



## RUP GARAGE DE KEULENAER

SCOPINGNOTA

versie publicatie



Gemeente Beveren

Gravenplein 8 • 9120 Beveren

Tel. 03 750 15 11

**D+A nv**  
RUIJTE VOOR IDEEËN

Meiboom 26  
1500 Halle  
T 02 363 89 10  
F 02 363 89 11

Kardinaal Mercierplein 2  
2800 Mechelen  
T 015 56 09 56  
F 015 56 09 59

**Belfius** BIC GKCCBEBB  
IBAN BE33 0682 4745 8646  
**BNP Fortis** BIC GEBABEBB  
IBAN BE80 2930 4598 9977

BTW BE 0418 913 997  
RPR Brussel  
info@da.be  
www.da.be

## Colofon

RUP Garage De Keulenaer

Opdrachtgever:

Gemeente Beveren

Opdrachthouder:

D+A Consult nv – Meiboom 26, 1500 Halle – Kardinaal Mercierplein 2, 2800 Mechelen –  
info@da.be – www.da.be

Opgemaakt door ondergetekende ontwerpers,

Axel Rijpers, projectleider

Erkend ruimtelijk planner

fase	document	datum	revisie	versie
1	Startnota – raadpleging publiek en adviesvraag – versie terugkoppeling gemeente	21/05/2021-sh	ar	1.0
	Startnota – raadpleging publiek en adviesvraag – versie publicatie	13/09/2021-ar	ar	1.1
2	Scopingnota – verwerking adviezen – versie terugkoppeling gemeente	03/02/2022-rv	ar	2.0
	Scopingnota – versie publicatie	14/04/2022-ar	ar	2.1
	Scopingnota – versie publicatie	01/09/2022-ar	ar	2.2
	Scopingnota – versie publicatie	02/06/2023-ar	ar	2.3

## Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
1.1	Aanleiding van het RUP .....	5
1.2	Reikwijdte en detailleringsniveau.....	5
2	Bestaande toestand.....	6
2.1	Situering van het plangebied.....	6
2.2	Beschrijving bestaande toestand.....	6
2.3	Ruimtelijke analyse.....	11
2.3.1	Landschap .....	11
2.3.2	Landbouw.....	11
2.3.3	Natuur .....	11
2.3.4	Bodem.....	12
2.3.5	Water.....	12
2.3.6	Bebouwde ruimte.....	12
2.3.7	Mobiliteit.....	13
2.4	Planningscontext .....	13
2.4.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.....	13
2.4.2	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen.....	14
2.4.3	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Beveren.....	15
2.4.4	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.....	16
2.4.5	Beleidsplan Ruimte Oost-Vlaanderen.....	17
2.4.6	Bestemmingsplannen.....	19
2.4.7	Planologisch attest .....	20
2.4.8	Mobiliteitsplan Beveren.....	20
2.4.9	EFRO-project 'Baanwinkels en gemeenten op één lijn'.....	21
2.5	Evaluatie plangebied .....	23
2.5.1	Knelpunten.....	23
2.5.2	Potenties.....	23
3	Gewenste ruimtelijke ontwikkeling .....	24
3.1	Programma .....	24
3.1.1	Bestaande situatie .....	24
3.1.2	Gewenste situatie.....	26
3.2	Doelstellingen .....	28
3.3	Visie.....	28
3.4	Ruimtelijke concepten.....	29

3.4.1	Bestendigen, faciliteren en optimaliseren.....	29
3.4.2	Integreren en bufferen.....	29
3.4.3	Ontsluiten van de site en bredere omgeving.....	30
<b>4</b>	<b>Effecten van het RUP.....</b>	<b>31</b>
4.1	Onderzoek tot m.e.r.....	31
4.1.1	Methodiek.....	31
4.1.2	Toepassingsgebied.....	31
4.1.3	Alternatieven.....	32
4.1.4	Beoordeling milieueffecten.....	32
4.1.5	Grensoverschrijdende effecten.....	53
4.1.6	Besluit.....	54
4.2	Watertoets.....	54
4.2.1	Oppervlakte- en grondwaterhuishouding.....	54
4.2.2	Besluit.....	56
<b>5</b>	<b>Raadpleging publiek en adviesvraag.....</b>	<b>57</b>
5.1	Adviezen.....	57
<b>6</b>	<b>Bijlagen.....</b>	<b>63</b>
6.1	Planologisch attest Garage Lieven De Keulenaer nv.....	64
6.2	Raadpleging publiek en adviesvraag.....	65
6.3	Aanvullend advies AWV.....	66
6.4	RVR-toets.....	67

## 1 INLEIDING

### 1.1 Aanleiding van het RUP

Het RUP geeft gevolg aan het goedgekeurd planologisch attest voor garage De Keulenaer. Het planologisch attest maakt een uitbreiding van de activiteiten mogelijk.

### 1.2 Reikwijdte en detailleringsniveau

De site van garage De Keulenaer is gelegen langs de N70 (Vesten) tussen de kernen van Beveren en Melsele. Cf. het gewestplan is de site hoofdzakelijk gelegen in woongebied en het achtergelegen gebied deels in parkgebied. De randvoorwaarden uit het planologisch attest dienen minimaal vervat te worden in het RUP. Op basis van de uitgangspunten uit het positief planologisch attest worden volgende aspecten belangrijk geacht:

- gepaste afstemming op het achtergelegen parkgebied zeker gezien de intentie van de gemeente om voor Parkgebied Nieuw-Molen een duidelijke toekomstvisie uit te werken
- inpasbaarheid binnen de woonomgeving qua activiteiten en qua ontsluiting
- optimaliseren van ruimtegebruik
- doordacht gebruikt van verhardingen en organisatie waterhuishouding

## 2 BESTAANDE TOESTAND

### 2.1 Situering van het plangebied

Het plangebied bevindt zich in de gemeente Beveren, de uiterst noordoostelijke gemeente binnen de provincie Oost-Vlaanderen. De site maakt deel uit van het bebouwingslint van de N70 tussen de kernen van Beveren en Melsele. Het bouwlint bestaat overwegend uit alleenstaande en halfopen eengezinswoningen en grootschalige baanwinkels met parkeervoorziening. Ten noorden van het bouwlint bevindt zich een KMO-zone van aanzienlijke oppervlakte. Ten zuiden van het lint is een openruimtelandschap aanwezig.



### 2.2 Beschrijving bestaande toestand

Garage De Keulenaer handelt in Volvo-wagens en voert herstellingen uit. Het gebouw bestaat uit een showroom, een garageruimte, ruimtes voor administratie en een dienstwoning (foto 1). De voorgevel van het gebouw is gericht naar de N70 en voorziet een ingang naar de showroom. Voor deze gevel zijn acht stalplaatsen voorzien om wagens tentoon te stellen. Tussen deze stalplaatsen zijn eveneens twee vlakken voorzien voor beplanting.

Achter het garagegebouw is een geplaveide oppervlakte voorzien voor circulatie van personeel en leveringen, voor stockage van materiaal en het tentoonstellen van occasiewagens (foto 2 & 3). Deze buitenruimte is toegankelijk via een geplaveide toegang langs de westelijke gevel van de showroom (foto 4). Meteen ten zuiden van deze verharde oppervlakte is een grote parking voorzien in grind waar garagewagens of wagens van het cliënteel kunnen parkeren

(foto 5). Deze parking is bereikbaar via een toegangsweg die zich bevindt tussen de woning op de N70 met huisnummer 92 en beddenwinkel Rigi (foto 6).

Aan weerszijden van de garage bevinden zich losstaande ééngezinswoningen. Aan de overzijde van de N70 zijn halfopen woningen te vinden alsook grootschalige baanwinkels behorende tot KMO-zone Parein (foto 7). Meteen ten zuiden van de grindparking start het landbouwlandschap Nieuw-Molen (foto 8).



| foto 1: voorgevel van het garagegebouw



| Foto 2: geplaveide autostalplaats voor occasiewagens aan de achtergevel



| foto 3: gedeelte van de geplaveide buitenruimte wordt gebruikt voor stockage



| foto 4: geplaveide doortrit voor wagens langs de westelijke gevel





| foto 5: parkingzone voor garage- en cliënteelwagens



| foto 6: toegangsweg vanaf de N70 naar de parkingzone achter het garagegebouw



| foto 7: bebouwingsstructuur langsheen de N70



| foto 8: zicht op landbouwlandschap Nieuw-Molen dat achter de parkingzone van de garage start

## 2.3 Ruimtelijke analyse

### 2.3.1 Landschap

beschermde monumenten, landschappen en dorpsgezichten	
beschermde monumenten	/
beschermde landschappen	/
beschermde stads- en dorpsgezichten	/
landschapsatlas	
ankerplaatsen	/
relictzones	/
puntrelicten	Windmolen (op ca. 100m afstand)
lijnrelicten	/
traditionele landschappen	Land van Waas
inventaris van het erfgoed	
bouwkundig erfgoed	Windmolen (ID: 95922) (op ca. 100m afstand)
landschappelijk erfgoed	/

### 2.3.2 Landbouw

Er zijn geen herbevestigde agrarische gebieden (HAG) aanwezig nabij de site.

### 2.3.3 Natuur

speciale beschermingszones	
vogelrichtlijngebieden	/
habitatrichtlijngebieden	/
VEN- en IVON-gebieden	/
Vlaamse of erkende natuurreservaten / bosreservaten	/

biologische waarderingskaart	geen biologisch waardevolle aanduidingen in de nabijheid
------------------------------	--

## 2.3.4 Bodem

Bodemtype	droge lemig zandbodem met structuur B horizont
-----------	--

## 2.3.5 Water

bevaarbare waterlopen	/
onbevaarbare waterlopen	/
overstromingskaart	/
beschermingszones grondwaterwinning/ waterwingebieden	/

## 2.3.6 Bebouwde ruimte

omgevingsvergunningen (verkavelingen)	verkaveling van 4 bouwkavels (16/05/1966) – vergund  verzaking aan de verkavelingsvergunning (23/05/2016) - aktename
omgevingsvergunningen (stedenbouwkundige vergunningen)	oprichten woning met dienststation en garage (28/05/1956) – vergund  Nieuwbouw eengezinswoning (01/04/1968) – vergund  itbreiding woning/dienststation (29/05/1978) – vergund  Bouwen luifel boven benzinstation (09/01/1984) – vergund  Uitbreiding werkplaats (cfr. B 87/329) (01/06/1987) - weigering  Uitbreiding werkplaats (cfr. B 87/92) (01/08/1987) – vergund  Verbouwen woning en inrichten dakappartement (19/12/1988) – vergund  Volledige verbouwing vd bestaande garage: uitbreiden toonzaal, inrichten nieuwe lokalen voor directie, verkoop, boekhouding (08/10/1990) – vergund  Herinrichten benzinstation (26/05/2003) – vergund

	<p>het slopen van een woning, rooien van 4 bomen en verbouwwerken bestaande Volvo-garage (04/07/2016) – vergund</p> <p>Het aanleggen van een tijdelijke werfzone (02/05/2017) - vergund</p>
--	---

### 2.3.7 Mobiliteit

openbaar vervoer bus (De Lijn)	lijn 81, 82, 83, 84 en 85 op de N70
spoorwegen	/
fietsroutenetwerk	/
rooilijnplannen	rooilijnplan N70 – rooilijn nr° 144
wegen N70 (Vesten)	secundaire weg (type III)
voetwegen	/

## 2.4 Planningscontext

### 2.4.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV<sup>1</sup>) hanteert een visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen die kan worden samengevat met de metafoer: “Vlaanderen, open en stedelijk”. Concreet betekent dit dat er in de toekomst gestreefd wordt naar een duidelijker onderscheid tussen openheid en stedelijkheid en dit in tegenstelling tot de huidige ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij dit onderscheid langzaam aan het vervagen is.

De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen leidt tot vier basisdoelstellingen. Deze zijn:

- de selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden, het gericht verweven en bundelen van functies en voorzieningen waaronder de economische activiteiten binnen de stedelijke gebieden; daarbij gaat absolute prioriteit naar een zo goed mogelijk gebruik en beheer van de bestaande stedelijke structuur
- het behoud en waar mogelijk de versterking van het buitengebied en een bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied
- het concentreren van economische activiteiten in die plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur van Vlaanderen
- het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur waarbij de ruimtelijke condities worden gecreëerd voor het verbeteren van het collectief vervoer en de organisatie van vervoersgenererende activiteiten op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer

<sup>1</sup> Goedgekeurd op 19/11/1997 door het Vlaams Parlement, eerste herziening definitief vastgelegd bij besluit van de Vlaamse regering op 12/12/2003, tweede herziening definitief vastgelegd bij besluit van de Vlaamse regering op 17/12/2010.

Binnen de gewenste ruimtelijke structuur, zoals bepaald in het RSV, valt Beveren binnen het stedelijk netwerk "de Vlaamse Ruit". Dit stedelijk netwerk vormt een economisch knooppunt op internationaal niveau. Het beleid ten aanzien van de Vlaamse Ruit is gericht op:

- een selectieve invulling van activiteiten die de geboden internationale potenties optimaal benutten
- het veiligstellen van de internationale positie inzake bereikbaarheid
- het aantrekken van activiteiten en investeringen van internationaal belang door een samenhangend en sturend aanbodbeleid

Dit beleid mag er niet toe leiden dat de Vlaamse Ruit één grootstedelijk gebied wordt. Binnen de Vlaamse Ruit moet het inplanten van nieuwe activiteiten conform het principe van de gedeconcentreerde bundeling gebeuren. Meer bepaald binnen stedelijke gebieden, transportinfrastructuur en poorten.

Bij de afbakening van de verschillende deelruimten op Vlaams niveau worden delen van de Beveren geselecteerd als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau. Het ruimtelijk beleid is erop gericht de bestaande stedelijke morfologische structuur en het stedelijk functioneren terug voldoende economische, sociale en ruimtelijke draagkracht te geven. Dit is slechts mogelijk door enerzijds een doorgedreven kernversterkend beleid met alle prioriteit naar inbreiding en het valoriseren van de bestaande stedelijke potenties (bestaande natuurelementen, het historisch karakter, de sterke stedelijke voorzieningen, ...) en anderzijds door een complementair beleid in de aangrenzende goed uitgeruste kernen van het buitengebied.

#### 2.4.2 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen

De globale ontwikkelingsvisies in het ruimtelijk structuurplan van de provincie Oost-Vlaanderen (RSOV<sup>2</sup>) kunnen worden samengevat in volgende elementen:

- een gedifferentieerde rol voor elke deelruimte
- een samenhangende ontwikkeling van de deelstructuren over de deelruimten heen

##### Gewenste deelruimte

Beveren situeert zich in de gewenste deelruimten 'de Waaslandhaven', 'het E17- netwerk' en 'Noordelijk Openruimtegebied'.

De Waaslandhaven is een poort van Vlaams belang. De ontwikkeling van dit zeehavengebied (m.i.v. het multimodaal logistiek park) zal ontwikkelingen in Oost-Vlaanderen induceren.

De deelruimte E17-netwerk als stedelijk netwerk op provinciaal niveau moet de (stedelijke) dynamiek in het spanningsveld Gent-Antwerpen opvangen. Door die te concentreren en te bundelen in het netwerk wordt de verdere verstedelijking van de openruimtegebieden voorkomen.

In het Noordelijk Openruimtegebied (buitengebied tussen verstedelijkte zones) wordt verdere verstedelijking tegengegaan en worden de nodige ontwikkelingsmogelijkheden geboden aan de openruimtefuncties. Het evenwicht van de openruimtefuncties (natuur, bos, landbouw en recreatie) onderling en dat met de lokale ontwikkelingen op het vlak van wonen en de daarbij behorende functies op het niveau van het buitengebied worden hersteld. Voor elk van de typische oost-west landschapselementen wordt een specifiek ruimtelijk beleid voorgesteld t.o.v. natuur, bos, landbouw en het lokale wonen en werken.

<sup>2</sup> Goedgekeurd d.d. 18/02/2004 door de Vlaamse regering, partiële herziening op 25/08/2009, tweede partiële herziening op 18/07/2012.

De site van garage De Keulenaar bevindt zich in deelruimte E17-netwerk. Met betrekking tot ruimte voor economische ontwikkeling zijn binnen deze deelruimte de volgende elementen van belang:

- goede ontsluiting t.o.v. de E17
- bereikbaarheid met het openbaar vervoer
- ruimtelijke en functionele koppeling met oa. stedelijke kernen en recreatieve/groengebieden met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit en multifunctionaliteit

### 2.4.3 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Beveren

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS<sup>3</sup>) Beveren geeft de visie voor de gewenste ruimtelijke structuur in de gemeente weer.

De globale uitgangshouding van de gemeente Beveren kan als volgt worden geformuleerd:

- het fysisch systeem als basis voor de verdere ontwikkeling
- bundelen van activiteiten en ontwikkelingen in het stedelijk gebied en de woonkernen
- de open ruimte voorbehouden voor essentiële openruimtefuncties
- streven naar gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit
- aandacht voor de verschijningsvorm van de ruimte

Binnen de globale gewenste ruimtelijke structuur van de gemeente valt de site van garage De Keulenaar binnen de kleinstedelijke hoofdassen van de N70 van de stedelijke hoofdruimte Beveren – Melsele. Binnen deze stedelijke hoofdruimte vormen de N70 en de N450 de hoofdstraten voor de stedelijke hoofdruimte. Zij zijn de ontsluitingswegen naar het hoofdwegennet en aanpalende kernen. Daarnaast zijn zij ook drager van heel wat centrumactiviteiten. Er dient aandacht besteed te worden aan een snelle prioritaire verbinding tussen Beveren en Melsele door openbaar vervoer en fietsverkeer.

De bestaande KMO-zones worden langs deze assen worden behouden en afgewerkt als lokale bedrijventerreinen. Bovenlokale bedrijfsactiviteiten zoals zware industrie en andere belastende bedrijvigheid horen thuis in de Waaslandhaven of Schaarbeek. In de lokale zones kan wel bedrijvigheid toegelaten worden ter ondersteuning van het kleinstedelijk gebied. Garages, carrosseriebedrijf, schrijnwerkers, ... zijn KMO's die minder belastend zijn voor de omgeving en beter aansluitend bij het woongebied worden voorzien. De KMO-zones worden gebufferd tegenover het stedelijk gebied maar ook tegenover het landschap.

#### Gewenste economische structuur

De handelsfunctie van Beveren wordt geconcentreerd in de kern. Om een krachtig en aantrekkelijk handelsgebied te behouden dienen de verdere ontwikkelingen te worden geconcentreerd in het centrum. De N70 vervult daarbij een ondersteunende rol naar handelsactiviteiten die moeilijk in de centrumzone te verweven zijn. Hierbij dringt een segmentatie van deze as zich op om het uitwaaiëren van commerciële activiteiten over de ganse lengte van de as te voorkomen. Het beleid inzake grootschalige detailhandel:

- Grootschalige detailhandel langsheen de N70 is enkel aanvaardbaar zover gelegen binnen de afbakeningslijn van het kleinstedelijk gebied.

---

<sup>3</sup> Goedgekeurd d.d. 28/09/2006 door de bestendige deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen

- Daarbinnen kan vestiging onderzocht worden, met de nodige aandacht voor de bestaande handelsactiviteiten, voorzieningen, woongebieden en de groen- en openruimteverbindingen. Het ondersteunen en ontwikkelen van bedrijfs- en handelszones dient gekoppeld aan de vooropgestelde ruimtelijke en verkeerskundige inrichting van de N70 als hoofdstraat van het kleinstedelijk gebied.
- De ontwikkelingen mogen echter niet leiden tot een aantasting van de centrumfunctie. Bij de differentiatie van het handelsapparaat langs de N70 ligt de nadruk op het versterken van speciality-activiteiten die moeilijk te verweven zijn in de kern, in het bijzonder deze voor handelszaken met ruimtebehoevende goederen.
- Herstructureren van de N70 ter verbetering van de verkeersleefbaarheid met aandacht voor de doortochtfunctie. Na heraanleg van het centrum dient ook het westelijk van Beveren heraangelegd te worden.

Op andere plaatsen in de gemeente worden nieuwe grootschalige kleinhandelszaken geweerd.

#### 2.4.4 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. Het BRV vormt de opvolger van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen dat een beleidslijn uitgezet die een vernieuwde filosofie en aanpak in het ruimtelijke beleid wil inzetten. De strategische visie vormt een eerste stap op weg naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Het uiteindelijke BRV zal bestaan uit een strategische visie en een set van beleidskaders. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van belangrijke beleidsopties op lange termijn (strategische doelstellingen). De beleidskaders zijn operationeel van aard en hebben een kortere looptijd.

De strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen formuleert een aantal strategische doelstellingen en ruimtelijke ontwikkelingsprincipes. Met de toepassing van deze doelstellingen en ontwikkelingsprincipes wordt gestreefd naar een kwalitatieve ruimtelijke transformatie voor Vlaanderen.

#### Strategische doelstellingen

- terugdringen van het bijkomend ruimtebeslag
- Vlaanderen inbedden binnen Europese stedelijk-economische en energienetwerken
- een palet van leefomgevingen voorzien:
  - gedeelde en meervoudige leefomgevingen bieden
  - robuuste en aanpasbare (open) ruimten bestendigen:
    - natuurlijke ruimte
    - ruimte voor voedselproductie
    - bebouwde ruimte
  - herkenbare, leesbare en aantrekkelijke omgeving creëren
  - biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit verzekeren
  - klimaatbestendigheid verzekeren
  - energetische aspecten aandacht geven
  - gezondheidsaspecten aandacht geven
  - inclusieve samenleving creëren
  - economische vitaliteit verzekeren
- geïntegreerde gebiedsontwikkeling als motor voor samenwerking



## Ruimtelijke ontwikkelingsprincipes

Voor voorliggend RUP zijn volgende ruimtelijke ontwikkelingsprincipes relevant:

- het huidige ruimtebeslag beter gebruiken door:
  - locatieafhankelijke ontwikkelingen
  - maatwerk voor betere leefskwaliteit en klimaatbestendigheid
  - functieverweving en intensivering
  - hergebruik van ruimten en constructies
  - tijdelijk ruimtegebruik
- geen netto stijging van het ruimtebeslag en afnemende verhardingsgraad in de open ruimte
- het creëren van veerkrachtige (open) ruimte door:
  - open ruimte maximaal te vrijwaren, verbinden en herstellen
  - structuurbepalende rivier en beekvalleien te ontwikkelen
  - fijnmazige groenblauwe doradering te voorzien
  - voedselproductie, biodiversiteit, bodeminfiltratie en regenwaterberging te garanderen
- leefkwaliteit bevorderen door:
  - woonbestand aan te passen aan de veranderende demografische samenstelling en maatschappelijke noden
  - gezonde en inclusieve ruimte te ontwikkelen
  - kwalitatieve publieke ruimten te voorzien met aandacht voor landschap en erfgoed

### 2.4.5 Beleidsplan Ruimte Oost-Vlaanderen

In 2019 keurde de deputatie de conceptnota goed, een eerste versie van het Beleidsplan Ruimte Oost-Vlaanderen. De conceptnota geeft aan welke aspecten de provincie wil vastleggen in het ruimtelijk beleidsplan of in een beleidskader en geeft kernachtig de ambities weer. De strategische visie van de conceptnota is de drager van dit beleid en vormt de leidraad naar 2050.

Acht kernwaarden vormen het fundament van het provinciaal ruimtelijk beleid:

- Gezondheid en veiligheid: vele vormen van hinder, overlast en gevaar zijn te voorkomen door een slimme organisatie van de ruimte. Onder gezondheid en veiligheid wordt ook het voorzien van ruimte voor ontspanning en recreatie verstaan, het aanpakken en opvangen van klimaatverandering (overstromingen, droogte en hitte), en het verzorgen van het ecosysteem rondom ons.
- Kwaliteit en comfort: dit vinden we in een positieve beleving en een hoge verblijfswaarde van de ruimte. Een maximale interactie tussen activiteiten, de bereikbaarheid ervan zijn cruciaal. Belangrijk hier zijn groenzones om te ontspannen, plekken voor sport, publieke ruimtes om elkaar te ontmoeten of omgevingen met de nodige voorzieningen zoals onderwijs en handelszaken.
- Gezond klimaat: dit staat voor het stopzetten van de bijdrage aan de klimaatverandering vanuit Oost-Vlaanderen en het beschermen van alle inwoners van de provincie tegen de onvermijdbare gevolgen van de klimaatverandering. De organisatie van de ruimte heeft een significante, structurele impact op de realisatie van deze kernwaarde.
- Identiteit en authenticiteit: De kernwaarde identiteit en authenticiteit staat voor het zoeken naar een goede plaats voor deze "couleur locale" in een veranderende wereld. Een open dialoog tussen de eigen cultuur en nieuwe maatschappelijke trends is daarbij wenselijk.

