzicht in de bestaande economische activiteiten en de realisatiegraad van de beschikbare terreinen betreft. Ook wat betreft het toekomstig profiel van het economisch knooppunt ten aanzien van de regio is verdere uitwerking vereist. Er wordt aangegeven dat de afname van 1.3 tot 3.1 ha regionaal bedrijventerrein geen invloed heeft op de visie op het economisch knooppunt gezien de beperkte ruimte-inname. Wordt de taakstelling voor het economisch knooppunt in dezelfde mate aangepast of blijven er voldoende mogelijkheden om binnen de visie op een ruimtelijk verantwoorde wijze eenzelfde taakstelling te realiseren?

Er zijn modaliteiten opgenomen inzake de toekomstige ontsluiting van het bedrijventerrein en van de zone voor gemeenschapsvoorzieningen. Deze staan nu in de toelichtende bepalingen terwijl het aangewezen is ze verordenend te maken.

Besluit: het PRUP Site Dicogel herziening wordt **ongunstig** geadviseerd gelet op het beperkt uitwerken van een ruimtelijk-economische visie op het specifiek economisch knooppunt Staden en het onvoldoende motiveren van de afname van oppervlakte voorzien voor regionale bedrijvigheid.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

Het gaat om de herziening van een bestaand PRUP. De opmaak van het bestaande PRUP werd gekaderd binnen de visie op het economisch knooppunt. Naar aanleiding van de opmerking op de plenaire vergadering werd dit luik terug opgenomen in de toelichtingsnota.

De PROCORO vindt het ongunstig advies vreemd. Bij het vorige PRUP site Dicogel was er discussie met RWO over het herbestemmen van het nog niet ingenomen deel van Dicogel. Deze site was wel via een gewestplanwijziging reeds bestemd voor een verdere uitbreiding van het bedrijf. RWO vroeg dan om dit te herbestemmen naar agrarisch gebied. Er zou in Staden al teveel aan regionaal bedrijventerrein bestemd zijn. De provincieraad is niet ingegaan op deze vraag omwille van de te betalen planschade. Nu wordt in het advies van de minister gevraagd te motiveren waarom deze 1.26 ha geschrapt wordt alsof er te weinig zou zijn.

Er bestaat reeds een compromis om tussen de grondeigenaar en de gemeente om deze gronden voor de gemeentelijke diensten en het recyclagepark aan te kopen.

Bovendien merkt de PROCORO op dat in heel wat gemeenten de gemeentelijke diensten en recyclageparken op bedrijventerreinen zijn gelegen. De ervaring leert dat recyclageparken niet vergund geraken in een woonomgeving. Bedrijventerreinen zijn goed ontsloten en ingebufferd naar de woonomgevingen waardoor deze activiteiten goed ingepast worden en weinig hinder genereren. Dergelijke gemeenschapsvoorzieningen worden dan ook dikwijls rechtstreeks vergund op een bedrijventerrein. De herbestemming voor gemeenschapsvoorzieningen beperkt zich tot 1.26 ha van het 11,8 ha grote bedrijventerrein. De inname van de gemeenschapsvoorzieningen is beperkt en de impact op het aanbod aan regionaal bedrijventerrein bijgevolg ook. Binnen de gemeente Staden is het niet de bedoeling deze 1.26 ha te compenseren op een andere plaats.

De PROCORO stelt voor deze motivatie aan te vullen in de toelichtingsnota.

A.2. Gemeente Kortemark

gemeenteraadsbesluit dd. 14 mei 2012- ontvangst PROCORO 31/05/2012

Er wordt een gunstig advies verleend.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen
De PROCORO neemt hiervan akte

A.3. Gemeente Staden

Gemeenteraadsbesluit dd.5 juli 2012 – ontvangst PROCORO 13/07/2012

Er wordt een voorwaardelijk gunstig advies verleend. De gemeente wenst dat de bepalingen/artikels 0.1 en 1.2.8 uit het oorspronkelijk PRUP ook opgenomen worden binnen de herziening. Het betreft:

- algemene bepalingen waarin melding wordt gemaakt dat gebouwen en constructie in functie van openbaar nut binnen alle zones mogelijk zijn;
- voorwaarden inzake zuinig ruimtegebruik en beeldkwaliteit

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO stelt voor om inderdaad deze voorschriften/ bepalingen uit het oorspronkelijk PRUP ook binnen deze herziening te behouden. Deze dienen terug toegevoegd te worden.

