

Ruimte - Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening bedrijventerrein Sint- Elooi - Definitieve vaststelling - beslissing

De gemeenteraad beslist op basis van het volgende:

**Wettelijk kader**

- artikel 2 van het Decreet over het Lokaal Bestuur;
- artikel 2.3.1. en artikel 2.3.2., § 2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening;
- artikel 4.1.4., artikel 4.1.7., artikel 4.2.3, §§ 3bis – 3quater en artikel 4.2.11. van het Decreet houdende Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid;
- besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's;
- Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 23 september 1997, zoals later gewijzigd;
- Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen, zoals herzien en definitief vastgesteld door de Vlaamse Minister van financiën, begroting, werk, ruimtelijke ordening en sport op 11 februari 2014;
- Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van de Gemeente Zedelgem, zoals definitief vastgesteld door de Deputatie van de Provincie West-Vlaanderen op 11 december 2014.

**Aanleiding en motivering**

- besluit van de Vlaamse Regering van 27 oktober 2017 houdende definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge – herneming”, BS 20 november 2017 (hierna: “GRUP”) en het daarbij horende plan-MER “Actualisatie plan-MER herneming regionaalstedelijk gebied Brugge”, in het bijzonder het deelgebied Sint-Elooi (hierna: “Plan-MER”);
- de nabijheid van woningen in het deelgebied Sint-Elooi van het GRUP en de wenselijkheid om nadere stedenbouwkundige voorschriften vast te stellen ter bevordering van een kwalitatieve leef- en woonomgeving;

**Procedure**

- het voorstel van het College van burgemeester en schepenen van 19 juni 2018;
- de beslissing van de Gemeenteraad van 28 juni 2018 tot voorlopige vaststelling van het ontwerp van de stedenbouwkundige verordening bedrijventerrein Sint-Elooi;
- het gemotiveerd verzoek van 29 juni 2017 tot ontheffing van de verplichtingen inzake milieueffectenrapportage, in de zin van artikel 4.2.3., § 3bis van het Decreet van 5 april 1995 houdende de Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid;
- de ontheffing van de verplichtingen inzake milieueffectenrapportage door de Dienst Milieueffectenrapportage op 27 juli 2018;
- de aankondiging van het openbaar onderzoek in het Belgisch Staatsblad van 6 augustus 2018, BS 6 augustus 2018, 62016;
- het openbaar onderzoek dat werd gehouden van 16 augustus 2018 tot en met 14 oktober 2018;
- de twee bezwaarschriften die tijdens voornoemd openbaar onderzoek werden ontvangen.
- de beslissing van de Gemeenteraad van 28 februari 2019 tot definitieve vaststelling van het ontwerp van stedenbouwkundige verordening bedrijventerrein Sint-Elooi;
- de brief van 26 april 2019 waarbij de Deputatie van de Provincie West-Vlaanderen aan de Gemeente liet weten dat de gemeenteraadsbeslissing van 28 februari 2019 tot definitieve vaststelling van de verordening werd geschorst.

**Adviezen**

- Sport Vlaanderen van 3 september 2018: gunstig;
- NV Infrabel van 6 september 2018: voorwaardelijk gunstig;
- NV Elia Asset van 7 september 2018: voorwaardelijk gunstig;
- Departement Landbouw en Visserij van 11 september 2018: gunstig;
- Agentschap Wegen en Verkeer van 24 september 2018: ongunstig;
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken van 24 september 2018: ongunstig;
- Afdeling Beleidsontwikkeling en Juridische Ondersteuning van het Departement Omgeving van het Vlaamse Overheid van 1 oktober 2018: voorwaardelijk gunstig;
- Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning- en Projecten van het Departement Omgeving van de Vlaamse Overheid van 2 oktober 2018: ongunstig;
- Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke ordening van 9 oktober 2018: voorwaardelijk gunstig;
- Deputatie van de Provincie West-Vlaanderen van 15 oktober 2018: ongunstig.
- Het verzoek tot advies van 16 augustus 2018 bleef onbeantwoord door:

- het Agentschap voor Natuur en Bos;
- de Vlaamse Landmaatschappij;
- de Dienst Ruimtelijke Economie van de Vlaamse Overheid;
- CVBA Fluvius;
- de Vlaamse Milieumaatschappij;
- het Agentschap Zorg en Gezondheid;
- de Vlaamse Vervoersmaatschappij - De Lijn; en
- het Agentschap Onroerend Erfgoed.

**Dossierstukken**

- Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening Bedrijventerrein Sint-Elooi met zoneringsplan als bijlage;
- Toelichtingsnota Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening Bedrijventerrein Sint-Elooi;
- Plan-MER.

**Besluit**

Artikel 1.- De gemeentelijke stedenbouwkundige verordening bedrijventerrein Sint-Elooi, waarvan de tekst (inclusief zoneringsplan als bijlage) wordt toegevoegd als bijlage bij dit besluit, wordt definitief vastgesteld.  
Artikel 2.- De gemeentelijke stedenbouwkundige verordening bedrijventerrein Sint-Elooi wordt, samen met onderhavig gemeenteraadsbesluit en het volledige advies van de Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening onmiddellijk met een beveiligde zending bezorgd aan de Deputatie van de Provincieraad West-Vlaanderen en het Departement Omgeving van het Vlaams Gewest.

Hilde Hoebanx  
Waarnemend algemeen directeur

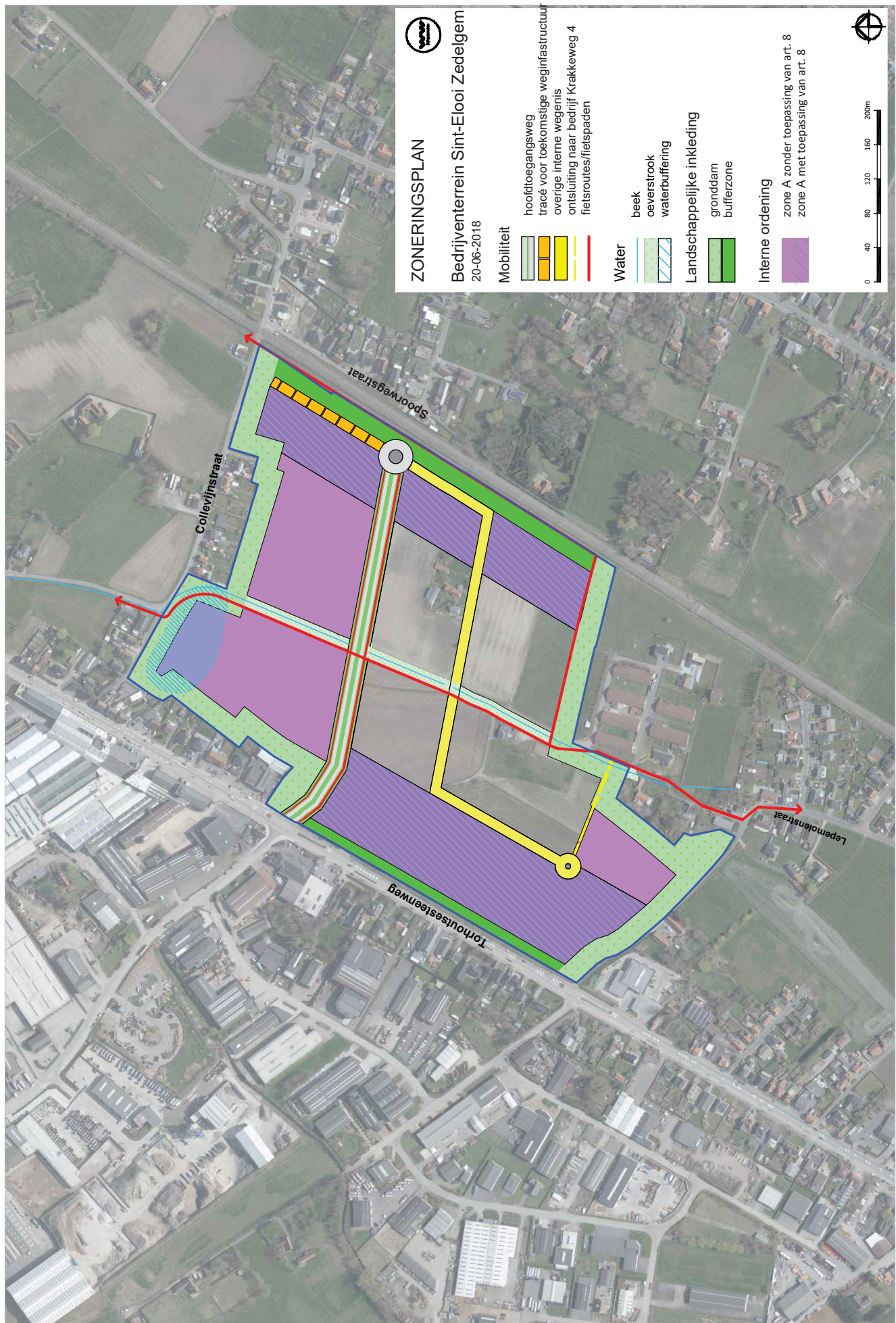
Sabine Vermeire  
Algemeen directeur

Charlotte Vermeulen  
Voorzitter

**VOOR EENSLUIDEND VERKLAARD AFSCHRIFT**

Annick Vermeulen  
Burgemeester





## “Artikel 1 – Toepassingsgebied.

Deze stedenbouwkundige verordening is van toepassing in de gehele zone die door het verordenend grafisch plan bij het deelgebied 8 “Sint-Elooi” van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge – herneming” van 27 oktober 2017 (hierna: “GRUP”), werd bestemd als gemengd bedrijventerrein Sint-Elooi.

Deze stedenbouwkundige verordening is ook van toepassing op het kruispunt van de Torhoutsesteenweg N32 met de Remi Claeyssstraat.

## Artikel 2 –Gemotoriseerd verkeer.

Het bedrijventerrein kan slechts via 1 punt aangetakt worden op de N32 Torhoutsesteenweg. Deze aantakking moet gebeuren t.h.v. de kruising van de N32 met de Remi Claeyssstraat.

Rechtstreekse ontsluiting van individuele percelen of bedrijven op de N32 is verboden.

Er wordt een hoofdtoegangsweg voorzien vanaf de aantakking op de N32 tot aan de oostelijke bufferzone die is opgelegd door het GRUP (hierna: “hoofdtoegangsweg”). Deze hoofdtoegangsweg heeft minstens twee rijvakken. De hoofdtoegangsweg eindigt (ter hoogte van de grens met de voornoemde oostelijke bufferzone) in een rotonde als keerpunt. Enkel de noordelijk van de hoofdtoegangsweg gelegen percelen kunnen rechtstreeks op deze hoofdtoegangsweg ontsluiten. De zuidelijk van de hoofdtoegangsweg gelegen percelen takken op deze zuidelijke toegangsweg aan via de overige interne wegenis, die enkel via de oostelijke rotonde aan de hoofdtoegangsweg mag aantakken.

De interne wegenis wordt zo ontworpen dat alle bedrijven rechtstreeks kunnen ontsluiten op de interne wegenis of, voor zover toegelaten door het vorige lid, de hoofdtoegangsweg.

Tussen de oostelijke rotonde en de noordelijke plangrens, meer bepaald tot aan de gronddam (of de krachtens het GRUP te nemen geluidswerende en visueel afschermende maatregelen) ter hoogte van de Collevijnstraat, wordt een tracé gevrijwaard met een breedte van 12,5 meter voor het voorzien van toekomstige weginfrastructuur (hierna: “tracé voor toekomstige weginfrastructuur”, op het bijhorende zoneringsplan aangeduid als ). In deze zone mag weginfrastructuur met aanhorigheden worden voorzien, met inbegrip van interne wegenis, voor zover deze laatste de latere aanleg van de weg met een breedte van 12,5 meter niet hypothekeert.

