

GEMEENTE AVELGEM  
RUP MOLENS T'KINDT



juni 2022, **definitieve vaststelling**

## 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  
Fien Coysman

**in samenwerking met:**

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: dinsdag 9 november 2021
- Voorlopige vaststelling van ontwerp gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in de gemeenteraadszitting van: 20 december 2021
- Openbaar onderzoek van ontwerp gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan: van 21 januari 2022 tot 22 maart 2022
- Advies van de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening (GECORO): 10 mei 2022
- Definitieve vaststelling van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in de gemeenteraadszitting van: 27 juni 2022

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

- toelichtingsnota
- stedenbouwkundige voorschriften
- verordenend grafisch plan
- (grafisch) register plancompensatie

Alle onderdelen maken deel uit van de definitieve vaststelling door de gemeenteraad

RUP ID : 34003\_214\_00008\_00001

# INHOUDSOPGAVE

<b>1.</b>	<b>SITUERING .....</b>	<b>6</b>
1.1.	ONDERWERP VAN HET RUP	6
1.2.	LIGGING VAN HET PLANGEBIED	6
1.3.	BEGRENTING VAN HET PLANGEBIED	6
<b>2.</b>	<b>FEITELIJKE TOESTAND .....</b>	<b>9</b>
2.1.	BASISINFORMATIE	9
2.2.	BEDRIJF MOLENS T'KINDT	12
2.3.	TOESTAND VAN HET LEEFMILIEU EN DE NATUUR	16
<b>3.</b>	<b>JURIDISCHE TOESTAND .....</b>	<b>17</b>
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
<b>4.</b>	<b>PLANNINGSCONTEXT .....</b>	<b>26</b>
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
<b>5.</b>	<b>PLANNINGSOPTIES .....</b>	<b>28</b>
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
<b>6.</b>	<b>SCREENING PLAN-MER .....</b>	<b>44</b>
6.1.	ONTHEFFING PLAN-MER-PLICHT	44



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.

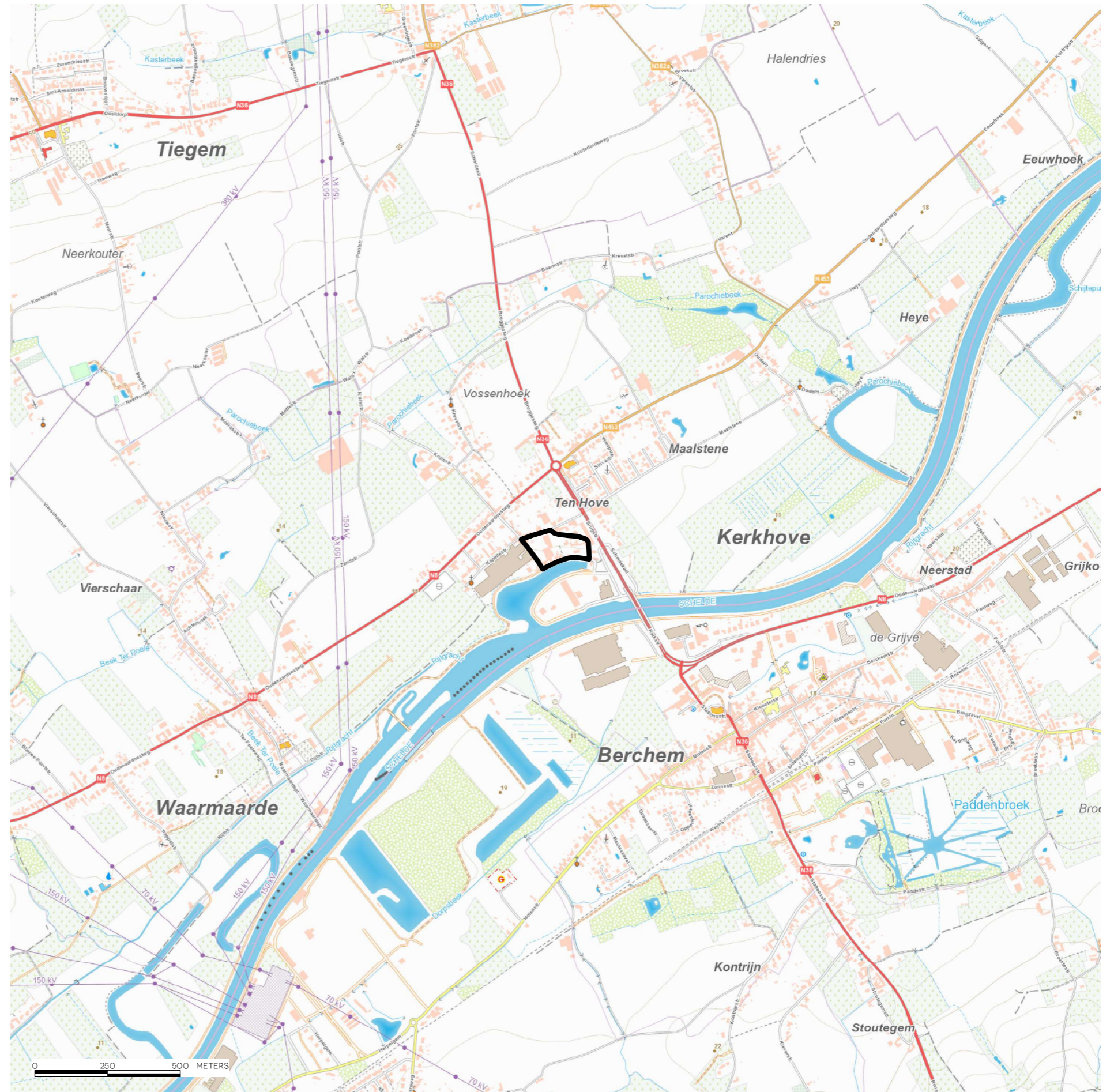
## 1.2. LIGGING VAN HET PLANGEBIED

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

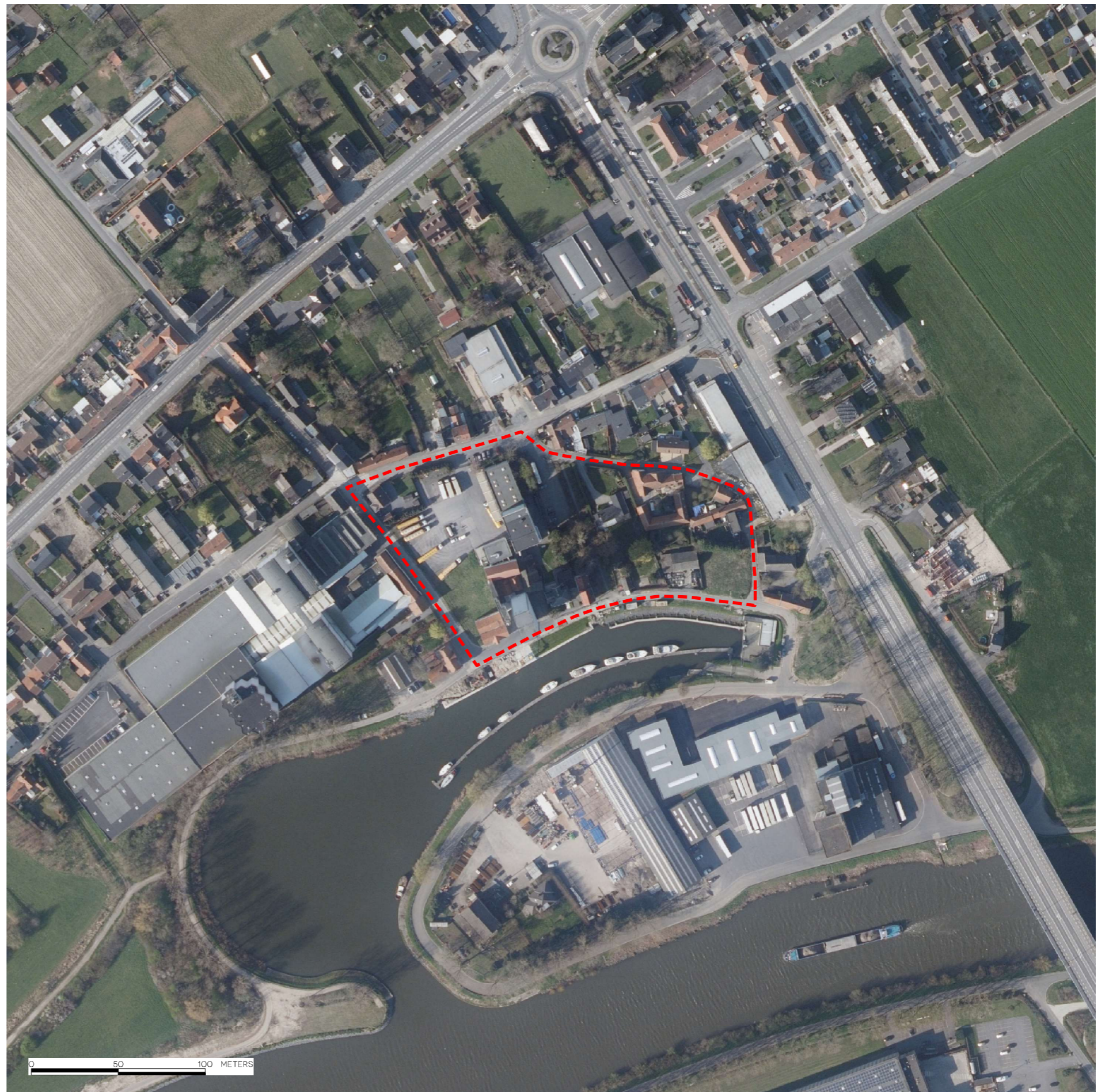
## 1.3. BEGRENZING VAN HET PLANGEBIED

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

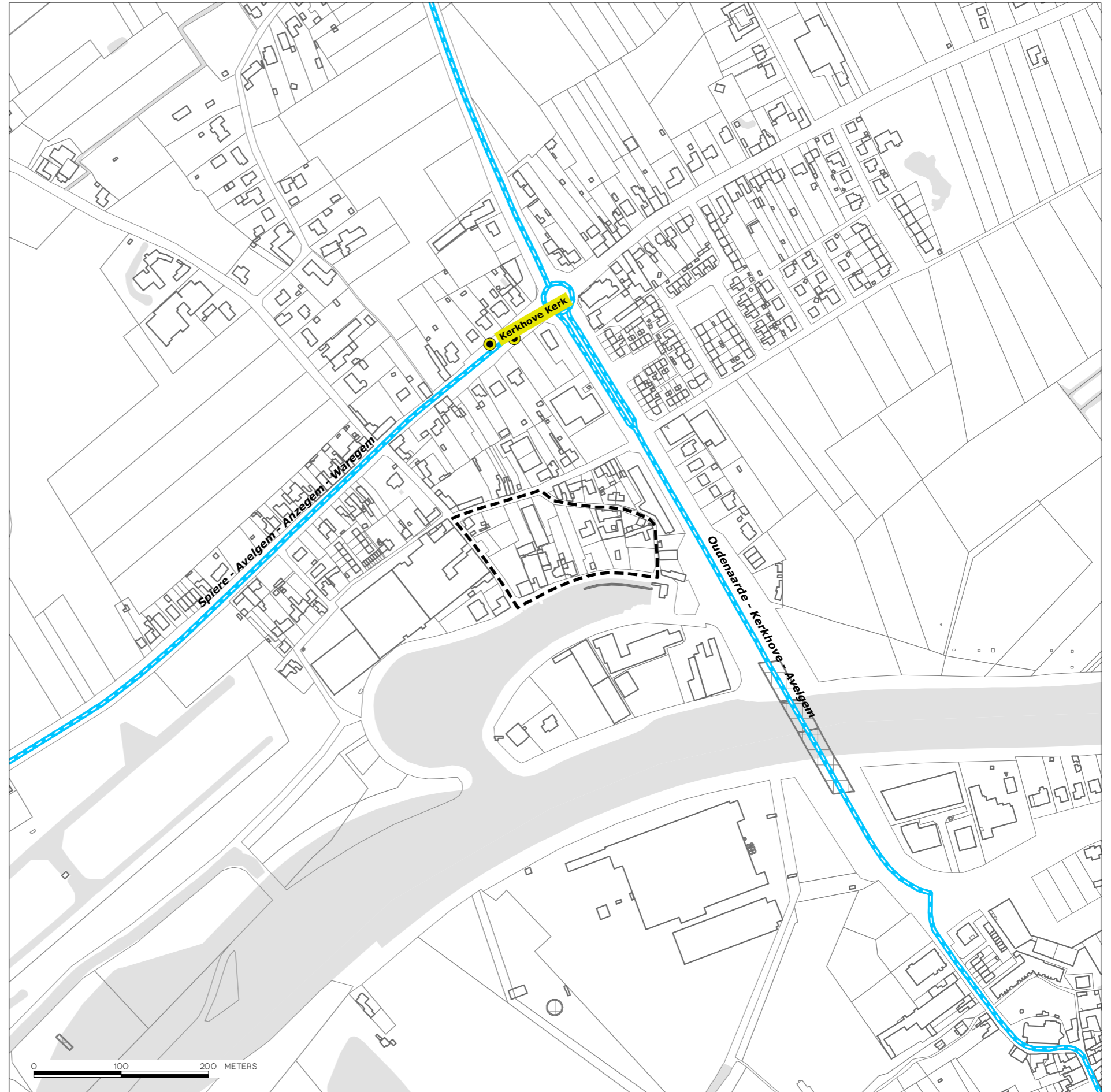
Opmerking: De woning **A** (ten noordwesten) op de hoek van de Kaaistraat en Ten Hove en de twee woningen **B** (ten zuiden) aan het water langs de Kaaistraat zijn reeds verworven door het bedrijf Molens T'Kindt.



