

GEMEENTE AVELGEM
RUP MOLENS T’KINDT
SCOPINGNOTA



november 2021, **scopingnota**

COLOFON

Dit document is een publicatie van:

Intercommunale Leiedal
President Kennedypark 10 - BE-8500 Kortrijk
tel +32 56 24 16 16
rup@leiedal.be

Ontwerper - Ruimtelijk Planner:

Kevin Coucke

in samenwerking met:

Fien Coysman
Steven Hoornaert

Opdrachtgever:

Gemeente Avelgem

Burgemeester:

Lut Deseyn

Voorzitter Gemeenteraad:

Stijn Decraene

Algemeen Directeur:

David Claus

FORMELE PROCEDURE

- Periode van eerste raadpleging (60 dagen): vanaf 13 mei 2019 t.e.m. 12 juli 2019
- Datum, uur en plaats van eerste participatiemoment: dinsdag 4 juni 2019 om 19u30 in OC Kerkhove, Oudenaardsesteenweg 589, BE-8581 Kerkhove
- Plenaire vergadering voorontwerp gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan: XX maand XXXX
- Voorlopige vaststelling van ontwerp gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in de gemeenteraadszitting van: XX maand XXXX
- Openbaar onderzoek van ontwerp gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan: van XX maand XXXX tot XX maand XXXX
- Advies van de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening (GECORO): XX maand XXXX
- Definitieve vaststelling van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in de gemeenteraadszitting van: XX maand XXXX

Dit ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) bestaat uit de volgende niet te scheiden onderdelen:

- scopingnota
- procesnota

RUP ID : 34003_214_00008_00001

INHOUDSOPGAVE

1.	SITUERING	6
1.1.	ONDERWERP VAN HET RUP	6
1.2.	LIGGING VAN HET PLANGEBIED	6
1.3.	BEGRENZING VAN HET PLANGEBIED	6
2.	FEITELIJKE TOESTAND	9
2.1.	BASISINFORMATIE	9
2.2.	BEDRIJF MOLENS T'KINDT	12
2.3.	TOESTAND VAN HET LEEFMILIEU EN DE NATUUR	16
3.	JURIDISCHE TOESTAND	17
3.1.	OVERZICHT	17
3.2.	GEWESTPLAN	18
3.3.	BESTAANDE BPA'S EN RUP'S	19
3.4.	VERGUNNINGENTOESTAND MOLENS T'KINDT	21
3.5.	GOEDGEKEURDE, NIET VERVALLEN VERKAVELINGEN	22
3.6.	ONROEREND ERFGOED	23
3.7.	BUURTWEGEN	24
3.8.	KWETSBARE GEBIEDEN	25
4.	PLANNINGSCONTEXT	26
4.1.	RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN	26
4.2.	PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN WEST-VLAANDEREN	26
4.3.	GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN AVELGEM	26
4.4.	MOBILITEITSPAN AVELGEM	26
5.	PLANNINGSOPTIES	28
5.1.	PLANOLOGISCH ATTEST MOLENS T'KINDT	28
5.2.	VOLUME- EN SCHADUWSTUDIE	30
5.3.	VERDER ONDERZOEK MAXIMAAL BOUWVOLUME	36
5.4.	CIRCULATIEPLAN	38
6.	EFFECTENBEOORDELING GEMEENTELIJK RUP MOLENS T'KINDT	47
6.1.	METHODIEK VAN EFFECTENBEOORDELING	47
6.2.	WIJZE VAN (MILIEU)EFFECTENBEOORDELING	47
6.3.	BESCHRIJVING EN VERDUIDELIJKING VAN HET PLAN	48
7.	INSCHATTING VAN MOGELIJKE AANZIENLIJKE MILIEUEFFECTEN (SCREENING)	50
7.1.	BESCHRIJVING EN INSCHATTING VAN DE MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN	50
7.2.	PLANALTERNATIEVEN	51
7.3.	BESCHRIJVING EN INSCHATTING VAN DE MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN	53
7.4.	DE KENMERKEN VAN PLANNEN EN PROGRAMMA'S	72
8.	CONCLUSIE	73
9.	WIJZE WAAROP WORDT OMGEGAAN MET DE RESULTATEN VAN DE EERSTE RAADPLEGING	76
9.1.	REACTIES VAN DE EERSTE RAADPLEGING	76
9.2.	ADVIEZEN VAN OVERHEIDSINSTANTIES TIJDENS ADVIESPERIODE VAN EERSTE RAADPLEGING	79

TOELICHTING

1. SITUERING

1.1. ONDERWERP VAN HET RUP

Dit ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) wordt opgemaakt ten gevolge van het planologisch attest, dat de gemeente Avelgem op 25 juni 2018 heeft afgeleverd aan het bedrijf Molens T'Kindt in Kerkhove (Avelgem).

Dit RUP wordt opgemaakt ter uitvoering van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Avelgem, definitief goedgekeurd door de Deputatie van de provincie West-Vlaanderen. Dit RUP zal het BPA Kerkhove nr. 5 Kaaistraat (M.B. 20/01/2004) vervangen.

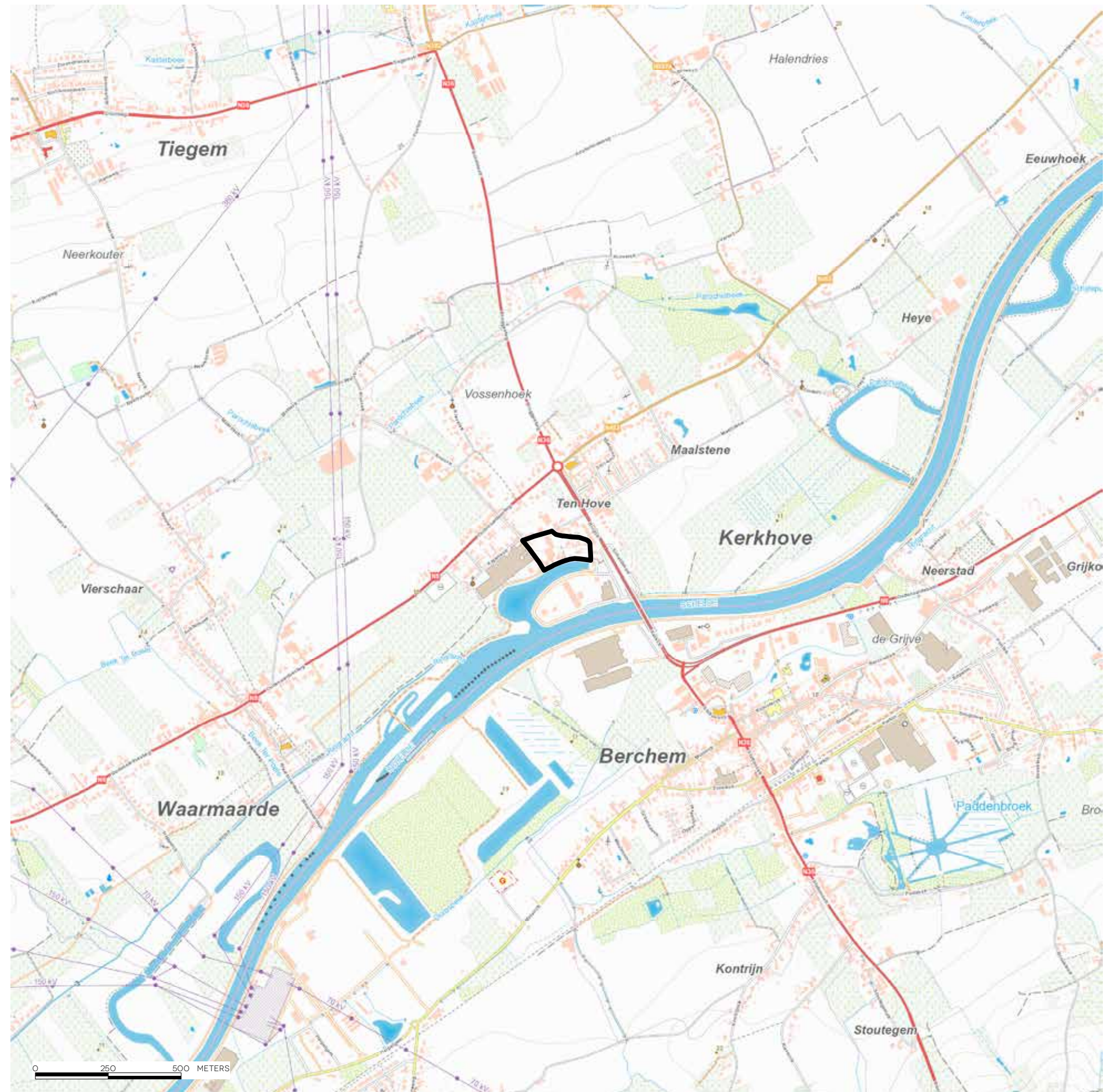
1.2. LIGGING VAN HET PLANGEBIED

Het plangebied van het RUP is gelegen ter hoogte van een inham van de Schelde in Kerkhove, deelgemeente van Avelgem.

1.3. BEGRENZING VAN HET PLANGEBIED

Het plangebied is begrensd door:

- de Kaaistraat in het westen en het zuiden
- de straat Ten Hove in het noorden en het oosten







2. FEITELIJKE TOESTAND

2.1. BASISINFORMATIE

Het plangebied bestaat uit twee onderdelen:

- ten westen: de bedrijfssite van Molens T'Kindt
- ten oosten: enkele woningen en aanpalende gebouwen

Opmerking: De woning **A** (ten noordwesten) op de hoek van de Kaaistraat en Ten Hove en de twee woningen **B** (ten zuiden) aan het water langs de Kaaistraat zijn reeds verworven door het bedrijf Molens T'Kindt.



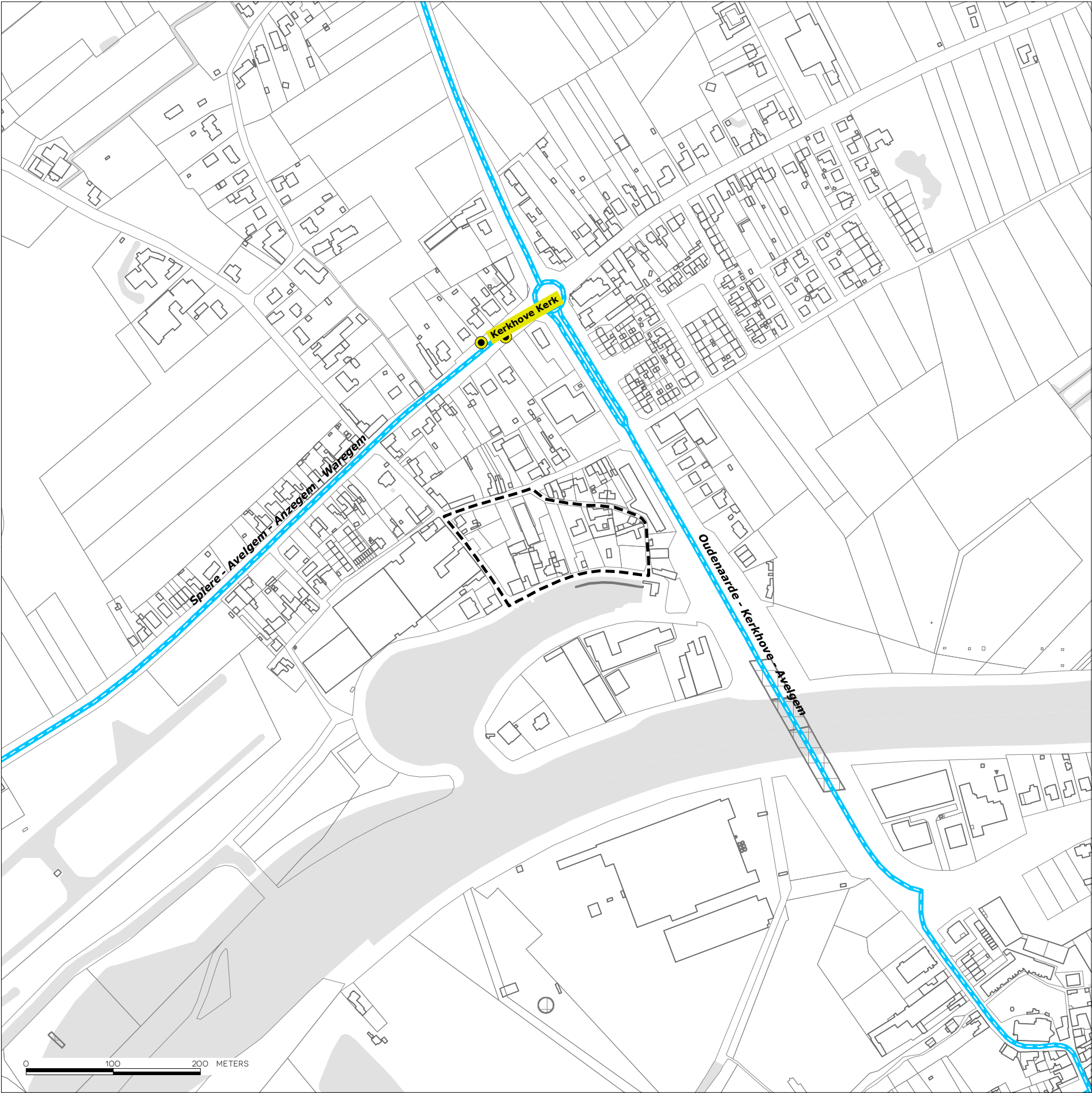
2.1.1. Ontsluiting

Het bedrijf Molens T'Kindt wordt qua goederentransport bimodaal ontsloten: enerzijds via binnenvaart van de Schelde en anderzijds via vrachtwagentransport over de weg. De site sluit dicht aan op de gewestwegen N8 (Oudenaarde-Avelgem-Kortrijk), N36 (Kluisbergen-Kerkhove-Kaster-Vichte-Deerlijk).

Op deze gewestwegen zijn ook enkele openbaar busvervoerslijnen en fietspaden gelegen. Langs de Schelde ligt er op beide oevers een jaagpad.

OPENBAAR VERVOER
BRON: DE LIJN/INFORMATIE VLAANDEREN, JUNI 2020

- LEGENDE
- buslijnen
 - haltes
 - belbushaltes

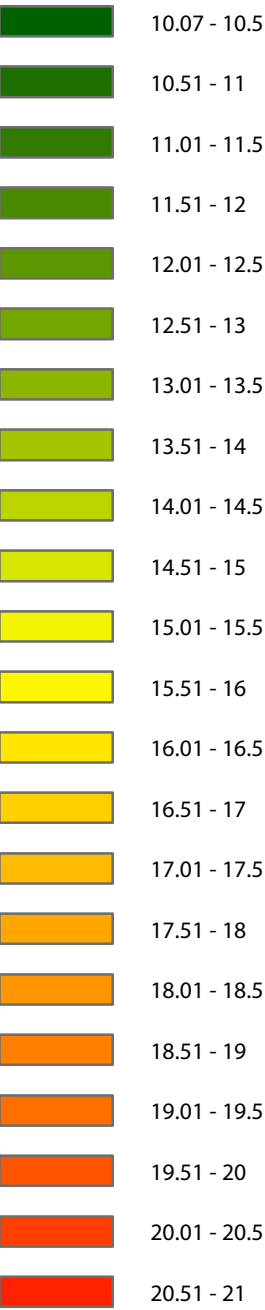


2.1.2. Reliëf

Het plangebied helt lichtjes af naar de inham van de Schelde.

RELIËF
BRON: VMM/AGIV, MEI 2004

LEGENDE



2.2. BEDRIJF MOLENS T’KINDT

Onderstaande informatie werd overgenomen uit de aanvraag tot planologisch attest Molens T’Kindt, opgesteld door Antea Group.

2.2.1. Historische achtergrond van het bedrijf

Molens T’Kindt NV kent reeds een lange geschiedenis. Na WO I startte de familie T’Kindt met een uitbating van een cichoreidrogerij, een handel in graan en bloem. Na WO II werd gestart met een eigen productie van bloem met primitieve middelen als loonmaaijder. Al snel werd de dagelijkse capaciteit opgedreven tot 10 ton.

In 1951 werd de molen gebruikt als industriële maaierij om bloem te produceren voor bakkerijen. In de volgende jaren werd de molen in verschillende stadia gemoderniseerd:

- 1964: bouwen van een laboratorium
- 1967: bouwen van een nieuwe molen
- 1968: uitbouwen kuiserij
- 1972: bouwen van een nieuwe bloemsilo met een capaciteit van 400 ton
- 1974: bouwen van een tarwesilo met een capaciteit van 5.000 ton

In 1985 werd besloten om de stockagecapaciteit van de bloem nog verder uit te bouwen. Er kwam een bijkomende nieuwe bloemafdeling met een capaciteit van 500 ton. Bovendien werd alles geautomatiseerd om een kwalitatiever product te kunnen afleveren.

In 1994 werd een nieuwe afzaklijn gebouwd. Tevens werd ook de scheeplosinstallatie vernieuwd.

Twee jaar later werd het laboratorium, dat in de jaren ’60 was gebouwd, wegens plaatsgebrek verhuisd.

In 2000 werd de molen vernieuwd.

Begin 2003 werd in een silocomplex, bestaande uit 12 bloemcellen, geïnvesteerd.

Begin 2008 werd een nieuw geïnformatiseerd tankstation voorzien om het eigen wagenpark van brandstof te voorzien.

In oktober 2010 werd de molen vernieuwd. De dagelijkse capaciteit van de molen werd verdubbeld.

Van 2014 tot 2016 werd het wagenpark gedeeltelijk vervangen en uitgebreid. Ook de bedrijfssite werd grondig gesaneerd:

- een nieuwe afsluiting werd geplaatst aan de kant van de Kaaistraat
- alle gebouwen kregen een grondige opfrisbeurt
- een groenscherm werd aangelegd, alsook de voetweg werd verlegd
- en geluidwerende roosters en schermen werden geplaatst

2.2.2. Werking van het bedrijf

Molens T’Kindt maakt bloem en meelmengsels op basis van tarwebloem die 100% op de site in Kerkhove geproduceerd wordt.

De productieflow van tarwebloem start met de ontvangst van tarwe die in grote mate, via de Schelde, met lichters wordt aangebracht. Een beperkte hoeveelheid komt met vrachtwagens binnen. De tarwe wordt bij het lossen gecontroleerd in een eigen controlelabo. Bij het lossen loopt de tarwe via een eerste reiniging naar de tarwesilo waarin de diverse kwaliteiten in aparte silo’s gestockeerd wordt. De gereinigde tarwe wordt een tweede maal gereinigd en vervolgens bevochtigd. Hierna moet de tarwe een ganse dag rusten in rustsilo’s. De tarwe wordt daarna naar het molengebouw getransporteerd alwaar het maalproces plaatsvindt.

Het eigenlijke maalproces wordt uitgevoerd bij middel van moderne cilindermolens die in een cascade systeem opgezet zijn. Een complex systeem van ziften en andere maalmachines levert als eindproduct een witte basisbloem op. Naast bloem produceert de molen een aantal bijproducten die herbruikbaar zijn in bruine meelmengsels alsook, bijproducten die bestemd zijn voor verwerking in veevoeders.

De diverse bloemkwaliteiten worden in silo’s gestockeerd. Verder worden in de mengerij afdeling, de basisbloemsoorten vermengd tot een kwalitatief stabiel mengsel; zo nodig worden daar hulpstoffen aan toegevoegd. In de recepten, die in grote orde op maat van de klant uitgewerkt zijn, is tarwebloem het hoofdbestanddeel, en zelfs vaak het enige bestanddeel. Naast witte bloemsoorten worden ook bruine soorten en meergranen mengsels gemaakt. Het eindproduct (witte bloem of bruine meelsoorten) kan als dusdanig in bulk worden verkocht. Daartoe heeft het bedrijf bulkwagens die het product bij de klanten in de silo’s gaan blazen. Daarnaast wordt ook zakgoed verkocht. Via moderne afzakmachines wordt het product verpakt in papieren zakken van 25 kg. Het zakgoed gaat per palet de deur uit, en wordt in hoofdzaak met eigen zakgoedwagens bij de klanten (bakkers) geleverd.

PROVINCIE West-Vlaanderen
GEMEENTE 8581 Avelgem - Kerkhove
STRAAT Kaaistraat 18

PLANOLOGISCH ATTEST

AANVRAGER:



Molens 'T KINDT nv
Dhr. Rudo 'T KINDT, zaakvoerder
Kaaistraat 18,
B-8581 Avelgem (Kerkhove)
00 32 55 39 00 79
bart@molenstkindt.be
BE-0405.446.835

ONTWERPER:

architecten-ruimtelijk planner
BAERT & LIBERT
Kettingweg 4
B-9690 Kluisbergen
00 32 55 49 59 33
architecten@baert-libert.be

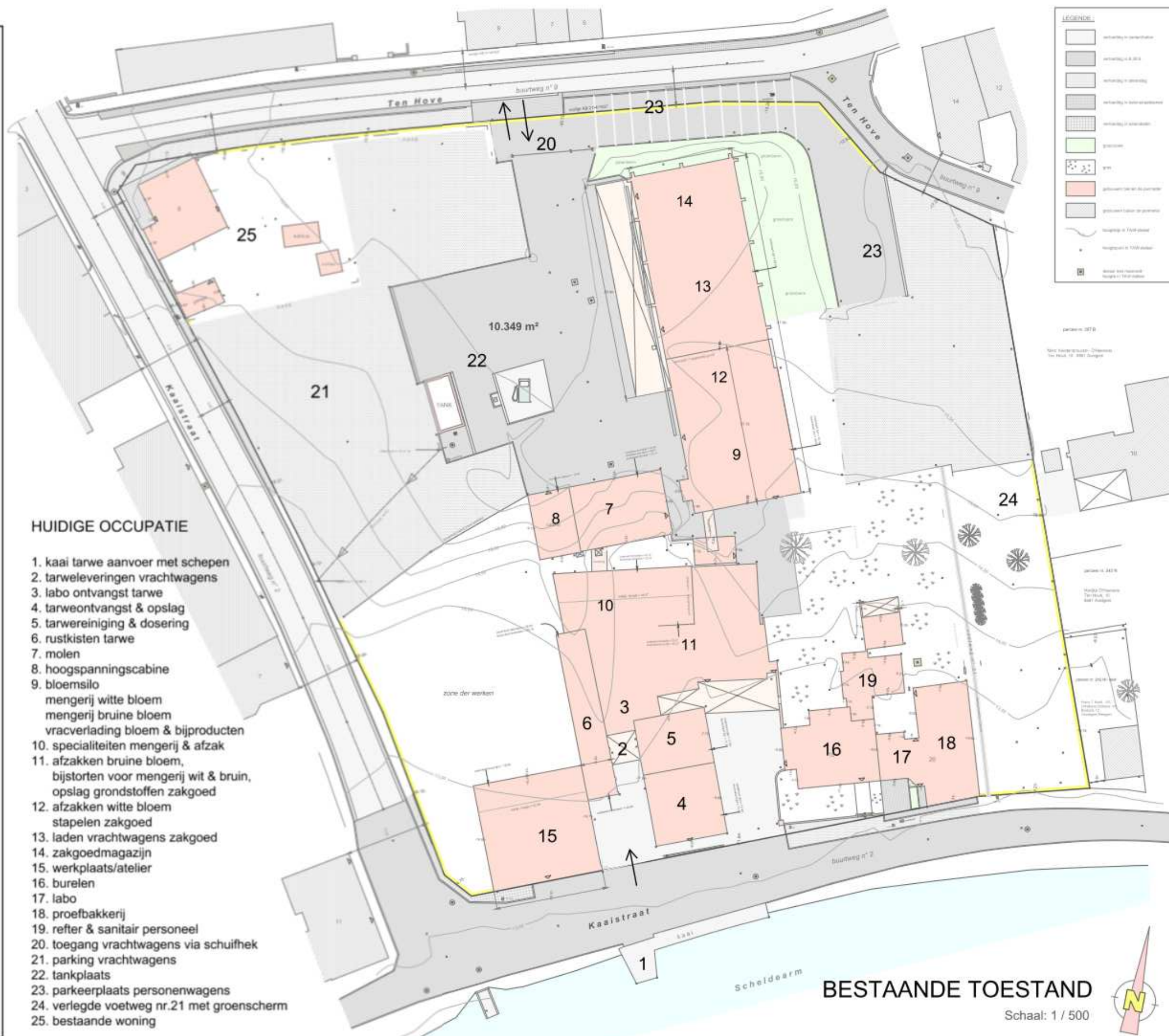
KADASTERPLAN

Schaal 1/2.000



HUIDIGE OCCUPATIE

1. kaai tarwe aanvoer met schepen
2. tarweleveringen vrachtwagens
3. labo ontvangst tarwe
4. tarweontvangst & opslag
5. tarwereiniging & dosering
6. rustkisten tarwe
7. molen
8. hoogspanningscabine
9. bloemsilo
mengerij witte bloem
mengerij bruine bloem
vacverlading bloem & bijproducten
10. specialiteiten mengerij & afzak
11. afzakken bruine bloem,
bijstorten voor mengerij wit & bruin,
opslag grondstoffen zakgoed
12. afzakken witte bloem
stapelen zakgoed
13. laden vrachtwagens zakgoed
14. zakgoedmagazijn
15. werkplaats/atelier
16. burelen
17. labo
18. proefbakkerij
19. refter & sanitair personeel
20. toegang vrachtwagens via schuifhek
21. parking vrachtwagens
22. tankplaats
23. parkeerplaats personenwagens
24. verlegde voetweg nr.21 met groenscherm
25. bestaande woning



BESTAANDE TOESTAND

Schaal: 1 / 500



2.2.3. Fotoreportage



FOTO 1



FOTO 2



FOTO 3



FOTO 4



FOTO 5



FOTO 6



FOTO 7



FOTO 8



FOTO 9



FOTO 10



FOTO 11



FOTO 12



FOTO 13



FOTO 14



FOTO 15



FOTO 16

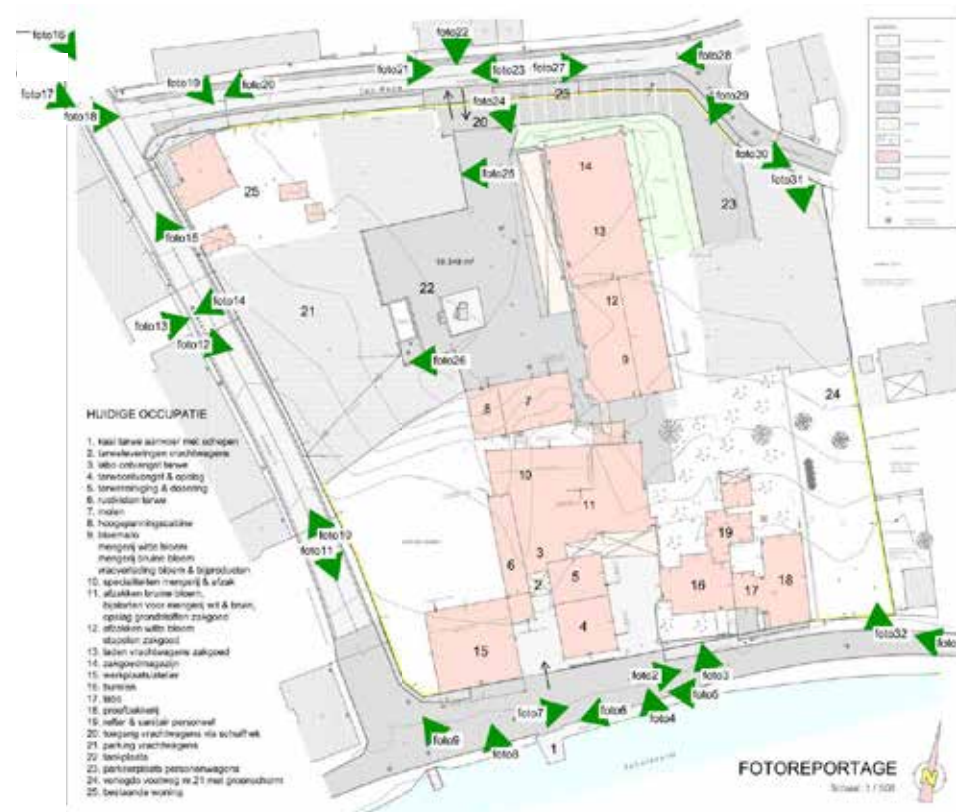




FOTO 17



FOTO 18



FOTO 19



FOTO 20



FOTO 21



FOTO 22



FOTO 23



FOTO 24



FOTO 25



FOTO 26



FOTO 27



FOTO 28



FOTO 29



FOTO 30



FOTO 31



FOTO 32



JACHTHAVEN KLORON IN DE INHAM VAN DE SCHELDE LANGS DE KAAISTRAAT EN DE BEDRIJFSGEBOUWEN VAN MOLENS T'KINDT OP DE ACHTERGROND. OOK DE WONING LANGS DE KAAISTRAAT IS EIGENDOM VAN HET BEDRIJF.



BRAAKLIGGEND BOUWPERCEEL (TE KOOP) LANGS DE KAAISTRAAT EN EEN VERWAARLOOSDE SCHUUR. OP DE ACHTERGROND STAAN DE BEDRIJFSGEBOUWEN VAN MOLENS T'KINDT.



WONING OP DE SPLITSING VAN DE STRAAT TEN HOVE.



WONINGEN IN HET SMALLE DEEL VAN DE STRAAT TEN HOVE.

2.3. TOESTAND VAN HET LEEFMILIEU EN DE NATUUR

Voor de toestand van het leefmilieu en de natuur verwijzen we naar het deel "effectenbeoordeling".

Bij de beoordeling van mogelijke milieueffecten wordt hierbij steeds vertrokken van de referentiesituatie op vlak van de relevante disciplines zoals gezondheid en veiligheid, biodiversiteit, fauna en flora, bodem, water, atmosfeer en klimatologische factoren, geluid, licht, erfgoed en landschap...

3. JURIDISCHE TOESTAND

3.1. OVERZICHT

TYPE PLAN	REFERENTIE
Gewestplan	Het gewestplan Kortrijk (K.B. 04/11/1977 en latere wijzigingen) deelt het plangebied grotendeels in onder: - woongebied - gebied voor milieubelastende industrieën
BPA	In het plangebied: BPA Kerkhove nr. 5 Kaaistraat (M.B. 20/01/2004)
RUP	Het provinciaal RUP “solitaire vakantiewoningen Interfluvium” is van toepassing. Er zijn geen gewestelijke of gemeentelijke RUP’s van toepassing in het plangebied (ook niet in de omgeving).
Goedgekeurde, niet vervallen verkavelingen	In het plangebied zijn er geen verkavelingen van toepassing.
Milieuvergunningen	In het plangebied ligt het bedrijf Molens T’Kindt, dat deze milieuvergunning heeft: Besluit Bestendige Deputatie dd. 25 november 2010 houdende vergunning voor het verder exploiteren, uitbreiden, toevoegen en wijzigen van een maalderij (startdatum 25/11/2010 - einddatum 10/12/2029). Buiten het plangebied zijn er nog andere grootschalige (watergebonden) bedrijven gelegen (bv. Clovis Matton & Dumoulin).
Bouwkundig erfgoed, Beschermde monumenten, landschappen, beschermde stads- en dorpsgezichten	In het plangebied bevinden zich geen beschermde monumenten, landschappen, beschermde stads- en dorpsgezichten. De maalderij Molens T’Kindt is opgenomen in de inventaris bouwkundig erfgoed.
Buurtwegen	Doorheen het plangebied lopen volgende buurtwegen: sentier nr. 21 (verlegd), chemins nrs. 2 en 9, sentier nr. 36 (volledig opgeheven).
Waterlopen (categorisering)	Doorheen het plangebied bevinden zich geen waterlopen, maar het plangebied grenst wel aan een inham van de Schelde (bevaarbare waterloop).
Signaalgebied	Neen
Herbevestigd agrarisch gebied	Neen
VEN-gebied, IVON-gebied	Neen

TYPE PLAN	REFERENTIE
Vogelrichtlijngebied	Neen
Habitatrichtlijngebied	
Ruimtelijk kwetsbaar gebied	
Beschermingszone grondwaterwinning	Ja, in de beschermingszone 3 “Avelgem-Waarmaarde-Kerkhove”.
Gewestelijke verordeningen	Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake openluchtrecreatieve verblijven en de inrichting van gebieden voor dergelijke verblijven van 8 juli 2005. Gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid van 4 juni 2009. Gewestelijke verordening breedband van 9 juni 2017. Algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer van 29 april 1997. De gewestelijke verordening hemelwater is van kracht.
Provinciale verordeningen	De provinciale verordening hemelwater is van kracht. Provinciale stedenbouwkundige verordening inzake het overwelden van baangrachten van 23 juli 2008.
Gemeentelijke verordeningen	Neen
Bestaande of aan te leggen autosnelwegen, hoofdverkeerswegen, primaire wegen categorie I of II, reservatie- of erfdienstbaarheids-gebieden of bestaande gewest- of provinciewegen	Neen
Bestaande of aan te leggen spoorweglijnen, bestaande stationsgebouwen	Neen

3.2. GEWESTPLAN

Het gewestplan Kortrijk (K.B. 04/11/1977 en latere wijzigingen) deelt het plangebied grotendeels in onder:

- woongebied
- gebied voor milieubelastende industrieën

GEWESTPLAN
BRON: RWO/AGIV, JANUARI 2002 (BIJWERKING 2011)

LEGENDE

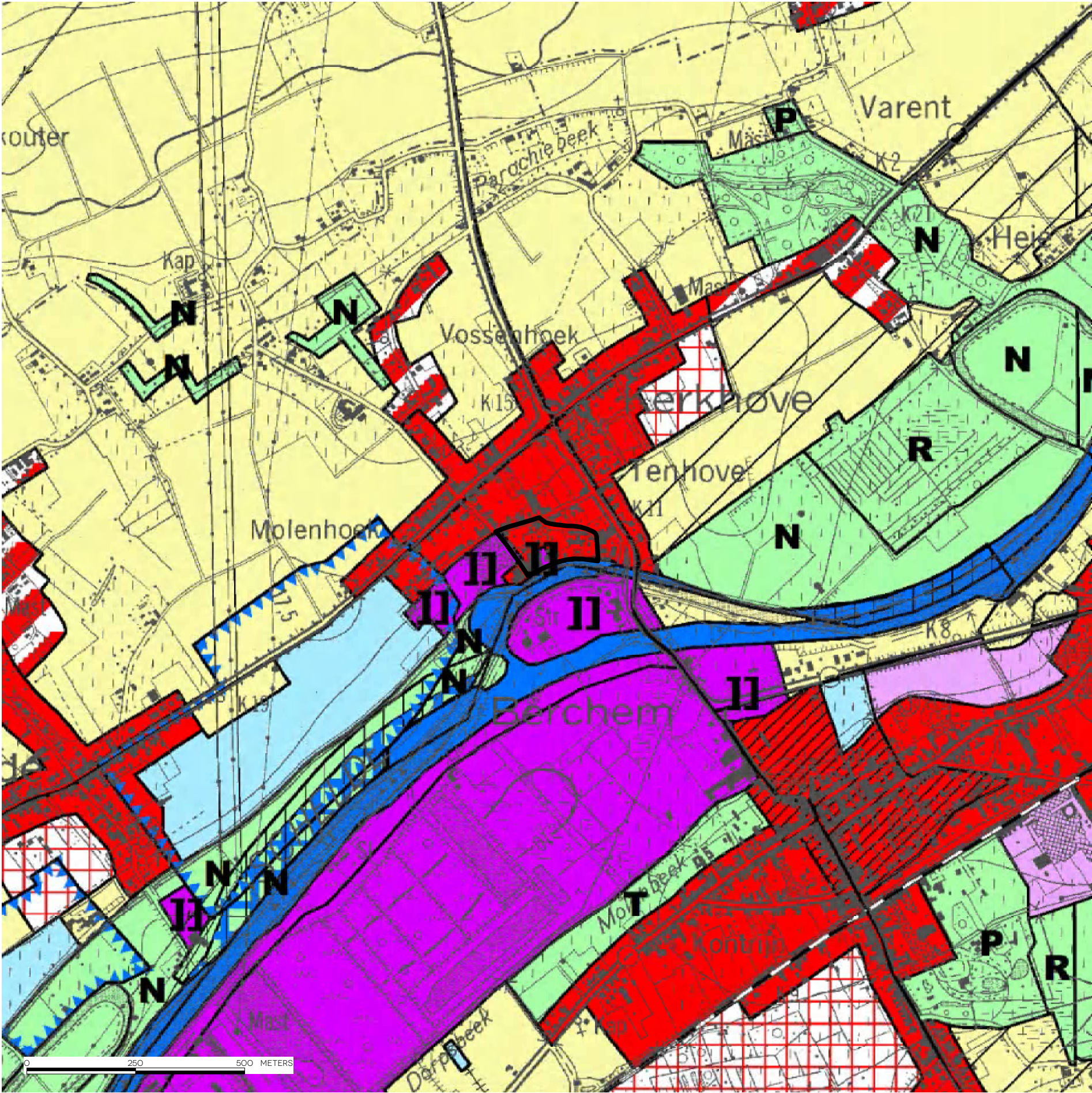
- woongebieden
- woongebieden met landelijk karakter
- woonuitbreidingsgebieden
- gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
- P

parkgebieden
- groengebieden
- N

natuurgebieden
- R

natuurgebieden met wetenschappelijke waarde of natuurreervaten
- agrarische gebieden
- landschappelijk waardevolle agrarische gebieden
- II

milieubelastende industrieën
- bestaande waterwegen
- bestaande hoofdverkeerswegen
- bestaande hoogspanningsleidingen
- reservatiegebied
- aan te leggen waterwegen



3.3. BESTAANDE BPA'S EN RUP'S

In het plangebied is het BPA Kerkhove nr. 5 Kaaistraat (M.B. 20/01/2004) van kracht.

Het provinciaal RUP “solitaire vakantiehuizen Interfluvium” is van toepassing.

Er zijn geen gewestelijke of gemeentelijke RUP's van toepassing in het plangebied (ook niet in de omgeving).

