

# GEMEENTE NAZARETH

---

## GEMEENTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN ZONEVREEMDE BEDRIJVEN FASE 2 - SCHAUBROECK

Garage Schaubroeck (deel)  
Steenweg 24  
9810 Nazareth

---

### TOELICHTING EN MOTIVERING

#### UITVOERINGSPLAN

Onderhavig gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan geeft uitvoering aan :

- het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Nazareth, goedgekeurd bij MB van 01.04.2003, voor wat betreft het ruimtelijk beleid ten aanzien van bestaande bedrijven buiten de bedrijventerreinen,
- het positief planologisch attest afgeleverd door de gemeente Nazareth op 18.08.2003.

#### PLANGEBIED

Het plangebied betreft een bedrijfsterrein gelegen Steenweg 24, kadastraal gekend sectie A, 830 s2. Het bedrijfsterrein is een deel van het garagebedrijf Schaubroeck, waarvan de herstellwerkplaats gelegen is Steenweg nr. 32, kadastrale percelen Sectie A, 830 a2,v2,k2.

#### KNELPUNTEN

Volgens het analoge, gedrukte gewestplan schaal 1/25.000 en het stedenbouwkundig attest nr. 1 is het betrokken perceel gedeeltelijk gelegen in woongebied ( 50 m vooraan), gedeeltelijk in gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen ( achteraan) <sup>1</sup>.

Het vergunde gedeelte van het bedrijf binnen het plangebied, nl. een berging voor wagens en een parkeerterrein voor voertuigen, bevinden zich in het woongebied en zijn dus niet zonevreemd. Een niet-vergunde opslag van voertuigwrakken bevindt zich deels in woongebied , grotendeels in gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen en is dus grotendeels zonevreemd.

De opslag van voertuigwrakken is wel opgenomen in de milieuvergunning onder voorbehoud van stedenbouwkundige vergunning en mits de voertuigwrakken opgeslagen worden op een vloeistofdichte verharding.

---

<sup>1</sup> Het gemeentelijk GIS en het digitale gewestplan op de internetsite van het Vlaamse gewest geven voor bijna het gehele perceel een bestemming aan als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen. De digitale bestemmingsaanduiding klopt dus niet met de analoge, het stedenbouwkundig attest en de overwegingen bij de afgeleverde vergunningen en bij het planologisch attest.

De aanleg van een vloeistofdichte verharding achter de bergplaats en de opslag hierop van voertuigwrakken vormen een zonevreemde uitbreiding.

## HISTORIEK

Het terrein Steenweg 24, kadastraal perceelsnummer 830 s2 was tot 1989 eigendom van de vzw Medisch Pedagogisch Instituut Sparrenhove maar werd op 16.05.1989 afzonderlijk openbaar verkocht, los van het kasteeldomein. Garage Schaubroeck kocht betrokken perceel terwijl de provincie Oost-Vlaanderen het kasteeldomein aankocht. Sindsdien is het terrein in gebruik als bedrijfsterrein voor stalling van voertuigen en opslag van voertuigwrakken. De eigenlijke autoherstelwerkplaats is gevestigd Steenweg nr. 32 (percelen 830 v2,a2,k2) van vòòr 1970.

Een stedenbouwkundig attest nr. 2 werd afgeleverd op 20.08.1990 voor de bouw van een toonzaal met appartementen vooraan, een verplaatsbare bergplaats voor wagens en een tuinstrook met verharde gedeelten als parkeerplaats daarachter, beperkt tot een oppervlakte van 300 m<sup>2</sup>. Bouwvergunning werd verleend voor de bouw van een verplaatsbare berging voor wagens op 21.01.1991.

Regularisatievergunning werd verleend voor het aanleggen van een opslagruimte voor gebruikte voertuigen op een met grind bedekte grond (vooraan) op 24.06.2002.

Een positief planologisch attest werd afgeleverd door de gemeente Nazareth op 18.08.2003.

De aanleg van een opslagruimte voor gebruikte voertuigen, het bouwen van een vloeistofdichte betonvloer, het opslaan van voertuigwrakken op een vloeistofdichte betonvloer en de regularisatie en aanpassing van de terreinafsluiting langs de zuidelijke en oostelijke perceelsgrens werden stedenbouwkundig vergund bij beslissing van het college van burgemeester en schepenen dd. 25.10.2004.

Een kopie van de attesten en vergunningen is gevoegd als bijlage bij de toelichting.

## BESTAANDE TOESTAND

Feitelijke bestaande toestand: zie cartografische weergave, plannr. 01.

Vooraan is het terrein in gebruik als parkeerterrein voor te herstellen, herstelde en te verkopen voertuigen.

Midden op het terrein situeert zich een berging voor voertuigen en voertuigonderdelen. Hierin staat ook een depannagevoertuig. De toegang tot de berging bevindt zich in de zuidgevel.

