

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK.

A R R E S T

**nr. 193.404 van 19 mei 2009
in de zaak A. 138.156/X-11.469.**

In zake : 1. de c.v. VERVOER DE SMET,
 2. de c.v.b.a. MAERIVOET & ZONEN,
 die woonplaats kiezen bij
 advocaat E. DESAIR,
 kantoor houdende te 2000 ANTWERPEN,
 Ankerrui 26-30

tegen :

het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door de Vlaamse regering,
dat woonplaats kiest bij
advocaat J. CLAES,
kantoor houdende te 2550 KONTICH,
Mechelsesteenweg 160.

tussenkomen partij :

de gemeente PUURS,
die woonplaats kiest bij
advocaat W. MERTENS,
kantoor houdende te 3580 BERINGEN,
Scheigoorstraat 5.

D E R A A D V A N S T A T E, X e K A M E R,

Gezien het verzoekschrift dat de c.v. VERVOER DE SMET en de c.v.b.a. MAERIVOET & ZONEN op 20 juni 2003 hebben ingediend om de nietigverklaring te vorderen van het besluit van 26 maart 2003 van de Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening houdende goedkeuring van het bijzonder plan van aanleg “zonevreemde bedrijven” genaamd, van de gemeente Puurs, bestaande uit vijf deelplannen van de bestaande juridische en feitelijke toestand en vijf bestemmingsplannen met bijhorende stedenbouwkundige voorschriften, met uitsluiting van de met blauwe rand omzoomde plandelen en stedenbouwkundige voorschriften, bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 10 april 2003, “voor zover dit bestreden besluit deelplan 4.3 van het BPA dat betrekking heeft op de terreinen van de verzoekende partijen aan de Groenstraat 98 en 98 A te Breendonk-Puurs van goedkeuring onthoudt”;

Gezien het verzoekschrift tot tussenkomst, op 16 juli 2003 ingediend door de gemeente PUURS;

Gelet op de beschikking van 28 juli 2003 die de tussenkomst van de gemeente PUURS toelaat;

Gezien de memories van antwoord en van wederantwoord;

Gezien het verslag opgemaakt door auditeur A. VAN MINGEROET;

Gelet op de beschikking van 17 januari 2006 die de neerlegging ter griffie van het verslag en van het dossier gelast;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan partijen en gezien de laatste memories en het verzoek tot voortzetting van de verzoekende partijen;

Gelet op de beschikking van 20 november 2008 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 19 december 2008;

Gelet op de beschikking van 5 december 2008 waarbij de beschikking van 20 november 2008 wordt ingetrokken en de zaak voor onbepaalde tijd wordt uitgesteld;

Gelet op de beschikking van 4 februari 2009 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 20 maart 2009;

Gehoord het verslag van staatsraad J. BOVIN;

Gehoord de opmerkingen van advocaat K. VAN DEN BRANDE, die loco advocaat E. DESAIR verschijnt voor de verzoekende partijen, van advocaat A. EVERS, die loco advocaat J. CLAES verschijnt voor de verwerende partij, en van advocaat J. GEBRUERS, die loco advocaat W. MERTENS verschijnt voor de tussenkomende partij

Gehoord het eensluidend advies van auditeur A. VAN MINGEROET;

Gelet op titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

OVERWEEGT WAT VOLGT :

1. De feiten

1.1. De eerste verzoekende partij is huurster van een terrein gelegen aan de Groenstraat 98 te Puurs (Breendonk). De tweede verzoekende partij is vruchtgebruikster van het terrein gelegen aan de Groenstraat 98A.

1.2. Deze percelen zijn volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 5 augustus 1976 vastgestelde gewestplan Mechelen gelegen, deels in woongebied met landelijk karakter, en deels in agrarisch gebied.

1.3. Met een brief van 30 maart 2001 brengt het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Puurs de afdeling Ruimtelijke Planning van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap in kennis van een ontwerp voorstudie (maart 2001) van een sectoraal bijzonder plan van aanleg - zonevreemde bedrijven, en stelt ze voor hierover een vooroverleg te houden.

1.4. Er worden 13 zonevreemde bedrijven opgenomen in een bijzonder plan van aanleg geselecteerd op basis van enerzijds behoorlijk vergund (dit is grotendeels in orde zijnde met de milieuvergunning en ten minste deels vergund wat de bouwvergunning betreft), en anderzijds dringende noodzaak voor opname in een bijzonder plan van aanleg (bijvoorbeeld nood aan een zonevreemde uitbreiding of nood aan een nieuwe milieuvergunning).

De bedrijven van de eerste en de tweede verzoekende partij worden geselecteerd omwille van de behoefte tot uitbreiding.