### 2.1.1. Ontsluiting

Het bedrijf Molens T'Kindt wordt qua goedertransport 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

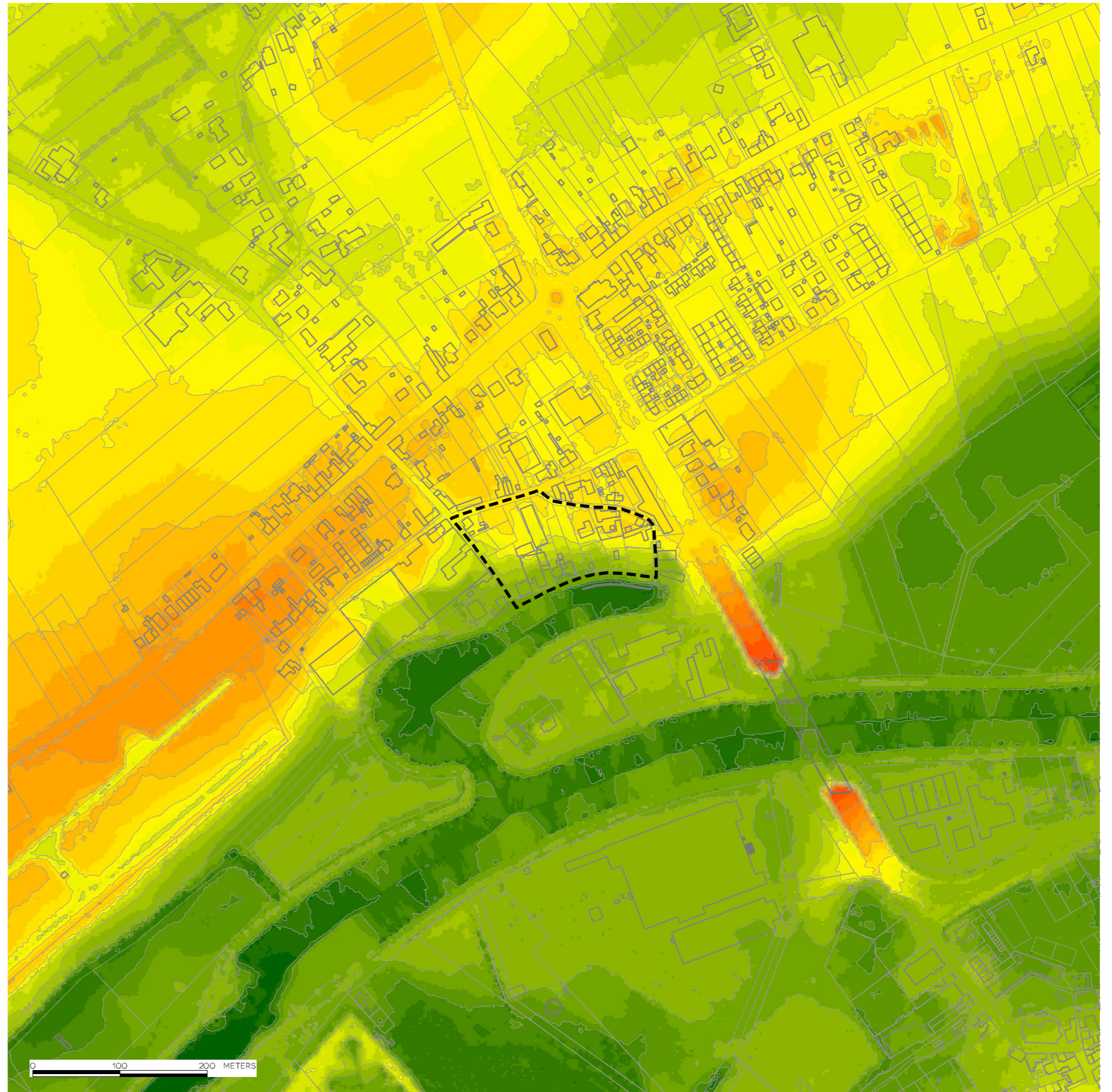
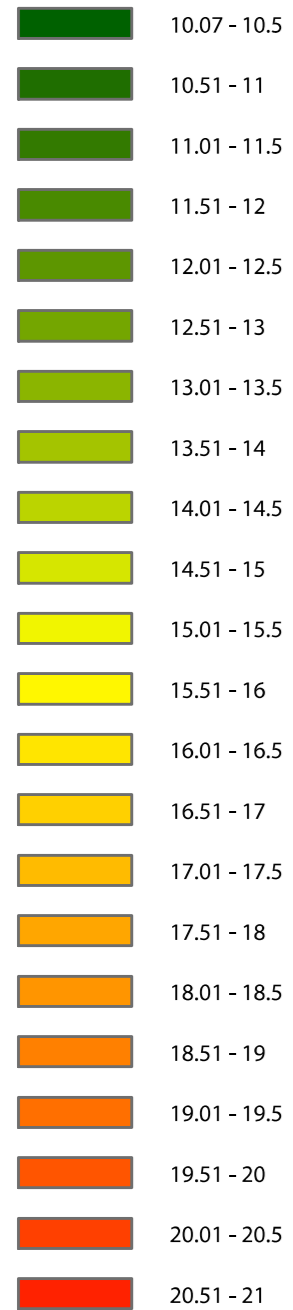
Het plangebied helt lichtjes af naar de inham van de Schelde.

### 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, opgemaakt 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 loonmaalder. Al snel werd de dagelijkse capaciteit opgedreven tot 10 ton.

In 1951 werd de molen gebruikt als industriële maalderij 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 sloopinstallatie 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 productiefloer 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:



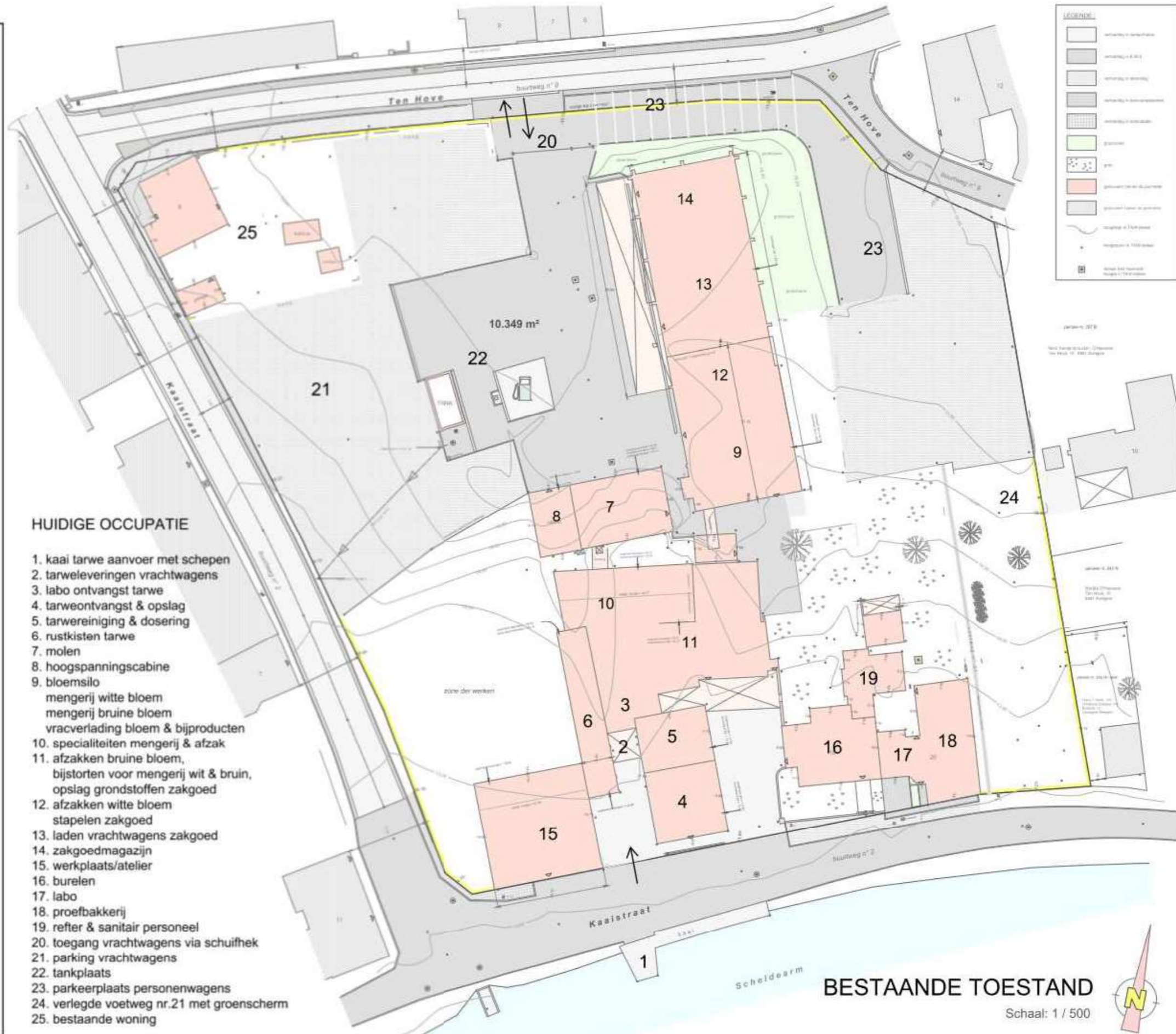
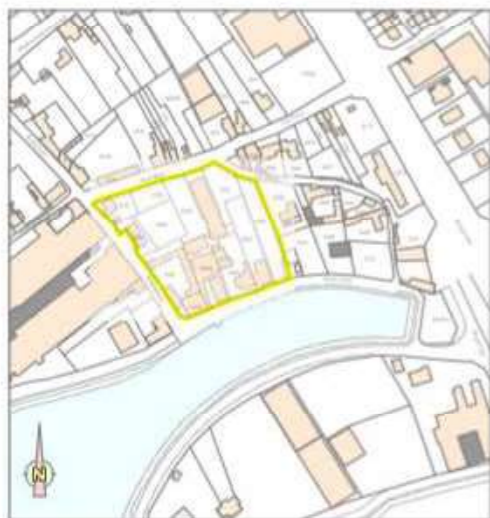
Molens 'T KINDT nv  
 Dhr. Rudo 'T KINDT, zaakvoerder  
 Kaaistraat 18,  
 B-8581 Avelgem (Kerkhove)  
 00 32 55 39 00 79  
 bart@molenstkindt.be  
 BE-0405.446.835

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
10. mengrij witte bloem
11. mengrij bruine bloem
12. vracverlading bloem & bijproducten
13. specialiteiten mengrij & afzak
14. afzakken bruine bloem, bijstorten voor mengrij wit & bruin, opslag grondstoffen zakgoed
15. afzakken witte bloem
16. stapelen zakgoed
17. laden vrachtwagens zakgoed
18. zakgoedmagazijn
19. werkplaats/atelier
20. burelen
21. labo
22. proefbakkerij
23. refter & sanitair personeel
24. toegang vrachtwagens via schuifhek
25. parking vrachtwagens
26. tankplaats
27. parkeerplaats personenwagens
28. verlegde voetweg nr.21 met groenscherm
29. 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