Achter de bergplaats en opzij, ten noorden ervan, staan voertuigwrakken. Deze wrakken zijn afkomstig van depannages, aangekocht voor het demonteren van wisselstukken en afkomstig van het Wit-Gele Kruis. Wanneer de herbruikbare onderdelen van de voertuigwrakken verwijderd zijn worden zij afgevoerd naar een erkend ontmantelings- en vernietigingsbedrijf (zie milieuvergunningdossier).

Achter de loods bevindt zich ook opslag van schroot en oude voertuigonderdelen<sup>2</sup>.

Langs rooilijn en zuidelijke perceelsgrens staat een ca. 2,5 m hoge veiligheidsafsluiting.

Juridische bestaande toestand: zie cartografische weergave, plannr. 01.

Gewestplanbestemmingen: zie hoger en plannr. 01.

Overzicht attesten en vergunningen:

Stedenbouwkundig attest nr. 1 (1989)

Stedenbouwkundig attest nr. 2 (1990)

Bouwvergunning berging (1991)

Regularisatievergunning voor steenslagverharding en parkeren van voertuigen vooraan (2002)

---

<sup>2</sup> Volgens de milieuvergunningsaanvraag wordt het schroot opgehaald door een erkend afvalophaler.

Positief planologisch attest (2003)

Bouwvergunning voor een opslagruimte voor gebruikte voertuigen, een vloeistofdichte betonvloer, het opslaan van voertuigwrakken op een vloeistofdichte betonvloer en de regularisatie en aanpassing van de terreinafsluiting (2004)

Een kopie van de attesten en vergunningen is gevoegd als bijlage bij de toelichting.

Het bedrijf beschikte over een ARAB-vergunning en sinds 1994 over een milieuvergunning klasse 2 voor de exploitatie van een autoherstelwerkplaats. In deze vergunning was de voorwaardelijke opslag van max. 75 voertuigwrakken opgenomen. Momenteel geldt een nieuwe milieuvergunning klasse 2 dd. 26.01.2004 voor een autoherstelwerkplaats (tot 2024). Deze milieuvergunning laat onder voorwaarden de opslag en mechanische behandeling van voertuigwrakken toe op betrokken perceel 830 s2 mits stedenbouwkundige vergunning.

De opslag in open lucht van voertuigwrakken en van beschadigde voertuigen gebeurde niet op een vloeistofdichte vloer zoals bepaald in de milieuvergunningsvoorschriften.

Het overwegend gedeelte van het advies van de planologische ambtenaar dd. 17.07.2003 bij de aanvraag van het planologisch attest verwijst naar een PV dd. 03.11.1998 voor een inbreuk op de milieuwetgeving en de opslag van autowrakken.

Het gemeentelijk advies bij de regularisatieaanvraag voor het stallen van voertuigen op een grindverharding vooraan verwijst ook naar een PV van 23.05.2001 van de federale politie De Pinte.

## **BEDRIJFSBEHOEFTEN**

De bedrijfsbehoefte op korte termijn betreft enkel de regularisering van de bestaande toestand, meer bepaald de opslag van voertuigwrakken en de uitbreiding met een vloeistofdichte verharding voor de opslag van die voertuigwrakken achter de bestaande bergplaats om aan de verplichtingen in de milieuvergunning te kunnen voldoen.

Er zijn geen langetermijnbehoeften voorzien (zie aanvraag planologisch attest).

## **HET POSITIEF PLANOLOGISCH ATTEST**

Het college van burgemeester en schepenen heeft bij beslissing van 18.08.2003 een positief planologisch attest afgegeven ( zie bijlage). Het college sluit zich aan bij het gunstig advies van de GECORO. Met betrekking tot de uitbreiding op korte termijn wordt de huidige toestand bestendigd inclusief het verharderen met vloeistofdicht beton van de opslagplaats voor voertuigwrakken achter het gebouw onder de voorwaarden zoals bepaald in het advies van de GECORO van 06.08.2003. Verdere uitbreiding wordt niet voorzien.

Met betrekking tot de ontwikkelingsmogelijkheden op lange termijn vermeldt het planologisch attest dat geen verdere uitbreiding wordt voorzien en dat bij zware vernieuwbouw een herlocalisatie van het bedrijf noodzakelijk is.

## **DE AFWEGING**

### **BESTAANDE TOESTAND OP HET TERREIN**

Zie de cartografische weergave van de bestaande toestand en hoger.

## BESCHRIJVING VAN DE ONMIDDELLIJKE OMGEVING

Het betreft een bebouwde en heterogene omgeving, aan de dorpsrand van Eke.

De actuele functies in de omgeving zijn wonen, gemeenschapsvoorzieningen (MPI en school voor aangepast secundair onderwijs, lokale recreatieve voorzieningen zoals voetbalveld, jeugdlokaal en speelplein) en enkele kleine bedrijven.