OVERZICHT RUP'S EN BPA'S

BRON: GEM. RUP'S EN BPA'S/ LEIEDAL, JULI 2021 – GRUP'S/GISWEST, JULI 2014 – PRUP'S/DSI, JUNI 2021

LEGENDE

Gemeentelijke RUP's - in opmaak

Gemeentelijke RUP's - in besluit/definitief vastgesteld

Provinciale RUP's - contouren

Provinciale RUP's - deelgebieden

Gewestelijke RUP's - contouren

Gewestelijke RUP's - deelgebieden

BPA's

A detailed map of the Interfluvium area, showing a residential neighborhood with numerous buildings and streets. A specific area is highlighted with a dashed orange line and labeled 'Solitaire vakantiehuizen - Interfluvium' in a red box. This area is also labeled 'KER/05' and 'Ave 08.1'. The map includes a scale bar at the bottom left indicating 0, 50, and 100 meters. A red dashed line runs diagonally across the bottom right of the map. The map uses various line styles and colors to delineate different planning zones as defined in the legend.

LEIEDAL, NOVEMBER 2021

19

GEMEENTE AVELGEM, RUP MOLENS T'KINDT

BESTEMMINGSPLAN

LEGENDE BESTEMMINGSPLAN

- KLEUR** DE KLEUR VERWIJST NAAR DE VERSCHILLENDE BESTEMMINGSZONES.
DE VERKLARING IS TERUG TE VINDEN IN HET BUNDEL MET DE STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN
- GRENS BESTEMMINGSZONE
- ROOILIJN
- VERPLICHTE BOUWLIJN
- VERPLICHTE BOUWLIJN OP ROOILIJN
- UITERSTE GRENS DER GEBOUWEN
- + — ROOILIJN WAAR GEEN TOERIT TOEGELATEN IS
- 3** ZONENUMMER
- BOUWZONE**
- X** MAX. BOUWHOOGTE IN METER IN DE BOUWZONES

BESTEMMINGSZONES

- 1** oranje Zone voor wonen in ruime zin
- 2** paars Zone voor nijverheid
- 3** oranje/paars Zone met wisselbestemming
- 4** loofgroen Zone voor groenaanleg
- 5** bronsgroen Zone voor groenscherm
- 6** as Zone voor as voor doorgang van voetgangers en fietsers
- 7** geel/dennegr. Zone voor groenaanleg en parking
- 8** geel Zone voor openbare wegenis



3.4. VERGUNNINGENTOESTAND MOLENS T’KINDT

Molens T’Kindt baat haar exploitatie reeds tientallen jaren op vergunde wijze en conform de vergunningsvoorwaarden uit.

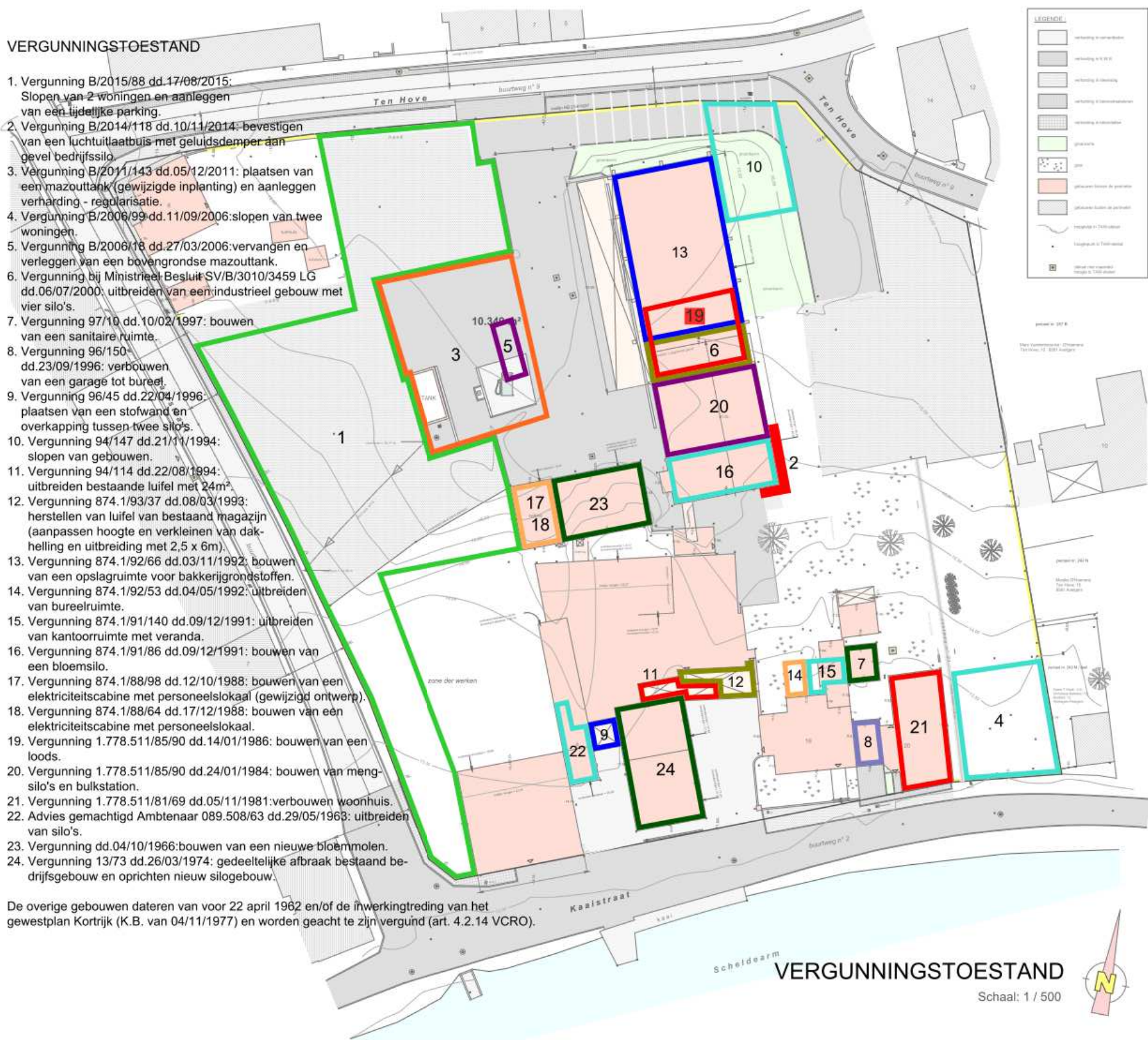
Het bedrijf heeft deze milieuvergunning: Besluit Bestendige Deputatie dd. 25 november 2010 houdende vergunning voor het verder exploiteren, uitbreiden, toevoegen en wijzigen van een maalderij (startdatum 25/11/2010 - einddatum 10/12/2029).

Hieronder wordt een overzicht verleend van de toegekende stedenbouwkundige vergunningen.

Datum	Stedenbouwkundige vergunningen (besluiten van college van burgemeester en schepenen Avelgem)
26/03/1974	gedeeltelijke afbraak bestaand bedrijfsgebouw en oprichten nieuw silogebouw
04/10/1966	bouwen van een nieuwe bloemmolen
29/05/1963	advies gemachtigd Ambtenaar 089.508/63 d.d. 29/05/1963: uitbreiden van silo's
05/11/1981	verbouwen woonhuis
24/01/1984	bouwen van mengsilo's en bulkstation
14/01/1986	bouwen van een loods
17/08 en 12/10/1988	bouwen van een elektriciteitscabine met personeelslokaal (met gewijzigd ontwerp)
09/09/1991	bouwen van een bloemsilo
09/12/1991	uitbreiden van kantoorruimte met veranda
04/05/1992	uitbreiden van bureelruimte
03/11/1992	bouwen van een opslagruimte voor bakkerijgrondstoffen
08/03/1993	herstellen van een luifel van bestaand magazijn (aanpassen hoogte en verkleinen van dakhelling en uitbreiding met 2,50 m x 6 m)
22/08/1994	uitbreiden bestaande luifel met 24 m²
21/11/1994	slopen van gebouwen
22/04/1996	plaatsen van een stofwand en overkapping tussen 2 silo's
23/09/1996	verbouwen van een garage tot bureel
10/02/1997	bouwen van een sanitaire ruimte
06/07/2000	uitbreiden van een industrieel gebouw met vier silo's
27/03/2006	vervangen en verleggen van bovengrondse mazouttank
11/09/2006	slopen van twee woningen
05/12/2011	plaatsen van een mazouttank (gewijzigde inplanting) en aanleggen verharding - regularisatie
10/11/2014	bevestigen van een luchtuitlaatbuis met geluidsdemper aan gevel bedrijfssilo
17/08/2015	slopen van twee woningen en aanleggen van een tijdelijke parking

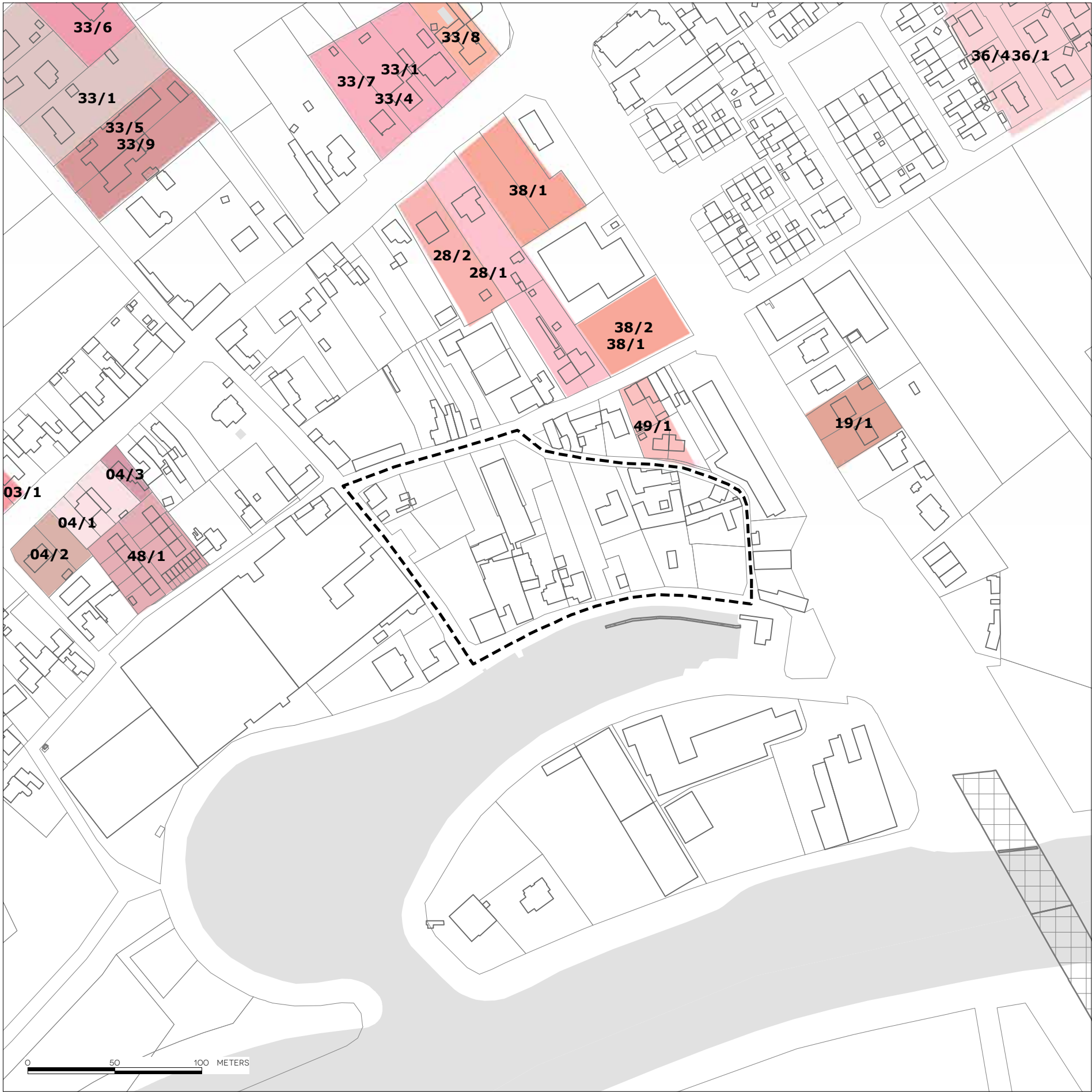
Figuur rechts: een overzichtsplan van de stedenbouwkundige vergunningentoestand van het bedrijf, met aanduiding van de constructies, de functies en het grondgebruik die vergund zijn of die geacht worden vergund te zijn en met aanduiding van eventuele niet-vergunde elementen.

Gebouwen die dateren van vóór 22 april 1962 en/of de inwerkingtreding van het gewestplan Kortrijk (K.B. van 04/11/1977) worden geacht te zijn vergund (art. 4.2.14 VCRO).



3.5. GOEDGEKEURDE, NIET VERVALLEN VERKAVELINGEN

In het plangebied zijn er geen verkavelingen van toepassing.



3.6. ONROEREND ERFGOED

In het plangebied bevinden zich geen beschermde monumenten, landschappen, beschermde stads- en dorpsgezichten.

De maalderij Molens T'Kindt is opgenomen in de inventaris bouwkundig erfgoed.

Ten noorden van het plangebied en in de nabije buurt van de kerk zijn ook een aantal relictten gelegen, eveneens opgenomen in de Inventaris Bouwkundig Erfgoed.

BOUWKUNDIG ERFGOED

BRON: INVENTARIS ONROEREND ERFGOED (GEOPUNT), MAART 2019

LEGENDE

vastgestelde relictten

vastgestelde gehelen

BESCHERMD ONROEREND ERFGOED

BRON: AGENTSCHAP ONROEREND ERFGOED (GEOPUNT), MAART 2019

LEGENDE

monument

stads- en dorpsgezichten

cultuurhistorische landschappen

LEIEDAL, NOVEMBER 2021

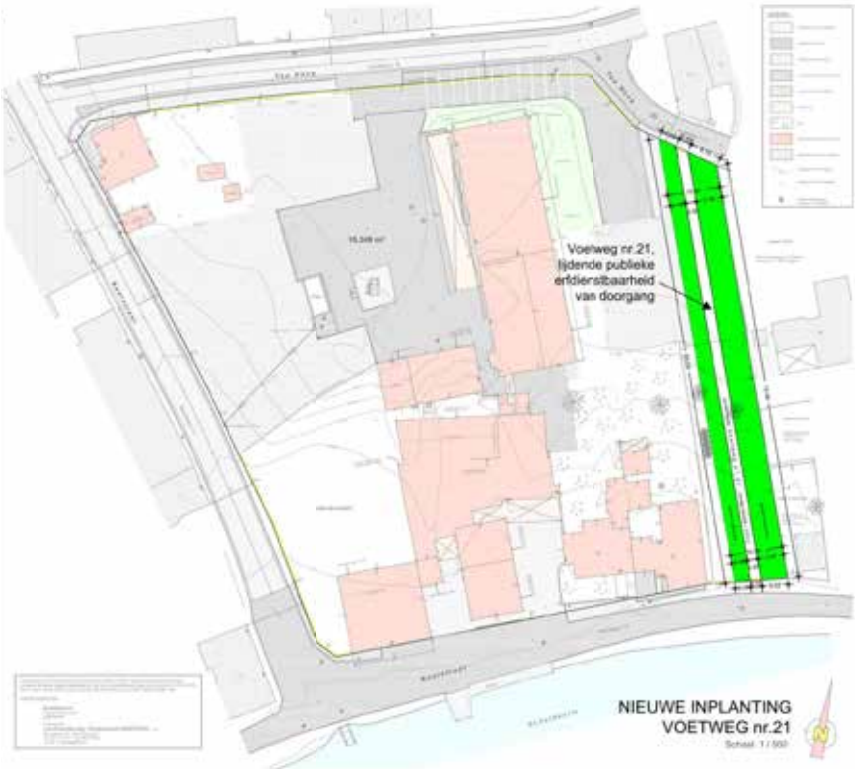
23

GEMEENTE AVELGEM, RUP MOLENS T'KINDT

3.7. BUURTWEGEN

Doorheen het plangebied lopen volgende buurtwegen:

- Sentier nr. 21: in het BPA Kerkhove nr. 5 “Kaaistraat” was een zone ingetekend voor het verleggen van de voetweg nr. 21. In de voorschriften werd als voorwaarde opgelegd dat de nieuwe doorgang moet gerealiseerd worden alvorens nieuwe stedenbouwkundige vergunningen kunnen worden afgeleverd. In 2016 werd de voetweg nr. 21 verlegd.
- Chemin nr. 9: opgenomen in het publiek domein van de straat Ten Hove.
- Chemin nr. 2: opgenomen in het publiek domein van de Kaaistraat.
- Sentier nr. 36: volledig opgeheven.



ATLAS DER BUURTWEGEN
BRON: GISWEST, INFORMATIE VLAANDEREN, NOVEMBER 2018

LEGENDE

— wijzigingen



3.8. KWETSBARE GEBIEDEN

Het plangebied is niet gelegen in een VEN-gebied, een IVON-gebied, een vogelrichtlijngebied, een habitatrichtlijngebied, noch in een ander ruimtelijk kwetsbaar gebied. Ten westen en ten oosten ligt het VEN-gebied van de West-Vlaamse Scheldevallei.

Het plangebied is gelegen in de beschermingszone 3 “Avelgem-Waarmaarde-Kerkhove” van de grondwaterwinning.

VEN-GEBIED

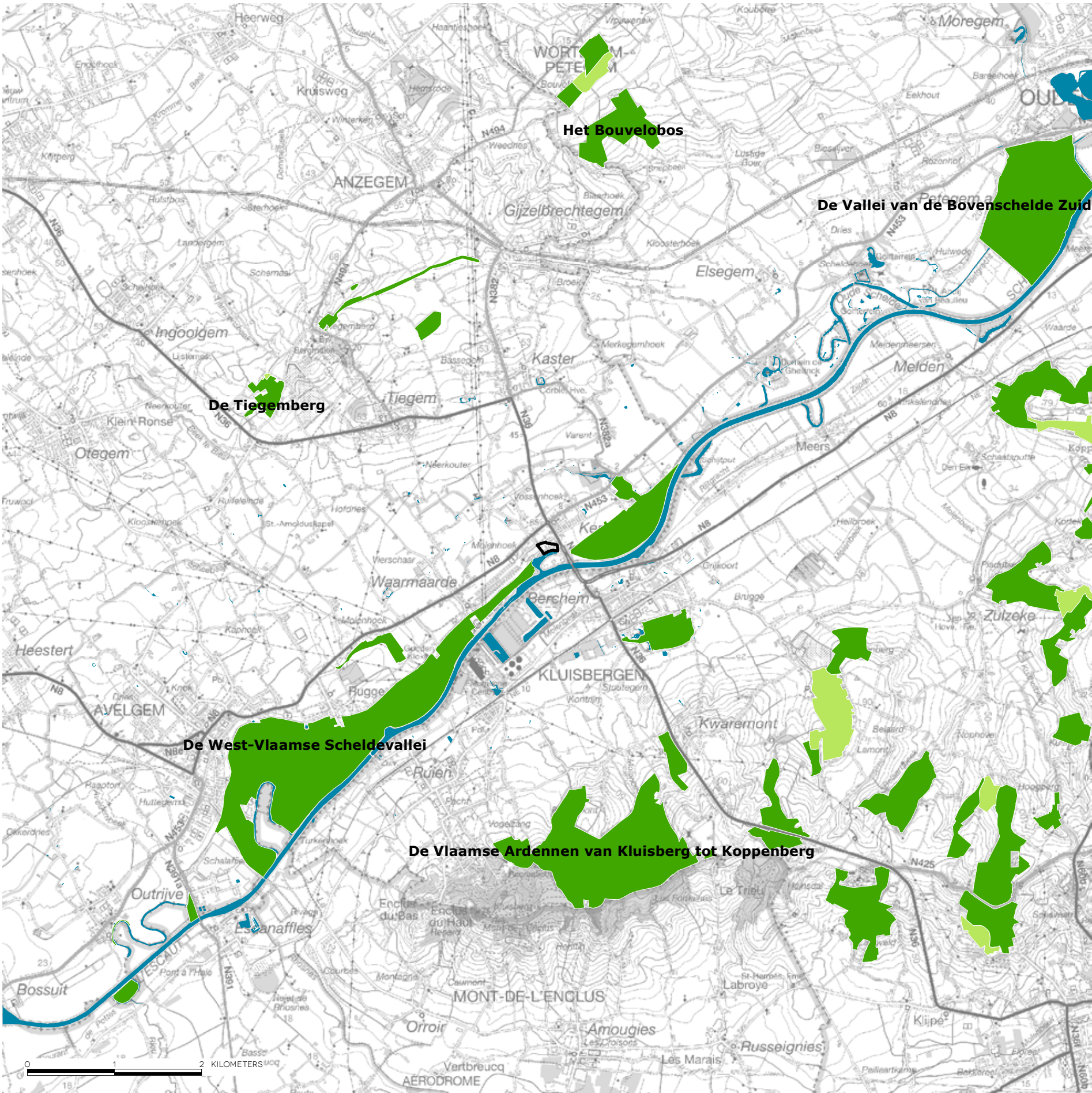
BRON: ANB/INFORMATIE VLAANDEREN, JUNI 2016

LEGENDE

VEN: grote eenheid natuur

VEN: grote eenheid natuur in ontwikkeling

IVON: natuurverwevingsgebied



4. PLANNINGSCONTEXT

4.1. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd definitief vastgesteld op 23 september 1997 en (gedeeltelijk) herzien in 2003 en 2010.

Het RSV stelt dat het integrale grondgebied van Avelgem gelegen is in het **buitengebied**; meer specifiek behoort Avelgem tot het grote aaneengesloten gebied van de vallei van de Bovenschelde.

In het RSV is Avelgem geselecteerd als “**een specifiek economisch knooppunt**”, namelijk een economisch knooppunt buiten het stedelijk gebied en buiten het economisch netwerk van het Albertkanaal.

De gemeente Avelgem werd geselecteerd als specifiek economisch knooppunt omdat de gemeente gelegen is in de bufferzone ten opzichte van de doelstelling-1-gebieden Henegouwen en Noord-Frankrijk, omwille van de afstemming tussen het ruimtelijk beleid met het vooropgesteld regionaal economisch beleid.

De Bovenschelde is in het RSV geselecteerd als **hoofdwaterweg** en vervult hierbij een internationale verbindende functie.

4.2. PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN WEST-VLAANDEREN

Op 6 maart 2002 werd het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV) goedgekeurd. Op 22 april 2010 heeft de Deputatie beslist om het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan in herziening te stellen. Op 11 februari 2014 heeft de minister de gedeeltelijke herziening van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan goedgekeurd.

Het PRS-WV situeert de gemeente Avelgem in de **interfluviumruimte**, dit is het grote open-ruimtegebied in het zuiden van de provincie West-Vlaanderen tussen de Leie en de Schelde.

De globale openheid met haar landschappelijke kwaliteit bepaalt de rol van deze interfluviumruimte. Zij is complementair met het grensoverschrijdend stedelijk netwerk van het Kortrijkse. Dit uit zich in hoofdzaak in een grondgebonden landbouw (belangrijk gebied van de agrarische structuur – RSV). De toeristisch–recreatieve potenties dienen provincieoverschrijdend beoordeeld te worden in samenhang met de Vlaamse Ardennen (provincie Oost-Vlaanderen).

De beleidsdoelstellingen kunnen als volgt worden samengevat:

- De openheid van het golvend landschap versterken, waarbij de landbouw een primordiale rol kan spelen.
- Een landschappelijk waardevolle Scheldevallei voor ‘zachte’ functies ondersteunen: natuur, toerisme-recreatie en landbouw worden ondersteund. Aangezien een verschuiving te verwachten is van de binnenvaart tussen Gent en Rijsel van de Schelde naar de Leie en gezien de matige ontsluiting, wordt het aanbodbeleid van watergebonden bedrijventerreinen in het specifiek economisch knooppunt Avelgem niet gestimuleerd. Wel blijft zijn verzorgende functie voor de omgeving belangrijk.
- Het kanaal Bossuit-Kortrijk natuurlijk en toeristisch-recreatief uitbouwen.

Het dorp Kerkhove is in het PRS-WV niet geselecteerd als hoofddorp of een woonkern. Het is een “overige woonconcentratie”.

4.3. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN AVELGEM

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Avelgem werd definitief goedgekeurd op 29 juli 2004. Hierna worden de voor dit RUP relevante tekstdelen weergegeven:

4.3.1. Gewenste ruimtelijke structuur van de deeltkern Kerkhove

Het centrumgebied van Kerkhove (RG p. 25-26):

Het centrumgebied van Kerkhove is gegroeid langsheen twee belangrijke verkeersassen: de Oudenaardsesteenweg (N8) en de Bruggesteenweg-Brugstraat (N36-N8). Dit gebied, dat een gefragmenteerde structuur vertoont, moet uitgroeien tot een centrumgebied waar diverse functies in een eerder geconcentreerd bebouwingspatroon met elkaar verweven zijn en zich verder kunnen ontwikkelen. Rond de Kaaistraat en Ten Hove is er nog ruimte voor inbreidingsprojecten op korte termijn.

Langs de drukke en grootschalige verkeersas van de Bruggesteenweg-Brugstraat kan de vermenging van enkele handelszaken, horeca, woningen, KMO's en ambachtelijke bedrijven behouden worden, op voorwaarde dat voldoende aandacht wordt geschonken aan de verenigbaarheid met de woonomgeving, de landschappelijke integratie en de verkeersproblematiek (directe erftoegang, parkeervoorzieningen...).

Kadegebonden bedrijvigheid (RG p. 26):

De kadegebonden bedrijvigheid rond de oude Schelde-inham (aan de Kaaistraat en Scheldekaai) kan behouden worden als economische pool van Kerkhove, in zoverre dat er voldoende aandacht wordt geschonken aan de verenigbaarheid met de woonwijk Ten Hove. Deze kadegebonden bedrijvigheid mag zeker niet uitdeinen ten noorden van de Kapellestraat of de straat Ten Hove. Ze moet zich ontwikkelen rond de oude Schelde-inham en aldus blijven gebruik maken van de binnenvaart (als alternatief voor het vrachtwagentransport).

4.4. MOBILITEITSPPLAN AVELGEM

De Oudenaardsesteenweg (N8), de Brugstraat (N8) en de Bruggesteenweg (N36) werden geselecteerd als **secondaire wegen categorie 2**, omdat ze bovenlokale verzamelende wegen vormen naar Waregem, Oudenaarde en Ronse. In het centrumgebied moet een doortochtenbeleid gehanteerd worden: de Oudenaardsesteenweg fungeert immers als dé centrumstraat van Kerkhove, waar verschillende functies en activiteiten verweven op geënt zijn. Het kruispunt van de N36 en de N8 moet worden voorzien van veilige oversteekplaatsen voor de zwakke weggebruikers.

De Krevelstraat en de Kapellestraat-Ten Hove worden geselecteerd als **lokale wegen categorie 2B**: deze wegen ontsluiten (of verzamelen) het verkeer van een woonwijk of buurt naar wegen van een hogere orde.

De straat Ten Hove is een **lokale weg type 3**. De hoofdfunctie van de weg is verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen. De verblijfsfunctie primeert. De weg kent enkel bestemmingsverkeer.

De Kaaistraat–Krevelstraat is een mogelijke **lokale fietsroute**. Lokale fietsroutes zijn routes die niet opgenomen zijn in het provinciale fietsrouteplan. Zij vervolledigen het netwerk op gemeentelijk vlak langs waar de belangrijkste bestemmingen binnen en buiten de gemeente kunnen worden bereikt.

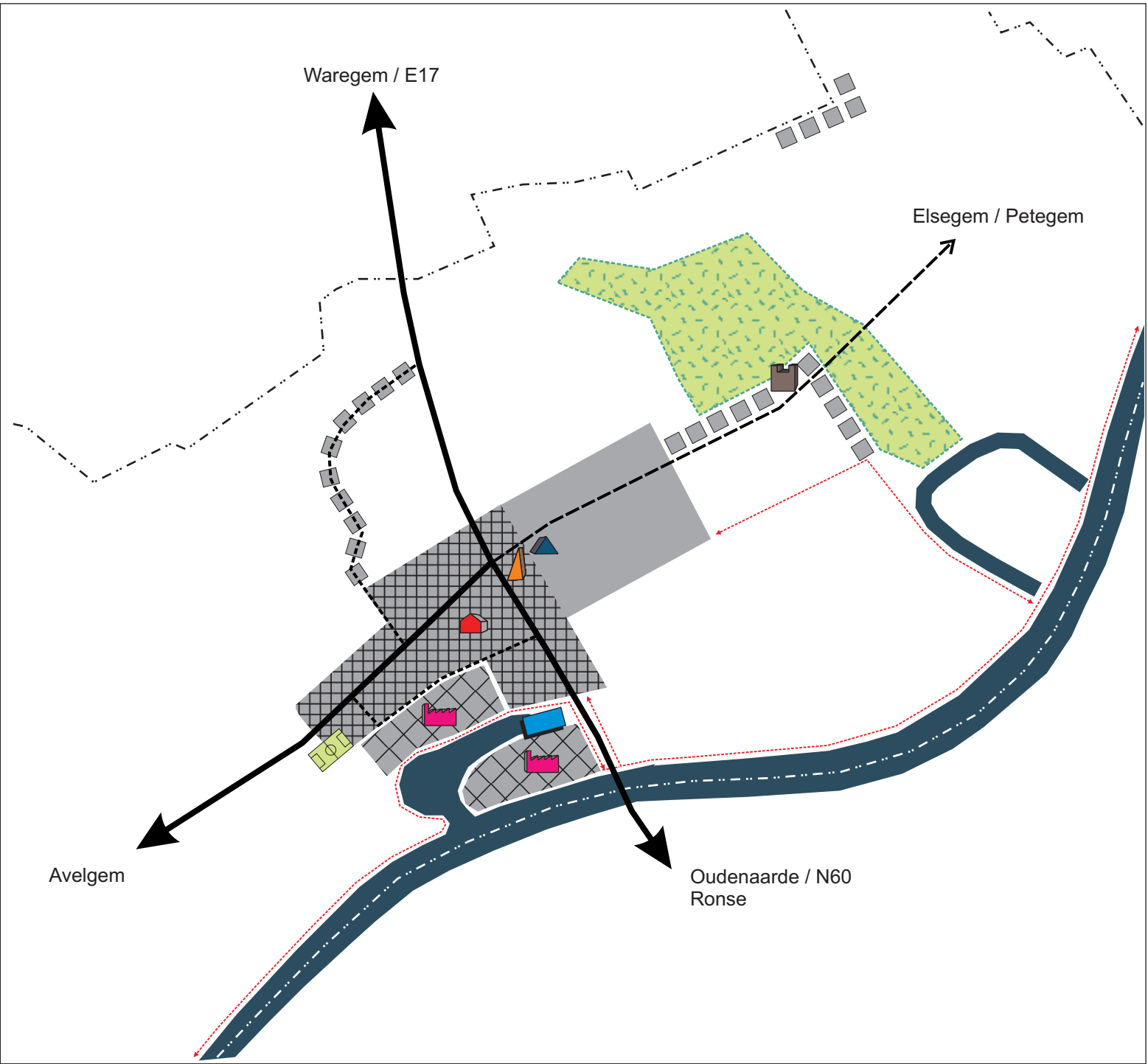
GEMEENTE AVELGEM
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Gewenste ruimtelijke structuur van de
deelkern **Kerkhove**

legende - RG figuur nr. 8

- Centrumgebied van Kerkhove
- Verblijfsgebied van Kerkhove
- Woonlinten
- Kadegebonden bedrijvigheid
- Natuurpark van Kerkhove
- Wooninbreiding op korte termijn
- Voetbalveld Havenzicht
- Binnenhaven van Kloron
- St.-Amanduskerk
- Ontmoetingscentrum
- Kasteel van Kerkhove
- N8 en N36 als secundaire
wegen
- N453 als lokale verbindingsweg
- Lokale wijkontsluitingswegen
- Fietsverbindingen
- Gemeentegrens van Avelgem
- Schelde en oude
Scheldemeanders

Deze figuur is een schematische weergave,
geen bestemmingsplan



5. PLANNINGSOPTIES

5.1. PLANOLOGISCH ATTEST MOLENS T’KINDT

Op 25 juni 2018 heeft de gemeente Avelgem een planologisch attest afgeleverd aan het graanverwerkend bedrijf Molens T’Kindt, gelegen in de Kaaistraat nr. 18 in Kerkhove (Avelgem).

Het planologisch attest vormt een kader voor aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning in functie van de korte termijnwensen.

De lange termijnwensen dienen verder te worden onderzocht in het kader van dit gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

5.1.1. Behoeft korte termijn

Molens T’Kindt wenst, op korte termijn, binnen het plangebied te voorzien in volgende werken:

- Vernieuwen van de kaai: PPS met Waterwegen & Zeekanaal (begin 2017)
 - Vernieuwde aanlegplaats 10 m x 10 m
 - Sheepslos installatie
 - Takel voor Bobcat
- Siloblok bijproducten & weegbrug (2017)
 - Siloblok kriel kortmeel
 - Weegbrug voor in- en uitgaande vrachtwagens
 - Nieuwe toegangspoort kant Kaaistraat

De werken op korte termijn betreffen voornamelijk werken die de mobiliteit ten goede komen. Zo wordt in een eerste fase de mogelijke heraanleg van de aanlegplaats langs de loskade van de Scheldearm voorzien. De bedoeling ligt er in de aanvoer van grondstoffen (voornamelijk graan) via de waterwegen verder te kunnen uitbreiden en te voorzien op de groeimogelijkheden.

Ook de aanleg van een nieuwe oprit via de Kaaistraat is op korte termijn ingepland. Hiermee wil het bedrijf Ten Hove zoveel als mogelijk ontlasten van in- en uitrijdend (vracht-)verkeer. Door de in- en uitrit te verplaatsen naar de Kaaistraat, recht tegenover de oprit van Clovis Matton, moet het voor beide bedrijven gemakkelijker worden voor vrachtwagens te manoeuvreren.

Evenzo ligt het in de bedoeling om de parking langsheen Ten Hove mettertijd te verplaatsen waarbij het personeel dezelfde inrit als deze van de vrachtwagens zal gebruiken om via het bedrijfsterrein langsheen de Kaaistraat te parkeren.

De nieuwe silo is dringend vanuit het oogpunt van voedselveiligheid.

5.1.2. Behoeft lange termijn

Molens T’Kindt ziet volgende bijkomende werken op lange termijn:

- Uitbreiding zakgoedmagazijn
 - Laadkaaien (2) voor laden en lossen zakgoed
 - Opslag van grondstoffen
 - Batterijlokaal

- Herlokalisatie van afzak bruin
 - Siloblok voor afzak bruin
 - Nieuwe afzakpost bruin bij zakgoedmagazijn
- Herlokalisatie bijstorten
 - Extra opslag rekken voor grondstoffen in zakgoedmagazijn
 - Vernieuwen bijstort faciliteiten bruin & wit
- Uitbreiding silo's bij mengerij wit/bruin
 - Extra laadsilo's voor bulk leveringen
 - Kleine silo's voor grondstoffen
 - Bijgebouw voor specialiteitenmenger
- Herlokalisatie specialiteiten menger:
 - In nieuwbouw (uitbreiding bloemsilogebouw)
- Herinrichten van machinepark onder rustkisten
 - Afbraak van de oude molen en bijgebouwen
 - Inrichten van een geluidwerende kamer voor Hamermolen, Triëur en Blowers
- Optimalisatie tarwereiniging & rustkisten
 - Nieuwbouw met nodige silo's achter bestaande tarwesilo
 - Inweksilo's boven bestaande rustkisten (met nodige omkasting)
- Herlokalisatie steenuitlezer
 - Tarwetransport (droge tarwe) naar inweksilo nieuwe elevator
- Vernieuwen sociale ruimte
 - Aparte inkom personeel
 - Parking voor personenwagens (eigen medewerkers)
- Vernieuwen labo & proefbakkerij
 - Centraal labo voor kwaliteitscontrole
 - i. Grondstoffen ontvangst (nu in oude molen)
 - ii. Procescontrole labo (nu naar proefbakkerij)
 - Nieuwe proefbakkerij met demoruimte
 - Ontvangstruimte bezoekers
 - Parkingfaciliteiten bezoekers
- Ruimte voorzien voor vernieuwing maalactiviteit

Voor het verplaatsen van de parking dient een bestemmingswijziging te worden bekomen op het BPA nr. 5 Kaaistraat. De voorziene 'C4 zone voor groenaanleg' dient hiervoor te worden gewijzigd in een 'zone voor groenaanleg en parking', de volgens het BPA ingekleurde zone 'C7 zone voor groenaanleg en parking' kan dan weer als 'zone voor groenscherm' worden voorzien. Het personeel en vrachtverkeer zullen eenzelfde in- en uitrit gebruiken.

Op langere termijn worden vooral bedrijfsaanpassingen en –uitbreidingen voorzien i.f.v. een efficiëntere en energetisch interessantere werking van het bedrijf, de nieuwe normen inzake voedselveiligheid, strengere milieunormen...

Dit vraagt aanpassingen van de bouwzones en -hoogtes t.o.v. het bestaande BPA. Op het plan van de gewenste uitbreiding worden verschillende bebouwbare zones aangeduid met telkens de maximale oppervlakte en maximale hoogte. Deze maximale hoogte kan

variëren van 11 m over 16 m en 30 m tot max. 58 m. Magazijn, kantoren, labo, proefbakkerij en werkplaats hebben voldoende met een hoogte van 11 m of 16 m. De ruimtes waar silo's komen moeten tot 30 m hoog zijn. Net zoals in het bestaande BPA wordt nog een ruimte voorzien voor een silo van 58 m hoog.

Het is de bedoeling van het bedrijf om de totale bezetting van alle ingekleurde uitbreidingen t.o.v. de huidige bezetting te beperken tot 75%, waardoor voor de totale bedrijfssite een V/T van max. 0,5 wordt nagestreefd.