OPMERKINGEN EN BEZWAREN

B.1. Dicogel nv

Bezwaar dd.13/06/2012, ontvangst PROCORO 28/06/2012

Het bedrijf wenst volgende opmerking te formuleren t.a.v. het ontwerp –RUP:

Aan de Z, O en No zijden van het terrein wordt een groene buffering van 20 meter breed voorzien. Echter een deel van deze buffering ligt naast de varkensstallen die op zich geen hinder kunnen ondervinden van de bedrijventzone. Het bedrijf stelt daarom voor om de buffering die zich langs de varkensstallen bevindt, te beperken tot 10 meter.

Advies PROCORO met meerderheid van stemmen

De PROCORO vindt het van belang om overal eenzelfde buffer te realiseren en in een voldoende landschappelijke inpassing te voorzien. De PROCORO vindt de ruimtelijke kwaliteit belangrijk en een goede buffer van een bedrijventerrein is noodzakelijk om dit te realiseren.

Ja (16): Sophie Ide, Pieter Dewulf, Peter Norro, Koen Vanneste, Lieven Louwagie, Carlo Spillebeen, Jeroen Cornilly, Sabien Tyberhein, Dirk Verté, Oscar Wullepit, Eric Boussey, Gabriël Vandemaele, Eric Vandorpe, Peter Edvardsson, Koen Dewulf, Piet Gellynck
Nee (1): Bernard Maenhoudt

Minderheidsstandpunt:

De heer Bernard Maenhoudt volgt het standpunt van de bezwaarindiener. Het lid ziet de zinvolheid niet in om een buffer van 20 meter te voorzien tussen een bedrijventerrein en varkensstallen.

B. 2 Fluxys

Bezwaar dd. 3 /07/2012 – ontvangst PROCORO 9/07/2012

Geen bezwaar.

Advies PROCORO met éénparigheid van stemmen

De PROCORO neemt hiervan akte

6. Behandelen van de bewaren en adviezen ingediend nav het openbaar onderzoek voor het PRUP Dubaere-Dubatex (Meulebeke)

openbaar onderzoek van 14/05/2012 t.e.m. 13/07/2012 over het ontwerp PRUP

De voorzitter gaat over tot de bespreking:

Een lid meldt dat het bedrijf een vergunningsaanvraag heeft ingediend om een nieuwe loods te bouwen. De vergunning werd in beroep geweigerd door de deputatie omdat er geen voldoende waterbuffer kan voorzien worden. Het bedrijf is niet in beroep gegaan bij de raad voor vergunningenbetwisting. Ondertussen heeft het bedrijf de nieuwe loods gebouwd op hun site in Roeselare. Deze site heeft het bedrijf overgenomen. Voor

het lid is het duidelijk dat het bedrijf de site in Roeselare verder uitbouwt en meent dat de uitbreidingsmogelijkheden op deze locatie niet meer nodig zijn. Daarom vraagt het lid om de procedure voor het provinciaal RUP stop te zetten.

Een ander lid vraagt zich af of de procedure zomaar kan stopgezet worden. Voorts meent het lid dat het niet verboden is om andere bedrijven over te nemen en te ontwikkelen. Is het wel zo dat de ontwikkeling van de site in Roeselare ter vervanging is van de site in Meulebeke?

Nog een ander lid vindt het moeilijk om hierover te oordelen. De vraag rijst of de PROCORO de andere locatie in Roeselare nu mee in de afweging moet nemen?

Het feit dat het bedrijf niet in beroep gaat en na informatie te hebben ingewonnen bij de stad Roeselare, is het lid overtuigd dat bijkomende ruimte bij de site in Meulebeke niet meer nodig is omdat het bedrijf de site in Roeselare ontwikkelt.

Een ander lid zegt dat er moet opgepast worden met veronderstellingen

Een ander lid vraagt of het deel gebruikt voor handel in dierenhuiden nog aanwezig is?

De heer Joachim D'eigens antwoordt dat de handel in dierenhuiden niet verder kan uitbreiden.