Aan de zuidzijde paalt het bedrijfsterrein aan een oud kasteelpark met erin en errond heel wat nieuwe(re) bebouwing (MPI en school voor aangepast secundair onderwijs) .

Overwegende bebouwingstypologie in de omgeving: aan de dorpszijde vooral woningen met 2 bouwlagen onder zadeldak in halfopen bebouwing. Aan de kant van het kasteeldomein: verspreide heterogene bebouwing in het kasteelpark en op aanpalend terrein.

De gewestplanbestemmingen in de directe omgeving: woongebied en gebied voor gemeenschapsvoorzieningen.

## GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR IN HET GRS

In de gewenste ruimtelijke structuur op microschaal situeert het plangebied zich binnen de gewenste structuur voor Eke-kern. Het terrein maakt deel uit van het "zacht functiegebied" aan de zuidzijde van de hoofddorpkern Eke. Dit gebied kan volgens het GRS hoofdzakelijk in aanmerking komen voor wooninbreidingsprojecten, voor functies en activiteiten die een rustige omgeving op prijs stellen, bv. verzorgingsinstellingen en scholen. (GRS, p.70).

Onmiddellijk ten zuiden van het betrokken bedrijfsterrein vormt een oud kasteeldomein een belangrijk groenvolume als ruimtelijke begrenzing van het dorp.

De Steenweg Zuid is gecategoriseerd als lokale wijkverzamelweg.

## AFWEGING VOOR HET PLANGEBIED

Afweging ten opzichte van de elementen van de gewenste ruimtelijke structuur en de standpunten in het richtinggevend gedeelte van het GRS

- Het terrein is niet gelegen in gebieden van de gewenste open-ruimtestructuur. Het ligt niet in prioritair gebied voor natuur, evenmin in waardevol agrarisch gebied ( zie GRS, kaart 2.02).
- Ten opzichte van de ruimtelijk-economische structuur bevindt het bedrijfsterrein zich aan de rand van het verblijfsgebied rond de centrale woonband waar geopteerd wordt voor verweving van activiteiten. Voorlopige en voorwaardelijke handhaving zonder schaalvergroting van een beperkte garagefunctie horend bij het op perceel 830 v2 gevestigd autoherstelbedrijf lijkt daarmee in overeenstemming. Te meer daar het bestaande gebouw op betrokken perceel vergund is als berging voor auto's, de stalling van voertuigen tussen rooilijn en berging evenzo en op 26.01.2004 een nieuwe milieuvergunning afgeleverd werd voor het garagebedrijf, inclusief betrokken perceel 830 s2.  
De nabestemming wonen en passende diensten en handel lijkt evenzo in overeenstemming met de in het GRS gewenste integratie van wonen en werken ( zie GRS, Richtinggevend gedeelte, p. 41 en kaart 2.04, Gewenste ruimtelijk-economische structuur).
- In de gewenste nederzettingsstructuur werden Nazareth en Eke voorgesteld als hoofddorp. In het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen werden Eke en Nazareth als meerkernig hoofddorp geselecteerd (PRS, p. 276 en 297). Het plangebied ligt aan de zuidrand van de kern Eke. Voorlopig en voorwaardelijk behoud zonder schaalvergroting van een kleinschalig, historisch gegroeid autoherstelbedrijf met nabestemming wonen en passende diensten en handel lijkt in overeenstemming met de gewenste versterking van de woonfunctie in de kern Eke.
- Inzake bereikbaarheid ligt het bedrijfsterrein langs een lokale wijkverzamelweg die aantakt en zal aantakken op een intragemeentelijke verkeersweg (Stationsstraat) met aansluiting op de N60 (primaire weg I). De bestaande zuidelijke, rechtstreekse aansluiting van Steenweg Zuid op de N60 vervalt in de gewenste structuur voor auto- en vrachtverkeer.  
Daar de kleine schaal van het bedrijf slechts een beperkt aantal voertuigbewegingen per dag genereert is het bereikbaarheidsprofiel voldoende afgestemd op het mobiliteitsprofiel van het bedrijf.

- In de gewenste ruimtelijke structuur op microschaal ligt het terrein in de zuidrand van het "zacht functiegebied". Dit gebied kan volgens het GRS hoofdzakelijk in aanmerking komen voor wooninbreidingsprojecten, voor functies en activiteiten die een rustige omgeving op prijs stellen, bv. verzorgingsinstellingen en scholen (GRS, p.70 en kaart 2.09). Het RVT de Lichtervelde ligt echter in het "hard functiegebied" zoals schematisch aangegeven op kaart 2.09. Het MPI en de school voor aangepast secundair onderwijs situeren zich voor het grootste deel in het domein Wagenschot, het groenvolume ten zuiden van het zacht functiegebied op kaart 2.09.
- Betrokken perceel werd in 1989 afgestoten door het MPI (zie historiek) en neemt in de rand van het "zacht functiegebied" een zeer beperkte oppervlakte in. Het brengt de vermelde hoofdzakelijke bestemming niet in het gedrang.
- Tijdelijke handhaving zonder schaalvergroting van een historisch gegroeide, kleine autoherstelwerkplaats met nabestemming wonen en passende diensten en handel lijkt niet in strijd met de opties van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

### RELEVANTE ELEMENTEN UIT HET MOBILITEITSPLAN<sup>3</sup>

Het kruispunt N60-Steenweg Zuid zal opgeheven worden. Dit wordt bevestigd in het concept-streefbeeld voor de N60 (april 2004).