Het landbouwbedrijf aan de Krakkeweg 4, gelegen net ten zuiden van het plangebied, wordt ontsloten via de interne wegenis van de bedrijvenzone. Deze verbinding mag het profiel hebben van een erfontsluiting. Voor deze ontsluitingsweg wordt plaatselijk en minimaal de gronddam zoals bedoeld in het GRUP onderbroken.

## Artikel 3 – Fietsassen

Er worden op het bedrijventerrein minimaal drie fietsassen voorzien (op het bijhorende zoneringsplan aangeduid als ).

Een eerste fietsas loopt van zuid naar noord dwars door het plangebied. Deze as volgt de bestaande en nieuwe bedding van de Lepemolenbeek en verbindt de Lepemolenstraat ten zuiden van het plangebied met de Collevijnstraat ten noorden van het plangebied.

Een tweede fietsas doorkruist het plangebied van west naar oost. Deze wordt voorzien aan weerszijden van de hoofdtoegangsweg, onder de vorm van enkele richting fietspaden.

Een derde fietsas loopt langs de oostelijke rand van het plangebied, parallel met de spoorweg en naast de bufferzone zoals bedoeld in het GRUP. Deze vertrekt ten noorden uit het plangebied in de richting van de kern van Sint-Elooi. In het zuidelijke deel van het plangebied loopt deze fietsas langs de zuidelijke gronddam zoals voorzien in het GRUP, om dan in zuidelijke richting het plangebied te verlaten en aan te takken op de Lepemolenstraat.

## Artikel 4 – Parkeren



De volledige parkeervraag (inclusief leveranciers) dient opgevangen te worden binnen het plangebied zelf.

#### Artikel 5- Collectieve buffering

Om te voldoen om aan de verplichte waterbufferingsvoorwaarden binnen het RUP dient een collectief waterbufferingssysteem te worden aangelegd binnen het plangebied.

#### Artikel 6 – Afstandsregels binnen het plangebied.

In het kader van de afstandsregels binnen het plangebied wordt een zone A afgebakend. De zone A betreft het onderdeel van de zone dat gelegen is in het westen, het noorden, het oosten en het uiterste zuidoosten van de bedrijvenzone, in de directe nabijheid van de woningen langs de Torhoutsesteenweg, Collevijnstraat, Spoorwegstraat en Lepemolenstraat en aanpalend aan de Torhoutsesteenweg en de spoorweg. Deze zone is op het bijhorende zoneringsplan aangeduid als [rood] en [blauw]. In deze zone zijn volgende zaken in elk geval uitgesloten :

- constructies voor productie, bewerking en verwerking van goederen in open lucht.
- laad- en loszones bestemd voor gewoonlijk gebruik tussen 19 en 7 uur in open lucht.
- constructies of functies die aanleiding kunnen geven tot storende geuremissies.
- bedrijven waarvan de voor de omgeving storende activiteiten niet beperkt blijven tot de tijdspanne tussen 7 en 19 uur.

Voor de toepassing van dit artikel worden ook handelingen in gedeeltelijk open constructies, zoals een afdak zonder wanden, beschouwd als handelingen in open lucht.

#### Artikel 7– Akoestische uitvoering ter hoogte van de spoorweg.

Op de percelen palend aan de spoorweg, dienen alle gevels of muren gericht op de spoorweg akoestisch bekleed of uitgevoerd te worden teneinde geluidswerkaatsing van de spoorweg ten aanzien van de woningen gelegen ten oosten van de spoorweg te voorkomen, tenzij de aanvrager aantoont dat een dergelijke geluidswerkaatsing op enige andere wijze wordt voorkomen.

#### Artikel 8 – Architecturale uitstraling

Gebouwen gelegen in de zone A en op de percelen palend aan de Torhoutsesteenweg of de spoorweg dienen een kwalitatieve architecturale uitstraling te hebben naar voormelde wegen toe. Op het bijhorende zoneringplan is het onderdeel van de zone waarop dit artikel 8 betrekking heeft aangeduid met [blauw].

Voorbeelden van een kwalitatieve architecturale uitstraling zijn:

- gedetailleerd ontworpen gevels met voldoende gevelopeningen;
- integratie van publiciteitsuitingen binnen het gevelvlak;
- aanbrengen van architecturale accenten;
- gebruik van kwalitatieve en duurzame materialen;
- nastreven van eenheid in materiaalgebruik.

Worden niet als kwalitatief beschouwd:

- blinde gevels;
- gebruik van minderwaardige materialen (bijvoorbeeld kunststof golfplaten, plasticpanelen,...);
- gebruik van felle en sterk contrasterende kleuren.

#### Artikel 9 – Zoneringsplan

Als bijlage bij onderhavige verordening wordt een zoneringsplan gevoegd.

Het zoneringsplan als bijlage is bindend voor wat betreft de zonering ( [rood], [blauw] )

Het zoneringsplan is indicatief voor wat betreft de aanduiding van de hoofdtoegangsweg (met inbegrip van de bijhorende fietsas bedoeld in artikel 3, derde lid), hetgeen betekent dat deze met een tolerantie van 25 meter langs beide zijden kan verschuiven, uiteraard voor zover aan de voorschriften van deze verordening en het GRUP

wordt voldaan (bijvoorbeeld: de aantakking van de hoofdtoegangsweg situeert zich in ieder geval ter hoogte van het kruispunt van de Remi Claeysstraat met de Torhoutsesteenweg N32).

Het zoneringsplan is indicatief voor wat betreft de aanduiding van het tracé voor toekomstige weginfrastructuur hetgeen betekent dat deze met een tolerantie van 50 meter binnen het plangebied kan verschuiven, uiteraard voor zover aan de voorschriften van deze verordening en het GRUP wordt voldaan.

Het zoneringsplan is indicatief voor wat betreft de aanduiding van de fietsas bedoeld in artikel 3, vierde lid, hetgeen betekent dat deze met een tolerantie van 5 meter kan verschuiven, uiteraard voor zover aan de voorschriften van deze verordening en het GRUP wordt voldaan.

Het zoneringsplan is illustratief voor wat betreft de overige aanduidingen, zoals de bufferzones, de overige interne wegenis, de fietsas bedoeld in artikel 3, tweede lid, de waterbuffering en de loop van de Lepemolenbeek, hetgeen betekent dat de op het zoneringsplan weergegeven uitvoeringswijze, één mogelijke uitvoeringswijze is. Uiteraard moet ook hier steeds zijn voldaan aan de voorschriften van deze verordening en het GRUP (vb. slechts één zuidelijke aantakking van de overige interne wegenis op de hoofdtoegangsweg, ter hoogte van de oostelijke rotonde).

#### Artikel 10 – Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de dag van publicatie bij uittreksel in het Staatsblad.”

## **TOELICHTINGSNOTA GEMEENTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING BEDRIJVENTERREIN SINT-ELOOI**

1. Op 27 oktober 2017 heeft de Vlaamse Regering het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “*Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Brugge - herneming*” definitief vastgesteld (*Belgisch Staatsblad* van 20 november 2017) (hierna: “**GRUP**”).

Het deelgebied 8 Sint-Elooi voorziet in een gemengd bedrijventerrein langs de Torhoutse Steenweg. Dit bedrijventerrein is bestemd voor bedrijven met de volgende hoofdactiviteiten:

- Productie, opslag, bewerking en verwerking van goederen;
- Onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten;
- Opslag en overslag, voorraadbeheer, groepage, fysieke distributie en groothandel.

Vanuit de goede ruimtelijke ordening is het wenselijk om aanvullende stedenbouwkundige voorschriften vast te stellen die de concrete invulling en vormgeving van het bedrijventerrein nader vastleggen middels een gemeentelijke stedenbouwkundige verordening “*Sint-Elooi*” (hierna: “**Verordening**”).

2. In de gemeenteraadszitting van 28 juni 2018 werd de Verordening voorlopig vastgesteld.

Op 29 juni 2017 werd een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de verplichtingen inzake milieueffectrapportage (zoals bedoeld in artikel 4.2.3., § 3bis van het DABM) ingediend bij het Departement Omgeving, Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten, Dienst Milieueffectenrapportage.

Met de beslissing van 27 juli 2018 verleende de Dienst Milieueffectenrapportage de gevraagde ontheffing van de verplichting tot het opstellen van een Plan-MER.

Op 6 augustus 2018 werd het openbaar onderzoek over de Verordening aangekondigd in het Belgisch Staatsblad (*BS* 6 augustus 2018, 62016). De Verordening, het plan-MER horende bij het GRUP en het ontheffingsverzoek inzake milieueffectenrapportage lagen van 16 augustus 2018 tot en met 14 oktober 2018 ter inzage.

Opmerkingen en bezwaren konden uiterlijk tot 14 oktober 2018 worden ingediend.

Tijdens het openbaar onderzoek werden twee bezwaarschriften ontvangen.

3. Op 3 september 2018 verleende de Afdeling Sportinfrastructuur een gunstig advies.

Op 6 september 2018 verleende INFRABEL een voorwaardelijk gunstig advies.

Op 7 september 2018 verleende ELIA een voorwaardelijk gunstig advies.

Op 11 september 2018 verleende het Departement Landbouw en Visserij een gunstig advies.

Op 24 september 2018 verleende het Agentschap Wegen en Verkeer een ongunstig advies.

Op 24 september 2018 verleende het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een ongunstig advies.

Op 1 oktober 2018 verleende de Afdeling Beleidsontwikkeling en Juridische Ondersteuning van het Departement Omgeving een voorwaardelijk gunstig advies.

Op 2 oktober 2018 verleende de Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning- en Projecten van het Departement Omgeving een ongunstig advies.

Op 9 oktober 2018 verleende GECORO een voorwaardelijk gunstig advies.

Op 15 oktober 2018 verleende de Deputatie van de Provincie West-Vlaanderen een ongunstig advies.

De Verordening werd vervolgens definitief vastgesteld in gemeenteraadszitting van 28 februari 2019.

Bij schrijven van 26 april 2019 liet de Deputatie van West-Vlaanderen weten de definitief vastgestelde Verordening te schorsen.

In het licht van die schorsingsbeslissing werd de tekst van de Verordening nog wat verfijnd.

4. De Verordening heeft tot doel om de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP verder te verfijnen. Dit is perfect mogelijk middels een gemeentelijke stedenbouwkundige verordening.

Artikel 2.3.3 VCRO regelt de verhouding tussen ruimtelijke uitvoeringsplannen en stedenbouwkundige verordeningen: de voorschriften van de ruimtelijke uitvoeringsplannen heffen, voor het grondgebied waarop ze betrekking hebben, de bepalingen van de bestaande stedenbouwkundige verordeningen die daar strijdig mee zijn, van rechtswege op.



Hieruit blijken twee zaken. Vooreerst moet duidelijk zijn dat een ruimtelijk uitvoeringsplan (in dit geval dus een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan) een hiërarchisch hogere norm is. Minstens even belangrijk is echter de vaststelling dat een ruimtelijk uitvoeringsplan een stedenbouwkundige verordening niet geheel onwerkzaam maakt, maar er slechts voor zorgt dat die bepalingen van de stedenbouwkundige verordening die strijdig zijn met het uitvoeringsplan van rechtswege worden opgeheven.<sup>1</sup>

Met andere woorden, een ruimtelijk uitvoeringsplan zal slechts de toepasselijkheid van de bepalingen van een stedenbouwkundige verordening uitsluiten wanneer aan twee voorwaarden is voldaan:<sup>2</sup>

- 1) Het RUP en de stedenbouwkundige verordening regelen eenzelfde aangelegenheid;
- 2) De regeling uit de stedenbouwkundige verordening is strijdig met die uit het RUP.