- **Autonomie en robuustheid:** deze waarde staat voor attitude die kan beschreven worden als grondig, gericht op de lange termijn, voldoende flexibel, en met een goede balans tussen mensen, planeet en opbrengst. Ruimtelijk uit zich dit o.a. in het sluiten van materiaal- en energiekringlopen, of het maximaal benutten van de eigen bronnen en voorzieningen. Een robuust en veerkrachtig ruimte creëert daarnaast ook ruimte voor water, overbrugt perioden van droogte zonder simpelweg water te importeren, ondersteunt een waaier aan economische activiteiten, en kiest voor een multifunctionele landbouw die schokken overleeft.
- **Welvaart:** Economie is aanwezig in dorpen en steden, gebundeld of verspreid, van havengebieden tot in de open ruimte. Er liggen heel wat opportuniteiten in het verbinden van deze troeven met elkaar, met zowel de wereldeconomie als het lokale economische weefsel, en met andere sectoren en geledingen van de maatschappij.
- **Rechtvaardigheid:** ruimtelijke ontwikkelingen brengen zowel lusten als lasten met zich mee. Lusten zijn er o.a. in de vorm van vlot bereikbare voorzieningen en werkplekken, of ruimte om te ontspannen in de onmiddellijke omgeving. Lasten zijn er wanneer die mobiliteitsinfrastructuur zodanig dichtbij ligt dat hinderaspecten primeren, of wanneer de kosten om publieke nutsvoorzieningen aan te leggen naar afgelegen plekken disproportioneel groot zijn. Een rechtvaardig ruimtelijk beleid bewaakt het evenwicht tussen lusten en lasten, alsook een eerlijke verdeling ervan.

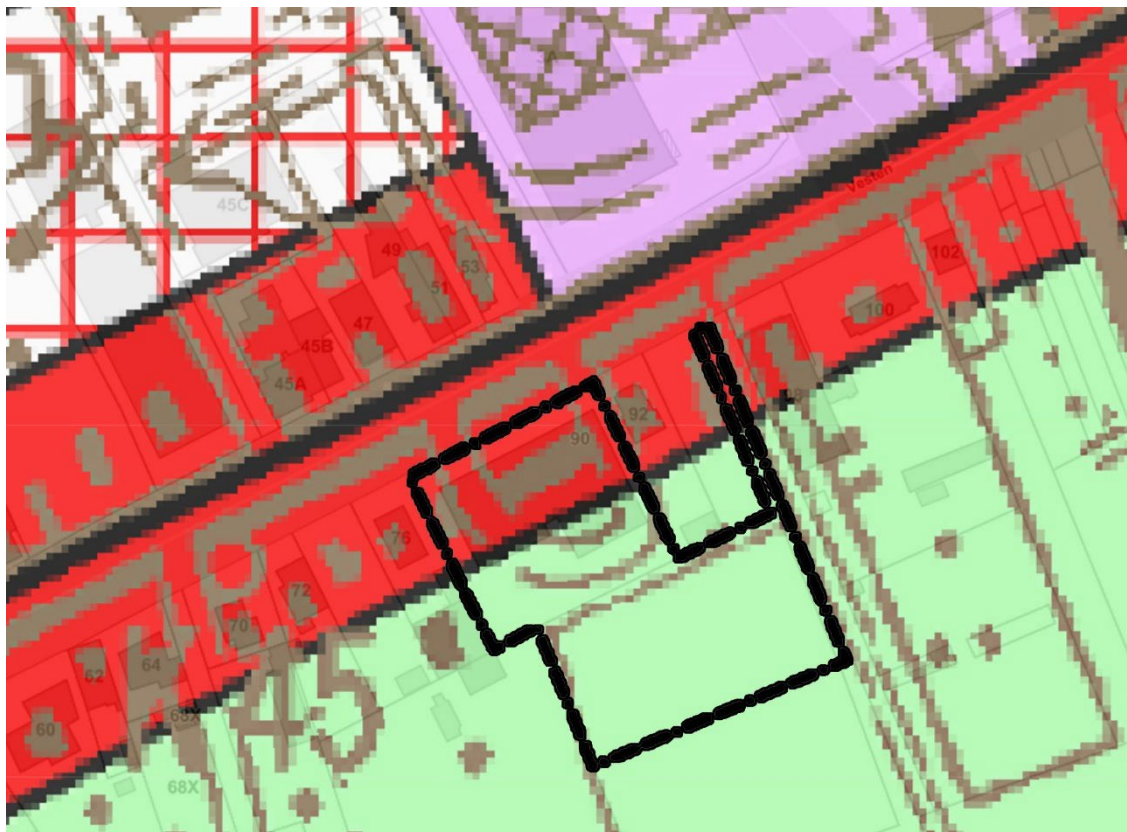
Naast de kernwaarden, die op zichzelf toetsstenen zijn voor het ruimtelijk beleid, stelt de strategische visie ook vier ruimtelijke principes voorop. Deze principes bieden de noodzakelijke verdieping en concretisering van de acht kernwaardes:

- **Nabijheid en bereikbaarheid:** ruimtelijke ontwikkelingen worden gebundeld op plaatsen die multimodaal zijn of worden ontsloten en mobiliteitsinfrastructuur versterkt de multimodale bereikbaarheid van de knooppuntlocaties.
- **Meervoudig en intensief ruimtegebruik:** de beste ruimtelijke oplossing is de oplossing die het meest efficiënt gebruik maakt van de schaarse ruimte. Meervoudig en intensief ruimtegebruik moet ook de ruimtelijke kwaliteit N verhogen.
- **Ecosysteemdiensten versterken:** ruimtelijke ontwikkelingen dienen bestaande ecosysteemdiensten te respecteren en waar mogelijk te versterken. Ruimtelijke ontwikkelingen die deze schaden zijn onwenselijk. Ze dienen vermeden, hersteld of gecompenseerd te worden.
- **Maatschappelijke betaalbaarheid:** Projecten zoeken een goed evenwicht tussen de ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarde op korte en op lange termijn. Daarnaast dienen projecten eveneens te zoeken naar een correct sociaal evenwicht tussen de lusten en lasten die ze met zich meebrengen en verdelen deze rechtvaardig.

## 2.4.6 Bestemmingsplannen



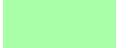

### Gewestplan

Op het Gewestplan Sint-Niklaas – Lokeren wordt de eerste ca. 45m van het plangebied vanaf de rooilijn van de N70 bestemd als woongebied. De overige oppervlakte van het perceel bevindt zich in parkgebied.



| visualisatie van bestemmingssituatie van het plangebied op het gewestplan Sint-Niklaas – Lokeren

#### Legende

	Woongebied
	Woonuitbreidingsgebied
	Parkgebieden
	Gebieden voor ambachtelijke bedrijven en voor KMO's

### Plannen van aanleg

De site van het bedrijf is niet gelegen binnen een APA of BPA.

## Ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's)

### RUP Parkgebied Nieuw-Molen

Dit RUP is op moment van schrijven in opmaak en zal ervoor zorgen dat het parkgebied op een duurzame manier bestendig en de recreatieve waarde verhoogd wordt. Het RUP Garage De Keulenaer wordt quasi volledig omarmd door het RUP Parkgebied Nieuw-Molen. Beide RUP's worden parallel opgemaakt zodat ze perfect op elkaar kunnen worden afgestemd.

#### 2.4.7 Planologisch attest

In 2018 diende Garage de Keulenaer een aanvraag tot planologisch attest in met als doel de garage te kunnen uitbreiden en herinrichten in parkgebied (zoals bepaald in het Gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren).

De aanvraag beschrijft dat het bedrijf op korte termijn wenst uit te breiden met:

- een parkeerterrein met 71 parkeerplaatsen
- een werkplaats voor nieuwe wagens (274m<sup>2</sup>);
- een carwash voor eigen gebruik (128m<sup>2</sup>)
- een ruimte voor opslag van onderdelen en bandenhotel (322m<sup>2</sup>)

Naast bijkomende verharding wordt er eveneens een groenbuffer rondom het nieuwe parkeerterrein voorzien met een breedte van 6m.

In zitting van 10 september 2018 werd door de gemeenteraad van Beveren een positief planologisch attest afgeleverd. Het planologisch attest werd afgeleverd onder volgende voorwaarden:

- indien later nog bijkomende uitbreidingen nodig zijn, is het stapelen van functies (met parking) aangewezen;
- de voorziene buffer dient effectief en zo spoedig mogelijk verwezenlijkt te worden;
- er worden slechts twee toegangen toegestaan tot de gewestelijke weg N70<sup>4</sup>. Eén toegang dient gesupprimeerd te worden indien men wenst te ontsluiten via het perceel 18/B. Er dient eveneens ter hoogte van de perceelsgrenzen een structurele niet-overrijdbare scheiding aangebracht te worden door de aangelande;
- er dient voldoende ruimte op het eigen terrein voorzien te worden voor het stallen en parkeren van voertuigen aangezien er teveel voertuigen van de garagehouden op de openbare weg staan;
- er dient een gemeentelijk RUP opgemaakt te worden voor het volledige parkgebied dat rekening houdt met de andere ontwikkelingen langs de N70.

Het positief planologisch attest is terug te vinden in de bijlage.

#### 2.4.8 Mobiliteitsplan Beveren

Het mobiliteitsplan van Beveren dateert uit 2003 en werd in 2016 verbreed en verdiept. De gemeente heeft vijf doelen gesteld: het verhogen van de verkeersveiligheid, het verbeteren van de verkeersleefbaarheid, de bereikbaarheid in stand houden, de toegankelijkheid waarborgen en de schade aan de natuur en het milieu beperken. Een aantal punten in het mobiliteitsplan zijn gericht op de N70, waarlangs het projectgebied gelokaliseerd is:

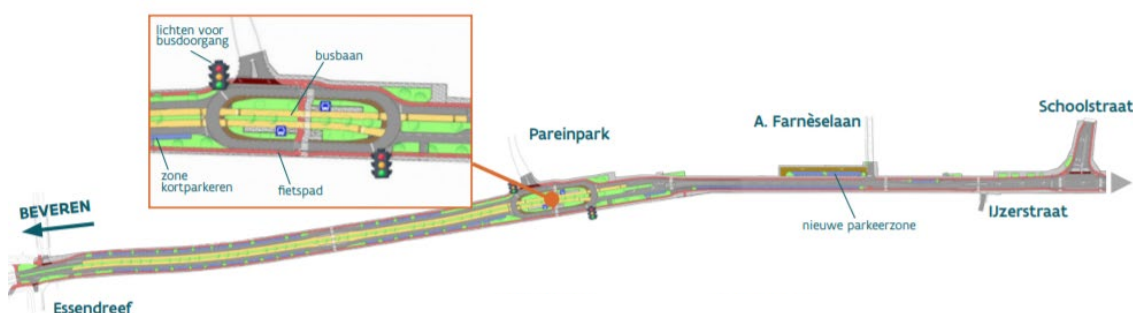
---

<sup>4</sup> Na overleg tussen de gemeente en AWV besloot het Agentschap Wegen en Verkeer haar standpunt hieromtrent te herzien. Via een officieel schrijven (bijlage 6.3) liet het agentschap weten akkoord te gaan met de inplanting van de DC-lader zoals aangeduid op het inplantingsplan van de gewenste ruimtelijke toestand (zie 3.1.2).

- Het mobiliteitsplan stelt dat de N70 een ontsluitingsfunctie heeft voor lokaal vrachtverkeer. Doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd;
- Het parkeren van vrachtwagens veroorzaakt op sommige plaatsen overlast.
- De verkeersinrichting van de N70 zal worden aangepast ten behoeve van de verkeersveiligheid;
- Voor het openbaar vervoer zal er een betere doorstroom op de N70 moeten komen;
- Voor zachte verkeersdeelnemers zal de oversteekbaarheid van de N70 verbeterd moeten worden;
- De fietspaden langs de N70 voldoen niet altijd aan de gestelde richtlijnen.

In het mobiliteitsplan van Beveren wordt aandacht besteed aan de verlenging van de tram vanuit Antwerpen naar Beveren. De tram zou een rechtstreekse verbinding tussen Beveren en Antwerpen-Centraal maken en het vele aantal bussen op de N70 vervangen. Inmiddels is het plan om de tramlijn 3 door te trekken naar Beveren definitief van tafel.

Op moment van schrijven werken het Agentschap Wegen en Verkeer, gemeente Beveren en Synductis samen in het licht van het Mobiliteitsplan Beveren aan de totale heraanleg van de N70 van de Essendreef in Beveren tot voorbij het kruispunt met de Burggravenstraat en de Snoeckstraat in Melsele. De herinrichting met vrijliggende fietspaden, een aparte busbaan en twee nieuwe ovondes zullen het verkeer veiliger en vlotter laten verlopen. De werken zullen ongeveer tot het najaar van 2022 duren en in 7 fases uitgevoerd worden. De werken aan het gedeelte van de N70 ter hoogte van het plangebied werden begin maart 2021 aangevat. Het betreft de heraanleg van de Vesten vanaf de Carrefour tot de Essendreef.



| Uittreksel uit het ontwerp van de heraanleg van de N70 tussen de Essendreef en de Schoolstraat

#### 2.4.9 EFRO-project 'Baanwinkels en gemeenten op één lijn'

Met het EFRO-project 'Baanwinkels en gemeenten op één lijn' hebben de Provincies Oost-Vlaanderen, Antwerpen en Vlaams-Brabant, samen met steden en gemeenten een gezamenlijke detailhandelsvisie en een actieprogramma uitgewerkt voor de steenwegen N70 en N10. Een gezond en duurzaam evenwicht tussen kernversterkend beleid en duurzaam locatiebeleid buiten de kern is de rode draad.

Het project streeft ernaar om, vanuit een éénduidige en intergemeentelijke ontwikkelingsvisie, de steenwegen te verbeteren met aandacht voor verkeersveiligheid, leefbaarheid, doorstroming, bewoning, detailhandel en ontwikkeling van bedrijvigheid op de juiste locatie. Dit project geldt als prototype voor de aanpak van andere steenwegen in Vlaanderen.

#### Ontwikkelingsperspectieven detailhandel op steenwegen

Binnen het EFRO-project 'Baanwinkels en gemeenten op één lijn' worden volgende ontwikkelingsperspectieven voor detailhandel op een steenweg vooropgesteld: no go zone, winkelarme zone, clusterzone of winkelrijke zone. Het plangebied van voorliggend RUP wordt gekarteerd als winkelarme zone.



| Uittreksel EFRO-project 'Baanwinkels en gemeenten op één lijn' - ontwikkelingsperspectieven

#### Winkelarme zone

Een winkelarm perspectief betekent dat detailhandel strikt beperkt wordt en dat het totaal aanbod niet verhoogt. Er wordt geen nieuwe detailhandel in nieuwe of bestaande panden met een andere functie toegestaan. Bestaande juridische voorschriften blijven evenwel behouden en de bescherming van de vergunningstoestand wordt gerespecteerd. Binnen het bestaande pandenaanbod kan vergelijkbare detailhandel (= categorieën uit het IHB) blijven bestaan. Bij nieuwe vergunningsaanvragen wordt de bovengrens van 400 m<sup>2</sup> gehanteerd en kunnen andere detailhandelscategorieën uitgesloten worden.

Bestaande detailhandel kan uitbreiden met maximum 10%; dit geldt ook voor winkels onder de 400 m<sup>2</sup>. De uitbreiding geldt niet enkel voor de winkelvloeroppervlakte, maar voor alle voor een normale detailhandelsbedrijfsvoering noodzakelijke constructies.

Nieuwe ontwikkelingen zijn mogelijk tot maximum 100 m<sup>2</sup> op voorwaarde dat deze ondergeschikt en/of ondersteunend zijn aan de hoofdfunctie per pand en in relatie tot de gewestbestemming binnen stedelijk gebied. In grootstedelijk gebied kan dit tot 400 m<sup>2</sup>.

In verdere stappen, ook juridisch (kan enkel via RUP), zal dit per locatie verder uitgewerkt worden.

Gewenste herlocalisatie op vrijwillige basis, ter ondersteuning van het strategisch commercieel plan of visie van de gemeente en in evenwicht met het aanbod in de kernen.

Nabestemming bij herlocalisatie steeds in functie van het herstelbeleid binnen bestaande bestemmingsvoorschriften, met uitzondering van mogelijke detailhandelsontwikkelingen zoals hierboven beschreven. In dit herstelbeleid wordt extra aandacht besteed aan de sanering van leegstaande detailhandelspanen.

## 2.5 Evaluatie plangebied

### 2.5.1 Knelpunten

- grote mate van verzegeling;
- zwakke integratie in het bebouwde landschap;
- vormt barrière tussen het publiek domein (N70) en het achterliggende openruimtelandschap;
- ongedefinieerde overgang tussen verharde terrein van de garage en het openruimtelandschap.

### 2.5.2 Potenties

- versterken van de handelsactiviteit langsheen kleinstedelijke hoofdas van de N70;
- beperkte bouwhoogte van de bestaande garageconstructies laat stapeling van functies toe;
- publieke ontsluiting tussen N70 en het parkgebied Nieuw-Molen;
- integratie binnen overkoepelende visie voor de rand van het parkgebied Nieuw-Molen.

### 3 GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

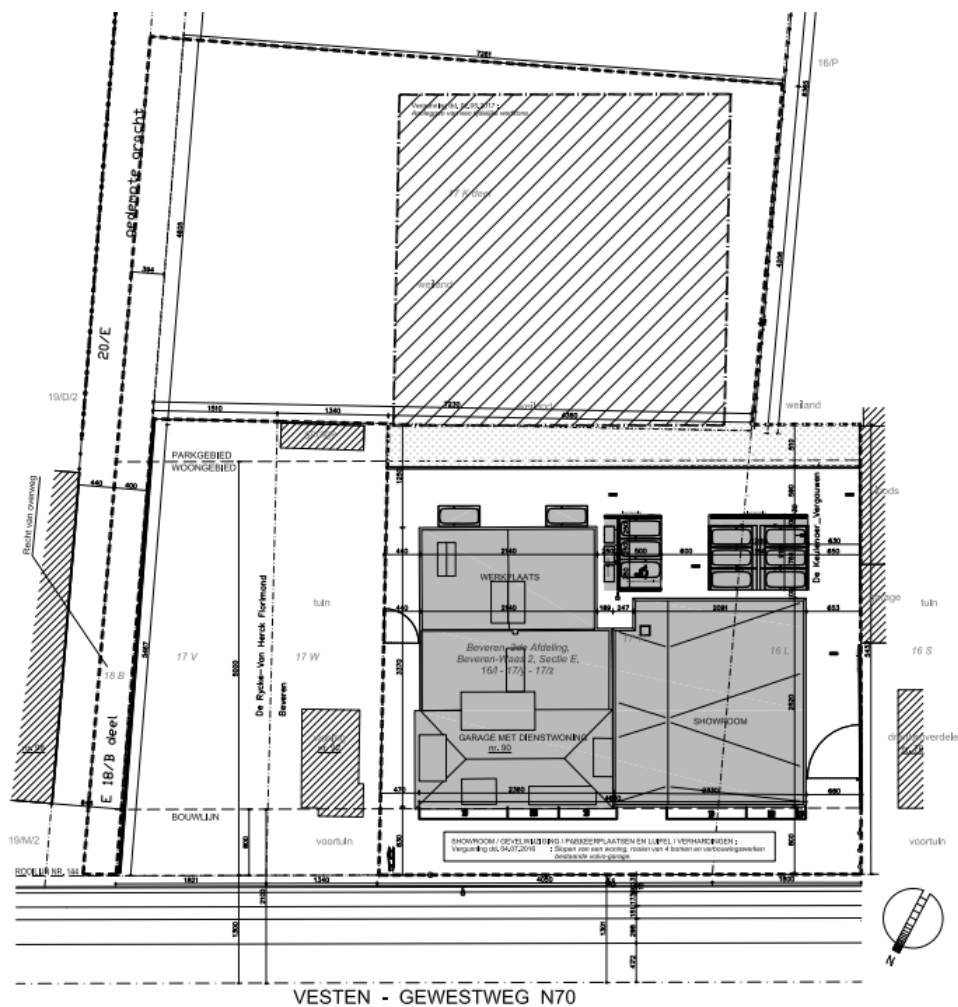
#### 3.1 Programma

Hieronder worden programmatorische uitgangspunten die van belang zijn bij de opmaak van het RUP besproken.

##### 3.1.1 Bestaande situatie

###### Activiteiten

Het bedrijf Garage Lieven De Keulenaer NV handelt in het verkopen en het herstellen van wagens van het merk Volvo. Om deze diensten aan te bieden bestaat de bedrijfssite uit een toonzaal (ca. 525m<sup>2</sup> in oppervlakte), een autoherstelwerkplaats (ca. 260m<sup>2</sup> in oppervlakte) en een magazijn met dienstwoning (ca. 515m<sup>2</sup> in oppervlakte). Het merendeel van de overige ruimte van de garagesite wordt ingericht als parkeerterrein.



| inplantingsplan bestaande toestand<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Bron: planologisch attest Garage de Keulenaer (2018)



## Mobiliteitsprofiel

### Openingsuren

De showroom is op een weekday open van 9-12 en van 13-18:30 uur. Op de zaterdag is de showroom geopend van 10-12 en van 13-17 uur. De openingstijden van de garage zijn van 8-12 uur en van 13-17 uur. Op zaterdag is de garage open van 9-12 uur. Op zondag zijn zowel de garage als de showroom doorgaans gesloten.

### Verkeersgeneratie

aantal bezoekers/werknemers per dag in de huidige situatie

	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag
Bezoekers showroom	3	3	3	3	3	5	0
Bezoekers garage	12	12	12	12	12	10	0
Personeel	12	12	12	12	12	12	0
<b>Totaal per dag</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>0</b>

#### Bezoekers

Het aantal bezoekers van de garage wordt geschat op 12 per week. Het aantal bezoekers per dag voor de showroom wordt geschat op 3. Op zaterdag ligt het aantal bezoekers hoger tot 5 voor de showroom en 10 voor de garage. Er is geen piekmoment merkbaar bij de bezoekers van de showroom. Piekmomenten voor de garage zijn om 08:00 uur en om 13:00 uur.

Ongeveer 98 % van de bezoekers van de showroom komt met de auto. De bezoekers van de showroom parkeren de auto langs de weg, er worden geen problemen ondervonden bij het parkeren. De bezoekers van de garage parkeren hun auto of langs de weg of op het terrein van de garage.

#### Werknemers

Er zijn 14 werknemers werkzaam in de showroom en de garage. Gemiddeld zijn er 12 werknemers op hetzelfde tijdstip aanwezig. 98 % van de werknemers komt de auto. Heel zelden komt er iemand op de fiets. Er is een fietsenstalling voor de werknemers aanwezig. Ook zijn er lockers en douches. De werknemers parkeren de auto langs de weg.

#### Leveranciers

In de bestaande toestand vinden er gemiddeld 10 leveringen per week plaats per vrachtwagen. Het betreft levering van grote wisselstukken en het leveren van nieuwe wagens. Het laden en lossen van deze goederen gebeurt tot op heden op de dubbele parkeerstrook op de N70. Daarnaast zijn er ook gemiddeld 15 leveringen per week door bestelwagens. Ook worden 2 keer per week de afvalcontainers opgehaald.

### Parkeergelegenheid

Op het terrein zijn in de bestaande situatie ca. 25 parkeerplaatsen aanwezig. De meeste parkeerplaatsen op de parking worden bezet door nieuwe auto's en de bedrijfsvoertuigen. Het bedrijf bezit namelijk 12 personenwagens, 1 bestelwagen en 1 vrachtwagen. Slechts een paar parkeerplaatsen op het terrein worden gebruikt voor het parkeren van gebruikte auto's, die mogelijk van bezoekers zijn. Er zijn voor bezoekers en werknemers van de showroom 18 parkeerplaatsen nodig voor de bestaande situatie. Een grote meerderheid hiervan parkeren zich langs de N70.

### 3.1.2 Gewenste situatie

Korte termijn (< 3 jaar)

Zoals reeds beschreven in paragraaf 2.4.7 verkreeg Garage de Keulenaer een positief planologisch attest om de garage te kunnen uitbreiden en herinrichten. Het positieve planologisch attest is terug te vinden in de bijlage.