1.5. Op 4 september 2001 wordt de zogenaamde plenaire vergadering gehouden.

Er worden zes deelgebieden voorgesteld verspreid over het gemeentelijk grondgebied, waaronder het deelgebied 4 genaamd “KMO-zone Dendermondsesteenweg oost (De Smet Vervoer en Maerivoet Transport)”. Dit deelgebied omvat enkel het terrein van de verzoekende partijen.

Er wordt voorgesteld de betrokken terreinen te bestemmen, deels tot zone voor lokale bedrijvigheid en deels tot bufferzone.

De zone voor lokale bedrijvigheid is verdeeld in twee delen. Een deel omvat de bestaande bebouwing met luidens de stedenbouwkundige voorschriften een maximale bouwhoogte van 6 meter, een bebouwingspercentage van maximaal 80 %, een verhardingspercentage van maximaal 100 % en een begroeningspercentage van minimum 0 %. Het andere deel omvat het gebied naast het eerste deel met luidens de stedenbouwkundige voorschriften een bebouwingspercentage van maximaal 0 %, een verhardingspercentage van maximaal 90 % en een begroeningspercentage van minimum 5 %.

In de memorie van toelichting wordt (...) naast de “identificatie en juridische gegevens” van de betrokken bedrijven een uiteenzetting gegeven van de “ruimtelijke situering” met foto’s, “een motivatie” (algemeen en motivatie voor afwijking van het gewestplan), en wordt de gewenste ruimtelijke invulling beschreven.

1.6. In een advies van de afdeling Ruimtelijke Planning van 4 september 2001 stelt deze afdeling dat “gelet op de bestaande toestand (...) een dergelijke omvangrijke uitbreiding (meer dan een verdubbeling) niet (kan) worden aanvaard. De dynamiek van twee groeiende transportbedrijven is niet wenselijk langs de N17. Hoogstens kan de bestendiging in de huidige schaal worden aanvaard. Indien deze transportbedrijven verder willen groeien (zoals voorgesteld in dit plan) is het aangewezen dat ze zich verplaatsen naar een regionaal bedrijventerrein in Puurs. Het is aangewezen de bestaande bedrijfswoningen op te nemen in het deelplan”.

In een advies van AROHM Antwerpen van 18 september 2001 van de gewestelijke planologische ambtenaar wordt het volgende gesteld :

“4.4. KMO-ZONE DENDERMONDSESTEENWEG OOST

Ook hier is de selectie van het bedrijventerrein eerder problematisch. Het terrein bevat twee transportfirma’s die familiale banden hebben. De woning tussen de twee bedrijfswoningen behoort tot de stichter/vader van de beide bedrijven. Er is een kwantitatief onevenwicht tussen de bedrijven : het grootste, op de hoek gelegen, beschikt over een 18tal vrachtwagens, het andere over slechts een 2-tal.

In de memorie van toelichting ontbreekt een beschrijving van de parkeerproblematiek van de bedrijven. Tijdens de vergadering bleek dit een essentieel aspect te zijn geweest in het ontwerp van het deel-BPA. Er wordt vastgesteld dat door het deel-BPA de ruimtelijke mogelijkheden van de bedrijven sterk uitgebreid worden. Zelfs zodanig dat het denkbeeldig is dat beide bedrijven in de toekomst na samensmelting (er is ook slechts één toegang voorzien, nl. langs de Dendermondsesteenweg) een grote transportfirma

worden, die de draagkracht van deze omgeving zal overschrijden. Dan zou het lokaal karakter van het bedrijf overschreden worden, zodat dit bedrijf niet meer kan kaderen in de optiek van een sectoraal BPA dat per definitie beperkt is tot bedrijven van lokaal belang. Anderzijds zou er een lokaal bedrijventerrein kunnen ontstaan, hetgeen eveneens niet de bedoeling is van dit deel-BPA. Hiertoe zijn de voorschriften en randcriteria van het voorontwerp deel-BPA te weinig beperkend.

Enkel indien op realistische wijze garanties in de stedenbouwkundige voorschriften en het bestemmingsplan kunnen uitgewerkt worden, die de twee bovenstaande scenario's uitsluiten, komt dit deel-BPA voor een gunstig advies in aanmerking.

Beide bedrijfswoningen, en vanuit ruimtelijk standpunt eveneens de tussenliggende, dienen dan in elk geval opgenomen te worden in het deel-BPA”.