Ook dan geldt uiteraard dat dit niet noodzakelijk betekent dat de *hele* stedenbouwkundige verordening niet kan worden toegepast, maar enkel die voorschriften die dezelfde aangelegenheid regelen én tegenstrijdig zijn:

*“Het decreet bepaalt dat de strijdige bepalingen uit de stedenbouwkundige verordening worden opgeheven. Enkel de strijdige bepaling en niet de volledige verordening wordt opgeheven.”<sup>3</sup>*

Het is dus perfect mogelijk om middels een stedenbouwkundige verordening een uitvoeringsplan te verfijnen.<sup>4</sup>

SEBREGHTS schrijft:

---

<sup>1</sup> Zie bijvoorbeeld: RvS De Veyt en Vanlangendonck, nr. 221.778, 17 december 2012: *“Er valt niet in te zien hoe het voorschrift van artikel 1.2.4 van het bestreden [ruimtelijk uitvoerings]plan, dat bepaalt dat voor alles wat in het plan niet specifiek geregeld is, verwezen wordt naar de gemeentelijke bouwverordening, strijdig kan zijn met artikel 2.3.3 VCRO, dat enkel bepaalt dat een later plan de strijdige bepalingen van de bestaande stedenbouwkundige verordeningen opheft.”*

<sup>2</sup> RvS De Weweire, nr. 239.189, 22 september 2017, overweging 15.

<sup>3</sup> TIJS, R., *Stedenbouwkundige verordeningen*, Brugge, Die Keure, 2015, 119. Zie bijvoorbeeld ook de legistieke wenk van GLABEKE en BUIJS: *“In elk RUP mag afgeweken worden van de gewestelijke, provinciale of gemeentelijke verordeningen. Als het de bedoeling is om af te wijken van de verordening, verdient het sterk de voorkeur dit expliciet te vermelden. Het moet m.a.w. duidelijk zijn op welk punt de verordening van toepassing blijft, en waarvoor het RUP een andere regeling uitwerkt.”* (GLABEKE, A. en BUIJS, X., “Stedenbouwkundige voorschriften: over juridische hindernissen en legistieke valkuilen”, *T.R.O.S.* 2006, afl. 44, (363), 371 (eigen onderlijning).

<sup>4</sup> Zie bijvoorbeeld, m.b.t. het gewestplan: RvS Marchand, nr. 191.051, 3 maart 2009, overweging 2.1.3.

*“Indien er tegenstrijdigheid zou zijn tussen plannen en verordening, primeert het plan. Het impliceert dat de verordening slechts toepasbaar is in zoverre ze verder gaat of meer gedetailleerd is dan wat in het plan bepaald is.”<sup>5</sup>*

Het is dus bijvoorbeeld mogelijk om, zonder aan de basisbestemming die in het ruimtelijk uitvoeringsplan wordt bepaald te raken, nader te specificeren op welke plaats binnen het RUP bepaalde (sub)functies wel of niet kunnen:

*“321. Evenmin lijkt het mogelijk dat wanneer stedenbouwkundige voorschriften van een dergelijk plan winkelfuncties uitdrukkelijk toelaten, ze te verbieden via een stedenbouwkundige verordening.*

*322. Verder detailleren wat mogelijk is, zonder dat het uitdrukkelijk geregeld is, doet evenwel geen afbreuk aan het plan, maar is daaraan aanvullend. Het lijkt derhalve mogelijk via een stedenbouwkundige verordening, in de mate dat een ruimtelijk plan hierover in het bijzonder niets bepaalt, op de kadastrale percelen die palen aan bepaalde straten, uitdrukkelijk winkel- of dienstenfuncties te benadrukken of ze uit te sluiten (of vergelijkbare elementen te regelen), zonder dat de basisbestemming uit het plan evenwel gewijzigd wordt. Er is respect voor het ruimtelijk plan. Louter aanvullen, meer in detail, wordt het verder ingevuld.”<sup>6</sup>*

Wat hierboven werd gesteld, geldt overigens niet alleen voor de overeenstemming met de hogere plannen en verordeningen, maar voor alle regelgeving. Artikel 2.3.1, vierde lid VCRO stelt immers dat de stedenbouwkundige verordeningen in overeenstemming moeten zijn met de bestaande regelgeving voor de materie in kwestie. Ook dat betekent echter slechts dat de verordeningen niet strijdig mogen zijn met die hogere regelgeving. Er is immers een verschil tussen *“in overeenstemming zijn met”* en *“identiek zijn aan”*. Niets belet dus dat een stedenbouwkundige verordening voor specifieke gevallen bijkomende eisen kan stellen, die verder gaan dan reeds bestaande regels.<sup>7</sup>

Deze techniek, waarbij een stedenbouwkundige verordening wordt gebruikt om de bepalingen van een GRUP nader uit te werken en te concretiseren, werd door de decreetgever zelfs nog bijkomend aangemoedigd middels het decreet van 1 juli 2016, dat in artikel 2.2.5, § 2 VCRO de mogelijkheid heeft voorzien om de procedure tot het vaststellen van een stedenbouwkundige verordening samen met de procedure voor de vaststelling van het RUP te laten verlopen.<sup>8</sup> In de parlementaire werken werd

---

<sup>5</sup> SEBREGHTS, H.C. en SEBREGHTS, F., *Handboek voor Ruimtelijk Ordenen. Leidraad voor de GECORO, stedenbouwkundige ambtenaren en lokale mandatarissen*, Brugge, Vanden Broele, 2013, 102.

<sup>6</sup> TIJS, R., *Stedenbouwkundige verordeningen*, Brugge, Die Keure, 2015, 118.

<sup>7</sup> RvS Van der Hoogerstraete, nr. 232.154, 10 september 2015.

<sup>8</sup> Artikel 17 van het decreet van 1 juli 2016 tot wijziging van de regelgeving voor ruimtelijke uitvoeringsplannen teneinde de planmilieueffectrapportage en andere effectenbeoordelingen in het

gewezen op de voordelen van deze techniek. Zo werd er op gewezen dat stedenbouwkundige verordeningen vlotter kunnen worden gewijzigd dan ruimtelijke uitvoeringsplannen, zodat het nuttig kan zijn om bepaalde zaken die meer gedetailleerd of technisch-wetenschappelijk zijn, te regelen in een stedenbouwkundige verordening die op het hetzelfde gebied van toepassing zal zijn.<sup>9</sup>

Datzelfde decreet moedigt net het uitwerken van maatregelen die de milieuhinder kunnen beperken via de stedenbouwkundige verordeningen zelfs aan. Daarbij wordt er aan herinnerd dat niets belet dat ook een stedenbouwkundige verordening het een en ander cartografisch vastlegt:

*“Stedenbouwkundige verordeningen worden door dit ontwerp van decreet in de VCRO verbreed in scope. Het ontwerp van decreet voorziet dat stedenbouwkundige verordeningen ook voorschriften kunnen omvatten die niet strikt stedenbouwkundig van aard zijn. Dergelijke voorschriften moeten wel ruimtelijk gesitueerd en geordend kunnen worden en zij kunnen alleen opgenomen worden indien de plannende overheid deze noodzakelijk acht om de uitvoering van maatregelen of het naleven van voorwaarden die het RUP begeleiden en die resulteren uit het planningsproces (in het bijzonder de effectbeoordelingen), te garanderen. **Stedenbouwkundige verordeningen kunnen bijgevolg specifieke milieumaatregelen verordend en cartografisch (ruimtelijk) vastleggen**, voor zover ze uit het planningsproces (in het bijzonder de effectbeoordelingen) resulteren en de plannende overheid ze noodzakelijk acht.”<sup>10</sup> (Eigen benadrukking).*

Dat deze regeling geen wijziging van artikel 2.3.3 VCRO vereiste, toont andermaal aan dat een RUP en een stedenbouwkundige verordening elkaar perfect kunnen aanvullen. Het nieuwe artikel 2.2.5, § 2 VCRO voorziet daarbij dus enkel een mogelijkheid om beide zaken tegelijk te laten verlopen, maar sluit uiteraard niet uit dat ook los daarvan nog stedenbouwkundige verordeningen worden vastgesteld.

Het Vlaamse Gewest kon deze geïntegreerde procedure overigens nog niet toepassen, omdat deze nog niet van toepassing was op de administratieve procedure die tot het GRUP heeft geleid.<sup>11</sup>

---

planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen te integreren door wijziging van diverse decreten, BS 19 augustus 2016.

<sup>9</sup> Parl. St. VI. Parl. 2015-16, nr. 687/1, 26.

<sup>10</sup> Parl. St. VI. Parl. 2015-16, nr. 687/1, 26.

<sup>11</sup> Artikel 66 van het Decreet van 1 juli 2016 tot wijziging van de regelgeving voor ruimtelijke uitvoeringsplannen teneinde de planmilieueffectrapportage en andere effectenbeoordelingen in het planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen te integreren door wijziging van diverse decreten, BS 19 augustus 2016 en artikel 25 B. VI. Reg. 17 februari 2017 betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, planmilieueffectrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectbeoordelingen, BS 28 maart 2017.

Evenmin is het zo dat in de Verordening zaken worden geregeld die “*manifest thuis horen in een Ruimtelijk Uitvoeringsplan*”. Zoals hoger al mocht blijken, belet immers niets dat men ook in een stedenbouwkundige verordening verschillende zones onderscheidt en zelfs cartografisch vastlegt. Een stedenbouwkundige verordening kan dus de toegelaten bouwwerken binnen een bepaalde bestemmingszone nader specificeren en/of een onderscheid maken tussen verschillende deelzones in eenzelfde bestemmingsgebied. Pas wanneer de Verordening de realisatie van het onderliggende bestemmingsvoorschrift onmogelijk zou maken, stelt er zich een probleem:

*“13. De aangelegenheden die overeenkomstig artikel 54 DRO aan bod kunnen komen in de stedenbouwkundige voorschriften van een stedenbouwkundige verordening, overlappen tot op zekere hoogte de stedenbouwkundige voorschriften inzake bestemming, inrichting en/of beheer die overeenkomstig artikel 38, § 1, eerste lid, 2° DRO kunnen voorkomen in een ruimtelijk uitvoeringsplan. **Het feit dat een maatregel van een stedenbouwkundige verordening ook zou kunnen worden opgenomen in een ruimtelijk uitvoeringsplan, leidt op zich niet tot de onwettigheid van de verordening.** In tegenstelling tot wat de verzoekende partijen in de memorie van wederantwoord aanvoeren, **verhindert de kwestieuze verordening de volledige realisatie van het bestaande bestemmingsvoorschrift inzake woongebieden, niet.***

*Uit het loutere feit dat de bestreden verordening de minimale netto-vloeroppervlakte differentieert naargelang de nieuwe meergezinswoning al dan niet gelegen is in de in die verordening omschreven toeristische zone, kan evenmin worden afgeleid dat de bestreden verordening strijdig is met de aangevoerde decretale bepalingen. Uit de mogelijkheid die artikel 55, § 2 DRO biedt om gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen vast te stellen voor een deel van het grondgebied van een gemeente, **kan ook de mogelijkheid worden afgeleid om een stedenbouwkundig voorschrift in een dergelijke verordening territoriaal te differentiëren.** Uit de in randnummer 11 aangehaalde motivering blijkt op afdoende wijze de reden voor deze territoriale differentiatie, met name het keren van de trend om ook in het “hinterland” appartementsgebouwen met een beperkte woonruimte op te richten. **Deze territoriale differentiatie van het bestemmingsvoorschrift met betrekking tot de minimale netto-vloeroppervlakte voor nieuwe meergezinswoningen kan niet worden gelijkgesteld met het vastleggen van de bestemming van een gebied, zoals dit in een ruimtelijk uitvoeringsplan aan bod kan komen.**”<sup>12</sup> (Eigen benadrukking)*

---

<sup>12</sup> RvS nv Zon en Zee en vzw Federatie van Projectontwikkelaars, nr. 208.710, 5 november 2010. Zie ook ROELANDTS, K., “De onvermoede mogelijkheden van de stedenbouwkundige verordening”, *TOO* 2015, afl. 1, 76-78 en de verwijzingen aldaar.