Het attest beschrijft dat het bedrijf op korte termijn wenst uit te breiden met:

- een parkeerterrein met 71 parkeerplaatsen;
- een werkplaats voor nieuwe wagens (274m<sup>2</sup>);
- een carwash voor eigen gebruik (128m<sup>2</sup>);
- een ruimte voor opslag van onderdelen en bandenhotel (322m<sup>2</sup>).

Het attest beschrijft dat deze wijzigingen nodig zijn om verschillende redenen. De opslagplaats voor banden van de garage bevindt zich tot op heden in deelgemeente Kallo. De noodzakelijke verplaatsingen die hiermee gepaard gaan zijn niet efficiënt. Er is elke dag minstens één verplaatsing nodig naar de loods in Kallo. Daarnaast kunnen afgeleverde wagens niet schoon gemaakt worden in de garage. Deze worden eerst naar een carwash gebracht om vervolgens terug naar de garage gebracht te worden. Ook dit genereert inefficiënte verplaatsingen die vermeden kunnen worden. Vervolgens worden nieuwe wagens voor het cliënteel vandaag nog buiten geparkeerd. Het zou optimaler zijn voor de garage mochten deze wagens binnen voorbereid kunnen worden. Ook worden overige wagens nu langs de N70 geparkeerd omdat het aantal parkeerplaatsen op de site ontoereikend is. Bovendien wordt de N70 momenteel heraangelegd, met een beperkter parkeeraanbod tot gevolg.

Na het doorvoeren van deze uitbreidingen wordt verwacht dat het druktebeeld, gebaseerd op het verwachtte aantal bezoekers en werknemers van de showroom en de garage, zal wijzigen. Er worden 15 extra bezoekers per week verwacht voor de showroom en 15 extra bezoekers per dag voor de garage. Op korte termijn worden ook 15 extra werknemers verwacht. Hierdoor wordt een totaal van gemiddeld 44 personen (klanten en werknemers) per dag geschat die de garage zullen bezoeken. Voor de toekomstige situatie zijn er op sommige momenten 24 parkeerplaatsen nodig voor de bezoekers en de werknemers. Dat zijn 6 parkeerplaatsen meer dan dat er in de huidige situatie nodig zijn. Een deel van deze extra parkeerplaatsen zal langs de N70 gevonden moeten worden<sup>6</sup>. Een ander deel van de auto's zal geparkeerd worden op het terrein van de garage. Deze zal echter overwegend bedoeld blijven voor het stallen van garagewagens. De toekomstige toestand voorziet een parkeerterrein voor 71 wagens. De doorrit langs de westelijke gevel van de showroom zal gebruikt worden om de parkeerplaatsen op het terrein te bereiken.

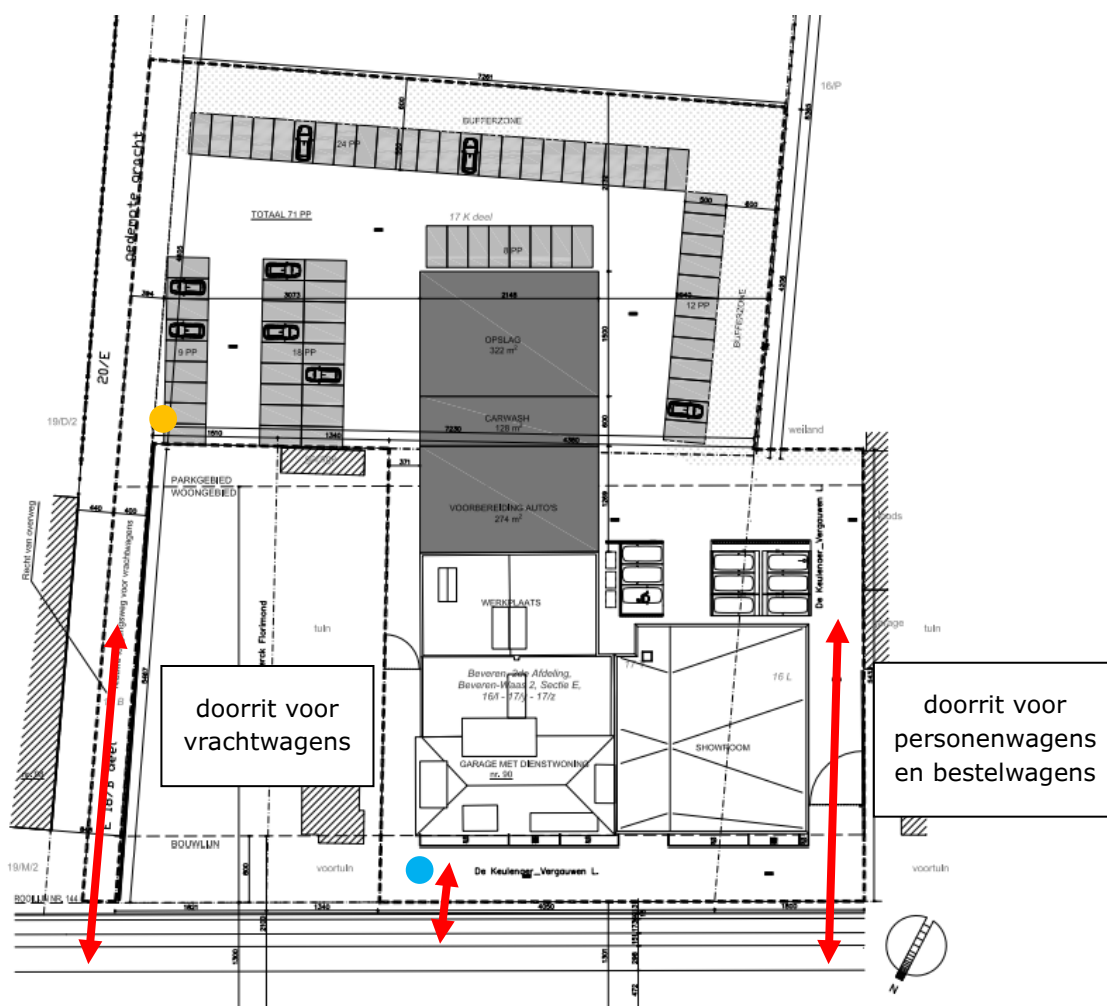
Bij een uitbreiding worden minder leveringen verwacht aangezien extra opslagruimte zou worden gecreëerd. De oostelijke toegang tot het achterliggend terrein zal heraangelegd en toegankelijk worden voor de vrachtwagens die wagens en grote wisselstukken leveren. Op deze manier wordt een onveilige toestand langs de N70 verholpen. Leveringen door bestelwagens kunnen het terrein bereiken via de doorrit langs de westelijke gevel van de showroom.

Aanvullend op de gewenste uitbreidingen en invullingen opgenomen binnen het planologisch attest is het voor de bedrijfsactiviteiten intussen noodzakelijk geworden om de site te voorzien van een hoogspanningscabine en DC lader. De hoogspanningscabine heeft een beperkte ruimtelijke impact en is te integreren in het programma opgenomen binnen het planologisch attest. De DC-lader dient aan de voorzijde van het gebouw te worden voorzien. Hierbij is het noodzakelijk dat er een 3<sup>e</sup> ontsluitingspunt voorzien wordt, wat afwijkt van de ruimtelijke

---

<sup>6</sup> De heraanleg van de N70 voorziet langsparkeerplaatsen en een nieuwe parkeerzone t.h.v. de A. Farnèselaan.

randvoorwaarden van het goedgekeurde planologisch attest. Het ontsluitingspunt zal echter slechts sporadisch gebruikt worden.



- | inplantingsplan van de gewenste ruimtelijke toestand na het uitvoeren van de werken aangevraagd in het planologisch attest<sup>7</sup>, de plaatsing van de hoogspanningscabine (gele aanduiding) en DC lader (blauwe aanduiding)

Lange termijn (> 10 jaar)

Binnen het planologisch attest werden geen gewenste ontwikkelingen op lange termijn opgenomen.

<sup>7</sup> Bron: planologisch attest Garage de Keulenaer (2018)

## 3.2 Doelstellingen

Bij de verordening van het plangebied staan volgende aspecten centraal:

- verschaffen van een planologische basis voor de uitbreidingswensen voor Garage De Keulenaer en zodoende een gepaste bestemming toekennen t.o.v. de huidige zonering van woon- en parkgebied op het gewestplan;
- ruimte van de site op efficiënte manier benutten;
- landschappelijke integratie van de site met diens omgeving;
- ruimte creëren voor duurzaam watermanagement;
- efficiënte ontsluiting voorzien voor gebruikers van de garage.

## 3.3 Visie

Het voornaamste doel van dit RUP is het voorzien van een planologische doorvertaling van het positieve planologisch attest, dat door de gemeente Beveren aan Garage De Keulenaer werd verleend. Het RUP verzekert dat de uitbreidingsmogelijkheden van de garage gebeuren op een ruimtelijk efficiënte wijze, met aandacht voor een goede landschappelijke integratie en andere actuele uitdagingen zoals een duurzame waterhuishouding.

Het plangebied krijgt een bestemming die het bestaan en de uitbreidingscapaciteit van de garage planologisch verzekert. De korte termijnplannen van de garage m.b.t. het uitbreiden van het parkeerterrein, alsook van het garagegebouw door de toevoeging van een overdekte werkplaats, een carwash en extra opslagruimte worden mogelijk gemaakt. Indien op lange termijn bijkomende uitbreidingen nodig zijn, wordt maximaal ingezet op het efficiënt benutten van de beschikbare ruimte door het stapelen van functies.

Landschappelijke integratie bestaat in dit geval uit twee aspecten. Enerzijds het maximaal beperken van de visuele impact van de garage en uitbreiding op de omgeving. Anderzijds onderzoeken op welke manier de site kan aantakken op het groenblauwe netwerk van parkgebied Nieuw-Molen. Beide doelstellingen kunnen bereikt worden met een streekeigen, ecologisch waardevolle groenbuffer tussen de garage-uitbreiding en het parkgebied. Integratie in het groenblauwe netwerk kan bekomen worden onder vorm van oplossingen gerelateerd aan waterhuishouding. Aandacht voor waterhuishouding uit zich vooral in het minimaliseren van de verharde oppervlakte en het ter plekke opvangen en laten infiltreren van regenwater. Dit kan door het gebruik van waterdoorlatende verharding en het combineren of stapelen van functies. De circulatieruimte voor vrachtverkeer zijn echter om duurzaamheidsredenen niet geschikt voor het gebruik van waterdoorlatende verharding. Verder zijn groendaken ook een interessante piste, net als infiltratie van regenwater opvangen op de daken.

Het RUP verzekert een efficiënte ontsluitingsstructuur om nodeloze verkeersdruk op de N70 te vermijden. Zo worden er twee ontsluitingen vastgelegd vanaf de N70 naar het garageterrein, namelijk één langs de rechtergevel van het garagegebouw en één ten oosten van de woonst nr. 92. Zoals aangegeven in het planologisch attest kan de ontsluiting langsheen de rechter zijgevel van de garage gebruikt worden als in- en uitrit voor personenwagens van bezoekers, of voor bestelwagens met leveringen. De andere ontsluiting zal dienen als in- en uitrit voor vrachtwagens voor het vervoer van grotere goederen. Deze tweede ontsluiting wordt ook vandaag reeds als toegang gebruikt naar het achterliggende landbouwgebied door diverse landbouwvoertuigen. Het RUP voorziet dat deze mogelijkheid behouden blijft. Om toegang te bieden tot de DC-lader voorziet het RUP een derde ontsluitingspunt<sup>8</sup>.

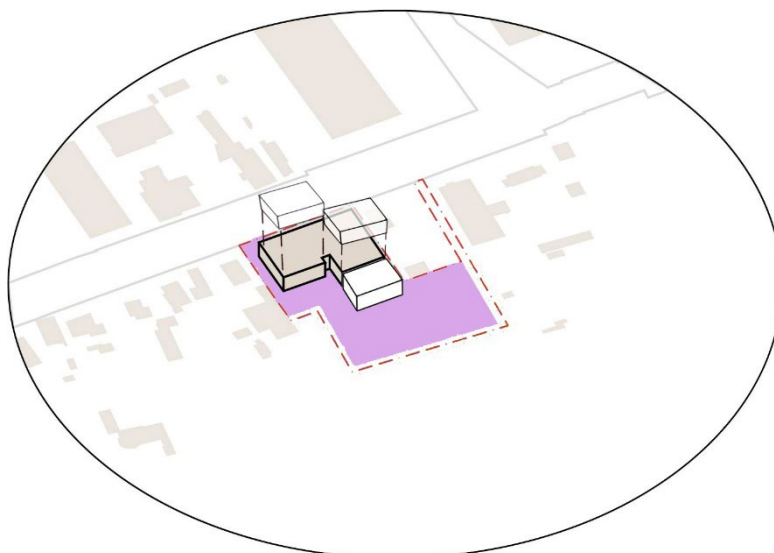
---

<sup>8</sup> Dit in afwijking op de randvoorwaarde opgenomen binnen het afgeleverde planologisch attest. Na overleg tussen de gemeente en AWV besloot het Agentschap Wegen en Verkeer haar standpunt hieromtrent te herzien. Via een officieel schrijven (bijlage 6.3) liet het agentschap weten akkoord te gaan met de inplanting van de DC-lader zoals aangeduid op het inplantingsplan van de gewenste ruimtelijke toestand (zie 3.1.2).

### 3.4 Ruimtelijke concepten

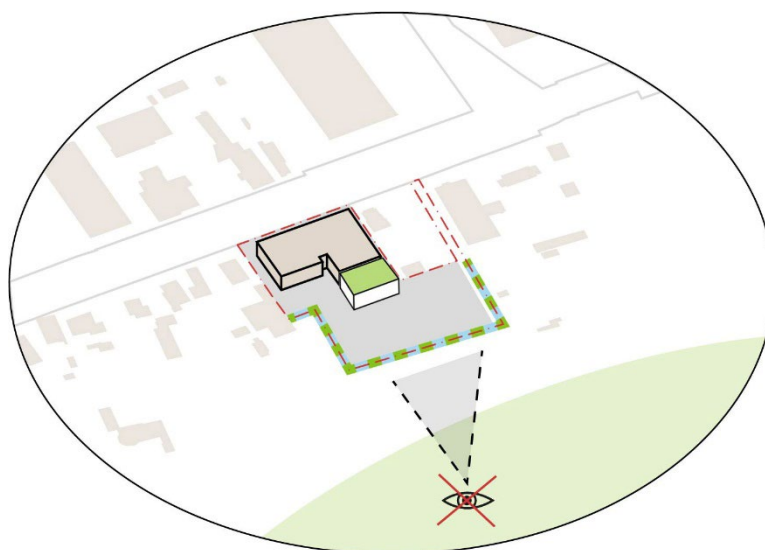
#### 3.4.1 Bestendigen, faciliteren en optimaliseren

Het plangebied wordt een bestemming toegekend die het voortbestaan van de garage bestendigt en uitbreidingen faciliteert. Hierbij wordt tegemoet gekomen aan de korte termijnwensen van de garage door ruimte te voorzien voor het geplande programma. Daarnaast worden ook lange termijnontwikkelingen mogelijk gemaakt. Bij toevoegingen op lange termijn wordt optimale ruimtelijke efficiëntie beoogt door het stapelen van functies.



#### 3.4.2 Integreren en bufferen

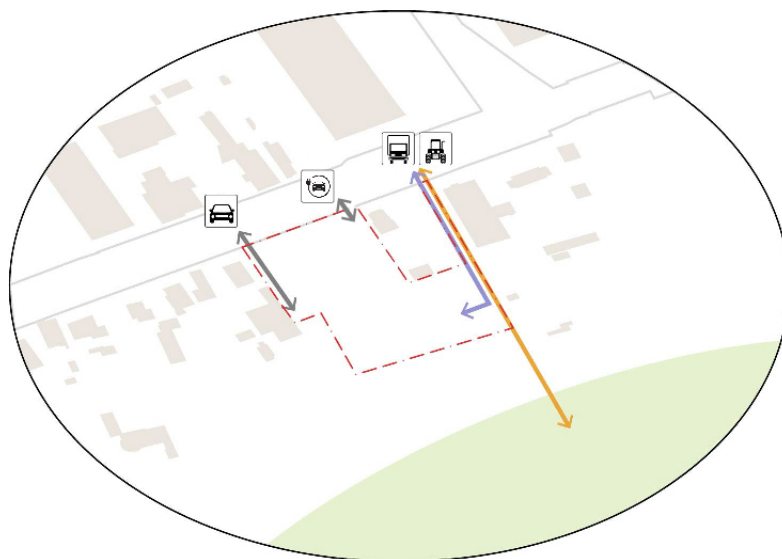
Er wordt gestreefd naar maximale landschappelijke integratie door middel van enerzijds een streekeigen, ecologisch waardevolle groenbuffer tussen de garage-uitbreiding en het parkgebied te voorzien en anderzijds structuren voor watermanagement te verzorgen die zich integreren binnen het groenblauwe netwerk van het aanpalende parkgebied Nieuw-Molen. De garage dient visueel onttrokken te worden van het parkgebied.



### 3.4.3 Ontsluiten van de site en bredere omgeving

Twee ontsluitingen worden gebruikt om in- en uitgaande circulatie van bezoekers en verschillende soorten leveringen te organiseren. Daarboven wordt de oostelijke ontsluiting bestemd in haar functie als doorgang voor landbouwvoertuigen tussen de N70 en het achterliggende landbouwgebied.

Ondergeschikt aan de 2 andere ontsluitingen wordt nog een extra ontsluitingspunt voorzien, louter voor het toegankelijk maken van de DC-lader. Hierbij dient wel de garantie gesteld te worden dat er voldoende manoeuvreerruimte is op eigen terrein. Op die manier worden achterwaartse manoeuvres over het voet- en fietspad en de gewestweg vermeden.



## 4 EFFECTEN VAN HET RUP

### 4.1 Onderzoek tot m.e.r.

De aanzet tot de m.e.r.-screening (onderzoek tot m.e.r.) wordt hier integraal geïntegreerd in de startnota van het voorliggend RUP. Deze screening dient dan ook samen gelezen te worden met de andere hoofdstukken van de startnota en het plan van de bestaande en juridische toestand. Op deze wijze heeft de lezer steeds volledige inzage in het RUP en specifiek in de bestaande toestand als referentiesituatie en de planningscontext waarbinnen het voorliggend RUP kadert.

#### 4.1.1 Methodiek

Als eerste stap in het onderzoek tot m.e.r. wordt nagaan of het RUP niet 'van rechtswege' plan-MER-plichtig is volgens de regelgeving, zoals vastgelegd in het plan-m.e.r.-decreet van 27 april 2007. Indien dit niet het geval is, kan overgegaan worden tot de beschrijving en evaluatie van de te verwachten effecten van het voorgenomen plan en de redelijke alternatieven.

Bij deze evaluatie wordt steeds het onderscheid gemaakt tussen het effect t.o.v. de feitelijke referentiesituatie (ten opzichte van het feitelijk gebruik van de site) en de planologische referentiesituatie (ten opzichte van de planologische bestemming(en)).

Om het onderzoek naar de milieueffecten op een kwalitatieve en eenduidige wijze te kunnen voeren, worden de ontwikkelingsmogelijkheden die worden geboden door het RUP gebundeld in een aantal planingrepen. Er kunnen 2 planonderdelen onderscheiden worden:

- planonderdeel A: herbestemmen van woongebied naar zone voor garagebedrijf complementair aan het wonen
- planonderdeel B: herbestemmen van parkgebied naar zone voor garagebedrijf complementair aan het wonen

#### Fase startnota

Tijdens de fase van de startnota wordt een eerste inschatting gemaakt van de mogelijk te verwachte effecten van de diverse planingrepen. Voor elke discipline wordt aan de hand van een checklist bekeken welke potentiële ingrepen mogelijk gemaakt worden binnen het RUP. Bij de beschrijving van de mogelijke effecten wordt rekening gehouden met a/ de referentiesituatie die een indicatie geeft van de kwetsbaarheid van het plangebied en b/ de aard van de planingrepen.

#### Fase scopingnota

In deze fase wordt een beslissing m.b.t. de plan-MER-plicht genomen. Op basis van binnengekomen adviezen en opmerkingen tijdens de raadpleging publiek en adviesvraag worden indien nodig bepaalde disciplines bijkomend onderzocht. De finale screening van de potentiële milieueffecten wordt vervolgens overgemaakt aan het team MER die een advies formuleert m.b.t. de plan-MER-plicht.

#### 4.1.2 Toepassingsgebied

Het RUP is niet 'van rechtswege' plan-MER-plichtig, omdat ze het kader vormt voor de toekenning van (een) vergunning(en) voor een project opgesomd in bijlage I, II of III van het

project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004, namelijk voor projecten opgesomd in rubriek 10b van bijlage III. Het RUP bepaalt echter het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau. Het plangebied heeft een oppervlakte van circa 0,67 ha, wat procentueel in het niets vervalt ten opzichte van het totale grondgebied van de gemeente Beveren dat circa 15000 ha bedraagt. Bovendien heeft het RUP betrekking op een beperkte wijziging en zelfs een afstemming op de bestaande situatie.

Omwille van bovenstaande motivering dient besloten te worden dat het RUP 'van rechtswege' niet plan-MER-plichtig is, maar wel screeningsplichtig. Naargelang het resultaat van het onderzoek naar mogelijke aanzienlijke milieueffecten, wordt er een oordeel geveld over de noodzaak van de opmaak van een plan-MER:

- indien er geen aanzienlijke milieueffecten kunnen zijn: geen plan-MER-plicht;
- indien er wel aanzienlijke milieueffecten kunnen worden aangetoond voor één of meerdere criteria: wel plan-MER-plicht.

#### 4.1.3 Alternatieven

##### Nulalternatief

Het nulalternatief is geen alternatief daar een planologisch attest voor het plangebied goedgekeurd werd. Voor de verdere uitwerking van het planologisch attest is de opmaak van een RUP noodzakelijk.

##### Locatie- en inrichtings- en/of uitvoeringsalternatieven

Naast het nulalternatief kan er eveneens gekeken worden naar de locatie- en inrichtings-en/of uitvoeringsalternatieven. Gezien er een planologisch attest voor het plangebied goedgekeurd werd is het onderzoeken van locatiealternatieven niet relevant. Daarnaast zijn de inrichtings-en/of uitvoeringsalternatieven beperkt. Deze zijn immers afgestemd op de actuele situatie, het gewenste beleid en de ontwikkelingswensen van de overheid en betrokken eigenaars. Bovendien dient het RUP rekening te houden met de opgenomen ruimtelijke randvoorwaarden opgelegd binnen het afgeleverde planologisch attest.

#### 4.1.4 Beoordeling milieueffecten

##### Bodem

<b>Checklist potentiële ingrepen discipline Bodem</b>	<b>Ja</b>	<b>Nee</b>
<b>Bodemverstoring en grondstofvoorraden</b>		
Voorziet het plan vergraving of graafwerkzaamheden?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voorziet het plan een wijziging inzake verharding (aard en/of oppervlakte)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wordt ingegrepen op de grondstoffenvoorraden? Voorziet het plan de uitbating van de diepe ondergrond (klei-, zand-, steen- of grinduitbating, ertswinning)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Bodemkwaliteit en bodemverontreiniging</b>		

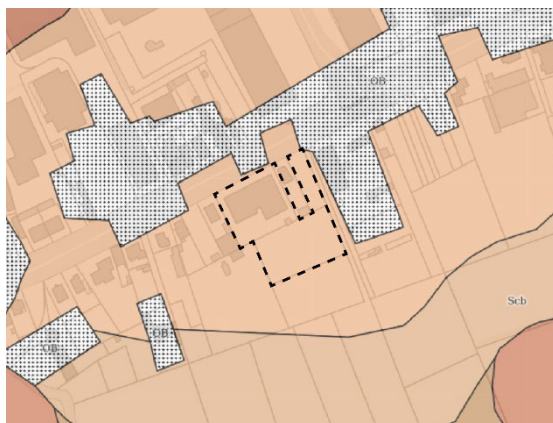


Voorziet het plan risico-activiteiten voor verontreiniging (zoals bijv. kmo-zone, bedrijvenczone)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voorziet het plan herbestemmingen naar een ander bestemmingstype?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Erosie</b>		
Voorziet het plan een gewijzigd bodemgebruik waardoor bijkomende oppervlakte aan erosie het gevolg kan zijn of het plan aan erosie onderhevig kan zijn?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>




### Bodemverstoring en grondstofvoorraden

#### Referentiesituatie

Het plangebied bevindt zich op lemige zandbodems (Sbb)



#### **Legende**

-  Bebouwde zone
-  Droge lemige zandbodem met structuur B horizont
-  Matig droge lemige zandbodem met structuur B horizont

| Bodemkaart (Geopunt Vlaanderen, 2021)

De uitbreiding is gepland op bodems gebruikt voor landbouwdoeleinden. Er komen geen kwetsbare bodems voor binnen of in directe nabijheid van het plangebied. Er zijn geen ontginningen in of grenzend aan het plangebied. Het RUP is niet opgenomen in een oppervlakedelfstoffenplan.