- 1.7. Op 16 april 2002 brengt de GECORO een gunstig advies uit.
- 1.8. Op 6 juni 2002 beslist de gemeenteraad van Puurs tot de voorlopige aanneming van het bijzonder plan van aanleg.
- 1.9. Van 28 juni 2002 tot 29 juli 2002 wordt een openbaar onderzoek gehouden. Er worden geen bezwaren ingediend.
- 1.10. Bij besluit van 12 september 2002 van de gemeenteraad van Puurs wordt het bijzonder plan aanleg “Zonevreemde bedrijven” definitief aanvaard. Aangezien er geen bezwaren werden ingediend, stelt de gemeenteraad dat een advies van de GECORO zinloos is daar deze commissie al een globaal gunstig advies had uitgebracht.
- 1.11. Op 17 oktober 2002 brengt de bestendige deputatie van de provincieraad van Antwerpen een gunstig advies uit over het bijzonder plan van aanleg met de volgende opmerking:

“Vermits er geen bezwaarschriften werden ingediend tijdens het openbaar onderzoek, opteerde de gemeente ervoor de gemeentelijke commissie ruimtelijke ordening (GECORO) niet meer te raadplegen, temeer daar de GECORO reeds op 16 april 2002 gunstig advies over het plan had uitgebracht. Art. 19 van het decreet betreffende de ruimtelijke ordening gecoördineerd op 22 oktober 1996 stelt echter dat het ontwerpplan, samen met de bezwaren, de opmerkingen en het proces-verbaal van sluiting van het openbaar onderzoek voorgelegd dient te worden aan de bevoegde commissie van advies, in casu de GECORO. De GECORO kan autonoom beslissen al dan niet advies uit te brengen. Het decreet betreffende de ruimtelijke ordening gecoördineerd op 22 oktober 1996 vond hier aldus geen correcte toepassing”.

1.12. Op 8 november 2002 brengt de gewestelijke planologische ambtenaar volgend advies uit omtrent dit deelplan :

“4.3. Lokaal bedrijventerrein Dendermondsesteenweg-Oost

Zoals gesteld (in punt 4.4 van het vorige advies) is de selectie van dit bedrijf problematisch. Enkel indien op een realistische wijze garanties uitgewerkt zouden worden in de stedenbouwkundige voorschriften en het bestemmingsplan die de vermelde scenario's uitsloten (toekomstige samensmelting naar één grote transportfirma enerzijds, ontstaan van een lokaal bedrijventerrein anderzijds) kan dit deel-BPA in aanmerking komen voor opname. Bovendien dienden de woningen in geval van opname van het plangebied in elk geval te worden opgenomen binnen het deel-BPA hetgeen niet gebeurde.

De voorschriften gaan de vermelde scenario's niet tegen; er blijft principieel slechts 1 toegang, aan de activiteiten worden onvoldoende beperkingen opgelegd in grootteorde of schaal in beperking van uitbreiding.

Conclusie

Principieel biedt de planglobaliteit onvoldoende beperkingen”.

1.13. Op 12 november 2002 brengt de GECORO globaal gunstig advies uit en bevestigt zijn advies van 16 april 2002.

1.14. Bij besluit van 30 januari 2003 van de gemeenteraad van Puurs wordt het bijzonder plan aanleg “Zonevreemde bedrijven” na het advies van de GECORO te hebben ingewonnen, nogmaals definitief aangenomen.

De stedenbouwkundige voorschriften worden onder punt “4.3 Lokaal bedrijventerrein Dendermondsesteenweg-oost” opgenomen.

1.15. Bij het thans bestreden besluit van 26 maart 2003 van de Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening wordt het bijzonder plan van aanleg “Zonevreemde bedrijven” genaamd, van de gemeente Puurs, bestaande uit vijf deelplannen van de bestaande juridische en feitelijke toestand en vijf bestemmingsplannen met bijbehorende stedenbouwkundige voorschriften, met uitsluiting van de met een blauwe rand omzoomde plandelen en stedenbouwkundige voorschriften, goedgekeurd.

Op het bestemmingsplan van deelgebied 3 (p. 44 definitief bijzonder plan van aanleg) is het volledige bedrijventerrein Dendermondsesteenweg-Oost uitgesloten.

1.16. Dit besluit is gemotiveerd als volgt:

“Overwegende dat de gemeenteraad principieel beslist heeft tot opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en dat intussen de bestendige deputatie op 13 februari 2003 het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van de

gemeente Puurs definitief heeft vastgesteld; dat daarmee de eerste voorwaarde voor toepassing van de zonet vermelde bepaling uit artikel 14 is voldaan;

Overwegende dat voor de deelplannen van het voorliggende bijzonder plan van aanleg, zoals blijkt uit de toelichting bij het plan, een ruimtelijke afweging gebeurde die strookt met de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen; dat daarmee is voldaan aan de tweede voorwaarde in toepassing van vermeld artikel 14;

Overwegende dat op basis van de bemerkingen geformuleerd door de adviserende instanties een bijstelling werd gedaan van het gehele dossier en in het bijzonder van de bestemmingsplannen en stedenbouwkundige voorschriften voor de bedrijfslocaties; dat hieruit blijkt dat deze bijstelling ingaat op het overgrote deel van de bemerkingen en globaal voldoet en werd uitgewerkt conform de bepalingen en krachtlijnen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de omzendbrieven RO 93/01 van 10 november 1993, betreffende BPA's welke afwijkingen inhouden ten opzichte van de gewestplannen en RO 2000/01 over het planologisch attest, het bedrijfs-bijzonder plan van aanleg en het sectoraal BPA - zonevreemd bedrijven van 29 september 2000 (BS 7 november 2000); dat voor het overige verwezen wordt naar de elementen hierna aangehaald;

Overwegende dat in het bijzonder plan van aanleg voor bepaalde onderdelen niet wordt voldaan aan de administratieve vereisten in voornoemde omzendbrieven; dat daarnaast bepaalde onderdelen in strijd zijn met de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dat dit aanleiding geeft tot bijkomende verantwoording of tot onthouding van goedkeuring voor die plandelen, zoals hierna specifiek verantwoord;

(...)

