

Uitbreiding plancontour noodzakelijk

De voorgestelde plancontour lijkt vooral bepaald te zijn door de eigendomssituatie en bijhorende ontginningsperspectieven voor de respectievelijke eigenaars. Vanuit ruimtelijk planningsperspectief is dit een gemiste kans in de opbouw naar een evenwicht uitvoeringsplan met bijhorende bestemmingsvoorschriften.

KMO-zone Kettingbrugweg opnemen

In de eerste plaats moet de KMO-zone Kettingbrugweg, die de verbinding vormt tussen de deelgebieden "Achterste Hostie" en "Groote Heide", integraal deel uitmaken van de plancontour.

Twee scenario's – het "gewestplanscenario" en het maximale ontginningsscenario – voorzien planologisch een uitbreiding van deze bedrijvenzone. In het eerste scenario – het nulscenario – is het functioneren en de inrichting van de KMO-zone Kettingbrugweg al zeer problematisch, met enerzijds de noodzaak tot sanering en herinrichting van grote delen van de KMO-zone, en anderzijds de vestiging van een bedrijf dat qua schaal en activiteit geen plaats zou mogen hebben op een logistiek slecht ontsloten bedrijventerrein dat zich zou moeten richten op ambachtelijke bedrijven en KMO's.

In een klassiek voorbeeld van gemeentelijke achterkamerpolitiek is deze zone, volgens het gewestplan bestemd voor "Ambachtelijke bedrijven en KMO's", het voorbije decennium benut voor de delokalisatie van de intussen deels in buitenlandse (Taiwanese?) handen zijnde brouwerij Martens NV.

Deze frisdranken- en bierproducent voor de met name internationale markt is historisch gevestigd in Bocholt-Centrum, waar de oude en minder oude bedrijfsgebouwen en -installaties niet bepaald bijdragen aan een verzorgd dorpsbeeld.

Voor een delokalisatie van het bedrijf zou een transfer naar de KMO-zone "Kanaal" aan de oostrand van Bocholt, gelegen aan de N76 én watergebonden ontsluitbaar via het kanaal, een logische keuze geweest zijn die veel vrachtverkeer uit de dorpskern zou weren.

Maar het gemeentebestuur van Bocholt (waarvan de vennoten Martens traditioneel ofwel deel van uitmaken, ofwel zeer nauw bij betrokken zijn) heeft op het vlak van logische keuzes niet bepaald een sterke traditie.

Zo is een lokaal plan-initiatief voor de ontwikkeling van de KMO-zone "Kanaal" te Bocholt in het begin van de 21ste eeuw om onduidelijke redenen stopgezet, en pas recent heropgestart.

Parallel hiermee werd binnen de schoot van de brouwerij de NV Noord-Limburgs Distributie Centrum opgericht, die op de Kettingbrugweg steeds meer bottel- en afvulactiviteiten overnam van de site in Bocholt-Centrum. Dit creëerde een structurele overlast van vrachtverkeer in zowel Bocholt- als Kaulille-Centrum.

Naarmate op de site Kettingbrugweg ook steeds meer productiefaciliteiten kwamen (zie ook <http://www.lne.be/merdatabank/uploads/merntech824.pdf> voor de bijhorende diepe grondwaterwinning) kwam zonder enige plan-kadering de verkeersoverlast steeds meer ten laste van de kern Kaulille, niet alleen ten gevolge van het aanzienlijke vrachtverkeer, maar ook door het woon-werkverkeer gekoppeld aan de vestiging van dit voedingsbedrijf met een sterke logistieke component.

Deze uitbreiding was mede mogelijk door grondverkoop van de NV Kaulindus van delen

van de voormalige PRB-terreinen, zodat de NV Kaulindus ook op deze manier al aanzienlijke meerwaarden heeft kunnen realiseren op beperkte aankoopssom.

Intussen is Kaulille-Kettingbrugweg de belangrijkste productie- en afvuilsite van de brouwerij.

Deze herlokalisatie van de brouwerij-site resulteert niet alleen in doorstromingsproblemen ter hoogte van de beoogde "ovonde" in Kaulille-Centrum, maar ook in structureel sluijverkeer in woonstraten als de Dorperheideweg, de Raak/Janshoek, de Ringlaan, en het Donkelstraatje te Kaulille (Bocholt), en in "Het Lo" te Hamont-Achel.

Het milieueffecten-onderzoek rond bijkomende mobiliteitsdruk dient daarom te vertrekken van een doorgedreven nulmeting van het verkeer in deze straten, gedifferentieerd naar voertuigtype, aantal, tijdstip en snelheid, alsook van de bestaande verkeersstromen van en naar de KMO-zone Kettingbrugweg.

Bijkomend dient het onderzoek aandacht te besteden aan mobiliteitseffecten van de voorbereidende ontbossings- en afgravingswerken voorafgaand aan de mogelijke ontginningsactiviteiten, die nu onvermeld blijven in het onderzoeksvoorstel.

Het uiteindelijke RUP dient moet ook een nieuwe ordening opnemen van de bedrijvenzone Kettingbrug, met aandacht voor zowel ontsluiting, parkeren, duurzame ontwikkeling als efficiënt grondgebruik (bvb meerlagig en ondergronds bouwens, zoals ondergronds parkeren met de mogelijkheid de ontgraven zand te benutten voor de bouwsector).

Eigendommen NV Scheepvaart "Achterste Hostie" opnemen

Aan de andere kant van het plangebied, de zuidrand van het deelgebied Achterste Hostie, is de loop van het voormalige voedingskanaal voor het Grand Canal du Nord (het "Napoleonskanaal") nog aanwezig op de PRB-terreinen en herkenbaar aanwezig buiten de PRB-terreinen.

De NV Scheepvaart, direct betrokken partij bij de voorbereiding van de plannen als lid van de begeleidende stuurgroep, slaagt er niet in alleen in om in alle talen te zwijgen over deze significante erfgoedwaarden, maar houdt ook onder de pet dat ruim 10 hectare ingesloten tussen de loop van het Napoleonskanaal en het huidige kanaal en onmiddellijk aansluitend op het plangebied, eigendom zijn van de NV Scheepvaart. Waardoor dus bewust mogelijkheden worden gefrustreerd voor compenserende en/of mitigerende maatregelen in uitvoering van het definitieve plan.

Het feit dat deze percelen gelegen zijn in herbestemd agrarisch gebied (HAG) kan niet als argumentatie worden aangevoerd, gezien elders in het plangebied HAG-percelen in eigendom van de NV Kaulindus wél worden opgenomen in de plancontour.

Het is bijgevolg logisch dat de historische loop van het Napoleonskanaal en de ingesloten eigendommen van de NV Scheepvaart mee worden opgenomen in de plancontour. Dit biedt ook mogelijkheden om het stroomopwaarts langs de Balkerbeek gelegen natuureservaat De Balker Beemden ruimtelijk en hydrologisch te versterken.

Percelen Vlaamse overheid

Details Legenda Afdrukken Lagen Basiskaart Meten Delen kaulille

Percelen 2013 (CADMAP)



Grondpercelen 2013 (CADMAP):
72003D0115/02C000

Eigenaar (rechtspersoon)	Vlaams Gewest
Beheerder (functionele eigenaar)	nv De Scheepvaart
Eigenaarsrecht	volle eigendom
Administratieve perceelidentificatie (CAPAFY)	72003D0115/02C000