5.1.3. Gevolgen voor tewerkstelling in het bedrijf

Molens T’Kindt stelt 25 FTE's te werk. Eind 2016 stonden er 30 personen op de loonlijst. Met uitzondering van het verkoopteam, dat tot voorbij de landsgrenzen actief is, komen zowat alle medewerkers van binnen een straal van 15 km van het bedrijf.

Het bedrijf verwacht dat er binnen de vooropgestelde plannen (vooral lange termijn) nog een groeipotentieel is tot een verdubbeling van het effectief tewerkgestelden.

5.1.4. Gevolgen op vlak van mobiliteit

Er wordt verwezen naar de effectenbeoordeling (zie “7.3. 11. Effect op de mobiliteit inclusief buurtwegentoets” op pag. 61). Het huidig mobiliteitsprofiel en de gewijzigde mobiliteitssituatie bij verdere ontplooiing van de activiteiten worden gedetailleerd in kaart gebracht en beoordeeld.

Bij de verdere uitbouw en groei van de firma zullen de extra bewegingen zich enkel en vooral manifesteren in de afvoer van afgewerkte producten en de verplaatsingen van personeel.

Immers ligt het in de bedoeling van het bedrijf om het transport via de waterwegen (Schelde) te optimaliseren. Zie o.a. de geplande werken (1a, 1b en 1c) op korte termijn aan de loskaai langsheen de Scheldearm. De verhoogde toevoer van grondstoffen zal dan ook voornamelijk via de scheepvaart worden opgevangen.

Door de groei van het bedrijf in de toekomst, zullen er bijkomende transporten – zowel in bulk als in zakgoed - noodzakelijk zijn om de afgewerkte producten te verdelen naar de klanten. Evenzo zullen er bijkomende bewegingen zijn door de personeelsuitbreiding. Om de bijkomende bewegingen van vrachtwagens en personenauto's op te vangen, wordt de ontsluiting van het terrein verplaatst van Ten Hove naar de Kaaistraat, recht tegenover de inrit van het bedrijf Clovis Matton (zie ook de geplande werken 2c op korte termijn). Dit maakt het in- en uitrijden van vrachtwagens gemakkelijker voor beide bedrijven en ontlast de manoeuvres van vrachtwagens in Ten Hove.

Op vandaag parkeren de auto's voor personeel zich op de parking langsheen de straat Ten Hove. Echter volgens het 'BPA nr. 5 Kaaistraat C7 zone voor groenaanleg en parking' dienen de auto's zich via het bedrijventerrein te parkeren, en niet zoals huidig rechtstreeks vanaf de straat. Toch door de bestaande loods voor zakgoed, kunnen deze parkeerplaatsen onmogelijk nog vanaf het bedrijventerrein worden ontsloten.

Omwille van bovenstaand euvel wordt voorgesteld om de auto's voor personeel eveneens dezelfde nieuwe oprit -zie ook de geplande werken 2c op korte termijn- te laten gebruiken als voor de vrachtwagens om zich dan via het bedrijventerrein langsheen de Kaaistraat te parkeren in het groen (zone C4 die reeds voor groenaanleg als buffer tussen zone voor nijverheid en het openbaar domein was ingekleurd in het betreffende BPA nr. 5 Kaaistraat). De parking voor personeel wordt ingepland langsheen de Kaaistraat, waar zich ook reeds de parking voor de vrachtwagens bevindt. Een groenbuffer wordt gecreëerd naar de bewoning in Ten Hove toe.

Het art. 4.4.1. van de VCRO tot aanvraag van beperkte afwijkingen is hier niet toepasbaar.

PROVINCIE West-Vlaanderen
GEMEENTE 8581 Avelgem - Kerkhove
STRAAT Kaaistraat 18

PLANOLOGISCH ATTEST

AANVRAGER:



Molens 'T KINDT nv
Dhr. Rudo 'T KINDT, zaakvoerder
Kaaistraat 18,
B-8581 Avelgem (Kerkhove)
00 32 55 39 00 79
bart@molenstkindt.be
BE-0405.446.835

ONTWERPER:

architecten-ruimtelijk planner
BAERT & LIBERT
Kettingweg 4
B-9690 Kluisbergen
00 32 55 49 59 33
architecten@baert-libert.be

KADASTERPLAN

Schaal 1/2.000



GEWENSTE OCCUPATIE

OP KORTE TERMIJN:

1. Vernieuwen van de kaai:
PPS met Waterwegen & Zeekanaal (begin 2017)
a. Vernieuwde kaai muur 10X10 m
b. Sheepslos installatie
c. Takei voor Bobcat
2. Siloblok bijproducten & weegbrug (2017)
a. Siloblok kriel kortmeel
b. Weegbrug voor in en uitgaande vrachtwagens
c. Nieuwe toegangspoort kant kaaistraat

OP LANGE TERMIJN:

3. Uitbreiding zakgoedmagazijn
a. Laadkaaien (2) voor laden en lossen zakgoed
b. Opslag van grondstoffen
c. Batterijlokaal
4. Her lokaliseren van afzak bruin
a. Siloblok voor afzak bruin
b. Nieuwe afzakpost bruin bij zakgoedmagazijn
5. Her lokaliseren bijstorten
a. Extra opslag rekken voor grondstoffen in zakgoedmagazijn
b. Vernieuwen bijstort faciliteiten bruin & wit
6. Uitbreiding silo's bij mengerij wit/bruin
a. extra laadsilo's voor bulk leveringen
b. Kleine silo's voor grondstoffen
c. Bijgebouw voor specialiteitenmenger
7. Her lokaliseren specialiteiten menger
a. In nieuwbouw (uitbreiding bloemsilogebouw)
8. Herinrichten van machinepark onder rustkisten
a. Afbraak van de oude molen en bijgebouwen
b. Inrichten van een geluidwerende kamer voor:
i. Hamermolen
ii. Triëur
iii. Blowers
9. Optimalisatie tarwereiniging & rustkisten
a. Nieuwbouw met nodige silo's achter bestaande tarwesilo
b. Inweeksilo's boven bestaande rustkisten (met nodige omkasting)
c. Her lokaliseren steenuitlezer
d. Tarwetransport (droge tarwe) naar inweeksilo nieuwe elevator
10. Vernieuwen sociale ruimte
a. Aparte inkom personeel
b. Parking voor personenwagens (eigen medewerkers), bereikbaar vanaf eigen terrein
11. Vernieuwen labo & proefbakkerij
a. Centraal labo voor kwaliteitscontrole
i. Grondstoffen ontvangst (nu in oude molen)
ii. Procescontrole labo (nu naar proefbakkerij)
b. Nieuwe proefbakkerij met demoruimte
c. Ontvangstruimte bezoekers
d. Parkingfaciliteiten bezoekers
12. Ruimte voorzien voor vernieuwing maalactiviteit

LEGENDE:

- verharding in omentbeden
- verharding in K.W.S.
- verharding in steenslag
- verharding in betonstraatskeien
- verharding in betonplaten
- groenzone
- gras
- gebouwen binnen de periméter
- gebouwen buiten de periméter
- hoogtepunten in TAV-stelsel
- hoogtepunten in TAV-stelsel
- stelsel met maximale hoogte in TAV-stelsel

perceel nr. 267 B

Martje Vanderbruggen - O'Hanrahan
Ten Hove, 10 - 8581 Avelgem

perceel nr. 242 N
Martje O'Hanrahan
Ten Hove, 10 - 8581 Avelgem

perceel nr. 242 N / deel
Frans 't Kindt
Chambray, 10 - 52 - 102
Willems, 10 - 102
Willems, 10 - 102

GEWENSTE UITBREIDING

Schaal: 1 / 500



Het is mede om deze reden –wijzigen van de bestemming van groene bufferzone naar parkeerplaatsen in het groen en van zone groenaanleg en parking naar groenscherm- dat een aanvraag tot planologisch attest werd ingediend.

Bovendien werd –conform het BPA nr. 5 Kaaistraat- ten zuiden reeds een groene buffer van tien meter breedte gecreëerd tussen het bedrijventerrein en de bewoning. Hierbij werd eveneens de voetweg nr. 21 verlegd (zie ook 4a hierboven).

Op termijn wordt een nieuwe parking voor bezoekers voorzien, die via Ten Hove wordt ontsloten. Deze parking zal door de gewenste bestemmingswijziging van C7 ‘zone voor groenaanleg en parking’ naar ‘zone voor groene buffer’ en de reeds aangelegde buffer in het zuiden, volledig achter het groen, langsheen de loods voor zakgoed komen te liggen. Aldus wordt de nieuw gewenste parking volledig vanaf de openbare weg onttrokken aan het zicht.

5.2. VOLUME – EN SCHADUWSTUDIE

In het kader van de adviesverlening rond het planologisch attest werd vanuit de hogere besturen en de GECORO gevraagd dat elke aanvraag tot omgevingsvergunning voor het bouwen van nieuwe gebouwen een hoogtestudie (incl. schaduwstudie en 3D-beelden) en een materialisatienota moet omvatten.

Om hierop te anticiperen en een grondige effectenbeoordeling (op vlak van ruimtelijke ordening, licht, landschap) mogelijk te maken wordt op de volgende pagina’s een volume- en schaduwstudie opgemaakt.

5.2.1. Matrix: 3 scenario’s x 3 uren x 3 referentiedagen

In de volume- en schaduwstudie vergelijken we drie scenario’s:

- 1. Scenario bestaande toestand (eind 2018)
- 2. Scenario conform BPA Kaaistraat
- 3. Scenario conform aanvraag planologisch attest (lange termijnwensen)

Op de drie volgende pagina’s wordt toegepast voor drie referentiedagen en drie referentie-uren:

- Hoogste zonnestand op 21 juni: om 12u, 15u en 18u
- Gemiddelde zonnestand op 21 september (of 21 maart): om 12u, 15u en 18u
- Laagste zonnestand op 21 december: om 12u, 15u en 18u

We stellen het volgende vast:

- Er zijn onderlinge verschillen tussen de drie scenario’s. Het scenario conform het planologisch attest geeft de grootste impact qua volume en schaduw.
- Logischerwijze is de schaduwimpact het grootst bij een lage zonnestand: dus ‘s ochtends en ‘s avonds en in het bijzonder tijdens de winter.
- 21 september (of 21 maart) geeft de beste referentie voor de gemiddelde schaduwimpact. Om 12 uur en 15 uur zijn de onderlinge verschillen tussen de drie scenario’s relatief beperkt. Om 18 uur is de schaduwimpact van het scenario planologisch attest voor de woningen en gebouwen ten oosten iets groter dan het scenario BPA en nog groter dan de bestaande toestand.

VOLUME- EN SCHADUWSTUDIE OP 21 JUNI (HOOGSTE ZONNESTAND)



SCENARIO BESTAANDE TOESTAND – 21 JUNI OM 12 UUR



SCENARIO BESTAANDE TOESTAND – 21 JUNI OM 15 UUR



SCENARIO BESTAANDE TOESTAND – 21 JUNI OM 18 UUR



SCENARIO CONFORM BPA KAAISTRAAT – 21 JUNI OM 12 UUR



SCENARIO CONFORM BPA KAAISTRAAT – 21 JUNI OM 15 UUR



SCENARIO CONFORM BPA KAAISTRAAT – 21 JUNI OM 18 UUR



SCENARIO CONFORM PLANOLOGISCH ATTEST – 21 JUNI OM 12 UUR



SCENARIO CONFORM PLANOLOGISCH ATTEST – 21 JUNI OM 15 UUR



SCENARIO CONFORM PLANOLOGISCH ATTEST – 21 JUNI OM 18 UUR

VOLUME- EN SCHADUWSTUDIE OP 21 SEPTEMBER (GEMIDDELDE ZONNESTAND)



SCENARIO BESTAANDE TOESTAND – 21 SEPTEMBER OM 12 UUR



SCENARIO BESTAANDE TOESTAND – 21 SEPTEMBER OM 15 UUR



SCENARIO BESTAANDE TOESTAND – 21 SEPTEMBER OM 18 UUR



SCENARIO CONFORM BPA KAAISTRAAT – 21 SEPTEMBER OM 12 UUR



SCENARIO CONFORM BPA KAAISTRAAT – 21 SEPTEMBER OM 15 UUR



SCENARIO CONFORM BPA KAAISTRAAT – 21 SEPTEMBER OM 18 UUR



SCENARIO CONFORM PLANOLOGISCH ATTEST – 21 SEPTEMBER OM 12 UUR



SCENARIO CONFORM PLANOLOGISCH ATTEST – 21 SEPTEMBER OM 15 UUR



SCENARIO CONFORM PLANOLOGISCH ATTEST – 21 SEPTEMBER OM 18 UUR

VOLUME- EN SCHADUWSTUDIE OP 21 DECEMBER (LAAGSTE ZONNESTAND)



SCENARIO BESTAANDE TOESTAND – 21 DECEMBER OM 12 UUR



SCENARIO BESTAANDE TOESTAND – 21 DECEMBER OM 15 UUR



SCENARIO BESTAANDE TOESTAND – 21 DECEMBER OM 18 UUR (ZON IS REEDS ONDER)



SCENARIO CONFORM BPA KAAISTRAAT – 21 DECEMBER OM 12 UUR



SCENARIO CONFORM BPA KAAISTRAAT – 21 DECEMBER OM 15 UUR



SCENARIO CONFORM BPA KAAISTRAAT – 21 DECEMBER OM 18 UUR (ZON IS REEDS ONDER)



SCENARIO CONFORM PLANOLOGISCH ATTEST – 21 DECEMBER OM 12 UUR



SCENARIO CONFORM PLANOLOGISCH ATTEST – 21 DECEMBER OM 15 UUR



SCENARIO CONFORM PLANOLOGISCH ATTEST – 21 DECEMBER OM 18 UUR (ZON IS REEDS ONDER)

5.2.2. Vaststellingen schaduwimpact in volledig jaar

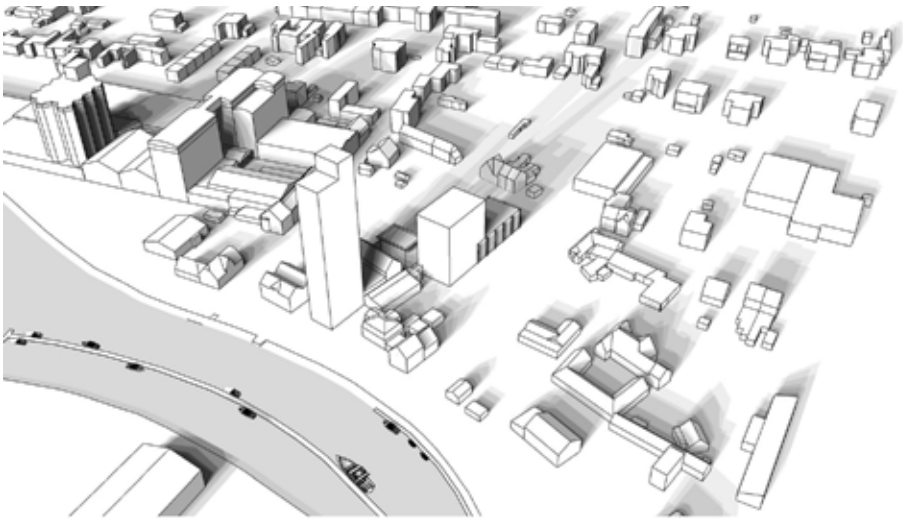
Op de pagina rechts wordt een simulatie getoond met de schaduwimpact gedurende het hele jaar en dit voor de drie scenario's (bestaande toestand - BPA Kaaistraat - planologisch attest) en voor de drie referentie-uren (12u-15u-18u).

Hoe donkerder de vlakken, hoe meer uren schaduw gedurende het jaar.

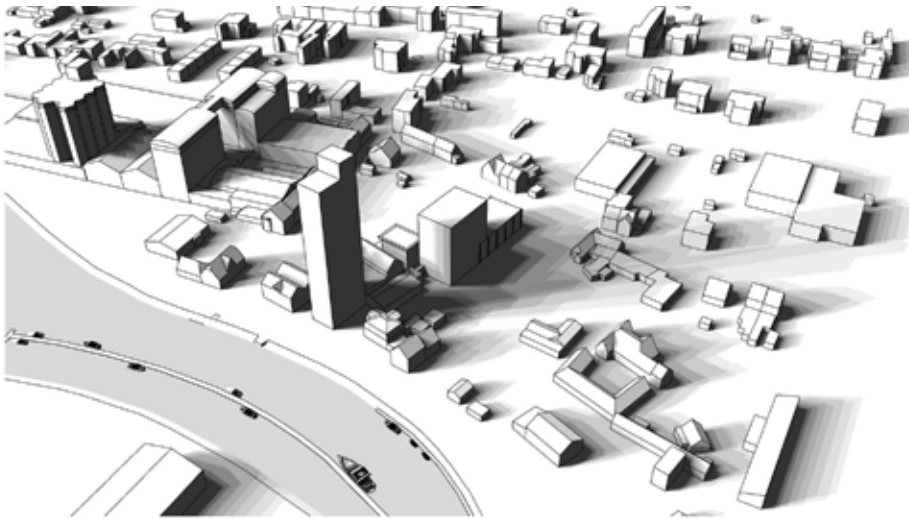
We stellen het volgende vast:

- Om 12 uur (gedurende het hele jaar) is de schaduwimpact het grootst voor de woningen en gebouwen ten noorden van de straat Ten Hove. Maar de onderlinge verschillen tussen de drie scenario's zijn relatief beperkt.
- Om 15 uur (gedurende het hele jaar) is de schaduwimpact het grootst voor alle woningen en gebouwen ten noordoosten in de straat Ten Hove. De onderlinge verschillen tussen de drie scenario's zijn nog relatief beperkt, maar al iets groter. Het scenario conform het planologisch attest geeft een iets grotere en meer langdurige schaduwimpact op de woningen en gebouwen ten noordoosten.
- Om 18 uur (gedurende het hele jaar) is de schaduwimpact het grootst voor alle woningen en gebouwen ten oosten in de straat Ten Hove. De onderlinge verschillen tussen de drie scenario's zijn het grootst tijdens de avonden (ook's ochtends). Het scenario conform het planologisch attest geeft een grotere en meer langdurige schaduwimpact op de woningen en gebouwen ten oosten in de straat Ten Hove.

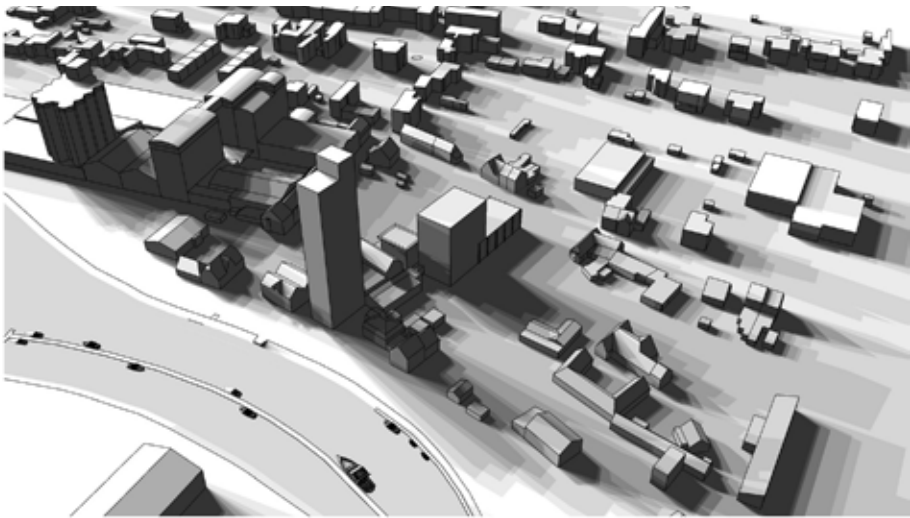
SCHADUWIMPACTSTUDIE GEDURENDE HET HELE JAAR



SCENARIO BESTAANDE TOESTAND – OM 12 UUR



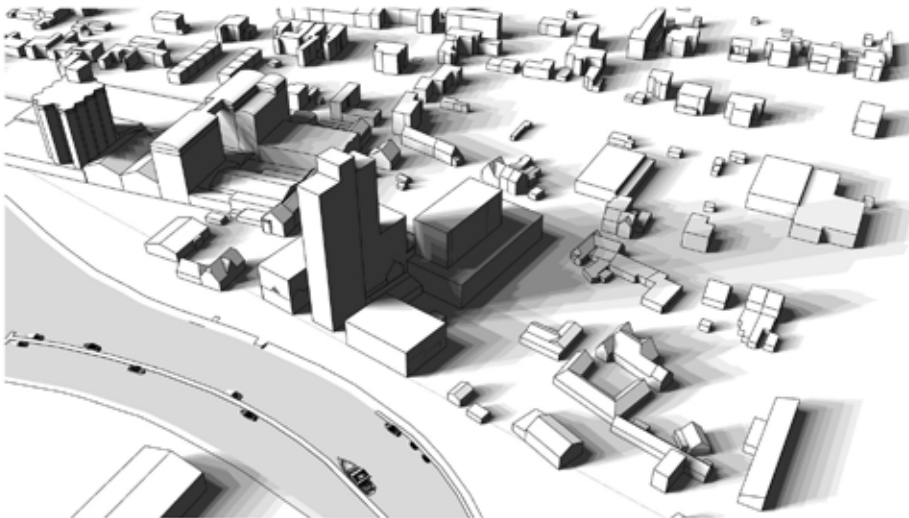
SCENARIO BESTAANDE TOESTAND – OM 15 UUR



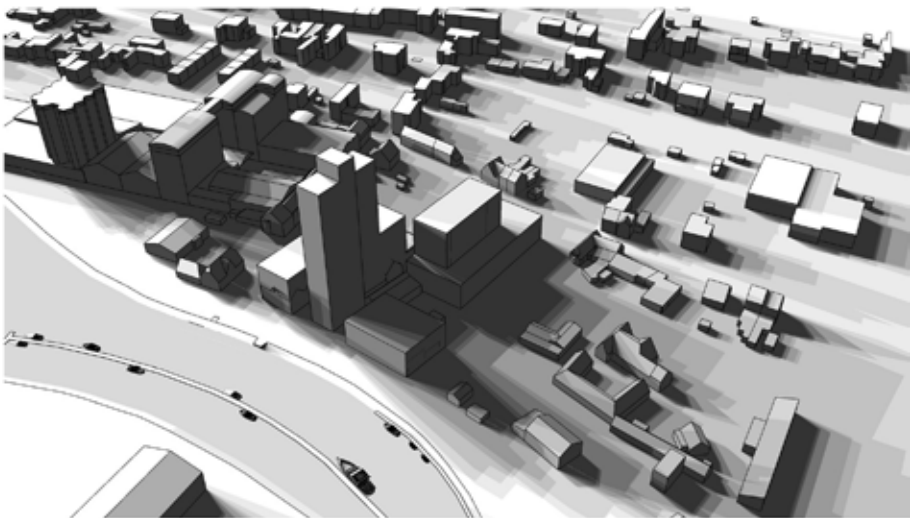
SCENARIO BESTAANDE TOESTAND – OM 18 UUR



SCENARIO CONFORM BPA KAAISTRAAT – OM 12 UUR



SCENARIO CONFORM BPA KAAISTRAAT – OM 15 UUR



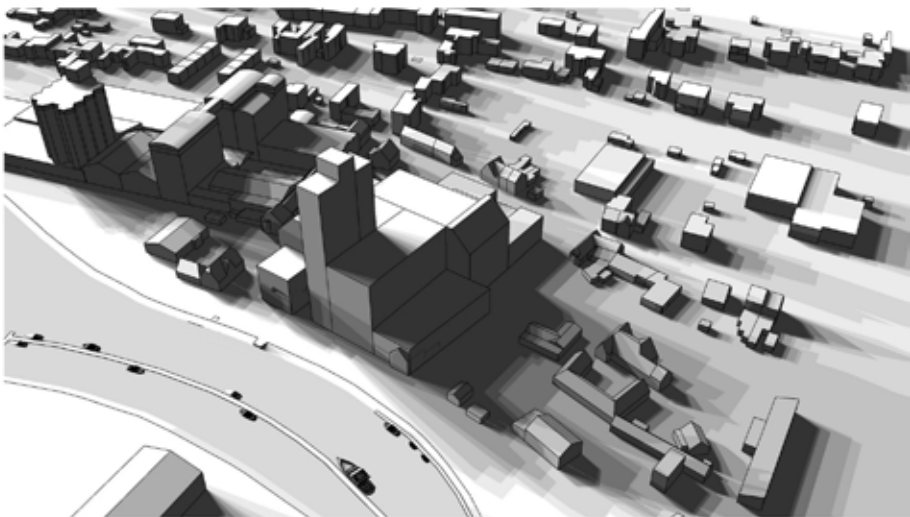
SCENARIO CONFORM BPA KAAISTRAAT – OM 18 UUR



SCENARIO CONFORM PLANOLOGISCH ATTEST – OM 12 UUR



SCENARIO CONFORM PLANOLOGISCH ATTEST – OM 15 UUR



SCENARIO CONFORM PLANOLOGISCH ATTEST – OM 18 UUR

5.3. VERDER ONDERZOEK MAXIMAAL BOUWVOLUME

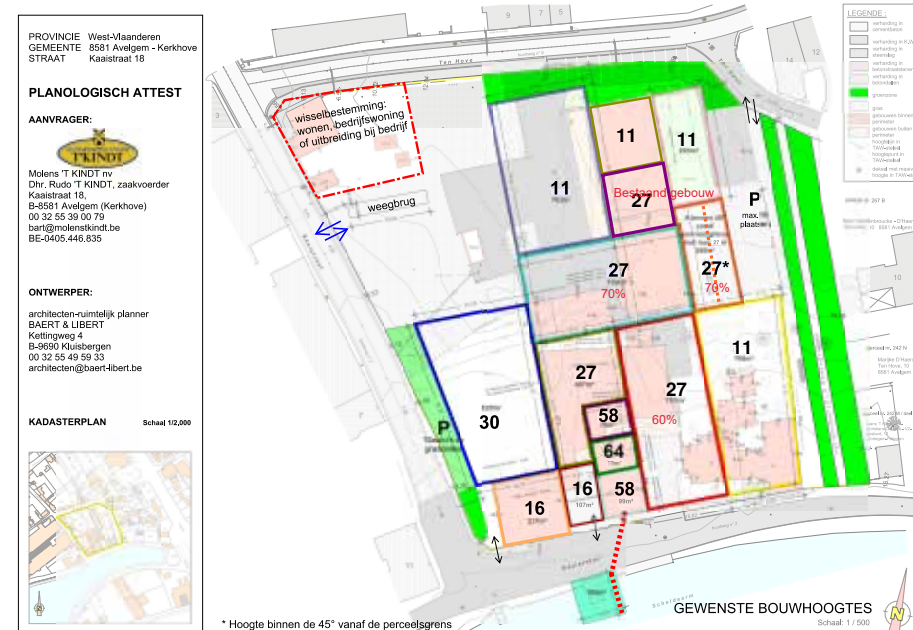
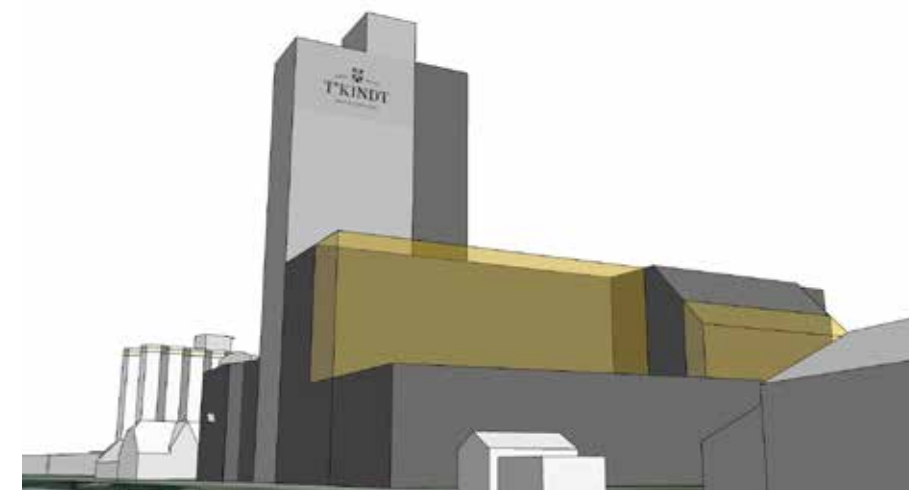
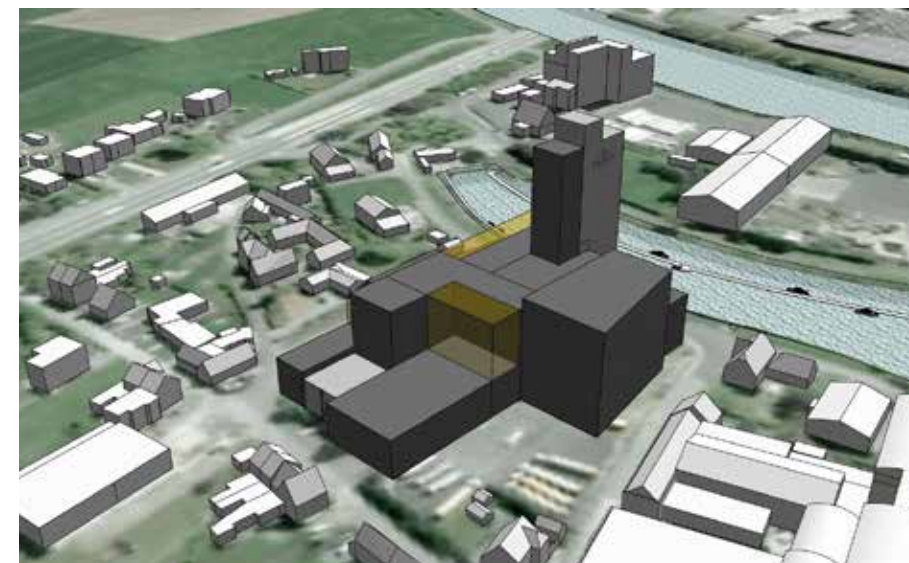
Rekening houdend met de vastellingen van de schaduwstudie op de voorgaande pagina's wordt er verder gezocht om de impact van de nieuwe bouwvolumes zoveel als mogelijk te beperken.

In het planologisch attest werd meegegeven dat het bedrijf de bedoeling heeft om de totale bezetting van alle ingekleurde uitbreidingen t.o.v. de huidige bezetting te beperken tot 75%, waardoor voor de totale bedrijfssite een V/T van max. 0,5 wordt nagestreefd. Hieruit kan geconcludeerd worden dat het bouwvolume van het planologisch attest verder kan worden gereduceerd.

Na de laatste aanpassingen van het bouwvolume via de schaduwstudie werd het scenario nog verder geoptimaliseerd op gebied van maximaal bouwpercentage van de bouwvolumes.

Het bedrijf zelf heeft de oefening gemaakt welke zones en volumes van het planologisch attest zullen worden ingevuld, rekening houdend met de voorgestelde aanpassingen inzake schaduwimpact. Onderstaande afbeelding heeft de gewenste uitbreiding planmatig weer aan de hand van de bouwhoogte en bouwpercentage per bouwzone. Hierbij werd rekening gehouden met een basishoogte van 11 m die x-aantal % hoger kan worden ingevuld.

Het grafisch plan werd omgezet naar een 3D-simulatie. Onderstaande afbeeldingen geven het maximaal bouwvolume in grijs-tint weer. De doorzichtige oranje volumes geven de overige percentage niet te bouwen oppervlakte per bouwzone weer. Er wordt voorkeur gegeven om de hoogte naar de Schelde te laten toenemen (dit zal ook zo worden opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften).



5.3.1. Uitbreiding groenscherm langs Ten Hove

Om een antwoord te bieden op de gemaakte opmerking tijdens de eerste raadpleging, wordt het geplande groenscherm langs Ten Hove uitgebreid tot aan de bestaande eengezinswoning op de hoek van Ten Hove en de Kaaistraat.

Gezien de grote hoogte van de bedrijfsgebouwen zal een smalle groenbuffer (bv. een haag van 0,5 m breed en 2 m hoog) weinig tot geen impact hebben. Daarom dient de buffer te worden aangelegd met een breedte van ca. 7 à 10 m. Wanneer deze groenbuffer op een kwalitatieve manier wordt aangeplant (met inheemse beplanting) wordt het bedrijf door de bredere groenbuffer visueel afgeschermd ten opzichte van de omliggende (woon) omgeving.

De verbreding/uitbreiding van deze groenbuffer aan de noordwestelijke zijde is ter compensatie van het weglaten van de groenbuffer op de hoek van de kaaistraat (t.h.v. de parkeerstrook). Deze afzonderlijke groenbufferzone biedt weinig meerwaarde voor de omgeving. Deze bevindt zich namelijk tussen verschillende bedrijfsgebouwen.

Onderstaande afbeelding toont aan dat de verbreding voor een minimale belemmering voor het bedrijf zorgt:



5.3.2. Kwalitatief materiaalgebruik

Gezien de prominente aanwezigheid van het gebouw in de omgeving, dient het voorzien van kwalitatief materiaalgebruik voor de nieuwe volumes de nodige aandacht te krijgen. Er dient te worden gestreefd naar een beeldbepalend en toonaangevende architectuur. Op deze manier kan de visuele impact zo veel als mogelijk worden beperkt en te worden 'gemaskeerd'.

Door de hoge meerwaarde die een groengevel met zich meebrengt (niet enkel naar zichtbaarheid maar ook naar klimaatregulerende en ecologische diensten) werd dergelijke gevelafwerking als voorkeur voorgesteld. Op basis van gesprekken met het bedrijf bleek dat dit voor een voedingsbedrijf geen evidentie is. Om ongedierte buiten het bedrijf te houden dient er een zone rondom het bedrijf te worden vrijgehouden om bestrijdingsmiddelen te kunnen inzetten. Een groengevel hoeft echter niet te starten vanaf het maaiveld (zie onderstaande voorbeelden).



(CC De Schakel, Waregem)



(Nike, Laakdal)

Conclusie:

Er dient te worden ingezet op gebruik van (diverse) duurzame en esthetische materialen dat zorgt voor enige dynamiek in de gevels. Waardoor het bedrijf een kenmerkend en karaktervolle uitstraling krijgt in de ruimere omgeving. Typische pvc-panelen en kunststof golfplaten worden uitgesloten. Dit wordt ook op dergelijke manier opgenomen in de voorschriften.

5.4. CIRCULATIEPLAN

In navolging van de ontvangen opmerkingen van de omwonenden en de adviezen van de verschillende adviesinstantie, werd een onderzoek uitgevoerd naar de mobiliteitseffecten ten gevolge van de uitbreidingsplannen van het bedrijf. Om de mogelijke mobiliteitseffecten op een objectieve en grondige manier in te schatten en deze effecten voor de omgeving zo klein mogelijk te houden, werd er door de gemeente ingegaan op de nood tot de opmaak van een circulatieplan. Dit plan zal worden geïncorporeerd in de werking van de gemeentelijke diensten en zal onlosmakelijk verbonden worden aan de circulatie van het bedrijf.

5.4.1. Gewijzigde verkeerscirculatie

De circulatie rondom het plangebied wordt zo ingericht dat er een enkelrichtingslus wordt voorzien waarbij de verkeersveiligheid en leefbaarheid van prioritair belang zijn, net als de bereikbaarheid van de verschillende bedrijven (vrachtwagens) en woningen. Hieronder worden de belangrijkste gevolgen van het nieuwe circulatieplan opgesomd. Op volgende pagina's wordt dieper ingegaan op de verschillende, omliggende straten.

- Ten Hove en de Kaaistraat worden ingericht als eenrichtingsstraten waardoor een eenduidige, enkelrichting lus wordt voorzien van de Oudenaardsesteenweg naar de Brugstraat.
- Door de geringe breedte kan het deel van de straat Ten Hove (tussen de Kaaistraat en Ten Hove) enkel worden gebruikt voor aangelanden. Doorgaand verkeer wordt in dit deel van de gemeenteweg met andere woorden uitgesloten.
- De Kaaistraat wordt langs de oude Scheldearm geknipt ter hoogte van de nieuwe voetweg nr. 21 waardoor sluipverkeer onmogelijk wordt. Dit maakt ook de aansluiting van de voetweg op de Kaaistraat veiliger.
- Door deze knip zal de Kaaistraat een tweerichtingsstraat blijven en wordt er een keerpunt voorzien ter hoogte van de oude Scheldearm (zie verder).
- Om het bovenlokaal fietsverkeer veilig langs de oude Scheldearm te sturen, zijn er aanpassingen nodig aan de Scheldekaai (zie verder).