Overwegende dat het bestemmingsplan en bijbehorende stedenbouwkundige voorschriften voor het deelplan 4.3 : Lokaal bedrijventerrein Dendermondsesteenweg-oost, voorziet in een bestemmingswijziging ter bestendiging en gevoelige uitbreiding van de bestaande transportbedrijven; dat voorliggend bestemmingsplan in feite een schaalvergroting voorziet die ten aanzien van de huidige oppervlakte een vrijwel verdubbeling van de oppervlakte betekent; dat een schaalvergroting de huidige verkeersonveilige situatie bij de ontsluiting van het bedrijf geenszins ten goede komt maar eerder zal doen toenemen; dat de rechtstreekse aansluiting op korte afstand van het kruispunt van de Groenstraat in voorliggend bestemmingsplan wordt bestendigd; dat deze rechtstreekse aansluiting onverenigbaar is met de indeling van de Dendermondsesteenweg als secundaire weg categorie I; dat er in feite op deze locatie geen alternatieven zijn voor een verbetering van de ontsluitingsproblemen; dat gelet op de dynamiek van dit bedrijf eerder een herlokatie wordt voorgesteld; dat de voorziene uitbreiding van het regionaal bedrijventerrein via de opmaak van een provinciaal RUP de mogelijkheid biedt voor herlokatie; dat derhalve dit bestemmingsplan van goedkeuring moet worden onthouden”.

2. Ten gronde - enig middel

2.1. Uiteenzetting van het middel

In een enig middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van artikel 21, vierde lid van het decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996, van de materiële motiveringsplicht, van de

algemene beginselen van behoorlijk bestuur, inzonderheid het zorgvuldigheids- en redelijkheidsbeginsel, en “van de rechtens vereiste feitelijke grondslag”,

“Doordat, op grond van de bepalingen en beginselen aangehaald in het middel de niet-goedkeuring van een door de gemeenteraad aangenomen BPA door de Minister moet gemotiveerd worden en deze motivering correct en draagkrachtig moet zijn (...);

Terwijl, eerste onderdeel, één van de uitgangspunten van de bestreden beslissing is dat de verzoekende partijen beide zouden beogen om in de toekomst aanzienlijk uit te breiden, wat een volstrekt verkeerd uitgangspunt is, aangezien de eerste verzoekende partij op termijn eerder beoogt haar bedrijfsactiviteiten in beperkte mate af te bouwen (doch in geen geval uit te breiden) en de tweede verzoekende partij hoogstens ambieert om in de toekomst één extra vrachtwagen in te zetten; dat een toename van één extra vrachtwagen op de totaliteit van de beide bedrijven bezwaarlijk als een ‘gevoelige uitbreiding’ kan beschouwd worden;

Terwijl, tweede onderdeel, de bestreden beslissing poneert dat de vergroting van de bedrijfsoppervlakte de ‘huidige verkeersonveilige situatie bij de ontsluiting van het bedrijf geenszins ten goede komt maar eerder zal doen toenemen; dat de rechtstreekse aansluiting op korte afstand van het kruispunt van de Groenstraat in voorliggend bestemmingsplan wordt bestendigd; dat deze rechtstreekse aansluiting onverenigbaar is met de indeling van de Dendermondsesteenweg als secundaire weg categorie I; (...) dat gelet op de dynamiek van dit bedrijf eerder een herlokalisatie wordt voorgesteld’, en hierdoor ten onrechte voorbij wordt gegaan aan het feit dat de extra ruimte voor lokale bedrijvigheid die in het BPA is voorzien geenszins beoogt om de bedrijven substantieel te laten uitbreiden (hoogstens één extra vrachtwagens voor de tweede verzoekende partij); dat de verzoekende partijen met andere woorden in die zone geenszins bedrijfsgebouwen kunnen (en willen) oprichten, doch deze additionele zone voor lokale bedrijvigheid enkel kunnen verharderen met het oog op het creëren van extra ruimte voor de vrachtwagens om op het terrein te circuleren; dat dit verklaart waarom de bouwvoorschriften voor deze additionele zone in het BPA zijn aangeduid als ‘bouwvoorschriften buiten bouwvlakken’ en dat er voor die zone geen maximum bouwhoogte is opgenomen, aangezien er in dat vlak niet mag gebouwd worden; dat deze zone - zoals blijkt uit die voorschriften - enkel mag verhard worden ten belope van maximum 85% (...);