Er kan gesteld worden dat de fysische bodemtoestand van het plangebied niet uitgesproken kwetsbaar is. De zone kent een sterk antropogene invloed die wijst op eerdere verstoringen van de bodem.

#### Effectenbespreking

##### *t.o.v. de planologische referentiesituatie*

Het plangebied wordt middels voorliggend RUP omgezet van woon- en parkgebied (conform gewestplan) naar een zone voor garagebedrijf complementair aan het wonen.

Gelet op de ontwikkelingsmogelijkheden binnen de huidige planologische bestemming woongebied zijn op vlak van bodemverstoring en grondstofvoorraden geen uitgesproken negatieve effecten te verwachten door de beoogde herbestemming binnen planonderdeel A.

Voor het gedeelte dat bestemd is als parkgebied worden binnen planonderdeel B bijkomende ontwikkelingsmogelijkheden (verharding en bebouwing) mogelijk gemaakt. Deze zullen echter binnen de stedenbouwkundige voorschriften beperkt worden (gebruik van B/T en V/T-indexen) tot de bebouwing en de verharde oppervlakte) zoals voorzien binnen het goedgekeurd planologisch attest.

Rekening houdend met de aard van het plan en het gegeven dat er binnen het plangebied geen kwetsbare bodemtypes, bodemkundig erfgoed of ontginningen werden aangetroffen en dat de ontwikkeling van het plangebied geen ontginning mogelijk maakt, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op bodemverstoring en grondstofvoorraden optreden.

#### *t.o.v. de feitelijke referentiesituatie*

Gelet op de reeds bestaande bebouwing en verharding (Volvo garage) en het feit dat de uitbreidingen opgenomen binnen het planologisch attest zich hoofdzakelijk binnen planonderdeel B bevinden worden binnen planonderdeel A geen negatieve effecten verwacht op de discipline. De uitbreiding wordt grotendeels voorzien ter hoogte van een zone die momenteel reeds verhard is.

Binnen planonderdeel B worden vergravingen tijdens de opbouwfase mogelijk (nl. voor het plaatsen van funderingen voor constructies) door de voorziene uitbreidingen (bebouwing voor voorbereiding auto's, carwash en opslag). Deze grondwerken zijn echter oppervlakkig van aard.

Het planvoornemen voorziet een toename in verharding, nl. een toename in bebouwde oppervlakte van max ca. 53% en een toename van totale verharding van max ca. 149% door het mogelijk maken van extra parkeerterrein. De verharding dient echter maximaal uitgevoerd te worden in waterdoorlatende verharding (circulatie, parkeerterrein,...). Circulatieruimten voor vrachtverkeer worden om duurzaamheidsredenen mogelijk gemaakt in niet-waterdoorlatende verhardingen.

Door dit gegeven in combinatie met het feit dat er geen kwetsbare bodems voorkomen in/nabij het plangebied kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op bodemverstoring en grondstofvoorraden zullen optreden.

#### Bodemkwaliteit en bodemverontreiniging

##### Referentiesituatie

Binnen het plangebied bevindt zich een garage met potentiële risico-activiteiten voor verontreiniging. Het plangebied is echter niet als dusdanig bestemd gezien de bestemming als woon- en parkgebied (geen bestemming als kmo, bedrijvenszone of andere bestemmingen met potentiële risico-activiteiten voor verontreiniging).

Op 30/09/1999 werd door OVAM een beschrijvend bodemonderzoek opgesteld voor de site dat toen nog werd ingevuld door een tankstation (dossiënummer 9247). Het volgende werd geconcludeerd:

*“Samenvattend kan gesteld worden dat er op het terrein aanwijzingen zijn voor een ernstige bodemverontreiniging in het grondwater met BTEX en minerale olie en in de grond met minerale olie.*

*Op basis van de berekening van het humaan risico kan gesteld worden dat er voor het huidig gebruik van het terrein, geen actueel humaan risico aanwezig is.*

*Er is eveneens geen verspreidingsrisico aanwezig.*

*Het perceel dient opgenomen te worden in het register van verontreinigde gronden.*

*Gezien er na 1995 geen calamiteiten bekend zijn kan de verontreiniging als historisch beschouwd worden.*

*Er dienen geen sanerende maatregelen genomen te worden."*

Het bedrijf bezit een milieuvergunning van klasse 1 voor het uitbaten van een garagewerkplaats met tankstation die geldig is t.e.m. 27/03/2023.



| Kaart bodemonderzoeken (OVAM, 2021)

### Effectenbespreking

#### *t.o.v. de planologische referentiesituatie*

Het plangebied wordt middels voorliggend RUP omgezet van woon- en parkgebied (conform gewestplan) naar een zone voor garagebedrijf complementair aan het wonen.

Gelet op de ontwikkelingsmogelijkheden binnen de huidige planologische bestemming woongebied zijn op vlak van bodemkwaliteit en bodemverontreiniging geen uitgesproken negatieve effecten te verwachten door de beoogde herbestemming binnen planonderdeel A.

Voor planonderdeel B worden bijkomende ontwikkelingsmogelijkheden toegelaten die mogelijks een impact kunnen hebben op de bodemkwaliteit (planologisch uitbreiden van de garage-activiteiten). Zoals reeds gesteld dient steeds de geldende regelgeving (Vlarem, Vlarebo, Vlarena) gevolgd te worden.

Binnen planonderdeel B vindt een wijziging van het bestemmingstype plaats van parkgebied (IV) naar een zone voor garagebedrijf complementair aan het wonen (III). De regelgeving bij overdracht dient ook hier te worden gevolgd.

#### *t.o.v. de feitelijke referentiesituatie*

Gelet op de reeds bestaande bebouwing en verharding (Volvo garage) en het feit dat de uitbreidingen opgenomen binnen het planologisch attest zich hoofdzakelijk binnen planonderdeel B bevinden worden binnen planonderdeel A geen aanzienlijk negatieve effecten verwacht op de discipline. De uitbreiding wordt grotendeels voorzien ter hoogte van een zone die momenteel reeds verhard is.

De uitbreidingen die mogelijk worden gemaakt binnen planonderdeel A en B, zijn addities op de reeds aanwezige garageactiviteiten, alsook het aanleggen van een parkeerterrein. Deze activiteiten zullen binnen de nog geldige milieuvergunning passen, of onderworpen worden aan de aanvraag van (een) nieuwe milieuvergunning(en).

Eventuele accidentele bodemverontreiniging (bvb. olielek) door het planvoornemen is niet uit te sluiten noch het feitelijk voorkomen van verontreinigde grond (zie conclusie bodemonderzoek). Bij bouwwerkzaamheden, bodemverstoring en nieuwe inrichtingen dient de geldende regelgeving (Vlarem, Vlarebo, Vlarena) te worden gevolgd. Er worden bijgevolg geen

aanzienlijke effecten verwacht op bodemkwaliteit (verspreiden van verontreiniging) door deze calamiteiten.

Gelet op de reeds bestaande activiteiten op de site kan geconcludeerd dat het planvoornemen geen aanleiding zal geven tot aanzienlijk negatieve effecten op de discipline bodemkwaliteit en bodemverontreiniging.

#### Erosie

Het plan voorziet geen dermate wijzigingen in het bodemgebruik die erosie tot gevolg kunnen hebben. Aanzienlijke effecten ten aanzien van de discipline bodem worden bijgevolg niet verwacht.

#### Conclusie discipline bodem

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline bodem te verwachten zijn.

## Water (grond- en oppervlakte- en afvalwater)

<b>Checklist potentiële ingrepen discipline Water</b>	<b>Ja</b>	<b>Nee</b>
<b>Grondwater</b>		
Voorziet het plan omvangrijke ondergrondse constructies?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Voorziet het plan bijkomende verharding van niet verharde zones?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kan het plan aanleiding geven tot permanente wijziging van grondwaterstanden of -stromen (bv. t.b.v. natuur of landbouw)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Worden bestemmingen voorzien die aanleiding kunnen geven tot risico-activiteiten voor grondwaterverontreiniging (zoals bijv. kmo-zone, bedrijvenzone)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Oppervlaktewater</b>		
Zijn er binnen het plan ingrepen op waterlopen of oevers mogelijk (afgraven of aanleggen oevers/dijken, openleggen of overwelven van waterlopen, hermeandering/rechttrekking, verharderen oeverzones)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die een invloed kunnen hebben op overstromingszones of signaalgebieden, zoals: verharding, bebouwing, ophoging.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Afvalwater</b>		
Genereert het plan afvalwater (huishoudelijk afvalwater of bedrijfsafvalwater)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

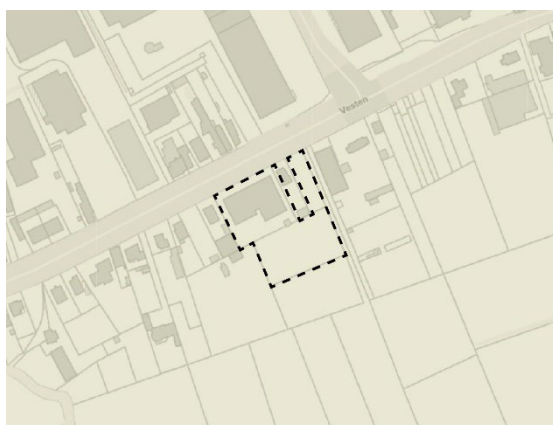
## Grondwater

Referentiesituatie

Het plangebied bevindt zich niet binnen waterwinningsgebieden en bijhorende beschermingszones.

De drainageklasse van de bodems binnen het plangebied zijn aangeduid als droog.

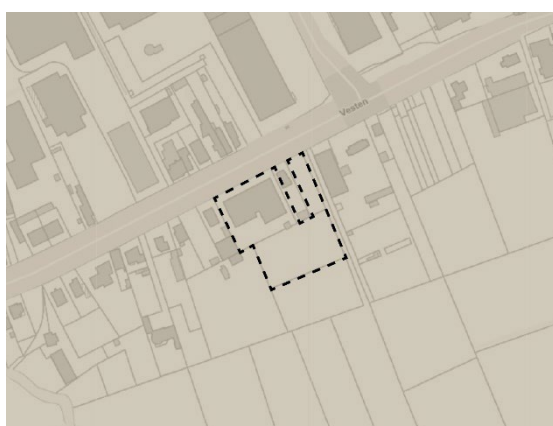
Het plangebied is integraal gekarteerd als matig gevoelig voor grondwaterstromingen (type 2) en integraal gekarteerd als infiltratiegevoelige zone (Geopunt Vlaanderen 2021).



**Legende**

- Zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1)
- Matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2)
- Weinig gevoelig voor grondwaterstroming (type 3)

| Grondwaterstromingsgevoelige gebieden (Geopunt Vlaanderen,2021)



**Legende**

- Niet infiltratiegevoelig
- Infiltratiegevoelig

| Infiltratie gevoelige gebieden (Geopunt Vlaanderen, 2021)

Het plangebied bevindt zich integraal in een zone die zeer kwetsbaar is ten aanzien van de grondwaterkwetsbaarheid (Ca1). Ca1-gronden hebben een zandige en/of beperkte (dikte tot minder dan 5 m) deklaag. De watervoerende laag bestaat uit zand (Geopunt Vlaanderen, 2021).



**Legende**

- Kwetsbaar
- Kwetsbaar/matig kwetsbaar
- Matig kwetsbaar
- Uiterst kwetsbaar
- Weinig kwetsbaar
- Zeer kwetsbaar
- Zeer kwetsbaar/matig kwetsbaar
- Zeer kwetsbaar/weinig kwetsbaar

| Grondwaterkwetsbaarheidkaart (Geopunt Vlaanderen, 2021)

Daarnaast werd ook een beschrijvend bodemonderzoek verricht (zie discipline bodem).

Andere aspecten van de grondwaterhuishouding worden besproken onder de watertoets (zie infra).

### Effectenbespreking

#### *t.o.v. de planologische referentiesituatie*

Het plangebied wordt middels voorliggend RUP omgezet van woon- en parkgebied (conform gewestplan) naar een zone voor garagebedrijf complementair aan het wonen.

Gelet op de ontwikkelingsmogelijkheden binnen de huidige planologische bestemming woongebied zijn op vlak van bodemkwaliteit en bodemverontreiniging geen uitgesproken negatieve effecten te verwachten door de beoogde herbestemming binnen planonderdeel A.

Voor planonderdeel B worden bijkomende ontwikkelingsmogelijkheden toegelaten die mogelijks een impact kunnen hebben op de bodemkwaliteit (planologisch uitbreiden van de garage-activiteiten). Zoals reeds gesteld dient steeds de geldende regelgeving (Vlarem, Vlarebo, Vlarema) gevolgd te worden.

In verband met de geplande activiteiten die risico geven op grondwaterverontreiniging (zoals het opslaan en verdelen van brandstoffen) zal eveneens de bestaande Vlarem/Vlarema/Vlarebo regelgeving gevolgd.

De bijkomende verharding wordt gegroepeerd zodat er meer ruimte vrijkomt voor aaneengesloten onverharde zones. Het verlies aan waterbergend vermogen is dus beperkt. De ontwikkeling dient bovendien rekening te houden met het provinciaal beleidskader wateradviezen. Door de provinciale dienst Integraal Waterbeleid wordt er aangedrongen om bij realisatie van verharde oppervlaktes van meer dan 1000 m<sup>2</sup>, bovenop de geldende verordening meer gebiedsgerichte maatregelen te nemen om het effect van deze verhardingen te milderen om zo de (versnelde) afvoer naar de waterlopen te vermijden of te beperken. Deze maatregelen houden rekening met de terreinkenmerken (bodemtextuur en grondwaterstand), de overstromingsgevoeligheid van het stroomgebied en de omvang van de verharding. Ze worden opgesomd in het provinciaal beleidskader<sup>9</sup>.

De mogelijkheden binnen het plan vormen geen aanleiding tot een permanente wijziging (verhoging/ verlaging) van de grondwaterstand (bv. t.b.v. natuur of landbouw).

Binnen planonderdeel B vindt een wijziging van het bestemmingstype plaats van parkgebied (IV) naar een zone voor garagebedrijf complementair aan het wonen (III). De regelgeving bij overdracht dient ook hier te worden gevolgd.

#### *t.o.v de feitelijke referentiesituatie*

Gelet op de reeds bestaande bebouwing en verharding (Volvo garage) en het feit dat de uitbreidingen opgenomen binnen het planologisch attest zich hoofdzakelijk binnen planonderdeel B bevinden worden binnen planonderdeel A geen aanzienlijk negatieve effecten verwacht op de discipline. De uitbreiding wordt grotendeels voorzien ter hoogte van een zone die momenteel reeds verhard is.

Het planvoornemen voorziet een toename in verharding, nl. een toename in bebouwde oppervlakte van max ca. 53% en een toename van totale verharding van max ca. 149% door het mogelijk maken van extra parkeerterrein. De verharding dient echter maximaal uitgevoerd te worden in waterdoorlatende verharding (circulatie, parkeerterrein,...). Circulatieruimten voor gemotoriseerd (vracht)verkeer worden om duurzaamheidsredenen mogelijk gemaakt in niet-waterdoorlatende verhardingen.

Bijgevolg kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op grondwater zullen optreden.

---

<sup>9</sup> zie [http://www.oostvlaanderen.be/public/wonen\\_milieu/water/beleidskader/index.cfm](http://www.oostvlaanderen.be/public/wonen_milieu/water/beleidskader/index.cfm)

## Oppervlaktewater

### Referentiesituatie

Er bevinden zich noch waterlopen, noch overstromingsgevoelige zones of signaalgebieden in of in de directe nabijheid van het plangebied.

### Effectenbespreking

Rekening houdend met de aard van het plan zoals de beperkte wijziging in de verhardingsgraad en het gegeven dat er in het plan geen waterlopen zijn gelegen met een waardevolle structuurkwaliteit, er geen overstromingsgevoelige gebieden in/nabij het plangebied zijn aangeduid, noch een aanduiding van signaalgebied en er geen gebiedsspecifieke acties zijn geformuleerd, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op oppervlaktewater optreden.

## Afvalwater

### Referentiesituatie

Het plangebied wordt ingevuld met een garage waarbij in beperkte mate bedrijfsafvalwater genereerd/geloozd wordt.

Volgens het zoneringsplan van de Vlaams Milieumaatschappij bevindt het plangebied zich in centraal gebied. Dit betekent dat er reeds geruime tijd riolering aanwezig is die aangesloten is op een waterzuivering.



### **Legende**

-  Centraal gebied
-  Collectief geoptimaliseerd buitengebied
-  Collectief te optimaliseren buitengebied
-  Individueel te optimaliseren buitengebied – IBA aanwezig
-  Individueel te optimaliseren buitengebied – IBA gepland
-  Individueel te optimaliseren buitengebied – aanwezig gesloten opvangsysteem
-  Individueel te optimaliseren buitengebied – gepland gesloten opvangsysteem

| Zoneringskaart (VMM, 2021)

### Effectenbespreking

Rekening houdend met de aard van het plan zoals een beperkt te verwachten aandeel aan afvalwater en het gegeven dat het plan kan aansluiten op een RWZI met voldoende capaciteit en er geen bedrijfsafvalwater wordt geloozd op oppervlaktewater, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten vanuit afvalwater optreden.



### Conclusie discipline water

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline water te verwachten zijn.

## Biodiversiteit

Checklist potentiële ingrepen discipline	Ja	Nee
<b>Biodiversiteit</b>		
Biotoopverlies / biotoopwijziging		
<i>Biotoopverlies door ruimtebeslag</i>		
Voorziet het plan bijkomende bodemverstoring zoals verharding, verdichting en vergraving?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Biotoopwijziging</i>		
Verdroging / vernatting:		
Voorziet het planvoornemen een permanente bemaling of is het mogelijk dat er door uitvoering van het planvoornemen een lange tijdelijke bemaling (zoals bijvoorbeeld bij ondergrondse infrastructuren zoals tunnels of ontginningen dieper dan het grondwater) of grondwaterpeilsturing (bijvoorbeeld i.f.v. irrigatie voor landbouwgebruik) zal plaatsvinden waardoor er toch permanente effecten op bestaande biotopen te verwachten zijn?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Verzurende en vermestende depositie (belangrijkste = stikstofdepositie)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Zal uitvoering van het plan zorgen voor een relevante toename van verzurende en/of vermestende deposities (meest relevant is vaak de stikstofdepositie): enerzijds via water (bijv. bemesting die afvloeit naar de waterloop) en anderzijds via lucht (industriële emissies zoals energiebedrijven en raffinaderijen of via een hoge toename in verkeersemisies)?		
Rustverstoring (door geluid en lucht)		
Voorziet het planvoornemen geluidsproducerende functies/activiteiten (zoals door recreatie, industriële installaties, bedrijvigheid met bijvoorbeeld typerende buitenactiviteiten, open sportstadium/sportpleinen in open lucht, enz)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voorziet het plan in een bestemming/functie waardoor er een bijkomende recreatiedruk te verwachten valt?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Voorziet het plan relevant aandeel bijkomende lichtbronnen (zoals bijvoorbeeld voor sport- en recreatieactiviteiten, i.f.v. veiligheid op bedrijfsterreinen)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrièrevorming en versnippering		

Kan het plan zorgen voor het doorbreken van een verbinding(szone) voor fauna of flora (zoals bermen, waterlopen, groene zones)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Kan het plan zorgen voor een belangrijke fysische scheiding tussen biologisch waardevolle zones (zoals een verkeersweg, waterweg, ontwikkeling)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Kan het plan een potentieel obstakel voor vogeltrek toelaten (bijvoorbeeld windturbines) of een obstakel voor foerageerroutes (bijvoorbeeld door inname of versnipperen van waterlopen, boszones, kleine landschapselementen)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

#### Biotoopverlies / biotoopwijziging

##### Referentiesituatie

Binnen of in de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen speciale beschermingszones, noch VEN- of IVON-gebieden. Daarnaast bevinden er zich geen erkende of Vlaamse natuurreservaten in de buurt.

Op de biologische waarderingskaart werden ter hoogte van het perceel, of in diens buurt, geen faunistisch voorname zones aangeduid. Het plangebied wordt integraal gekarteerd als biologisch minder waardevol.

Binnen planonderdeel B wordt het plangebied bestemd als parkgebied conform het gewestplan.

##### Effectenbespreking

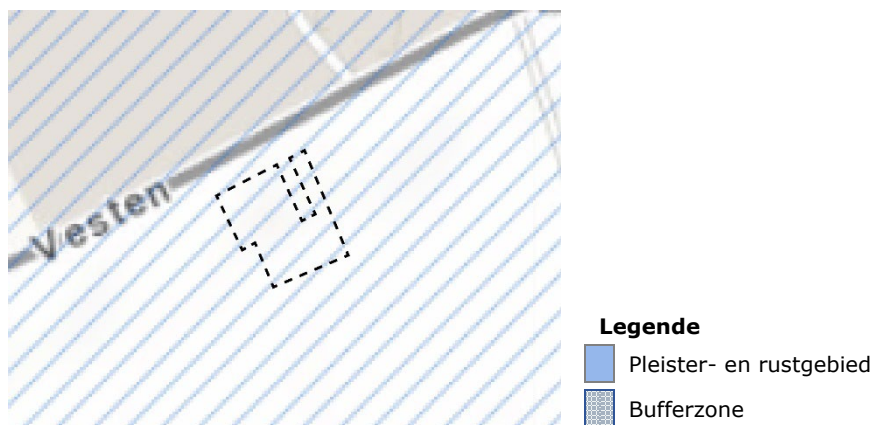
Het plan voorziet binnen planonderdeel B in beperkte mate bijkomende bodemverstoring zoals verharding of vergraving. Deze sluiten aan bij de reeds bestaande bebouwing en verharding binnen planonderdeel A. Er wordt geen opgaande vegetatie (zoals bossen, bomen(rijen), houtkanten, hagen, heggen,..) gerooid. Bovendien voorziet het plan in de vormgeving van een ecologische groenbuffer uit streekeigen plantmateriaal waardoor een nieuw biotoop geïntroduceerd wordt aansluitend op het openruimtegebied. Aanzienlijke effecten van biotoopverlies worden dan ook niet verwacht.

#### Rustverstoring (door geluid en licht)

##### Referentiesituatie

Binnen of in de nabijheid van het perceel komen geen biologisch waardevol faunistisch gebieden voor.

Het plangebied is gelegen binnen een bufferzone van een pleister- en rustgebied van watervogels en steltlopers waardoor mogelijk een risico bestaat op rustverstoring. Het plangebied is niet gelegen in de nabijheid van belangrijke trekroutes.



| Pleister- en rustgebieden watervogels en steltlopers

### Effectenbespreking

#### *t.o.v. de planologische referentiesituatie*

Het plangebied wordt middels voorliggend RUP omgezet van woon- en parkgebied (conform gewestplan) naar een zone voor garagebedrijf complementair aan het wonen.

De activiteiten die mogelijk gemaakt worden binnen het plangebied zijn niet van die aard dat er een grote rustverstoring van uit gaat. Het garagebedrijf dient namelijk complementair te zijn aan de woonomgeving en de bedrijfsactiviteiten vinden grotendeels inpandig plaats.

Binnen planonderdeel B wordt extra verharding voorzien in functie van parkeerruimte. Het af- en aanrijdend verkeer kan hier mogelijks zorgen voor enige rustverstoring door geluid. Deze geluidsbelasting zal echter niet opwegen tegen de geluidsbelasting komende van het doorrijdend verkeer op de vesten (ca. 65 dB volgens de MIRA geluidsbelastingkaart op Geopunt Vlaanderen 2021), de straat waaraan het plangebied gelegen is.