Het ongunstig advies van de Deputatie van de Provincie West-Vlaanderen kon dan ook niet geheel worden bijgetreden, in zoverre het suggereert dat het verder verfijnen van de voorschriften van het GRUP niet mogelijk zou zijn middels een gemeentelijke stedenbouwkundige verordening.

Overigens spreken meerdere gewestelijke adviesinstanties in hun adviezen ook over het “*verfijnen*” van de voorschriften van het RUP (Agentschap Wegen en Verkeer, Agentschap Landbouw en Visserij, Departement Mobiliteit & Openbare Werken). Geen enkele gewestelijke adviesinstantie maakt een probleem van dit verder verfijnen van het GRUP.

5. Het is dus de bedoeling om de voorschriften van het GRUP te verfijnen en de ontwikkeling van het gebied (lees: de realisatie van de door het GRUP gegeven bestemming) verder te stroomlijnen en op concrete punten te optimaliseren.

Dit gebeurt bij uitstek in een stedenbouwkundige verordening, dat een flexibeler ordeningsinstrument betreft. Echter is het niet de bedoeling, zoals onder meer Infrabel lijkt te suggereren, om alle mogelijke aspecten van de ontwikkeling van het terrein nu reeds tot in de uiterste details bindend vast te leggen.

Zoals hierna zal blijken, bevat de Verordening uitsluitend verdere verfijningen van het GRUP. Daarbij werd er over gewaakt geen bepalingen op te nemen die strijdig zijn met het GRUP.

Dat deze verfijningen niet alleen mogelijk zijn, maar zelfs gewenst door de gewestelijke plannende overheid, blijkt overigens ook uit de toelichtingsnota bij het GRUP, waaruit blijkt dat men vragende partij is om rekening te houden met de (gradatie van) hinderlijkheid van de bedrijven om een vorm van “*zonering*” door te voeren. Daarbij blijkt duidelijk de wens om het bedrijventerrein “*van meet af aan goed in te richten uit milieuoogpunt*”.

*“De bedrijvigheid kan een aantasting van de leefbaarheid van de omliggende woningen veroorzaken. Om dit te voorkomen is een goede visuele en akoestische buffering van het bedrijventerrein ten aanzien van deze woningen noodzakelijk. Een zonering van de bedrijvigheid zodat de meest hinderlijke bedrijven (op vlak van geluid, geur, lucht, ...) zo ver mogelijk van de woningen liggen, is aangewezen. Om de resterende open ruimte ten zuiden van het plangebied maximaal te vrijwaren, wordt vanuit de milieubeoordeling aanbevolen om een verdere zuidelijke uitbreiding van bedrijvigheid langs de N32 Torhoutse Steenweg te vermijden.*”

*In het GRS Zedelgem wordt voorgesteld om de KMO-zone in het noorden te schrappen (tot aan de Ruddervoordestraat) en ruimte te creëren voor wonen.*



*Dit is voor de kern van Sint-Elooi op zich een positief effect maar dit is geen compenserend aspect ten opzichte van de hinder die een verschuiving van de bedrijvigheid naar het zuiden oplevert. Wel is het zo dat de voorgestelde maatregelen om de hinder op het nieuwe bedrijventerrein te milderen de hinder beheersbaar maken, **precies omwille van de mogelijkheid om het bedrijventerrein van meet af aan goed in te richten uit milieuoogpunt.**”<sup>13</sup>  
(Eigen benadrukking)*

6. Wel is het zo dat de Deputatie de eerdere definitief vastgesteld Verordening van 28 februari 2019 heeft geschorst, omdat er naar de mening van de Deputatie zaken in zouden staan die te zeer ingrijpen in het RUP. Daarbij zouden er nog een aantal onduidelijkheden in de Verordening te lezen staan.

Na bijkomend overleg – na de schorsingsbeslissing van de Deputatie – is hiertoe artikel 6 van de Verordening bijgeschaafd, waarbij een aantal verduidelijkingen werden aangebracht.

Zo wordt er niet langer verwezen naar een verbod op constructies voor “*bedrijvigheid in open lucht*” (hetgeen volgens de Deputatie te zeer aanleunde bij een verbod op bedrijvigheid, wat nochtans de bestemmingskleur van de grond is). Er wordt verduidelijkt dat productie, bewerking en verwerking van goederen in open lucht in bepaalde zones niet zal worden toegelaten. Op die manier is de opslag van goederen in de buitenlucht geen probleem. Ook werd verduidelijkt wat bedoeld wordt met de “*open lucht*”.

Daarnaast werden ook een aantal andere omschrijvingen bijgeschaafd, teneinde deze duidelijker en rechtszekerder te maken.

7. Bij dit alles is door de Gemeente ook nooit betwist dat, wat middels een verordening, *niet* kan, is om via de Verordening de realisatie van het GRUP te bemoeilijken of te verhinderen.

Een groot deel van de ingediende bezwaren lijkt hier evenwel op aan te sturen. Niet-limitatief kan er dus bijvoorbeeld op worden gewezen dat in de Verordening niet plots SEVESO-bedrijven geheel kunnen worden verboden (artikel 1.1, laatste lid GRUP) of windturbines geheel worden verboden (artikel 1.1, derde lid GRUP).

Ook de herhaalde opmerkingen tijdens het openbaar onderzoek dat onderhavige site niet geschikt zou zijn als bedrijventerrein, hebben aldus geen enkele relevantie ten aanzien van de Verordening. De opmerking dat de bestemming als bedrijventerrein overeenkomstig het GRUP onwettig zou zijn, is evenmin pertinent, nu de Gemeente

---

<sup>13</sup> Toelichtingsnota bij het GRUP, p. 269.

als orgaan van actief bestuur uiteraard de wettigheid van het GRUP in onderhavige procedure niet ter discussie kan stellen.

Hetzelfde geldt voor de bezwaren inzake de impact van het bedrijventerrein op de verkeersleefbaarheid van de omgeving: het GRUP heeft op dit punt een duidelijke keuze gemaakt (met name dat de verkeerstoename die zou uitgaan van het bedrijventerrein aanvaardbaar is). Die keuze wordt slechts verder gestuurd (en geoptimaliseerd, bijvoorbeeld door slechts in één ontsluiting op de Torhoutsesteenweg te voorzien) door de Verordening.

Ook de opmerkingen van het Agentschap voor Wegen en Verkeer inzake de verhouding tussen de rooilijn en de grondnam, zijn verder niet relevant in onderhavige procedure tot het vaststellen van de Verordening. Op het Zoneringsplan is de grondnam slechts illustratief weergegeven. Alle bepalingen inzake de grondnam zijn in het GRUP zelf opgenomen. Uiteraard moeten dergelijke decretale beoordelingselementen betrokken worden bij de vergunningverlening. Het biedt echter geen meerwaarde om hieromtrent nadere voorschriften op te nemen in de Verordening.

8. In de Verordening worden vooreerst een aantal maatregelen inzake gemotoriseerd verkeer ingeschreven.

Het GRUP voorziet dat het bedrijventerrein ontsloten dient te worden via de N32 Torhoutsesteenweg. Hiertoe mag een nieuwe aansluiting op de weg worden voorzien. Deze aansluiting mag gerealiseerd worden ter hoogte van het kruispunt met de Remi Claeyssstraat.

De gemeente kan zich in deze suggestie vinden en kiest middels de Verordening dan ook om daaraan uitvoering te geven. Dit geeft meteen als voordeel dat het voor de kandidaat-bedrijven duidelijk is waar de aantakking op de Torhoutsesteenweg zal dienen te komen.

Voor zoveel als nodig verduidelijkt de Verordening dat er slechts één aantakking op de Torhoutsesteenweg zal worden toegelaten, teneinde te vermijden dat er meerdere kruispunten zouden moeten bijkomen ter hoogte van het bedrijventerrein. In navolging van het advies van het Departement MOW wordt niet langer een rotonde als enige mogelijke aansluiting op de Torhoutsesteenweg opgelegd.

Om dit alles te faciliteren wordt meteen ook bepaald dat hiertoe een hoofdtoegangsweg zal worden voorzien, die voldoende breed en voldoende groot dient te zijn. In navolging van het advies van het departement MOW wordt de weg nog niet al te gedetailleerd omschreven, teneinde alle opties open te laten naar concrete vormgeving van de weg.

Deze hoofdtoegangsweg wordt voorzien om te verzekeren dat het gehele bedrijventerrein vlot zal kunnen ontsluiten via deze ene toegangsweg. Daarbij wordt er, vanuit het oogpunt van een vlotte doorstroming én vanuit de verkeersveiligheid, voor geopteerd om zo weinig mogelijk kruisingen op deze hoofdtoegangsweg te voorzien, maar te werken met een weg met op het einde een rotonde. Op die wijze wordt zoveel mogelijk stilstaand verkeer vermeden, hetgeen eveneens een reductie van fijn stof, geluids- en geurhinder met zich mee brengt. Bovendien paalt deze rotonde niet rechtstreeks aan woningen, maar wel aan de spoorweg. De dichtstbijzijnde woningen zijn dus nog een stuk verder gelegen. Teneinde te vermijden dat het geluidsniveau toeneemt door de weerkaatsing van spoorweggeluid, wordt er opgelegd dat alle gevels of muren gericht op de spoorweg akoestisch bekleed of uitgevoerd moeten worden. In zoverre het advies aanstipt dat er ter hoogte van die zijde van het bedrijventerrein geen grondwal wordt voorzien, verwijst het advies naar ruimtelijke opties die reeds in het GRUP zijn gemaakt en die door de Verordening niet kunnen worden gewijzigd.

Het kleiner maken van deze hoofdtoegangsweg zou de vlotte ontsluiting van het bedrijventerrein enkel maar bemoeilijken. De keuze voor de hoofdtoegangsweg betekent overigens ook een keuze voor een efficiënte ontsluiting, eerder dan een bedrijventerrein te voorzien dat talloze wegenissen (en dus ook kruispunten) voorziet, hetgeen een duurzaam ruimtegebruik evenmin ten goede zou komen.

Daarnaast is er uiteraard ook een interne wegenis nodig. Er wordt voor geopteerd om deze slechts indicatief aan te duiden, teneinde een optimale verdeling van de bedrijfspercelen niet te bemoeilijken. Wel wordt bindend opgelegd dat de interne wegenis die ten zuiden van de hoofdtoegangsweg zal worden gerealiseerd, enkel mag aantakken op de oostelijk rotonde, opnieuw om talloze wegenissen en bijhorende kruispunten te vermijden. Enkel de ten noorden van de hoofdtoegangsweg gelegen bedrijven mogen rechtstreeks op de hoofdtoegangsweg ontsluiten, gelet op de geringere oppervlakte van dit noordelijke gedeelte.

Verder is het zo dat in de oorspronkelijke definitieve vaststelling ook werd voorzien in een tracé voor een eventuele omleidingsweg. De Deputatie acht het echter niet wenselijk om te spreken over een omleidingsweg omdat dit geen gemeentelijke bevoegdheid zou zijn.