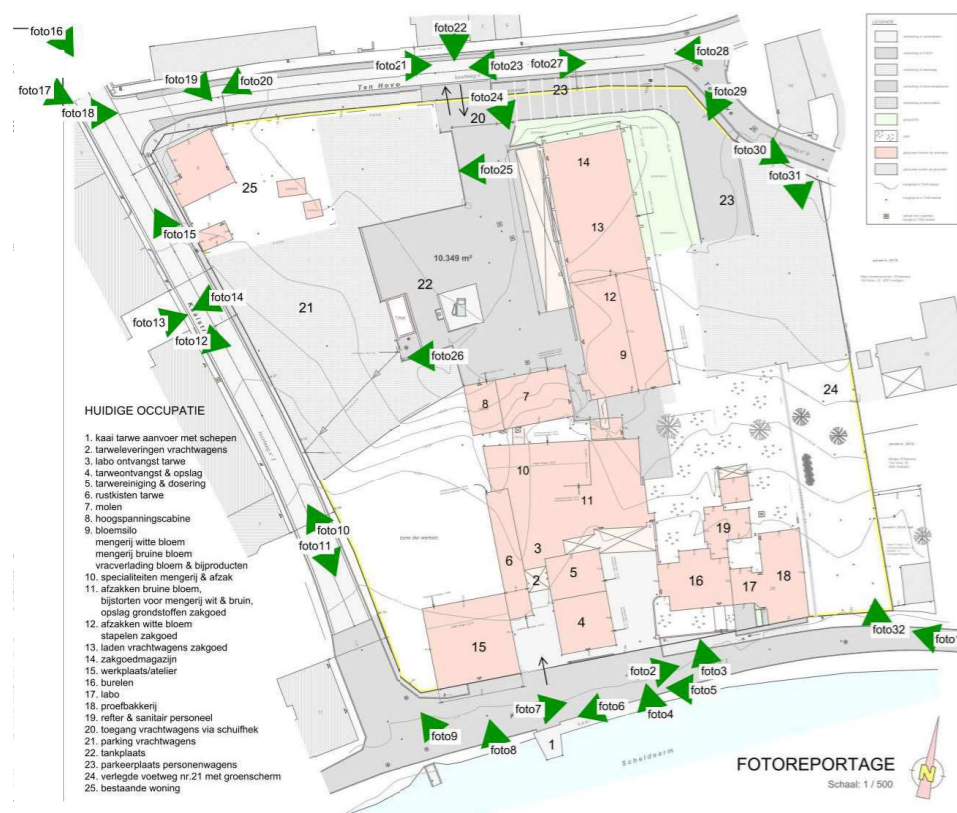




FOTO 17



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: <ul style="list-style-type: none"> <li>• woongebied</li> <li>• gebied voor milieubelastende industrieën</li> </ul>
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
Vogelrichtlijngedebied	Neen
Habitatrichtlijngedebied	
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 erfdiensbaarheidsgebieden 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:

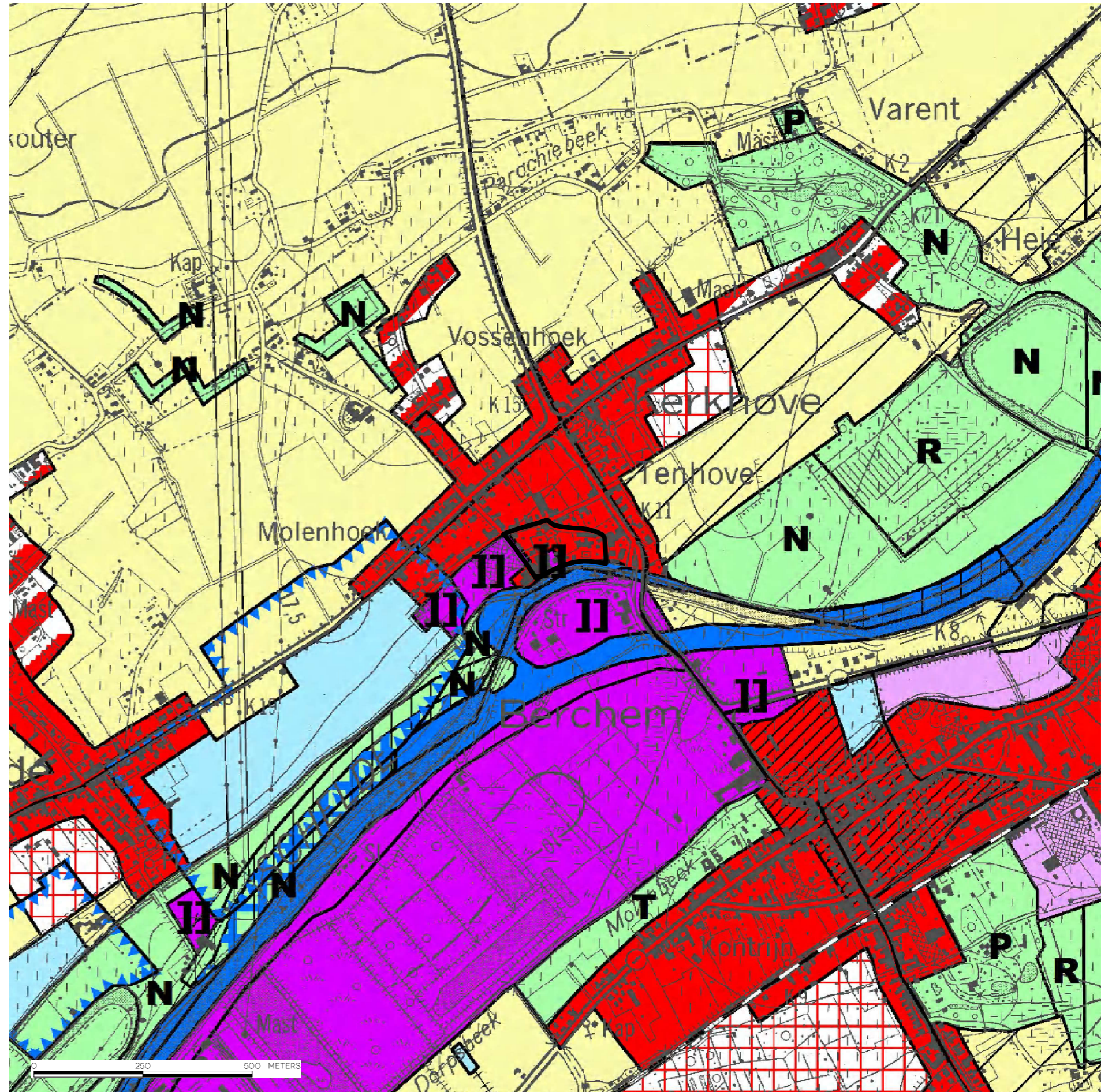
- woongebied
- gebied voor milieubelastende industrieën

#### GEWESTPLAN

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

#### LEGENDE

-  woongebieden
-  woongebieden met landelijk karakter
-  woonuitbreidingsgebieden
-  gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
-  parkgebieden
-  groengebieden
-  natuurgebieden
-  natuurgebieden met wetenschappelijke waarde of natuurrreservaten
-  agrarische gebieden
-  landschappelijk waardevolle agrarische gebieden
-  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.

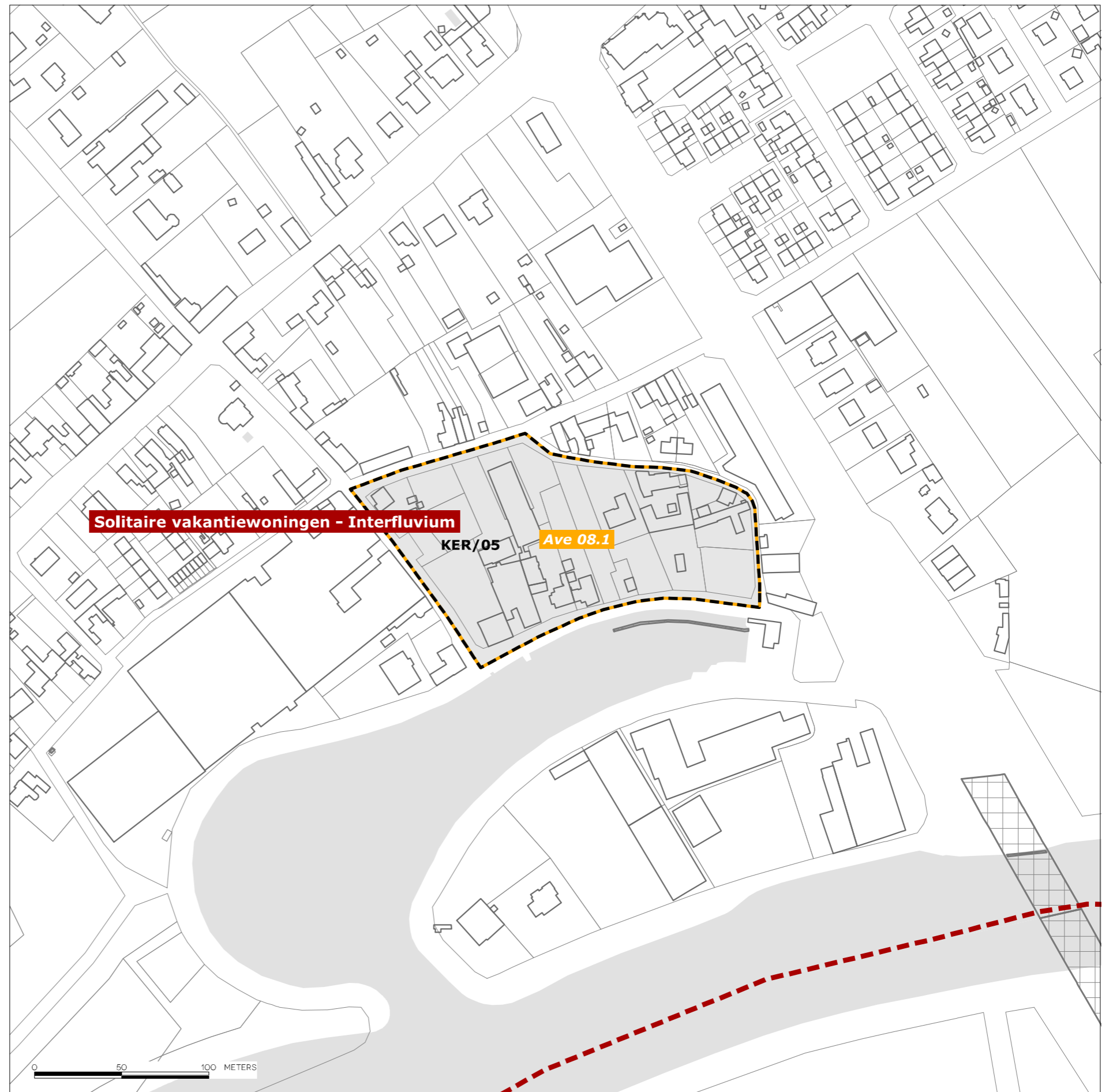
Er zijn geen gewestelijke of gemeentelijke RUP's van toepassing in het plangebied (ook niet in de omgeving).

#### 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



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
  - ZONENUMMER
  - BOUWZONE
  - MAX. BOUWHOOGTE IN METER IN DE BOUWZONES

BESTEMMINGSZONES

- 1 Zone voor wonen in ruime zin
- 2 Zone voor nijverheid
- 3 Zone met wisselbestemming
- 4 Zone voor groenaanleg
- 5 Zone voor groenscherm
- 6 Zone voor as voor doorgang van voetgangers en fietsers
- 7 Zone voor groenaanleg en parking
- 8 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 mengsilos 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 m <sup>2</sup>
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