Nog een ander lid meent dat het bedrijf Dubatex op deze locatie niet verder kan ontwikkelen daar de waterbuffer niet kan gerealiseerd worden. De bedoeling was dat het naastliggend perceel mee zou opgenomen worden in het ruimtelijk uitvoeringsplan om de waterbuffering te voorzien. Dit perceel zit niet in het plan.

De heer Joachim D'eigens verduidelijkt dat in overleg met het bedrijf het perceel eruit is gelaten: het bedrijf kon het perceel niet kopen.

Een lid verwijst naar het planologisch attest en vraagt of dit dan nog geldig is. Er bestaan criteria wanneer het planologisch attest vervalt bijvoorbeeld bij overname.

Een ander lid kan niet akkoord gaan dat de ontwikkeling van de site in Roeselare in relatie wordt gebracht met de ontwikkeling van deze site in Meulebeke. Bovendien komt ruimtelijk gezien in de buurt een nieuwe bedrijventerrein.

De vaste secretaris zegt dat het ruimtelijk uitvoeringsplan een uitvoering is van een planologisch attest, afgegeven door de deputatie. Dit planologisch attest kan vervallen. Hiervoor zijn criteria opgenomen in het decreet. Het feit is evenwel dat we in de fase van de planning zitten. De vraag is wat doe je als er nieuwe elementen zich voordoen. De deputatie had ook kunnen beslissen om een provinciale RUP op te maken zonder dat er een planologisch attest was.

Een lid vraagt of een procedure kan stopgezet worden.

De vaste secretaris verduidelijkt dat een PROCORO dit kan vragen. De deputatie kan beslissen om de procedure niet verder te zetten.

De voorzitter organiseert de stemming om al dan niet het provinciaal RUP verder te zetten.

Een meerderheid van de PROCORO is voorstander om het provinciaal RUP verder zetten:

Ja (14): Peter Norro, Koen Vanneste, Lieven Louwagie, Carlo Spillebeen, Jeroen Cornilly, Sabien Tyberhein, Oscar Wullepit, Eric Boussery, Gabriël Vandemaele, Eric Vandorpe, Bernard Maenhoudt, Peter Edvardsson, Koen Dewulf, Piet Gellynck

Nee (3): Sophie Ide, Pieter Dewulf, Dirk Verté

Minderheidsstandpunt:

Gelet op het feit dat het bedrijf de aangevraagde loods in Meulebeke, na weigering, een stedenbouwkundige vergunning heeft gekregen voor de site in Roeselare, vervalt de uitbreidingsvraag voor de site in Meulebeke. In die zin is er geen planinitiatief nodig. De procedure kan stopgezet worden."

Adviezen

A1. Gemeenteraad Meulebeke (25/06/2012, poststempel 26/06/2012, ontvangst procoro 26/06/2012)

Voorwaardelijk gunstig advies.

- Er wordt gevraagd een strook van 5m breed langs de waterloop te voorzien voor het onderhoud ervan.
- Er dient een circulatieweg van min. 5m breed voor de brandweer voorzien te worden rond de mogelijke uitbreidingen.

advies PROCORO met meerderheid van stemmen

Deze aanpassingen kunnen worden doorgevoerd in het RUP, waar mogelijk.

Ja (14): Peter Norro, Koen Vanneste, Lieven Louwagie, Carlo Spillebeen, Jeroen Cornilly, Sabien Tyberhein, Oscar Wullepit, Eric Boussery, Gabriël Vandemaele, Eric Vandorpe, Bernard Maenhoudt, Peter Edvardsson, Koen Dewulf, Piet Gellynck

Nee (3): Sophie Ide, Pieter Dewulf, Dirk Verté

Minderheidsstandpunt:

Gelet op het feit dat het bedrijf de aangevraagde loods in Meulebeke, na weigering, een stedenbouwkundige vergunning heeft gekregen voor de site in Roeselare, vervalt de uitbreidingsvraag voor de site in Meulebeke. In die zin is er geen planinitiatief nodig. De procedure kan stopgezet worden."

A2. Vlaamse overheid, Departement RWO, Ruimtelijke Planning (03/07/2012, poststempel -, ontvangst procoro 05/07/2012)

Gunstig op voorwaarde dat:

- de mogelijkheid voor laden en lossen wordt geschraapt in de stedenbouwkundige voorschriften van de zone voor achteruitbouw (art.3)

advies PROCORO met meerderheid van stemmen

Deze aanpassing kan worden doorgevoerd in het RUP.