Binnen de stedenbouwkundige voorschriften zullen ook bepalingen opgenomen worden omtrent het voorzien van verlichting en armaturen. Deze zullen steeds neerwaarts gericht zijn en qua lichtsterkte beperkt worden zodat geen negatieve effecten te verwachten zijn voor de omgeving.

#### *t.o.v. de feitelijke referentiesituatie*

Gelet op de aanwezigheid van het garagebedrijf is er reeds geluidsverstoring aanwezig in het gebied waardoor er redelijkerwijze van uit kan worden gegaan dat gevoelige soorten er niet voorkomen.

Daarnaast kan er ook van uit gegaan worden dat er reeds enige vorm van rustverstoring is voor fauna en flora aanwezig binnen het plangebied door de aanwezigheid van de woongebieden en industriegebieden en de vesten. Het RUP heeft als doel het behoud van het gebied en een beperkte verdere kwalitatieve invulling ervan. Inzake rustverstoring zullen bijgevolg geen relevante verschillen optreden ten opzichte van de huidige situatie.

### Barrièrevorming en versnippering

#### Referentiesituatie

Er zijn geen bestaande of potentiële migratiecorridors (lijnstructuren zoals waterlopen, (spoor)wegbermen), groencorridors, foerageerroutes of groengebieden binnen of in de directe nabijheid van het plangebied.

#### Effectenbespreking

Rekening houdend met de aard van het plan en het gegeven dat er in/nabij het plangebied geen bestaande en potentiële migratie/groencorridors/foerageerroutes voorkomen kan er

redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op versnippering en barrièrewerking voorkomen.

#### Conclusie discipline biodiversiteit

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline biodiversiteit te verwachten zijn.

#### Landschap, onroerend erfgoed en archeologie

<b>Checklist potentiële ingrepen discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie</b>	<b>Ja</b>	<b>Nee</b>
<b>Landschap</b>		
<i>Landschapsstructuur en -erfgoedwaarde</i>		
Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die landschappelijke structuren of erfgoedwaarden kunnen verstoren of vernietigen? Zoals:	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> <li>o Fysieke ingrepen (bv. reliëfwijzigingen, ophogingen, afgravingen, rechte trekken van waterlopen, dempen van holle wegen, afgraven van taluds, aanleggen of wijzigen van dijken en bermen, rooien van KLE's, ...)?</li> <li>o Ontbossing of rooiwerkzaamheden (met bijzondere aandacht voor historische bossen)?</li> <li>o Wijziging van historische percelering, kavelstructuren, waterlopen, wegenpatroon?</li> </ul>		
<i>Uitzicht</i>		
Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die uitzichten kunnen verstoren? Zoals:	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> <li>o Mogelijkheden tot een harde invulling/bouw van constructies (bv gebouwen) of infrastructuur (zoals wegen, masten, turbines) of voor het oprichten van omvangrijke volumes of belangrijke wijzigingen in het bodemgebruik.</li> </ul>		
<b>Bouwkundig erfgoed</b>		
Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die bouwkundig erfgoed kunnen verstoren of vernietigen? Zoals:	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

- 
- Afbraak van bouwkundig erfgoed.
  - Het renoveren/verbouwen van het bouwkundig erfgoed waardoor het karakter, de herkenning,... van het erfgoed mogelijks verdwijnt.
  - Nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw of infrastructuraanleg)
- 

#### Archeologie

---

Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die archeologisch erfgoed kunnen verstoren of vernietigen? Zoals:



- Werkzaamheden die gepaard gaan met ingrepen in de bodem (graafwerkzaamheden)
  - Permanente veranderingen in de grondwatertafel
  - Samendrukking van onderliggende lagen ten gevolge van (permanente) ophogingen van het terrein
- 

#### Landschap

##### Referentiesituatie

Er zijn geen elementen uit de landschapsatlas, of structuren met landschappelijke erfgoedwaarde aanwezig binnen of in de directe nabijheid van het plangebied.

##### Effectenbespreking

Het planvoornemen voorziet geen aantasting, vernietiging of doorsnijding van kenmerkende landschapsstructuren, zoals door het rechte trekken van waterlopen, dempen van holle wegen, afgraven van taluds, aanleggen of wijzigen van dijken, bermen, omvormen van landgebruik, omleggen historische wegen- of dijkenpatroon, rooien van vegetatie-elementen zoals bosstructuren, bomenrijen, houtkanten, heggen enz. Aanzienlijke effecten op landschapsstructuur en -erfgoed worden dan ook niet verwacht.

Het planvoornemen voorziet geen visuele verstoring, wijziging van het uitzicht of het landschapskarakter daar er geen nieuwe harde invulling/bouw van constructies (bv gebouwen) of infrastructuren (zoals wegen, masten, turbines) mogelijk wordt gemaakt die visuele verstoring tot gevolg heeft. De bijkomende bebouwing en verharding wordt voorzien aansluitend op de reeds bestaande bebouwing en verharding. Aanzienlijke effecten op landschapsuitzicht worden dan ook niet verwacht.

#### Bouwkundig erfgoed

##### Referentiesituatie

Binnen of in de onmiddellijke nabijheid van het plangebied is geen bouwkundig erfgoed aanwezig met uitzondering van de windmolen van 1822 (ID95922) op ca. 100m afstand ten westen van het plangebied.



| Vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed (Geopunt Vlaanderen, 2021)

### Effectenbespreking

Het planvoornemen voorziet geen vernietiging, renovatie of verbouwing van bouwkundig erfgoed. De effecten t.g.v. het planvoornemen zijn eigen aan stedelijke ontwikkeling binnen bebouwde gebieden maar zijn niet aanzienlijk. Aanzienlijke effecten op bouwkundig erfgoed worden dan ook niet verwacht.

### Archeologie

#### Referentiesituatie

Het plangebied is niet gelegen binnen een afgebakende archeologische zone.

Er bevinden zich geen kwetsbare bodems binnen het plangebied.

De Centrale Archeologische Inventaris (CAI) is een inventaris van tot nog toe gekende archeologische vindplaatsen. Binnen het plangebied van het RUP alsook de nabije omgeving worden geen archeologische vindplaatsen gekarteerd door de CAI.

#### Effectenbespreking

Vanwege het specifieke karakter van het archeologisch erfgoed dat voor ons verborgen zit in de ondergrond is het onmogelijk om op basis van de Centrale Archeologische Inventaris uitspraken te doen over de aan- of afwezigheid van archeologische sporen. De aan- of afwezigheid van archeologische sporen dient met verder onderzoek vastgesteld te worden. De stedenbouwkundige voorschriften dienen de mogelijkheid tot archeologische prospectie bij infrastructuurwerken met impact op de bodem gevolgd door eventuele opgravingen te garanderen. Binnen het plangebied en in de directe omgeving zijn geen vondsten gekend. Bovendien is een groot deel van het plangebied reeds bebouwd of vergraven geweest. Aanzienlijke effecten op archeologisch erfgoed worden dan ook niet verwacht.

### Conclusie discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie te verwachten zijn.

## Mens en ruimte

<b>Checklist potentiële ingrepen discipline mens-mobiliteit</b>	<b>Ja</b>	<b>Nee</b>
<b>Mobiliteit</b>		
Zal het plan een wijziging in de verkeersgeneratie teweegbrengen (zoals bij wonen, bedrijvigheid, recreatie, school, kantoor, winkels, ...)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zal het plan een wijziging in de (ontsluitings)infrastructuur teweegbrengen/vereisen?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Ruimtelijke aspecten</b>		
<i>Ruimtegebruik</i>		
Zullen er landbouwfuncties en structuren wijzigen ten gevolge het planvoornemen (door bijvoorbeeld bestemmingswijzigingen, wijzigingen in ruimtebeslag en functioneren)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<i>Ruimtebeleving</i>		
Genereert het plan een potentieel gewijzigde ruimtebeleving (visueel, licht/schaduw, wind, privacy, veiligheidsgevoel)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Gezondheid</b>		
Zal het plan een wijziging in de verkeersgeneratie teweeg brengen (zoals bij wonen, bedrijvigheid, recreatie, school, kantoor, winkels, ...) ( <i>zie tevens discipline mobiliteit</i> )?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Genereert het plan bijkomende geluids- en luchtemissies (incl. geur) (zoals bij een toename van verkeer, bepaalde bedrijfsbestemmingen, e.a.)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voorziet het plan kwetsbare functies (scholen, woningen, zorgvoorzieningen, ...)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Veiligheid</b>		
Voorziet het plan een wijziging in het voorkomen of toelaten van risicovolle installaties (bijvoorbeeld Seveso-inrichtingen, hoogspanningslijnen, infrastructuur (weg-spoorweg-waterweg-pijpleiding) voor transport van gevaarlijke stoffen...)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>



## Mobiliteit

Referentiesituatie

Het plangebied is gelegen langsheen de N70. Ter hoogte van het plangebied is de bushalte 'Beveren-Waas Parein' gelegen met buslijnen: 81, 82, 83 en 85.

De N70 wordt momenteel heraangelegd. De herinrichting voorziet vrijliggende fietspaden, een aparte busbaan en twee nieuwe ovondes en heeft als doel het verkeer veiliger en vlotter te laten verlopen. Langsheen de heringerichte N70 zullen langspaarkeerplaatsen voorzien worden en een nieuwe parkeerzone t.h.v. de A. Farnèselaan.

Momenteel worden nieuwe wagens door leveranciers gelost op de N70 dit leidt soms tot problemen op vlak van verkeersleefbaarheid en -veiligheid. Voor een meer gedetailleerde toelichting over het mobiliteitsprofiel van de garage wordt verwezen naar 3.1.1 "bestaande toestand – mobiliteitsprofiel".

Verder zijn er geen bestaande afwikkelings- of parkeerproblemen gekend in/nabij het plangebied.

Effectenbespreking*t.o.v. de planologische referentiesituatie*

Het plangebied wordt middels voorliggend RUP omgezet van woon- en parkgebied (conform gewestplan) naar een zone voor garagebedrijf complementair aan het wonen.

Ten opzichte van de planologische toestand zijn geen aanzienlijk negatieve effecten te verwachten door toedoen van het RUP. De van kracht zijnde planologische bestemmingen blijven qua mogelijke verkeersgeneratie grotendeels behouden. Binnen planonderdeel B wordt een herbestemming van parkgebied naar zone voor garagebedrijf complementair aan het wonen voorzien. Hierdoor is in beperkte mate een stijging van de verkeersgeneratie te verwachten. Deze beperkte stijging kan echter in geen geval leiden tot aanzienlijk negatieve effecten op de mobiliteit.

*t.o.v. de feitelijke referentiesituatie*

Ten opzicht van het huidige mobiliteitsprofiel -met circa 27 vervoersbewegingen per dag waarop de garage/showroom open is- wordt geschat dat de verkeersgeneratie zal toenemen tot 44 vervoersbewegingen per dag.

aantal bezoekers/werknemers per dag voor de toekomstige situatie

	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag
Bezoekers showroom	5	5	5	5	5	10	0
Bezoekers garage	27	27	27	27	27	22	0
Personeel	12	12	12	12	12	13	0
<b>Totaal per dag</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>45</b>	<b>0</b>

Er worden 2 extra bezoekers per week verwacht voor de showroom. Er worden 15 extra bezoekers per dag verwacht voor de garage. Het personeelsbestand blijft ongewijzigd. Dit betekent in totaal een stijging van 17 vervoersbewegingen per dag of 2 vervoersbewegingen per uur tijdens piekmomenten.

Aangezien de absolute stijging in deze spitsuren beperkt blijft tot minder dan 10 verkeersbewegingen extra per uur, wordt verwacht dat deze stijging geen significante invloed zal uitoefenen op het verkeerskundig functioneren van de verkeersstructuren in de onmiddellijke omgeving van het projectgebied.

De leveringen verminderen omdat er opslag bij wordt gecreëerd en het bandenhotel verhuisd van Kallo naar de site.

De nieuwe toegang naar het achterliggend terrein is bedoeld voor de vrachtwagens voor het leveren van de wagens en de grote wisselstukken. Op deze manier wordt een onveilige toestand langs de N70 verholpen. Immers vandaag gebeurt dit laden en lossen op het openbaar domein.

Er worden in totaal 71 parkeerplaatsen voorzien. Dit voor het stallen van nieuwe wagens, herstelde wagens uit de garage en auto's van werknemers en klanten. Het overgrote deel van de parkeernood kan dus opgevangen worden op eigen terrein. Bij piekmomenten is het uitzonderlijk mogelijk dat ook de openbare parkeerplaatsen langsheen de N70 aangesproken worden.

Tot slot biedt het RUP de mogelijkheid om een 3<sup>e</sup> ontsluitingspunt te voorzien ter hoogte van de DC-lader. Het RUP zal hierbij de nodige ruimtelijke garanties bieden opdat er geen verkeersonveilige situaties in de hand kunnen gewerkt worden. Zo zal het RUP bepalingen opnemen die er voor zorgen dat er steeds voldoende manoeuvreerruimte is op eigen terrein. Op die manier worden achterwaartse manoeuvres over het voet- en fietspad en de gewestweg vermeden.

### Ruimtelijke aspecten

#### Referentiesituatie

Het plangebied is ingevuld met een garagebedrijf en maakt onderdeel uit van een bouwlint langsheen de N70. Ten zuiden van het plangebied is het parkgebied nieuw-Molen gelegen, een uitgesproken openruimtegebied.

Er zijn geen herbevestigde agrarische gebieden gelegen binnen of nabij het plangebied.

#### Effectenbespreking

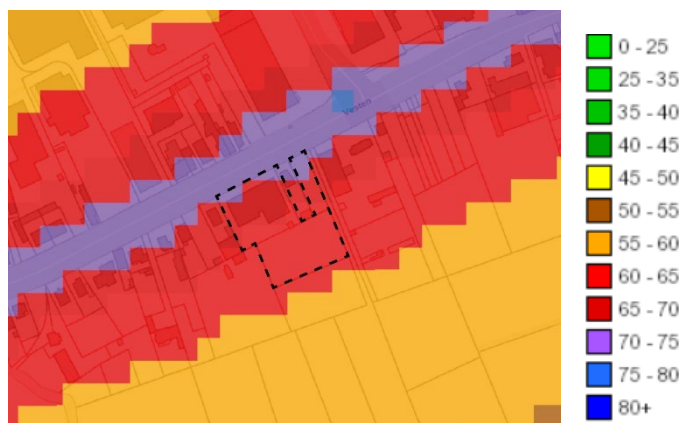
Door uitvoering van het plan dienen geen functies en structuren te wijzigen/verdwijnen. Effecten ten aanzien van ruimtegebruik en gebruikskwaliteit worden bijgevolg niet als aanzienlijk verwacht.

Het plan genereert geen potentieel gewijzigde ruimtebeleving (visueel, licht/schaduw, wind, privacy).

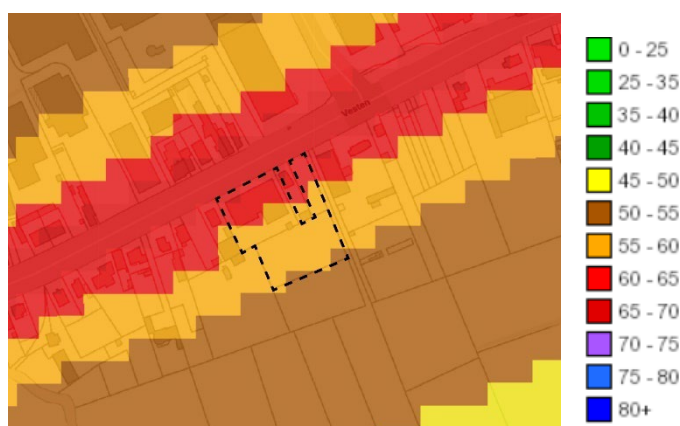
### Gezondheid

#### Referentiesituatie

De N70 vormt een belangrijke bron van geluid komende van gemotoriseerd verkeer met waarden tot 72dB overdag en 66dB 's nachts.



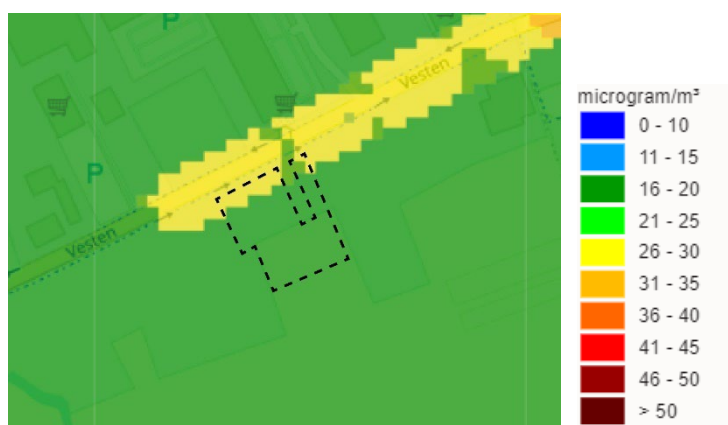
| MIRA geluidsbelastingskaart wegverkeer (dagperiode)



| MIRA geluidsbelastingskaart wegverkeer (nachtperiode)

De gegevens van de dienst lucht van de Vlaamse Milieumaatschappij met betrekking tot de luchtkwaliteit in Vlaanderen geven een beeld van de luchtkwaliteit in het plangebied<sup>10</sup>.

Het jaargemiddelde voor NO<sub>2</sub> ligt hoofdzakelijk tussen 16 en 20 µg/m<sup>3</sup>. Ter hoogte van de Vesten worden waarden gemeten tussen 26 en 30 µg/m<sup>3</sup>. Voor PM<sub>10</sub> liggen de jaargemiddeldes voor het plangebied en haar nabij omgeving steeds tussen 21 en 25 µg/m<sup>3</sup>. Beiden blijven ruim onder de Europese norm waardoor er geen knelpunten merkbaar zijn binnen de referentiesituatie.



| Jaargemiddelde stikstofdioxide - NO<sub>2</sub> (Geoloket VMM, 2021)

Verder bevinden er zich geen hoogspanningskabels binnen of in de nabije omgeving van het plangebied.

### Effectenbespreking

#### *t.o.v. de planologische referentiesituatie*

Ten opzichte van de planologische toestand zijn geen negatieve effecten te verwachten door toedoen van het RUP. De van kracht zijnde planologische bestemmingen blijven qua mogelijke verkeersgeneratie grotendeels behouden. Binnen planonderdeel B wordt een herbestemming van parkgebied naar zone voor garagebedrijf complementair aan het wonen voorzien. Hierdoor is in beperkte mate een stijging van de verkeersgeneratie te verwachten. Deze beperkte stijging kan echter in geen geval leiden tot aanzienlijk negatieve effecten op de geluidsbelasting en luchtkwaliteit.

<sup>10</sup> De pollutanten NO<sub>2</sub> (stikstofdioxide) en PM<sub>10</sub> (fijn stof) zijn hiervoor de belangrijkste indicatoren in Vlaanderen. De huidig geldende Europees vastgelegde jaargrenswaarde bedraagt voor de betrokken pollutanten NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> 40 µg/m<sup>3</sup>. Bovendien mag voor PM<sub>10</sub> een daggemiddelde van 50 g/m<sup>3</sup> niet meer dan 35 keer per jaar overschreden worden.

### *t.o.v. de feitelijke referentiesituatie*

Aangezien de absolute stijging in verkeersbewegingen wordt geschat op minder dan 10 verkeersbewegingen extra per uur, zal er geen significante luchtvervuiling, geluidshinder of verkeersgevaar ontstaan. Aanzienlijke effecten ten aanzien van gezondheid worden bijgevolg niet verwacht.

### Veiligheid

Er bevinden zich geen seveso-bedrijven binnen een straal van 2 km rond het plangebied. Onder de bijlagen wordt de RVR-toets toegevoegd.

Het plan voorziet geen kwetsbare functies noch risicovolle installaties/inrichtingen. Aanzienlijke effecten ten aanzien van veiligheid worden niet verwacht.

### Conclusie discipline mens en ruimte

Globaal kan gesteld worden dat het plan niet zal resulteren in een aanzienlijk negatief effect op de discipline mens en ruimte.

## Atmosfeer & klimatologische factoren

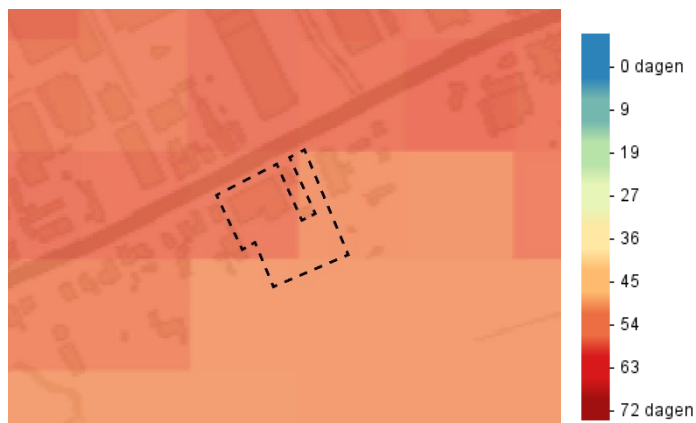
### Hitte

#### Referentiesituatie

Steden in Vlaanderen krijgen heel wat vaker te kampen met hittestress dan de landelijke omgeving. Overdag, en nog vaker 's nachts, stijgt de temperatuur in de steden boven de gezondheidsdrempels van respectievelijk 29,6°C en 18,2°C uit. Hoe groter de stad, hoe groter het effect. Het plangebied bevindt zich in Beveren, binnen het bebouwd perifeer landschap van de provincie Oost-Vlaanderen.

#### Effectenbespreking

Op de kaart van het aantal hittegolfdagen kan de klimaatverandering met betrekking tot hitte geïnterpreteerd worden. Onder het huidige klimaat hebben we in Vlaanderen gemiddeld 4 hittegolfdagen per jaar. Bij het hoge-impactklimaatsscenario kan dit oplopen naar gemiddeld 50 hittegolfdagen in een jaar in Vlaanderen. Ter hoogte van het plangebied zou het aantal hittegolfdagen tegen het jaar 2100 stijgen tot ongeveer 55 dagen op een jaar. Vooral jongere kinderen tot 4 jaar en 65-plussers blijken gevoelig aan hittestress. Het RUP voorziet geen kwetsbare instellingen (onderwijs, ziekenhuis, verzorgingstehuis, kinderopvang,...) binnen het plangebied.



| Aantal hittegolfdagen - scenario hoog impact 2100 (Klimaatportaal Vlaanderen, 2021)

## Overstroming

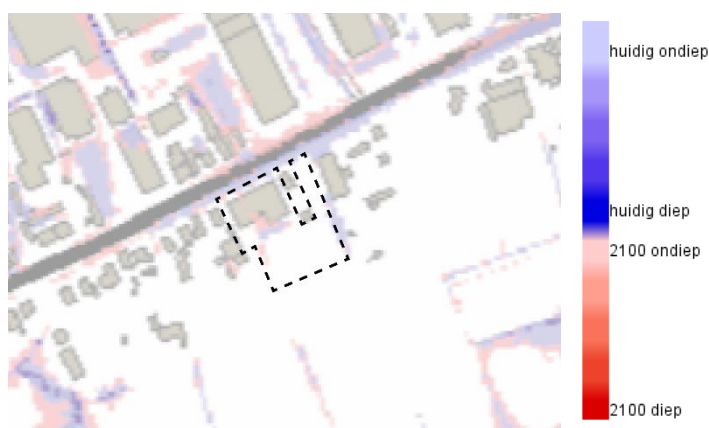
### Referentiesituatie

Voor een bespreking van de referentiesituatie wordt verwezen naar de toelichting onder discipline water.

### Effectenbespreking

Op de kaart van de aangroei overstroombaar gebied kan de klimaatverandering met betrekking tot overstroming geïnterpreteerd worden. Overstromingen vanuit rivieren of door intense neerslag veroorzaken geregeld schade in dichtbebouwd Vlaanderen. Door klimaatverandering met nattere winters en intensere neerslag kunnen er vaker overstromingen voorkomen, ook op plaatsen die tot nog toe niet overstroomden.