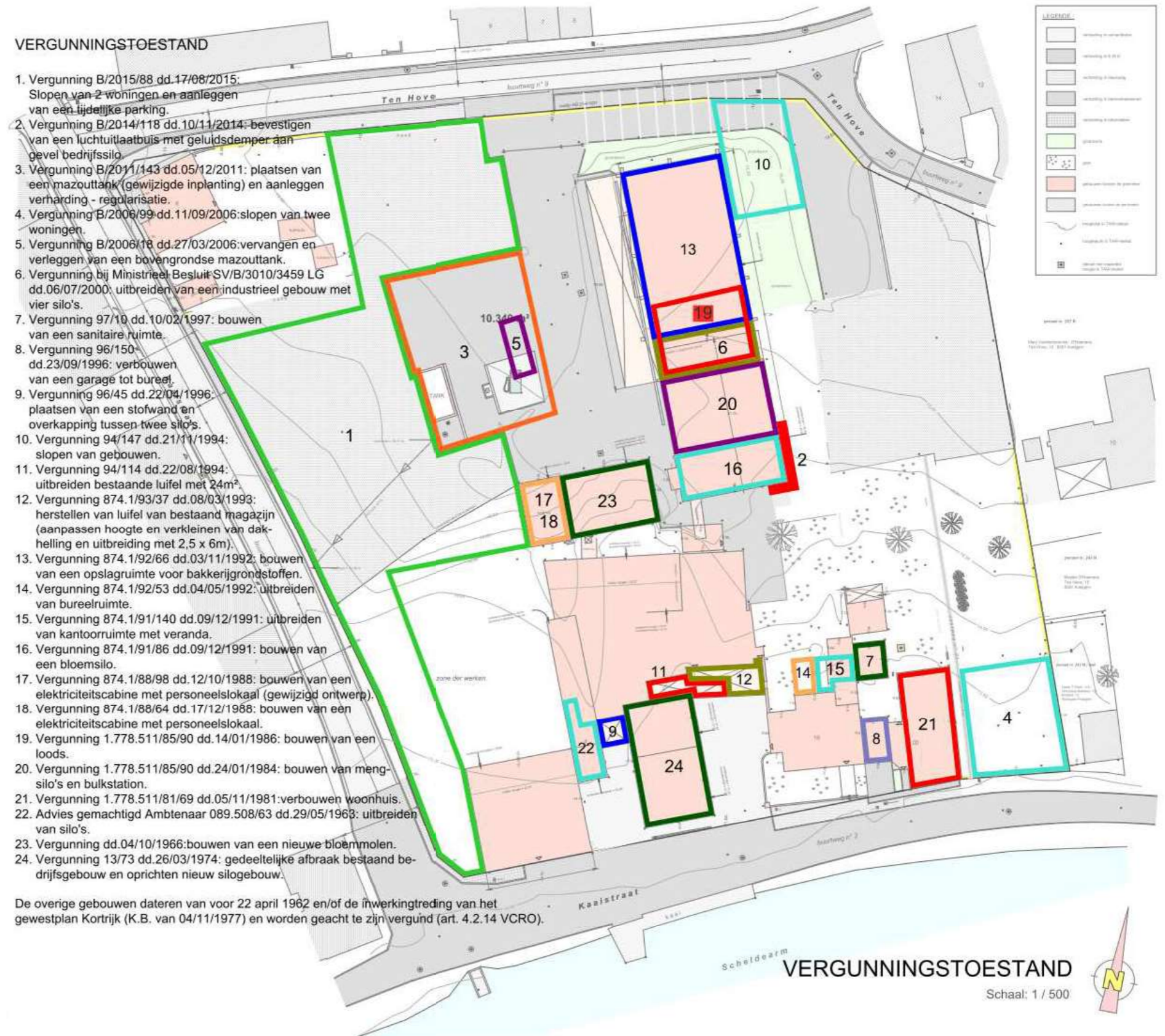
**Figuur rechts:** een overzichtsplan van de stedenbouwkundige vergunningentoestand van het bedrijf, met aanduiding van de constructies, de functies en het grondgebruik die vergund zijn of die geacht worden vergund te zijn en met aanduiding van eventuele niet-vergunde elementen.

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).

#### VERGUNNINGSTOESTAND

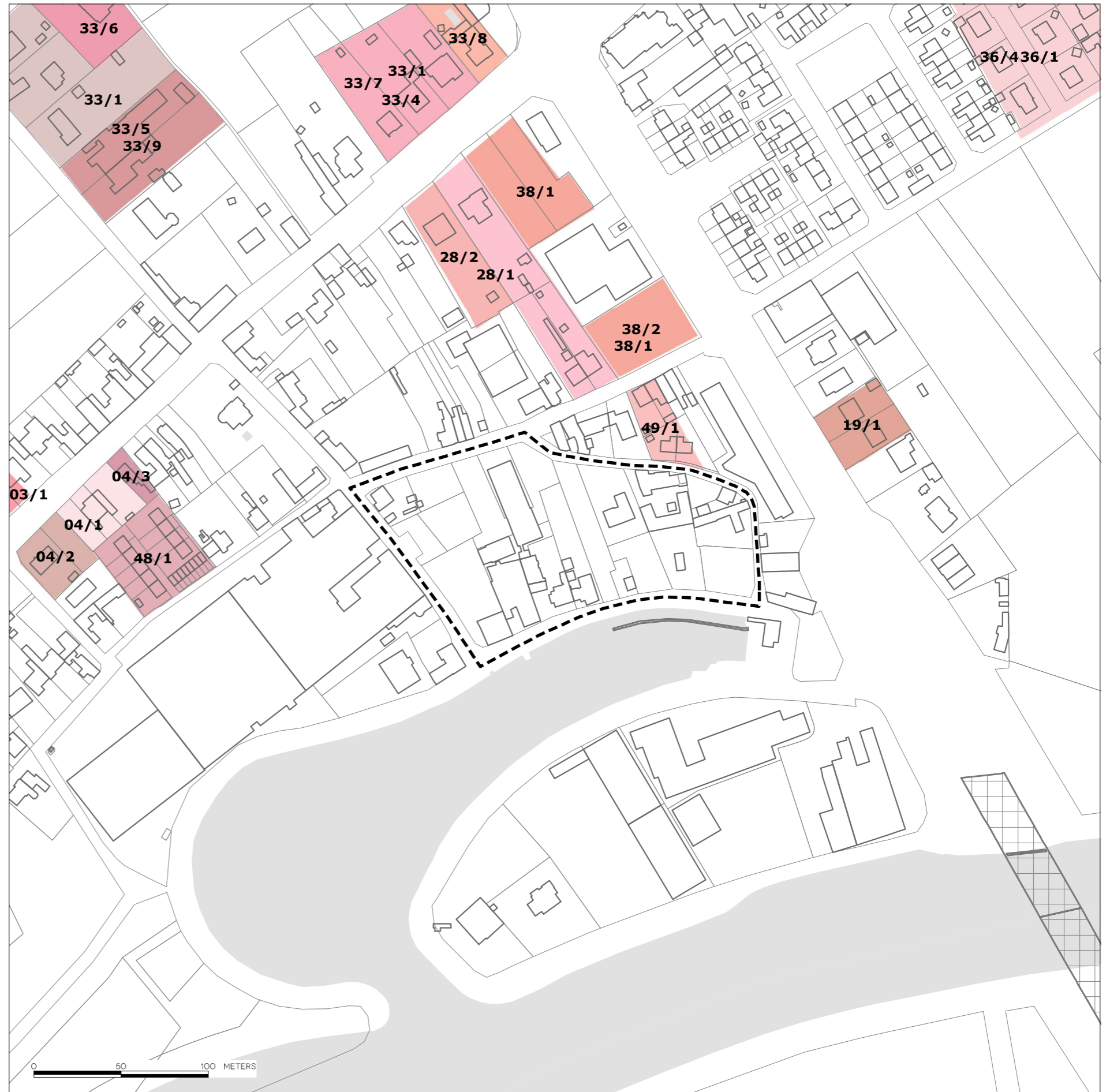
- Vergunning B/2015/88 dd.17/08/2015: Slopen van 2 woningen en aanleggen van een tijdelijke parking.
- Vergunning B/2014/118 dd.10/11/2014: bevestigen van een luchtuitlaatbuis met geluidsdemper aan gevel bedrijfssilo.
- Vergunning B/2011/143 dd.05/12/2011: plaatsen van een mazouttank (gewijzigde inplanting) en aanleggen verharding - regularisatie.
- Vergunning B/2006/99 dd.11/09/2006: slopen van twee woningen.
- Vergunning B/2006/18 dd.27/03/2006: vervangen en verleggen van een bovengrondse mazouttank.
- Vergunning bij Ministerieel Besluit SV/B/3010/3459 LG dd.06/07/2000: uitbreiden van een industrieel gebouw met vier silo's.
- Vergunning 97/10 dd.10/02/1997: bouwen van een sanitaire ruimte.
- Vergunning 96/150 dd.23/09/1996: verbouwen van een garage tot bureel.
- Vergunning 96/45 dd.22/04/1996: plaatsen van een stofwand en overkapping tussen twee silo's.
- Vergunning 94/147 dd.21/11/1994: slopen van gebouwen.
- Vergunning 94/114 dd.22/08/1994: uitbreiden bestaande luifel met 24m<sup>2</sup>.
- Vergunning 874.1/93/37 dd.08/03/1993: herstellen van luifel van bestaand magazijn (aanpassen hoogte en verkleinen van dakhelling en uitbreiding met 2,5 x 6m).
- Vergunning 874.1/92/66 dd.03/11/1992: bouwen van een opslagruimte voor bakkerijgrondstoffen.
- Vergunning 874.1/92/53 dd.04/05/1992: uitbreiden van bureelruimte.
- Vergunning 874.1/91/140 dd.09/12/1991: uitbreiden van kantoorruimte met veranda.
- Vergunning 874.1/91/86 dd.09/12/1991: bouwen van een bloemsilo.
- Vergunning 874.1/88/98 dd.12/10/1988: bouwen van een elektriciteitscabine met personeelslokaal (gewijzigd ontwerp).
- Vergunning 874.1/88/64 dd.17/12/1988: bouwen van een elektriciteitscabine met personeelslokaal.
- Vergunning 1.778.511/85/90 dd.14/01/1986: bouwen van een loods.
- Vergunning 1.778.511/85/90 dd.24/01/1984: bouwen van mengsilos en bulkstation.
- Vergunning 1.778.511/81/69 dd.05/11/1981: verbouwen woonhuis.
- Advies gemachtigd Ambtenaar 089.508/63 dd.29/05/1963: uitbreiden van silo's.
- Vergunning dd.04/10/1966: bouwen van een nieuwe bloemmolen.
- Vergunning 13/73 dd.26/03/1974: gedeeltelijke afbraak bestaand bedrijfsgebouw en oprichten nieuw silogebouw.

De overige gebouwen dateren van voor 22 april 1962 en/of de inwerkingtreding van het gewestplan Kortrijk (K.B. van 04/11/1977) en 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

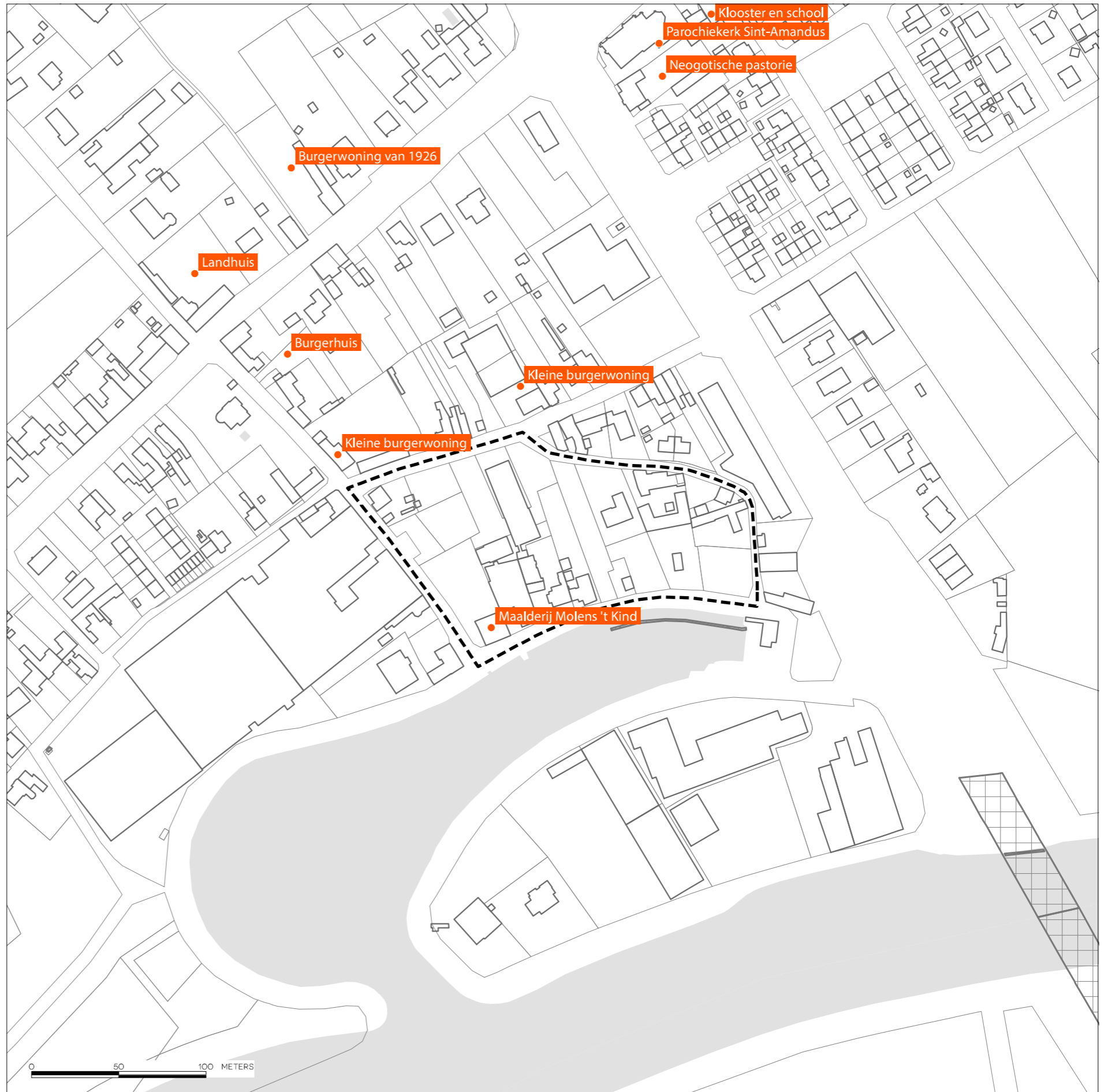
- vastgestelde relictten
- vastgestelde gehelen