Ja (14): Peter Norro, Koen Vanneste, Lieven Louwagie, Carlo Spillebeen, Jeroen Cornilly, Sabien Tyberhein, Oscar Wullepit, Eric Boussery, Gabriël Vandemaele, Eric Vandorpe, Bernard Maenhoudt, Peter Edvardsson, Koen Dewulf, Piet Gellynck

Nee (3): Sophie Ide, Pieter Dewulf, Dirk Verté

Minderheidsstandpunt:

Gelet op het feit dat het bedrijf de aangevraagde loods in Meulebeke, na weigering, een stedenbouwkundige vergunning heeft gekregen voor de site in Roeselare, vervalt de uitbreidingsvraag voor de site in Meulebeke. In die zin is er geen planinitiatief nodig. De procedure kan stopgezet worden."

Bezwaren en opmerkingen

B1. (11/07/2012, poststempel 11/07/2012, ontvangst procoro 12/07/2012)

Er wordt een dicht groenscherm gevraagd tussen het bedrijf en de Tieltstraat, om zowel een visuele als een geluidsbuffer t.o.v. de woningen langs de Tieltstraat te hebben.

advies PROCORO met meerderheid van stemmen

Het ontwerp RUP voorziet in een eerder esthetische groenstrook, ondersteunend voor de architectuur van de site. De PROCORO stelt voor te onderzoeken hoe in de groenstrook een meer bufferende werking t.o.v. de Tieltstraat kan bekomen worden.

Ja (14): Peter Norro, Koen Vanneste, Lieven Louwagie, Carlo Spillebeen, Jeroen Cornilly, Sabien Tyberhein, Oscar Wullepit, Eric Boussery, Gabriël Vandemaele, Eric Vandorpe, Bernard Maenhoudt, Peter Edvardsson, Koen Dewulf, Piet Gellynck

Nee (3): Sophie Ide, Pieter Dewulf, Dirk Verté

Minderheidsstandpunt:

Gelet op het feit dat het bedrijf de aangevraagde loods in Meulebeke, na weigering, een stedenbouwkundige vergunning heeft gekregen voor de site in Roeselare, vervalt de uitbreidingsvraag voor de site in Meulebeke. In die zin is er geen planinitiatief nodig. De procedure kan stopgezet worden."

B2. (10/07/2012, poststempel 11/07/2012, ontvangst procoro 12/07/2012)

- Er wordt betreurt dat er niet voorzien wordt in een degelijke groenbuffer aan zuidelijke zijde. De aanwezige knotwilgen zijn niet voldoende om een bedrijfsgebouw tot 11m af te schermen. Het betreffende voorschrift (specifieke buffer) is juridisch onbruikbaar. Er wordt een breed, gesloten groenscherm van streekeigen bomen en struiken gevraagd, die bovendien wintergroen zijn.

in ondergeschikte orde (als de bepalingen van het groenscherm niet worden aangepast)

- het RUP is in zijn geheel onwettig. (onvergonde loods)
- Het RUP is strijdig met het PRS (gedeconcentreerde bundeling)

advies PROCORO met meerderheid van stemmen

De zuidelijke groenbuffer kan dezelfde invulling krijgen als de overige groenbuffers, met name een gesloten groenscherm.

Ja (14): Peter Norro, Koen Vanneste, Lieven Louwagie, Carlo Spillebeen, Jeroen Cornilly, Sabien Tyberhein, Oscar Wullepit, Eric Boussery, Gabriël Vandemaele, Eric Vandorpe, Bernard Maenhoudt, Peter Edvardsson, Koen Dewulf, Piet Gellynck

Nee (3): Sophie Ide, Pieter Dewulf, Dirk Verté

Minderheidsstandpunt:

Gelet op het feit dat het bedrijf de aangevraagde loods in Meulebeke, na weigering, een stedenbouwkundige vergunning heeft gekregen voor de site in Roeselare, vervalt de uitbreidingsvraag voor de site in Meulebeke. In die zin is er geen planinitiatief nodig. De procedure kan stopgezet worden.”