Ter hoogte van het plangebied zouden de huidige overstromingsgevoelige gebieden tegen het jaar 2100 zeer beperkt aangroeien. Bovendien betreft het zowel in de huidige toestand als toekomstige simulatie een ondiepe overstromingsgevoeligheid. Binnen het RUP wordt prioritair aandacht geschonken aan hergebruik en vervolgens infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer (zie bespreking onder discipline water). Daarnaast wordt zoveel mogelijk gewerkt met waterdoorlatende verhardingen (zie bespreking onder disciplines bodem en water).



| Aangroei overstroombaar gebied – scenario hoog impact 2100 (klimaatportaal Vlaanderen, 2021)

## Conclusie discipline atmosfeer en klimatologische factoren

Rekening houdend met de aard van de planningrepen en de effecten, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten vanuit het planvoornemen op het klimaat optreden:

- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op de grondwatervoorraden.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op de oppervlaktewater- en grondwaterhuishouding.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op biotoopverlies.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op het klimaat vanuit een relevante verhoging van (CO<sub>2</sub>-)emissies (van bijvoorbeeld industrie / verwarming / veeteelt).

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline klimaat te verwachten zijn.

### 4.1.5 Grensoverschrijdende effecten

Het voorgenomen plangebied bevindt zich op ca. 11 km van de meest nabij gelegen lands- of gewestgrens. Gelet op de aard van het plan, de omvang van de effecten zoals hiervoor

beschreven en de grote afstand tot een lands- of gewestgrens worden geen aanzienlijke grensoverschrijdende effecten verwacht

#### 4.1.6 Besluit

Op basis van de beschikbare informatie op dit moment, kan worden besloten dat er voor het voorliggend planinitiatief geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn.

### 4.2 Watertoets

#### 4.2.1 Oppervlakte- en grondwaterhuishouding

##### Overstromingsgevoelige gebieden

Het plangebied is noch gelegen in overstromingsgevoelig gebied, noch in van nature overstroombaar gebied.

Het hemelwater stroomt af richting de naamloze waterloop OS003a gelegen op circa 130 m ten noordwesten van het plangebied. OS003a is een waterloop van 2<sup>e</sup> categorie in beheer van de provincie Oost-Vlaanderen..



| Afstromingskaart (Geopunt Vlaanderen, 2021)

##### Waterbeheerders (Vlaamse Hydrografische Atlas)

Er zijn geen waterlopen aanwezig binnen het plangebied.

##### Infiltratiegevoelige bodems

Het gehele plangebied wordt gekarteerd als infiltratiegevoelig. Dit wilt zeggen dat er gemakkelijk hemelwater kan infiltreren naar de ondergrond. Infiltratie van hemelwater naar het grondwater is belangrijk omdat daardoor de oppervlakkige afstroming en dus ook de kans op wateroverlast afneemt.

## Grondwaterstromingsgevoelige gebieden

Met grondwaterstroming wordt vooral de laterale beweging van grondwater doorheen de ondergrond en de toestroming door kwel bedoeld. Bij de watertoets gaat de aandacht in de eerste plaats naar de ondiepe grondwaterstroming. Het plangebied wordt gekarteerd als matig gevoelig voor grondwaterstroming.

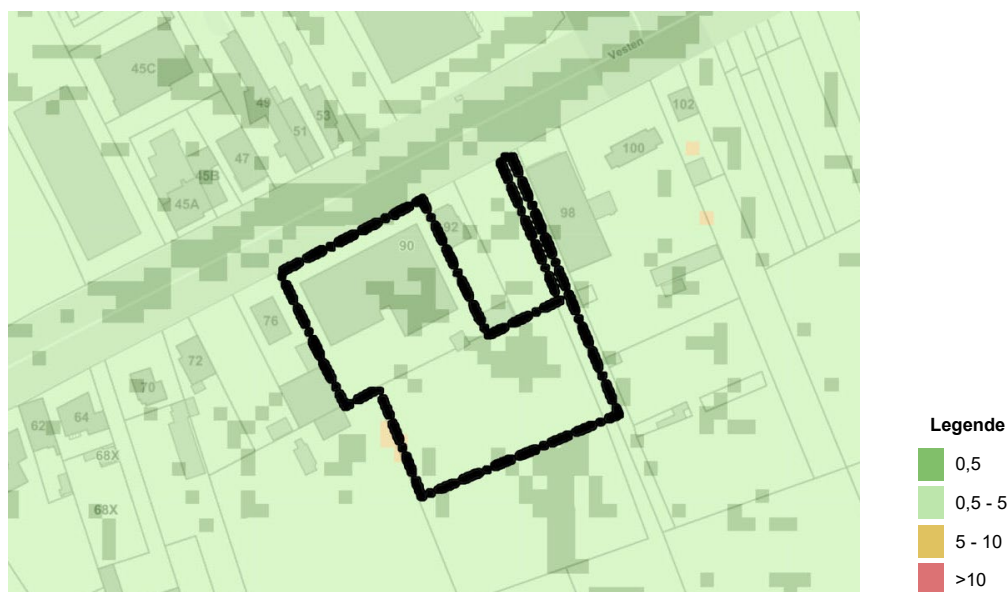
## Winterbedkaart

De winterbedkaart duidt gebieden aan waar verandering in bodemgebruik aanleiding kan geven tot een gewijzigd afvoergedrag bij overstromingen. Aangezien dit gewijzigd afvoergedrag enkel relevant is voor omvangrijke overstromingsgebieden, werd de winterbedkaart beperkt tot gebieden die onderhevig zijn aan overstromingen vanuit de bevaarbare waterlopen. Binnen het plangebied bevinden zich geen afbakeningen van de winterbedkaart.

## Hellingenkaart

De hellingenkaart werd opgemaakt om de gevoeligheid voor overstroming en erosie van het gebied te kunnen beoordelen. Steile hellingen kunnen aanleiding geven tot een grote hoeveelheid afvloeiende neerslag, wat de overstromings- en erosiegevoeligheid beïnvloedt.

Het plangebied wordt uitsluitend gedefinieerd door een vlak reliëf (met hellingspercentages kleiner dan 0,5% en tussen 0,5% en 5%).



| Hellingenkaart (Geopunt Vlaanderen, 2021)

## Erosiegevoelige gebieden

De erosiegevoeligheidskaart werd opgemaakt om de gevolgen van wijzigingen in grondgebruik te kunnen inschatten. Deze kunnen immers aanleiding geven tot versnelde afstroming van oppervlaktewater en ermee gepaard gaande erosie.

Het plangebied kent echter geen erosiegevoelige bodems.

#### 4.2.2 Besluit

De watertoets brengt voor het plangebied van het RUP geen uitgesproken problematiek voor de oppervlakte- en grondwaterhuishouding aan het licht. Niettemin komen er een aantal speciale aandachtspunten naar voor waar het RUP zoveel mogelijk aan tegemoet dient te komen. Eventuele potentiële nadelige effecten worden evenwel beperkt door volgende bepalingen:

- wat betreft de grondwaterstromingsgevoeligheid moeten de bevoegde instanties gecontacteerd worden voor:
  - het project is een verkavelingsaanvraag met een globale oppervlakte groter dan 1 ha, waarbij in de aanleg van wegen wordt voorzien
  - het project leidt tot een toename van het totaal van de horizontale dakoppervlakte van gebouwen en de verharde oppervlakte met meer dan 1 ha
  - het project omvat ondergrondse constructies, met uitzondering van funderingspalen en leidingen met een diameter van 1 meter, die dieper gelegen zijn dan 5 meter onder het maaiveld en een ondergrondse horizontale lengte hebben van 100 meter
- verder moet voldaan worden aan art. 6.2.2.1.2 § 4 van Vlarem II met betrekking tot de afvoer van hemelwater en het concept 'vasthouden-bergen-afvoeren'; prioriteit moet uitgaan naar hergebruik van hemelwater en vervolgens naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer.



## 5 RAADPLEGING PUBLIEK EN ADVIESVRAAG

In het kader van de opmaak van het RUP lagen de startnota en de procesnota tijdens de periode van 8 november 2021 tot en met 7 januari 2022 ter inzage in het gemeentehuis en waren de nota's beschikbaar op de gemeentelijke website. Tijdens deze periode werden de bevoegde adviesinstanties geraadpleegd over de start- en procesnota.

Van 29 november 2021 tot en met 3 december werd het eerste participatiemoment gehouden in de vorm van een infomarkt. Voor deze infomarkt werd gezamenlijk met één andere RUP-procedure een vergaderzaal ingericht met een aantal infopanelen. De markt was op afspraak te bezichtigen en bevatte alle nodige informatie over voorliggend RUP. Bezoekers konden worden begeleid door de dossierbehandelaar, de mogelijkheid bestond om schriftelijk opmerkingen te uiten. De publieke raadpleging en het participatiemoment hebben niet geleid tot schriftelijke opmerkingen voor voorliggend RUP.

De adviezen en opmerkingen op de startnota werden door het planteam verwerkt. Hieronder wordt aangegeven hoe zal worden omgegaan met de suggesties om het plan te verbeteren en de aandachtspunten in functie van het effectenonderzoek. Deze elementen werden in de mate van het mogelijke reeds rechtstreeks verwerkt in hoofdstuk 1 t.e.m. 4 van de scopingnota. Overige elementen zullen zoals besproken meegenomen worden bij de verdere uitwerking van het voorontwerp RUP.

### 5.1 Adviezen

De adviezen worden integraal als bijlage aan de scopingnota toegevoegd.

<i>advies</i>	<i>behandeling</i>	<i>thema</i>	<i>verwerken</i>
Departement Omgeving			
OVAM concludeerde op 30/9/1999 dat op basis van de berekening van het humaan risico kan gesteld worden dat er voor het huidig gebruik van het terrein, geen actueel humaan risico aanwezig is m.b.t. bodemvervuiling. Het lijkt aangewezen om parallel met het planproces te onderzoeken of dit standpunt binnen de geldende regelgeving nog actueel is en of de werken die volgen uit dit planologisch attest en ruimtelijk uitvoeringsplan niet als aanknopingspunt kunnen worden gezien om tot sanering van het terrein over te gaan. Dit onderzoek kan ook impact hebben op de uitwerking van de stedenbouwkundige voorschriften en grafisch plan.	Bestaande Vlareem/Vlarema/Vlarebo regelgeving zal gevolgd worden. Gepaste voorzorgen worden verzekerd via het Bodemdecreet/Vlareem/Vlarema/Vlarebo.	Bodemsanering / MER	Neen
Wat betreft de verdere uitwerking van het plan wijzen we verder op de direct werkende normen gekoppeld aan de naastgelegen gewestweg (inclusief de regelgeving inzake reclame maken).	De normen van de gewestweg zullen worden gerespecteerd.	Normen van gewestweg	Neen

We verwachten dat de nieuwe bestemming aansluit bij het bedrijf (KMO)	Het is inderdaad de bedoeling om de nieuwe bestemming in functie van het bedrijf in te richten.	Overeenstemming van bestemmingen	Neen
Dat duurzaamheidsaspecten (bv. groendaken, herbruik van water, zonnepanelen,...) maximaal in de stedenbouwkundige voorschriften worden verwerkt.	De stedenbouwkundige voorschriften zullen geen hypotheek leggen op het realiseren van duurzaamheidsaspecten.	Duurzaamheid	Ja
Deputatie Oost-Vlaanderen			
Binnen de provincie Oost-Vlaanderen, Vlaams-Brabant en Antwerpen is het EFRO project "Baanwinkels en gemeenten op één lijn" afgerond. In het kader van dit project werd een intergemeentelijke visie voor de detailhandel op de steenwegen opgemaakt. Er wordt gevraagd bij de verder uitwerking van het RUP rekening te houden met deze visie, en in het bijzonder de verdere uitbreidingsmogelijkheden van de toonzaal (= detailhandel) beperkt te houden.	Genoemde intergemeentelijke visie zal worden opgenomen in de planningscontext. Een mogelijke uitbreiding van de toonzaal is niet opgenomen in het PA en wordt bijgevolg niet voorzien binnen de stedenbouwkundige voorschriften van voorliggend RUP.	Visie & zonering	Ja
Vanuit de dienst Integraal Waterbeleid wordt opgemerkt dat het project gelegen is in het stroomgebied van de waterloop nr. OS003 (2de categorie) en zich volgens de overstromingskaarten niet in mogelijk overstromingsgevoelig gebied, effectief overstromingsgevoelig gebied, recent overstroomd gebied en risicozone voor overstroming bevindt.	Dit zal worden opgenomen in de watertoets.	Water / MER	Ja
M.b.t. milderende maatregelen bij aanleg verharde oppervlakten: Er wordt bij de effectenbespreking Water op pag.37 verwezen naar het provinciaal beleidskader Wateradviezen. Dit kan verder gespecificeerd worden als volgt: Door de provinciale dienst Integraal Waterbeleid wordt er aangedrongen om bij realisatie van verharde oppervlaktes van meer dan 1000 m <sup>2</sup> , bovenop de geldende verordening meer gebiedsgerichte maatregelen te nemen om het effect van deze verhardingen te milderen om zo de (versnelde) afvoer naar de waterlopen te vermijden of te beperken. Deze maatregelen houden rekening met de terreinkenmerken (bodemtextuur en grondwaterstand), de overstromingsgevoeligheid van het stroomgebied en de omvang van de verharding. Ze worden opgesomd in het provinciaal beleidskader (zie	De effectenbespreking zal worden aangevuld met aangereikte tekst.	Verharding / MER	Ja

<a href="http://www.oostvlaanderen.be/public/wonen_milieu/water/beleidskader/inde_x.cfm">http://www.oostvlaanderen.be/public/wonen_milieu/water/beleidskader/inde_x.cfm</a>			
OVAM			
OVAM verwijst in zijn advies naar informatiebronnen en algemene aandachtspunten. M.b.t. voorliggend RUP is er geen gespecificeerd advies uitgebracht.	Deze algemene aandachtspunten zullen gerespecteerd worden.	/	Neen
Agentschap Wegen & Verkeer			
De as van de bestaande gewestweg (N0700001 van 43.2 +50 tot 43.3 +20) dient gerespecteerd te worden: (1) de afstand tussen de rooilijnen bedraagt 26m zoals weergegeven op plan G03036400 en bekrachtigd bij KB 10/03/1959; (2) de zone van achteruitbouw bedraagt 8m zoals weergegeven op plan G03036400.	De van kracht zijnde rooilijnen zullen te allen tijden gerespecteerd worden.	Zonering	Indien nodig aan te passen
De voorwaarden geformuleerd door het Agentschap, en zoals ze opgenomen zijn in het stedenbouwkundig attest (luik Adviezen, punt 8) blijven ongewijzigd gelden.	Genoemde voorwaarden zullen worden gerespecteerd.	Voorwaarden PA	Indien nodig aan te passen
Het oplaadpunt (DC lader) voor elektrische voertuigen wordt ingeplant vooraan de showroom van de garage, in de zone van achteruitbouw. De inplanting veronderstelt dat op deze plek een parkeerplaats kan voorzien worden. Dit is echter niet wenselijk. Het gaat namelijk om een insteekparking die rechtstreeks vanop de gewestweg kan bereikt worden. Eigen aan insteekparkings is het feit dat er minstens één manoeuvre achterwaarts moet uitgevoerd worden, hetzij achterwaarts inrijden, hetzij achterwaarts uitrijden. Dit achterwaartse manoeuvre vergroot het risico op conflicten, omwille van het verminderde zicht op zowel andere gemotoriseerde weggebruikers als actieve weggebruikers die het fiets-en/of voetpad gebruiken. Bovendien zorgt een dergelijk manoeuvre ervoor dat tijdelijk de doorstroming van het verkeer op de gewestweg gestremd wordt. Het voorzien van insteekparkings zou bovendien ook betekenen dat er langspaarkeerplaatsen langs de kant van de weg (deze zijn voor iedereen toegankelijk en bruikbaar) zouden komen te vervallen. De inplanting van	Het voorzien van een DC-lader aan de voorzijde van de toonzaal wordt opgelegd door Volvo Cars. Het voorzien van een extra ontsluitingspunt ter hoogte van de DC lader is daardoor een vereiste dat niet gekend was ten tijde van de aanvraag tot planologisch attest.  Ter hoogte van de garage geldt een snelheidsregime van max. 50 km/u waardoor de afremming van het doorgaand verkeer eerder beperkt blijft. Daarnaast biedt de achteruitbouwstrook voldoende ruimte om het achterwaarts manoeuvre op eigen terrein te voltrekken zonder hierbij potentiële conflicten in de hand te werken.	Privatieve weginrichting	neen

een oplaadpunt in de achteruitbouwstrook van de gewestweg is dus niet wenselijk. Beter kan één van de parkeerplaatsen achteraan op het terrein uitgerust worden met een laadpaal.	Na verder overleg tussen de gemeente en AWV besloot het agentschap haar eerdere standpunt te herzien. De DC-lader blijft aldus behouden in de achteruitbouwstrook.		
Er kan een afwijking van het bouwverbod in de zone van achteruitbouw voorzien worden voor de reeds bestaande stalplaatsen voor het tentoonstellen van wagens onder de voorwaarde dat het fysiek onmogelijk wordt gemaakt dat deze stalplaatsen worden gebruikt als insteekparkings. Hiertoe dienen er (wegneembare) paaltjes geïnstalleerd te worden dewelke de stalplaatsen afsluiten. (In de bestaande situatie is dit voor de rechts gelegen stalplaatsen correct gebeurd, de links gelegen stalplaatsen, waar bovendien reeds een DC lader aanwezig is, zijn niet correct uitgevoerd. Deze plaatsen kunnen nog steeds gebruikt worden als insteekparkings. Dit is niet wenselijk.) Bij het louter tentoonstellen van wagens kan er vanuit gegaan worden dat de wagens daar voor langere tijd staan. Er worden dus veel minder vaak gevaarlijke manoeuvres uitgevoerd. Dit verlaagt het risico op conflicten danig.	De betreffende parkeerplaatsen grenzend aan de gewestweg zullen niet gebruikt worden als insteekparking maar enkel voor het langdurig stallen van wagens (bvb. showroommodellen).	Privatieve weginrichting	Ja
Voor wat betreft publiciteit is het zo dat nieuwe publiciteitsinrichtingen vergunningsplichtig zijn. Mogelijks nieuwe publiciteitsinrichtingen kunnen steeds vooraf besproken worden met het Agentschap.	Bepalingen omtrent publiciteitsinrichtingen worden vastgelegd binnen de algemene stedenbouwkundige verordening van de gemeente Beveren en vallen bijgevolg buiten de scope van dit RUP.	Publiciteitsinrichtingen	Neen
Agentschap Natuur en Bos			
Geen opmerkingen.	/	/	Neen
GECORO			
Er moet onderzoek gebeuren naar de toegang voor vrachtwagens. Met bijzondere aandacht naar de noodzakelijke breedte van de weg voor vrachtwagen.	Het nodige onderzoek (beschrijving bereikbaarheidsprofiel, beschrijving mobiliteitsprofiel en bespreking milieueffecten op de discipline mobiliteit) werd reeds verricht naar aanleiding van de opmaak van het	Privatieve weginrichting	Neen

	<p>planologisch attest (PA). Op de weg die aangewend wordt voor de ontsluiting van de vrachtwagens berust een recht van overweg voor een breedte van 4m. Aan het PA werden plannen met draaicirkels toegevoegd die aantonen dat de weg voldoet voor een kwalitatieve en verkeersveilige ontsluiting.</p>		
<p>De groenbuffer van beide RUP's (garage De Keulenaar en parkgebied Nieuw Molen) afstemmen op elkaar.</p>	<p>Beide RUP's worden simultaan opgemaakt om een kwalitatieve afstemming van de plannen te kunnen garanderen. Er wordt gestreefd naar gulden middenweg waarbij een kwalitatieve overgang ontstaat die een meerwaarde biedt voor zowel het bouwlint (zichten naar de open ruimte) als de open ruimte (vermijden van visuele verstoring). Zo is het opportuun om residentiële tuinen niet volledig te gaan afschermen van de open ruimte. Dit in tegenstelling tot handelspanden, bedrijfsgebouwen,... waarbij een visuele buffering wel wenselijk is.</p>	Groenbuffer	Neen
<p>De GECORO vraagt voldoende belang te hechten aan de kwaliteit van de groenbuffer en de realisatie ervan zeker als voorwaarde op te leggen. In de stedenbouwkundige voorschriften moet dit vervat zitten als: de buffer moet er zijn en moet er zo [nog te bepalen] uitzien.</p>	<p>De beoogde groenbuffer zoals omschreven in het PA zal doorvertaald worden in de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP.</p>	Groenbuffer	Ja
<p>De gecoro opteert op een gefaseerde uitwerking op te nemen binnen het RUP waarbij fase 1 de realisatie van de groenbuffer moet zijn en fase 2 pas de rest.</p>	<p>De groenbuffer werd reeds deels aangeplant. De reden van de gedeeltelijke aanplanting heeft te maken met het feit dat de overige zones van de buffer nog aangewend zullen worden als onder meer manoeuvreerruimte bij de nog te verrichten werken. Eens de werken</p>	Groenbuffer	Neen

	<p>uitgevoerd zijn is het risico op aantasting van de jonge planten geweken en kan de aanplanting van de buffer gefinaliseerd worden.</p> <p>Het opnemen van voorgestelde fasering is bijgevolg contraproductief.</p>		
--	---	--	--

## 6 BIJLAGEN

Planologisch attest Garage Lieven De Keulenaer nv

Raadpleging publiek en adviesvraag

RVR-toets

6.1 Planologisch attest Garage Lieven De Keulenaer  
nv





einddatum      dag 22      maand 02      jaar 201  
aantal reacties **ÉÉN**

## Adviezen

Totaal aantal ingekomen adviezen : **13**

Deze 13 adviezen worden als bijlage aan dit attest gevoegd en maken er blijvend deel van uit.

### Lijst en inhoudelijke samenvatting van deze adviezen :

**1. Departement Omgeving afdeling Strategie (SID) Brussel:** geen advies.

**2. Departement Omgeving afdeling Gebiedsontwikkeling (GOP) Gent:** (advies 31 jan 2018)

VOORWAARDELIJK GUNSTIG onder voorwaarde van:

- o lokale afweging tussen gemeente en provincie waarbij de toekomstige ligging van de grenslijn van het stedelijk gebied en de toekomstige begrenzing van het stedelijk groenelement rond het kasteel Cortewalle bepalend zijn voor de beoordeling van de aanvraag, inzonderheid het betreuwenswaardig ruimtebeslag dat gepaard gaat met de organisatie van de parkeerplaatsen;
- o doorwerking van de direct werkende normen, inzonderheid wat betreft ligging langsheen N70 én publiciteit.

**3. Deputatie Oost-Vlaanderen:** (advies 8 feb 2018) VOORWAARDELIJK GUNSTIG mits rekening wordt gehouden met onderstaande voorwaarden:

- o een verduidelijking van de 71 bijkomende parkeerplaatsen;
- o een verduidelijking van het verhogen van de veiligheid voor fietsers;
- o een aangetoonde kwalitatieve invulling van de groenbuffer;
- o een beperking van de impact op de verkeersgeneratie met uitsluiting van openstelling carwash voor derdengebruik;
- o een langetermijntuitbreiding van maximum 10% voor detailhandelstoonzaal in navolging van EFRO-project, dit bij opmaak RUP.

en milderende maatregelen:

- o nemen van gebiedsgerichte maatregelen om het effect van de verhardingen te milderen bovenop de geldende verordening, dit bovenop de geldende verordening én te conformeren met het desbetreffende provinciaal beleidskader (zie website)

**4. Agentschap voor Natuur en Bos Entiteit AVES Gent:** (advies 23 jan 2018) GUNSTIG omdat er geen natuurwaarden worden geschaad.

**5. Agentschap Innoveren en Ondernemen (IO) Brussel:** (advies 12 feb 2018) VOORWAARDELIJK GUNSTIG, omdat er niet voldoende werd nagedacht over kwalitatief en zuinig ruimtegebruik, wat verder moet uitgewerkt worden via grondiger onderzoek hoe de aanwezige activiteiten en gebouwen ruimtelijk efficiënter kunnen worden georganiseerd, bv. door het stapelen van activiteiten waardoor het achterliggende gebied zou kunnen gevrijwaard worden.

**6. Departement Omgeving afdeling Gebiedsontwikkeling (GOP) Brussel:** geen advies.

**7. Departement Mobiliteit en Openbare Werken afdeling W & V Oost-Vlaanderen Gent:** geen advies.

**8. Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen Sint-Niklaas:** (advies 25 jan 2018) VOORWAARDELIJK GUNSTIG op basis van rechtsgrond 'Doestellingen en zorgplichten': er worden slechts twee toegangen tot het gewestdomein toegestaan van maximaal 7 m breed. Dit houdt in dat één toegang volgens de vigerende stedenbouwkundige vergunning dient gesupprimeerd te worden indien men wenst te ontsluiten via het perceel 18/B-deel. In functie van de verkeerveiligheid en ter vrijwaring van de parkeerstrook dient, behoudens de toegangen, ter hoogte van de perceelgrens een structurele niet-overrijdbare scheiding aangebracht te worden door de aangelande. Deze scheiding dient geplaatst vóór de ingebruikname van het te (ver)bouwen goed.