En terwijl, het BPA deze extra ruimte voor lokale bedrijvigheid heeft voorzien enerzijds omdat op die manier de vrachtwagens van de tweede verzoekende partij, mits akkoord van de eerste verzoekende partij, uitweg kunnen nemen partij langs de Dendermondsesteenweg (via het terrein van de eerste verzoekende) in plaats van via de Groenstraat (die een woonstraat is) en anderzijds omdat door die extra ruimte kan vermeden worden dat, indien er ‘s avonds meerdere vrachtwagens tegelijk terug ‘thuis’ komen, er één of meerdere vrachtwagens op de Dendermondsesteenweg moeten blijven wachten alvorens het bedrijfsterrein te kunnen oprijden; dat immers de eerste vrachtwagen die binnen rijdt vooraan op het terrein moet bijtanken, en de chauffeur vervolgens moet manoeuvreren naar achteren om de vrachtwagen voor de nacht te stallen; dat gelet op de beperkte huidige bedrijfsoppervlakte, deze beweging niet kan uitgevoerd worden indien er tegelijk een tweede vrachtwagen binnenrijdt; dat, door de door het BPA voorziene extra verharding, alle vrachtwagens die tegelijk aankomen ook ineens de site zullen kunnen binnenrijden, kunnen stationeren op de nieuwe verharding, waarna ze één voor één kunnen tanken en manoeuvreren naar de stalplaats, zonder het verkeer op de Dendermondsesteenweg te hinderen;

En terwijl, de verkeerstechnische kritiek van de bestreden beslissing onder meer slaat op het feit dat de uitrit te dicht is bij het kruispunt van de Dendermondsesteenweg en de Groenstraat, wat nu precies zou kunnen verholpen worden door de inkleuring van de extra zone voor lokale bedrijvigheid, omdat daardoor verzoekende partijen de uitrit zouden kunnen verleggen, verder weg van de Groenstraat; dat door de bestreden beslissing deze piste precies onmogelijk wordt gemaakt;

En terwijl, de bestreden beslissing verzuimt toe te lichten waarom de huidige verkeerssituatie plots ondraaglijk zou geworden zijn, en deze conclusie nochtans de nodige toelichting vereist rekening houdend met het feit dat (I) de uitrit van de site reeds meer dan 60 jaar op de huidige locatie gelegen is, (II) de eerste verzoekende partij nog in 1994 een hervergunning van haar activiteiten heeft bekomen en er ter gelegenheid van de milieuvergunningsprocedure hierover geen enkele opmerking is gemaakt hoewel het aantal vrachtwagenbewegingen tussen 1994 en nu niet noemenswaardig gestegen is;

En terwijl, de bestreden beslissing ten onrechte geen rekening houdt met het feit dat het aantal vrachtwagenbewegingen per dag ter hoogte van de site beperkt is, aangezien er voor de eerste en tweede verzoekende partij samen in totaal 16 vrachtwagens zijn, die 's morgens buiten rijden en 's avonds binnen rijden, wat dus neerkomt op 32 bewegingen per dag; dat het dus niet gaat om bedrijven waar continu wagens af en aan rijden; dat de zogenaamde 'gevaarlijke verkeerssituatie' dan ook zeer sterk moet genuanceerd worden; dat er de laatste 15 jaar (op één ongeval na, wat de wijten was aan het slechte zicht omwille van een boom, probleem dat inmiddels al lang opgelost is) geen ongelukken zijn gebeurd op de Dendermondsesteenweg bij het binnen en buiten rijden van de vrachtwagens, zodat er bezwaarlijk kan gesproken worden van een 'black spot' inzake verkeersveiligheid; dat verzoekende partijen overigens nog opmerken dat de ligging van de terreinen ten aanzien van de ontsluitingswegen uitermate gunstig is, aangezien de vrachtwagens door geen enkele dorpskern moeten rijden om de N16 (verbinding tussen A12 en Sint-Niklaas) te bereiken;

Terwijl, derde onderdeel, de bestreden beslissing suggereert dat, gelet op de vermeende 'dynamiek' van de bedrijven, zij zouden moeten herlokaliseren naar een regionaal bedrijventerrein; dat de bestreden beslissing evenwel nalaat in concreto te motiveren waarom de eerste en tweede verzoekende partijen een regionaal karakter zouden hebben; dat immers het klantenbestand van de beide bedrijven uitwijst dat 40% van hun klanten op minder dan 10 kilometer en 50% op minder dan 25 kilometer is gelokaliseerd, zodat het duidelijk is dat de verzoekende partijen in essentie cliënten bedienen die in de onmiddellijke omgeving gevestigd zijn;