#### BESCHERMD ONROEREND ERFGOED

BRON: AGENTSCHAP ONROEREND ERFGOED (GEOPUNT), MAART 2019

#### LEGENDE

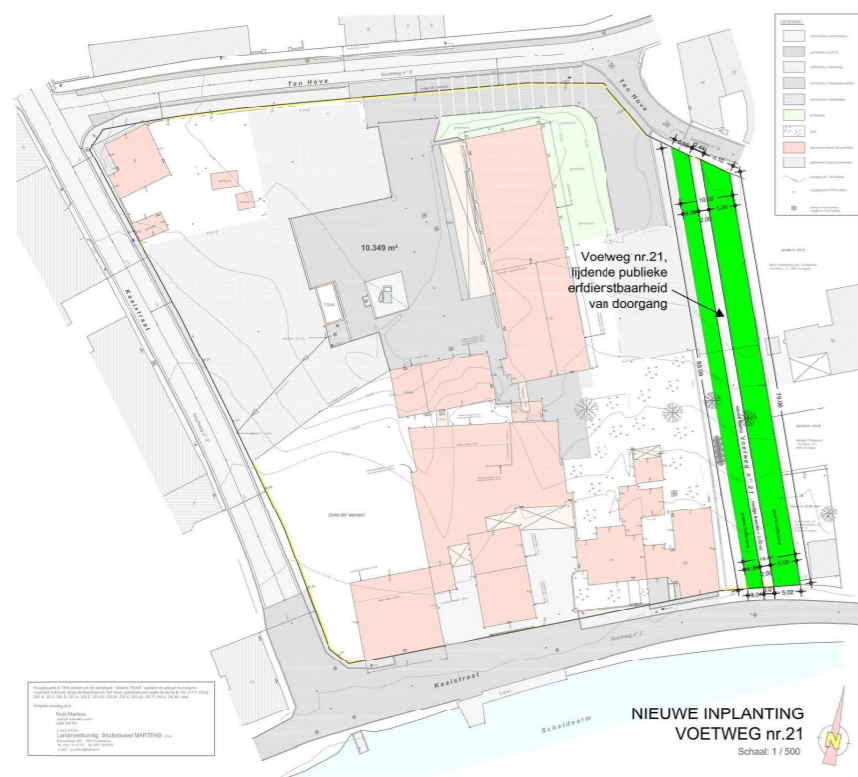
- monument
- stads- en dorpsgezichten
- cultuurhistorische landschappen



### 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

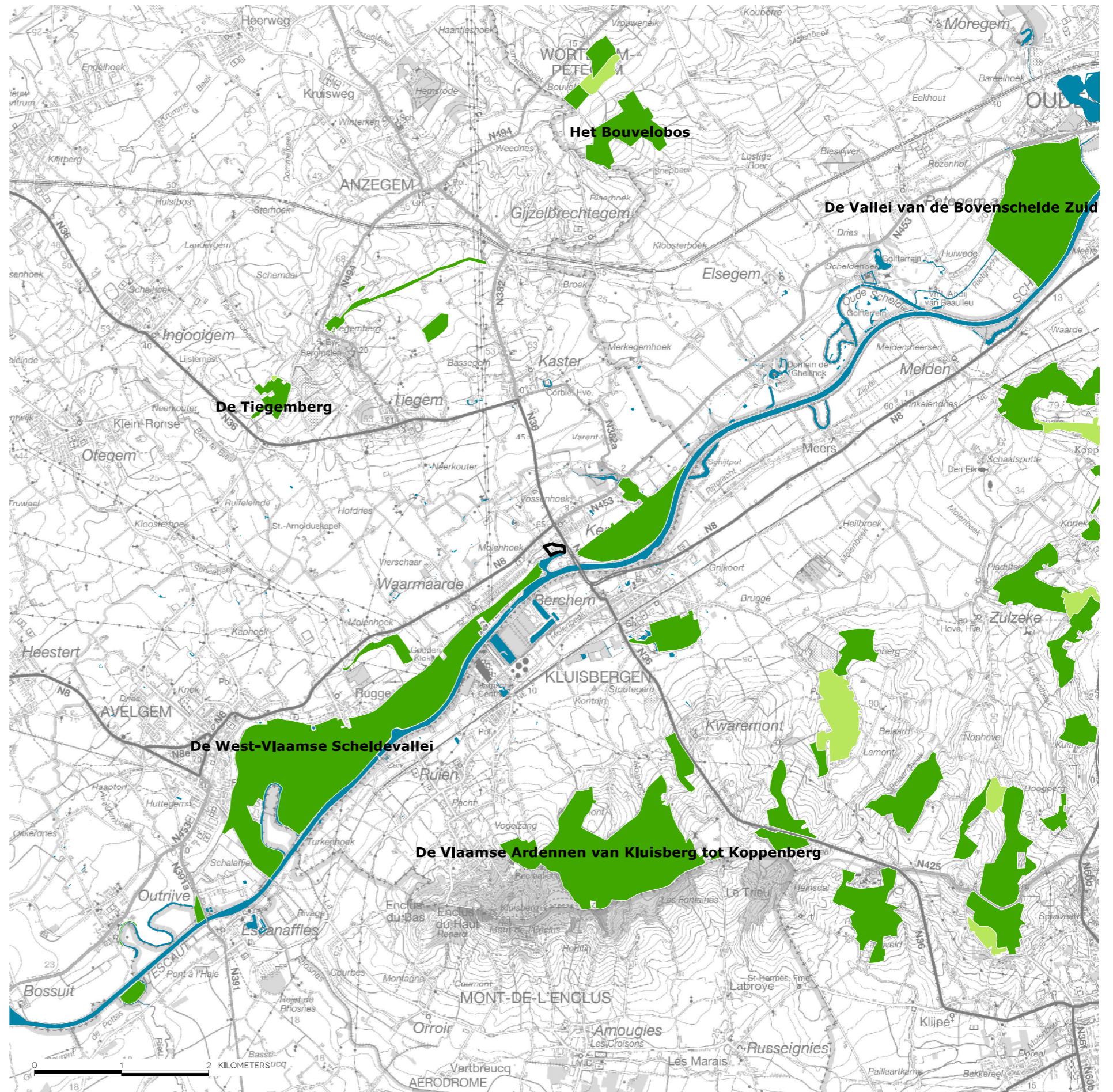




### 3.8. KWETSBARE GEBIEDEN

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 deekern 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. MOBILITEITSPLAN AVELGEM

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. 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.

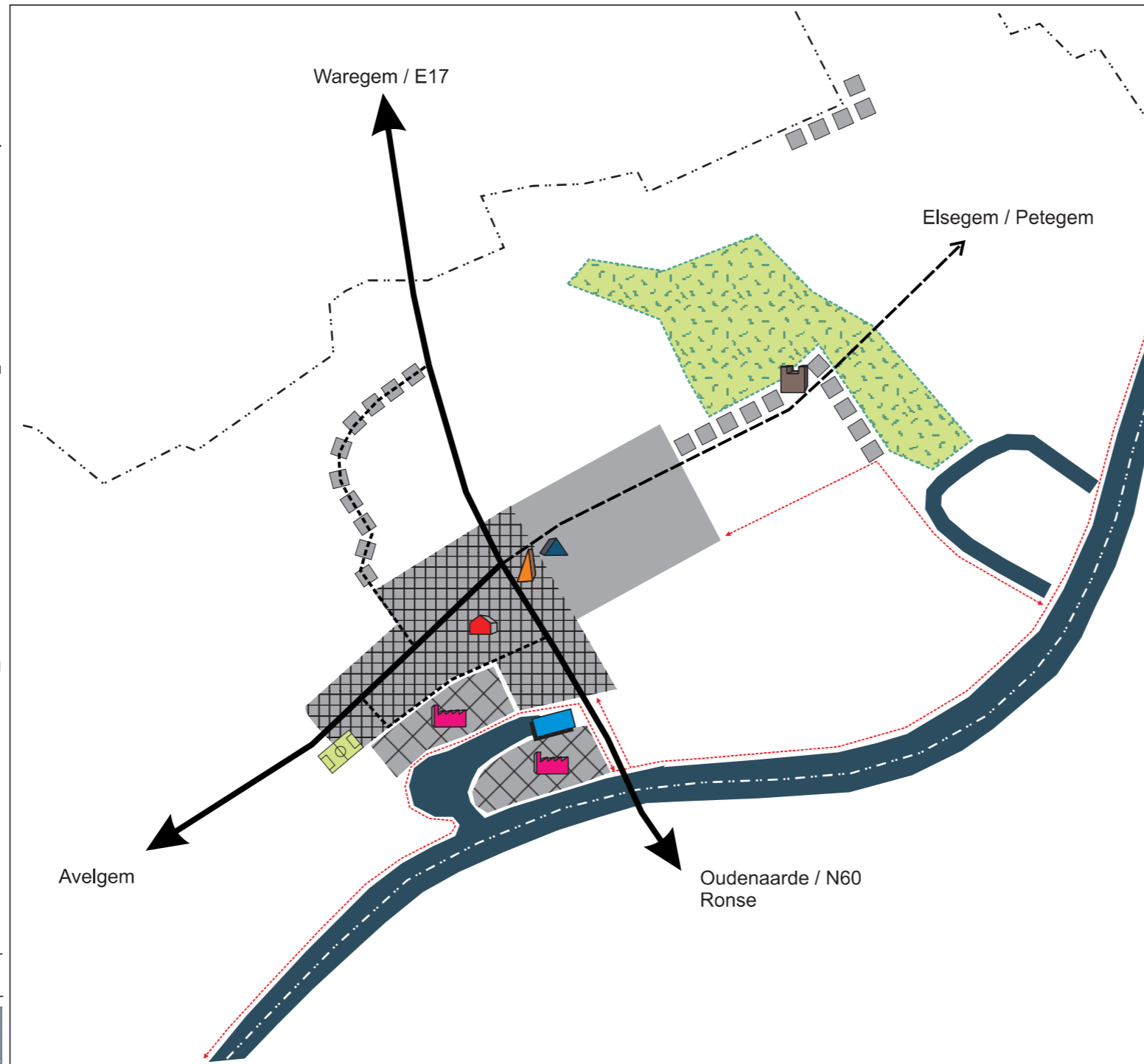
GEMEENTE AVELGEM  
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

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 steenuitlizer
  - 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 buurtwegentoes" op pag. <?>). 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