### IMPACT VAN HET BEDRIJF

#### Historiek

Historisch gegroeid bedrijf. Eerste inschrijving in het handelsregister als garage in 1945.

#### Ruimtelijke schaal

Terreinoppervlakte perceel 830 s2: ca. 0,25 ha

De omvang van het bestaande gebouw op perceel 830 s2 is niet beduidend groter dan de bebouwing op andere vergelijkbare percelen in de omgeving.

Hoogste kroonlijsthoogte volgens bouwplannen op perceel 830 s2: ca. 3,5 m

Hoogste bouwhoogte (nokhoogte) volgens bouwplannen op perceel 830 s2: ca. 6,7 m.

Bijkomend ruimtebeslag buiten het bedrijfsperceel zal er niet zijn.

Op het bestaande bedrijfsperceel wordt de uitbreiding van activiteiten beoogd achter het bestaande gebouw, zonder bijkomende bebouwing.

#### Economische schaal

Tewerkstelling: jaargemiddelde 6 personen (vol- en deeltijds)

Jaaromzet of balanstotaal: - (geen gegevens)

Zelfstandigheids criterium: - (geen gegevens).

Op basis van de door de bedrijfsleiding opgegeven tewerkstelling is betrokken bedrijf te categoriseren als zeer kleine of micro-onderneming daar de onderneming minder dan 10 personen tewerkstelt.

Schaalvergroting wordt niet beoogd.

#### Aard van de activiteiten

Herstelling en verkoop van voertuigen.

#### Economisch belang

In de dealerstructuur van het verkochte automerk wordt de garage ingedeeld als subdealer.

Op basis van de omvang van de tewerkstelling en het dealertype kan het economisch belang als lokaal aangemerkt worden.

<sup>3</sup> GROEP PLANNING (2002): Mobiliteitsplan Nazareth, Beleidsplan, Definitief conform verklaard door de PAC van 18.11.2002.



## Mobiliteit

Het door het bedrijf gegenereerde verkeer is beperkt. Volgens het aanvraagdossier van het planologisch attest minder dan 20 voertuigbewegingen per dag.

Inzake bereikbaarheid ligt het terrein langs een als lokale wijkverzamelweg gecategoriseerde weg met aansluiting op de N60 (primaire weg I) via de Stationsstraat (intragemeentelijke verkeersweg). Hierdoor is het bereikbaarheidsprofiel voldoende afgestemd op het mobiliteitsprofiel van het bedrijf.

Daar er geen uitbreiding van de activiteiten beoogd wordt en de onderhoudsfrequentie van auto's afneemt is geen significante extra mobiliteitsbelasting te verwachten.

Mobiliteitsprofiel en bereikbaarheidsprofiel zullen dan in overeenstemming blijven.

De bestaande landschappelijke structuur wordt niet gewijzigd.

Inzake erfgoed wordt geen negatieve impact verwacht mits afdoende visuele afscherming naar de zuidzijde en mits voldoende rekening gehouden wordt met de bestaande bomen in het kasteelpark (vermijden van schade in de wortelzone en van negatieve beïnvloeding van vitaliteit).

Mits bij de inrichting afdoende rekening gehouden wordt met de bestaande bomen op het aanpalende perceel wordt geen negatieve impact inzake natuurwaarden verwacht.

In of palend aan het plangebied komen geen risicozones voor overstromingen voor op de overstromingskaarten. Noch in noch langs het plangebied loopt een waterloop. In de zone voor niet-overdekte opslag van beschadigde voertuigen of voertuigwrakken met beperkte oppervlakte is de inrichting van een vloeistofdichte verharding volgens de voorschriften van de milieuvergunning gericht op het voorkomen van verontreiniging van het grondwater. Mede door de verplichte inrichting van een grotendeels groene achteruitbouwzone en de verplichte aanleg van een relatief aanzienlijk groenscherm zal de verharde oppervlakte slechts zeer beperkt toenemen. Voor het parkeerterrein en de toegangzone is een waterdoorlatende verharding opgelegd. Er wordt dus geen schadelijk effect verwacht in de zin van het decreet betreffende het integraal waterbeleid.

Er zijn geen plannen om de bestaande vergunde bedrijfsbebouwing te wijzigen.

### Intrinsiek gevaarlijk, hinderlijk of storend karakter

Achter de bestaande bergplaats wordt de opslag van voertuigwrakken in open lucht beoogd op een vloeistofdichte verharding.