**9. Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) afdeling Operationeel Waterbeheer Team Watertoets Brussel:** (advies 17 jan 2018) geen advies gezien er niet voldaan is aan de adviesvereisten.

**10. Provinciebestuur Dienst Integraal Waterbeleid Gent:** (advies 6 feb 2018) VOORWAARDELIJK GUNSTIG, met volgende voorwaarden:

- o Bijkomende verharding: voldoen aan voorwaarden uit het "provinciaal beleidskader wateradviezen", conform projectzone in "Klasse 2" met infiltratie-volume van 330m<sup>3</sup> (nalezen) en

infiltratie-oppervlakte van 400m<sup>2</sup>/ha verharde oppervlakte moet voorzien worden.

- o Bestaande verharding: conformeren met stedenbouwkundige verordening via controle maatregelen m.b.t. hergebruik, infiltratie en buffering voor de bestaande verharde oppervlakte.

**11. Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn afdeling Mobiliteit & Externe Relaties Gent:** (advies 23 jan 2018) GUNSTIG onder voorwaarde van voldoende ruimte op eigen terrein voor het parkeren en stallen van voertuigen omdat er teveel voertuigen van de garagehouder op de openbare weg staat.

**12. Hulpverleningszone Waasland Melsele:** (advies 17 jan 2018) GUNSTIG m.b.t. het principe van uitbreiding, evenwel gebrek aan concrete informatie omtrent de op te richten gebouwen en aan te leggen omgeving.

**13. Dienst Mobiliteit Beveren:** (advies 22 feb 2018) GUNSTIG met aanbeveling voor parking binnen constructies i.p.v. veel ruimtebeslag.

**14. Technische Dienst Wegen en Waterlopen Beveren:** (22 feb 2018) geen advies gezien er niet voldaan is aan de adviesvereisten; aanbevelingen met checklist.

**15. Dienst Natuurontwikkeling Beveren:** (advies 16 feb 2018) voorwaardelijk GUNSTIG de uitbreiding dient aan alle zijden ingebufferd in het parkgebied-landschapspark met een groenscherm bestaande uit struiken én hoogstammige bomen te kiezen uit lijst van streekeigen planten.

**16. Dienst Milieubescherming Beveren:** (advies 9 feb 2018) VOORWAARDELIJK GUNSTIG indien er bij de uitbreiding (met extra aandacht voor de eigen carwashinstallatie) voldoende rekening wordt gehouden met preventie van (geluids-)hinder naar de omgeving.

### Advies van de GECORO

Op voorstel van de voorzitter wordt de aanvraag om een planologisch attest met algemene stemmen **gunstig** geadviseerd op voorwaarde dat de parkzone minimaal wordt ingenomen.

Volgende bijkomende vragen worden daarbij geformuleerd :

- Indien later nog bijkomende uitbreiding nodig zou zijn is het stapelen van functies (met parking) aangewezen.
- De voorziene buffer dient effectief en zo spoedig als mogelijk, verwezenlijkt.

Gezien ook andere ontwikkelingen langs de N 70 lijkt een gemeentelijk RUP voor het volledige parkgebied van het gewestplan een noodzaak.

### Standpunt met betrekking tot het behoud van het bedrijf op de plaats waar het gevestigd is

Besluit van de gemeenteraad dd. 25 juni 2018 punt 9, art. 1.a.:

Er wordt een planologisch attest afgegeven aan de dhr. Lieven De Keulenaer voor het bedrijf NV Garage De Keulenaer te Beveren, Vesten 90, kadastraal bekend Beveren, 2de afdeling, sectie E nrs. 16/l - 17/y - 17/z - deel 17/k (eigendom) en deel 18/b (recht van overweg) met volgende vermeldingen :

a. het bedrijf vormt planologisch geen probleem en kan behouden blijven op zijn huidige locatie;

### Standpunt met betrekking tot de ontwikkelingsmogelijkheden op korte termijn

Besluit van de gemeenteraad dd. 25 juni 2018 punt 9, art. 1.b., c.,

b. Positief advies voor de uitbreiding, mits de gebruikelijke voorwaarden uit de adviezen van de andere besturen én de GECORO nageleefd worden;

c. de gemeenteraad sluit zich aan bij de vragen van de Gecoro, nl.:

i. indien later toch nog bijkomende uitbreiding nodig zou zijn, is het stapelen van functies (met parking) aangewezen;

ii. de voorziene buffer dient effectief en zo spoedig als mogelijk, verwezenlijkt;

iii. gezien ook andere ontwikkelingen langs de N70, lijkt een gemeentelijk RUP voor het volledige parkgebied van het gewestplan een noodzaak;

d. de dienst stedenbouw & ruimtelijke ordening wordt opdracht gegeven voor de opmaak van een RUP Parkgebied.

## Standpunt met betrekking tot de ontwikkelingsmogelijkheden op lange termijn

Besluit van de gemeenteraad dd. 25 juni 2018 punt 9:  
Geen, want geen ontwikkeling op lange termijn aangevraagd.

## Standpunt met betrekking tot de opmaak of wijziging van de plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen

Besluit van de gemeenteraad dd. 25 juni 2018 punt 9, art. 2:  
In toepassing van artikel 4.4.26§1 van de VCRO dient een gemeentelijk RUP opgemaakt waarin de voorgestelde wijzigingen van het definitief gewestplan verankerd worden in functie van de gevraagde wijzigingen op de korte en de lange termijn

## Motivering

Voor de motivering wordt verwezen naar het gemeenteraadsbesluit van 29 mei 2018 waarvan een uittreksel als bijlage aan dit attest gevoegd wordt. Dit uittreksel maakt blijvend deel uit van dit attest.

Het gemeentelijk standpunt steunt algemeen op het GRS, het voorontwerp PRUP betreffende de afbakening van het kleinstedelijk gebied Beveren, de huidige vergunningstoestand, de administratief-juridische context en de actuele inzichten en mogelijkheden op het gebied van de ruimtelijke planning.

Daarnaast worden ook de 13 externe adviezen en het advies van de GECORO als bijlage opgenomen in de besluitvorming.

De gemeente verwijst ook naar de brief van 5 mei 2017 van de Dienst Milieueffectrapportage waarin wordt bevestigd dat in het screeningsdossier duidelijk aangetoond wordt dat de milieueffecten die het plan genereert niet van die aard zijn dat zij als aanzienlijk beschouwd moeten worden en dat, hiermee rekening houdend, geconcludeerd kan worden dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is.

Kopie van deze brief wordt als bijlage aan dit attest gevoegd en maakt er blijvend deel van uit.

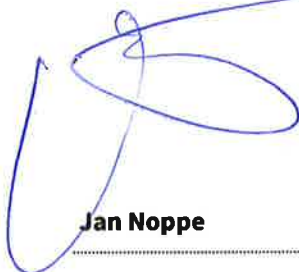
## Ondertekening

Datum dag 10 maand 09 jaar 2018

**Namens de gemeenteraad**

**Algemeen directeur**

**Voorzitter**



**Jan Noppe**



**Jens De Wael**

## Hoe verstuurt u dit attest?

*Dit attest moet met een beveiligde zending worden bezorgd aan de aanvrager. Er moet ook onmiddellijk een kopie verzonden worden aan het Departement Ruimte Vlaanderen (attesten, afgegeven door de provincieraad of door de gemeenteraad), en aan de deputatie (attesten, afgegeven door de gemeenteraad).*

## Wat zijn de beroepsmogelijkheden voor de bevoegde overheid en de aanvrager?

### **Schorsend administratief beroep van de deputatie of de leidend ambtenaar van het departement**

*Het beroep van de deputatie of de leidend ambtenaar van het departement wordt schriftelijk ingesteld binnen een termijn van dertig dagen, die ingaat de dag na de ontvangst van het afschrift van het planologisch attest. Een afschrift van het beroepschrift wordt bezorgd aan de houder van het planologisch attest en aan de deputatie, respectievelijk het college van burgemeester en schepenen.*

*De Vlaamse Regering kan de houder van het planologisch attest en de provincieraad, respectievelijk de gemeenteraad, in staat stellen om schriftelijk hun zienswijzen te bezorgen, voor zover dat nodig wordt geacht voor een zorgvuldige feitenvinding.*

*Als de Vlaamse Regering het beroep verwerpt, wordt de schorsing opgeheven en krijgt het planologische attest, zoals het werd afgegeven door het bevoegde bestuursorgaan, uitwerking. Als de Vlaamse Regering het beroep inwilligt, wordt het planologische attest vernietigd, en moet de provincieraad of de gemeenteraad opnieuw beslissen over de aanvraag tot planologisch attest, rekening houdend met de motieven voor de inwilliging van het beroep.*

*De Vlaamse Regering verstuurt haar beroepsbeslissing met een beveiligde zending naar de houder van het planologisch attest en naar de deputatie, respectievelijk het college van burgemeester en schepenen. De beroepsbeslissing wordt verstuurd binnen een ordetermijn van zestig dagen, die ingaat op de dag na die waarop het beroep is ingesteld.*

*Een afschrift van de beroepsbeslissing wordt aan het departement, respectievelijk de deputatie bezorgd.*

### **Beroep van de aanvrager**

*Als u het als aanvrager van het attest niet eens bent met de beslissing over uw aanvraag, dan kunt u binnen 60 dagen na de ontvangst van het attest beroep aantekenen bij de Raad van State.*

*U kunt de Raad vragen om de beslissing te vernietigen, en eventueel ook om ze in afwachting daarvan te schorsen. Stuur dat verzoekschrift ofwel met de post aangetekend naar de griffie van de Raad van State, Wetenschapsstraat 33, 1040 Brussel, of dien het in volgens de elektronische procedure. Meer informatie vindt u in de rubriek 'E-procedure' op de website van de Raad van State: [www.raadvanstate.be](http://www.raadvanstate.be). Op hetzelfde ogenblik moet u een kopie sturen aan de overheid die het attest heeft afgeleverd. Het verzoekschrift moet gedateerd en ondertekend zijn door uzelf of door een advocaat. U moet zowel uw gegevens duidelijk vermelden (naam, hoedanigheid, woonplaats of zetel), als die van de verwerende partij (de overheid die het attest heeft afgeleverd). U moet ook vermelden welke beslissing u aanvecht (het attest), wat de relevante feiten zijn, en op welke gronden u de beslissing aanvecht (rechtsmiddelen). U moet een kopie van het volledige attest als bijlage voegen.*

*Als u uw verzoekschrift met de post verstuurd, moet u naast het originele verzoekschrift ook steeds drie eensluidend verklaarde afschriften van het verzoekschrift bezorgen, te vermeerderen met een afschrift voor iedere verwerende partij.*

*Het procedurereglement voor beroepen bij de Raad van State vindt u op [www.raadvanstate.be](http://www.raadvanstate.be).*

## Privacywaarborg

*De gegevens die bij de aanvraag zijn meegedeeld, worden opgeslagen in een of meer bestanden. Ze kunnen bewaard worden bij de gemeente, bij de provincie, en bij de gewestelijke administratie, bevoegd voor de ruimtelijke ordening. De bestanden zijn nodig voor de behandeling van het dossier en kunnen ook gebruikt worden voor statistische of wetenschappelijke doeleinden. U hebt het recht om uw gegevens te raadplegen en zo nodig te laten verbeteren.*

## 6.2 Raadpleging publiek en adviesvraag

- Verslag participatiemoment
- Adviezen instanties

## **Gem. RUP Garage De Keulenaer: verslag raadpleging bevolking**

Datum opmaak verslag 13/01/2022

Gelet op de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, inzonderheid op artikel 2.2.18 werd de bevolking geïnformeerd over het gemeentelijk RUP Garage De Keulenaer.

De **startnota** bevat de doelstellingen van het RUP, de afbakening van het plangebied en mogelijke alternatieven. Deze nota werd ter inzage gelegd tijdens de eerste raadpleging van de bevolking (60 dagen). Deze raadpleging liep van 8 november 2021 tot en met 7 januari 2022.

De **procesnota** bevat de samenstelling van het planteam, de lijst van verplichte adviesinstanties, actoren en stakeholders, het overzicht van de doorlopen en geplande processtappen. Deze nota is een openbaar en evolutief document.

Tijdens de termijn van de publieke raadpleging dient ten minste één participatiemoment georganiseerd te worden. De gemeente heeft gekozen om een **infomarkt** te houden van 29 november 2021 tot en met 3 december 2021. Voor deze infomarkt werd gezamenlijk met één andere RUP-procedure een vergaderzaal ingericht met een aantal infopanelen. De markt was op afspraak te bezichtigen en bevatte alle nodige informatie over voorliggend RUP. Bezoekers konden worden begeleid door de dossierbehandelaar, de mogelijkheid bestond om schriftelijk opmerkingen te uiten.

De publieke raadpleging en het participatiemoment hebben niet geleid tot schriftelijke opmerkingen voor het voorliggende gem. RUP Garage De Keulenaer.

Datum	8 november 2021	Datum verslag	12 januari 2022
Uur	20.00 uur	Notulist	Ellen Van Stappen
Plaats	Gemeenteraadszaal	Voorzitter	Jan Noppe
Aanwezig	Jan Noppe, voorzitter; Kenny Coppens, Jordi De Coster, Felix De Puysseleyn, Ann Devroe, Kurt Herregodts, Frans Nonneman, Marieke Smet, Marcel Stoop, Bart Tindemans, Luc Van den Bossche, Marina Van Osselaer, Frans Verelst, Luc Vermeulen en Hilde Waterschoot, leden; Jamie Kerremans, waarnemer politiek fractie; Boudewijn Vlegels, schepen stedenbouw en ruimtelijke ordening; Ellen Van Stappen, secretaris.		
Verontschuldigd	Karin Beeldens, Katrien Certyn, Paul Claes, Bert De Coninck, Myriam De Ridder, Jo De Rycke, Bert Genbrugge en Emiel Van Rumst, leden; Denis Marlcorps, Bram Massar en Tom Van Laere, waarnemers politieke fractie.		

**Advies GECORO - Gemeentelijk RUP Garage De Keulenaer: advies startnota en procesnota**

**Beraadslaging en stemming**

**Advies gemeentelijk RUP Garage De Keulenaer: advies startnota en procesnota**

De voorzitter overloopt het advies van de GECORO van 23 april 2018 over het Planologisch Attest Garage De Keulenaer:

Op voorstel van de voorzitter wordt de aanvraag om een planologisch attest met algemene stemmen gunst geadviseerd op voorwaarde dat de parkzone minimaal wordt ingenomen.

Volgende bijkomende vragen worden daarbij geformuleerd :

- Indien later nog bijkomende uitbreiding nodig zou zijn is het stapelen van functies (met parking) aangewezen.
- De voorziene buffer dient effectief en zo spoedig als mogelijk, verwezenlijkt.
- Gezien ook andere ontwikkelingen langs de N 70 lijkt een gemeentelijk RUP voor het volledige parkgebied van het gewestplan een noodzaak.

De GECORO is quasi volledig gevolgd, blijkt uit de toelichting bij het RUP.

De GECORO formuleert volgend advies met algemene stemmen:

Voor het volledige RUP gunstig onder volgende voorwaarde:

- Er moet onderzoek gebeuren naar de toegang voor vrachtwagens.
- Groenbuffer:
  - o De groenbuffer van beide RUP's (garage De Keulenaar en parkgebied Nieuw Molen) afstemmen op elkaar.
  - o De GECORO vraagt voldoende belang te hechten aan de kwaliteit van de groenbuffer en de realisatie ervan zeker als voorwaarde op te leggen. In de stedenbouwkundige voorschriften moet dit vervat zitten als: de buffer moet er zijn en moet er zo [nog te bepalen] uitzien.

Aandacht voor buffering moet sowieso een onderdeel zijn.

De GECORO vraagt dat volgende zaken onderzocht worden:

- De noodzakelijke breedte van de weg voor vrachtwagens.
- Kan je fases opleggen in een RUP? Zodat fase 1 de realisatie van de groenbuffer moet zijn en fase 2 pas de rest.

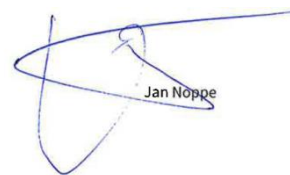


De secretaris



Ellen Van Stappen

De voorzitter



Jan Noppe

# DEPARTEMENT OMGEVING

**Vlaamse overheid**  
Afdeling Gebiedsontwikkeling,  
Omgevingsplanning en -Projecten  
Virginie Lovelinggebouw  
Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 90  
9000 GENT  
T 09 276 24 00  
[www.omgeving.vlaanderen.be](http://www.omgeving.vlaanderen.be)

College van burgemeester en schepenen  
Stationsstraat (Bev) 2  
9120 BEVEREN

<b>uw bericht van</b>	<b>contactgegevens</b> Koen Grootaert koen.grootaert@vlaanderen.be 09 276 23 65	<b>ons kenmerk</b> 2.14/46003/127.1	<b>datum</b>
<b>uw kenmerk</b>		<b>bijlagen</b>	

**Betreft:** BEVEREN, gemeentelijk RUP "Garage De Keulenaer" : startnota

Geacht college,

Bovenvermelde startnota is het gevolg van een op 10 september 2018 goedgekeurd planologisch attest. Mits de randvoorwaarden uit dit planologisch attest worden nageleefd zijn er geen substantiële bezwaren tegen het voorgestelde programma. We gaan er van uit dat het provinciebestuur Oost-Vlaanderen dit gegeven meeneemt in haar afbakening van het kleinstedelijk gebied Beveren.

Uit de startnota blijkt dat er aanwijzingen zijn voor een ernstige bodemverontreiniging in het grondwater met BTEX en minerale olie en in de grond met minerale olie. OVAM concludeerde daarover op 30/9/1999 dat op basis van de berekening van het humaan risico kan gesteld worden dat er voor het **huidig** gebruik van het terrein, geen actueel humaan risico aanwezig is. Het lijkt aangewezen om parallel met het planproces te onderzoeken of dit standpunt binnen de geldende regelgeving nog actueel is en of de werken die volgen uit dit planologisch attest en ruimtelijk uitvoeringsplan niet als aanknopingspunt kunnen worden gezien om tot sanering van het terrein over te gaan. Dit onderzoek kan ook impact hebben op de uitwerking van de stedenbouwkundige voorschriften en grafisch plan.

Wat betreft de verdere uitwerking van het plan wijzen we verder op de direct werkende normen gekoppeld aan de naastgelegen gewestweg (inclusief de regelgeving inzake reclame maken). Verder verwachten we dat de nieuwe bestemming aansluit bij het bedrijf (KMO) en dat duurzaamheidsaspecten (bv. groendaken, herbruik van water, zonnepanelen,...) maximaal in de stedenbouwkundige voorschriften worden verwerkt.

In dit advies van het departement Omgeving wordt geen uitspraak gedaan over het al dan niet opmaken van een plan-milieueffectrapport (plan-MER). Vóór de voorlopige vaststelling van het ontwerp RUP moet u het team Mer een bevestiging vragen dat het plan geen aanzienlijke



milieueffecten kan veroorzaken en dat de opmaak van een plan-MER niet noodzakelijk is. Hiervoor moet u de startnota, de resultaten van de participatie, de ontvangen adviezen en de verwerking hiervan in de scopingnota via email bezorgen aan [mer@vlaanderen.be](mailto:mer@vlaanderen.be). Het team Mer geeft in deze fase geen advies op de startnota.

Wat het aspect externe mensveiligheid betreft stelt het dossier dat er geen RVR moet opgemaakt worden. Hiervoor verwijst het advies van het departement Omgeving naar de adviesbrief van het team Externe Veiligheid die in het dossier zit vervat.

Hoogachtend,

Voor het departement,

Francis Beosiere,  
Adj. van de directeur

Francis  
Beosiere  
(Signatur  
e)

Digitaal  
ondertekend door  
Francis Beosiere  
(Signature)  
Datum:  
2021.11.17  
11:23:23 +01'00'



## Advies : Ruimtelijk uitvoeringsplan Garage De Keulenaer - Beveren

////////////////////////////////////  
Auteur: Natalie Hoffmann

Versie: 1  
////////////////////////////////////

Hieronder vindt u het antwoord op uw adviesvraag:

Concreet kan in dit dossier verwezen worden naar de volgende **informatiebronnen** over de bodemkwaliteit van gronden uit het projectgebied:

- de bodemattesten van de gronden die deel uitmaken van het projectgebied: bij de gemeente(n) uit projectgebied kan worden nagegaan of de OVAM bodemattesten aan de gemeente heeft afgeleverd voor gronden uit het betrokken projectgebied. Die bodemattesten kunnen dan bij de gemeente geraadpleegd worden. Bodemattesten voor de gronden uit het projectgebied kunnen ook bij de [OVAM](#) worden aangevraagd. Het bodemattest geeft een overzicht van de informatie over de bodemkwaliteit die in het Grondeninformatieregister van de OVAM voor de betreffende grond is opgenomen.
- het geoloket van de OVAM met bodeminformatie: het geoloket toont op een kaart de ligging van de bodemdossiers waarvoor bij OVAM informatie gekend is en geeft aan in welke fase het bodemdossier zich bevindt (oriënterend bodemonderzoek, beschrijvend bodemonderzoek, bodemsaneringsproject, bodemsaneringswerken, eindverklaring). Het geoloket kan geraadpleegd worden op volgende website: <http://services.ovam.be/geoloket/>.

Verder moet rekening gehouden worden met de volgende **algemene aandachtspunten**:

- bij overdracht van gronden die deel uitmaken van het projectgebied moeten de verplichtingen van het Bodemdecreet worden nageleefd: bodemattestverplichting (artikel 101 Bodemdecreet) en de bijzondere procedure voor de overdracht van **risicogronden** (artikel 102 tot en met 115 Bodemdecreet: o.a. uitvoering van een oriënterend bodemonderzoek);
- bij onteigening van gronden die deel uitmaken van het projectgebied moeten de bepalingen van het Bodemdecreet worden gevolgd (artikel 119 en 119bis van het Bodemdecreet);
- bij grondverzet op gronden in het projectgebied moet rekening worden gehouden met de bepalingen over het grondverzet in het VLAREBO-besluit van 14 december 2007;
- Een grondwaterhandeling zoals het infiltreren en het onttrekken van grondwater kan een nabijgelegen bodemverontreiniging verspreiden. Daarnaast kan verontreiniging ook impact hebben op de handeling zoals bij de lozing van onttrokken grondwater dat verontreinigd is. Er werd daarom een richtlijn rond grondwaterhandelingen opgemaakt. Die biedt een praktische handleiding voor wie van plan is om een grondwaterhandeling uit te voeren. Deze handleiding is beschikbaar via deze link : <https://www.ovam.be/technische-richtlijn-grondwaterhandelingen-beheer-van-bodemverontreiniging>

- er moet rekening mee worden gehouden dat een **bestemmingswijziging** een impact kan hebben op de verplichtingen die krachtens het Bodemdecreet en het VLAREBO rusten op gronden uit het projectgebied met vastgestelde bodemverontreiniging, zo onder meer:
  - een bestemmingswijziging kan een impact hebben op een eerdere beoordeling door de OVAM van de aard en de ernst van de bodemverontreiniging op gronden uit het projectgebied en bijgevolg eventueel op de **saneringsnoodzaak** en de **saneringsurgentie**.
  - een bestemmingswijziging kan aanleiding geven tot wijziging van **het saneringsdoel** voor een te saneren grond: zie artikel 10, §2 en 21, §1 Bodemdecreet.
  - een bestemmingswijziging na een beslissing van de OVAM tot ambtshalve sanering van een verontreinigde grond heeft tot gevolg dat de **eventuele meerkost** in geval van aanpassing van het saneringsdoel moet worden vergoed door de persoon die eigenaar is van de grond op het moment van de bestemmingswijziging: zie artikel 157, tweede lid Bodemdecreet.
  - een bestemmingswijziging kan de verplichting met zich brengen om een **nieuw oriënterend bodemonderzoek** uit te voeren bij de overdracht van een risicogrand gelegen in het projectgebied, meer bepaald als ingevolge de bestemmingswijziging de grond valt onder een bestemmingstype waarvoor strengere bodemsaneringsnormen gelden: zie artikel 64 en bijlage IV van het VLAREBO-besluit van 14 december 2007.