En terwijl, de beweerde 'dynamiek' van de bedrijven door tegenpartij niet verduidelijkt wordt, en het de verzoekende partijen dan ook niet duidelijk is wat hiermee bedoeld wordt; dat de grote groei van de bedrijven zich niet heeft voorgedaan in de laatste 10 jaar: de eerste verzoekende partij had ten tijde van het bouwen van de nieuwe loods in 1995 reeds 10 vrachtwagens en de tweede verzoekende partij had ten tijde van het oprichten van haar loods in 1985 ook al de huidige 3 vrachtwagens; de vermeende 'dynamiek' zit dus niet in het recente verleden, noch in de toekomst (cf. enkel tweede verzoekende partij overweegt één extra vrachtwagen aan te kopen); dat, indien men met andere woorden van oordeel is dat de verzoekende partijen in hun huidige omvang als 'regionaal' moeten aanzien worden, men tot die conclusie had moeten komen in de jaren '80 en '90 en men met andere woorden de toen gevraagde vergunningen had moeten weigeren en de verzoekende partijen toen reeds had moeten vragen om te herlokaliseren; door dit niet te doen, en alle gevraagde bouw- en milieuvergunningen af te leveren, heeft men de verzoekende partijen aanzet tot miljoenen investeringen, waarbij deze bedrijven er rechtmatig op

mochten vertrouwen dat zij op de huidige locatie zouden kunnen blijven; dat het terugkomen op dit standpunt en dus de herkwalificatie van de bedrijven tot regionale bedrijven dan ook een omstandige motivering vereiste, die evenwel in de bestreden beslissing niet terug te vinden is; dat de loutere verwijzing naar de notie ‘dynamiek’ van de bedrijven vanzelfsprekend in dit verband niet volstaat;

En terwijl, een verplichte herlokalisatie van de verzoekende partijen naar een regionaal bedrijvenpark de zekere doodsteek voor beide betekent, aangezien geen van beide bedrijven het kapitaal heeft om, nadat zij aan de Groenstraat 98 en 98A de vereiste investeringen hebben gedaan, van nul te beginnen op een nieuwe locatie door aldaar grond te kopen of te huren en nieuwe gebouwen recht te zetten, te meer daar de verkoopswaarde van hun bestaande gebouwen - in de hypothese dat het BPA niet wordt goedgekeurd - nihil zal zijn.

Zodat, de bestreden beslissing, door te vertrekken vanuit de verkeerde hypothese dat de verzoekende partijen in de toekomst nog substantieel zouden wensen uit te breiden (eerste onderdeel), door te overwegen dat de verkeersveiligheid van de site zal verslechteren ten gevolge van de uitbreiding van de zone voor lokale bedrijvigheid terwijl een analyse van de plaatselijke toestand net het omgekeerde uitwijst (tweede onderdeel) en door aan te geven dat de bedrijven als van regionaal belang zouden moeten beschouwd worden terwijl ze voor 90% de lokale markt bedienen en tot op heden (en nog naar aanleiding van de laatste vergunningsprocedures) steeds als van lokaal belang zijn beschouwd (derde onderdeel), de in het middel aangehaalde bepalingen en beginselen schendt”.

2.2. Onderzoek van het middel

2.2.1. Het bestreden besluit is met betrekking tot de niet-goedkeuring van de zone “Lokaal bedrijventerrein Dendermondsesteenweg-Oost” gemotiveerd als volgt:

“Overwegende dat het bestemmingsplan en bijbehorende stedenbouwkundige voorschriften voor het deelplan 4.3 : Lokaal bedrijventerrein Dendermondsesteenweg-Oost, voorziet in een bestemmingswijziging ter bestendiging en gevoelige uitbreiding van de bestaande transportbedrijven; dat voorliggend bestemmingsplan in feite een schaalvergroting voorziet die ten aanzien van de huidige oppervlakte een vrijwel verdubbeling van de oppervlakte betekent; dat een schaalvergroting de huidige verkeersonveilige situatie bij de ontsluiting van het bedrijf geenszins ten goede komt maar eerder zal doen toenemen; dat de rechtstreekse aansluiting op korte afstand van het kruispunt van de Groenstraat in voorliggend bestemmingsplan wordt bestendigd; dat deze rechtstreekse aansluiting onverenigbaar is met de indeling van de Dendermondsesteenweg als secundaire weg categorie I; dat er in feite op deze locatie geen alternatieven zijn voor een verbetering van de ontsluitingsproblemen; dat gelet op de dynamiek van dit bedrijf eerder een herlokatie wordt voorgesteld; dat de voorziene uitbreiding van het regionaal bedrijventerrein via de opmaak van een provinciaal RUP de mogelijkheid biedt voor herlokatie; dat derhalve dit bestemmingsplan van goedkeuring moet worden onthouden”.