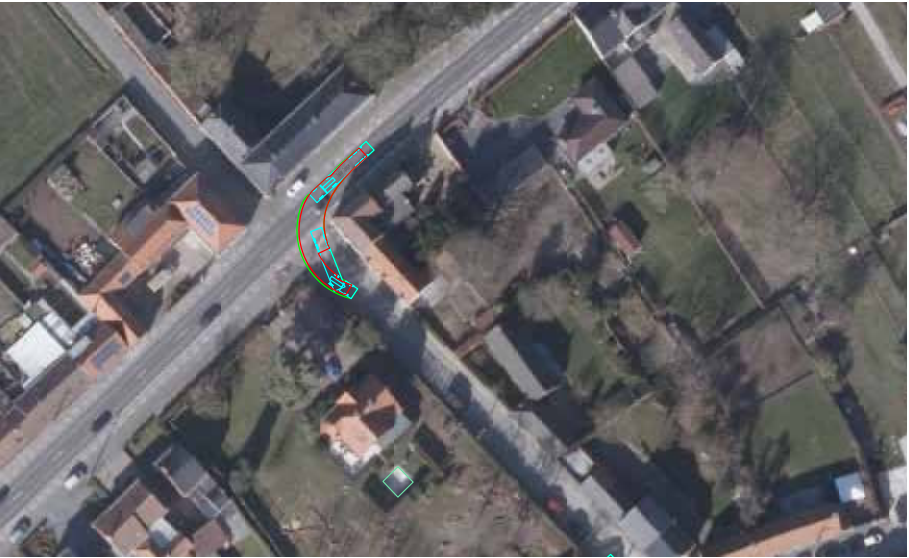


5.4.2. Gevolgen circulatieplan

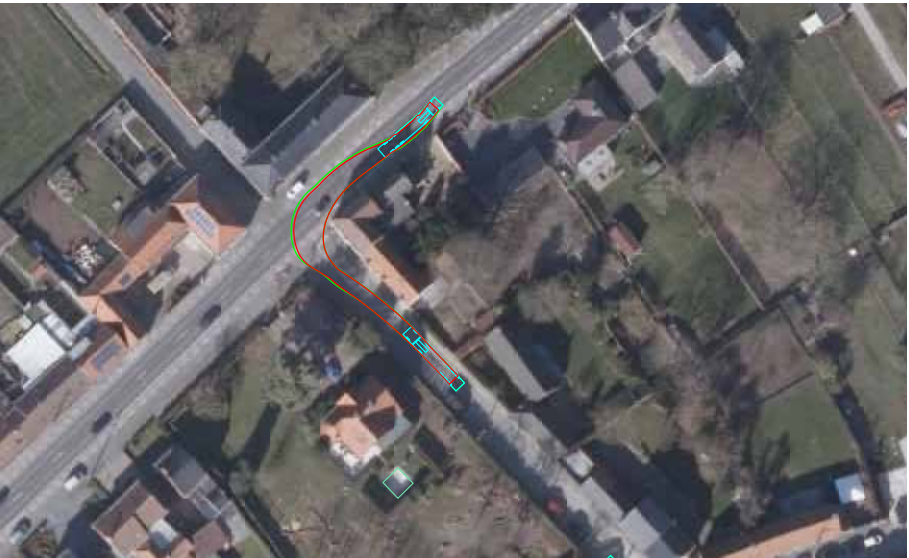
De straten rond het plangebied (Ten Hove en Kaaistraat) zijn veelal te smal om verkeer in beide richtingen te laten passeren. De minimale breedte van Ten Hove bedraagt circa 7,9 m, deze van de Kaaistraat circa 8,5 m. Deze breedtes zijn telkens van rooilijn tot rooilijn, wat betekent dat er in dit profiel ruimte moet worden voorzien voor alle weggebruikers: voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer. Daarom wordt er voorgesteld om de omliggende straten maximaal in te richten als eenrichtingsstraten en zo een lus in de circulatie van het gemotoriseerd verkeer te voorzien. Dit zal de verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid ten goede komen.

Kaaistraat

Op heden bestaat de circulatie in de Kaaistraat reeds uit een enkelrichtingsstraat naar het bedrijf toe (inrijden vanaf de Oudenaardsesteenweg naar de Kaaistraat). Om alle opties zo objectief mogelijk te kunnen afwegen, werd ook de andere richting onderzocht (richting de Oudenaardsesteenweg). Op onderstaande afbeeldingen wordt de bochtstraal van een oplegger gesimuleerd in het bestaande profiel van de gemeenteweg. Op deze afbeeldingen is te zien dat de Kaaistraat inrijden (bovenste afbeelding) mogelijk is binnen de huidige ruimte, maar dat de Kaaistraat uitrijden (onderste afbeelding) onmogelijk is. De bebouwing op de hoek van de Kaaistraat en de Oudenaardsesteenweg zorgt voor een grote bochtstraal, hetgeen nefast is voor de doorstroming van het verkeer op de Oudenaardsesteenweg. Een wijziging in circulatie is door deze factoren niet gewenst. De huidige circulatie blijft behouden.



ENKELRICHTINGSSTRAAT RICHTING HET BEDRIJF (HUIDIGE SITUATIE)
DE KAAISTRAAT INRIJDEN VANAF DE OUDENAARDESESTEENWEG IS WEL MOGELIJK BINNEN DE HUIDIGE RUIMTE.

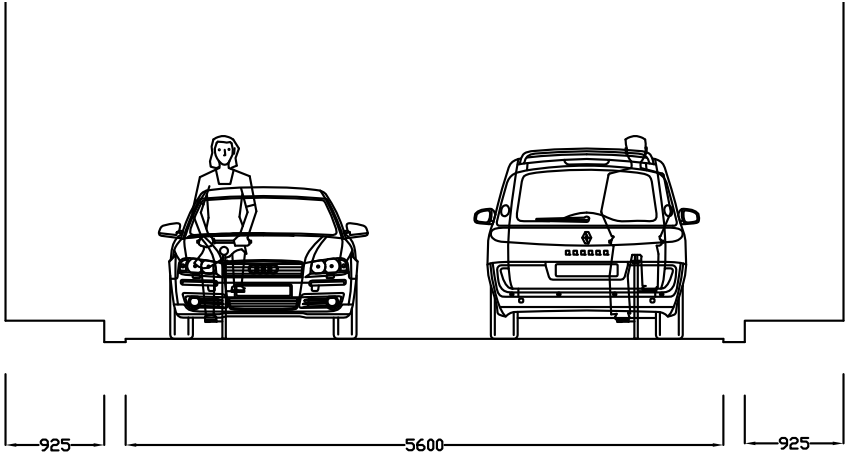


ENKELRICHTINGSSTRAAT RICHTING OUDENAARDESESTEENWEG
UITRIJDEN UIT DE KAAISTRAAT OP DE OUDENAARDESESTEENWEG, RICHTING DE ROTONDE IS ONMOGELIJK DOOR DE BESTAANDE BEBOUWING OP DE HOEK VAN DE KAAISTRAAT EN DE OUDENAARDESESTEENWEG.

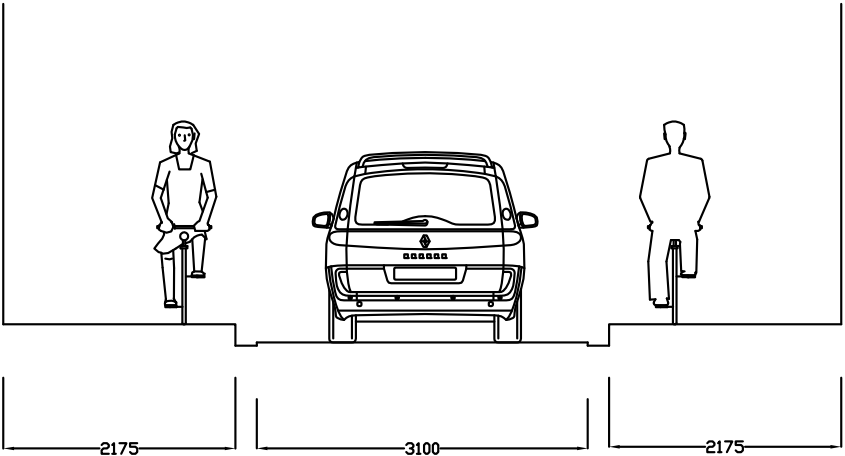
Ten Hove

In Ten Hove dient een verhoging van de verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruiker als prioritaire actiepunten te worden gezien. Aparte fietspaden zijn daarom een must. Gezien de geringe breedte van de straat (op het smalste punt bedraagt deze 7,9 m) is een tweerichtingsstraat (zoals nu het geval is) niet aangeraden. Voor een tweerichtingsstraat is er niet voldoende ruimte aanwezig om volwaardige voetpaden aan beide zijden van de straat te voorzien (deze worden gereduceerd tot minder dan 1 m breed). Een bijkomend nadeel bestaat uit het feit dat de straat in deze context zal worden ingericht met een gemengd profiel (met fietsers op de rijbaan, tussen het vrachtverkeer). Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Daarom wordt er ook hier geopteerd voor een eenrichtingsstraat (richting de Brugstraat). In deze eenrichtingsstraat is er door de reductie van de ruimte voor gemotoriseerd verkeer (van 5,6 m naar 3,1 m), voldoende ruimte om een aanliggend verhoogd fiets- en voetpad te voorzien. Er wordt hierbij geopteerd voor een enkelrichting fietspad aan beide kanten van de weg. Enerzijds is het voorzien van een dubbelrichtingsfietspad aan één zijde van de weg moeilijk omwille van inrijdend vrachtverkeer vanaf de Kaaistraat (draaicirkels) en anderzijds is het beter om de autovrije ruimte evenredig te verdelen over de beide kanten van de weg i.f.v. het bewaren van afstand tussen vrachtverkeer en gevel van woningen.

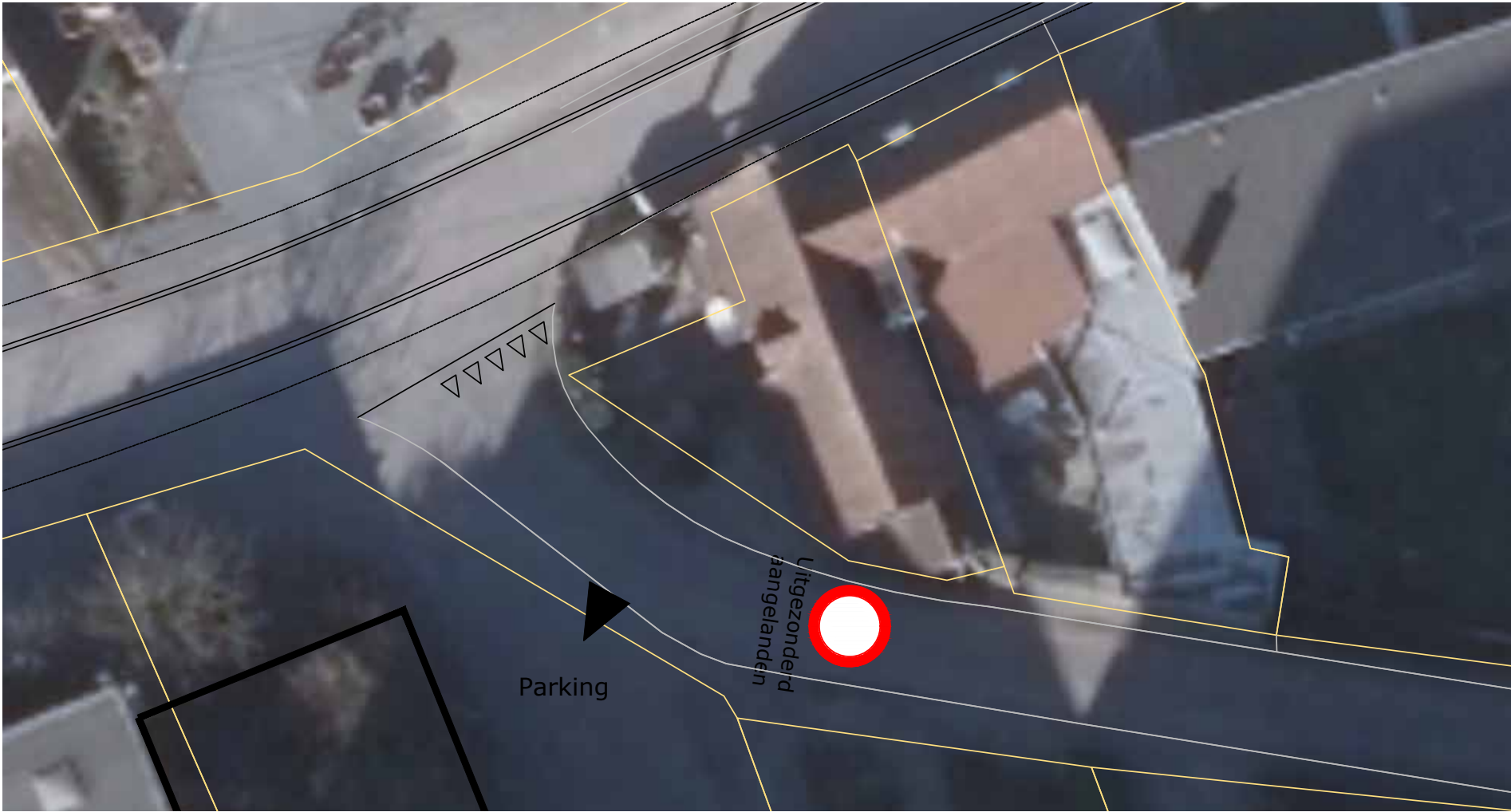
Waar de breedte tussen de rooilijnen groter is, kan de bijkomende ruimte aan de voetgangers en fietsers worden gegeven. Om de veiligheid van de fietsers en voetgangers zoveel als mogelijk te garanderen dient het fiets- en voetpad ook op de afsplitsing van Ten Hove door te lopen. Verkeer uit deze zijstraat moet met andere woorden voorrang geven aan de fietsers en voetgangers.



PROFIEL TWEERICHTINGSSTRAAT (HUIDIG)



PROFIEL EENRICHTINGSSTRAAT (VOORGESTELD)



GRONDPLAN TEN HOVE

Keerpunt Kaaistraat

Door een knip in de kaaistraat te voorzien wordt het zwaar verkeer van het bedrijf enkel via Ten Hove afgeleid en wordt de Scheldekaai ontlast. Onderzoek wees uit dat het uitrijden van de Scheldekaai naar de N8 zeer complexe bochten vraagt en er bovendien conflictsituaties ontstaan met het fietsverkeer langs de Schelde (zie hiernaast).

Om deze knip mogelijk te maken moet er op het einde van de Kaaistraat een keerpunt mogelijk zijn, ook (en vooral) voor zwaar verkeer. Binnen het circulatieplan werd dit verder onderzocht en hieronder geïllustreerd.

Door de mogelijkheid van het voorzien van een keerpunt, is er niet enkel één eenduidige route voor het vrachtverkeer (en dus ook minder sluipverkeer), maar komt de zachte verbinding tussen Ten Hove en de Kaaistraat ook uit op een doodlopende straat, hetgeen de verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruiker verhoogt.



KEERPUNT KAAISTRAAT



BOCHTSTRAAL OPLEGGER TER HOOGTE VAN DE SCHELDEKAAI NAAR DE N8
VERKEERSBEWEGINGEN DIENEN HIER ZOVEEL ALS MOGELIJK WORDEN VERMEDEN
WEGENS DE MOEILIJK TE MANOEUVREREN BOCHTEN EN DE MOGELIJKHEID TOT
CONFLICTSITUATIES MET DE FIETSERS LANGS DE SCHELDE.

Scheldekaai

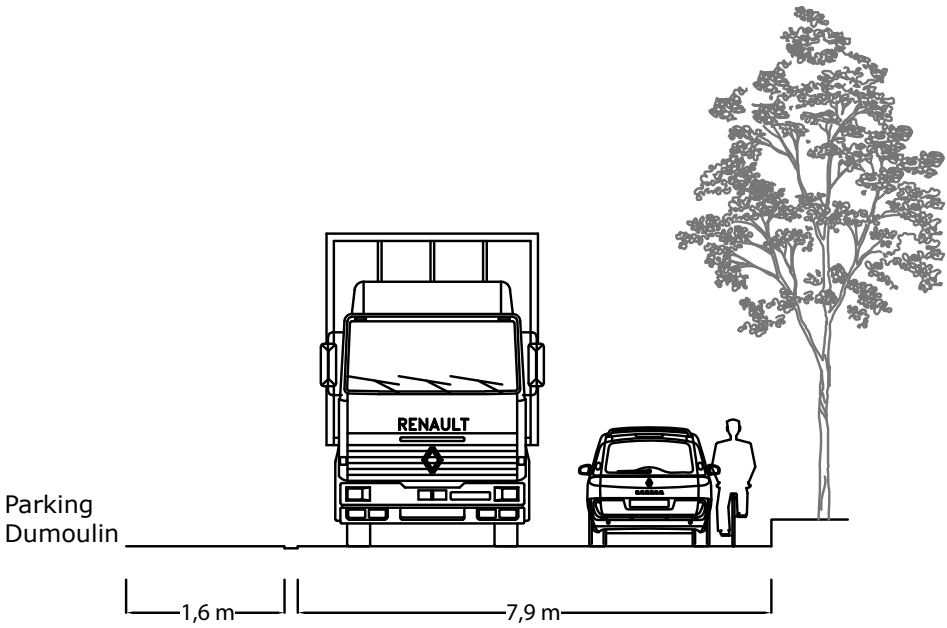
Binnen deze oefening kwam de veiligheid voor de zwakke weggebruiker reeds ruimschoots aan bod (bv. bij het profiel van de Kaaistraat en Ten Hove). Gezien de ligging langs de Schelde en de aanwezigheid van een aantal recreatieve en functionele fietsroutes, wordt ook in deze context extra aandacht besteed aan de zwakke weggebruiker.

De onwenselijkheid van het mengen van fietsers en vrachtverkeer kan worden opgelost door het aanleggen van een brug aan de inham van de oude Scheldearm (zie onderstaande schets). Langs beide zijden is er voldoende aanloopafstand mogelijk om een kwalitatieve fietsbrug te realiseren. Bovendien is er hierdoor ook geen interferentie meer met het vrachtverkeer (noch deze afkomstig van Molens T' Kindt, noch van Dumoulin), noch met autoverkeer.

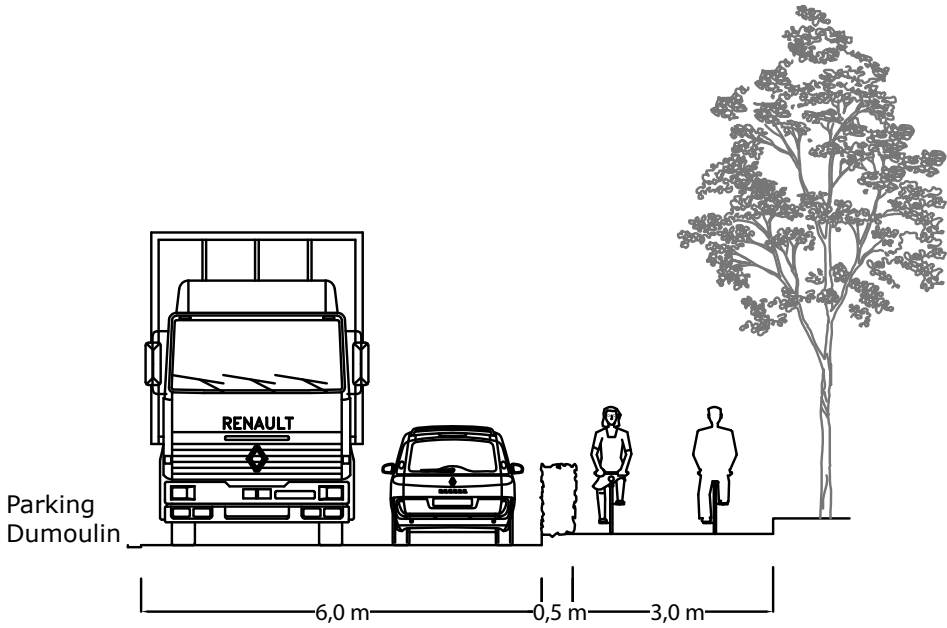


Alhoewel deze oplossing de meest ideale zou zijn, is het sterk aan te raden om een andere, tijdelijke oplossing te voorzien. Op heden wordt het fietsverkeer langs het jaagpad omgeleid langs de Scheldekaai, naar de Kaaistraat en terug langs het jaagpad. Door de knip in de Kaaistraat wordt het zwaar verkeer beperkt tot het eerste deel van de Kaaistraat. Het zal noodzakelijk zijn om de nodige signalisatie te voorzien om fietsers attent te maken op de mogelijke aanwezigheid van manoeuvrerende vrachtwagens.

Een tweede aanpassing dient te gebeuren ter hoogte van de Scheldekaai. Om het voor de fietser duidelijk te maken dat het jaagpad langs deze weg wordt omgeleid, wordt er voorgesteld om op de Scheldekaai een gescheiden fietspad aan te leggen. De Scheldekaai is (zoals zichtbaar op onderstaande foto) voldoende breed om een vrijliggend fietspad te voorzien.

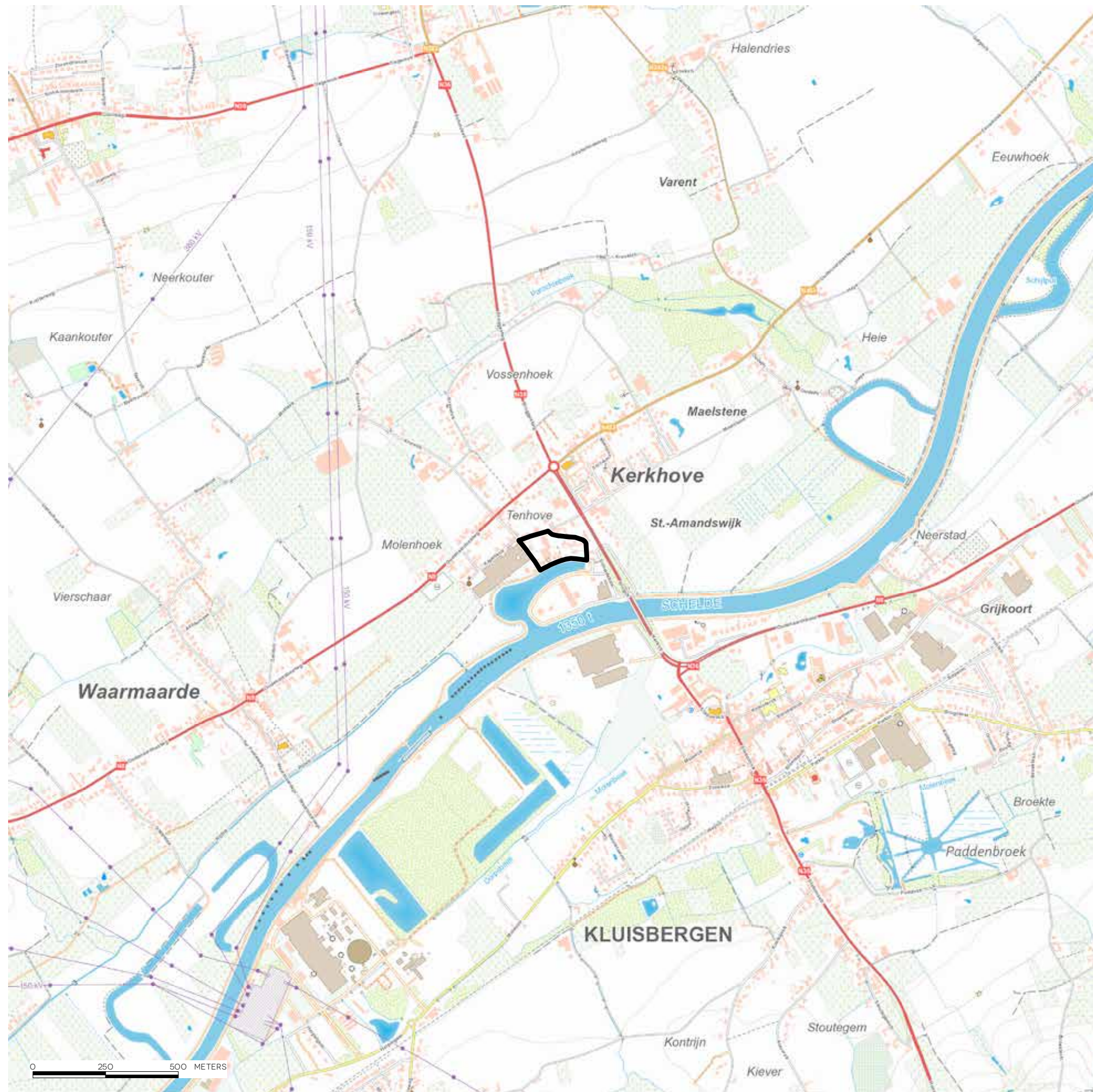


HUIDIG STRAATPROFIEL SCHELDEKAAI



VOORGESTELD STRAATPROFIEL SCHELDEKAAI MET AFGESCHIEDEN, VRIJLIGGEND FIETSPAD

EFFECTENBEOORDELING



6. EFFECTENBEOORDELING GEMEENTELIJK RUP MOLENS T’KINDT

6.1. METHODIEK VAN EFFECTENBEOORDELING

In het kader van de nieuwe procedure voor de opmaak van RUP’s wordt de effectenbeoordeling geïntegreerd in de RUP-procedure vanaf de startnota. In dit hoofdstuk worden de (milieu)effecten gebundeld en dit omvat volgende aspecten, indien deze van toepassing zijn:

- Plan-MER-screening
- Watertoets
- Veiligheidsrapportage (VR)-toets
- Trage wegtoets
- Natuurtoets
- Herbevestigd agrarisch gebied

In deze fase van de startnota wordt geoordeeld:

- ofwel dat er geen aanzienlijke milieueffecten zijn, die verder dienen meegenomen te worden
- ofwel dat er bij het verder verloop van het RUP specifiek aandachtspunten zijn of verder onderzoek nodig is
- ofwel dat een plan-MER dient opgemaakt te worden

Na de raadpleging van de startnota en de procesnota worden de opmerkingen verwerkt in de scopingnota waarbij deze effectenbeoordeling opnieuw een onderdeel van is. Hierbij wordt opnieuw geoordeeld of er al of niet aanzienlijke milieueffecten kunnen optreden.

De conclusie in verband met de ontheffing van plan-MER wordt tenslotte voorgelegd aan de dienst milieueffectenrapportering die zal bepalen o.b.v. de scopingnota of verder een plan-milieueffectenrapport vereist is.

6.2. WIJZE VAN (MILIEU)EFFECTENBEOORDELING

6.2.1. Het RUP is een plan

Het voorliggende plan is een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en valt onder de definitie plan zoals geformuleerd door het decreet algemene bepalingen milieubeleid (D.A.B.M.).

6.2.2. Het RUP valt onder het toepassingsgebied

Het RUP vormt het kader op basis waarvan (omgevings)vergunningen toegekend worden en valt dus onder het toepassingsgebied van het D.A.B.M.

6.2.3. Bepaling van de plicht tot opmaak van een plan-MER

Het RUP is niet van rechtswege onderworpen aan de plan-MER-plicht want:

- Het RUP vormt het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage I, II of III van het m.e.r.-besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 (zoals gewijzigd op 1 maart 2013), namelijk voor de rubriek 10a ‘industrieterreinontwikkeling’ van bijlage III. Het RUP bepaalt echter het gebruik van een klein gebied (ca. 1,7 ha) op lokaal niveau. Het RUP is dus screeningsgerechtigd.
- Het RUP betreft geen plan, waar gelet op het mogelijk betekenisvolle effect op speciale beschermingszones, een passende beoordeling vereist volgens het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

Daar het RUP niet van rechtswege onderworpen is aan de plan-MER-plicht, maar wel screeningsgerechtigd is, wordt voor betreffend plan op basis van een screening geoordeeld of het plan aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

6.3. BESCHRIJVING EN VERDUIDELIJING VAN HET PLAN

6.3.1. Voor welke activiteiten en/of projecten kan het plan het kader vormen

Het RUP vormt de juridische basis en het ruimtelijk kader om de vereiste ontwikkeling voor de site Molens T’Kindt te faciliteren. De lange termijnwensen van het bedrijf worden in het verloop van het RUP verder onderzocht. De korte termijnwensen werden bepaald in het op 25 juni 2018, door de gemeente Avelgem, afgeleverde planologische attest aan het bedrijf Molens ‘T Kindt.

Voor de lange termijnwensen worden volgende specifieke ingrepen voorgesteld:

- Uitbreiding zakgoedmagazijn
 - Laadkaaien (2) voor laden en lossen zakgoed
 - Opslag van grondstoffen
 - Batterijlokaal
- Herlokalisatie van afzak bruin
 - Siloblok voor afzak bruin
 - Nieuwe afzakpost bruin bij zakgoedmagazijn
- Herlokalisatie bijstorten
 - Extra opslag rekken voor grondstoffen in zakgoedmagazijn
 - Vernieuwen bijstort faciliteiten bruin & wit
- Uitbreiding silo’s bij mengerij wit/bruin
 - Extra laadsilo’s voor bulk leveringen
 - Kleine silo’s voor grondstoffen
 - Bijgebouw voor specialiteitenmenger
- Herlokalisatie specialiteitenmenger:
 - In nieuwbouw (uitbreiding bloemsilogebouw)
- Herinrichten van machinepark onder rustkisten
 - Afbraak van de oude molen en bijgebouwen
 - Inrichten van een geluidwerende kamer voor Hamermolen, Triëur en Blowers
- Optimalisatie tarwereiniging & rustkisten
 - Nieuwbouw met nodige silo’s achter bestaande tarwesilo
 - Inweeksilo’s boven bestaande rustkisten (met nodige omkasting)
- Herlokalisatie steenuitlezer
 - Tarwetransport (droge tarwe) naar inweeksilo nieuwe elevator
- Vernieuwen sociale ruimte
 - Aparte inkom personeel
 - Parking voor personenwagens (eigen medewerkers)
- Vernieuwen labo & proefbakkerij
 - Centraal labo voor kwaliteitscontrole
 - i. Grondstoffen ontvangst (nu in oude molen)
 - ii. Procescontrole labo (nu naar proefbakkerij)
 - Nieuwe proefbakkerij met demoruimte
 - Ontvangstruimte bezoekers

- Parkingfaciliteiten bezoekers
- Ruimte voorzien voor vernieuwing maalactiviteit

In de effectenbeoordeling wordt hoofdzakelijk naar de hoofdingreep verwezen om een herhaaldelijke opsomming van het bovenstaande te vermijden.

6.3.2. Interferentie met andere plannen, projecten of activiteiten binnen of buiten de perimeter van het plan, voor zover in dit stadium al gekend

Het RUP geeft uitvoering aan het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Avelgem, goedgekeurd door de Deputatie op 29 juli 2004. Er is momenteel een BPA van toepassing op het plangebied, met name “BPA Kerkhove nr. 5 Kaaistraat (M.B. 20/01/2004). Dit BPA zal vervangen worden door het RUP Molens ‘T Kindt.

6.3.3. Beoordeling of het plan grens- of gewestgrensoverschrijdende aanzienlijke milieueffecten kan hebben

Het plangebied is gelegen op ca. 20 km van de grens met Frankrijk en ca. 4 km van Wallonië.

Gezien de afstand tot de grenzen en het feit dat er geen relaties zijn tussen het plangebied en de gebieden in het Waals Gewest of Frankrijk kunnen er geen (gewest) grensoverschrijdende effecten optreden.

6.3.4. Fase van opmaak van het plan of programma

startnota	X
scopingnota	
voorontwerp	
ontwerp	

6.3.5. Plan- en procesevolutie: mogelijkheid tot planbijsturingen en mate van flexibiliteit

Bijsturingen van het RUP zijn nog mogelijk naar aanleiding van opmerkingen vanuit de verschillende adviserende instanties naar aanleiding van de effectenbeoordeling, vanuit de adviezen in het kader van de plenaire vergadering, vanuit het openbaar onderzoek, de behandeling van de adviezen op de GECORO...

6.3.6. Bijdrage van het plan tot oplossingen van bestaande milieuproblemen

Er zijn geen specifieke milieuproblemen die aan het plangebied gerelateerd zijn.

6.3.7. Reeds geraadpleegde studies, bronnen, milieugegevens...

Diverse bronnen worden geraadpleegd om de nodige data en gegevens met betrekking tot het plangebied, onder meer de Vlaamse geoloketten. De toelichtingsnota van het RUP omvat heel wat informatie over het plangebied, met bijhorend kaartmateriaal.

6.3.8. Overzicht van mogelijke milieumaatregelen die vanaf het beginstadium worden ingecalculeerd

Naast de geldende wetgeving en reglementering (zoals bodemdecreet, Vlarem II, stedenbouwkundige verordeningen...), dragen de stedenbouwkundige voorschriften bij tot het voorkomen en beperken van de potentiële hinder en verstoring van de omgeving.

6.3.9. Leemten in de kennis volgens het stadium van het plan of programmaproces

Het plangebied is goed gedocumenteerd. Er zijn geen belangrijke hiaten in de kennis van het gebied die nodig zijn bij de opmaak van dit ruimtelijk uitvoeringsplan of deze effectenbeoordeling.

7. INSCHATTING VAN MOGELIJKE AANZIENLIJKE MILIEUEFFECTEN (SCREENING)

7.1. BESCHRIJVING EN INSCHATTING VAN DE MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN

7.1.1. Algemene methodiek

De screening van de milieueffecten verloopt in drie stappen:

1. Voor een eerste inschatting van de milieueffecten worden in een “ingreepeffectschema” de mogelijke activiteiten en werken die op basis van het plan kunnen plaatsvinden geëvalueerd op potentiële milieuhinder. Deze worden getoetst aan de verschillende effectdisciplines. De hinder kan van tijdelijke of permanente aard zijn en zal in die zin ook verschillend beoordeeld worden.
2. De beschrijving en een inschatting van de mogelijke aanzienlijke milieueffecten van het voorgenomen plan op de gezondheid en veiligheid van de mens, de ruimtelijke ordening, de biodiversiteit, de fauna en flora, de energie- en grondstoffenvoorraden, de bodem, het water, de atmosfeer, de klimatologische factoren, het geluid, het licht, de stoffelijke goederen, het cultureel erfgoed, het landschap, de mobiliteit en de samenhang tussen de genoemde factoren. De disciplines waar mogelijk een significant negatief effect verwacht wordt, worden verder uitgewerkt. Voor deze effectdisciplines wordt de referentiesituatie beschreven. Daarna worden de ingrepen en hun effect beschreven, aangevuld met remediërende maatregelen en eventuele leemten in de kennis.
3. Hieruit volgt een globale beoordeling van de effecten voor de verschillende effectdisciplines.

7.1.2. Ingreepeffectschema

Voor de screening van de milieueffecten worden in een “ingreepeffectschema” de mogelijke activiteiten die op basis van het gemeentelijk RUP kunnen worden uitgevoerd bekeken op potentiële milieuhinder. Deze worden getoetst aan de verschillende effectdisciplines. De hinder kan van tijdelijke of permanente aard zijn en zal in die zin ook verschillend beoordeeld worden. De disciplines worden dan verder in 2.3 uitgewerkt.

BESCHRIJVING INGREEP IN TIJD EN RUIMTE			EERSTE AFWEGING TEN OPZICHTE VAN DE EFFECTDISCIPLINES											
INGREEP	OMVANG	DUUR	GEZONDHEID VAN DE MENS	RUIMTELIJKE ORDENING	BIODIVERSITEIT, FLORA EN FAUNA	ENERGIE EN GRONDSTOFFENVOORRAAD	BODEM	WATER	ATMOSFEER EN KLIMATOLOGISCHE FACTOREN	GELUID	LICHT	STOFFELIJKE GOEDEREN EN CULTUREEL ERFGOED	LANDSCHAP	MOBILITEIT
uitbreiding zakgoedmagazijn	ca. 0,05 ha	P	N	N*	N	N*	N*	N*	N	N	N	N	N*	N
herlokalisatie van afzak bruin	ca. 0,04 ha	P	N	N*	N	N	N*	N*	N	N	N	N	N*	N*
herlokalisatie bijstorten	ca. 0,01 ha	P	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
uitbreiding silo's bij mengerij wit/bruin	ca. 0,05 ha	P	N	N*	N	N	N*	N*	N	N*	N	N	N*	+
herlokalisatie specialiteitenmenger	ca. 0,02 ha	P	N	N*	N	N	N*	N*	N	N	N	N	N*	N
herinrichten van machinepark onder rustkisten	ca. 0,03 ha	p	N	N*	N	N*	N*	N*	N	N	N	N*	N*	N
optimalisatie tarwereiniging & rustkisten	ca. 0,03 ha	P	N	N*	N	N	N*	N*	N	N	N	N	N*	N
herlokalisatie steenuitlezer	ca. 0,01 ha	P	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
vernieuwen sociale ruimte	ca. 0,02 ha	P	+	N*	N	N	N*	N*	N	N	N	N	N*	+
vernieuwen labo & proefbakkerij	ca. 0,03 ha	P	N*	N*	N	N	N*	N*	N	N	N	N	N*	N*
ruimte voorzien voor vernieuwing maalactiviteit	ca. 0,03 ha	P	N	N*	N	N	N*	N*	N	N	N	N	N*	N

- N: niet significant effect
- N*: waarschijnlijk niet significant effect, effect zeer beperkt in ruimte en omvang, zeer lokaal effect
- S*: mogelijk significant effect – verder te onderzoeken
- S: significant effect
- T: tijdelijk effect
- P: permanent effect
- /: niet relevant
- +: positief effect

7.2. PLANALTERNATIEVEN

7.2.1. Locatie-alternatieven

Het RUP Molens ‘T Kindt is gericht op het faciliteren van de ontwikkelingsvisie van het bedrijf Molens ‘T Kindt. Het bedrijf kent een lange geschiedenis ter hoogte van de huidige site. Er kan gesteld worden dat er vanaf 1951 reeds op een industriële wijze bloem werd vermalen om aan te leveren aan bakkerijen. In de loop van de jaren werd de inrichting telkens uitgebreid om te voldoen aan de vereisten van de markt, wetgeving...

Het bedrijf verkreeg op 25 juni 2018 door de gemeente Avelgem een planologisch attest. Dit was een bevestiging van de wenselijkheid van het bedrijf op deze locatie, door de gemeente Avelgem. Dit is minstens deels te danken aan de nabije ligging aan een inham van de Schelde. Dit heeft ervoor gezorgd dat het bedrijf reeds vele jaren dankbaar gebruik maakt van de binnenvaart om grondstoffen in bulk aan te voeren en hun producten in bulk af te voeren. Dit is een belangrijk aspect met tot de beoordeling van de wenselijkheid van het bedrijf op deze locatie.

Door het RUP zullen de inrichting- en bebouwingsmogelijkheden in het plangebied afgestemd kunnen worden op de noden van het bedrijf. Er is nood aan kwalitatieve vernieuwing. Het is essentieel om oudere gebieden te herwaarderen in plaats van nieuwe open ruimte aan te snijden. Het bedrijf kan op de huidige locatie de vereiste ontwikkelingen uitvoeren, mits het aanpassen van de huidige geldende stedenbouwkundige voorschriften.

Om de opportuniteiten en de knelpunten op een ruimtelijk verantwoorde manier aan te pakken, heeft het gemeentebestuur van Avelgem er voor geopteerd om een RUP op te maken voor het plangebied. Het nieuwe RUP vervangt dan ook meteen alle vorige stedenbouwkundige plannen, wat de duidelijkheid en de rechtszekerheid ten goede komt. Door het RUP zullen de belangrijke ruimtelijke randvoorwaarden en bouwstenen verankerd worden. Hierdoor kan een kwalitatieve ontwikkeling worden gerealiseerd.