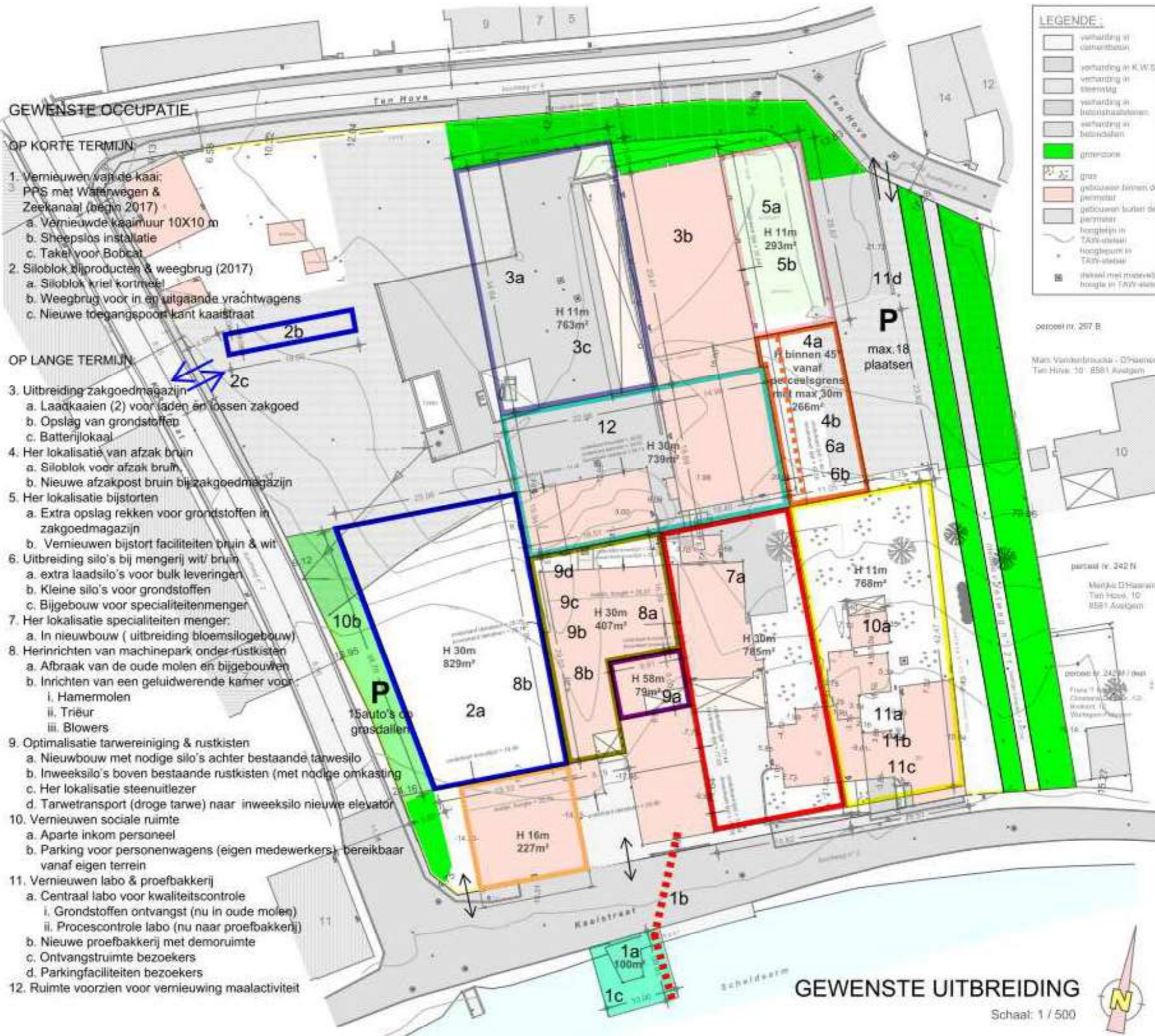
### GEWENSTE OCCUPATIE

#### OP KORTE TERMIJN

- Vernieuwen van de kaai:  
 PPS met Waterwegen & Zeekanaal (begin 2017)
  - Vernieuwde kaaimuur 10X10 m
  - Sheepsloot installatie
  - Takel voor Bobcat
- Siloblok bijproducten & weegbrug (2017)
  - Siloblok vriel korntee
  - Weegbrug voor in en uitgaande vrachtwagens
  - Nieuwe toegangspoort kant kaaistraat

#### OP LANGE TERMIJN

- Uitbreiding zakgoedmagazijn
  - Laadkaaien (2) voor laden en lossen zakgoed
  - Opslag van grondstoffen
  - Batterijlokaal
- Her lokaliseren van afzak bruin
  - Siloblok voor afzak bruin
  - Nieuwe afzakpost bruin bij zakgoedmagazijn
- Her lokaliseren 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 specialiteitmenger
- Her lokaliseren 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
    - Blowers
- Optimalisatie tarwewasinstallatie & rustkisten
  - Nieuwbouw met nodige silo's achter bestaande tarwesilo
  - Inweeksilo's boven bestaande rustkisten (met nodige omkasting)
  - Her lokaliseren steenuitlazer
  - Tarwetransport (droge tarwe) naar inweeksilo nieuwe elevator
- Vernieuwen sociale ruimte
  - Aparte inkom personeel
  - Parking voor personenwagens (eigen medewerkers), bereikbaar vanaf eigen terrein
- Vernieuwen labo & proefbakkerij
  - Centraal labo voor kwaliteitscontrole
    - Grondstoffen ontvangst (nu in oude molen)
    - Procescontrole labo (nu naar proefbakkerij)
  - Nieuwe proefbakkerij met demoruimte
  - Ontvangstruimte bezoekers
  - Parkingfaciliteiten bezoekers
- Ruimte voorzien voor vernieuwing maalactiviteit



**LEGENDE:**

- verharding of oasmentbeest
- verharding in K.W.G.
- verharding in steenslag
- verharding in betonstroken
- verharding in betonsdalen
- graszone
- gras
- gebouwen binnen de periméter
- gebouwen buiten de periméter
- hooglijn in TAV-stelsel
- hooglijn in TAV-stelsel
- detail met maximale hoogte in TAV-stelsel

perceel nr. 207 B  
 Man. Vanderbroeck - O'Haverens  
 Tulp Hoofd, 10 - 8581 Avelgem  
 perceel nr. 342 N  
 Man. J. O'Haverens  
 Tulp Hoofd, 10 - 8581 Avelgem  
 perceel nr. 242 N / deel  
 Man. J. O'Haverens  
 Tulp Hoofd, 10 - 8581 Avelgem

### 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



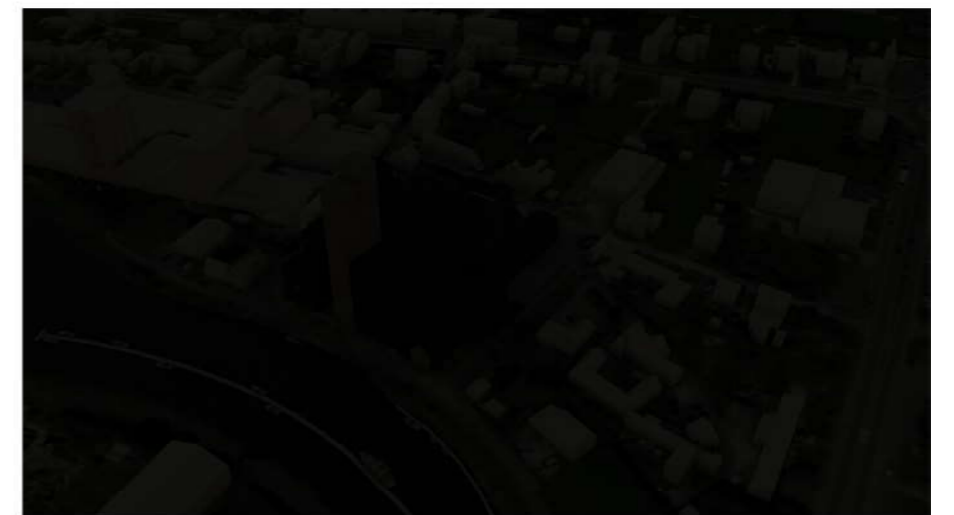
SCENARIO CONFORM BPA KAAISTRAAT - 21 DECEMBER OM 18 UUR (ZON IS REEDS ONDER)



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

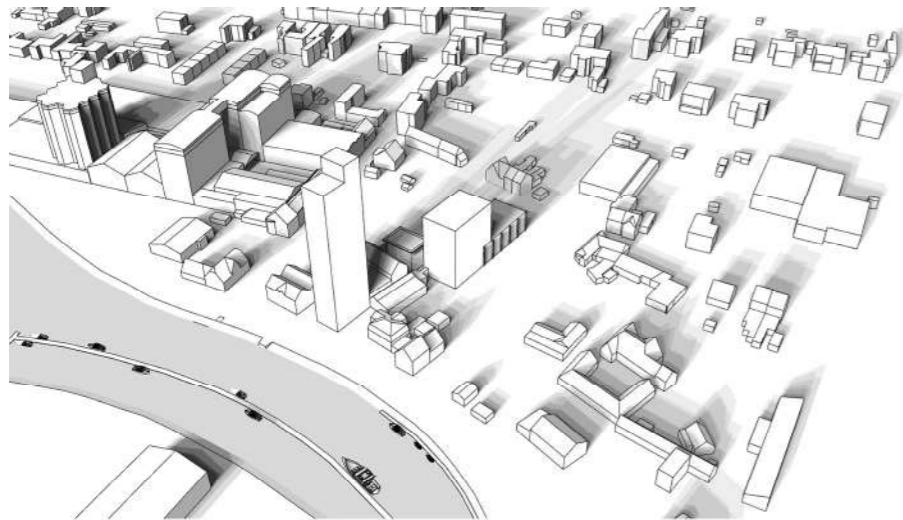
Op de pagina rechts wordt een simulatie getoond met de schaduwimpact gedurende het hele jaar en dit voor de drie scenario's (bestaande toestand - BPA Kaaistraat - planologisch attest) en voor de drie referentie-uren (12u-15u-18u).

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

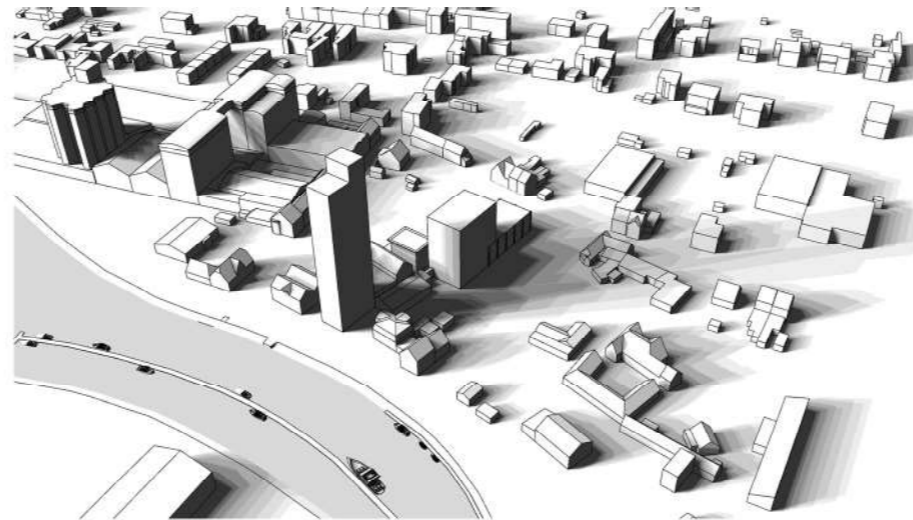
We stellen het volgende vast:

- 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.

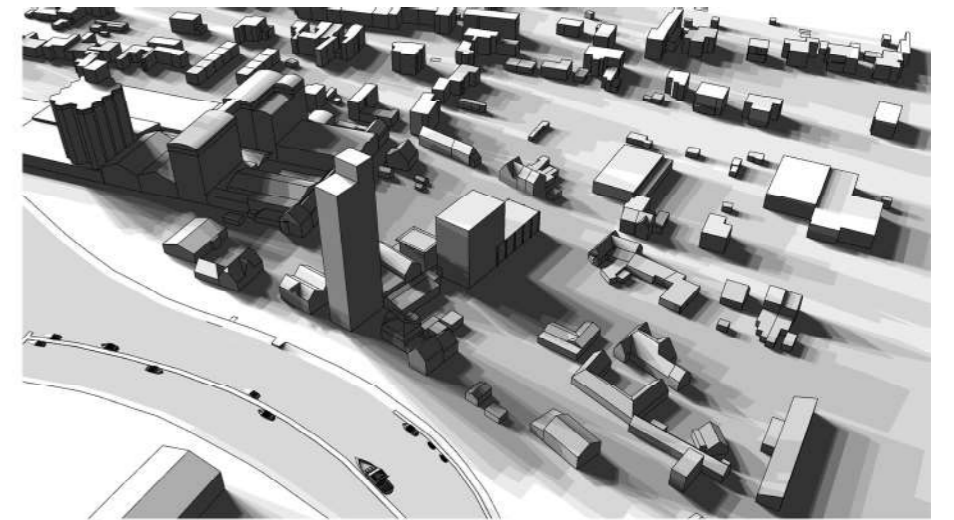
SCHADUWIMPACTSTUDIE GEDURENDE HET HELE JAAR