7. Varia

De volgende bijeenkomsten gaan door op:

- 20 september met een boottocht naar de windmolens op zee. Deelname dient bevestigd te worden voor volgende week dinsdag
- 4 oktober
Agendapunten zijn advies- en bezwarenbehandeling van PRUP Suikerfabriek (Veurne), PRUP AKSG Menen, PRUP Synaeve, PRUP Regionaal bedrijventerrein De Hille (Wingene) en planologisch attest Exportslachthuis Tielt-Debrameat-Debra-freez (Tielt)
De vaste secretaris vraagt aan de vergadering of de samenvatting van de adviezen en bezwaren van het planologisch attest van het slachthuis te Tielt later na de uitnodiging mag verstuurd worden. Een momentele onderbezetting van personeel maakt dat de voorbereidingen vertraging oplopen. De vergadering gaat hiermee akkoord.

Openbaar onderzoek herziening PRS

- De vaste secretaris deelt mee dat de herziening van PRS in openbaar onderzoek gaat van 17/10 tot en met 14/1/2013.
- Er worden drie infomomenten georganiseerd:
 - 18/10: Kortrijk in PTI
 - 24/10: Brugge in Boeverbos
 - 6/11: Roeselare in De Spil

De vaste secretaris

Stephaan Barbery

De voorzitter

Piet Gellynck

**ENKELE KANTTEKENINGEN BIJ DE
BELOOFDE INSPANNINGEN VAN DE VLAAMSE REGERING
MET HET OOG OP EEN BETERE RUIMTELIJKE KWALITEIT
DOOR REDACTIE VAN HET**

**GROENBOEK
Vlaanderen in 2050: mensenmaat in een metropool?
BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN**

1. EEN GROENBOEK...WAT VOOR EEN DOCUMENT IS DAT?

- dit groenboek is op 4-5-12 door de Vlaamse Regering als discussiedocument goedgekeurd;
- aan SARO en andere adviesraden wordt advies gevraagd tegen eind februari 2013;
- dient dan van groenboek gekristaliseerd tot "witboek" en in een latere fase tot "Beleidsplan Ruimte Vlaanderen"; geen echte eindperiode vooropgesteld; kan dit nog gebeuren binnen huidige legislatuur van deze Vlaamse Regering?
- is een zeer laagdrempelige veredelde brochure (dit is ok ifv breed publiek; echter geen grote wetenschappelijke diepgang (dit moet pas gebeuren in het "witboek" of nog later in het "beleidsplan"...).

2. EEN VEELVOUD AAN UITSTEKENDE KRACHTLIJNEN IFV EEN BETERE RUIMTELIJKE KWALITEIT DOOR MIDDEL VAN 13 STRATEGISCHE THEMA'S:

- 1. **Groeien met minder ruimte:** *met respect voor de open ruimte dienen onze economische ambities en woonambities binnen het bestaand bebouwd areaal te worden gerealiseerd.*
- 2. **Vlaanderen verbinden:** *grotere aandacht voor luchthaven Zaventem en andere poorten zoals de zeehavens, HST-stations, spoor- en wegennetwerken en knooppunten.*
- 3. **Innovatieve clusters:** *innovatief ondernemerschap is nodig; verweven waar het kan en scheiden waar het moet.*
- 4. **Metropolitane topomgevingen in aantrekkelijke stedelijke regio's:** *zeer hoge dichtheid en verweving van functies maken deze omgevingen echte internationale ontmoetingsplaatsen en broedplaatsen voor innovatie en creativiteit. De metropolitane meeuwaarden worden benadrukt. Het grensoverschrijdend karakter is belangrijk; belang van Brussels Hoofdstedelijk Gewest; belang van regiogrensoverschrijdende relaties.*
- 5. **Herkenbaarheid en betrokkenheid:** *door een doordachte draagvlakontwikkeling proberen we NIMBY-fenomenen (mogelijke nieuwe ontwikkelingen mogen niet in mijn onmiddellijke omgeving...) te ontzenuwen.*
- 6. **Nabijheid en bereikbaarheid als leidend principe:** *meer aandacht voor voetganger en fietser en hoogwaardig gemeenschappelijk vervoer, wellicht ten koste van het private vervoer.*
- 7. **Meerkernige stedelijke regio's:** *de kernen in de stedelijke regio's houden we compact met een voldoende basisvoorzieningenniveau.*
- 8. **Keuzes maken in suburbane gebieden:** *niet langer kiezen voor monofunctionele woonmilieus met een te lage dichtheid of al te perifeer gelegen baanwinkels of andere verkeerslokkende perifere ontwikkelingen; een negatieve impact op de open ruimte, de mobiliteit, het leefmilieu en het energieverbruik dient vermeden; wel dient een goede dooradering met groenblauwe netwerken gerealiseerd.*
- 9. **Levenskrachtig platteland:** *verder zorg dragen voor de voedselproductie op het platteland; een aantal essentiële functies primeren in de open ruimte: natuur, landbouw, biodiversiteit, water.*