Binnen het RUP en deze effectenbeoordeling worden dan ook geen verdere locatie-alternatieven onderzocht.

7.2.2. Nulalternatief

In het nulalternatief blijven de huidige voorschriften van het BPA Kerkhove nr. 5 Kaaistraat van toepassing. Hierdoor zou het o.a. niet mogelijk zijn om de parking te verplaatsen. Er zou hier namelijk een bestemmingswijziging dienen te worden bekomen op het BPA nr. 5 Kaaistraat. De voorziene ‘C4 zone voor groenaanleg’ dient hiervoor te worden gewijzigd in een ‘zone voor groenaanleg en parking’.

Verder wenst het bedrijf vooral bedrijfsaanpassingen en -uitbreidingen te voorzien i.f.v. een efficiëntere en energetisch interessantere werking van het bedrijf, de nieuwe normen inzake voedselveiligheid, strengere milieunormen...

Op het plan van de gewenste uitbreiding worden verschillende bebouwbare zones aangeduid met telkens de maximale oppervlakte en maximale hoogte. Deze maximale hoogte kan variëren van 11 m over 16 m en 30 m tot max. 58 m. Magazijn, kantoren, labo, proefbakkerij en werkplaats hebben voldoende met een hoogte van 11 m of 16 m. De ruimtes waar silo's komen moeten tot 30 m hoog zijn. Net zoals in het bestaande BPA wordt nog een ruimte voorzien voor een silo van 58 m hoog. Om deze visie te kunnen realiseren zijn er aanpassingen nodig aan de bouwzones en -hoogtes opgenomen in het bestaande BPA.

Zonder de aanpassing aan de stedenbouwkundige voorschriften via het RUP, kan de visie van het bedrijf niet gerealiseerd worden. Als gevolg kunnen bestaande knelpunten

(mobiliteit, milieunormen...) niet multidisciplinair aangepakt worden.

Het nulalternatief wordt dan ook niet verder weerhouden in het RUP of deze effectenbeoordeling.

7.2.3. Uitvoeringsalternatieven

Het plangebied is momenteel hoofdzakelijk als ‘gebied voor milieubelastende industrieën’ en deels als ‘woongebied’ aangeduid op het gewestplan Kortrijk (K.B 04/11/1977 en latere wijzigingen).

In het BPA nr. 5 Kaaistraat is het plangebied hoofdzakelijk aangeduid als ‘zone voor nijverheid’ of ‘zone voor wonen in ruime zin’. Verder zijn er nog bestemmingen zoals: ‘zone met wisselbestemming’ (nijverheid/wonen), ‘zone voor groenaanleg’, ‘zone voor groenscherm’, ‘zone voor groenaanleg en parking’, ‘zone voor openbare wegenis’ en ‘zone voor as voor doorgang van voetgangers en fietsers’.

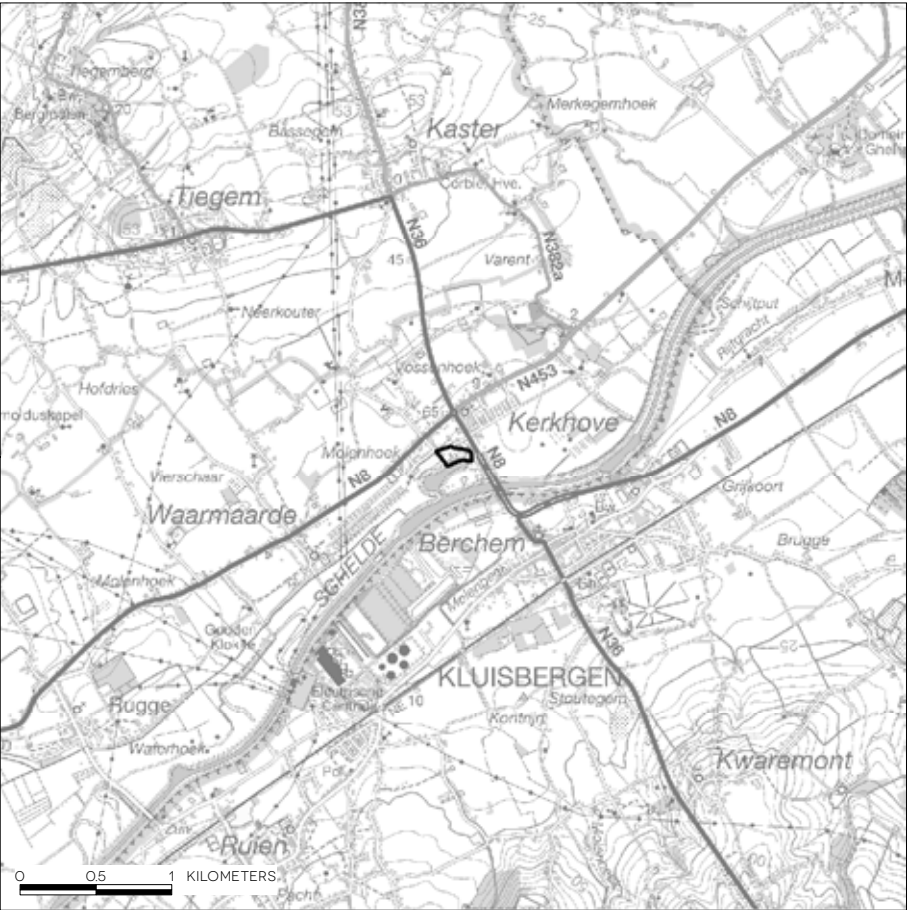
De zone voor wonen vervult momenteel deze functie. Hier zou eventueel verdicht kunnen worden maar dit valt buiten de doelstelling van dit RUP. Bovendien zijn er in Avelgem op andere locaties grotere potenties tot verdichting aanwezig. Verder zou, in theorie, de ‘zone voor nijverheid’ kunnen herbestemd worden als ‘zone voor nijverheid’. Echter, bij de herlokalisatie van het bedrijf, zouden de mobiliteitswinsten door het gebruik van de binnenvaart verloren kunnen gaan. Dit zou een onwenselijk resultaat betekenen met betrekking tot milieueffecten.

Een groene invulling (bos, laaggelegen oeverzone met moerassig karakter, aanleg van een riparische zone...) zou een mogelijkheid kunnen zijn gezien de nabijheid van gebieden opgenomen in het VEN en het IVON, gekend als de ‘West-Vlaamse Scheldevallei’. De potentie bestaat om een nuttige link te maken met deze omringende gebieden. Echter betreft het hier een relatief klein gebied met eveneens een kleine aansluiting met de Schelde. De afstand dat het plangebied deelt met de schelde is ca. 150 m. De zone die ontwikkeld kan worden om fauna en flora te stimuleren beperkt zich tot een afstand van ca. 60 m van de Schelde in het oostelijk gedeelte, tot ca. 100 meter in het westelijk gedeelte.

Voor dergelijk klein gebied zouden de kosten voor natuurherstel en -bevordering niet evenredig zijn met de te verwachten verhoging van de natuurwaarden. Voor dergelijke invulling zijn er betere locaties aanwezig, langs de loop van de Schelde, in Avelgem. Op deze locaties is het mogelijk om met significant lagere kosten in een veel groter gebied de natuurwaarden te stimuleren. Een groene recreatieve functie is ook niet aangewezen vanwege de hoeveelheid open ruimte in de gemeente, waardoor de nood hieraan klein is. Eveneens zou het (kleine) plangebied alsnog langs 3 zijden omgeven zijn door verstedelijking (bedrijfsgebouwen of woningen), wat de belevingswaarde niet ten goede komt.

Een andere invulling, bv. als woongebied, groengebied... zou dan ook niet in overeenstemming zijn met de beleidsopties uit de formele structuurplannen die de krijtlijnen vastlegt van het ruimtelijk beleid.

Er worden binnen dit RUP en deze effectenbeoordeling dan ook geen verdere uitvoeringsalternatieven onderzocht.



LEGENDE



lage drempel



hoge drempel

7.3. BESCHRIJVING EN INSCHATTING VAN DE MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN

7.3.1. Effect op de gezondheid en de veiligheid van de mens inclusief toets m.b.t. ruimtelijk veiligheidsrapport

Referentiesituatie

Het plangebied is gelegen in Kerkhove, een deelgemeente van Avelgem, ter hoogte van een inham van de Schelde. Het bestaat uit 2 onderdelen:

- ten westen: de bedrijfssite van Molens T’Kindt
- ten oosten: enkele woningen en aanpalende gebouwen

De enige economische entiteit binnen het plangebied is de maalderij Molens T’Kindt NV. Deze beschikt over een klasse 1 milieuvergunning, verleend op 25 november 2010 door de Deputatie, en heeft als einddatum 10/12/2029. Door de schaal van de activiteiten, de verwerkte tonnages... kan het bedrijf aanzien worden als een grootschalig productiebedrijf.

Buiten het plangebied zijn er nog andere grootschalige (watergebonden) bedrijven gelegen (bv. Clovis Matton & Dumoulin).

De milieudienst van de gemeente Avelgem verwees door naar het Departement Omgeving - afdeling Handhaving (vroegere milieuspectie) in verband met klachten of andere vormen van milieuhinder in relatie met het plangebied. Uit communicatie met de toezichthouder bleek dat deze klachten voornamelijk (bloem)stof en geluid betroffen. Er werd ook 1 klacht geuit over geurhinder. Dit zal besproken worden bij de van toepassing zijnde disciplines. Concreet kan er gesteld worden dat er geen problemen gekend zijn met een acute invloed op de gezondheid of de veiligheid van mensen.

In de ruime omgeving (richting Berchem en Kluisbergen) van het plangebied zijn er diverse grote bedrijven aanpalend de Schelde gelegen. Deze zijn niet steeds watergebonden, zoals “Van Maercke Prefab”.

Verder zijn er clusters van bebouwing op te merken in de omgeving. Deze omvatten voornamelijk woongebouwen, aangevuld met kleinschalige activiteiten die goed verenigbaar zijn met een woonomgeving zoals; handel, diensten, cultuur en sport, horeca... alsook groothandel, fabricage en industrie, land- en tuinbouw...

De meest nabijgelegen bedrijventone, naast de terreinen van Clovis Matton & Dumoulin, is zuidelijk gelegen op ca. 300 m, met name het bedrijventonein Ruin - Berchem. Dit terrein is aan de overzijde van de Schelde gelegen. Verder zijn er een aantal bedrijventoneinen aan te duiden in de omgeving met een kleine mix aan bedrijven, echter deze vallen buiten de scope van dit RUP.

Er bevinden zich geen Seveso-inrichtingen binnen de 2 km van het plangebied.

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het RUP wil de randvoorwaarden scheppen voor de vernieuwing en herstructurering van de bedrijfssite Molens T’Kindt.

De hoofdfuncties van het plangebied, met name industriegebied en woongebied worden behouden en bevestigd. Het betreft voornamelijk de bestemmingen zoals ‘C4 zone voor groenaanleg’ uit het BPA nr. 5 Kaaistraat die een wijziging zullen ondergaan om de vooropgestelde ontwikkelingsvisie te kunnen realiseren.

Verdere ruimtelijke uitbreiding buiten de huidige morfologische grenzen wordt niet voorzien. Eveneens wordt er geen uitbreiding van de hoofdactiviteit, met name het

produceren van hoogkwalitatieve bloem (en afgeleiden), voorzien.

Specifieke activiteiten zoals handel kunnen binnen de bestemming ‘zone voor wonen’ voor zover ze verenigbaar zijn met het wonen. De activiteiten dienen aan het wonen verwant te zijn en mogen de draagkracht van de omgeving niet overschrijden. Milieubelastende of -vervuilende bedrijven zoals; transportbedrijven, afval- en mestverwerking, groothandel... zijn niet toegestaan binnen deze bestemming. Dit betekent dat er zich geen productiegerichte bedrijvigheid in het oostelijk gedeelte van het plangebied zich kan vestigen. Eveneens zijn Seveso-inrichtingen of verkeersgenererende activiteiten niet toegestaan.

Vergunningsplichtige activiteiten volgens de Vlare II-indelingslijst dienen een omgevingsvergunning te hebben. De Vlare II-voorwaarden bevatten de voorschriften en normen om de hinder voor de omgeving te beperken tot een aanvaardbaar niveau. Bij de beoordeling wordt nagegaan in welke mate de activiteiten verenigbaar zijn met de omgeving en kunnen verdere voorwaarden worden opgelegd om de potentiële hinder te beperken.

In het kader van de proefvergunning dd. 10/12/2009 werd er een veiligheidsstudie inzake stofexplosie uitgevoerd. De conclusie was dat het groepsrisico en het individueel risico aanvaardbaar zijn. In het kader van de definitieve milieuvergunning dd. 25/10/2010 werd een bijzondere voorwaarde opgenomen dat een rapporteringsdatum specificeerde inzake bijkomende maatregelen conform de aanvullende nota stofexplosie veiligheidsstudie 08/2009, inzake nog te nemen maatregelen, om het externe risico verder te beperken.

Het bedrijf Molens T’Kindt is reeds lange tijd gevestigd op deze locatie. De eventuele hinder naar de omgeving toe is dus goed in te schatten door de milieudienst van Avelgem. Op vlak van de exploitatie van de inrichting zijn er weinig effecten te verwachten. De hoofdactiviteiten blijven hetzelfde, enkel worden er een aantal van deze verplaatst naar een andere locatie op het terrein.

Indien er sprake is van hinder zal deze hoogstwaarschijnlijk afkomstig zijn van de voorgestelde nieuwe gebouwen (silo). Deze zullen namelijk een aanzienlijk hoogteverschil tegenover de omliggende woongebouwen hebben. Op deze schaal is het belangrijk om het effect van de schaduw in kaart te brengen. Daarom werd een schaduwstudie (zie toelichtingsnota hoofdstuk 5.2) opgesteld om het verloop van de schaduw te simuleren.

Wat betreft de schaduwimpact gedurende het hele jaar stellen we het volgende vast:

- Om 12 uur (gedurende het hele jaar) is de schaduwimpact het grootst voor de woningen en gebouwen ten noorden van de straat Ten Hove. Maar de onderlinge verschillen tussen de drie scenario’s zijn relatief beperkt.
- Om 15 uur (gedurende het hele jaar) is de schaduwimpact het grootst voor alle woningen en gebouwen ten noordoosten in de straat Ten Hove. De onderlinge verschillen tussen de drie scenario’s zijn nog relatief beperkt, maar al iets groter. Het scenario conform het planologisch attest geeft een iets grotere en meer langdurige schaduwimpact op de woningen en gebouwen ten noordoosten.
- Om 18 uur (gedurende het hele jaar) is de schaduwimpact het grootst voor alle woningen en gebouwen ten oosten in de straat Ten Hove. De onderlinge verschillen tussen de drie scenario’s zijn het grootst tijdens de avonduren (ook ’s ochtends). Het scenario conform het planologisch attest geeft een grotere en meer langdurige schaduwimpact op de woningen en gebouwen ten oosten in de straat Ten Hove.

RVR-toets

Er werd een online RVR-toets (ref. RVR-AV-0943) uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er geen bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het plangebied zich bevinden. De inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen of activiteiten wordt in het RUP uitgesloten. Hieruit blijkt dat er geen RVR moet worden opgesteld. “Het plan moet niet voorgelegd worden aan de dienst Veiligheidsrapportering.”

Voor de aspecten van verkeersveiligheid verwijzen we naar de discipline mobiliteit.

Leemten in de kennis

- Niet van toepassing

Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

- Mits de toepassing van de regelgeving, de reguliere instrumenten en de gebruikelijke stedenbouwkundige voorschriften zijn er dan geen verdere effecten i.v.m. gezondheid en veiligheid die in het verder verloop van het RUP dienen meegenomen te worden.

Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Niet van toepassing

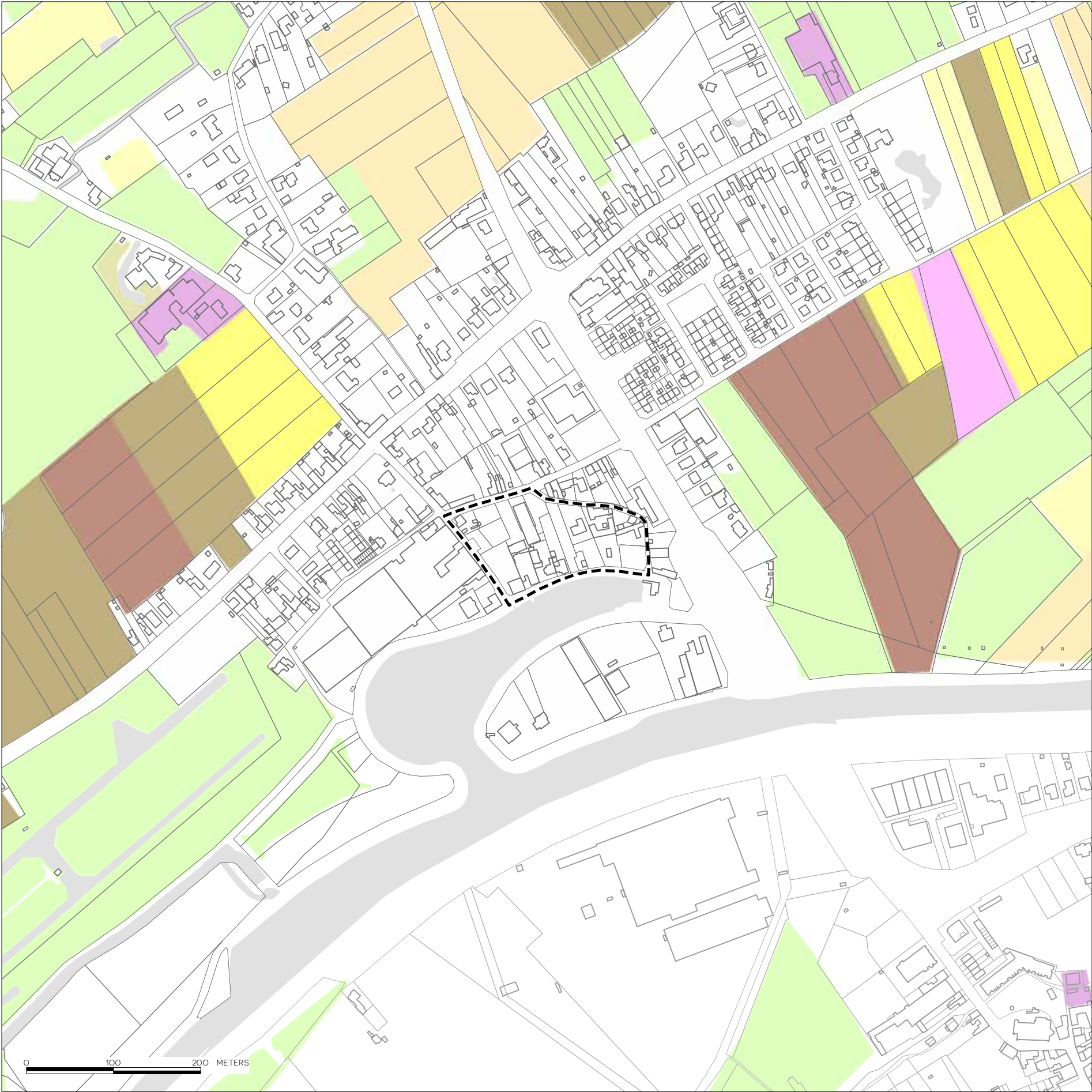
Kans op aanzienlijk milieueffect

Nee

LANDBOUWGEBRUIKSPERCELEN
BRON: ALV, 2017

LEGENDE

- Landbouwinfrastructuur
- Groenten, kruiden en sierplanten
- Grasland
- Voedergewassen
- Aardappelen
- Suikerbieten
- Granen, zaden en peulvruchten
- Maïs
- Overige gewassen



7.3.2. Effect op de ruimtelijke ordening

Referentiesituatie

Het plangebied is gelegen in Kerkhove, een deelgemeente van Avelgem, ter hoogte van een inham van de Schelde. Het westelijk gedeelte bestaat uit de bedrijfssite van Molens T’Kindt en het oostelijk gedeelte uit enkele woningen en aanpalende gebouwen.

De typologie van de woningen omvat voornamelijk vrijstaande eengezinswoningen. De open ruimte in het plangebied is beperkt en slaat voornamelijk op de tuinen van de woningen. Ter hoogte van de bedrijfssite zijn er verharde parkeer- en circulatieruimten.

Het plangebied is begrensd door:

- de Kaaistraat in het westen en het zuiden
- de straat Ten Hove in het noorden en oosten

Op het gewestplan Kortrijk (K.B 04/11/1977 en latere wijzigingen) wordt het plangebied als volgt aangeduid:

- woongebied
- gebied voor milieubelastende industrieën

Er is één BPA van toepassing met betrekking tot het plangebied:

- Kerkhove nr. 5 Kaaistraat (M.B. 20/01/2004)

Volgens het RSV (definitief vastgesteld op 23 september 1997 en gedeeltelijk herzien in 2003 en 2010) is het plangebied gelegen in het buitengebied en specifiek behoort Avelgem tot het grote aaneengesloten gebied van de vallei van de Bovenschelde.

Verder is Avelgem geselecteerd als “een specifiek economisch knooppunt”, namelijk een economisch knooppunt buiten het stedelijk gebied en buiten het economisch netwerk van het Albertkanaal.

De gemeente werd geselecteerd als specifiek economisch knooppunt omdat de gemeente gelegen is in de bufferzone ten opzichte van de doelstelling-1-gebieden Henegouwen en Noord-Frankrijk, omwille van de afstemming tussen het ruimtelijk beleid met het vooropgesteld regionaal economisch beleid.

In het PRS West-Vlaanderen (origineel goedgekeurd op 6 maart 2002, herziening goedgekeurd op 1 februari 2014 door minister) wordt de gemeente Avelgem in de interfluviumruimte gesitueerd. Dit is het grote open-ruimtegebied in het zuiden van de provincie West-Vlaanderen tussen de Leie en de Schelde.

De beleidsdoelstellingen kunnen als volgt worden samengevat:

- De openheid van het golvend landschap versterken, waarbij de landbouw een primordiale rol kan spelen.
- Een landschappelijk waardevolle Scheldevallei voor ‘zachte’ functies ondersteunen: natuur, toerisme-recreatie en landbouw worden ondersteund. Aangezien een verschuiving te verwachten is van de binnenvaart tussen Gent en Rijsel van de Schelde naar de Leie en gezien de matige ontsluiting, wordt het aanbodbeleid van watergebonden bedrijventerreinen in het specifiek economisch knooppunt Avelgem niet gestimuleerd. Wel blijft zijn verzorgende functie voor de omgeving belangrijk.
- Het kanaal Bossuit-Kortrijk natuurlijk en toeristisch-recreatief uitbouwen.

Het dorp Kerkhove is in het PRS-WV niet geselecteerd als hoofddorp of een woonkern. Het is een “overige woonconcentratie”.

In het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (definitief goedgekeurd op 29 juli 2004) komt het in volgende tekstdelen terug:

Het centrumgebied van Kerkhove (RG p. 25-26):

Het centrumgebied van Kerkhove is gegroeid langsheen twee belangrijke verkeersassen: de Oudenaardsesteenweg (N8) en de Bruggesteenweg-Brugstraat (N36-N8). Dit gebied, dat een gefragmenteerde structuur vertoont, moet uitgroeien tot een centrumgebied waar diverse functies in een eerder geconcentreerd bebouwingspatroon met elkaar verweven zijn en zich verder kunnen ontwikkelen. Rond de Kaaistraat en Ten Hove is er nog ruimte voor inbreidingsprojecten op korte termijn.

Langs de drukke en grootschalige verkeersas van de Bruggesteenweg-Brugstraat kan de vermenging van enkele handelszaken, horeca, woningen, KMO’s en ambachtelijke bedrijven behouden worden, op voorwaarde dat voldoende aandacht wordt geschonken aan de verenigbaarheid met de woonomgeving, de landschappelijke integratie en de verkeersproblematiek (directe erftoegang, parkeervoorzieningen...).

Kadegebonden bedrijvigheid (RG p. 26):

De kadegebonden bedrijvigheid rond de oude Schelde-inham (aan de Kaaistraat en Scheldekaai) kan behouden worden als economische pool van Kerkhove, in zoverre dat er voldoende aandacht wordt geschonken aan de verenigbaarheid met de woonwijk Ten Hove. Deze kadegebonden bedrijvigheid mag zeker niet uitdeinen ten noorden van de Kapellestraat of de straat Ten Hove. Ze moet zich ontwikkelen rond de oude Schelde-inham en aldus blijven gebruik maken van de binnenvaart (als alternatief voor het vrachtwagentransport).

Concreet kan er gesteld worden dat het verder ontwikkelen van geconcentreerde verstedelijking dient te gebeuren met respect voor de draagkracht van de omgeving. Een kwalitatieve stedelijke woon- en leefomgeving met een gezonde mix van functies is belangrijk. Eveneens wordt er benadrukt dat de bestaande bedrijvigheid langs de Schelde behouden kan blijven. Enige uitbreidingen dienen wel verenigbaar te zijn met de woonomgeving.

Er is geen landbouwgebruik in het plangebied. Het plangebied is niet aangeduid als herbevestigd agrarisch gebied (HAG) binnen de afbakening van de natuurlijke en agrarische structuur.

< ZIE KAART LANDBOUWGEBRUIKSPERCELEN 2015

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het RUP wil in de eerste plaats de juridisch - planologische basis vormen voor de vernieuwing en herstructurering van het bedrijf Molens T’Kindt. De ontwikkelingsvisie van het bedrijf moet in een RUP worden afgewogen en vertaald, met gepaste stedenbouwkundige voorschriften.

Zo wordt de economische pool van Kerkhove bestendigd en versterkt, met de nodige aandacht voor de draagkracht van de woonomgeving. Ook blijft men uitvoerig gebruik maken van de binnenvaart (als alternatief voor het vrachtwagentransport). Verdere uitbreiding buiten de huidige eigendomsgrenzen van het bedrijf wordt niet voorzien. Zo blijft ook de ontwikkeling nauw verbonden aan de Schelde-inham.

De hoofdfuncties van het plangebied, met name industriegebied en woongebied worden behouden en bevestigd. Het betreft voornamelijk de bestemmingen zoals ‘C4 zone voor groenaanleg’ uit het BPA nr. 5 Kaaistraat die een wijziging zullen ondergaan om de vooropgestelde ontwikkelingsvisie te kunnen realiseren.

Er wordt een veelvoud aan ingrepen voorgesteld:

- Uitbreiding zakgoedmagazijn
 - Laadkaaien (2) voor laden en lossen zakgoed
 - Opslag van grondstoffen
 - Batterijlokaal
- Herlokalisatie van afzak bruin
 - Siloblok voor afzak bruin
 - Nieuwe afzakpost bruin bij zakgoedmagazijn
- Herlokalisatie bijstorten
 - Extra opslag rekken voor grondstoffen in zakgoedmagazijn
 - Vernieuwen bijstort faciliteiten bruin & wit
- Uitbreiding silo’s bij mengerij wit/bruin
 - Extra laadsilo’s voor bulk leveringen
 - Kleine silo’s voor grondstoffen
 - Bijgebouw voor specialiteitenmenger
- Herlokalisatie specialiteiten menger:
 - In nieuwbouw (uitbreiding bloemsilogebouw)
- Herinrichten van machinepark onder rustkisten
 - Afbraak van de oude molen en bijgebouwen
 - Inrichten van een geluidwerende kamer voor Hamermolen, Triëur en Blowers
- Optimalisatie tarwereiniging & rustkisten
 - Nieuwbouw met nodige silo’s achter bestaande tarwesilo
 - Inweeksilo’s boven bestaande rustkisten (met nodige omkasting)
- Herlokalisatie steenuitlezer
 - Tarwetransport (droge tarwe) naar inweeksilo nieuwe elevator
- Vernieuwen sociale ruimte
 - Aparte inkom personeel
 - Parking voor personenwagens (eigen medewerkers)
- Vernieuwen labo & proefbakkerij
 - Centraal labo voor kwaliteitscontrole
 - i. Grondstoffen ontvangst (nu in oude molen)
 - ii. Procescontrole labo (nu naar proefbakkerij)
 - Nieuwe proefbakkerij met demoruimte
 - Ontvangstruimte bezoekers
 - Parkingfaciliteiten bezoekers
- Ruimte voorzien voor vernieuwing maalactiviteit

Bovenstaande ingrepen omvatten vaak noodzakelijke wijzigingen om enerzijds een kwalitatieve vernieuwing uit te voeren op de bedrijfssite en anderzijds een efficiënte bedrijfsvoering te kunnen realiseren met oog op de toekomst.

Op langere termijn worden vooral bedrijfsaanpassingen en –uitbreidingen voorzien i.f.v. een efficiëntere en energetisch interessantere werking van het bedrijf, de nieuwe normen inzake voedselveiligheid, strengere milieunormen...

Dit vraagt aanpassingen van de bouwzones en -hoogtes t.o.v. het bestaande BPA. Op het plan van de gewenste uitbreiding (conform het planologisch attest) worden verschillende bebouwbare zones aangeduid met telkens de maximale oppervlakte en maximale hoogte. Deze maximale hoogte kan variëren van 11 m over 16 m en 30 m tot max. 58 m. Magazijn, kantoren, labo, proefbakkerij en werkplaats hebben voldoende met een hoogte van 11 m of 16 m. De ruimtes waar silo's komen moeten tot 30 m hoog zijn. Net zoals in het bestaande BPA wordt nog een ruimte voorzien voor een silo van 58 m hoog.

Het is de bedoeling van het bedrijf om de totale bezetting van alle ingekleurde uitbreidingen t.o.v. de huidige bezetting te beperken tot 75%, waardoor voor de totale bedrijfssite een V/T van max. 0,5 wordt nagestreefd.

Het effect op de ruimtelijke ordening op bovenlokale schaal is zeer beperkt. De effecten zijn louter op lokaal niveau. De ingrepen omvatten geen inherente of noemenswaardige gevolgen op vlak van de bestemmingen in het plangebied.

Maar om de effecten van de bouw van een aantal mogelijke nieuwe bedrijfsgebouwen op de directe omgeving te beoordelen werd een volume- en schaduwstudie opgemaakt (zie toelichtingsnota punt 5.2).

We stellen het volgende vast:

- Er zijn onderlinge verschillen tussen de drie scenario's. Het scenario conform het planologisch attest geeft de grootste impact qua volume en schaduw.
- Logischerwijze is de schaduwimpact het grootst bij een lage zonnestand: dus 's ochtends en 's avonds en in het bijzonder tijdens de winter.
- 21 september (of 21 maart) geeft de beste referentie voor de gemiddelde schaduwimpact. Om 12 uur en 15 uur zijn de onderlinge verschillen tussen de drie scenario's relatief beperkt. Om 18 uur is de schaduwimpact van het scenario planologisch attest voor de woningen en gebouwen ten oosten iets groter dan het scenario BPA en nog groter dan de bestaande toestand.
- Om 12 uur (gedurende het hele jaar) is de schaduwimpact het grootst voor de woningen en gebouwen ten noorden van de straat Ten Hove. Maar de onderlinge verschillen tussen de drie scenario's zijn relatief beperkt.
- Om 15 uur (gedurende het hele jaar) is de schaduwimpact het grootst voor alle woningen en gebouwen ten noordoosten in de straat Ten Hove. De onderlinge verschillen tussen de drie scenario's zijn nog relatief beperkt, maar al iets groter. Het scenario conform het planologisch attest geeft een iets grotere en meer langdurige schaduwimpact op de woningen en gebouwen ten noordoosten.
- Om 18 uur (gedurende het hele jaar) is de schaduwimpact het grootst voor alle woningen en gebouwen ten oosten in de straat Ten Hove. De onderlinge verschillen tussen de drie scenario's zijn het grootst tijdens de avonden (ook 's ochtends). Het scenario conform het planologisch attest geeft een grotere en meer langdurige schaduwimpact op de woningen en gebouwen ten oosten in de straat Ten Hove.

In het aanvraagdossier van het planologisch attest werd gestreefd naar een oordeelkundige inplanting en volumebepaling van de nieuwe bedrijfsgebouwen, waarbij de ambities en organisatorische vereisten van de bedrijfsactiviteiten zo goed mogelijk worden verenigd met de draagkracht van de woonomgeving. Zo kunnen de effecten op vlak van schaduw beperkt blijven. Dit moet vertaald worden in het verordenend plan en de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP.

Op heden werd er een nieuw verfijning aan het oorspronkelijk ontwerp uitgevoerd. Het finaal ontwerp werd opgenomen in de toelichtingsnota onder hoofdstuk 5.3 "verder onderzoek maximaal bouwvolume". Hierbij werd er rekening houdend met de voorgestelde aanpassingen inzake schaduwimpact.

Er worden 3 deelvolumes aangeduid, welke niet gerealiseerd mogen worden om net de impact van de schaduw te reduceren.

Zoals blijkt uit de oorspronkelijke simulatie zijn hoofdzakelijk de uitbreidingen in noordelijke en oostelijke richting (in combinatie met de bouwhoogte) verantwoordelijk voor de schaduwgeneratie. Door net ter hoogte van deze volumes beperking op te leggen, kan er een reductie van de schaduwvorming gerealiseerd worden.

Het voorliggend RUP beperkt reeds de bouw mogelijkheden in vergelijking met het bestaand BPA. Door deze bijkomende beperking op te nemen met betrekking tot de toegelaten zones om te bebouwen, wordt er geacht dat er voldaan is aan de oordeelkundige inplanting en volumebepaling. Er wordt dan ook geacht dat de bouwvolumes geen aanzienlijke effecten meer omvatten ten aanzien van de lichthinder

Er worden geen percelen die tot HAG behoren en in landbouwgebruik zijn, onttrokken aan de landbouw door het RUP.

Leemten in de kennis

- Niet van toepassing

Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

- Mits de toepassing van de regelgeving, de reguliere instrumenten en de gebruikelijke stedenbouwkundige voorschriften zijn er dan geen verdere effecten i.v.m. ruimtelijke ordening die in het verder verloop van het RUP dienen meegenomen te worden.

Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Niet van toepassing

Kans op aanzienlijk milieueffect

Nee



LEGENDE

	Faunistisch belangrijk gebied
	biologisch minder waardevol
	complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen
	complex van biologisch minder waardevolle, waardevolle en zeer waardevolle elementen
	complex van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen
	biologisch waardevol
	complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen
	biologisch zeer waardevol

7.3.3. Effect op de biodiversiteit, fauna en flora

Referentiesituatie

Het plangebied bevat amper openbaar groen, met name het groenscherm langs de (verlegde) Sentier nr. 21. Verder is er nog groen aanwezig in de vorm van de private tuinen.

Op de **biologische waarderingskaart** zijn er geen percelen, binnen het plangebied, opgenomen op de kaart.

In de nabije omgeving zijn er wel een aantal zones aangeduid op de biologische waarderingskaart. Met name in het zuidoosten, aanpalende de N8: werd er een zone aangeduid als “biologisch waardevol” en als karteringseenheid “bomenrij” (kb). Verder ten zuiden van het plangebied, aanpalend de Schelde, werd er een zone aangeduid als “biologisch zeer waardevol” en als karteringseenheid “bomenrij met dominantie van populier (Populus sp.” (dijk en kd) en als wilg (Salix sp.) (sal).

Het plangebied is niet gelegen in een VEN-gebied, een IVON-gebied, een vogelrichtlijngebied, een habitatrichtlijngebied, noch in een ander ruimtelijk kwetsbaar gebied. Er zijn 2 VEN-gebieden op nagenoeg dezelfde afstand gelegen van het plangebied (ca. 150 m). In het westen werd er een zone aangeduid als GEN (grote eenheid natuur) (id: 94 en gebiedsno. 133). In het oosten werd er ook een zone aangeduid als GEN (id: 94 en gebiedsno. 133). Beide gebieden maken deel uit van de “West-Vlaamse Scheldevallei”. Deze maken deel uit van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en de natuurverwevingsgebieden en natuurverbindingsgebieden van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON).

Het plangebied omvat geen Natura 2000 gebieden. Het dichtstbijzijnde habitatrichtlijngebied is het gebied “Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen” op ca. 2,5 km ten zuiden van het plangebied.

De Leievallei is een belangrijke natuurlijke corridor, waar via rivierherstel gewerkt wordt aan natuurontwikkeling in de vroegere meersen.

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het plangebied bevat geen bijzondere natuurwaarden of -potenties Er zijn momenteel geen plannen om dit gebied te ontwikkelen.

De geplande bestemmingswijzigingen en ontwikkelingen houden geen relevante gevolgen in voor de natuurwaarden binnen het gebied. Er zal wel gezorgd worden voor een volwaardig groenscherm langsheen Ten Hove in het noorden. Door het bestaande groenscherm langs de Sentier nr. 21 zal het bedrijf voor een groot gedeelte omgeven zijn door een groenscherm. Een algemeen stedenbouwkundig voorschrift vermeldt dat bij aanleg van groen moet worden gezorgd dat de beplanting streekeigen en biodiversiteitsrijk is.

Het relatief aanzienlijke groen in de tuinen van woningen kan ook een extra ecologische betekenis krijgen bij een natuurvriendelijk beheer en biedt extra kansen voor biodiversiteit, maar dit valt buiten het bestek van het RUP.

In context van de afstand tot de in het VEN, IVON en habitatrichtlijn opgenomen gebieden worden er geen gevolgen verwacht. De impact van de voorgestelde projecten wordt niet geacht enige invloed uit te oefenen op de nabijgelegen VEN-gebieden of andere NVWG, IVON- of habitatrichtlijngebied die op grotere afstand gelegen zijn.

Voor het openbaar groen geldt sinds 2015 een verbod op gebruik van pesticiden.

Leemten in de kennis

- Niet van toepassing

Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

- Mits de toepassing van de regelgeving, de reguliere instrumenten en de gebruikelijke stedenbouwkundige voorschriften zijn er dan geen verdere effecten i.v.m biodiversiteit, fauna en flora die in het verder verloop van het RUP dienen meegenomen te worden.

Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Niet van toepassing

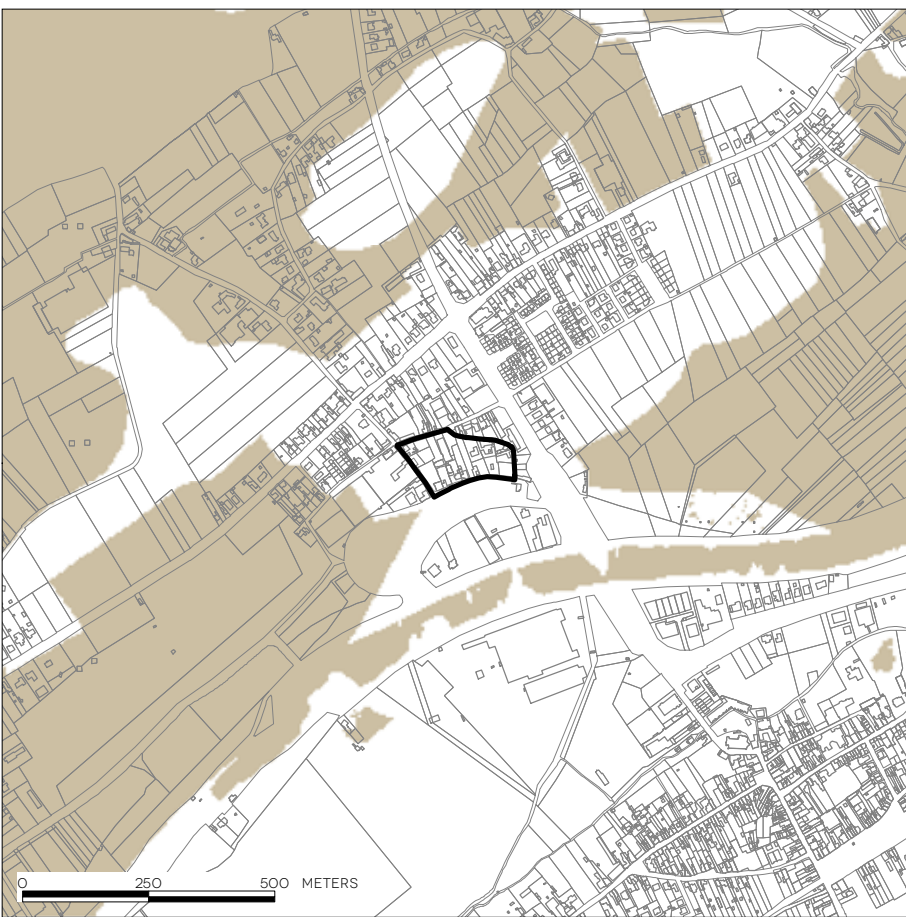
Kans op aanzienlijk milieueffect

Nee



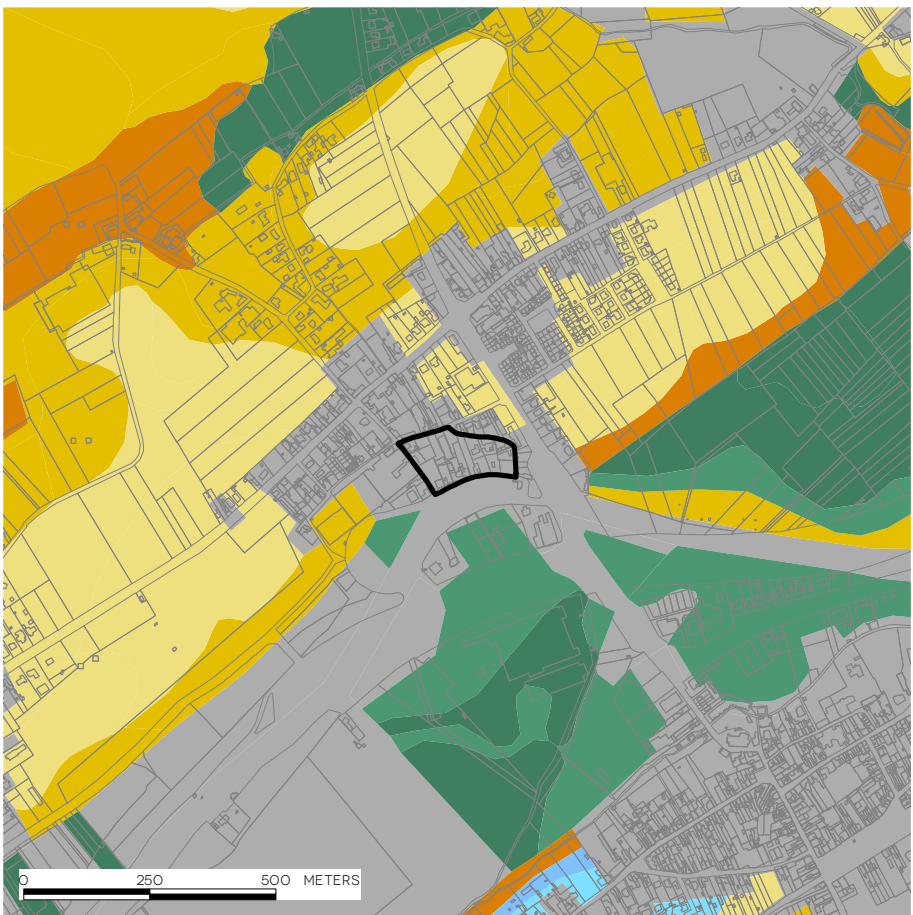
LEGENDE

-  sitebesluit
-  oriënterende bodemonderzoeken
-  beschrijvende bodemonderzoeken
-  bodemsaneringsprojecten
-  eindevaluatieonderzoek



LEGENDE

-  goed infiltreerbare bodems
-  moeilijk infiltreerbare bodems



LEGENDE

- | | |
|--|--|
|  Antropogeen |  Vochtig zandleem |
|  Vochtig zand |  Droge zandleem |
|  Droog zand |  Natte klei |
|  Nat zandleem |  Vochtige klei |

7.3.4. Effect op energie- en grondstoffenvoorraad

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het RUP heeft geen betrekking op energie- of grondstoffenvoorraad. Als maatregelen kunnen op projectniveau mogelijkheden benut worden van lokale hernieuwbare energie (zonnepanelen, kleine windturbines, warmtepompen, micro-warmtekraftkoppeling...). Vanaf 1 januari 2014 geldt de verplichting bij nieuwbouw bij woningen om hernieuwbare energie te integreren in het planconcept (met als alternatief een lager E-peil of te participeren in een hernieuwbaar energieproject). Vanaf 1 januari 2018 wordt de energieprestatie bepaald op max. E40 voor nieuwbouw (of gelijkwaardig) in het geval van wooneenheden. Vanaf 2021 geldt dat nieuwe gebouwen waar mensen verblijven dienen te voldoen aan de BEN-norm.

Een algemeen voorschrift vermeldt dat inrichtingen en constructies voor hernieuwbare energie toegelaten zijn (met uitzondering van grootschalige windturbines) voor zover ze geen afbreuk doen aan het normale gebruik van de zone.

Het is de doelstelling van het bedrijf om hun site en dus de gebouwen te vernieuwen. Een gevolg hiervan is dat er ook een vernieuwing van het machinepark, aangepast aan de dimensionering van de gebouwen, kan worden uitgevoerd. Dit wordt ook vooropgesteld en zal dus een verbetering van de energie-efficiëntie op vlak van de gebouwen en van de aangewende apparatuur betekenen.

Aanzienlijk milieueffect

Nee

7.3.5. Effect op de bodem

Referentiesituatie

Het plangebied is grotendeels verhard en bebouwd. Het onverharde gedeelte betreft voornamelijk de tuinen van de woningen en de groenschermen.

Op de **bodemkaart** is het plangebied aangeduid als antropogeen (OB), hoewel er wel degelijk ook onverharde oppervlakten voorkomen. Op basis van de omringende grondtypes kan er aangenomen worden dat de bodem bestaat uit zandleem (nat, vochtig of droog).

De potentiële **erosiegevoeligheidskaart** duidt op een lage erosiegevoeligheid.

Op het geoloket ‘bodemonderzoeken en -saneringen’ van OVAM is er één bodemonderzoek binnen het plangebied opgenomen.

Oriënterend bodemonderzoek

- dossiernr: 15313 - opdracht: 109048 - rapportdatum: 2001-07-2

Ten westen van het plangebied, op korte afstand gelegen, werden er volgende onderzoeken en/of bodemsaneringen uitgevoerd.

Oriënterend bodemonderzoek

- dossiernr: 121838 - opdracht: 48423 - rapportdatum: 2011-05-18

Beschrijvend bodemonderzoek

- dossiernr: 121838 - opdracht: 48423 - rapportdatum: 2011-05-18

Bodemsaneringsprojecten

- dossiernr: 121838 - opdracht: 5890921- rapportdatum: 2013-02-22

Eindevaluatieonderzoek

- dossiernr: 121838 - opdracht: 9025513- rapportdatum: 2017-03-29

Voornamelijk door de aard van deze onderzoeken en bodemsanering, met name het verkrijgen van een eindverklaring, kunnen deze onderzoeken niet als vernoemenswaardig, met betrekking tot het plangebied aanzien worden.

Via het webloket van OVAM bouwt de gemeente een verdere inventaris uit van mogelijke risico-percelen, waar een bodemonderzoek vereist is bij overdracht.

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het RUP omvat geen aanzienlijke impact op de bodem. Er zijn geen grote hoeveelheden bijkomende verharding te verwachten. Het plangebied is namelijk reeds voor een groot gedeelte verhard. Er wordt in de vooropgestelde planningsopties ook ruimte voor groen(schermen) en dus een onverharde bodem voorzien.

Enige vastgestelde bodemverontreiniging in de omgeving, buiten het plangebied, wordt volgens de resultaten van het bodemonderzoek aangepakt overeenkomstig het goedgekeurde bodemsaneringsproject. OVAM heeft als taak de verdere afhandeling van de bodemsanering op te volgen en de saneringsverplichtingen desnoods aan te sporen om de nodige maatregelen te treffen. De ontwikkeling van deze gebieden zal een verbetering van de bodemkwaliteit met zich meebrengen door de verwijdering van de bodemverontreiniging.

Er werd onderzocht als de bestemmingswijzigingen een relevante invloed uitoefent inzake de verplichting tot saneren of de saneringsnorm conform de bepalingen van het

bodemdecreet en Vlarebo.

Er is slechts sprake van één bestemmingswijziging waarbij het type (ikv bodemsanering) wijzigt. Dit is ter hoogte van het woonhuis dat gelegen is op de kruising van de Kaaistraat en de Ten Hove straat, met name het perceel met als adres Kaaistraat 8. In het BPA kreeg dit perceel reeds een wisselbestemming wonen (op heden) met industrie als wisselbestemming.

Dit perceel zal nu aangeduid worden als zone voor industrie in het RUP. Dat betekent dat de bodemsaneringsnormen niet strenger worden en er dan in principe ook geen gevaar is voor onbedoelde versoepelingen tav het bodemdecreet en Vlarebo.

Tevens valt dit perceel buiten de oorspronkelijke perimeter van het reeds uitgevoerde oriënterend bodemonderzoek gezien hier tot op heden nog steeds een woonfunctie van toepassing was. Het aspect van de bodemverontreiniging dient ondervangen te worden bij de omgevingsvergunningsaanvraag van het bedrijf Molens ’t Kindt. Hierbij zal men moeten staven dat er geen verspreiding van bodemverontreiniging zal voorkomen. Al dan niet mits implementatie van voorwaarden.

Er worden ook geen nieuwe productie- of opslaggerichte, milieubelastende, industriële, sterk verkeersgenererende of grootschalige activiteiten toegelaten in het plangebied. Hierdoor is de kans op nieuwe risico-activiteiten met betrekking tot bodemverontreiniging beperkt. De Vlarem II-voorschriften omvatten maatregelen om bij gevaarlijke producten te vermijden dat er contact met de ondergrond is. Voor zover het bedrijf onder de Vlarebo-lijst valt, zal een oriënterend bodemonderzoek een eventuele bodemverontreiniging aantonen. De Vlarem II-voorschriften bevatten preventieve maatregelen om het risico op bodemverontreiniging te beperken. Percelen die op het register van verontreinigde gronden komen, worden verder opgevolgd door toepassing van het bodemdecreet.

De bodem is in principe geschikt voor het bouwen van (ondergrondse) constructies. Bij de bouw van dergelijke constructies dient voldoende aandacht te worden besteed aan het nemen van de nodige maatregelen om bvb. watersijsijpeling... te voorkomen. Bij de bouwwerken kunnen gronden uitgegraven en afgevoerd worden. De regeling op het grondverzet is van toepassing (vanaf 250 m³ of percelen opgenomen in het bodeminformatieregister) waarbij de nodige analyses en bodembeheerrapporten nodig zijn.

Leemten in de kennis

- Niet van toepassing

Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

- Mits de toepassing van de regelgeving, de reguliere instrumenten en de gebruikelijke stedenbouwkundige voorschriften zijn er dan geen verdere effecten i.v.m. bodem die in het verder verloop van het RUP dienen meegenomen te worden.

Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Niet van toepassing

Kans op aanzienlijk milieueffect

Nee

WATERLOPEN
BRON: VLAAMSE HYDROGRAFISCHE ATLAS, VMM/AIV, MEI 2017

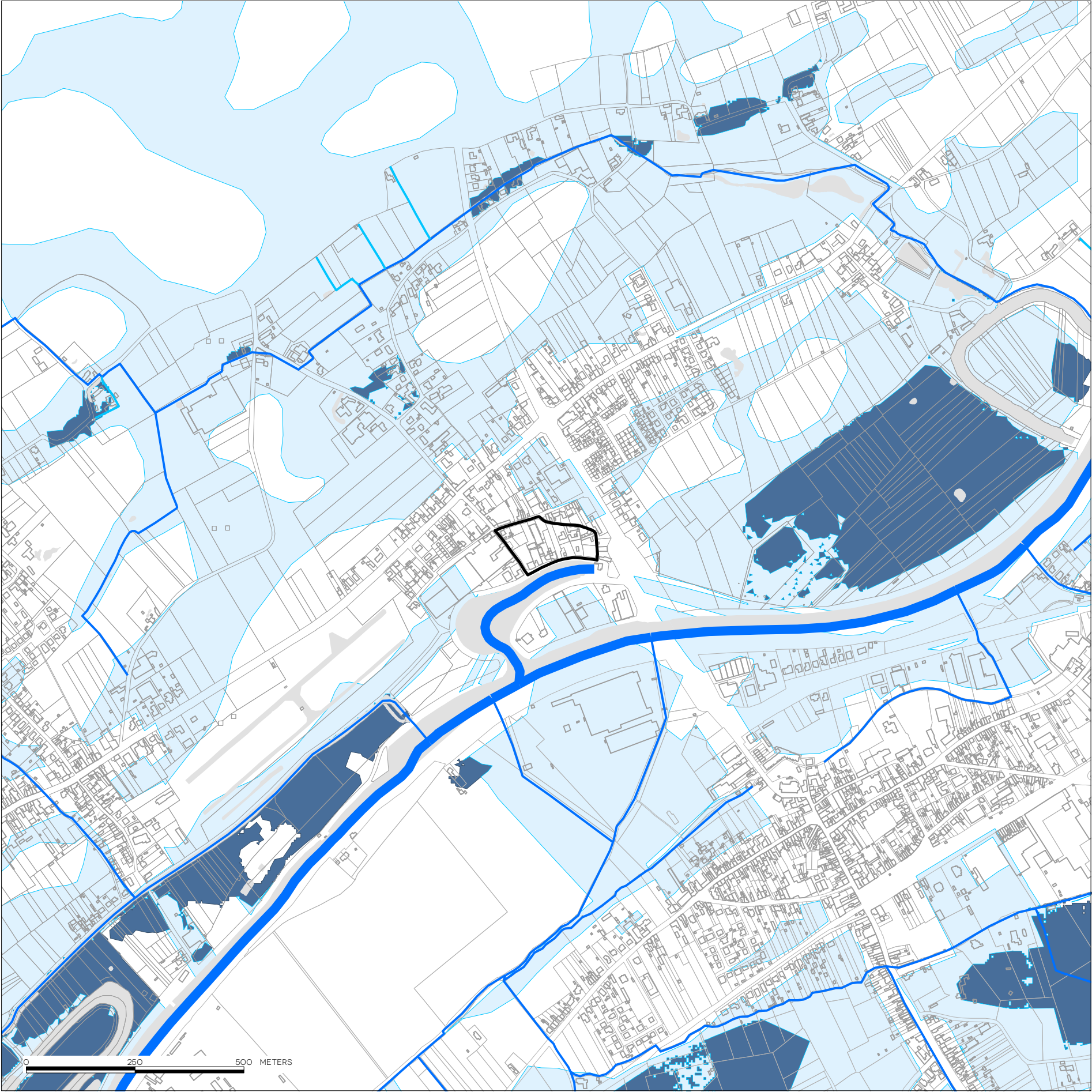
LEGENDE

- bevaarbare waterlopen
- beek categorie 1
- beek categorie 2
- beek categorie 3
- niet-gecatalogeerde beek

OVERSTROMINGSGEVOELIGE GEBIEDEN
BRON: VMM/AIV, JULI 2017

LEGENDE

- niet overstromingsgevoelig
- effectief overstromingsgevoelig
- mogelijk overstromingsgevoelig



7.3.6. Effect op het water inclusief watertoets

Referentiesituatie

Watertoetskaart (Ministerieel Besluit van 15/5/2017, in werking vanaf 1/7/2017):

- Niet overstromingsgevoelig

Er zijn geen onbevaarbare waterlopen in het gebied. Het gebied watert af naar de aanpalende Schelde. Deze is gecategoriseerd als een bevaarbare waterloop en is in beheer van De Vlaamse Waterweg NV, afdeling Bovenschelde.

De Bovenschelde is in het RSV geselecteerd als hoofdwaterweg en vervult hierbij een internationale verbindende functie.

Er zijn geen problemen bekend met wateroverlast in relatie met het plangebied.

Op basis van de vroegere watertoetskaarten:

- Niet overstromingsgevoelig

Op de kaart van de **infiltreerbare bodems van de provincie West-Vlaanderen**, staat het plangebied aangeduid als goed infiltreerbaar.

Op basis van de kaart voor **grondstromingsgevoelige gebieden**:

- Deels zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1)
- Deels matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2)

Op basis van **zoneringsplan**:

- Het gehele plangebied is aangeduid als centraal gebied.
- De afwatering van Avelgem verloopt via het gemeentelijk (hoofdzakelijk nog gemengd) rioleringsstelsel. Een aquafin-collector vangt het afvalwater en volgt de Schelde om het water af te voeren naar het RWZI [van Kluisbergen](#).
- Avelgem heeft de exploitatie van de rioleringen doorgegeven aan de Watergroep als rioolbeheerder (Rio-pact als samenwerking tussen de Watergroep en Aquafin).

Op basis van **gebiedsuitvoeringsplan** (GUP):

- In het plangebied, in het zuidelijk gedeelte, werd er een gedeelte aanduid als ‘prio groter dan 10).

Het plangebied is gelegen in de beschermingszone 3 “Avelgem-Waarmaarde-Kerkhove” van de grondwaterwinning.

In uitvoering van het decreet integraal waterbeleid, stelde de Vlaamse regering op 18 december 2015 het bekkenspecifieke deel voor het Bovenscheldebekken vast dat deel uitmaakt van het stroomgebiedbeheerplan Schelde voor de periode 2016-2021. Het plangebied is gelegen in het Bovenscheldebekken. De focus ligt voornamelijk op het oppervlaktewater, o.a. ecologische toestand en overstromingsrisico.

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het RUP zal meer opties bieden om de gewenste bouwvolumes te kunnen realiseren. Hierdoor kan de bedrijfsvoering, met oog op de toekomst, gegarandeerd worden.

Het RUP omvat geen aanzienlijke impact op vlak van water. Er zijn geen grote hoeveelheden bijkomende verharding te verwachten. Het plangebied is namelijk reeds voor een groot gedeelte verhard. Het RUP omvat geen aanzienlijke impact op de bodem. Er zijn geen grote hoeveelheden bijkomende verharding te verwachten. Het is de bedoeling van het bedrijf om de totale bezetting van alle ingekleurde uitbreidingen t.o.v. de huidige bezetting te beperken tot 75%, waardoor voor de totale bedrijfssite een V/T van max. 0,5 wordt nagestreefd.

Bij bouwprojecten geldt de stedenbouwkundige verordening voor hemelwater, infiltratie en buffering, deze wordt toegepast sinds 1 januari 2014. Bij nieuwe verharding vanaf 40 m² wordt gebruik van regenwater verplicht. Eveneens wordt een vertraagde afvoer via infiltratie of buffering opgelegd. Indien infiltratie geen optie is (afhankelijk van grondwaterpeilen), wordt buffering opgelegd door de gewestelijke stedenbouwkundige verordening. In zijn watertoetsadvies legt de provincie een buffervolume op van 330 m³ per ha verharde oppervlakte.

Doordat deze verordening de bijkomende harde bestemming goed regelt inzake waterhuishouding, zijn voor de voorgestelde bouwopties geen vernoemingswaardige effecten te verwachten. Verhardingen, zoals parkeer ruimte, worden bij voorkeur in waterdoorlatende materialen (her)aangelegd, afwatering bij voorkeur in een open grachtprofiel.

Het plangebied is gelegen in een gebied met een overwegend zandige bodem, waar infiltratie in principe mogelijk is (afhankelijk van de grondwaterstand).

Een algemeen stedenbouwkundig voorschrift voorziet dat alle ruimtelijke ingrepen in overeenstemming dienen te zijn met de principes van het integraal waterbeheer. Alle handelingen in functie van het waterbeheer zijn toegelaten voor zover ze geen afbreuk doen aan de kwaliteit of het normale gebruik van de zone.

De lozing van afvalwater wordt geregeld via het omgevingsdecreet- en besluit, de Vlarem II en bijzondere vergunningsvoorwaarden. Nieuwe aansluitingen zullen gescheiden worden met een aparte regenwater- en afvalwateraansluiting, de correcte aansluiting wordt gecontroleerd bij de keuring van de private riolering.

Bij ondergrondse constructies worden deze niet toegelaten zonder dat er een voorafgaande modellering wordt uitgevoerd, waaruit blijkt dat er geen invloed is op de grondwaterstroming. Bij nieuwe bouwprojecten zal er onderzoek en een beoordeling moeten uitgevoerd worden naar de potentiële invloed op de grondwaterstroming. Er moet dan gepast gevolg gegeven worden aan de verkregen resultaten, bij de vergunningverlening.

Er worden geen nieuwe productie- of opslaggerichte, milieubelastende, industriële, sterk verkeersgenererende of grootschalige activiteiten toegelaten. Dit beperkt verder de mogelijke invloeden op de waterhuishouding.

Molens ‘T Kindt betreft een bestaand bedrijf (vergund op 1 januari 1993 of de aanvraag tot hernieuwing van de vergunning was op op die datum in behandeling) waardoor uitbreidingen tot 50% toegelaten zijn binnen een beschermingszone 3. Het betreft hier echter enkel een hernieuwing van de bedrijfssite, zonder een uitbreiding buiten de huidige morfologische grenzen. De hoofdactiviteit van het bedrijf omvat geen inherente risico’s naar het grondwater toe. Het bedrijf dient wel de nodige voorzorgsmaatregelen te nemen om vervuiling vanuit de tanksite naar de bodem toe, te vermijden. Er kan gesteld worden dat de gevraagde uitbreiding geen relevante gevolgen omvat voor de waterhuishouding.

Conclusies i.f.v. de watertoets

Gezien de nabijheid van het Schelde plangebied, is er van nature sprake van grondwaterstromingen. Eveneens zijn er wel wat reliëfverschillen op te merken. Het plangebied stroomt dan ook af naar de Schelde. Het plangebied is aangeduid als ‘niet overstrominggevoelig’ op de watertoetskaart. Dit is voornamelijk te wijten aan het hoogteverschil van de Schelde en het plangebied, ter hoogte van de Kade. Eveneens moet bij toekomstige ontwikkeling van het plangebied voldaan worden aan de gewestelijke en provinciale hemelwaterverordening. De stedenbouwkundige voorschriften voorzien dat alle ruimtelijke ingrepen in overeenstemming dienen te zijn met de principes van het integraal waterbeheer en mits voorgaande zaken gerespecteerd worden, is er geen nadelig effect op de waterhuishouding te verwachten.

Leemten in de kennis

- Niet van toepassing

Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

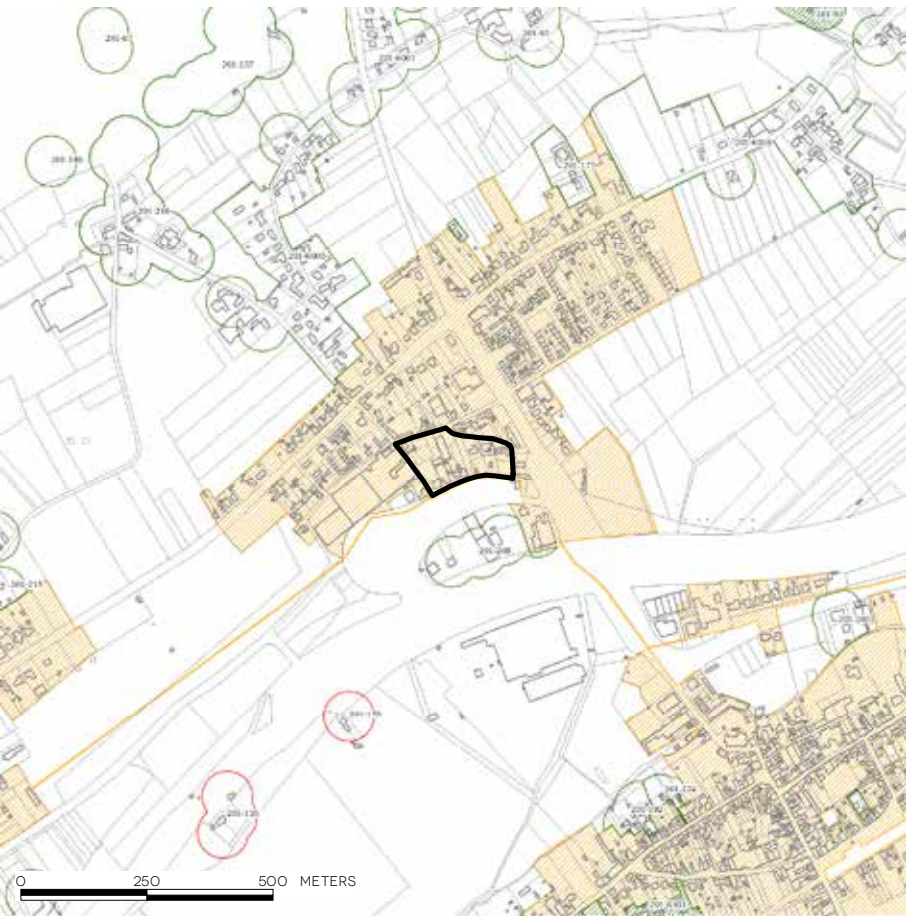
- Mits de toepassing van de regelgeving, de reguliere instrumenten en de gebruikelijke stedenbouwkundige voorschriften zijn er dan geen verdere effecten i.v.m. water die in het verder verloop van het RUP dienen meegenomen te worden.

Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

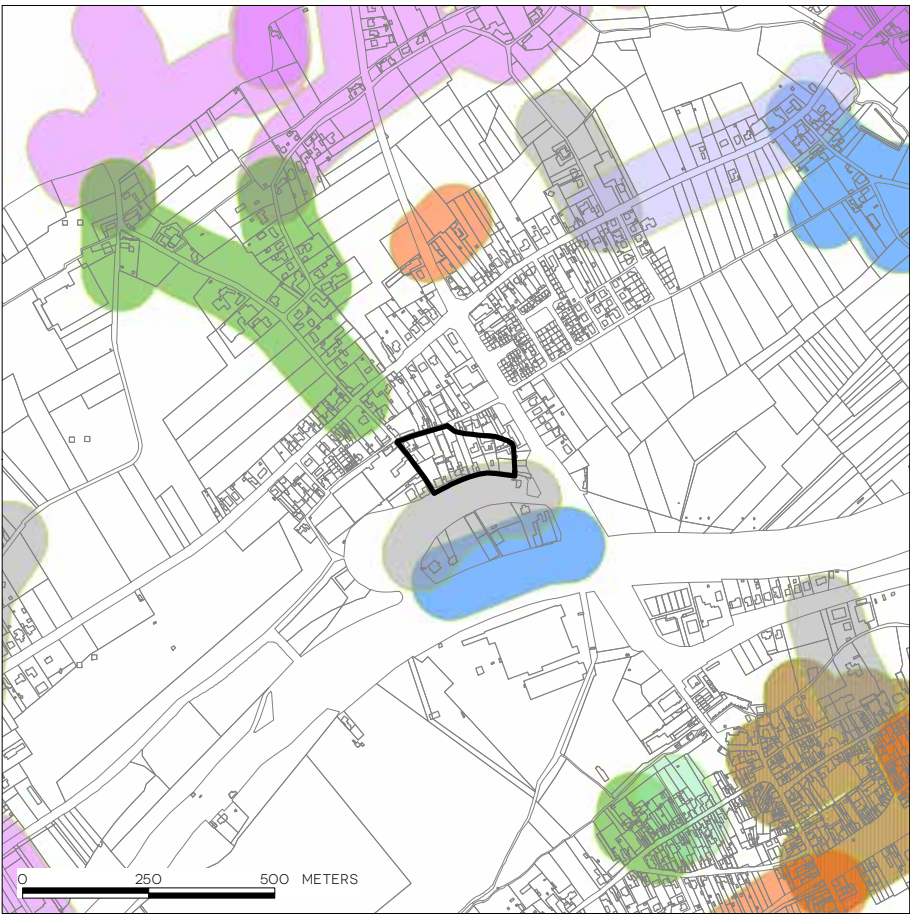
- Aanleg van verhardingen, voor zover het de functionaliteit niet schaadt (bv. parkings voor personenwagens), bij voorkeur in waterdoorlatende materialen.

Kans op aanzienlijk milieueffect

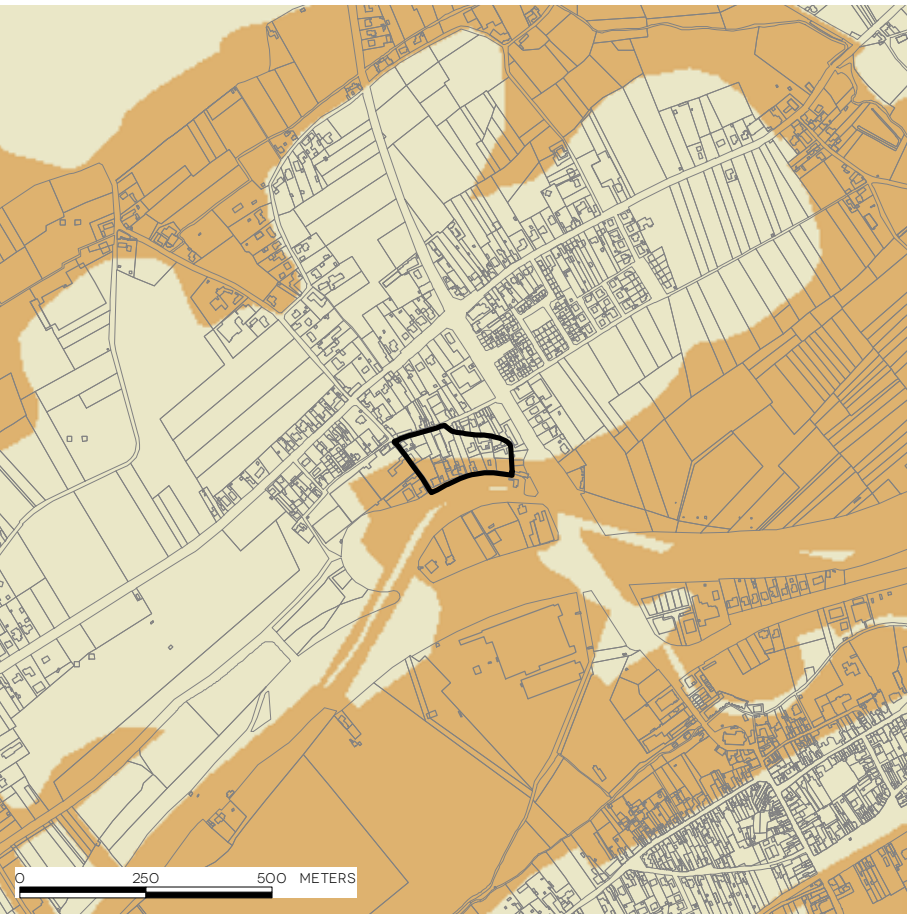
Nee



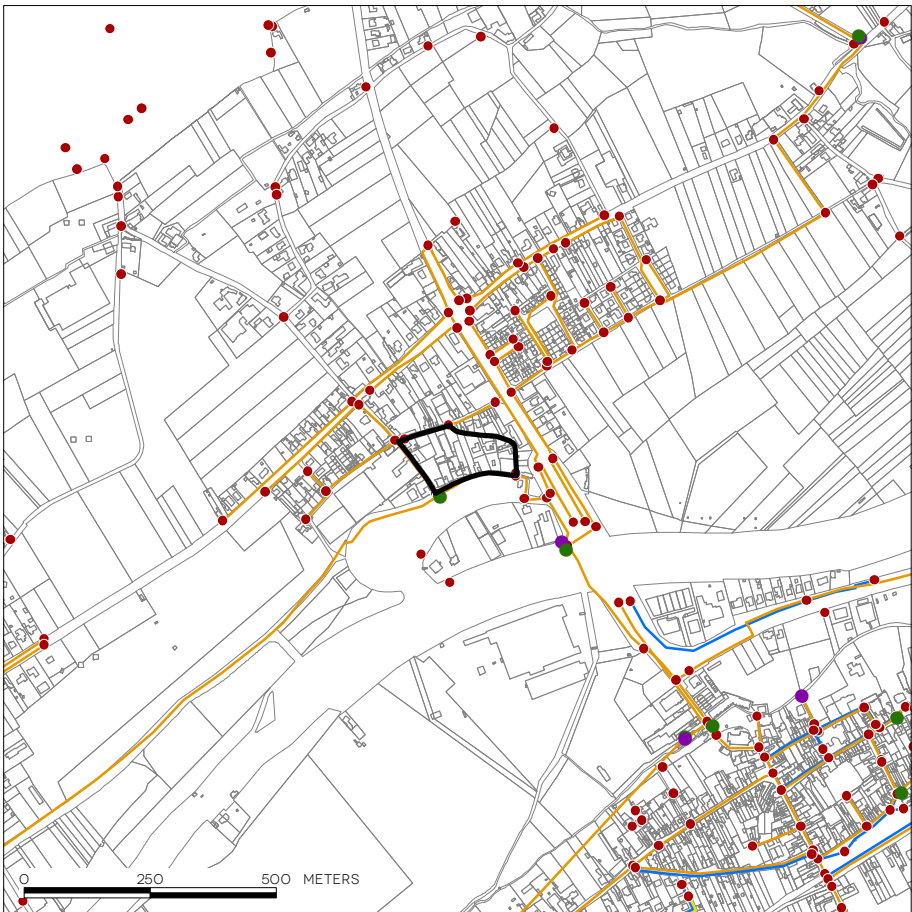
- LEGENDE
- centraal gebied
(reeds berioleerd en aangesloten op zuiveringsstation)
 - collectief geoptimaliseerd buitengebied
(reeds berioleerd en aangesloten op zuiveringsstation)
 - collectief te optimaliseren buitengebied
(nog te berioleren en/of aan te sluiten op zuiveringsstation)
 - individueel te optimaliseren buitengebied
(IBA aanwezig)
 - individueel te optimaliseren buitengebied
(IBA gepland)



- LEGENDE
- | | |
|--------------------------|--------------------|
| Prio 1 - uitvoering 2015 | Prio 6 |
| Prio 1 - uitvoering 2017 | Prio 7 |
| Prio 2 - uitvoering 2021 | Prio 8 |
| Prio 2 - uitvoering 2021 | Prio 9 |
| Prio 3 | Prio 10 |
| Prio 4 | Prio groter dan 10 |
| Prio 5 | niet geprioriteerd |



- LEGENDE
- geen informatie beschikbaar
 - zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1)
 - matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2)
 - weinig gevoelig voor grondwaterstroming (type 3)



LEGENDE

- | | |
|---------------------|--------------------|
| ● Koppelpunt | — Gezuiverd |
| ● Overstort | — Gerioleerd |
| ● Pompstation | — Overstortleiding |
| ● Reservoir | — Regenwater |
| ● Zuiveringsstation | |

7.3.7. Effect op de atmosfeer en klimatologische factoren

Referentiesituatie

De luchtkwaliteit in de regio van Avelgem is volgens het VMM-geoloket van een goede kwaliteit op basis van het resultaat van 2016 (geïnterpoleerde gemiddelde): een jaargemiddelde fijn stof PM10-concentratie van 16-20 µg/m³, een jaargemiddelde fijn stof PM2,5-concentratie van 11-12 µg/m³, een jaargemiddelde zwarte koolstof BC-concentratie van 0,51-1 µg/m³, een jaargemiddelde stikstofdioxide NO₂-concentratie van 16-20 µg/m³ voor het oostelijk gedeelte van het plangebied en 11-15 µg/m³ voor het westelijk gedeelte. Deze resultaten wijzen op een verdere verbetering t.o.v. de vorige jaren.

Het plangebied omvat hoofdzakelijk bedrijvigheid en een aantal woongelegenheden. De onmiddellijke omgeving kent een verstedelijkt karakter, bestaande uit bedrijfsgebouwen en woningen. Echter blijft dit relatief beperkt en op ruimere afstand is er sprake van aanzienlijke open ruimtegebieden.