SCENARIO BESTAANDE TOESTAND - OM 12 UUR



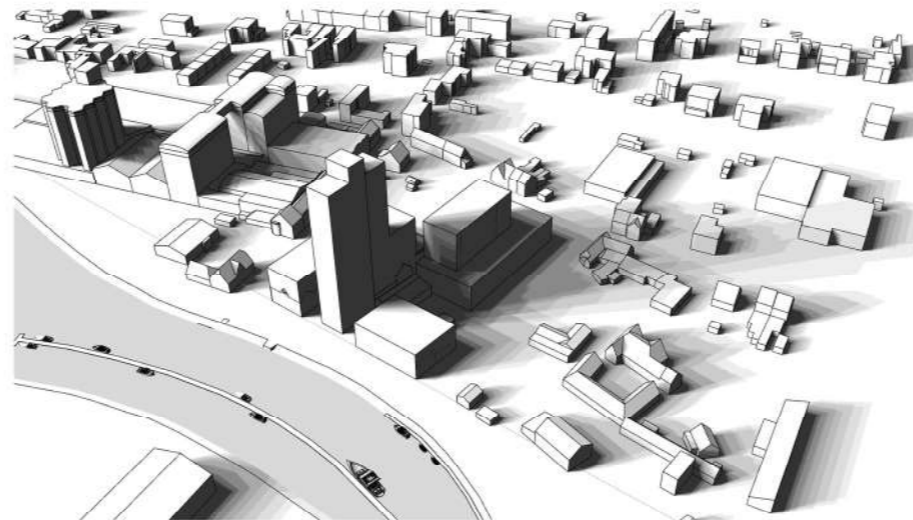
SCENARIO BESTAANDE TOESTAND - OM 15 UUR



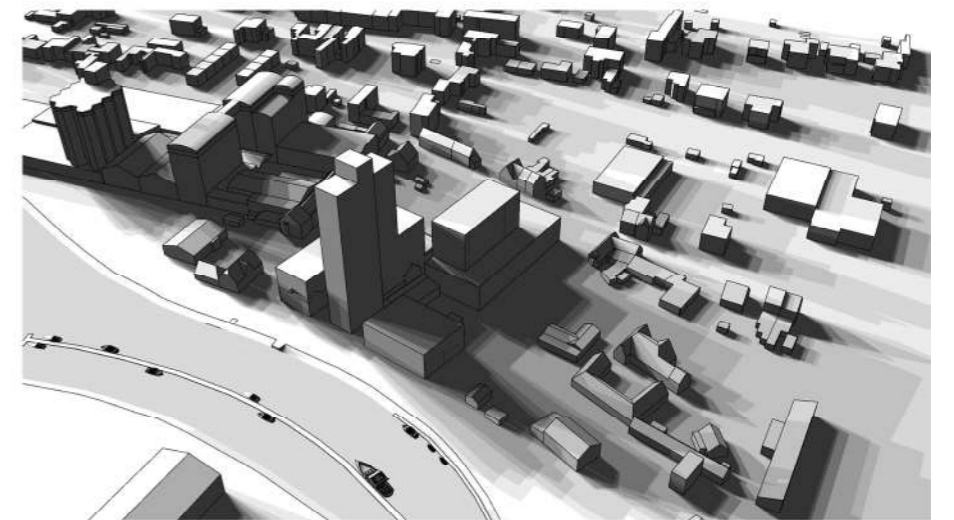
SCENARIO BESTAANDE TOESTAND - OM 18 UUR



SCENARIO CONFORM BPA KAAISTRAAT - OM 12 UUR



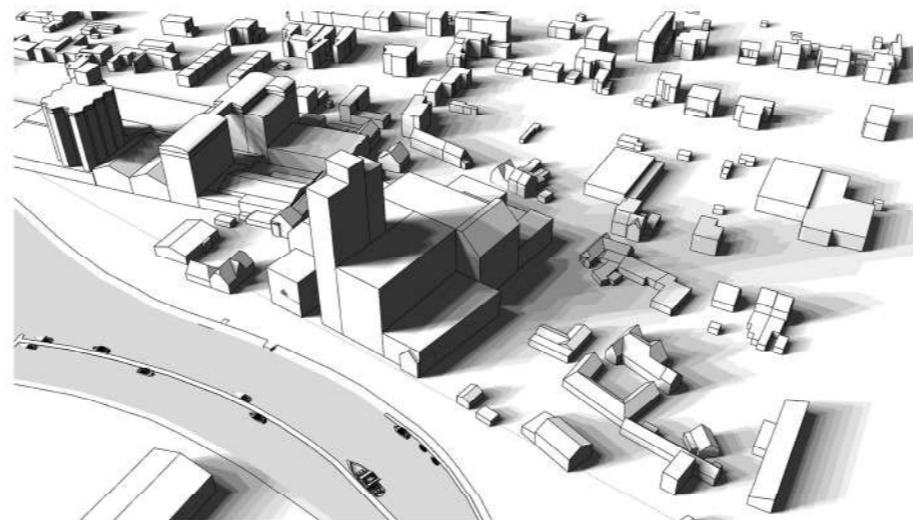
SCENARIO CONFORM BPA KAAISTRAAT - OM 15 UUR



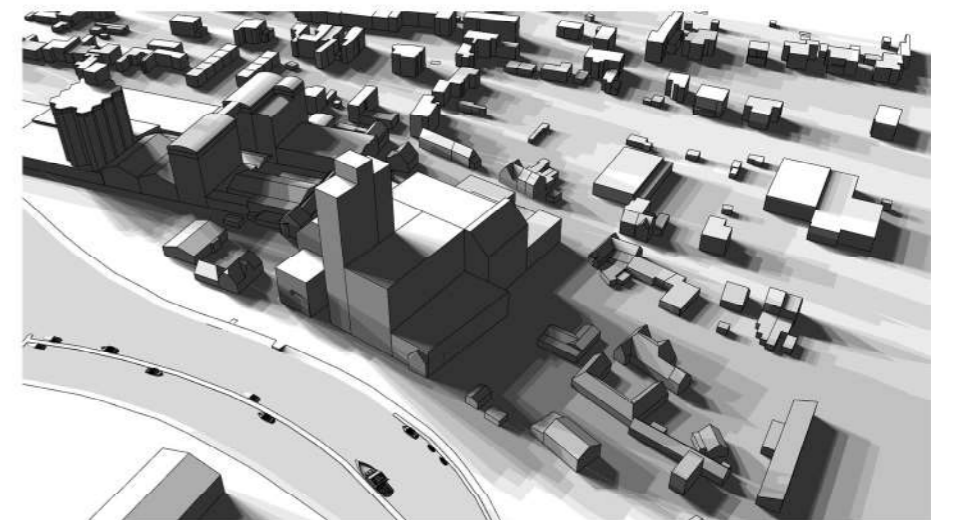
SCENARIO CONFORM BPA KAAISTRAAT - OM 18 UUR



SCENARIO CONFORM PLANOLOGISCH ATTEST - OM 12 UUR



SCENARIO CONFORM PLANOLOGISCH ATTEST - OM 15 UUR



SCENARIO CONFORM PLANOLOGISCH ATTEST - OM 18 UUR



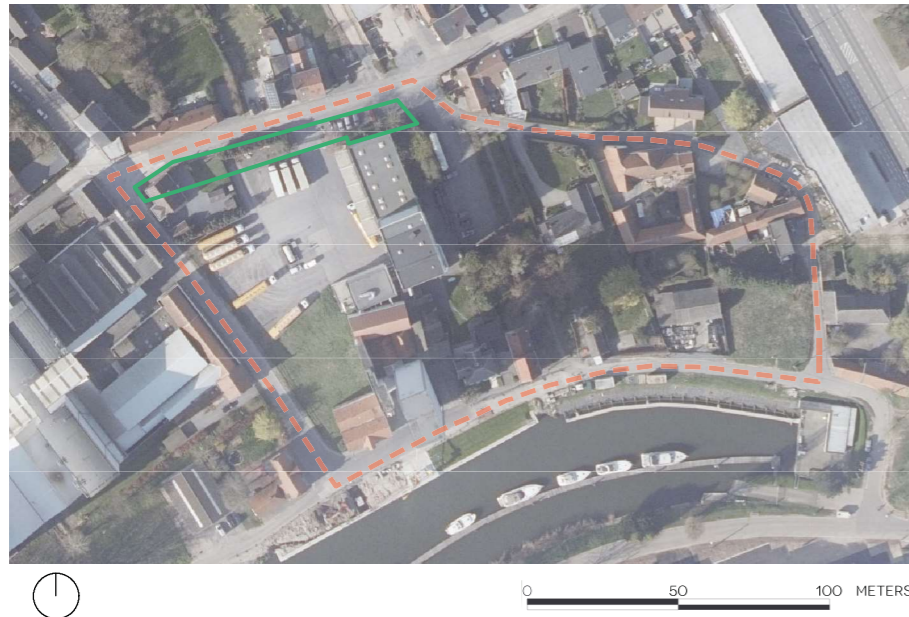
### 5.3.1. Uitbreiding groenscherm langs Ten Hove

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

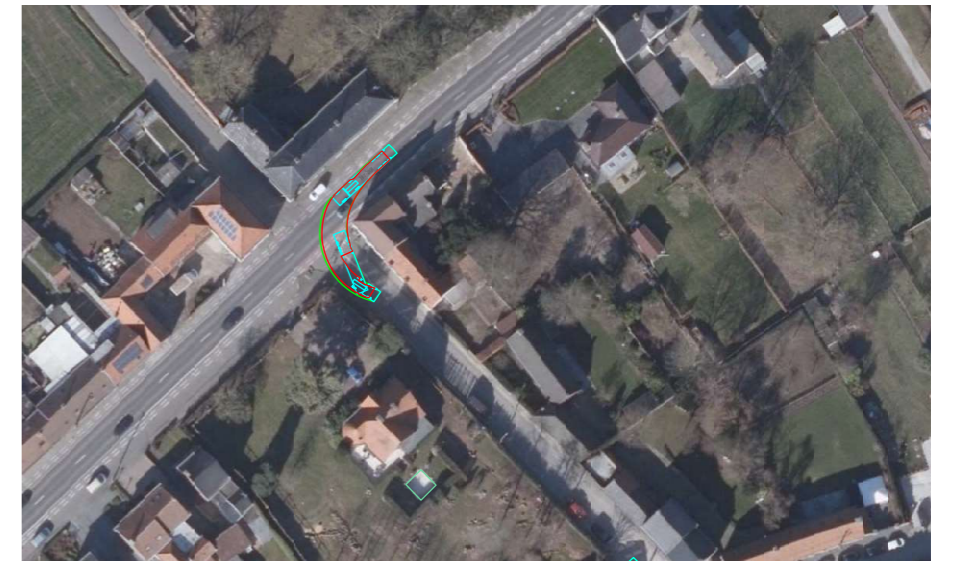
De straten rond het plangebied (Ten Hove en Kaaistraat) zijn veelal te smal om verkeer in beide richtingen te laten passeren. De minimale breedte van Ten Hove bedraagt circa 7,9 m, deze van de Kaaistraat circa 8,5 m. Deze breedtes zijn telkens van rooilijn tot rooilijn, wat betekent dat er in dit profiel 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 OUDENAARDSESTEENWEG IS WEL MOGELIJK BINNEN DE HUIDIGE RUIMTE.



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

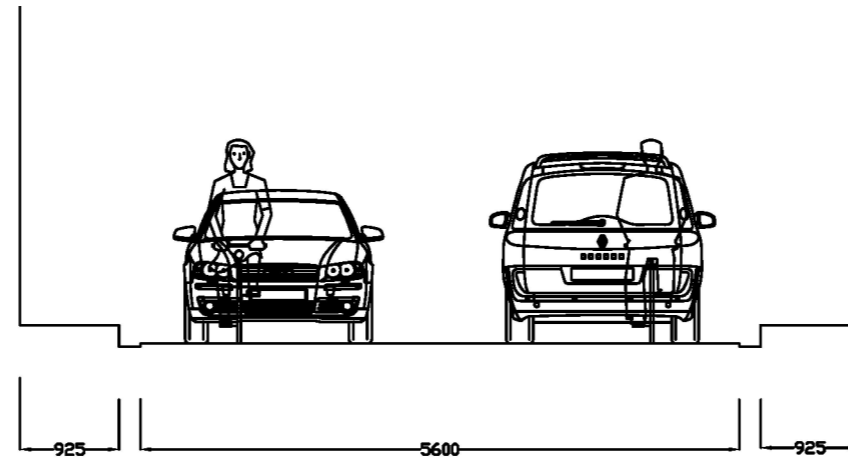


## Ten Hove

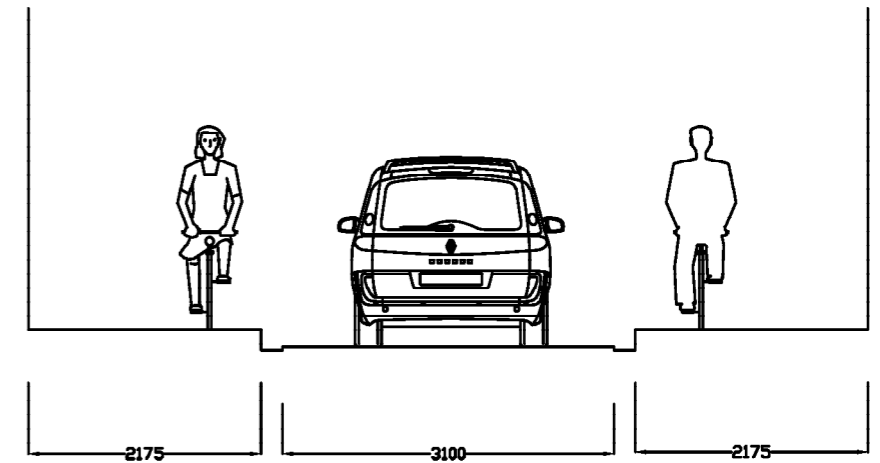
In Ten Hove dient een verhoging van de verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruiker als prioritaire actiepunten te worden gezien. Aparte fietspaden zijn daarom een must. Gezien de geringe breedte van de straat (op het smalste punt bedraagt deze 7,9 m) is een tweerichtingsstraat (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.