Vooreerst moet daarbij worden aangestreept dat het GRUP over een dergelijke omleidingsweg uitdrukkelijk geen uitspraak werd gedaan. Immers werd vastgesteld dat deze ingevolge het bedrijventerrein niet noodzakelijk wordt. Niet werd betwist dat deze mogelijks de verkeerslast in de woonkern zou kunnen verminderen. Dat laatste aspect, dat door het bedrijventerrein *op zich* niet wordt beïnvloed, viel echter buiten het planningsproces op gewestelijk niveau:

*“In een aantal bezwaren, opmerkingen en adviezen wordt gewezen op de plannen om de overweg Ruddervoordestraat af te sluiten. Deze zou vervangen worden door een onderdoorgang en nieuwe omleidingsweg. Er wordt daarbij enerzijds gesteld dat het voorliggende plan hier geen rekening mee houdt en/of melding van maakt. Anderzijds wordt gesteld dat de komst van het bedrijventerrein deze nieuwe weg noodzakelijk maakt.*

*In antwoord hierop kan worden gesteld dat het voorzien van een omleidingsweg, om zo verkeer uit de Ruddervoordsestraat te halen, als een scenario is opgenomen binnen het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van de gemeente Zedelgem. Echter de noodzaak aan zo'n weg is op vandaag niet aangetoond. Hier zijn tevens nog geen beleidsbeslissingen rond. Enerzijds maakt het onderzoek naar de eventuele noodzaak van een omleidingsweg niet het voorwerp uit van het voorgenomen plan en anderzijds heeft het gevoerde onderzoek (plan-MER) geen noodzaak aan deze weg aangetoond. Het plan-MER stelt dat het bijkomende bedrijventerrein kan ontsluiten naar de N32 Torhoutsesteenweg en er op die weg nog restcapaciteit aanwezig is.*

***Wel zou een omleidingsweg een deel van de bestaande verkeersoverlast in de woonkern kunnen verminderen. Deze neemt door het bedrijventerrein niet significant toe. De nood aan en de effecten van een dergelijke omleidingsweg vormen niet het voorwerp van het plan-MER noch van het GRUP. In het plan-MER werd wel een aanbeveling geformuleerd om verder onderzoek te verrichten naar het nut van een eventuele omleidingsweg. Maar zoals reeds gesteld maakt het voorzien van het bijkomende regionaal bedrijventerrein zo'n weg niet noodzakelijk en valt bijgevolg zo'n onderzoek buiten de scope van het plan. Zowel in het scenario waarin een omleidingsweg wordt gerealiseerd, als in het scenario zonder omleidingsweg kan het bedrijventerrein worden gerealiseerd en ontsloten.”***<sup>14</sup>

Omdat de gemeentelijke bezorgdheid blijft bestaan om in die omgeving op zoek te gaan naar een oplossing voor de verkeersdoorstroming in de kern, zou het ruimtelijk moeilijk te verantwoorden vallen dat door de concrete inrichting van het bedrijventerrein een latere oplossing om via het bedrijventerrein een bijkomende weg te voorzien, ernstig bemoeilijkt wordt.

Het is juist dat, ook op gemeentelijk niveau, deze wegenis niet rechtstreeks verbonden is aan de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Het betreft dus een afzonderlijke problematiek die ook buiten onderhavige Verordening zou kunnen worden geregeld. In die zin zou kunnen worden overwogen om de aanduiding van het tracé achterwege te laten, nu deze inderdaad een afzonderlijke problematiek betreft, zij het eveneens van gemeentelijk belang.

---

<sup>14</sup> B. VI. Reg. van 27 oktober 2017 houdende definitieve vaststelling van het GRUP, p. 188.

Het is bovendien juist dat nader onderzoek nodig zal zijn om na te gaan of en hoe deze weg gerealiseerd wordt. Dat is meteen ook de reden waarom deze niet – zoals het geval is voor de hoofdtoegangsweg – bindend op het plan wordt ingetekend. Het voorzien van een weginfrastructuur op die plaats is immers slechts één mogelijke oplossing teneinde de verkeerslast ten aanzien van de dorpskern te verlagen. De huidige aanduiding van het mogelijke toekomstige tracé heeft dan ook tot uitsluitend doel het alternatievenonderzoek in het kader van het verkeersvraagstuk (ontlasting van de kern) alle kansen te geven.

Daarbij wordt, door het voorzien van een indicatieve aanduiding voor toekomstige weginfrastructuur, de aandacht van de vergunningverlenende overheid (en de aanvrager) gevestigd op het gegeven dat die zone in aanmerking kan komen voor de aanleg van toekomstige weginfrastuctuur. Een stedenbouwkundige verordening is daarvoor het flexibele ordeningsinstrument bij uitstek. Op die wijze wordt vermeden dat door ondoordacht ruimtegebruik de maatschappelijke kost van de latere eventuele weg nodeloos wordt verhoogd of dat er op die wijze een minder goede ruimtelijke ordening tot stand komt, wanneer de plaatselijke aanleg (bijvoorbeeld de indeling van de bedrijventerreinen) bij de eventuele aanleg van een weg opnieuw moet worden gewijzigd. Het gaat dus louter om het vrijwaren van het tracé, zonder dat op vandaag de weg door het bedrijventerrein reeds kan worden gerealiseerd. Om die reden wordt het vrij te houden tracé slechts doorgetrokken tot aan (en niet door) de grond dam (of andere visuele of geluidsbuffer). Op die manier strijdt de Verordening ook niet met het RUP. Bovendien wordt ook toegestaan dat de vrij te houden zone wordt aangewend voor interne wegenis van het bedrijventerrein. Op die manier kan deze zone ook nuttig gebruikt worden, zonder dat latere wenselijke ruimtelijke ontwikkelingen nodeloos bemoeilijkt worden. Op die wijze wordt aan duurzame ruimtelijke ordening gedaan.

Tot slot wordt verzekerd dat het landbouwbedrijf gelegen aan de Krakkeweg 4, kan worden ontsloten. Om redenen van zuinig ruimtegebruik wordt opgelegd dat die ontsluiting moet aantakken op de wegenis van het bedrijfsterrein. Het is daarbij uiteraard de bedoeling dat deze weg voldoende breed is om het landbouwerf te ontsluiten. Enkel wordt, conform het GRUP, in herinnering gebracht dat het niet de bedoeling is om de grond dam meer dan nodig te onderbreken. Het Departement MOW merkt terecht op dat het niet nuttig is de concrete locatie van deze ontsluiting reeds bindend vast te leggen, zodat de tekst van de Verordening ter zake werd aangepast.

9. In de Verordening wordt vervolgens geopteerd voor een minimum aan fietsverbindingen, waarvan een aantal reeds in artikel 3 van de Verordening worden voorzien.

De Verordening belet dus geenszins dat ook andere voorzieningen voor traag verkeer worden gerealiseerd.

Daarbij is de eerste fietsas (artikel 3, tweede lid Verordening) slechts illustratief op het Zoneringsplan weergegeven (artikel 9, laatste lid Verordening). Weliswaar wordt tekstueel verzekerd dat deze het traject van de Lepemolenbeek volgt. In zoverre de illustratieve aanduiding op het Zoneringsplan echter (buiten het territoriale toepassingsgebied van de Verordening) doorloopt in zuidelijke richting, komt aan deze aanduiding uiteraard geen enkele bindende kracht toe.

10. Artikel 4 van de Verordening verduidelijkt dat de volledige parkeervraag inclusief leveranciers dient te worden opgevangen binnen het plangebied zelf. Dit betreft een loutere verduidelijking van het GRUP. Ook de opstellers van het GRUP hadden immers de bedoeling om te vermijden dat het bedrijventerrein enige parkeerdruk in de omgeving zou doen ontstaan.

11. In het GRUP worden duidelijke lozings- en bufferingsvoorwaarden opgelegd. Vanuit het oogpunt van zuinig ruimtegebruik legt de Verordening op dat aan de bufferingsvoorwaarden moet worden voldaan middels een collectief waterbufferingssysteem.

12. Daarnaast voorziet de Verordening in een zonering van het bedrijventerrein, waarbij wordt verzekerd dat de meer hinderlijke bedrijven niet langs de randen van het bedrijventerrein worden ingeplant, maar in het midden van het bedrijventerrein. Op die wijze wordt dus de realisatie van de bestemming verzekerd, waarbij door een slimme inplantingswijze van de bedrijven de hinder naar de omliggende woningen zoveel als mogelijk wordt beperkt.

Zoals hoger mocht blijken was deze opdeling in zones ook door de gewestelijke overheid gewenst. Anderzijds is het niet de bedoeling (noch is het juridisch mogelijk, zie hoger) om dermate stringente voorschriften te voorzien dat de realisatie van de bestemming in bepaalde zones onmogelijk wordt. De site Sint-Elooi is nu eenmaal voortaan een bedrijventerrein. Bovendien mag niet uit het oog worden verloren dat het hier gaat om een stedenbouwkundige verordening. Het is daarbij mogelijk om maatregelen inzake het ruimtelijk begrenzen van milieuhinder op te leggen. Echter mogen deze maatregelen niet de vorm aannemen van concrete milieunormen die, zoals de algemene en sectorale voorwaarden, op individuele inrichtingen van toepassing zouden zijn.<sup>15</sup>

Het bepalen van stedenbouwkundige voorschriften die ertoe moeten bijdragen dat de grotere hinder eerder in het midden van het bedrijventerrein (in plaats van aan de randen ervan) wordt voorzien, is dus een delicate evenwichtsoefening.

---

<sup>15</sup> *Parl. St.* VI. Parl., 2016-17, nr. 1149/3, 6. Zie ook artikel 2.2.5, § 2 VCRO en artikel 2.3.1, lid 1, 9° VCRO.

Om die reden kan onmogelijk worden voldaan aan de soms verregaande suggesties uit het openbaar onderzoek om nog stringenter hinderbeperkende voorwaarden te bepalen. Evenmin is het dus raadzaam om in te gaan op de suggestie van de GECORO om concrete “milieunormen” te voorzien.

Wel kan worden gewerkt met afstandsregels, die louter voor de duidelijkheid in dit geval visueel worden vastgesteld in een bijgaand Zoneringsplan. Zoals hoger mocht blijken is een dergelijke cartografische weergave bij een Verordening geen enkel probleem.

Bovendien mag niet worden vergeten dat de Verordening steeds samen moet gelezen worden met het GRUP. Het GRUP heeft daarbij bijvoorbeeld zeer duidelijke keuzes gemaakt inzake buffering (artikelen 1.6 en 1.14 van het GRUP), die ook onder onderhavige Verordening van toepassing blijven. De zuiver illustratieve weergave van deze buffers op het Zoneringsplan verandert daar niets aan. Het is niet opportuun om deze buffers nog verder te gaan detailleren in de Verordening, nog los van de vraag of dit – gelet op het feit dat dit wel in detail werd geregeld in het GRUP – nog mogelijk is. Zo is het niet mogelijk om, zoals bepaalde bezwaarindieners suggereren, alsnog een gronddam rondom het gehele bedrijventerrein te voorzien. Dit was duidelijk niet de keuze van de gewestelijke plannende overheid. Het is mogelijk noch wenselijk die keuze in de Verordening te wijzigen.

Evenmin is het opportuun de zone A nog verder uit te breiden, dit teneinde te verzekeren dat er op het bedrijventerrein nog voldoende ruimte is voor bedrijven die wat meer storend zijn voor hun omgeving (in de zin van artikel 6 van de Verordening). Die bedrijven zijn mogelijk in het midden van het bedrijventerrein, zijnde dat deel van de zone die bovendien aan de zuidelijke zijde zal begrensd worden door een – overeenkomstig het GRUP te voorziene – gronddam of andere akoestische en visuele buffer.