-10. **Schokken opvangen:** ijveren voor een meer veerkrachtige ruimte: we moeten meer bewust omgaan met ruimte als een grondstof, de biodiversiteit en met de natuurlijke en technologische kringlopen die in ons territorium plaatsvinden; waterbeheer, energie- en materiaalefficiëntie krijgen een voorname plaats in het ruimtelijk beleid.

-11. **Spons voor klimaatverandering:** we geven de ecosystemen de ruimte die ze nodig hebben om de effecten van de klimaatverandering te temperen en de biodiversiteit in stand te houden.

-12. **Groenblauwe dooradering garanderen:** robuuste open ruimte en het groenblauwe netwerk vormen een belangrijke kwaliteit in onze leefomgeving; ze waarborgen niet enkel natuurwaarden en biodiversiteit maar het is ok de ruimte waar de mens ontspant, rust vindt en kan recreëren.

-13. **Ruimte bieden aan energietransitie:** onze bebouwde omgeving dient meer en meer energiezuinig te worden; door verdichting en gerichter bundelen van gebouwen zal resulteren in een vermindering van de energievraag; een doordacht energienetwerk met bijhorende grote aandacht voor de hernieuwbare energie is noodzakelijk.

3. EEN NIEUWE RUIMTELIJKE VISIE, SAMENGEVAT IN 11 SLEUTELKWESTIES:

Dit hoofdstuk is een soort samenvatting van het voorgaande; het groenboek bundelt dit in 11 sleutelkwesties waarop aan de lezer gevraagd wordt om bedenkingen te formuleren en dus te reageren; hierna volgt de opsomming van deze 11 sleutelkwesties zonder bijhorend commentaar.

- 1. Verharding van de open ruimte inperken
- 2. De woonomgeving vernieuwen
- 3. Mensenmaat inzetten in de Metropool
- 4. Vlaanderen verbinden met de wereld
- 5. Omgevingen van topklasse
- 6. De betekenis van open ruimte verbreden
- 7. Robuuste open ruimte uitbouwen
- 8. Meer doen met minder ruimte
- 9. De juiste activiteit op de juiste plaats
- 10. Keuzes maken in de suburbane gebieden
- 11. Hernieuwbare energie de ruimte geven.

4. PROEVE VAN ENKELE CONCLUSIES:

-4.1. VLAANDEREN VANDAAG VERSUS RUIMTELIJKE VISIE 2050:

- De hierboven geschetste aspiraties krijgen een uitvoeringspad tegen...2050!

Hoe positief die ambities ook zijn kan er gevreesd worden dat heel wat van die ambities veel vroeger zullen moeten worden gerealiseerd of toch enkele zeer essentiële ervan, zoals bijvoorbeeld de doelstellingen van een **verhardingsstop en/of de RRR-ambitie** (Reduce-Reuse-Recycle); zoniet kunnen we vrezen dat op basis van enkele huidige instrumenten (o.a. **afbakeningsprocessen** en aansnijden van **woonuitbreidingsgebieden** binnen het pandenbeleid) Vlaanderen verder ferm zal worden dichtgeslipt met bebouwing en dit ten koste van de nog bestaande open ruimte en de geambieerde blauwe en groene invingeringsprincipes...

- Aansluitend bij vorige bedenking stelt het groenboek dat er zich een continuïteit opdringt wat het **huidige RSV** betreft; toch wordt er eveneens aangestuurd richting vernieuwing; op vandaag is het niet duidelijk welke principes uit het RSV zullen worden overgenomen in het beleidsplan ruimte Vlaanderen en welke principes zullen worden bijgestuurd.