2.2.2.1. In het eerste onderdeel van het middel voeren de verzoekende partijen aan dat één van de uitgangspunten van het bestreden besluit is dat de beide verzoekende partijen zouden beogen om in de toekomst aanzienlijk uit te breiden, terwijl dit een volstrekt verkeerd uitgangspunt is.

In tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partijen voorhouden stelt het bestreden besluit niet dat de verzoekende partijen beogen in de toekomst aanzienlijk uit te breiden, maar dat de bestemmingswijziging voorziet in een bestendiging en gevoelige uitbreiding van de bestaande transportbedrijven, en onderzoekt vervolgens of dit op die plaats ruimtelijk verantwoord is.

De toestand van de verzoekende partijen wordt in de memorie van toelichting bij het BPA (punt “6.2. Ruimtelijke situering”) als volgt omschreven :

“Beide bedrijven hebben een gebrek aan ruimte en willen samen het gezamenlijke naastliggende terrein (weide) verhard en tot parkeer- en tankruimte voor de vrachtwagens. Het huidige gebrek aan ruimte heeft tot gevolg dat de verkeersveiligheid (vooral langs de Dendermondsesteenweg) en de verkeersleefbaarheid (vooral langs de Groenstraat) in het gedrang worden gebracht. Omwille van een tekort aan ruimte moeten de vrachtwagens vaak wachten ofwel langs de Dendermondsesteenweg ofwel langs de Groenstraat. Wanneer vrachtwagens staan te wachten langs de N17 is de bedreiging voor de verkeersveiligheid langs deze secundaire weg vanzelfsprekend. Bovendien wordt de verbindende functie van de N17 als secundaire weg hierdoor in het gedrang gebracht. In het voorontwerp GRS wordt de groenstraat aangeduid als gebiedsontsluitingsweg. Deze functie wordt ook in het gedrang gebracht door de aanwezigheid van de wachtende vrachtwagens”.

In de memorie van toelichting wordt voorts onder “6.4.2. Motivatie voor afwijking van het gewestplan” onder meer gesteld “Motivatie: (...) 4. Biedt een vlugge oplossing aan een dringend probleem. Bespreking: de bedrijven wensen dringend uit te breiden”.

Uit de gegevens van de zaak blijkt dat het definitief aanvaarde BPA ondermeer voorziet in de mogelijkheid tot verharding van het aanpalend perceel (weide - agrarisch gebied), waarvan bij de totstandkoming van het BPA is gebleken dat het de bedoeling van de beide verzoekende partijen is het te verhard en tot parkeer- en tankruimte voor de vrachtwagens.

De reden tot opname van de bedrijven van de verzoekende partijen in het betrokken BPA blijkt dan ook te bestaan in de nood aan zonevreemde uitbreiding.

Er is dan ook geen sprake van enig verkeerd uitgangspunt zoals door de verzoekende partijen wordt aangevoerd.

Het eerste onderdeel van het middel is niet gegrond.

2.2.2.2. In een tweede onderdeel van het middel betwisten de verzoekende partijen de pertinentie van de overweging “dat een schaalvergroting de huidige verkeersonveilige situatie bij de ontsluiting van het bedrijf geenszins ten goede komt maar eerder zal doen toenemen; dat de rechtstreekse aansluiting op korte afstand van het kruispunt van de Groenstraat in voorliggend bestemmingsplan wordt bestendigd; dat deze rechtstreekse aansluiting onverenigbaar is met de indeling van de Dendermondsesteenweg als secundaire weg categorie I”.

In zoverre de verzoekende partijen aanvoeren dat ook deze overweging er ten onrechte van uitgaat dat de extra ruimte voor lokale bedrijvigheid die in het BPA is voorzien beoogt om de bedrijven substantieel te laten uitbreiden, dient te worden vastgesteld dat het bestemmingsplan wel degelijk een substantiële schaalvergroting van het bedrijventerrein inhoudt. Het feit dat het BPA enkel in de mogelijkheid tot verharding van het bijkomende bedrijventerrein voorziet en niet in de mogelijkheid tot het oprichten van bedrijfsgebouwen, doet aan deze vaststelling geen afbreuk.

Het bestreden besluit is gesteund op de overweging dat een rechtstreekse aansluiting op de Dendermondsesteenweg op korte afstand van het kruispunt met de Groenstraat in het bestemmingsplan wordt bestendigd en dat deze rechtstreekse aansluiting onverenigbaar is met de indeling van de Dendermondsesteenweg als secundaire weg categorie I. De feitelijke argumenten die door de verzoekende partijen in de uiteenzetting van het onderdeel van het middel worden aangevoerd tonen niet aan dat deze overweging feitelijk onjuist is. De mogelijke verbeteringen die volgens de verzoekende partijen aan de huidige situatie op verkeerstechnisch vlak zouden kunnen worden aangebracht, nemen immers niet weg dat ingevolge het voorgestelde bestemmingsplan de rechtstreekse aansluiting op de Dendermondsesteenweg wordt bestendigd, ook al zou deze aansluiting met enkele tientallen meters kunnen worden verlegd. De verzoekende partijen brengen geen argumenten bij ter weerlegging van de overweging dat zodanige rechtstreekse aansluiting onverenigbaar is met de indeling van de Dendermondsesteenweg als secundaire weg categorie I.