Het is juist dat de in de Verordening voorziene regeling niet allesomvattend is. Dit is ook niet nodig. Ook de VLAREM-normen zullen immers onverminderd van toepassing blijven. Bovendien is het evenmin zo dat een bedrijf dat volgens artikel 6 van de Verordening in de zone A kan worden toegelaten, daardoor sowieso een vergunning zal kunnen krijgen. Naast de VLAREM-normen geldt immers ook nog steeds ten volle de toets aan de goede ruimtelijke ordening. Voor de stedenbouwkundige voorschriften die zijn opgenomen in een stedenbouwkundige verordening, geldt immers nooit dat zij geacht worden de criteria van een goede ruimtelijke ordening weer te geven (artikel 4.3.1, § 2, lid 1, 3° VCRO). De voorschriften uit de Verordening bouwen dus bepaalde minimumdrempels in teneinde de milieuhinder binnen het bedrijventerrein enigszins te sturen. Dat niet elk mogelijk aspect tot in detail wordt geregeld, is dan ook geen enkel probleem, omdat de vergunningverlenende overheid naast deze minimumdrempels nog steeds ten volle de goede ruimtelijke ordening in acht kan nemen. Een te



stringente regeling zou overigens op gespannen voet komen te staan met het GRUP, dat in de bestemming bedrijventerrein voorziet.

Gelet op het negatieve advies van de Provincie wat betreft het uitsluiten van bedrijven met zuiver transport en logistiek als hoofdactiviteit in de zone A, werd het voorschrift inzake de zonering enigszins gewijzigd. De uitsluiting van voormelde bedrijven werd uit de verordenende voorschriften geschrapt. Wel wordt verduidelijkt dat bedrijven die laad- en loszones wensen te voorzien die ook na 19 uur en voor 7 uur gewoonlijk gebruikt zouden worden, daartoe overdekte laad- en loszones zullen moeten voorzien in de zone A. Aldus worden niet langer concrete types van bedrijven uitgesloten maar worden enkel de ruimtelijke voorwaarden waaronder bedrijven zich kunnen vestigen aangescherpt. In navolging van het advies van de GECORO wordt verduidelijkt dat enkel bedrijven die na 19 uur en voor 7 uur storende (in plaats van “gewoonlijke”) activiteiten ontwikkelen, uit de zone A moeten geweerd worden. Zo wordt vermeden dat niet-storende nachtelijke activiteiten ook zouden uitgesloten worden.

Evenmin wordt de productie, bewerking en verwerking van goederen in die zone A verboden, enkel zullen die activiteiten in die zone in ieder geval binnenin de bedrijfsgebouwen moeten gebeuren.

Zowel door de GECORO als door bepaalde bezwaarindieners wordt er op gewezen dat de witte zone die op het plan staat aangeduid niet in de legende wordt beschreven. Het is inderdaad niet de bedoeling om bijkomende voorschriften inzake zonering te laten gelden in deze zone. Omwille van de duidelijkheid wordt er voortaan voor geopteerd om hier geen (witte) kleur meer op te nemen, maar gewoon de onderliggende luchtfoto.

13. Artikel 7 voorziet vervolgens in de verplichting om akoestische maatregelen te nemen om te vermijden dat spoorweggeluiden worden weerkaatst door de gevels van de nieuwe bedrijven in de richting van de woningen gelegen ten oosten van de spoorweg. Hoe die weerkaatsing wordt vermeden, is van ondergeschikt belang, zodat het de aanvrager vrij staat om aan te tonen dat hij dit op een andere wijze bereikt dan door de uitvoering van de gevels.

14. Artikel 8 schept vervolgens bijkomende regels over de na te streven architecturale uitstraling van de bedrijven aan de rand van het bedrijventerrein. Om evidente redenen wordt daarbij bijkomende aandacht besteedt aan die bedrijven die ook buiten het bedrijventerrein zichtbaar zullen zijn. Dit voorschrift past zich overigens perfect in in de bezorgdheden van de gewestelijke plannende overheid, die eveneens heeft ingezet op (onder meer) een “goede visuele (...) buffering van het bedrijventerrein”<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> Toelichtingsnota bij het GRUP p. 269.

15. Artikel 9 geeft vervolgens aan welke elementen van het bijhorende Zoneringsplan bindende, indicatieve dan wel illustratieve kracht toekomt.

Daarbij is het uiteraard steeds zo dat, bij elke vergunningsaanvraag, de tekstuele voorschriften van de Verordening (de artikelen 1 tot en met 9) moeten worden toegepast.

Bijvoorbeeld: artikel 9 geeft aan dat de weergave van de interne wegenis op het Zoneringsplan zuiver illustratief is. Er komt aan die visuele weergave dus geen enkele bindende kracht toe. Wel moet er voor de aanleg van die interne wegenis rekening worden gehouden met de tekstuele stedenbouwkundige voorschriften, zodat de interne wegenis ten zuiden van de hoofdtoegangsweg enkel kan aantakken op deze hoofdtoegangsweg via de oostelijke rotonde. Waar of hoe die zuidelijke interne wegenis echter verder moet lopen, wordt door de Verordening niet bindend vastgesteld.

De illustratieve weergave van de waterbuffer op het Zoneringsplan heeft dus evenmin enige bindende kracht. Het betreft louter een visueel geheugensteuntje voor de ontwikkelaar van het bedrijventerrein dat een collectieve waterbuffering zal moeten worden voorzien.

Op het zoneringsplan staan dus ook zaken visueel weergegeven die door de stedenbouwkundige verordening niet nader worden geregeld, zoals de bufferzones, de overige interne wegenis, ... Het betreft dus een louter illustratieve weergave, zijnde dus één mogelijke uitvoeringswijze daarvan, waarbij uiteraard wel alle andere regels uit de stedenbouwkundige verordening en het GRUP moeten worden gerespecteerd. Om die reden noopt het advies van Infrabel dus niet tot enige aanpassing inzake de bufferzones: de Verordening bepaalt immers geen bijkomende regels inzake deze bufferzones. De bestaande regels (zoals opgenomen in het GRUP) sluiten overigens niet uit dat bij de vergunningverlening rekening wordt gehouden met de bezorgdheden van Infrabel.

16. De Verordening is niet in strijd met het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan, het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen of het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

17. Een stedenbouwkundige verordening valt niet onder het toepassingsgebied van de watertoets. Deze beoordeling is door de gewestelijke plannende overheid gemaakt in het kader van de vaststelling van het GRUP, waarbij ook concrete lozings- en bufferingsvoorwaarden zijn opgelegd. De Verordening geeft hieraan verdere uitvoering.

In zoverre bepaalde bezwaarschriften ingaan op de vermeende schadelijke effecten die zouden uitgaan van de realisatie van het bedrijventerrein, zijn deze bezwaren

andermaal gericht tegen het GRUP. Bovendien verliezen de bezwaarindieners uit het oog dat het GRUP al duidelijke keuzes maakt inzake de waterhuishouding, waarbij diverse concrete stedenbouwkundige voorschriften werd opgelegd. Ook die stedenbouwkundige voorschriften blijven evident gelden.

18. Tijdens het openbaar onderzoek werden ook nog opmerkingen gemaakt over de aanwezigheid van een buurtweg nr. 37 in de zone die nu werd bestemd als bedrijventerrein. Er zou bij de bestemming van het bedrijventerrein onvoldoende aandacht zijn geweest voor de impact op deze buurtweg. Wat de herhaalde kritiek op de bestemming als bedrijventerrein betreft, is dit andermaal een kritiek op het GRUP.

Het is juist dat, doordat het GRUP in een verplichte ontsluiting voorziet via de Torhoutsesteenweg, de realisatie van het bedrijventerrein niet mogelijk lijkt zonder aan voormelde buurtweg te raken.<sup>17</sup> Echter moet er op worden gewezen dat voor de afschaffing (of eventueel wijziging) van een buurtweg een geëigende procedure moet gevolgd worden. Die procedure moet zijn doorlopen voordat een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen (of het verkavelen van gronden) kan worden verleend. Het is echter nuttig noch nodig om nu reeds – in het kader van de ruimtelijke planning – op die beoordeling vooruit te lopen.<sup>18</sup> Dit alles niet in het minst omdat enkel de hoofdtoegangsweg reeds bindend in de Verordening wordt opgenomen, maar er uiteraard nog geen omgevingsvergunning wordt verleend. Overigens is het zo dat de hoofdtoegangsweg hoogstens de buurtweg zal kruisen op één punt (ter hoogte van de Torhoutsesteenweg). Afhankelijk van het concrete ontwerp (op het ogenblik van de vergunningsaanvraag) is het niet uitgesloten dat er niet eens een procedure overeenkomstig de Buurtwegenwet nodig zal zijn, bijvoorbeeld omdat de circulatie slechts zeer beperkt wordt gewijzigd<sup>19</sup>, nog los van de vraag of in dat geval geen sprake is van interceptie. Het is dus niet nodig om voorafgaandelijk aan het vaststellen van de Verordening reeds de procedure van de Buurtwegenwet te doorlopen: dit dient slechts op het niveau van het concrete ontwerp van de wegenis te worden bekeken.

Ook voor de rest van de buurtweg is het nog niet vereist dat nu reeds op het niveau van de Verordening (beoordeling waartoe de Gemeente overigens niet exclusief bevoegd is) standpunt wordt ingenomen. Dit niet in het minst omdat de invulling van de interne wegenis, zoals hoger mocht blijken, bewust niet bindend werd opgenomen in de Verordening, teneinde een optimale invulling van het bedrijventerrein niet te hypothekeren. Tegelijkertijd blijven fiets- en wandelpaden mogelijk op het bedrijventerrein (artikel 3, eerste lid spreekt over minimaal drie fietsassen), zodat een

---

<sup>17</sup> Ook de gewestelijke overheid ging hier van uit: zie de Toelichtingsnota bij het GRUP, p. 268.

<sup>18</sup> Ook in die zin: VAN DIEVOET, F., “De buurtweg en de ruimtelijke ordening in Vlaanderen”, *CDPK* 2011, (203) 223-224.

<sup>19</sup> Zie RvVb Peeters en Van Schoubroeck, nr. A/1617/1121, 22 augustus 2017.

verder gebruik van de buurtweg, zij het dan op termijn bijvoorbeeld enkel voor fietsers en wandelaars, evenmin wordt uitgesloten door de Verordening.

19. Ook het bezwaar dat door de realisatie van het bedrijventerrein afbreuk zou worden gedaan aan de cultuurhistorische erfgoedwaarden van het gebied, betreft andermaal kritiek op het GRUP.

De Verordening zal geen (bijkomende) negatieve impact hebben op de aanwezige erfgoedwaarden. In de onmiddellijke omgeving van het bedrijventerrein liggen enkel een aantal gebouwen die zijn opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed.<sup>20</sup> De bepalingen van de Verordening hebben echter geen bijkomende impact op deze erfgoedwaarden, die aan de andere zijde van de door het GRUP opgelegde grondnam (of andere geluidswerende en visueel afscherpende maatregelen) zijn gelegen.

20. Naar aanleiding van de totstandkoming van het GRUP werd het plan-MER '*Actualisatie plan-MER herneming regionaalstedelijk gebied Brugge*' (hierna: "**Plan-MER**") opgesteld. Dit werd goedgekeurd met verslag met nummer PLMER-0197-GK van 19 mei 2016.

Het algemeen uitgangspunt in het voorstel van afbakening van het stedelijk gebied en het GRUP was dat voldaan moest worden aan de taakstelling bedrijvigheid overeenkomstig het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Naar aanleiding van de opmaak van het GRUP werden bij het eerste plan-MER (goedgekeurd op 23 oktober 2008) diverse redelijke locatiealternatieven voor een regionale bedrijvigheid onderzocht en vergeleken.

Het huidige Deelgebied 8 Sint-Elooi van het GRUP (hierna: "Plangebied"), werd reeds van bij de start van het MER-proces als bijkomend planalternatief voor regionale bedrijvigheid onderzocht. Uiteindelijk werd geconcludeerd dat het Plangebied een redelijk alternatief was om na 2013 de taakstelling bedrijvigheid in te vullen.

In het Plan-MER werd het Plangebied dan ook als alternatief voor regionaal bedrijventerrein in aanmerking genomen, waarbij verder onderzoek werd gedaan naar het voorzien van voldoende buffering.