## Deputatie

Besluit

Zitting van 16 december 2021  
directie Ruimte & Mobiliteit - dienst  
Ruimtelijke planning  
**RUP/2021/GRUP/05/032**

---

**46**      **2021\_DEP\_02922**      **Beveren - gemeentelijk RUP Garage De Keulenaer - advies ikv de startnota - Goedkeuring**

**Beslissing:** GOEDGEKEURD in besloten zitting van 16 december 2021

### Samenstelling:

---

#### Aanwezig:

mevrouw Carina Van Cauter, Gouverneur - Voorzitter; de heer Kurt Moens, Gedeputeerde; mevrouw Leentje Grillaert, Gedeputeerde; mevrouw Riet Gillis, Gedeputeerde; mevrouw An Vervliet, Gedeputeerde; de heer Steven Ghysens, Provinciegriffier

### Feitelijke en juridische gronden

---

- het provinciedecreet van 9 december 2005 en latere wijzigingen, in het bijzonder artikelen 42 en 57
- de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) van 15 mei 2009 en latere wijzigingen, in het bijzonder artikel 2.2.18 §2, dat stelt dat het college van burgemeester en schepenen advies over de startnota vraagt aan de deputatie en dat het advies wordt uitgebracht binnen een termijn van zestig dagen, die ingaat op de dag na de ontvangst van de adviesvraag
- het besluit van de Vlaamse regering betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, planmilieueffectrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectbeoordelingen (uitvoeringsbesluit) van 17 februari 2017 en latere wijzigingen
- het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) Oost-Vlaanderen, goedgekeurd door de Vlaamse regering op 18 februari 2004; en latere wijzigingen
- de conceptnota voor het Provinciaal Beleidsplan Ruimte 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 20-50', goedgekeurd door de deputatie op 6 juni 2019
- de op 29 oktober 2021 op het provinciehuis ontvangen startnota voor het gemeentelijk RUP 'Garage De Keulenaer' te Beveren

### Beschrijving

---

#### Context

Op 29 oktober 2021 ontvingen wij van de stad Beveren de startnota voor het gemeentelijk RUP 'Garage De Keulenaer' met de vraag hierover een advies uit te brengen. Overeenkomstig artikel 2.2.18 §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening verstuurt de deputatie haar advies binnen een termijn van zestig dagen, die ingaat op de dag na de ontvangst van de adviesvraag. Voor de startnota voor het RUP 'Garage De Keulenaer' te Beveren eindigt de adviestermijn op 28 december 2021.

## **Motivering**

### **Planinhoud**

Het RUP 'Garage De Keulenaer' omvat de bedrijfssite van garage De Keulenaer, gelegen langs de N70 (Vesten) tussen de kernen van Beveren en Melsele. Volgens het gewestplan ligt het voorste deel van de site in woongebied, en verder in parkgebied.

Het bedrijf verkreeg op 10 september 2018 een positief planologisch attest om op korte termijn volgende uitbreidingen te realiseren: een parkeerterrein, een werkplaats voor nieuwe wagens, een carwash voor eigen gebruik, een ruimte voor opslag van onderdelen en een bandenhotel, en een groenbuffer. Daarbij werden voorwaarden opgelegd o.m. inzake de ontsluiting op de N70, de realisatie van de buffer, en het stallen en parkeren van voertuigen op eigen terrein.

Met het RUP 'Garage De Keulenaer' wordt een planologische doorvertaling voorzien van de opties van het afgeleverde planologisch attest.

Het RUP zal het volledige plangebied herbestemmen van woon- en parkgebied naar een zone voor garagebedrijf complementair aan het wonen.

Bij de verdere uitwerking van het RUP zal rekening gehouden met volgende doelstellingen:

- gepaste afstemming op het achtergelegen parkgebied
- inpasbaarheid binnen de woonomgeving qua activiteiten en qua ontsluiting
- optimaliseren van het ruimtegebruik
- doordacht gebruik van verhardingen en organisatie waterhuishouding

### **Planningscontext**

Beveren is in het RSV geselecteerd als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau. Het planningsproces van de afbakening kleinstedelijk gebied Beveren is lopende. Er kan vermoed worden dat, gezien ten westen de kern van Beveren en het centrum van Melsele ten oosten, de site van Garage De Keulenaer binnen de afbakening van het kleinstedelijk gebied Beveren zal liggen.

Binnen het stedelijk gebied dienen de kwantitatieve en kwalitatieve behoeften van de verschillende maatschappelijke behoeften (wonen, werken, alle voorzieningen eigen aan het stedelijk functioneren) opgevangen te worden.

Het plangebied is gelegen in het E17- netwerk volgens het PRS Oost-Vlaanderen waarvoor o.a. gesteld wordt om voldoende ruimte te bieden om bijkomende ontwikkelingen op te vangen naast het behoud van de relatie tussen de openruimtegebieden doorheen het E17 – netwerk, verder wil men de regionale tewerkstelling op goed ontsloten plekken voorzien en koppelen aan centrale plaatsen. Specifiek voor het kleinstedelijk gebied Beveren is een woonfunctie weggelegd waarbij de ontwikkeling van de voorzieningen en bedrijvigheid moet gericht zijn op het ondersteunen van de eigen woonfunctie. De afbakening van het kleinstedelijk gebied Beveren is nog lopende maar wel wordt in het PRS gesteld dat de spoorlijn, de stationsomgeving, de N70, de openruimtecorridor tussen Sint-Niklaas en Beveren, het woongebied Beveren-Melsele en de grote aaneengesloten openruimtegehelen aandachtspunten zijn.

De conceptnota voor het Provinciaal Beleidsplan Ruimte 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 20-50' bestaat uit een strategische visie en 3 beleidskaders: 'Transitie naar een robuuste en veerkrachtige ruimte', 'Transitie naar een aangename (be)leefomgeving' en 'Transitie naar een circulaire samenleving'.

De strategische visie gaat uit van enkele 'centrale waarden' die we voorop stellen voor de toekomst; waarden die onze samenleving en ruimte mee vorm geven en die voor ons allemaal van belang zijn. Die waarden zijn vervolgens vertaald in 4 ruimtelijke principes als toetsende elementen voor de ruimtelijke ontwikkeling:

- Principe 1: Nabijheid en bereikbaarheid:

- Ruimtelijke ontwikkelingen worden gebundeld op plaatsen die multimodaal ontsloten zijn.
- De aanleg van mobiliteitsinfrastructuur versterkt de multimodale bereikbaarheid van de knooppuntlocaties.
- Principe 2: Meervoudig en intensief ruimtegebruik:
  - De beste ruimtelijke oplossing is de oplossing die het meest efficiënt gebruik maakt van de schaarse ruimte.
  - Meervoudig en intensief ruimtegebruik is de norm. Nieuwe projecten die de ruimteclaims van slechts één partij behartigen, zijn onwenselijk of onafgewerkt.
  - Meervoudig en intensief ruimtegebruik moet ook de ruimtelijke kwaliteit verhogen.
- Principe 3: Ecosysteemdiensten versterken:
  - Elke ruimtelijke ontwikkeling dient rekening te houden met de ecosysteemdiensten die de omgeving levert.
  - Ruimtelijke ontwikkelingen dienen deze ecosysteemdiensten te respecteren en waar mogelijk te versterken.
  - Ruimtelijke ontwikkelingen die ecosysteemdiensten schaden, zijn onwenselijk. Ze dienen vermeden, hersteld of gecompenseerd te worden.
- Principe 4: Maatschappelijke betaalbaarheid:
  - Projecten zoeken een goed evenwicht tussen de ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarde op korte en op lange termijn. Onder lange termijn worden terugkerende kosten voor onderhoud en exploitatie verstaan, alsook de kosten voor hergebruik en omkeerbaar ruimtegebruik.
  - Projecten zoeken eveneens een correct sociaal evenwicht tussen de lusten en lasten die ze met zich meebrengen en verdelen deze rechtvaardig.

Elk beleidskader omvat een aantal pakketten die in de uitwerking van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte verder vorm zullen krijgen.

- Het beleidskader 'Transitie naar een robuuste en veerkrachtige ruimte' omvat volgende 3 pakketten :
  - Ecosysteemdiensten bepalen de mogelijkheden van onze maatschappelijke activiteiten
  - Uitbouwen en versterken van een robuuste en veerkrachtige, fijnmazige dooradering
  - Vrijwaren van voldoende ruimte voor duurzame en klimaatbestendige voedselproductie
- Het beleidskader 'Transitie naar een aangename (be)leefomgeving' omvat volgende 3 pakketten :
  - Inzetten op kernversterking
  - Voorzieningen op de juiste plek verzekeren / garanderen
  - Zorgen voor evenwicht tussen de kernen
- Het beleidskader 'Transitie naar een circulaire samenleving' omvat volgende 4 pakketten :
  - Welzijn en welvaart creëren door ruimte te maken voor circulariteit
  - Een circulaire bebouwde ruimte creëren – aanpasbaar, multifunctioneel of tijdelijk
  - Niet-bebouwde ruimte optimaal inzetten om de materialen die we verbruiken te produceren
  - Inpassen van een circulair systeem op meerdere schaalniveaus door circulaire gebiedsontwikkeling
- Doorheen de 3 beleidskaders wordt uitwerking gegeven aan 3 transversale thema's :
  - Watersysteem: Transitie naar een robuust en veerkrachtig watersysteem
  - Energiesysteem: Transitie naar een zelfvoorzienend energiesysteem
  - Mobiliteitssysteem: Transitie naar een slimme en duurzame mobiliteit

**Overeenstemming met het PRS, de conceptnota voor het Provinciaal Beleidsplan Ruimte, (ontwerp) PRUP's en direct werkende normen op provinciaal niveau**



Dit advies toetst de startnota voor het gemeentelijk RUP aan het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) Oost-Vlaanderen, aan de conceptnota voor het Provinciaal Beleidsplan Ruimte 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 20-50', aan eventuele (ontwerp) provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen (PRUP's) en aan eventuele direct werkende normen op provinciaal niveau.

Het afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied Beveren is lopende. Naar alle waarschijnlijkheid zal het plangebied van het RUP binnen het stedelijk gebied komen te liggen. De bestemming van het bedrijf op deze locatie, met inbegrip van de aangegeven uitbreidingsnoden van het bedrijf, zijn binnen een stedelijk gebied aanvaardbaar.

De planopties zijn niet strijdig met de beleidsopties uit het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan om binnen de stedelijke gebieden een kwalitatief en kwantitatief aanbod aan woonmogelijkheden te voorzien, te streven naar een versterkte multifunctionaliteit door verweving van functies, en de leefbaarheid en attractiviteit van de stedelijke gebieden te vergroten.

De voorgestelde planopties zijn ook niet strijdig met de ruimtelijke principes van de strategische visie van de conceptnota 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 20-50'.

Binnen de provincie Oost-Vlaanderen, Vlaams-Brabant en Antwerpen is het EFRO project "Baanwinkels en gemeenten op één lijn" afgerond. Dit project beoogt een intergemeentelijke en interprovinciale aanpak van de problematiek van perifere retailontwikkelingen langs de respectievelijke steenwegen N70 en N10 als typevoorbeeld. Het zoeken naar evenwicht tussen grootschalige baanwinkels en aantrekkelijke detailhandels-ontwikkeling in de kernen van de respectievelijke steden en gemeenten vormt de centrale beleids- en actielijn.

In het kader van dit project werd een intergemeentelijke visie voor de detailhandel op de steenwegen opgemaakt. Er wordt gevraagd bij de verder uitwerking van het RUP rekening te houden met deze visie, en in het bijzonder de verdere uitbreidingsmogelijkheden van de toonzaal (= detailhandel) beperkt te houden.

Dit advies doet geen uitspraken over de overeenstemming van de startnota voor het gemeentelijk RUP met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), (ontwerp) gewestelijke RUP's, direct werkende normen op gewestelijk niveau, het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) en direct werkende normen op gemeentelijk niveau. Het is de verantwoordelijkheid van het college van burgemeester en schepenen om de verenigbaarheid van het gemeentelijk RUP met het GRS en de direct werkende normen op gemeentelijk niveau te bewaken. Ook de naleving van de juridische vormvereisten behoort tot de gemeentelijke verantwoordelijkheid.

Volgende specifieke bemerkingen zijn te maken met betrekking tot de beschrijving van de mogelijke effecten van de ontwikkelingsopties op het leefmilieu:

- Vanuit de dienst Integraal Waterbeleid wordt opgemerkt dat het project gelegen is in het stroomgebied van de waterloop nr. OS003 (2de categorie) en zich volgens de overstromingskaarten niet in mogelijk overstromingsgevoelig gebied, effectief overstromingsgevoelig gebied, recent overstroomd gebied en risicozone voor overstroming bevindt.
- M.b.t. milderende maatregelen bij aanleg verharde oppervlakten: Er wordt bij de effectenbespreking Water op pag.37 verwezen naar het provinciaal beleidskader Wateradviezen. Dit kan verder gespecificeerd worden als volgt: Door de provinciale dienst Integraal Waterbeleid wordt er aangedrongen om bij realisatie van verharde oppervlaktes van meer dan 1000 m<sup>2</sup>, bovenop de geldende verordening meer gebiedsgerichte maatregelen te nemen om het effect van deze verhardingen te milderen om zo de (versnelde) afvoer naar de waterlopen te vermijden of te beperken. Deze maatregelen houden rekening met de terreinkenmerken (bodemtextuur en grondwaterstand), de overstromingsgevoeligheid van het stroomgebied en de omvang van de verharding. Ze worden opgesomd in het provinciaal

beleidskader (zie [http://www.oost-vlaanderen.be/public/wonen\\_milieu/water/beleidskader/index.cfm](http://www.oost-vlaanderen.be/public/wonen_milieu/water/beleidskader/index.cfm))

## **Besluit**

---

### **Artikel 1**

De startnota voor het gemeentelijk RUP 'Garage De Keulenaer' te Beveren wordt gunstig geadviseerd mits rekening gehouden wordt met de gemaakte bemerkingen.

Er wordt akkoord gegaan met de conclusie dat geen plan-MER dient opgemaakt te worden.

### **Artikel 2**

Een afschrift van dit besluit zal voor verder gevolg worden opgeladen in het digitale platform, zoals beschreven in artikel 7 van het uitvoeringsbesluit.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,

namens de Deputatie:

de Provinciegriffier,  
Steven Ghysens

de Gouverneur-Voorzitter,  
Carina Van Cauter

# AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER

Agentschap Wegen en Verkeer

District Antwerpen

D'Herbouvillekaai 11

2020 Antwerpen

T 03 2415111

[www.wegenenverkeer.be](http://www.wegenenverkeer.be)

Gemeente Beveren

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
29/10/2021		AV/121/2021/01060	1
vragen naar/e-mail		telefoonnummer	datum
Jeroen De Proft		03 2415111	04/01/2022
vergunningen.wegendistrictantwerpen@wegenenverkeer.be			
<b>Betreft:</b>	Advies inzake de aanvraag tot ruimtelijk uitvoeringsplan		

## Ligging van het perceel:

straat: Vesten 90

gemeente: 9120 Beveren-Waas

gewestweg: N0700001 van 43.2 +50 tot 43.3 +20 (rechts)

Geachte,

Ik heb de eer u mede te delen, wat betreft mijn dienst, dat in elk geval volgende voorwaarden nageleefd moeten worden:

1. Vastlegging ten opzichte van de bestaande as van de gewestweg (N0700001 van 43.2 +50 tot 43.3 +20):
  - de afstand tussen de rooilijnen bedraagt 26m zoals weergegeven op plan G03036400 en bekrachtigd bij KB 10/03/1959.
  - de zone van achteruitbouw bedraagt 8m zoals weergegeven op plan G03036400.

Publiciteit:

- geen
- 2.
- De voorwaarden geformuleerd door het Agentschap, en zoals ze opgenomen zijn in het stedenbouwkundig attest (luik Adviezen, punt 8) blijven ongewijzigd gelden.
  - Het oplaadpunt (DC lader) voor elektrische voertuigen wordt ingeplant vooraan de showroom van de garage, in de zone van achteruitbouw. De inplanting veronderstelt dat op deze plek een parkeerplaats kan voorzien worden. Dit is echter niet wenselijk. Het gaat namelijk om een insteekparking die rechtstreeks vanop de gewestweg kan bereikt worden. Eigen aan insteekparkings is het feit dat er minstens één manoeuvre achterwaarts moet uitgevoerd worden, hetzij achterwaarts inrijden, hetzij achterwaarts uitrijden. Dit achterwaartse manoeuvre vergroot het risico op conflicten, omwille van het verminderde zicht op zowel andere gemotoriseerde weggebruikers als actieve weggebruikers die het fiets- en/of voetpad gebruiken. Bovendien zorgt een dergelijk manoeuvre ervoor dat tijdelijk de doorstroming van het verkeer op de gewestweg gestremd wordt. Het voorzien van insteekparkings zou bovendien ook betekenen dat er langsparkerplaatsen langs de kant van de weg (deze zijn voor iedereen toegankelijk en bruikbaar) zouden komen te vervallen. De inplanting van een oplaadpunt in de achteruitbouwstrook van de gewestweg is dus niet wenselijk. Beter kan één van de parkeerplaatsen achteraan op het terrein uitgerust worden met een laadpaal.
  - Er kan een afwijking van het bouwverbod in de zone van achteruitbouw voorzien worden voor de reeds bestaande stalplaatsen voor het tentoonstellen van wagens onder de voorwaarde dat het fysiek onmogelijk wordt gemaakt dat deze stalplaatsen worden gebruikt als insteekparkings. Hiertoe dienen er (wegneembare) paaltjes geïnstalleerd te worden dewelke de stalplaatsen afsluiten. (In de bestaande situatie is dit voor de rechts gelegen stalplaatsen correct gebeurd, de links gelegen stalplaatsen, waar bovendien reeds een DC lader aanwezig is, zijn niet correct uitgevoerd. Deze plaatsen kunnen nog steeds gebruikt worden als insteekparkings. Dit is niet wenselijk.) Bij het louter tentoonstellen van wagens kan er vanuit gegaan worden dat de wagens daar voor langere tijd staan. Er worden dus veel minder vaak gevaarlijke manoeuvres uitgevoerd. Dit verlaagt het risico op conflicten danig.

- Voor wat betreft publiciteit is het zo dat nieuwe publiciteitsinrichtingen vergunningsplichtig zijn. Mogelijks nieuwe publiciteitsinrichtingen kunnen steeds vooraf besproken worden met het Agentschap.

Hoogachtend,

Jeroen De Proft

AWV districtchef

**Advies** van [Agentschap voor Natuur en Bos](#) (Oost-Vlaanderen)

Het Agentschap voor Natuur en Bos heeft geen opmerkingen op de proces- en startnota en geeft gunstig advies.

[Toon Detail](#)

## 6.3 Aanvullend advies AWV

# AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER

## Agentschap Wegen en Verkeer

District Antwerpen  
D'Herbouvillekaai 11  
2020 Antwerpen  
T 03 2415111

[www.wegenenverkeer.be](http://www.wegenenverkeer.be)

Marc Van de Vijver - Gemeente Beveren - Burgemeester  
Gravenplein 8  
9120 Beveren-Waas

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
14/12/2022		AV/121/2022/01137	1
vragen naar/e-mail		telefoonnummer	datum
Jeroen De Proft		03 2415111	05/01/2023

vergunningen.wegendistrictantwerpen@wegenenverkeer.be

**Betreft:** Advies inzake de aanvraag tot informatievraag

### Ligging van het perceel:

straat: Vesten 90  
gemeente: 9120 Beveren-Waas  
gewestweg: N070

Geachte heer burgemeester,

Wij hebben het doorgestuurd plan met de aangepaste positie van de DC laadpaal bekeken en kunnen akkoord gaan met deze locatie.

Het belangrijkste voor het Agentschap is dat er parallel aan de rijbaan kan worden geparkeerd en dat er voldoende ruimte achter de parkeerplaatsen vrij blijft zodat er kan gekeerd worden op het eigen terrein.

Op die manier hoeft er niet achterwaarts gemaneuvreerd worden over het voet- en fietspad, en bovendien ook achterwaarts de gewestweg opgereden worden.

Indien u of de eigenaars van de Volvogarage nog verdere vragen heeft, kan u ons uiteraard steeds bereiken.



Hoogachtend,  
Jeroen De Proft  
AWV Districtchef

## 6.4 RVR-toets

- Advies dienst veiligheidsrapportage

Ter attentie van de initiatiefnemer  
van het RUP

**Afdeling Gebiedsontwikkeling,  
Omgevingsplanning en -Projecten**  
Team Externe Veiligheid  
Koning Albert II-laan 20 bus 8  
1000 BRUSSEL  
T 02 553 03 55  
**seveso@vlaanderen.be**

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
		RVR-AV-1470	/
vragen naar/e-mail		telefoonnummer	datum
Karolien Schoonjans karolien.schoonjans@vlaanderen.be		0492 23 73 83	24/08/2021

**Betreft: Advies over het gemeentelijk RUP Garage De Keulenaer te Beveren (startnota, versie 1.1 dd. 31/07/2021)**

Geachte,

Met betrekking tot het in rubriek vermelde onderwerp vindt u hierbij het advies van het Team Externe Veiligheid van mijn directie.

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn<sup>1</sup> moet in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen<sup>2</sup> enerzijds en aandachtsgebieden<sup>3</sup> anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

Het advies van het Team Externe Veiligheid heeft specifiek betrekking op het aspect externe mensveiligheid zoals bedoeld in de Seveso-richtlijn, of, m.a.w. op de risico's waaraan mensen in de omgeving van Seveso-inrichtingen (kunnen) blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in die inrichtingen.

---

<sup>1</sup> Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn.

<sup>2</sup> Dit zijn inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn.

<sup>3</sup> Zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage.

Om een inschatting te maken van het aspect externe mensveiligheid, dient voorliggende RUP afgetoetst te worden aan de criteria die werden opgenomen onder de vorm van een beslissingsdiagram in bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage [BVR RVR].

Het Team Externe Veiligheid stelt vast dat het aspect externe veiligheid behandeld werd in de startnota en dat de RVR-toets bijgevoegd zou worden in de bijlagen. Momenteel is de RVR-toets nog niet opgenomen in de startnota. Gelet op het feit dat het plangebied gelegen is binnen de consultatiezone<sup>4</sup> van drie Seveso-inrichtingen, heeft het Team Externe Veiligheid dit verder onderzocht; hieronder worden de resultaten en de conclusie van dit onderzoek samengevat.

Er werd uitgegaan van volgende elementen uit de startnota:

- Het RUP laat de vestiging van of de ontwikkeling tot Seveso-inrichtingen in het plangebied niet toe.  
*Het plan voorziet in de uitbreiding van de bestaande garage De Keulenaer.*
- Het RUP omvat een aandachtsgebied zoals gedefinieerd in het [BVR RVR], met name woongebied.  
*Garage De Keulenaer is deels in woongebied en deels in parkgebied gelegen.*
- Het plangebied is gelegen binnen de consultatiezone van 3 bekende hogedrempel-Seveso-inrichtingen, namelijk:
  - 3M op ca. 4,3 km
  - ARLANXEO op ca. 4,9 km
  - Katoen Natie Liquid Services op ca. 3,2 km

Het Team Externe Veiligheid heeft voldoende zicht op het externe mensrisicobeeld van deze Seveso-inrichtingen om te besluiten dat het plan te verzoenen is met de aanwezigheid van deze inrichtingen.

Het Team Externe Veiligheid verwacht dus **geen aanzienlijke effecten op het vlak van de externe veiligheid** en beslist daarom dat bij het RUP Garage De Keulenaer **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** moet opgemaakt worden.

Het Team Externe Veiligheid vraagt in het algemeen om het aspect externe veiligheid verder mee te nemen in het planproces (d.i. te vermelden in de diverse nota's die het proces genereert), en in het bijzonder om zijn advies te integreren in het ruimtelijk uitvoeringsplan.

Met vriendelijke groeten,

Lina Grooten  
Directiehoofd Directie Gebiedsontwikkeling  
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP)

---

<sup>4</sup> Een consultatiezone is een door het Team Externe Veiligheid vastgelegde zone rond een Seveso-inrichting, en dit op basis van de kennis van de externe effecten en het externe mensrisico van die Seveso-inrichting (zie ook [BVR RVR]).