Aangezien een plan van aanleg niet tot doel heeft een bestaande toestand juridisch vast te leggen en te bestendigen, doch erop is gericht de ruimtelijke ordening voor de toekomst vast te stellen, kunnen de verzoekende partijen zich niet met goed gevolg beroepen op het feit dat de betrokken uitrit reeds meer dan 60 jaar op deze locatie is gelegen en dat de eerste verzoekende partij nog in 1994 een vergunning voor haar activiteiten heeft verkregen.

De door de verzoekende partijen uiteengezette argumentatie toont evenmin aan dat de voormelde overweging kennelijk onredelijk zou zijn.

Het tweede onderdeel van het middel is niet gegrond.

2.2.2.3. In een derde onderdeel van het middel voeren de verzoekende partijen aan dat het bestreden besluit ten onrechte overweegt “dat gelet op de dynamiek van dit bedrijf eerder een herlokatie wordt voorgesteld; dat de voorziene uitbreiding van het regionaal bedrijventerrein via de opmaak van een provinciaal RUP de mogelijkheid biedt voor de herlokatie”.

Meer bepaald betwisten de verzoekende partijen dat zij als van regionaal belang zouden moeten worden beschouwd aangezien zij in essentie cliënten bedienen die in de onmiddellijke omgeving zijn gevestigd.

Met de betwiste overweging komt het bestreden besluit enkel tot de vaststelling dat, gezien de schaalvergroting die voorliggend BPA mogelijk maakt, het bedrijf daar niet meer verantwoord is zodat “eerder een herlokalisatie wordt voorgesteld”.

Waar de verzoekende partijen nog stellen dat het bestreden besluit de beweerde “dynamiek” niet verduidelijkt, volstaat het te verwijzen naar de redenen aangevoerd in het BPA om de bedrijven van de verzoekende partijen juist op te nemen in het BPA “Zonevreemde bedrijven”.

In het ontwerp van voorstudie (maart 2001) wordt aangaande het economisch profiel van het bedrijf van eerste verzoekende partij gesteld wat volgt:

“Zowel qua omzet als tewerkstelling is het bedrijf recent sterk gegroeid. Het bedrijf heeft geïnvesteerd in een nieuwe loods om de schaalvergroting op te vangen. Nu heeft het bedrijf bijkomende ruimte nodig. De eigenaar wil het naastliggende terrein in gebruik nemen om te verharderen voor het parkeren en tanken van vrachtwagens. Dergelijke uitbreiding zou gebeuren in samenwerking met het bedrijf Maerivoet (...). (...).

Het economisch profiel van het bedrijf is sterk”.

Aangaande het economische profiel van het bedrijf van de tweede verzoekende partij wordt gesteld wat volgt:

“Het belang van het economisch profiel van het bedrijf is beperkt in vergelijking met dat van De Smet Vervoer. Het is een kleinschalig familiebedrijf waarin vader en twee zoons samenwerken. Volgens de eigenaar is het niet te verwachten dat deze situatie grondig zal wijzigen in de nabije toekomst. Het bedrijf beschikt over 3 vrachtwagens en 5 opleggers.

Omwille van een ruimtegebrek wil het bedrijf uitbreiden in samenwerking met De Smet Vervoer.

Het economisch profiel van het bedrijf is matig”.

Daarenboven gaan de verzoekende partijen er ten onrechte van uit dat de uitsluiting van het betrokken lokaal bedrijventerrein uit het BPA “Zonevreemde bedrijven” ipso facto de verplichting tot herlokalisatie inhoudt.

Het feit dat de verzoekende partijen in het verleden bouw- en milieuvergunningen hebben verkregen, heeft niet tot gevolg dat zij thans zonder meer aanspraak kunnen maken op een opname in een BPA “Zonevreemde bedrijven”.

Het derde onderdeel van het middel is evenmin gegrond.

**OM DIE REDENEN
BESLIST DE RAAD VAN STATE :**

Artikel 1.

Het beroep wordt verworpen.

Artikel 2.

De kosten van het beroep, bepaald op 350 euro, komen ten laste van de verzoekende partijen, ieder voor de helft.

De kosten van de tussenkomst, bepaald op 125 euro, komen ten laste van de tussenkomende partij.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op negentien mei 2009, door de Xe kamer, die was samengesteld uit :

de HH.	R. STEVENS,	kamervoorzitter,
	J. BOVIN,	staatsraad,
	P. LEFRANC,	staatsraad,
Mevr.	S. DE CLERCQ,	griffier.

De griffier,

De voorzitter,

S. DE CLERCQ.

R. STEVENS.