Gelet op de conclusies en aanbevelingen van het Plan-MER in verband met de herbestemming van het Plangebied als gemengd bedrijventerrein, kon in het GRUP een onderbouwde keuze voor deze herbestemming worden gemaakt.

---

<sup>20</sup> Ten zuiden: Lepemolenstraat 59; ten noorden: Torhoutsesteenweg 277 en 275.

Omwille van de activiteiten die het GRUP in het Plangebied toelaat en het feit dat er zich in de omgeving van het Plangebied diverse woningen bevinden, achtte de Gemeente het wenselijk en nodig dat de bepalingen van het GRUP nader werden gespecificeerd, uitgewerkt en/of uitgevoerd.

Dit gebeurt in de Verordening.

Aangezien de Verordening aldus een loutere uitwerking en voortzetting is van het GRUP én naar aanleiding van dit GRUP, zoals gezegd, recent nog een plan-MER werd opgemaakt, zou een nieuw plan-MER geen nieuwe of extra gegevens aan het licht hebben kunnen brengen betreffende aanzienlijke milieueffecten in vergelijking met het Plan-MER.

Om die reden werd op 29 juni 2017 een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de verplichtingen inzake milieueffectrapportage (zoals bedoeld in artikel 4.2.3., § 3*bis* van het DABM) ingediend bij het Departement Omgeving, Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten, Dienst Milieueffectenrapportage.

Met de beslissing van 27 juli 2018 verleende deze dienst de gevraagde ontheffing van de verplichtingen inzake milieueffectrapportage overeenkomstig de artikelen 4.2.5. t.e.m. 4.2.10. van het DABM. Er dient dus geen nieuw MER te worden opgesteld voor de Verordening. Wel werd bij het opstellen van de Verordening rekening gehouden met het Plan-MER.

Dit is vooreerst het geval voor artikel 2 van de Verordening, dat in navolging van het GRUP verder specificeert dat:

- het bedrijventerrein moet worden aangetakt op de N32 Torhoutsesteenweg, ter hoogte van de kruising van de N32 met de Remi Claeyssstraat;
- het verboden is om individuele percelen of bedrijven rechtstreeks te ontsluiten op de N32;
- uiteindelijk alle percelen, al dan niet via de interne wegenis, via de hoofdtoegangsweg zullen ontsluiten op de N32 Torhoutsesteenweg; en
- dit laatste ook het geval is voor het landbouwbedrijf aan de Krakkeweg 4, zoals voorzien in het GRUP.

Op deze manier wordt verzekerd dat de effecten op het vlak van mobiliteit tot een aanvaardbaar niveau beperkt zullen blijven.

Wat de verkeergeneratie betreft stelt het Plan-MER dat de ontsluiting van het bedrijventerrein via de N32 Torhoutsesteenweg (een voorrangsweg met weinig kruispunten) slechts een relatief beperkte verkeersgeneratie tot gevolg heeft die enkel van lokale aard is.

De Verordening poogt de vlotte doorstroming nog verder te verbeteren door het aantal aansluitingen op de Torhoutsesteenweg te beperken tot één.

In de Verordening wordt vervolgens bijkomende aandacht besteed aan fietsverkeer.

Ook artikel 4 van de Verordening heeft tot gevolg dat de impact van de herbestemming door het GRUP van het Plangebied tot regionaal bedrijventerrein tot een minimum wordt herleid.

Dit artikel legt op dat de volledige parkeervraag opgevangen dient te worden binnen het Plangebied zelf en verduidelijkt, in navolging van het GRUP (Artikel 1.7 GRUP), dat dit ook geldt voor leveranciers.

Een volledige afwikkeling van de parkeervraag in het Plangebied zelf werd ook nodig geacht door het Plan-MER<sup>21</sup>.

Tijdens het openbaar onderzoek werd opgemerkt dat de verkeersmetingen die werden uitgevoerd in het kader van het Plan-MER de werkelijke verkeersstromen zouden onderschatten omdat op dat moment enkele kilometers verderop werken aan de gang zouden zijn geweest.

Vooreerst blijkt uit niks dat deze beweringen correct zouden kunnen zijn en bovendien is het geenszins aannemelijk dat – indien deze beweringen al zouden stroken met de realiteit – een onderbreking enkele kilometers verderop een dermate grote impact zou kunnen hebben op de bevinding dat de N32 over een voldoende ruime restcapaciteit beschikt<sup>22</sup>. Bovendien mag niet worden vergeten dat de realisatie van het bedrijventerrein reeds werd voorzien in het GRUP. In de Verordening worden louter uitvoerende maatregelen voorzien, die er bovendien op gericht zijn de verkeersleefbaarheid (en het fietsverkeer) te optimaliseren.

21. Het feit dat artikel 2 van de Verordening een strook voorziet voor de eventuele aanleg van een latere bijkomende weg doet aan voormelde conclusies geen afbreuk.

Met deze zone wordt enkel getracht om toekomstige oplossingen op het vlak van verkeersleefbaarheid niet te hypothekeren. In het Plan-MER wordt erkend dat een dergelijke weg de verkeersafwikkeling op het niveau van de kern zou kunnen bevorderen, zij het dat dit niet noodzakelijk wordt geacht voor de realisatie van het bedrijventerrein.

---

<sup>21</sup> Plan-MER, deel II, p. 62.

<sup>22</sup> Plan-MER, deel II, p. 436.

De realisatie van de weginfrastructuur vormt niet het voorwerp van onderhavige Verordening, nu er niet wordt toegestaan dat deze al wordt aangelegd doorheen de grondnam. Enkel en alleen wordt, middels een indicatieve aanduiding van een mogelijke locatie van deze weg, erover gewaakt dat de realisatie van (of zelfs het onderzoek naar) een eventuele weg voor doorgaand verkeer op die plaats niet wordt gehypothekeerd. Inderdaad zal nog nader onderzoek nodig zijn, ook naar de milieueffecten ervan, zo er wordt beslist om de weg ook daadwerkelijk te realiseren, zodat kan worden bekeken of en zo ja hoe deze wordt gerealiseerd.

22. Artikel 5 van de Verordening verplicht de aanleg van een collectief waterbufferingssysteem binnen het plangebied. Hierbij wordt uitdrukkelijk verwezen naar de “*verplichte waterbufferingsvoorwaarden binnen het GRUP*”.

Aangezien dit artikel 5 dus reeds de aanleg van een waterbufferingssysteem verplicht oplegt, valt niet in te zien – zoals wordt geopperd in één van de bezwaren – welke bindende bepalingen er op dit vlak nog meer zouden kunnen worden opgelegd.

Met de verwijzing naar de “*verplichte waterbufferingsvoorwaarden binnen het GRUP*” wordt in eerste instantie gedoeld op het voorstel van het GRUP om in het plangebied een bufferbekken in te richten als bijkomende maatregel voor de verhoogde afvoer van hemelwater<sup>23</sup>.

De Verordening kiest hier slechts voor een concrete uitvoeringswijze, zijnde een collectief waterbufferingssysteem, hetgeen ook in het Plan-MER als een mogelijke en passende lozings- en bufferingsvoorwaarde wordt gesuggereerd<sup>24</sup>.

Naast de suggestie om een bufferbekken in het Plangebied in te richten, voorziet het GRUP op het vlak van waterhuishouding tevens in het openhouden van de Lepemolenbeek met een bufferoeverzone erlangs (Artikel 1.12 GRUP).

Aangezien de Verordening, zoals hoger toegelicht, niet van de bepalingen van het GRUP kan afwijken, is er ook op dit vlak geen enkele noodzaak om in dit verband een bijkomende bindende bepaling in de Verordening op te nemen. De Lepemolenbeek dient – ingevolge het GRUP – opengehouden te worden. Het feit dat het zoneringsplan bij de Verordening de ligging hiervan slechts illustratief aanduidt kan hier geen afbreuk aan doen. Om alle twijfels dienaangaande de wereld uit te helpen wordt dit in artikel 9 van de Verordening zelfs nogmaals benadrukt.

Gelet op het voorgaande kan aldus worden besloten dat het GRUP – en dus ook de Verordening – de aanbevelingen die het Plan-MER op het vlak van waterhuishouding doet, geheel ter harte neemt. Ook het Plan-MER stelt namelijk dat het noodzakelijk is

---

<sup>23</sup> Toelichtingsnota bij het GRUP, p. 269 en 273.

<sup>24</sup> Plan-MER, deel II, p. 464.

dat, naast de aanleg van een waterbufferingssysteem, de Lepemolenbeek open wordt gehouden<sup>25</sup>.

Het Plan-MER stelt dat het aangewezen is om te voorzien in *“een zonering van de bedrijvigheid zodat de meest hinderlijke bedrijven (op vlak van geluid, geur, lucht, ...) zo ver mogelijk van de woningen liggen”*<sup>26</sup>.

De Verordening draagt bij aan die doelstelling, door in de zone A bijkomende voorwaarden op te leggen zodat de hinder voor de omgeving daar nog meer wordt beperkt. Zo worden daar de productie, verwerking en bewerking van goederen in open lucht verboden, net als activiteiten die aanleiding geven tot hinderlijke geuremissies. Deze activiteiten worden op die wijze beperkt tot het midden van het bedrijventerrein, weg van de woningen. Ook bedrijven die 's nachts storende activiteiten ontwikkelen dienen zich in het midden van het bedrijventerrein te vestigen (minstens dienen zij ervoor te zorgen dat hun nachtelijke storende activiteiten zich buiten de zone A bevinden). Ook laad- en loszones in open lucht die bestemd zijn om gewoonlijk ook 's nachts gebruikt te worden kunnen niet in de zone A.

Uit het Plan-MER volgt dat het niet noodzakelijk is dat deze hinderbeperkende voorschriften zouden gelden voor het gehele Plangebied. In tegendeel, volgens het Plan-MER is enkel een goede visuele en akoestische buffering van het bedrijventerrein ten aanzien van deze woningen noodzakelijk om de hinder voor de omwonenden tot een aanvaardbaar niveau te beperken.

Een zonering van de bedrijvigheid zodat de meest hinderlijke bedrijven (op vlak van geluid, geur, lucht, ...) zo ver mogelijk van de woningen liggen is, volgens het Plan-MER *‘slechts’* aangewezen en dus niet noodzakelijk<sup>27</sup>. Desalniettemin voorziet de Verordening toch in een beperkte bijkomende sturing op dit vlak, zodat een aantal externe milieueffecten in de richting van deze woningen verder wordt gemilderd.

Wat de discipline geluid betreft kan worden opgemerkt dat het GRUP reeds voorziet in geluidsbeperkende maatregelen, waarmee bovendien wordt voldaan aan de aanbevelingen die het Plan-MER op dit vlak doet.

Zoals gezegd, acht het Plan-MER het slechts noodzakelijk dat wordt voorzien in een voldoende buffering ten aanzien van de omliggende woningen<sup>28</sup>. Als mogelijke oplossing suggereert het Plan-MER de aanleg van een grondnam<sup>29</sup>.

---

<sup>25</sup> Plan-MER, deel II, p. 276.

<sup>26</sup> Plan-MER, deel II, p. 437.

<sup>27</sup> Plan-MER, deel II, p. 437.

<sup>28</sup> Plan-MER, deel II, p. 437.

<sup>29</sup> Plan-MER, deel II, p. 136.



Het GRUP heeft deze aanbeveling opgevolgd en verplicht – op de locaties waar het Plangebied het dichtste aansluit op woningbouw (de zijden van het Plangebied aan de Collevijnstraat, Flateriestraat en de Lepemolenstraat) – de aanleg van een akoestische buffer in de vorm van een gronddam (Artikel 1.14 GRUP).

Op de overige locaties – waar eventuele woningen reeds van het bedrijventerrein zijn gescheiden door andere elementen (N32 Torhoutsesteenweg, spoorweg, Spoorwegstraat) – gaat het GRUP verder dan de aanbevelingen van het Plan-MER, aangezien daar eveneens wordt voorzien in een groene auditieve buffer (Artikel 1.14 GRUP).