Het bedrijf beschikt over een milieuvergunning, waarin de opslag en mechanische behandeling van maximaal 75 voertuigwrakken is toegelaten (vergunning dd. 26.01.2004)

Rekening houdend met de omgeving (woongebied en gebied voor gemeenschapsvoorzieningen) kan het niet de bedoeling zijn op deze plaats een permanente inrichting voor de verwerking van afvalstoffen in te richten. Een permanente opslagplaats van voertuigwrakken moet voorkomen worden (zie advies van OVAM dd 28.11.2003 bij de milieuvergunningsaanvraag).

Grote opslaghoeveelheden en lange opslagtijden kunnen evenmin de bedoeling zijn. Conform Vlaremen dienen zij te worden vermeden. Slechts beperkte en tijdelijke opslag van beschadigde voertuigen en voertuigwrakken die bij de normale exploitatie van de autoherstelwerkplaats horen is ruimtelijk aanvaardbaar.

De opslag van voertuigwrakken kan vooral visuele hinder inhouden voor omwonenden, in het bijzonder aan de zuidzijde waar het maaiveld op het aanpalende perceel hoger ligt dan het maaiveld op het bedrijfsterrein.

De inplanting gebeurt op meer dan 20 m van de dichtstbijzijnde bedrijfsvreemde woning en op meer dan 20 m van het dichtstbijzijnde MPI-gebouw.

De ruimtelijk impact van de opslag kan gemilderd worden door:

- de inplanting achter de bestaande bergplaats (In combinatie met de volgende punten wordt de zichtbaarheid vanaf de openbare weg hierdoor geminimaliseerd),
- de relatief beperkte diepte van de opslagzone<sup>4</sup>,

<sup>4</sup> In combinatie met een stapelverbod betekent een vloeroppervlakte van 15 x 20m = 300 m<sup>2</sup> een aanzienlijk geringere capaciteit (maximaal ca. 30 personenauto's) dan het in de milieuvergunning toegestane

- beperking tot wrakken van personenvoertuigen en lichte bestelwagens ( met beperkte hoogte), geen vrachtwagens, marktwagens en dergelijke grotere voertuigen,
- stapelverbod,
- een passend groenscherm.

Een adequaat groenscherm dient de visuele hinder tot een strikt minimum te beperken. Slechts dan is de tijdelijke opslag van voertuigwrakken verantwoord.

De planologisch ambtenaar achtte in haar advies van 17.07.2003 een goede inbuffering niet realiseerbaar. Mits degelijke sortimentskeuze en dito aanleg en onderhoud lijkt een adequaat groenscherm toch haalbaar.

De milieuvergunning vermeldt de mechanische behandeling van voertuigwrakken maar op perceel 830 s2 is volgens het plan bij de milieuvergunningsaanvraag alleen opslag voorzien. Sloopactiviteiten in open lucht worden niet inpasbaar geacht wegens aannemelijke lawaaihinder.

#### Terreininrichting

De bestaande terreininrichting kan als weinig kwaliteitsvol omschreven worden:

- een hoge veiligheidsafsluiting op de rooilijn,
- geen groenscherm behalve een onvolledige coniferen haag langs de achtergrens en enige klimopbegroeiing tegen de afsluiting langs de zuidelijke perceelsgrens,
- volledige steenslagverharding tussen de berging en de rooilijn.

De berging lijkt zowel inzake inplanting, volume als materiaalgebruik in overeenstemming met de op 21.01.1991 afgeleverde vergunning.

Volgens het stedenbouwkundig attest van 20.08.1990 kon achter de berging voor wagens een "tuinstrook met verharde gedeelten als parkeerplaats" in aanmerking komen voor goedkeuring mits beperkt tot 300 m2.

De planologisch ambtenaar achtte in haar advies van 17.07.2003 inzake de aanvraag tot planologisch attest verdere verharding van het terrein niet toelaatbaar en een goede inbuffering niet realiseerbaar.

De provincie legde in haar voorwaardelijk gunstig advies bij de aanvraag tot planologisch attest concrete inrichtingsvoorwaarden op.

De GECORO trad het advies van de provincie grotendeels bij.

Het college van burgemeester en schepenen volgde het advies van de GECORO.

De veiligheidsafsluiting kan achteruit geplaatst worden. Vòòr de afsluiting kan een passende, grotendeels onverharde achteruitbouwzone ingericht worden.

Langs de zijdelingse en achterste perceelsgrenzen kan een efficiënt groenscherm aangeplant worden. Deze voorwaarden werden opgenomen in de bouwvergunning van 25.10.2004.

Mede door de inrichting van een grotendeels groene achteruitbouwzone en de aanleg van een groenscherm zal de verharde oppervlakte slechts zeer beperkt toenemen.