De belangrijkste emissiebronnen naar de lucht in het plangebied zijn afkomstig van de bedrijfsactiviteiten van Molens 'T Kindt. In het kader van de proefvergunning dd. 10/12/2009 liet Molens 'T Kindt op 30/06/2010 en 01/07/2010 emissiemetingen uitvoeren op de 5 aanwezige geleide emissiepunten door een erkend labo. Uit het rapport bleek dat voor alle emissiepunten, met uitzondering van de filter 'bloemwit' een lage stofconcentratie van maximaal 1,4 mg/Nm³ werd gemeten. Na aanpassingen aan de filter 'bloemwit' werd er een stofconcentratie van 2,2 mg/Nm³ gemeten. Hieruit bleek dat de stofnorm van 10 mg/Nm³ voor geleide emissiepunten met marge werden gerespecteerd.

Verder kunnen ook de stookinstallaties van de woningen een beperkt aandeel van de luchtemissies omvatten.

Nabijgelegen bronnen van luchtemissie zijn de N8 en de N36. Beide kennen een druk verkeer. Er is beperkt sprake van verkeersdrukke vanwege doorgaand verkeer.

Het Departement Omgeving - afdeling Handhaving gaf aan dat in de periode 2011-2015 meerdere klachten omtrent (bloem)stof en 1 klacht m.b.t. geurhinder werden geuit. Het bedrijf nam in de periode 2014-2016 de nodige maatregelen om deze problematiek te verhelpen. Sindsdien zijn er geen klachten meer geuit t.a.v. Departement Omgeving - Afdeling handhaving of de milieudienst van Avelgem.

De gemeente Avelgem heeft een nulmeting van de CO₂-emissie in het kader van het ondertekenen van de Covenant of Mayors. Voor de gemeenten van de regio werd een CO₂-nulmeting uitgevoerd (data 2015). Voor de gemeente Avelgem bedraagt deze 7,5 ton CO₂ per inwoner per jaar.

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Er zijn geen specifieke problemen naar luchtkwaliteit bekend in het plangebied. De algemene maatregelen vanuit de diverse actieplannen naar lucht (fijn stof, NEC, groene mobiliteit, toepassing vlarem-normen, EPBC...) resulteren op termijn in een verdere verbetering van de globale luchtkwaliteit in Vlaanderen.

De planopties van het RUP houden geen relevante invloed in m.b.t. lucht. Er zal een vernieuwing van de bedrijfssite uitgevoerd worden, echter zal deze niet leiden tot een structurele verhoging van de luchtemissies. Er kan verwacht worden dat de verkeersemisies in lichte mate zullen toenemen door de verhoging van het aantal transporten. Er kan echter ook besloten worden dat de bijkomende verkeersemisies door de realisatie van het planvoornemen niet tot aanzienlijke bijkomende luchtverontreiniging zal leiden.

Verder worden er geen nieuwe productie- of opslaggerichte, milieubelastende, industriële, sterk verkeersgenererende of grootschalige activiteiten toegelaten in het plangebied. De

kans op nieuwe emissiebronnen naar de lucht is dan ook minimaal. Stookinstallaties bij gebouwen dienen te voldoen aan de Vlarem-normen voor emissies naar de lucht.

In het kader van Covenant of Mayors wordt met een actieplan (gemeenschappelijk met de 13 gemeenten van de regio) gestreefd naar een klimaatneutrale regio in 2050.

Leemten in de kennis

- Niet van toepassing

Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

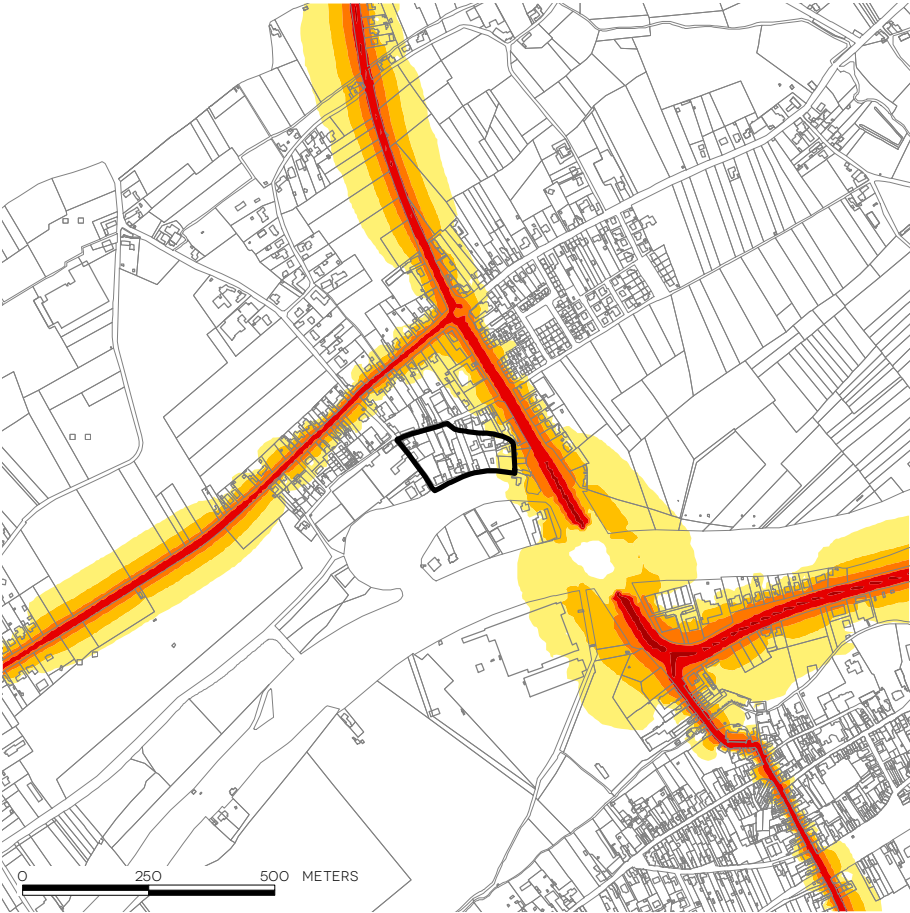
- Mits de toepassing van de regelgeving, de reguliere instrumenten en de gebruikelijke stedenbouwkundige voorschriften zijn er dan geen verdere effecten i.v.m. atmosfeer en klimatologische effecten die in het verder verloop van het RUP dienen meegenomen te worden.

Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

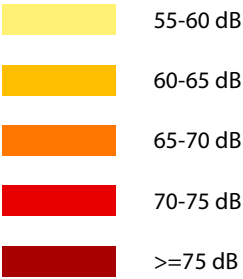
- Niet van toepassing

Kans op aanzienlijk milieueffect

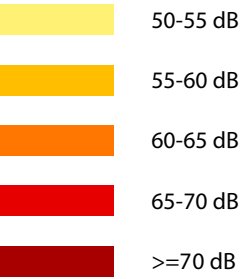
Nee



LEGENDE



LEGENDE



7.3.8. Effect op het geluid

Referentiesituatie

Het plangebied omvat bedrijvigheid en woongelegenheden. De activiteiten van Molens T'Kindt genereren geluid, met name de molen en de afzuiging hiervan op het dak. In het kader van de proefvergunning d.d 10/12/2009, werd een beperkt akoestisch onderzoek opgelegd.

Hieruit bleek dat de inrichting, na uitvoering van geluidsreducerende maatregelen te treffen (geluidsdemper op afzuiging, vensters van het molengebouw dichtgemetseld met silicaatstenen, deur van het molengebouw geïsoleerd) dat er voldaan werd aan de richtwaarden voor het specifiek geluid conform Vlare II.

Het Departement Omgeving - afdeling Handhaving gaf aan dat in de periode 2011-2015 meerdere klachten omtrent geluidshinder werden geuit. Bij een geluidsmeting in 2014 werden overschrijdingen van de geluidsnormen vastgesteld. Hierop werd het bedrijf voor geverbaliseerd en aangemaand om saneringen uit te voeren. Er werden door het bedrijf in de periode 2014-2016 een hele resem geluidssaneringsmaatregelen doorgevoerd. Deze omvatten o.a het plaatsen van geluidswerende roosters en schermen. Sindsdien zijn er geen klachten meer geuit t.a.v. Departement Omgeving - Afdeling Handhaving of de milieudienst van Avelgem.

Transportactiviteiten vinden uitsluitend overdag plaats, alsook het lossen van de schepen. De inrichting heeft toelating in de definitieve milieuvergunning van dd. 25/11/2010 verkregen om 24 op 24 uur te werken 5 dagen op 7, op voorwaarde dat er geen luidruchtige activiteiten plaatsvinden buiten de dagperiode.

Verder is de onmiddellijke omgeving relatief verstedelijkt. In dergelijke omgeving is het voorspelbaar dat wegen een relevante invloed zullen uitoefenen op het omgevingsgeluid. Dit is ook op te merken op **de geluidskaarten**. Zo is het duidelijk dat de grootste bronnen van omgevingsgeluid veruit de N8 en de N36 zijn. Er wordt een beperkte invloed van de N8 op het zuidoostelijk deel van het plangebied uitgeoefend.

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het RUP voorziet een vernieuwing van het plangebied. De bouwprojecten kunnen, occasioneel, een vorm van beperkte lawaaihinder betekenen voor de onmiddellijke buurt.

De nieuwe en beter geïsoleerde volumes kunnen ervoor zorgen dat er minder geluid voor de buurt zal zijn. Bij warm weer worden er soms een aantal deuren opengeplaatst. In de nieuwe volumes die het bedrijf wenst te voorzien kan er beter nagedacht worden over luchtcirculatie en afkoeling bij warm weer. Door het voorzien van nieuwe volumes kunnen een aantal van deze geluidsproblemen dus worden opgelost. Deze nieuwe volumes zijn niet enkel beter geïsoleerd maar door de plaatsing van deze nieuwe volumes rondom het productievolume, is het aanneembaar dat de geluidshinder afkomstig van de productie-eenheid af zal nemen.

Bij de exploitatie van de inrichting dient er via de (omgevings)vergunning gecontroleerd te worden dat de geldende omgevingsgeluidnormering gerespecteerd wordt.

Er worden ook geen nieuwe productie- of opslaggerichte, milieubelastende, industriële, sterk verkeersgenererende of grootschalige activiteiten toegelaten in het plangebied.

Het RUP zorgt in hoofdzaak voor een behoud van de bestaande toestand binnen het plangebied en zal dus niet leiden tot een toename van geluidshinder.

Leemten in de kennis

- Niet van toepassing

Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

- Mits de toepassing van de regelgeving, de reguliere instrumenten en de gebruikelijke stedenbouwkundige voorschriften zijn er dan geen verdere effecten i.v.m. geluid die in het verder verloop van het RUP dienen meegenomen te worden.

Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Niet van toepassing

Kans op aanzienlijk milieueffect

Nee

7.3.9. Effect op het licht

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het plangebied is gelegen in Kerkhove, een deelgemeente van Avelgem, ter hoogte van een inham van de Schelde. Het westelijk gedeelte bestaat uit de bedrijfssite van Molens T'Kindt en het oostelijk gedeelte uit enkele woningen en aanpalende gebouwen.

De lichtbronnen zijn enerzijds beperkt tot de openbare straatverlichting en de functionele verlichting van de bedrijfsgebouwen om de veiligheid te verzekeren.

De straatverlichting zorgt functioneel voor voldoende verlichting. De gemeente houdt hierbij rekening met de efficiëntie van verlichting tot het openbaar domein. Het Vlare II bepaalt dat de verlichting dient beperkt tot een functionele verlichting tijdens de actieve periode. In kader van het burgemeestersconvenant streeft de gemeente naar een energiezuinige openbare verlichting.

De effecten op het licht zijn louter op lokaal niveau.

Maar om de effecten van de bouw van een aantal mogelijke nieuwe bedrijfsgebouwen op de directe omgeving te beoordelen werd een volume- en schaduwstudie opgemaakt (zie toelichtingsnota punt 5.2).

De conclusie van deze studie werd reeds besproken in de disciplines ‘mens en gezondheid’ en ‘ruimtelijke ordening’ en wordt hier niet meer herhaald.

Aanzienlijk milieueffect

Nee

BRON: INVENTARIS ONROEREND ERFGOED (GEOPUNT). JUNI 2018

BRON: INVENTARIS ONROEREND ERFGOED (GEOPUNT). JUNI 2018

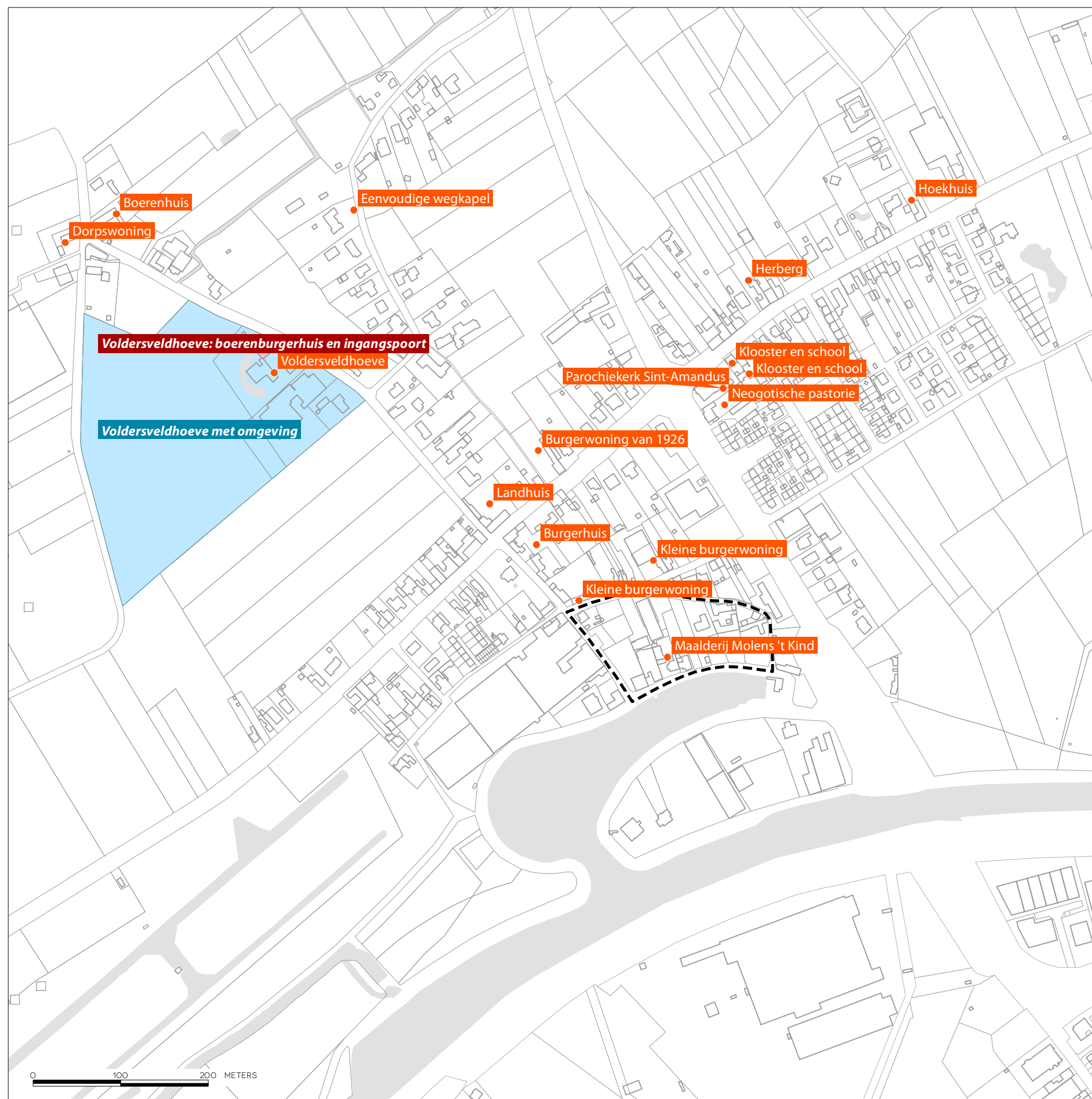
- vastgestelde relictten
- vastgestelde gehelen



BRON: AGENTSCHAP ONROEREND ERFGOED (GEOPUNT), JUNI 2018

BRON: AGENTSCHAP ONROEREND ERFGOED (GEOPUNT), JUNI 2018

	monument
	stads- en dorpsgezichten
	cultuurhistorische landschappen



7.3.10. Effect op de stoffelijke goederen, het cultureel erfgoed en het landschap

Referentiesituatie

In het plangebied is één gebouw opgenomen op de inventaris van het bouwkundig erfgoed:

- de maalderij Molens T’Kindt (relict)

In het plangebied bevinden zich geen beschermde monumenten of beschermde stads- en dorpsgezichten. Het plangebied is gelegen binnen de relictzone “Scheldevallei van Berchem tot Oudenaarde”. De Schelde is aangeduid als lijnrelict. Het plangebied bevindt zich in het traditioneel landschap “Scheldevallei van Gent naar Doornik”.

Ten noorden van het plangebied en in de nabije buurt van de kerk zijn ook een aantal relicten gelegen, eveneens opgenomen in de Inventaris Bouwkundig Erfgoed. Zo is de ‘Voldersveldhoeve: boerenburgerhuis en ingangspoort’ aangeduid als een monument. Ook is de Voldersveldhoeve met omgeving aangeduid als stads- en dorpsgezicht.

De centraal archeologische inventaris (cai) omvat, naast het relict ‘Maalderij Molens ‘T Kindt’, geen bekende data voor het plangebied. Het plangebied is bovendien vrijwel volledig geürbaniseerd waardoor het bodemarchief grotendeels is verdwenen.

In de onmiddellijke omgeving van het plangebied zijn een aantal sites uit de steentijd (mesolithicum - neolithicum) gedocumenteerd binnen de cai.

In de jaren 1970 en 1980 werden lithische artefacten opgegraven op de archeologische site Kerkhove-Kouter (tussen de dorpskernen van Kerkhove en Waarmaarde). In 2015, naar aanleiding van de aanleg van een nieuwe stuw, vonden er opnieuw prehistorische vondsten plaats. Het betreft pijlpunten, weerhaken, klingen en microlieten uit vuursteen. Verschillende vondsten werden gedateerd als mesolithisch.

Kerkhove is op archeologisch vlak bekend doordat zich hier een romeinse baanpost bevond. Deze nederzetting lag tussen de dorpskernen van Kerkhove en Waarmaarde in, op de zogenaamde Kerkhove-Kouter. Het betreft een 1ste-3de-eeuwse Romeinse site. In 1985 werd ook nog in het centrum van Kerkhove (in het verlengde van de site Kerkhove-Kouter) een Romeins brandrestengraf aangetroffen. Tijdens de opgravingen bij het nieuwe stuw in 2015 (zone tussen Kerkhove-Kouter en de Schelde) werd er terug een kleine hoeveelheid van stukken Romeins aardewerk aangetroffen.

Op gebied van archeologie kent de Scheldevallei een rijke geschiedenis met een aantal vindplaatsen (Spiere, Kerkhove, Waarmaarde) uit Neolithicum, Romeinse periode en Merovinginsche tijd.

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

De ontwikkelingsvisie voor het bedrijf omvat de sloop van de oude molen en de bijgebouwen. Dit gebouw is niet opgenomen op de Inventaris Bouwkundig Erfgoed. en geniet dus ook geen bescherming, aangezien het geen aanzienlijke erfgoedwaarden omvat.

Het RUP omvat dan ook geen relevante invloed m.b.t. de erfgoedwaarden, aangezien ook zonder het RUP de sloop van de oude molens mogelijk zou zijn.

Een algemeen voorschrift bepaalt dat aandacht wordt besteed aan een ruimtelijke draagkracht, beeldkwaliteit en landschappelijke inpassing.

Het aspect archeologisch erfgoed valt onder het “decreet bescherming van het

archeologisch erfgoed” (nu geïntegreerd in het onroerend erfgoeddecreet). Voorafgaandelijk aan de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag zal de opmaak van een acheologienota vereist zijn bij een bodemingreep > 5.000 m². Als de aanvrager publiekrechtelijk is, zal een archeologienota vereist zijn vanaf een bodemingreep > 1.000 m² op een perceel > 3.000 m². Zo kan de kans op mogelijke vondsten ingeschat worden. Hierna kan een archeologisch vervolgonderzoek volgen indien er voldoende aanwijzingen zijn van een vermoedelijk bodemarchief. De resultaten van het onderzoek worden gerapporteerd aan het Agentschap Onroerend Erfgoed.

Doordat het gebied reeds grotendeels ontwikkeld is, waardoor er sprake is van grondverstoring, zijn er vermoedelijk geen aanzienlijke archeologische vondsten meer te verwachten.

Leemten in de kennis

- Niet van toepassing

Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

- Mits de toepassing van de regelgeving, de reguliere instrumenten en de gebruikelijke stedenbouwkundige voorschriften zijn er dan geen verdere effecten i.v.m. erfgoed die in het verder verloop van het RUP dienen meegenomen te worden.

Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Niet van toepassing

Kans op aanzienlijk milieueffect

Nee

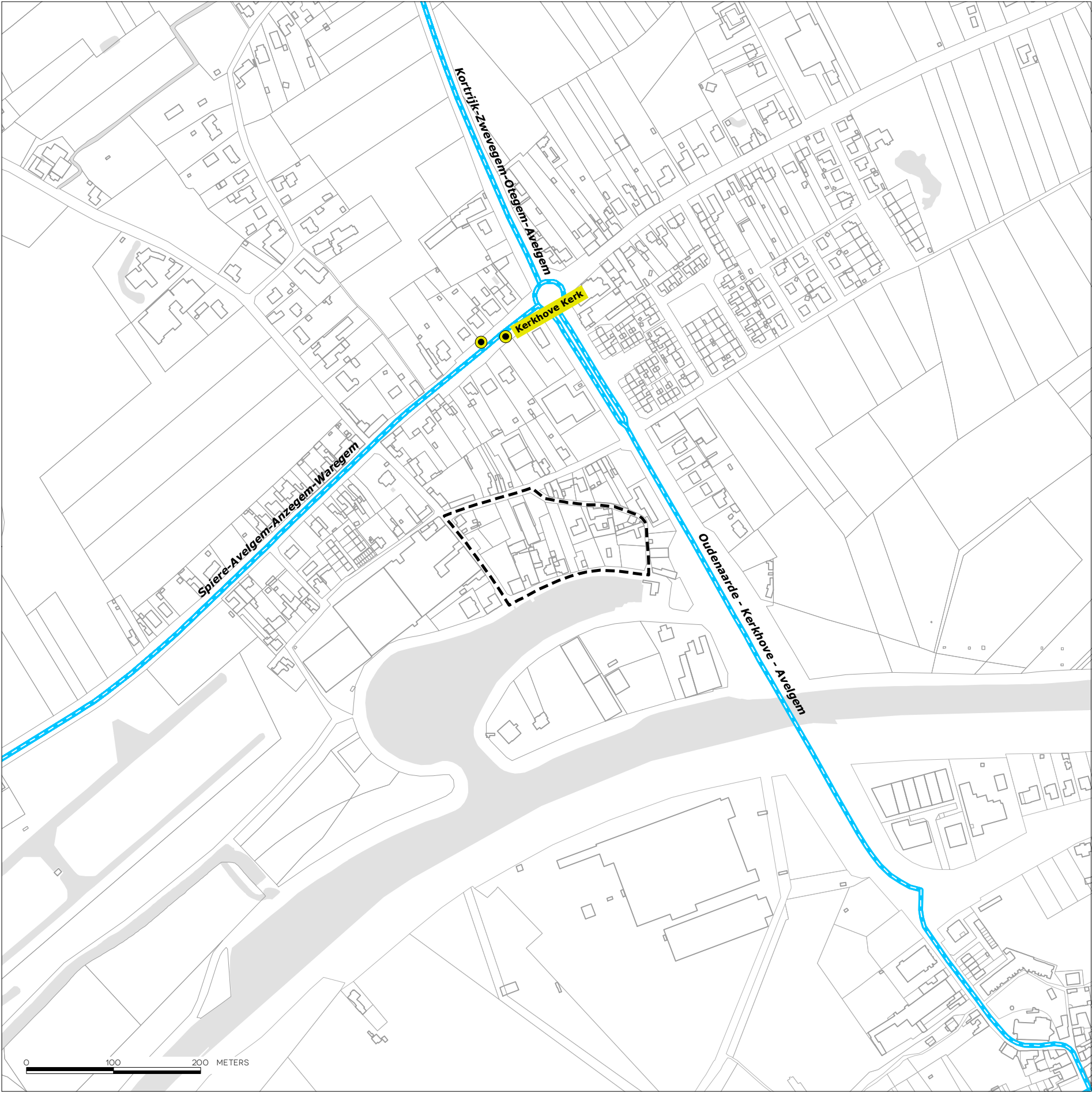
OPENBAAR VERVOER
BRON: DE LIJN/AIV, OKTOBER 2017

LEGENDE

-  buslijnen
-  haltes
-  belbushaltes



0 100 200 METERS



7.3.11. Effect op de mobiliteit inclusief buurtwegentoets

Referentiesituatie

Het eerste mobiliteitsplan werd op 29 maart 2004 eenparig goedgekeurd door de gemeenteraad, met een actualisatie eind 2010.

Het bedrijf Molens T’Kindt wordt qua goederentransport bimodaal ontsloten: enerzijds via binnenvaart van de Schelde en anderzijds via vrachtwagentransport over de weg. De site sluit dicht aan op de gewestwegen N8 (Oudenaarde-Avelgem-Kortrijk), N36 (Kluisbergen-Kerkhove-Kaster-Vichte-Deerlijk). Transportactiviteiten gebeuren uitsluitend overdag, alsook het lossen van de schepen en de exploitatie omvat een standaard werkweek (5 op 7).

De Oudenaardsesteenweg (N8), de Brugstraat (N8) en de Bruggesteenweg (N36) werden geselecteerd als **secundaire wegen categorie 2**, omdat ze bovenlokale verzamelende wegen vormen naar Waregem, Oudenaarde en Ronse. Op deze gewestwegen zijn ook enkele openbaar busvervoerslijnen en fietspaden gelegen. In het centrumgebied moet een doortochtenbeleid gehanteerd worden: de Oudenaardsesteenweg fungeert immers als dé centrumstraat van Kerkhove, waar verschillende functies en activiteiten verweven op geënt zijn. Het kruispunt van de N36 en de N8 moet worden voorzien van veilige oversteekplaatsen voor de zwakke weggebruikers.

De Kreveldstraat en de Kapellestraat-Ten Hove worden geselecteerd als **lokale wegen categorie 2B**: deze wegen ontsluiten (of verzamelen) het verkeer van een woonwijk of buurt naar wegen van een hogere orde.

De straat Ten Hove is een **lokale weg type 3**. De hoofdfunctie van de weg is verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen. De verblijfsfunctie primeert. De weg kent enkel bestemmingsverkeer.

De Kaaistraat –Kreveldstraat is een mogelijke **lokale fietsroute**. Lokale fietsroutes zijn routes die niet opgenomen zijn in het provinciale fietsrouteplan. Zij vervolledigen het netwerk op gemeentelijk vlak langs waar de belangrijkste bestemmingen binnen en buiten de gemeente bereikt kunnen worden.

De Bovenschelde is in het RSV geselecteerd als **hoofdwaterweg** en vervult hierbij een internationale verbindende functie. Langs de Schelde ligt er op beide oevers een jaagpad.

Betreffende openbaar vervoer zijn er 2 buslijnen die stoppen nabij halte het plangebied:

- Buslijn 85: Spiere - Avelgem - Anzegem - Waregem (halte Kerkhove Kerk op ca. 400 m wandelafstand van het plangebied)
- Buslijn 66: Oudenaarde - Kerkhove - Avelgem (halte Kerkhove Kerk op ca. 400 m wandelafstand van het plangebied)
- Buslijn 92: Kortrijk - Zwevegem - Otegem - Avelgem (uitsluitend doortocht door Kerkhove)

Er zijn een aantal buurtwegen in het plangebied aanwezig.

- Sentier nr. 21: in het BPA Kerkhove nr. 5 “Kaaistraat” was een zone ingetekend voor het verleggen van de voetweg nr. 21. In de voorschriften werd als voorwaarde opgelegd dat de nieuwe doorgang moet gerealiseerd worden alvorens nieuwe stedenbouwkundige vergunningen kunnen worden afgeleverd. In 2016 werd de voetweg nr. 21 verlegd.
- Chemin nr. 9: opgenomen in het publiek domein van de straat Ten Hove.
- Chemin nr. 2: opgenomen in het publiek domein van de Kaaistraat.
- Sentier nr. 36: volledig opgeheven.

Hieronder wordt het **huidige mobiliteitsprofiel van Molens T’Kindt** geschetst:

Vrachtwagens:

- Aanvoer grondstoffen via de weg: evenredig verdeeld zonder seizoenswisseling:
 - Bulk aanvoer (tarwe): vrachtwagens van gemiddeld 30 ton laadvermogen; gemiddeld 1,4 ritten/dag met pieken tot 8 voertuigen per dag.
 - Aanvoer stukgoed (diverse grondstoffen en verpakkingsmateriaal): gemiddeld 1 rit/dag (met vrachtwagen (oplegger)).

Afvoer eindproducten (10 eigen vrachtwagens):

- Bulktransport: opleggers met een laadvermogen van 29 ton: gemiddeld 6 ritten/dag.
- Zakgoedtransport: vrachtwagens met een laadvermogen van 15 paletten van 1 ton: gemiddeld 4 ritten/dag.
- Afvoer van bijproducten (voor veevoeder productie): bulk opleggers met gemiddeld laadvermogen van 30 ton: gemiddeld 3 ritten/dag.
- Eigen vrachtwagenpark: gebruik van euro-norm voertuigen. Actuele situatie (april 2019): 9 wagens euro VI-norm en 1 wagen euro IV-norm.

Personenwagens - parkeerplaatsen:

- Medewerkers: er staan gemiddeld 20 wagens op de parking (een aantal medewerker komen met de fiets).
- Bezoekers: 5 parkeerplaatsen voor bezoekers (zeer occasioneel) is voldoende.

Schepen:

- Toevoer grondstoffen via de waterweg (Schelde): binnenschepen (tarwe) met een laadvermogen van 500 tot 900 ton: gemiddeld 1 schip per week (2016).
- Van 6:00 tot 20:00 uur kunnen schepen aan- of afvaren, maar er is slechts ruimte voor één schip. De kaai is groot genoeg om probleemloos aan te meren en zo nodig aangemeerd te blijven.
- De schepen worden gelost met een vaste installatie die geen hinder oplevert op de openbare weg.

Totaal verkeersbewegingen via de weg:

Personenwagens: bijna uitsluitend op weekdagen:

- Van 6:00 tot 8:30 uur: 15 inkomende bewegingen (ochtendspits).
- Van 8:30 tot 16:00 uur: 10 in- en 10 uitgaande bewegingen (dag verkeer).
- Van 16:00 tot 18:00 uur: 15 uitgaande bewegingen (avondspits).

Vrachtwagens:

- Van 6:00 tot 7:00 uur: tot max. 10 uitgaande bewegingen via eigen vrachtwagens (ochtendspits).
- Van 6:00 tot 14:00 uur:
 - Maximaal 8 in- en uitgaande bewegingen evenredig verspreid volgens het tempo van de tarwe inname.
 - Tot 6 in- en uitgaande bewegingen aanvoer diverse grondstoffen en afvoer producten naar klanten.
 - Tot 6 in en uitgaande bewegingen voor afvoer bijproducten.
- Van 14:00 tot 18:00 uur:
 - Tot 10 inkomende bewegingen van eigen vrachtwagens die terugkomen van hun rit. Evenredig gespreid in de tijd.

- Tot 4 in- en uitgaande bewegingen van vrachtwagens die instaan voor de aanvoer van diverse grondstoffen en afvoer van producten naar klanten.

Gebruik van de openbare weg:

- Er is voldoende ruimte op de eigen bedrijfssite om in- en uitgaande bewegingen op te vangen. Zowel in de Kaaistraat als in Ten Hove hoeven geen voertuigen op de openbare weg te stationeren.
- Enige uitzondering hierop: langs de Scheldekaai kan één vrachtwagen wachten op vrijgave voor het lossen van tarwe. Dit mag geen significante hinder opleveren voor het verkeer langs de Scheldekaai.

Omschrijving en beoordeling van de voorgenomen planopties met de mogelijke effecten

Het RUP voorziet het behoud van de huidige grenzen van de bedrijfssite maar met een vernieuwing en herstructurering van de activiteiten. Dit geeft volgende **gewijzigde mobiliteitssituatie bij verdere ontplooiing van de activiteiten**:

Vrachtwagens:

- Aanvoer grondstoffen:
 - Afhankelijk van de kwaliteit van de oogst in de regio en in de regio van traditionele graanaanvoer kan de regionale aanvoer van tarwe sterk variëren. Een verdubbeling van regionale aanvoer als gevolg van een goed seizoen tegenover een gemiddeld seizoen is mogelijk. Dit kan resulteren in een verschuiving van aanvoer met schepen naar een aanvoer via de weg.
 - Variatie in aanvoer met vrachtwagens: Gemiddeld aantal voertuigen per dag kan variëren van 1 tot 3 wagens (30 ton) per dag. Op piekdagen kunnen er tot max. 8 vrachtwagens per dag ingenomen worden. Door het toepassen van een strikte dagplanning zullen er maximaal 2 vachtwagens gelijktijdig op de bedrijfsterreinen aanwezig zijn.
 - Door de modernisering van de scheepslos faciliteiten (PPS met “De Vlaamse Waterweg”) en een schaalvergroting bij onze lokale leveranciers zou er een verschuiving moeten zijn naar meer aanvoer via de waterweg. Extra schepen mogen geen hinder betekenen voor de omgeving aangezien dit geen extra trafiek op de weg betekent. De installatie is zo gedimensioneerd dat het lossen van de schepen kan beperkt worden tot weekdagen alsook zonder een beroep te moeten doen op een nachtploeg.
 - Bij een verdere diversificatie van het aanbod wordt een toename verwacht van andere grondstoffen dan tarwe. Aanvoer van diverse grondstoffen zal - gemiddeld gezien – gebeuren via maximaal 2 vrachtwagens per dag. Overdag is er voldoende plaats op de site om deze wagens te ontvangen.
- Afvoer van eindproducten:
 - Als gevolg van een toenemende diversificatie in het aanbod aan eindproducten wordt er een verschuiving verwacht naar meer leveringen van stukgoed. De evolutie van het aantal ladingen zakgoed zou kunnen evolueren tot 6 vrachtwagens (gemiddeld 15 ton) per dag.
 - Het uitleveren van bulkgoederen met bulkwagens kan groeien tot 10 vrachtwagens (25 ton) per dag.
 - Afvoer van bijproducten kan evolueren naar 5 vrachtwagens per dag. Door te investeren in extra silocapaciteit kan het transport beperkt blijven tot weekdagen.

Personenwagens:

- Het bedrijf blijft zich ontwikkelen als een business to business leverancier. Hierdoor wordt er geen significante groei in het aantal bezoekers verwacht. De huidige 5 parkeerplaatsen blijven voldoen.
- Bij verdere ontwikkeling van de activiteiten zal het productieapparaat steeds verder gemoderniseerd worden. Een capaciteitsuitbreiding en de grotere variatie in soorten afgewerkte producten zal niet noodzakelijk een vermeerdering van het aantal arbeidskrachten vereisen. De voorziene 20 parkeerplaatsen is ruimschoots voldoende voor alle medewerkers.

Alternatieven:

- Het bedrijf heeft de intentie om medewerkers te stimuleren om met alternatieve vervoersmiddelen naar het werk te komen:
 - De aanleg van een stalling voor fietsen en motorfietsen met daarbij de nodige faciliteiten om batterijen op te laden zal worden voorzien (bij de personeelsruimte). Een fietsvergoeding wordt toegekend aan medewerkers die de woon-werkverplaatsing met de fiets doen.
 - Spreading in de tijd: naarmate het bedrijf evolueert naar een optimale bezetting zal er in ploegen gewerkt worden. Het af- en aanrijden van eigen medewerkers in ochtend- of avondspits, kan daardoor beperkt blijven.
- In de aanvoer van tarwe zal het bedrijf, met de moderne scheepslosfaciliteiten, extra flexibel zijn om deze grondstof via de minst hinderlijke weg aan te voeren. In seizoenen waar meer lokale kwaliteitstarwe beschikbaar is, kan de aanvoer van lokale tarwe met kleinere schepen verder uitgebouwd worden.

Samenvatting aantal verkeersbewegingen

Aantal bewegingen	Actuele situatie (dd. april 2019)		Na verdere ontplooiing activiteiten	
	Gemiddeld / werkdag	Piek / uur	Gemiddeld / werkdag	Piek / uur
Personenwagens	50	15	60	12
Vrachtwagens	44	10	54	10
Schepen	1	1	1	1
Aantal bewegingen	Gemiddeld / weekenddag		Gemiddeld / weekenddag	
Vrachtwagens	3		0	

Samenvatting parkeer-, laad- en losplaatsen op bedrijfsterrein

Parkeer-, laad- en losplaatsen	Actuele situatie (dd. april 2019)	Na verdere ontplooiing activiteiten
Parking vrachtwagens	10	12
Laad- en losplaatsen vrachtwagens	2	4
Parkeerplaats personenwagens	20	33

Beoordeling:

Uit de tabellen blijkt dat de toename van het aantal verkeersbewegingen en het parkeer-, laad- en losplaatsen beperkt blijft.

De bedoeling van het bedrijf is om het transport via de waterwegen (Schelde) te optimaliseren. Dit blijkt ook uit de geplande werken, op korte termijn, aan de loskade langsheen de Scheldearm. De verhoogde toevoer van grondstoffen zal dan ook voornamelijk via de scheepvaart worden opgevangen. Bij de verdere uitbouw en groei van de firma zullen enige extra bewegingen (op de weg) zich vooral manifesteren in de afvoer van afgewerkte producten en de verplaatsingen van personeel.