Er is dus in het GRUP aldus reeds sprake van een juridisch bindende bufferzone rondom het gehele plangebied. De Verordening kan deze bepalingen niet wijzigen. Wel wordt, zoals gezegd, bijkomend ingezet op zonering en akoestische maatregelen in de richting van de spoorweg.

Daarbij moet nog worden aangestreept dat het GRUP bovenop de voornoemde garanties (die blijkens het Plan-MER reeds meer dan voldoende zijn) in bijkomende maatregelen op projectniveau voorziet. Het GRUP verplicht namelijk tot de opmaak van een inrichtingsstudie waarbij wordt aangetoond op welke wijze het betrokken project er zorg voor draagt dat het geluid ervan zal worden gemilderd (Artikel 1.13 GRUP).

Ook de Verordening zal dus een positief effect hebben op deze effectengroep. Bovendien is het, zoals hoger reeds aangegeven, zo dat de Verordening slechts voorziet in bijkomende minimumnormen, waarboven de beoordeling aan de goede ruimtelijke ordening en de milieukwaliteitsnormen ten volle geldt.

Verder dient te worden opgemerkt dat de Verordening niet afwijkt van de bepalingen van het GRUP waarin wordt vastgesteld welke bedrijven in het Plangebied zijn toegelaten. Op dit vlak gelden dan ook nog steeds enkel de bepalingen van het GRUP, waarvan de inhoud geheel in overeenstemming is met hetgeen het Plan-MER dienaangaande aanbeveelt.

Meer specifiek bepaalt artikel 1.1 van het GRUP dat inrichtingen, zoals bedoeld in artikel 3 van het Samenwerkingsakkoord van 16 februari 2016 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, slechts toegelaten kunnen worden in het Plangebied voor zover de externe risico's verbonden aan deze gevaarlijke stoffen voldoen aan de in Vlaanderen geldende risicocriteria. Hiermee komt het GRUP tegemoet aan de aanbevelingen in het Plan-MER, aangezien daarin eveneens wordt bepaald:

*“Uit het RVR is gebleken dat Seveso-inrichtingen kunnen toegelaten worden voor zover de externe risico’s verbonden aan de gevaarlijke Seveso-inrichting voldoen aan de in Vlaanderen geldende risicocriteria.”<sup>30</sup>.*

De deskundigen die het Plan-MER hebben opgesteld hebben dus geenszins aangegeven dat de locatie in haar geheel absoluut niet geschikt is voor dergelijke bedrijven. In tegendeel, in het Plan-MER wordt aangegeven wanneer deze mogelijk zouden zijn. Het GRUP – en bijgevolg ook de Verordening die hier niet aan raakt – volgen deze aanbevelingen.

Het Plan-MER concludeerde dat de milieueffecten van een herbestemming van het Plangebied naar een bedrijventerrein zich voornamelijk zouden situeren op het vlak van mobiliteit en mens en geluid<sup>31</sup>.

Zoals hierboven toegelicht voorziet het GRUP afdoende maatregelen om de effecten op het vlak van deze disciplines afdoende in te dijen. Op alle vlakken worden maatregelen opgelegd die werden aanbevolen in het Plan-MER of die zelfs verder gaan dan dat. De Verordening kan aan die maatregelen geen afbreuk doen. In tegendeel, op een aantal vlakken voorziet de Verordening in bijkomende waarborgen.

De milieueffecten van het GRUP zullen ingevolge de Verordening dan ook niet aanzienlijk (en al helemaal niet in negatieve zin) wijzigen. Dit geldt, zoals gezegd, niet in het minst voor de discipline ‘*mens en ruimtelijke aspecten*’, aangezien:

- het verlies aan landbouwfunctie dezelfde blijft (23,3 ha);
- de, in het Plan-MER voorgestelde, milderende maatregelen ten opzichte van de omliggende woningen worden genomen (groene auditieve en visuele buffer, kwalitatieve architecturale vormgeving en landschappelijke integratie<sup>32</sup>);
- de wijziging van de ruimtelijke kwaliteit dezelfde blijft en zelfs zal verbeteren;

Voor de discipline ‘*lucht*’ – die eveneens relevant is op het vlak van gezondheid – kunnen evenmin bijkomende milieueffecten worden verwacht. Hiervoor kan onder meer (maar niet limitatief) worden gewezen op het feit dat het aantal bedrijven niet toeneemt en er wordt gekozen voor de ontsluiting van het Plangebied die wordt voorgesteld in het GRUP en het Plan-MER.

Ook voor de overige disciplines geldt eenzelfde conclusie, nu er op die punten hoe dan ook weinig milieueffecten te verwachten zijn, aangezien:

- het grondwater weinig kwetsbaar is;

---

<sup>30</sup> Plan-MER, deel II, p. 437.

<sup>31</sup> Plan-MER, niet-technische samenvatting, p. 71.

<sup>32</sup> Plan-MER, deel II, p. 410.

- er zich in het Plangebied geen biologisch waardevolle/zeer waardevolle ecotopen bevinden;
- de natuurgebieden zich op ruime afstand bevinden en er in het Plangebied, op het gebied van fauna, enkel een aantal algemeen voorkomende soorten terug te vinden zijn;
- het Plangebied landschappelijk niet waardevol geacht wordt door het Plan-MER en de inplanting van het bedrijventerrein volgens het Plan-MER slechts een verwaarloosbaar effect op de perceptieve kenmerken en belevingswaarde van het landschap zal hebben<sup>33</sup>.

De beperkte effecten die er zullen zijn, worden bovendien veroorzaakt door het GRUP en niet door de Verordening, die slechts tot doel heeft de ruimtelijke hinder verder in te perken.

---

<sup>33</sup> Plan-MER, deel II, p. 360.

Vlaamse Overheid  
Afdeling Gebiedsontwikkeling,  
Omgevingsplanning en -projecten  
Milieueffectrapportage  
Koning Albert II-laan 20 bus 8  
1000 Brussel  
T 02/553 80 79  
[mer@vlaanderen.be](mailto:mer@vlaanderen.be)  
[www.omgevingvlaanderen.be](http://www.omgevingvlaanderen.be)

Gemeente Zedelgem  
Pater Amaat Vynckelein 1  
8210 Zedelgem

|                                                                                          |            |                |            |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------------|------------|
| uw bericht van                                                                           | uw kenmerk | ons kenmerk    | bijlagen   |
| vragen naar/e-mail                                                                       |            | telefoonnummer | /          |
| Lieselotte Van Egdom                                                                     |            | 02/553.76.08   | datum      |
| <a href="mailto:Lieselotte.vanegdom@vlaanderen.be">Lieselotte.vanegdom@vlaanderen.be</a> |            |                | 27/07/2018 |

**Betreft:** Gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de verplichtingen inzake milieueffectrapportage voor de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening “Bedrijventerrein Sint-Elooi” op het grondgebied van Zedelgem, volgens artikel 4.2.3, §3 bis en volgende van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (D.A.B.M.)

## Beslissing van de dienst Mer

Geachte,

Op 29 juni 2017 bezorgde u de dienst Mer een “gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de verplichtingen inzake milieueffectrapportage” (zoals bedoeld in artikel 4.2.3, §3bis van het DABM) voor de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening “Bedrijventerrein Sint-Elooi” op het grondgebied van Zedelgem.

De dienst Mer kan op basis van dat artikel 4.2.3, §3bis van het DABM een ontheffing van de verplichtingen inzake milieueffectrapportage toekennen als zij oordeelt dat:

- het voorgenomen plan of programma een uitwerking, wijziging, herziening of voortzetting inhoudt van een plan of programma, waarvoor reeds eerder een plan-MER werd goedgekeurd, en een nieuw plan-MER redelijkerwijze geen nieuwe of extra gegevens betreffende aanzienlijke milieueffecten kan bevatten; of
- in het kader van andere rapportages of beoordelingen reeds een systematische en wetenschappelijk verantwoorde analyse en evaluatie van de te verwachten gevolgen voor mens en milieu gemaakt werd, die voldoet aan de essentiële kenmerken van een plan-MER zoals vermeld in artikel 4.1.4, §2 van het D.A.B.M.

In uw verzoek vraagt u om een ontheffing op basis van artikel 4.2.3, §3bis, **a)** van het DABM.

In uw verzoek tot ontheffing toont u aan dat het voorgenomen plan een **uitwerking en voortzetting** inhoudt van het plan waarvoor het **plan-MER met dossiernummer PL0198** werd opgemaakt. Dat plan-MER werd door de dienst Mer goedgekeurd op 19 mei 2016. U beschrijft de voorschriften uit de stedenbouwkundige verordening alsook hun milieueffecten en geeft aan dat het ten opzichte van het voorgaande plan dat onderzocht werd in het plan-MER **een loutere uitwerking en voortzetting** is:

De opgenomen voorschriften in artikels 1, 2 3 en 4 hebben betrekking tot mobiliteit en spelen in op de aanbevelingen gemaakt in het Plan-MER. Er wordt verhinderd dat elk individueel perceel of bedrijf kan aansluiten op de N32. Er worden minstens 3 fietsassen voorzien waardoor de bereikbaarheid voor fietsverkeer ook verbetert ten opzichte van het plan-MER en GRUP en tenslotte wordt er door artikel 4 verzekerd dat ook de parkeervraag van leveranciers binnen het plangebied zal worden opgevangen.

Artikel 5 heeft specifiek betrekking op een bufferbekken dat voorzien wordt binnen het plangebied. Hiermee wordt gevolg gegeven aan de milderende maatregel uit het plan-MER.

Door middel van artikel 6 waarin men hinderlijke activiteiten op vlak van geur en geluid uitsluit in de zones het dichtst bij woningen, alsook door artikel 7 wordt er invulling gegeven aan de aanbeveling uit de discipline geluid van het plan-MER.

U motiveert in uw verzoek waarom u van mening bent dat het gevoerde onderzoek en de conclusie uit het goedgekeurde plan-MER van 2016 nog steeds actueel is. In het verzoek tot ontheffing wordt namelijk gemotiveerd dat het voorliggend plan een uitwerking en voortzetting vormt van het vroegere plan. De effectbespreking zoals in het plan-MER PL0198 werd opgenomen dekt dus volledig, en gaat zelfs verder dan de te verwachten effecten van het voorliggende plan.

U motiveert in uw verzoek dat u van mening bent dat de opmaak van een nieuw plan-MER redelijkerwijze **geen nieuwe of extra gegevens betreffende aanzienlijke milieueffecten** kan bevatten. De dienst Mer is van mening dat dit op een overtuigende wijze werd aangetoond in het verzoek tot ontheffing en bevestigt deze stelling.

### **Beslissing van de dienst Mer**

Om bovenstaande redenen is de dienst Mer van mening dat een ontheffing van de verplichtingen inzake milieueffectrapportage overeenkomstig artikel 4.2.5 tot en met 4.2.10 van het D.A.B.M. toegekend kan worden voor de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening "Bedrijventerrein Sint-Elooi" te Zedelgem. De ontheffing wordt toegekend op basis van artikel 4.2.3, §3bis, a) van het D.A.B.M.

Wij vestigen er graag uw aandacht op dat het goedgekeurde plan-MER, of een eensluidend verklaard afschrift ervan, beschikbaar moet zijn voor het publiek en de adviserende overheidsinstanties tijdens de verdere besluitvormingsprocedure van deze gemeentelijke stedenbouwkundige verordening.

Wij hopen dat dit antwoord voldoet aan uw verwachtingen. Aarzel niet om ons te contacteren als u nog vragen heeft.

Hoogachtend,

Liesl Vanautgaerden

Projectmanager

Afdeling **Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –projecten**

**Directie Gebiedsontwikkeling**