Tijdens de openbare onderzoeken in de procedures van het planologisch attest en van de bouwaanvraag voor de aanleg van een opslagruimte voor gebruikte voertuigen werden geen bezwaren ingediend. Evenmin bij het openbaar onderzoek in de procedure van de milieuvergunning. Er werd tegen de milieuvergunning ook geen beroep aangetekend.

#### INDICATIEVE TOETS INZAKE INPASBAARHEID

Als indicatieve toets inzake inpasbaarheid wordt de eventueel gecorrigeerde grootste afstand in de tabel voor bedrijven uit het VNG-rapport "Bedrijven en milieuzonering"<sup>5</sup> vergeleken met de afstand

---

aantal van max. 75 voertuigwrakken. De oppervlakte van 300 m2 stemt overeen met de beperking inzake 'tuinstrook met verharde gedeelten als parkeerplaats' opgelegd in het stedenbouwkundig attest nr.2 van 20.08.1990.

<sup>5</sup> BRO & DHV (2001) : Bedrijven en milieuzonering, VNG Uitgeverij, Den Haag.

tussen de zone waar de bedrijfsactiviteiten plaats vinden en de omgevende (bedrijfsvreemde) woningen of gebouwen voor gemeenschapsvoorzieningen.

Omgevingstype: gemengd gebied.

Impact:

- Bedrijfstype: handel in auto's, reparatiebedrijf.
- Grootste afstandsscore voor dit bedrijfstype: 30 m voor het hinderaspect geluid ( niet gecorrigeerd).
- Milieucategorie: 2.

Slechts een deel van de bedrijfsactiviteiten situeert zich op betrokken perceel nl. parkeren en opslag van voertuigen en opslag van voertuigwrakken. Dit lijken niet de meest geluidsbelastende activiteiten van een autoherstelbedrijf.

De afstand van de opslag van voertuigwrakken tot de gebouwen van het domein Wagenschot is op kadastrale basis groter dan 20 m, de afstand tot de achtergebouwen op perceel 830 p2 is ca. 20 m.

Uit afweging van de aard en omvang van de bedrijfsactiviteiten ( beperkte opslag van voertuigen en voertuigwrakken van een klein bedrijf ) en de effectieve afstand van de activiteit tot de gebouwen in de omgeving tegenover de grootste afstandsscore en de milieucategorie voor het bedrijfstype mag geconcludeerd worden dat de bedrijfsactiviteit inpasbaar kan worden geacht.

## ONDERZOEK ALTERNATIEVEN

Te overwegen alternatieven:

- gehele of gedeeltelijke herlokalisering,
- geen opslag van voertuigwrakken, alleen minimale ruimte voor de opslag van beschadigde voertuigen in afwachting van expertise en herstelling.

Gehele of gedeeltelijke herlokalisering,

Troeven van de huidige locatie:

Ligging dicht bij de herstellwerkplaats.  
Situering aan de rand van de hoofddorpkern Eke.  
Ligging langs een wijkverzamelweg.  
Bedrijfsterrein en gebouwen zijn eigendom van het bedrijf.  
De kosten voor een degelijke terreininrichting en dito beheer worden betaalbaar geacht.

Zwakten van de huidige locatie:

Actuele gedeeltelijke zonevreemdheid.  
Voertuigwrakken in verblijfsgebied.

Mogelijkheden tot herlokalisering

Herlokalisering zou bijkomend ruimtebeslag vergen.  
Gedeeltelijke herlokalisering wordt bedrijfseconomisch niet haalbaar geacht ( zeer aanzienlijke extra kosten, veel verplaatsingen, veel tijdverlies) en schept bijkomend verkeer tussen opslagruimte voor voertuigen en herstellwerkplaats. Daarenboven moet een beschikbaar terrein voor opslag van voertuigen en voertuigwrakken op een redelijke afstand gevonden worden.

Volledige herlokalisering lijkt bedrijfseconomisch niet haalbaar wegens:

- vereiste omvang van de nieuwe investeringen,
- leeftijd van de zaakvoerders,
- geen bedrijfsopvolging,
- de bestaande loods op perceel 830 s2 lijkt nog niet afgeschreven,
- herbestemming van de huidige werkplaatsgebouwen ligt niet voor de hand.

Herlokalisering lijkt dus geen economisch verantwoord alternatief.



## Geen opslag van voertuigwrakken

Alleen minimale ruimte voor de opslag van beschadigde voertuigen in afwachting van expertise en herstelling.

Ook dit alternatief lijkt bedrijfseconomisch niet haalbaar daar voor betrokken garagebedrijf reparaties na ongeval economisch belangrijk zijn. Met een bijzonder grote klant zoals het Wit-Gele Kruis werden contractuele afspraken gemaakt over opslag van de voertuigwrakken waarvan de onderdelen prioritair gebruikt worden om andere beschadigde vlootvoertuigen te herstellen. Indien dit zou wegvallen worden niet alleen ernstige bedrijfseconomische problemen verwacht maar ook sociale gevolgen inzake tewerkstelling. Het lijkt wel zinvol te streven naar zo beperkt mogelijke opslaghoeveelheden en kortere opslagtijden.