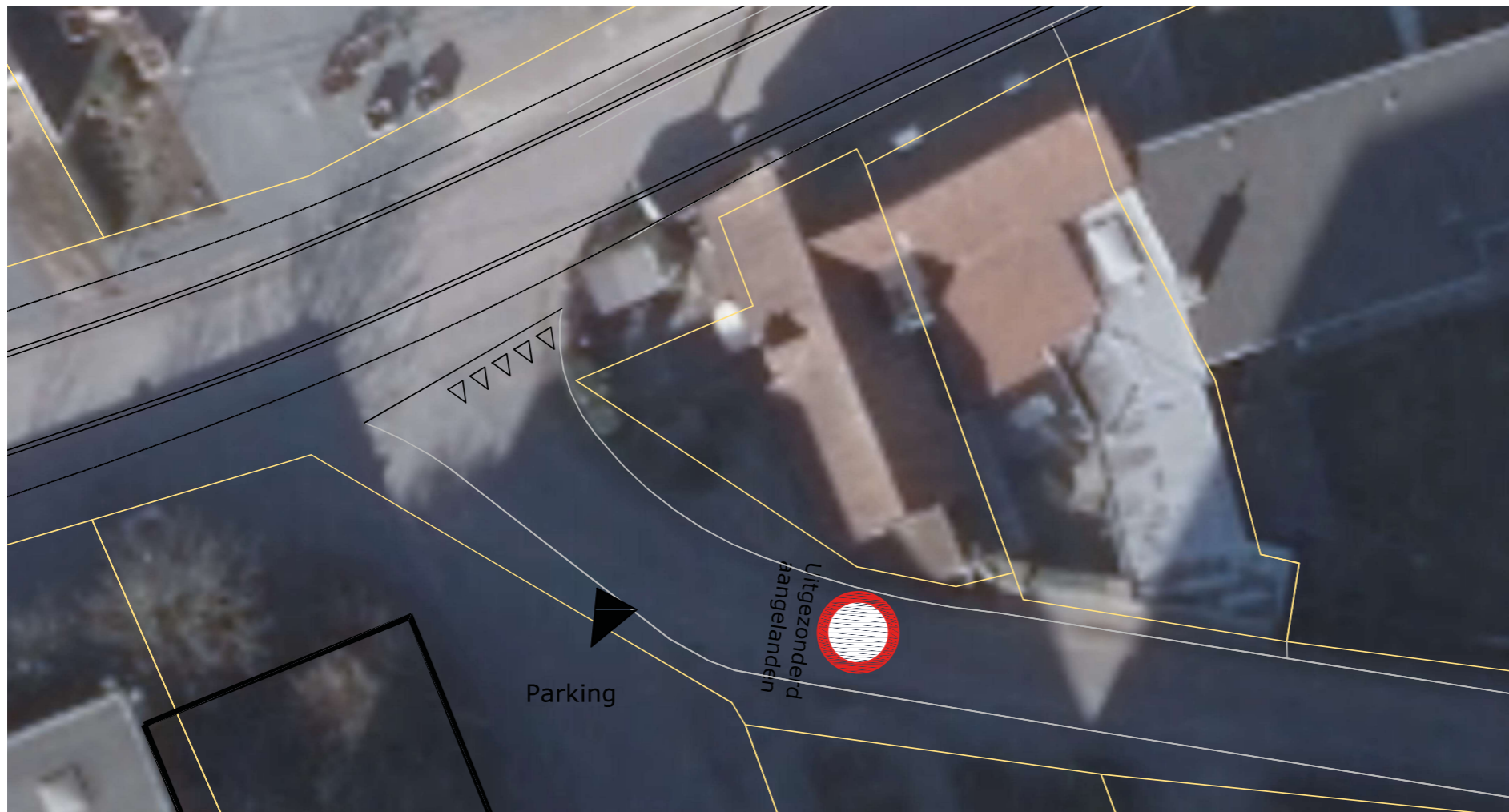
Waar de breedte tussen de rooilijnen groter is, kan de bijkomende ruimte aan de voetgangers en fietsers worden gegeven. Om de veiligheid van de fietsers en voetgangers zoveel als mogelijk te garanderen dient het fiets- en voetpad ook op de afsplitsing van Ten Hove door te lopen. Verkeer uit deze zijstraat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



PROFIEL TWEERICHTINGSSTRAAT (HUIDIG)



PROFIEL EENRICHTINGSSTRAAT (VOORGESTELD)



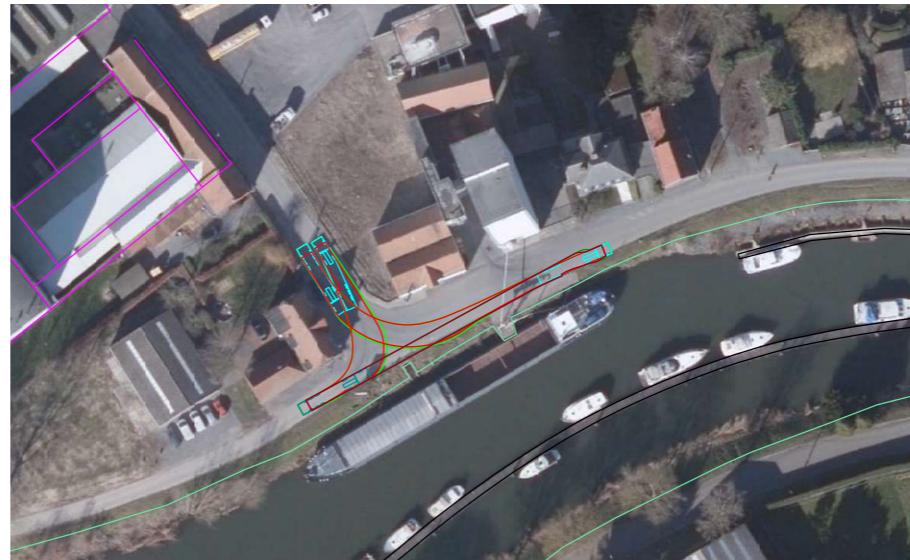
GRONDPLAN TEN HOVE

### 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**

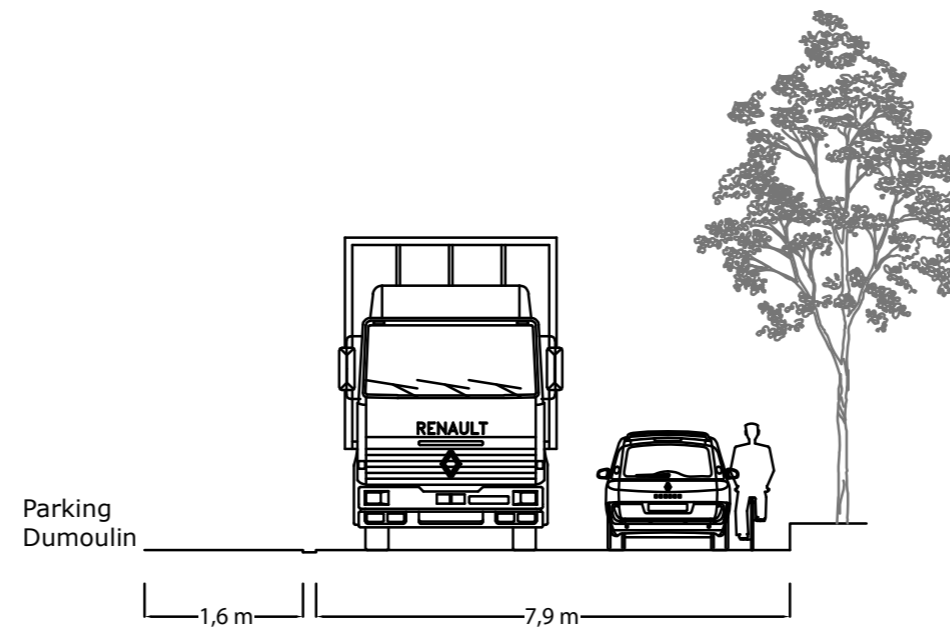


**BOCHTSTRAAL OPLEGGER TER HOOGTE VAN DE SCHELDEKAAI NAAR DE N8**  
VERKEERSBEWEGINGEN DIENEN HIER ZOVEEL ALS MOGELIJK WORDEN VERMEDEN WEGENS DE MOEILIK TE MANOEUVREREN BOCHTEN EN DE MOGELIJKHEID TOT CONFLICTSITUATIES MET DE FIETSERS LANGS DE SCHELDE.

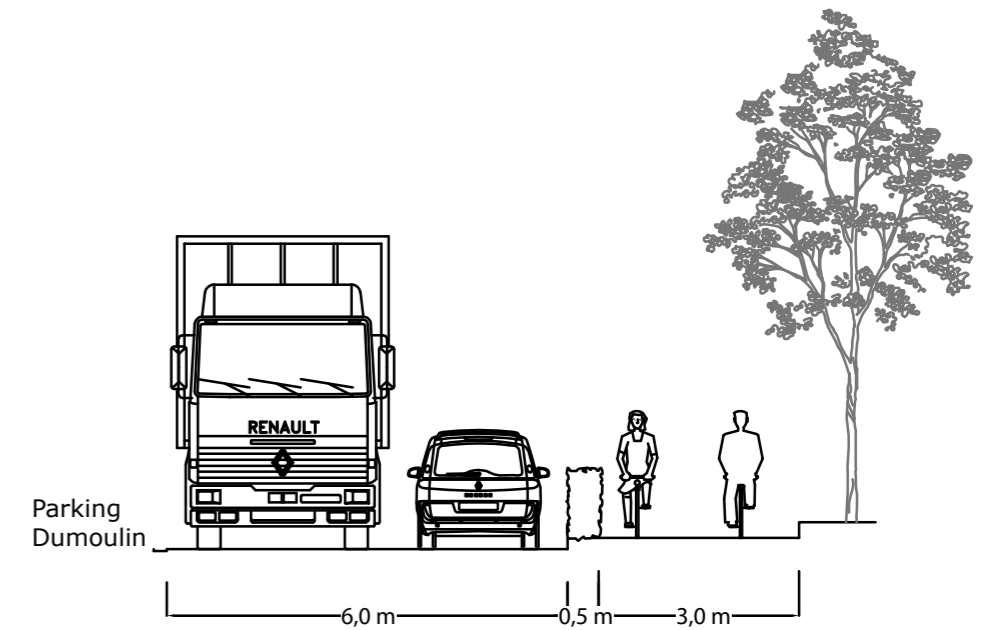
## Scheldekaai

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.



HUDIG STRAATPROFIEL SCHELDEKAAI



VOORGESTELD STRAATPROFIEL SCHELDEKAAI MET AFGESCHIEDEN, VRIJLIGGEND FIETSPAD

## 6. SCREENING PLAN-MER

### 6.1. ONTHEFFING PLAN-MER-PLICHT

Op 30/11/2021 werd door de Vlaamse Overheid, Departement Omgeving, Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten, dienst Milieueffectrapportage als conclusie bepaald, dat er geen plan-MER opgesteld moet worden voor het RUP: 'Molens T'Kindt' (ref. SCRI19062).

Deze conclusie werd o.a. gebaseerd op de startnota, de resultaten van de participatie, de adviezen en de verwerking hiervan in de scopingnota. De scopingnota bevat een beschrijving van de doelstellingen, reikwijdte en detailleringsniveau van het voorgenomen RUP en de daarop afgestemde analyse van de te verwachten milieueffecten.

Er wordt geacht dat de effectenbeoordeling, en de bijhorende beslissing van Team MER om ontheffing op de MER-plicht te verlenen, afgerond is.

Als gevolg, ligt in deze fase van het RUP (ontwerpfase) de effectenbeoordeling niet langer expliciet voor. De effectenbeoordeling wordt wel steeds toegevoegd als bijlage en is ook raadpleegbaar via <https://www.avelgem.be/ruimtelijke-uitvoeringsplannen-rups>.

Indien het RUP wijzigt n.a.v. de plenaire vergadering, het openbaar onderzoek of om een andere reden, dient er gecontroleerd te worden of het uitgevoerde onderzoek tot milieueffectrapportage nog geldig is voor het gewijzigde plan. Indien gepast zal een aanpassing aan de effectenbeoordeling gebeuren of een nieuwe ontheffingsbeslissing aan Team MER gevraagd worden.