Momenteel wordt er van een personeelsbestand van ca. 30 werknemers (met uitzondering van het verkoopteam) uitgegaan en een potentie tot verdubbeling. Er zullen bijkomende bewegingen zijn door de personeelsuitbreiding. Momenteel wordt geacht dat er voldoende groeipotentieel is om het aantal personeelsleden te verdubbelen in de toekomst. Er kan geacht worden dat dit beperkt aantal bijkomende verplaatsingen geen relevante invloed zal uitoefenen op de lokale wegnennetwerk.

Om de bijkomende bewegingen (t.h.v. de bedrijfssite) van vrachtwagens op te vangen, wordt voorgesteld de ontsluiting van het terrein te verplaatsen van Ten Hove naar de Kaaistraat, recht tegenover de inrit van het bedrijf Clovis Matton. Dit maakt het in- en uitrijden van vrachtwagens gemakkelijker voor beide bedrijven en ontlast de manoeuvres van vrachtwagens in Ten Hove. Ten gevolge van deze ingreep zal er ook een verhoging van de verkeersveiligheid ontstaan.

Op vandaag parkeren de auto's voor personeel zich op de parking langsheen de straat Ten Hove. Echter volgens het 'BPA nr. 5 Kaaistraat C7 zone voor groenaanleg en parking' dienen de auto's zich via het bedrijventerrein te parkeren, en niet zoals huidig rechtstreeks vanaf de straat. Toch door de bestaande loods voor zakgoed, kunnen deze parkeerplaatsen onmogelijk nog vanaf het bedrijventerrein worden ontsloten.

Omwille van bovenstaand euvel wordt voorgesteld om de auto's voor personeel eveneens dezelfde nieuwe oprit -zie ook de geplande werken 2c op korte termijn- te laten gebruiken als voor de vrachtwagens om zich dan via het bedrijventerrein langsheen de Kaaistraat te parkeren in het groen (zone C4 die reeds voor groenaanleg als buffer tussen zone voor nijverheid en het openbaar domein was ingekleurd in het betreffende BPA nr. 5 Kaaistraat). De parking voor personeel wordt ingepland langsheen de Kaaistraat, waar zich ook reeds de parking voor de vrachtwagens bevindt.

Op termijn wordt een nieuwe parking voor bezoekers voorzien, die via Ten Hove wordt ontsloten. Deze parking zal door de gewenste bestemmingswijziging van C7 zone voor groenaanleg en parking naar zone voor groene buffer en de reeds aangelegde buffer in het zuiden, volledig achter het groen, langsheen de loods voor zakgoed komen te liggen. Aldus wordt de nieuw gewenste parking volledig vanaf de openbare weg onttrokken aan het zicht.

In het verdere planningsproces van het RUP zal de circulatie van het bedrijf in detail bekeken worden door middel van de opmaak van een mobiliteits- en circulatieplan voor de omgeving van het plangebied.

In de voorgaande versie was er nog sprake van het onderzoeken van de circulatie van het bedrijf en de opmaak van een mobiliteits- en circulatieplan. Ondertussen werd dit plan opgesteld. Het wordt dan ook geïntegreerd in de effectenbeoordeling.

Circulatieplan

In het planningsproces van het RUP werd de circulatie van het bedrijf in detail onderzocht. Er werd een mobiliteits- en circulatieplan voor plangebied opgesteld. Dit circulatieplan werd ook opgenomen in de toelichtingsnota onder hoofdstuk 5.4 "circulatieplan". Dit plan zal worden geïncorporeerd in de werking van de gemeentelijke diensten en zal onlosmakelijk verbonden worden aan de circulatie van het bedrijf.

De circulatie rondom het plangebied wordt zo ingericht dat er een enkelrichtingslus wordt voorzien waarbij de verkeersveiligheid en leefbaarheid van prioritair belang zijn, net als de bereikbaarheid van de verschillende bedrijven (vrachtwagens) en woningen. Hieronder worden de belangrijkste voorstellen en hun gevolgen van het nieuwe circulatieplan opgesomd.

- Ten Hove en de Kaaistraat worden ingericht als eenrichtingsstraten. Op heden bestaat de circulatie in de Kaaistraat reeds uit een enkelrichtingsstraat naar het bedrijf toe (inrijden vanaf de Oudenaardsesteenweg naar de Kaaistraat). Om alle opties zo objectief mogelijk te kunnen afwegen, werd ook de andere richting onderzocht (richting de Oudenaardsesteenweg). De bochtstraal van een oplegger werd gesimuleerd thv de kruising van de Kaaistraat met de Oudenaardsesteenweg. Hieruit bleek dat enkel het inrijden via de Kaaistraat wenselijk is en dus niet het uitrijden. De bebouwing op de hoek van de Kaaistraat en de Oudenaardsesteenweg zorgt voor een grote bochtstraal, hetgeen nefast is voor de doorstroming van het verkeer op de Oudenaardsesteenweg. Een wijziging in circulatie is door deze factoren niet gewenst. Ten Hove en de Kaaistraat worden ingericht als eenrichtingsstraten waardoor een eenduidige, enkelrichting lus wordt voorzien van de Oudenaardsesteenweg naar de Brugstraat. De huidige circulatie blijft dus behouden.
- De straat Ten Hove (het gedeelte tussen de Kaaistraat en Ten Hove) wordt ook hoofdzakelijk eenrichtingsverkeer. De rijrichting zal van de Kaaistraat (naar Ten Hove) lopen. Enkel aangelanden mogen in beide richtingen rijden. Dit dient door verkeerssignalisatie duidelijk gemaakt te worden. Doorgaand verkeer wordt in dit deel van de gemeenteweg met andere woorden uitgesloten. Verder dient ook het wegprofiel aangepast te worden. Binnen de context van een eenrichtingsstraat kan de ruimte voor gemotoriseerd verkeer gereduceerd worden om voldoende ruimte te voorzien voor een aanliggend verhoogd fiets- en voetpad.
- De Kaaistraat wordt geknipt ter hoogte van de nieuwe voetweg nr. 21. Door de knip langs de oude Scheldearm wordt sluipverkeer onmogelijk. Ook zal de aansluiting van de voetweg op de Kaaistraat veiliger worden. De zachte verbinding tussen Ten Hove en de Kaaistraat mondt dan ook uit op een doodlopende straat, hetgeen de verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruiker verhoogt.
- Door deze knip zal de Kaaistraat, vanaf de kruising met de "Ten Hove" tot aan de Oude Leiearm, een tweerichtingsstraat blijven en wordt er een keerpunt voorzien ter hoogte van de oude Scheldearm. Onderzoek wees uit dat het uitrijden van de Scheldekaai naar de N8 zeer complexe bochten vraagt en er bovendien conflictsituaties ontstaan met het fietsverkeer langs de Schelde. Om deze knip mogelijk te maken moet er op het einde van de Kaaistraat een keerpunt mogelijk zijn, ook (en vooral) voor zwaar verkeer. Door de mogelijkheid van het voorzien van een keerpunt, is er één eenduidige route voor het vrachtverkeer (en dus ook minder sluipverkeer).
- Om het bovenlokaal fietsverkeer veilig langs de oude Scheldearm te sturen, zijn er aanpassingen nodig aan de Scheldekaai. De onwenselijkheid van het mengen van fietsers en vrachtverkeer kan worden opgelost door het aanleggen van een brug aan de inham van de oude Scheldearm. Omdat dit geen oplossing is welke op korte termijn gerealiseerd kan worden, is het aangewezen om een tijdelijke oplossing te voorzien. De knip in de Kaaistraat komt de verkeersveiligheid al ten goede omdat dit

de ruimte beperkt waar vrachtwagens en fietsers kruisen. Het zal noodzakelijk zijn om de nodige signalisatie te voorzien om fietsers attent te maken op de mogelijke aanwezigheid van manoeuvrerende vrachtwagens. Bijkomend om het voor de fietser duidelijk te maken dat het jaagpad langs deze weg wordt omgeleid, wordt er voorgesteld om op de Scheldekaai een gescheiden fietspad aan te leggen.

Op basis van de conclusies uit het circulatieplan en de positieve gevolgen ervan ten aanzien van de verkeersveiligheid, wordt er geconcludeerd dat er geen aanzienlijke negatieve effecten op de lokale mobiliteit of verkeersveiligheid zullen voorkomen.

Binnen het mobiliteitsplan van Avelgem worden een aantal maatregelen opgenomen om de verkeersleefbaarheid in Kerkhove te verhogen. De realisatie ervan valt buiten het bestek van het RUP, maar het RUP is in overeenstemming met de geplande maatregelen.

Conclusies i.f.v. de buurtwegentoets

De Sentier nr. 21 zorgt voor een doorsteek van Ten Hove naar de Kaaistraat. Deze verbindende functie werd in 2016 hersteld door de verplaatsing en heraanleg van deze Sentier (conform het bestaande BPA Kaaistraat). Chemin nr. 9 werd opgenomen in het publiek domein van de straat Ten Hove. Chemin nr. 2 werd eveneens opgenomen in het publiek domein van de Kaaistraat. Sentier nr. 36 werd reeds vroeger volledig opgeheven. Het RUP omvat geen invloeden op de buurtwegen.

Leemten in de kennis

- Niet van toepassing

Verder te onderzoeken milieueffecten bij de opmaak van het RUP

- Mits de toepassing van de regelgeving, de reguliere instrumenten en de gebruikelijke stedenbouwkundige voorschriften zijn er dan geen verdere effecten i.v.m. mobiliteit die in het verder verloop van het RUP dienen meegenomen te worden.

Flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken

- Niet van toepassing

Kans op aanzienlijk milieueffect

Nee

7.3.12. Overzicht van de beoordeling van de aanzienlijke milieueffecten

Globaal overzicht aanzienlijk effect op:	
gezondheid en veiligheid van de mens	nee
ruimtelijke ordening	nee
biodiversiteit, flora en fauna	nee
energie en grondstoffenvoorraad	nee
bodem	nee
water	nee
atmosfeer en klimatologische factoren	nee
geluid	nee
licht	nee
stoffelijke goederen en cultureel erfgoed	nee
landschap	nee
mobiliteit	nee

Gezien de impact van het plan en milderende maatregelen die binnen het RUP worden voorzien, zijn er weinig tot geen effecten met een grote invloed te verwachten.

7.4. DE KENMERKEN VAN PLANNEN EN PROGRAMMA'S

De mate waarin het plan een kader vormt voor projecten en andere activiteiten met betrekking tot de ligging, aard, omvang en gebruiksvoorwaarden en de toewijzing van hulpbronnen

Het RUP heeft geen betrekking op het aanwenden of gebruik van hulpbronnen.

De mate waarin het plan andere plannen en programma's, met inbegrip van die welke deel zijn van een hiërarchisch geheel, beïnvloedt

Het gemeentelijk RUP geeft uitvoering aan het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan. Het gemeentelijk RUP staat onder aan de hiërarchie van de ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Het gemeentelijk RUP is niet gemeentegrensoverschrijdend.

De relevantie van het plan voor de integratie van milieuoverwegingen, vooral met het oog op de bevordering van duurzame ontwikkeling

Niet relevant voor dit RUP.

Milieuproblemen die relevant zijn voor het plan

Zie punt 7.3. bij de beoordeling van de milieueffecten.

De relevantie van het plan voor de toepassing van de milieuwetgeving van de Europese Gemeenschap

Niet relevant binnen dit RUP.

8. CONCLUSIE

Screening

Voor het voorliggende RUP wordt, rekening houdend met de beperkte effecten van de mogelijke ingrepen ten opzichte van de huidige toestand (referentiesituatie), de vermelde verder te onderzoeken milieuaspecten en de passende flankerende maatregelen om het plan milieuvriendelijker te maken, geen aanzienlijke milieueffecten verwacht; bijgevolg wordt voorgesteld ontheffing te verlenen.

RVR-toets

Er werd een online RVR-toets (ref. RVR-AV-0943) uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er geen bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het plangebied zich bevinden. De inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen of activiteiten wordt in het RUP uitgesloten. Hieruit blijkt dat er geen RVR moet worden opgesteld. “Het plan moet niet voorgelegd worden aan de dienst Veiligheidsrapportering.”

Watertoets

Gezien de nabijheid van het Schelde plangebied, is er van nature sprake van grondwaterstromingen. Eveneens zijn er wel wat reliëfverschillen op te merken. Het plangebied stroomt dan ook af naar de Schelde. Het plangebied is aangeduid als ‘niet overstromingsgevoelig’ op de watertoetskaart. Dit is voornamelijk te wijten aan het hoogteverschil van de Schelde en het plangebied, ter hoogte van de Kade. Eveneens moet bij toekomstige ontwikkeling van het plangebied voldaan worden aan de gewestelijke en provinciale hemelwaterverordening. De stedenbouwkundige voorschriften voorzien dat alle ruimtelijke ingrepen in overeenstemming dienen te zijn met de principes van het integraal waterbeheer en mits voorgaande zaken gerespecteerd worden, is er geen nadelig effect op de waterhuishouding te verwachten.

Buurtwegentoets

De Sentier nr. 21 zorgt voor een doorsteek van Ten Hove naar de Kaaistraat. Deze verbindende functie werd in 2016 hersteld door de verplaatsing en heraanleg van deze Sentier (conform het bestaande BPA Kaaistraat). Chemin nr. 9 werd opgenomen in het publiek domein van de straat Ten Hove. Chemin nr. 2 werd eveneens opgenomen in het publiek domein van de Kaaistraat. Sentier nr. 36 werd reeds vroeger volledig opgeheven. Het RUP omvat geen invloeden op de buurtwegen.

RESULTATEN RAADPLEGING

9. WIJZE WAAROP WORDT OMGEGAAN MET DE RESULTATEN VAN DE EERSTE RAADPLEGING

9.1. REACTIES VAN DE EERSTE RAADPLEGING

In onderstaande tabel worden de resultaten van het participatiemoment en de ontvangen reacties van alle betrokkenen tijdens de adviesperiode kort samengevat en wordt omschreven hoe hiermee zal worden omgegaan:

THEMA	INHOUDELIJKE OMSCHRIJVING REACTIE	HOE OMGAAN MET DEZE REACTIE?
Mobiliteit	De uitbreidingen zullen zorgen voor meer verkeersgeneratie. Zonder een gefundeerd mobiliteits- en circulatieplan kunnen de effecten onmogelijk voldoende ingeschat worden.	In de effectenbeoordeling worden zowel de bestaande verkeersbewegingen, als de verkeersbewegingen na verdere ontplooiing van de activiteiten samengevat. De uitbreidingswensen van het bedrijf zijn er vooral op gericht om meer grondstoffen te kunnen stockeren om zo beter te kunnen inspelen op de wensen van de klanten en om het transport beter te kunnen coördineren (door de uitbreidingen zou alles niet onmiddellijk moeten worden afgevoerd, maar kan een groter volume langer gestockeerd worden). Door de volumineuze uitbreidingen van het bedrijf zullen de gemiddelde verkeersbewegingen in weekenddagen bijvoorbeeld dalen van 3 naar 0. Bovendien investeert het bedrijf in een vernieuwing van de aanlegkade om de aanvoer van grondstoffen nog meer via schip te laten gebeuren. In de periode van de aanleg van de nieuwe kade kon er geen graan aangevoerd worden via de Schelde. Hierdoor was er tijdelijk meer vrachtverkeer voor de aanvoer van het graan. Nu (oktober 2019) de Scheldekaai nagenoeg klaar is, kunnen schepen weer aanmeren en wordt graan weer aangevoerd middels het watertransport, waardoor het vrachtverkeer langsheen de Kaaistraat (kant Schelde) naar zijn normaal niveau is terug gekeerd (per schip dat graan aanvoert, zouden er circa 40 vrachtwagens onttrokken worden aan de weg). Los van bovenstaande initiatieven lijkt een onderzoek op de bestaande en de geplande mobiliteitsbewegingen noodzakelijk. In het verdere planningsproces van het RUP zal deze circulatie in detail bekeken worden door middel van de opmaak van een mobiliteits- en circulatieplan voor de omgeving van het plangebied. De gemaakte opmerking zal worden verwerkt in het vervolgproces van het RUP.
	De infrastructuur rondom het bedrijf is niet gericht op het opvangen van zwaar verkeer. Ten Hove is een smalle straat (lokale weg type 3) die op heden al gevaarlijk is voor voetgangers aangezien er weinig tot geen voorzieningen zijn voor voetgangers. De voorgestelde uitbreidingen betekenen meer verkeer waardoor het onveiligheidsgevoel nog sterker wordt. In de startnota staat te lezen dat een verdubbeling van regionale aanvoer mogelijk is. De stelling dat dit zou kunnen worden opgevangen door meer scheepvaart lijkt een zeer vage stelling en alle uitleveringen van de afgewerkte producten gebeuren sowieso allemaal per vrachtwagen.	De gemeenteweg Ten Hove is in het mobiliteitsplan van Avelgem ingedeeld als een lokale weg type 3. De hoofdfunctie van deze weg is verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen (erffunctie), hier primeert de verblijfsfunctie. De weg kent enkel bestemmingsverkeer, het overige verkeer wordt geweerd. In de huidige situatie wordt de straat Ten Hove enkel gebruikt voor bestemmingsverkeer, er is geen doorgaand verkeer die gebruik maakt van deze gemeenteweg. De verblijfsfunctie van deze weg laat echter te wensen over. Vooral de voorzieningen voor de trage weggebruiker (voetganger en fietser) kunnen geoptimaliseerd worden. In het op te maken mobiliteits- en circulatieplan (zie hoger) zal het verhogen van de verblijfsfunctie van Ten Hove meegenomen worden als één van de belangrijkste aandachtspunten. De gemaakte opmerking zal worden verwerkt in het vervolgproces van het RUP.
	Om de verkeershinder te verminderen wordt er gevraagd om de in- en uitrit ter hoogte van Ten Hove te sluiten en enkel een in- en uitrit te voorzien ter hoogte van de Kaaistraat. Dit was ook zo voorgesteld op een vergadering van 2 jaar geleden.	Zowel in de effectenbeoordeling (pg. 62) als in de toelichtingsnota (pg. 28) wordt het verplaatsen van de toegang van Ten Hove naar de Kaaistraat (recht tegenover de ingang van Clovis Matton) aangehaald als een ‘behoefte op korte termijn’. Om er zeker van te zijn dat dit op korte termijn zal gerealiseerd worden, zal het realiseren van deze toegang én het sluiten van de toegang ter hoogte van Ten Hove, opgenomen worden als één van de voorwaarden voor het verkrijgen van een nieuwe vergunning. De gemaakte opmerking zal worden verwerkt in het vervolgproces van het RUP.
	De uitbreidingen van het bedrijf hebben een negatieve impact op het fietstoerisme in de streek.	Langsheen het bedrijf (op de Kaaistraat) loopt het jaagpad die door verschillende type fietsers gebruikt wordt; zowel fietsers voor woon-werkverkeer (onderdeel van de fietssnelweg op het jaagpad langs de Schelde) als recreatieve fietsers (getuige daarvan een aantal routes die op deze locatie passeren, zoals de Eddy Merckx fietsroute). Om dit fietsverkeer te ondersteunen en aan te moedigen moet het gebruikskomfort en de veiligheid van deze passage ten allen tijde zo hoog mogelijk gehouden worden. Het beperken van de hinder voor de fietsers wordt meegenomen in het mobiliteitsplan en de inrichtingsschetsen van het bedrijf. Zo voorzag het bedrijf reeds een vrachtwagenparking op eigen terrein zodat deze niet (lang) hoeven te stationeren op de Kaaistraat (kant Schelde arm). Deze is gesitueerd naast de bedrijfswoning, ter hoogte van de huidige (en af te sluiten) toegang tot het bedrijf. De gemaakte opmerking zal worden verwerkt in het vervolgproces van het RUP.

Nieuwe weegbrug	Volgens de plannen wordt een nieuwe weegbrug voorzien. Zal deze nieuwe weegbrug enkel gebruikt worden voor de interne diensten van Molens T'Kindt, of zullen ook de externe bedrijven hier gebruik van maken, hetgeen nog meer verkeer genereert.	De nieuwe weegbrug zal uitsluitend gebruikt worden voor de diensten van het bedrijf zelf, externe vrachtwagens zullen geen gebruik kunnen nemen van deze weegbrug. Dit is ook zo doorgesproken met het bedrijf en zal opgenomen worden in de voorschriften van het RUP. De gemaakte opmerking zal worden verwerkt in het vervolgproces van het RUP.
Planologische keuze om uitbreidingen richting de Schelde en de Kaaistraat te voorzien	Uitbreidingen zouden worden voorzien richting de Kaaistraat en de Schelde. Nu staat er op de planning dat de uitbreiding wordt voorzien richting Ten Hove.	In het structuurplan van de gemeente wordt in het richtinggevend gedeelte (pg. 26) opgenomen dat de watergebonden bedrijvigheid rond de oude Schelde-inham aan de Kaaistraat en de Scheldekaai kan behouden blijven als economische pool van Kerkhove mits er voldoende aandacht wordt geschonken aan de verenigbaarheid met de woonomgeving. De grens van deze watergebonden bedrijvigheid wordt vastgelegd op de gemeenteweg Ten Hove, eventuele uitbreidingen mogen dus niet verder komen dan deze gemeenteweg. In het scenario van het planologisch attest zijn de hoogste uitbreidingen reeds voorzien richting de oude Schelde-inham en de Kaaistraat. Doch dient er bij verder onderzoek nagedacht te worden over een directere afbouw richting de woonomgeving ten noorden en ten oosten van het bedrijf. Hierdoor zal de visuele impact (bv. schaduw) van de eventuele uitbreidingen verkleinen. De gemaakte opmerking zal worden verwerkt in het vervolgproces van het RUP.
Geluidsoverlast	Er is geluidsoverlast, zowel van het verkeer als van de activiteiten van het bedrijf zelf. Bij warm weer worden na 18 h de deuren en/of poorten opengezet waardoor het geluid erger wordt. Er is de laatste tijd een blijvend botsend of basgeluid. Een uitbreiding van de activiteiten zal de geluidsoverlast enkel doen toenemen.	In de afgelopen jaren werden er meerdere klachten ontvangen omtrent geluidshinder. Bij een geluidsmeting in 2014 werden overschrijdingen van de geluidsnormen vastgesteld. Hierop voerde het bedrijf een aantal geluidssaneringsmaatregelen door. Deze omvatten o.a. het plaatsen van geluidswerende roosters en schermen. Sinds deze maatregelen (2016) zijn er geen klachten meer geuit t.a.v. Departement Omgeving - Afdeling Handhaving of de milieudienst van Avelgem. Zoals opgenomen in de effectenbeoordeling zal dit planningsinitiatief geen toename van geluidshinder veroorzaken gezien de uitbreiding vooral gericht is op de stockage van goederen. Bovendien zouden deze nieuwe (beter geïsoleerde) volumes ervoor kunnen zorgen dat het geluid beter gebufferd wordt. In kader van de eerste raadpleging gaven meerdere buurtbewoners aan dat de geluidshinder toeneemt wanneer de deuren en poorten worden opengezet bij warmer weer. Deze maatregel wordt uiteraard genomen om de werkplek van de arbeiders ook in warm weer wat aangenamer te maken. In de nieuwe volumes die het bedrijf wenst te voorzien kan er beter nagedacht worden over luchtcirculatie en afkoeling bij warm weer. Door het voorzien van nieuwe volumes kunnen een aantal van deze geluidsproblemen dus worden opgelost. Deze nieuwe volumes zijn niet enkel beter geïsoleerd maar door de plaatsing van deze nieuwe volumes rondom het productievolume, neemt de geluidshinder afkomstig van deze productie eenheid af. Naast de locatie van deze volumes, de hoogte en het materiaalgebruik, zal de isolatie en verluchting van de nieuwe gebouwen meegenomen worden in de inrichtingsstudies en de voorschriften van het RUP. De gemaakte opmerking zal worden verwerkt in het vervolgproces van het RUP.
	De geluidsnormen werden meermaals overschreden, bijvoorbeeld door het stationair draaien van de vrachtwagens voor vertrek ('s morgens om 4 h 30 - 5 h, het claxonneren van vrachtwagenbestuurders, het slaan van de gummihamer op de silotank van de bulkwagens...). Het aantal decibels, geproduceerd door de afzuiging op het dak van de molen (zonder rekening te houden met een piek door in- en uitrijdende vrachtwagens) wordt overdag overschreden met circa 20 decibels en met 30 decibels 's avonds en 's nachts.	Indien de geluidsnormen overschreden worden dan dient men dit te melden aan de milieudienst van de gemeente Avelgem. Zo kan door middel van een gepaste handhaving de geluidshinder naar de omgeving toe gereduceerd worden naar aanvaardbare niveaus. Een RUP is een ruimtelijk planningsinstrument dat weinig of geen uitspraken kan doen over de geluidsimpact van bepaalde activiteiten en geen slagkracht omvat m.b.t. de relevante wetgeving. In de te nemen planningsopties zal steeds rekening worden gehouden met de geluidsimpact naar de omwonenden. Er is momenteel geen aanpassing vereist.
Schaduwimpact op de omliggende percelen	Op heden beperken de bestaande volumes reeds het zonlicht van een aantal woningen ten noorden en ten oosten van het bedrijf. Door de uitbreiding met nieuwe, hoge volumes zullen de schaduwrijke momenten langer en eerder op het jaar voorkomen. Het verlies aan licht betekent een verlies aan levenskwaliteit. Vooral de namiddag- en avondzon worden door de nieuwe volumes beperkt.	Zoals reeds eerder aangegeven in dit document (bij 'Planologische keuze om uitbreidingen richting de Schelde en de Kaaistraat te voorzien') zal er verder onderzoek nodig zijn om de volumes zo in te passen dat de hinder naar de bureu beperkt wordt. Door bijvoorbeeld de volumes meer te richten op de Schelde en de Kaaistraat en een directere afbouw te voorzien naar Ten Hove (zowel ten noorden van het bedrijf als ten oosten) zou de visuele hinder naar de woonomgeving kleiner moeten worden. Bovendien dient aandacht gevestigd te worden op het feit dat de totale bezetting van alle voorziene uitbreidingen t.o.v. de huidige bezetting beperkt wordt tot 75%, waardoor voor de totale bedrijfssite een V/T van max. 0,5 wordt nagestreefd. Het scenario afgebeeld in het RUP zal met andere woorden nooit op dergelijke manier volgebouwd worden. De gemaakte opmerking zal worden verwerkt in het vervolgproces van het RUP.

Groenscherm	De bestaande groenstrook tussen het bedrijf en de woonzone is zeer beperkt en niet in verhouding tot de omvang van de bedrijfsgebouwen en de exploitatie. Een uitbreiding van het groenscherm ter hoogte van Ten Hove en deze bij de verlegde buurtweg zijn noodzakelijk.	In de huidige situatie bestaat er enkel een nieuw aangeplante groenstrook tussen het bedrijf en de woning Ten Hove 10. Het betreft een relatief recente aanplant, waardoor deze jonge plantjes hun bufferende functie nog niet (volledig) kunnen opnemen. In de komende jaren zal het bufferend vermogen van deze groenstrook uiteraard verhogen. Door het verplaatsen van de toegang tot het bedrijf, van Ten Hove naar de Kaaistraat kan er ook een groenbuffer worden voorzien langs de gemeenteweg. Deze planningsoptie werd reeds besproken en positief bevonden door het bedrijf. Dit zou niet enkel het algemeen straatbeeld van de gemeenteweg verbeteren, maar ook de visuele hinder richting het bedrijf verkleinen. Zowel op het grafisch plan als in de voorschriften van het RUP zal opgenomen worden dat er een groenbuffer dient te worden voorzien langs Ten Hove, en dit over de volledige perceelsbreedte die raakt aan de gemeenteweg. De gemaakte opmerking zal worden verwerkt in het vervolgproces van het RUP.
Industrialisering van de buurt	Door de genomen planningsinitiatieven in het verleden en de huidige planningsinitiatieven verandert de woonomgeving meer en meer naar een industriezone. Dergelijk planningsinitiatief lijkt geen voorbeeld te zijn van goede ruimtelijke ordening om milieubelastende industrie verder te laten groeien vlakbij bestaande woonwijken. Dergelijke exploitatie hoort thuis in industriegebied.	Het bedrijf Molens T'Kindt kent reeds een lange geschiedenis op deze locatie. Na WO I startte de familie T'Kindt met een uitbreiding van een cichoreidrogerij en een handel in graan en bloem. Na WO II werd gestart met een eigen productie van bloem met primitieve middelen als loonmaalter. Al snel werd de dagelijkse capaciteit opgedreven tot 10 ton. Op pagina 12 van de toelichtingsnota wordt de volledige historische achtergrond van het bedrijf uiteen gedaan. Het mag duidelijk zijn dat het bedrijf op deze locatie reeds een lange geschiedenis kent, waardoor herlokalisatie geen optie is. Bovendien kan ook gesteld worden dat dit bedrijf op een goede locatie gelegen is voor wat betreft het transport over water. Door gebruik te maken van de Schelde voor de aanvoer van grondstoffen wordt het bedrijf bimodaal ontsloten. Dergelijk gebruik van de binnenwaterwegen voor goederentransport heeft op heel wat vlakken voordelen (minder transport over de weg betekent bijvoorbeeld minder CO2-emissie en minder files) waardoor dit gebruik dan ook wordt aangemoedigd. Door middel van het uitproberen van verschillende inrichtingsalternatieven (zoals eerder ook aangegeven) wordt er getracht om de impact op de omliggende woonomgeving te minimaliseren. Er is momenteel geen aanpassing vereist.
Waardevermindering eigendommen rondom het bedrijf	Alle voordien opgesomde effecten (geluidshinder, schaduwimpact, mobiliteit...) genereren een minwaarde voor de eigendommen rondom het bedrijf Molens T'Kindt.	Met dit ruimtelijk uitvoeringsplan wenst de gemeente de effecten op een uitbreiding van het bedrijf zo klein mogelijk te houden voor de omwonenden. Door de verschillende nieuwe volumes zo te schakelen (en af te toetsen via een schaduwstudie) en een mobiliteitsplan op te maken, worden deze effecten zo klein mogelijk gehouden.
Plangebied RUP	Het huidige RUP omvat maar een beperkt gebied en toont geen visie van de gemeente voor de omliggende industriegebieden in Kerkhove. Het voorliggend RUP verbreekt het ruimtelijke instrumentarium.	In huidige situatie wordt de planologische situatie bepaald door een BPA en het gewestplan (een BPA vervangt immers geen gewestplan zoals een RUP doet). Door het opmaken van een RUP wordt de planologische situatie vereenvoudigd gezien er slechts één planningsinstrument meer geldt. In plaats van het ruimtelijk instrumentarium te verbreeken wordt deze door dit planningsinitiatief dus vereenvoudigd. Door bovendien niet enkel het bedrijf op te nemen in het plangebied van het RUP maar ook de woningen ten oosten van het bedrijf, wordt het volledige BPA vervangen en kunnen de effecten op de woningen beter ingeschat worden. Er is momenteel geen aanpassing vereist.
Bouwmogelijkheden voor de onbebouwde percelen ten oosten van het bedrijf	In het oosten van het plangebied (die in het BPA ingekleurd is als een zone voor wonen in ruime zin) zijn er een aantal onbebouwde percelen. Veranderen de uitbreidingsplannen van het bedrijf Molens T'Kindt iets aan de bouwmogelijkheden van deze percelen?	Het is niet de bedoeling om de bouwmogelijkheden binnen de zone voor wonen in ruime zin (zoals in huidig BPA) te wijzigen. Er kunnen nog steeds woningen worden gebouwd, verbouwd, uitgebreid... Zoals ook eerder aangegeven werd deze zone opgenomen in het plangebied van het RUP om de effecten van de uitbreidingsmogelijkheden van het bedrijf beter te kunnen inschatten op de omgeving. Er is momenteel geen aanpassing vereist.

9.2. ADVIEZEN VAN OVERHEIDSINSTANTIES TIJDENS ADVIESPERIODE VAN EERSTE RAADPLEGING

In onderstaande tabel worden de schriftelijke adviezen van de overheidsinstanties tijdens de adviesperiode kort samengevat en wordt omschreven hoe hiermee zal worden omgegaan:

INHOUDELIJKE OMSCHRIJVING ADVIES	HOE OMGAAN MET DEZE REACTIE?
GECORO: de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening geeft een positief advies omtrent de startnota. Volgende punten dienen wel nog worden uitgewerkt en onderzocht: • Invulling van de verschillende volumes optimaliseren/verfijnen om de impact op schaduw en mobiliteit op de omwonenden te minimaliseren, in overleg met het bedrijf. • Alle mogelijke ontsluitingen richting gewestwegen, rekening houdend met de verkeersstromen van het aanpalend bedrijf Limagrain.	De verschillende planningsopties worden in het verdere planningsproces verder uitgewerkt en verduidelijkt. Door het opmaken van een mobiliteitsplan en het verder schakelen van de verschillende volumes is het de wens van het gemeentebestuur om de schaduw- en mobiliteitsimpact voor de omwonenden te minimaliseren. Zowel de parkeerdruk als de integratie van de bebouwingsmogelijkheden in het park zijn twee parameters die meegenomen worden in de afweging van de verschillende opties. Dit wordt verder onderzocht in het voorontwerp van het RUP.
Deputatie Provincie West-Vlaanderen: in het verdere verloop van het geïntegreerde planningsproces is het van belang dat met volgende elementen wordt rekening gehouden: • Er dienen bij voorkeur meerdere inrichtingsalternatieven te worden voorzien waarbij er wordt onderzocht of de impact op de nabijgelegen woonomgeving kan beperkt worden. • Bij deze inrichtingsalternatieven dient er rekening te worden gehouden met het materiaalgebruik alsook de kleur van de gebouwen.	De verschillende inrichtingsalternatieven worden onderzocht in het verdere planningsproces van het RUP. De verschillende parameters (schaduwimpact, mobiliteitsimpact, geluidshinder en het inpassen van de volumes in de omgeving (ondermeer door het materiaalgebruik van de volumes)) worden meegenomen in de afweging van de verschillende opties. Dit wordt verder onderzocht in het voorontwerp van het RUP.
Departement Mobiliteit & Openbare Werken: bij verdere inrichtingsalternatieven dient er rekening te worden gehouden met het verkeer komende vanaf de projectsite naar de straat Ten Hove en de zwakke weggebruikers komende vanaf de buurtweg.	In de opmaak van het mobiliteitsplan zullen zowel de verkeersbewegingen van het zwaar verkeer als deze van de trage weggebruiker meegenomen worden. De opzet van het mobiliteitsplan ligt er net in de veiligheid van deze zwakke weggebruiker te verhogen, bv. door middel van infrastructurele ingrepen. Dit wordt verder onderzocht in het voorontwerp van het RUP.
Departement Mobiliteit & Openbare Werken: het Departement heeft nog volgende opmerkingen/aanpassingen op de effectenbeoordelingen: • De Scheldekaai dient te worden gevrijwaard van stilstaande vrachtwagens. Er dient een wachtruimte te worden voorzien op het terrein zelf. • Waar zal de vrachtwagenparking worden voorzien? • Op pagina 61 wordt enerzijds gerekend met aanvoer van vrachtwagens/dag en anderzijds bij de afvoer met ritten/dag. Kan dit beschouwd worden als dezelfde definitie op vlak van verkeersgeneratie?	In het op te maken mobiliteitsplan zullen (zoals hierboven ook aangegeven) de verkeersbewegingen en de parkeervoorzieningen voor zwaar verkeer opgenomen worden. Het is de betrachting om het fietsverkeer langsheen de Kaaistraat zo min mogelijk te storen, vandaar dat er een uitbreiding van de bestaande vrachtwagenparking zal worden voorzien op de hoek van de Kaaistraat (parallel aan de Schelde-inham) en de Kaaistraat (haaks op de Schelde-inham). Op heden is deze zone in het BPA ingekleurd als zone voor groenaanleg. Deze groenaanleg wordt ruimschoots gecompenseerd door het aanleggen van een ruime buffer langsheen Ten Hove. Door de parking uitsluitend bereikbaar te maken via interne wegenis, wordt deze volledig aan het straatbeeld onttrokken. Dit zal het straatbeeld van Ten Hove en de Kaaistraat ten goede komen. Er is momenteel geen aanpassing vereist. Het klopt dat beide formuleringen dezelfde verkeersgeneratie omvatten. In de effectenbeoordeling werden aanpassingen uitgevoerd waarbij nu telkens “ritten/ dag” aangewend wordt.

Vlaamse Milieumaatschappij: het project wordt voorwaardelijk gunstig geadviseerd indien rekening wordt gehouden met volgende voorwaarden: • Parking voor personenvoertuigen kunnen waterdoorlatend aangelegd worden. Parkeren van vrachtwagens dient op deze locatie verhinderd te worden. • Hemelwater voor laad- en losplaats en rijbaan voor vrachtwagens dient waterdoorlatend aangelegd te worden. Afstromend hemelwater dient ofwel te worden afgevoerd naar riolering, ofwel via KWS-afscheider worden geloosd naar een open gracht. • Een eventuele infiltratievoorziening dient te worden aangelegd als een open voorziening.	De hiernaast opgesomde punten worden meegenomen in het verdere planningsproces van het RUP en zullen deel uitmaken van de verschillende inrichtingsvoorstellen. Er is momenteel geen aanpassing vereist.
OVAM: - Een actualisatie van het eerste bodemonderzoek is noodzakelijk. - Inventarisatie van de mogelijke aanwezigheid van asbest en een mogelijke impact op de bodem is eveneens aan de orde.	De actualisatie van het bodemonderzoek werd bij het eerstvolgend overleg na de eerste raadpleging (dd. 01.10.2019) gemeld aan het bedrijf. Het spoedig verkrijgen van een nieuw bodemonderzoek is wenselijk. Echter is het (nog) niet noodzakelijk in de fase van de scoping om hierover reeds te beschikken. Er zal in de effectenbeoordeling (fase scoping) wel opgenomen worden dat een nieuw bodemonderzoek aangewezen is of, indien van toepassing, in opmaak is. Eveneens werd de wenselijkheid van de inventarisatie van mogelijke aanwezigheid van asbest aan het bedrijf gemeld. Het bedrijf gaf op dit overleg aan dat er een asbestinventaris op het bedrijf ter beschikking is. Het is de intentie om de verkregen informatie te kunnen opnemen in de fase van het voorontwerp.