In acht genomen de voorgestelde beperkingen en voorwaarden lijkt handhaving op de huidige locatie met beperkte uitbreiding volgens de kortermijnbehoefte dus de enige redelijke optie.

## SAMENVATTEND

Er wordt behalve de vloeistofdichte verharding voor de opslag van voertuigwrakken en beschadigde voertuigen achter de bergplaats geen uitbreiding voorzien noch op korte noch op lange termijn.

Mits volgende voorwaarden, zoals aangezet in het planologisch attest en de milieuvergunning en opgenomen in de bouwvergunning van 25.10.2004, lijkt de bedrijfsactiviteit opslag van (beschadigde voertuigen en) voertuigwrakken in samenhang met de bestaande garageactiviteit op perceel 830 v2 e.a. ruimtelijk inpasbaar in de gewenste ruimtelijke structuur op microschaal van het GRS en verenigbaar met de omgevende functies en bestemmingen:

- tijdelijk van aard,
- gekoppeld aan de autoherstelwerkplaats op perceel 830 v2,
- beperkt tot maximaal 15 x 20 m= 300 m<sup>2</sup>,
- geen verdere uitbreidingen noch op korte noch op lange termijn,
- geen werkplaatsactiviteiten op perceel 830 s2,
- alleen opslag van personenvoertuigwrakken en wrakken van lichte bestelwagens met beperkte hoogte, enkel op de vloeistofdichte verharding achter de bergplaats,
- geen stapeling,
- aanleg en instandhouding van adequaat schermgroen,
- aanleg en instandhouding van een grotendeels groene achteruitbouwzone.

## BESTEMMINGS-, INRICHTINGS- EN BEHEERSVOORSTELLEN

De voorstellen sluiten op hoofdlijnen aan bij het positief planologisch attest dd. 18.08.2003, het stedenbouwkundig attest nr. 2 dd. 20.08.1990 en de afgeleverde vergunningen.

### KORTE TERMIJN

- De bestaande vergunde loods blijft gehandhaafd als bergplaats voor voertuigen (en voertuigonderdelen).  
Geen hinderlijke werkplaatsactiviteiten (overeenkomstig de milieuvergunning).
- Achter de berging: vloeistofdichte terreinoppervlakte van 15x20m=300 m<sup>2</sup> voor niet-overdekte opslag van beschadigde voertuigen en voertuigwrakken volgens de geldende milieuvergunning, het positief planologisch attest en de bouwvergunning van 25.10.2004.

In het stedenbouwkundig attest nr. 2 van 20.08.1990 was achter de berging een "tuinstrook met verharde gedeeltes als parkeerplaats" toegelaten tot 300 m<sup>2</sup>.

- Toegangszone  
Overeenkomstig de bouwvergunning voor de bergplaats.  
Voorbij de bergplaats is een aanrijstrook nodig voor de bereikbaarheid van de vloeistofdichte verharding. Een waterdoorlatende verharding lijkt verantwoord omwille van de situering binnen de normale kroonprojectie van de grote hoogstammige bomen op het aanpalende domein Wagenschot.
- Groenscherm  
Aansluitend bij het planologisch attest en de Vlarem-vereisten.  
Brede, hoge taxus- of hulsthaag langs de zijgrenzen.  
Motivering: groenblijvend, duurzaam, passend bij het aanpalend kasteelpark, inheems, geschikt onder grote bomen.  
Achteraan aanvulling van de bestaande coniferen haag + dubbele taxus- of hulsthaag + passende kleine bomen of grote struiken, bv. sporkehout.  
Aan de zuidzijde, ter hoogte van de berging is er slechts ruimte voor een smalle bufferstrook wegens behoefte aan doorrij- en manoeuvreerruimte voor de zijdelingse toegang tot de vergunde bergplaats. De bestaande afsluiting zal men er verder laten begroeien met klimop en samen met een hoge taxus- of hulsthaag een efficiënt visueel scherm vormen. Aan de noordzijde wordt, in afwijking van het GECORO-advies bij het planologisch attest, voorgesteld de bufferzone ook langs de berging te laten doorlopen. Langs die zijde hoeft bedrijfsmatig niet naar achter gereden te worden en dwingende veiligheidsredenen lijken er niet te zijn om daar geen buffergroen te mogen planten. Een doorgang van 4 m + een haag is overigens niet uitvoerbaar wegens de feitelijke breedte van 4,0 m tussen loods en perceelsgrens en de vereiste minimumstand van een niet-gemene haag tot de perceelsgrens. Een gemene haag is momenteel onmogelijk wegens de bestaande, niet-gemene coniferen haag op het aanpalende perceel 830 p2.
- Tuin tussen de verharde terreinoppervlakte voor opslag van voertuigwrakken en het buffergroen.
- Parkeerterrein vooraan. De hoge afsluiting wordt verplaatst naar de bouwlijn in het verlengde van de aanpalende woning. Poort aan zuidzijde, cf. de bouwvergunning voor de bergplaats. Beschadigde en andere voertuigen met een risico inzake lekken van verontreinigende stoffen en (deels) gedemonteerde wagens worden hier niet gestald.
- Achteruitbouwstrook: toegang + bomen en laag harmoniërend groen.