- Niet alleen het huidige **RSV**, maar ook de **Provinciale** en **Gemeentelijke structuurplannen** zullen cyclisch moeten worden herzien; eveneens zal er wat decreetwerk nodig zijn binnen de codex en de zoveel andere regelgevingen ingegeven door **aanleunende decreten van de diverse sectoren**.

-Het groenboek stelt dat het ruimtelijk beleid met inachtnaam van de **ruimteboekhouding** de voorbije jaren te sterk focuste op **kwantitatieve** doelstellingen; op vandaag is het niet duidelijk of de aandacht inzake ruimteboekhouding naar de toekomst toe zal worden teruggedroefd of niet.

- Er zal dus nood zijn aan nieuw regelgevend werk op **zeer korte termijn**; dus niet te veel een en ander laten wachten tot 2050!

-4.2. SAMENWERKEN AAN REALISATIE:

- In het groenboek wordt informatie en/of inspraak als belangrijke doelstelling omschreven.

- Wordt informatie en/of inspraak naar bevolking toe wel degelijk genoeg aangepakt; de uitnodiging om op de geformuleerde 11 sleutelkwesties te reageren is daarbij een voorbeeldige poging...

- Hoe zit het met de betrokkenheid met de lokale overheden? Zijn provincies en gemeenten momenteel al ernstig daarbij betrokken geweest of moet dit nog komen en indien ja...hoe?

-4.3. HET FINANCIËLE KADER:

- In het huidige groene boek ontbreekt een hoofdstuk over **financiële analyse** en de financiële korte en lange termijn-gevolgen die de vernieuwende beleidsopties voor gevolg zullen hebben.

- Hopelijk wordt dit financiële plaatje duidelijker in "het witboek" en "het beleidsplan ruimte Vlaanderen".

-4.4. HOE ZAL INVULLING WORDEN GEGEVEN AAN DE SLEUTELBEGRIPPEN INNOVATIE EN CREATIVITEIT:

- Er moet worden toegejuicht dat het groenboek dergelijke sleutelwoorden lanceert...; maar enige duiding hoe die zullen worden waargemaakt ontbreekt op vandaag!

- M.i. zijn bij het streven naar **ruimtelijke kwaliteit** volgende uitgangsprincipes onvermijdelijk verbonden:

- Vaststelling dat de ideale **maakbaarheid** en de daarbijhorende betrachte **voorspelbaarheid** tot het realiseren van een kwalitatief ruimtelijk milieu een **illusoire ambitie** is;

- derhalve is het omgaan met **onzekerheden** in deze materie een soort heilig basisprincipe; het spreekt van zelf dat de wenselijkheid van een behoorlijke **rechtszekerheid** eveneens een hoogstaand maatschappelijk goed is; daarom dienen evenwichtige regels bedacht om deze twee zo tegenoverliggende ambities (omgaan met onzekerheden en wenselijkheid van rechtszekerheid) zo weinig mogelijk laten tegengrijdig te zijn...

- De **creatieve ambitie** in de r.o. moet niet alleen als begrip worden gelanceerd, maar ook in analytische en strategische methodieken worden vertaald.

Binnen bestaande en/of toekomstige visie- en/of uitvoeringsplanning dient veel meer ruimte geboden aan: **masterplanning in hoofdlijnen, ontwerpend onderzoek, opwaardering van perceptieanalyses, beeldkwaliteitsmethodieken** en... andere tot op heden nog niet gekende ontwerp-formules.

- Zo kan de hoop worden geformuleerd dat naar de toekomst toe de veruitwendiging van ons ruimtelijk milieu een grotere beeldkwaliteit kan krijgen, er een geslaagd samengaan mogelijk wordt tussen historische morfologie en eigentijdse architectuur, er een beter gedefinieerde dorpskern- en stadskern-identiteitstrategie ontstaat en dat de vele sites van de open ruimte en de belangrijke niet visuele erfgoedarea niet langer minder kansen tot bestemming zouden krijgen.

- De verhoopte realisatie van bovenstaande ambities zal ook heel wat creatief decretaalwerk vergen (bijvoorbeeld het herformuleren van de zo belangrijke art 1.1.3 en art 1.1.4 van de codex r.o.).