## LANGE TERMIJN

Op hoofdlijnen volgens het stedenbouwkundig attest nr. 2. dd. 20.08.1990.

- Achteruitbouwstrook
- Wonen, diensten en handel op het gelijkvloers tot een diepte van 18 m. Wonen en eventueel diensten op verdieping tot een diepte van 12 m. Dakvorm vrij maar aansluitend bij de woning op perceel 830 p2 een zadeldak met dezelfde helling als de aanpalende woning.
- Tuin tussen hoofdgebouw en bergplaats.
- De bestaande vergunde bergplaats kan bergplaats blijven, geen werkplaatsactiviteiten. Bouwvoorschriften bij herbouwen: harmoniërende duurzame materialen en passende vormgeving.
- Toegangszone in steenslag of andere waterdoorlatende verharding.

- De vloeistofdichte verharding voor niet-overdekte opslag van voertuigwrakken kan na beëindiging van de garageactiviteiten dienen voor parkeren van voertuigen, niet-milieuvergunningplichtige opslag of tuin.
- Tuin
- Bufferzone  
Kan blijven als groensingel passend bij het aanpalende kasteelpark.

De combinatie van de korte en langetermijnvoorstellen leidt voor sommige delen van het plangebied tot gefaseerde bestemmingen op het grafisch plan: een bestemming op korte / middellange termijn en een nabestemming op lange termijn.

De tekstuele stedenbouwkundige voorschriften vullen de grafische voorschriften aan.

Omwille van het belang van de bufferzone voor de ruimtelijke inpassing van de korte/middellange termijnbestemming zijn de voorschriften voor de bufferzone vrij gedetailleerd. Er werd in het voorontwerp en ontwerp een inrichtings- en beheersplan voorgesteld en een borgtocht in functie van de lengte van het te realiseren groenscherm om maximale garanties te verschaffen dat de bufferzone effectief en kwalitatief zou gerealiseerd worden. De bestendige deputatie adviseerde vanuit juridisch oogpunt deze bepalingen negatief. Inmiddels werd een inrichtings- en beheersplan ingediend en werd een borgtocht gesteld in uitvoering van de stedenbouwkundige vergunning van 25.10.2004, zodat in dit RUP van de betrokken bepalingen kan afgezien worden.

De langetermijnvoorschriften zijn minder gedetailleerd om reden van de verre tijdshorizon. In hoofdzaak lijkt er voldoende duidelijkheid.

## RUIMTEBOEKHOUDING

Alle oppervlakken zijn gegeneraliseerd en benaderend grafisch gemeten of berekend.

KT= korte/middellange termijn

LT= lange termijn

### BESTEMMING OP HOOFDLIJNEN

	Gewestplan	RUP KT	RUP LT
Woongebied	1540 m <sup>2</sup>		2537 m <sup>2</sup>
Gebied vr. Gemeenschapsvoorzieningen	997 m <sup>2</sup>		
Bedrijfsterrein		2537 m <sup>2</sup>	
Totaal	2537 m <sup>2</sup>		

### BODEMGEBRUIK / DETAILBESTEMMING

	Best. toestand	RUP KT	RUP LT
Totaal	2537 m <sup>2</sup>	2537 m <sup>2</sup>	2537 m <sup>2</sup>
Bergplaats (vergund)	328 m <sup>2</sup>	328 m <sup>2</sup>	328 m <sup>2</sup>
Parkeerterrein (vergund)	858 m <sup>2</sup>	690 m <sup>2</sup>	
Toegangszone (vergund)	325 m <sup>2</sup>	225 m <sup>2</sup>	225 m <sup>2</sup>
Vloeistofdichte verharding		300 m <sup>2</sup>	300 m <sup>2</sup>
Tuin		225 m <sup>2</sup>	478 m <sup>2</sup>
Bufferzone		564 m <sup>2</sup>	564 m <sup>2</sup>
Achteruitbouwzone		205 m <sup>2</sup>	205 m <sup>2</sup>
Bebouwing voor wonen, diensten, handel			437 m <sup>2</sup>

Georges ERTZINGER  
ruimtelijk planner

voor

G. ERTZINGER & WES ONDERZOEK EN ADVIES  
8310 Brugge

Ontwerp: Laatst aangepast febr. 2005

Aanpassingen voortvloeiende uit de adviezen van de aangeduide overheden en van de GECORO: augustus 2005.