

De Clerck banden & velgen
Godveerdegemstraat 282
9620 Zottegem

Aanvraag tot planologisch attest

Referentie: 23-13433

*Projectlocatie: Godveerdegemstraat 282-286
9620 Zottegem*

Henri Naudts
Datum: december 2025



1 Inleiding	4
2 Voorwerp van de aanvraag	5
2.1 Algemeen	5
2.2 Noodzaak tot opmaak van een planologisch attest.....	5
2.3 Doel en opbouw van het dossier	6
2.4 Aanvraagformulier	6
2.5 Juridische omkadering	7
3 Positionering van het bedrijf en omschrijving van de activiteiten	8
3.1 Algemene geschiedenis van het bedrijf.....	8
3.2 Omschrijving van de activiteiten	8
3.3 Personeelsbestand.....	9
3.4 Klantenbestand.....	9
3.5 Mobiliteitsprofiel	9
3.6 Beleidszekerheid en – continuïteit	10
4 Planningscontext	11
4.1 Gewestplan	11
4.2 RUP	11
4.3 Impact planologisch attest op het RUP.....	14
4.4 Verkavelingen	14
4.5 Habitat- en vogelrichtlijngebied	15
4.6 Natura 2000	16
4.7 Overstromingsgebied.....	17
4.8 Biologische waarderingskaart.....	17
4.9 Ruimtelijk structuurplan	18
5 Ruimtelijke context	24
5.1 Ligging	24
5.2 Situering plangebied	25
5.3 Troeven en/of voordelen van de huidige vestingsplaats.....	25
5.4 Ruimtelijke draagkracht van de omgeving	26
6 Passende beoordeling/verscherpte natuurtoets	36
7 Kadastraal plan en eigendomsstructuur	37
7.1 Eigendomsgegevens van de percelen behorende tot de aanvraag.....	37
7.2 Overzicht van de locaties	37
8 Vergunningstoestand.....	38
8.1 Overzicht milieuvergunningen.....	38
8.2 Vergunde situatie bedrijf	38
8.3 Te slopen constructies	40
8.4 Te regulariseren constructies	40
8.5 Evaluatie van de vergunningstoestand	40

9 Bedrijven in de omgeving	41
10 Concurrentiële bedrijven	41
11 Omzetcijfers + verwachte ontwikkeling	42
12 Ruimtelijke behoefte op korte termijn	43
13 Integratie ruimtelijke behoefte op korte termijn	43
14 Ruimtelijke behoefte op middellange termijn	45
15 Tewerkstelling na realisatie ruimtelijke behoefte op korte termijn	45
16 Bestemming	45
17 Mobiliteit na realisatie ruimtelijke behoeften	46
18 Algemeen besluit	47
19 Verklaring	47
20 Bijlagen	48

Lijst van figuren

Figuur 1 Luchtfoto projectsite (Geopunt)	6
Figuur 2 Gewestplan (Geopunt)	11
Figuur 3 Aanduiding van deel kadastraal perceel 888A3 gelegen in provinciaal RUP	12
Figuur 4 Gemeentelijk RUP Sportstraat.....	13
Figuur 5 Vogel- en habitatrichtlijngebied (Geopunt)	15
Figuur 6 Natura 2000 Habitatkaart (Geopunt)	16
Figuur 7 Overstromingsgevoelige gebieden fluviaal Watertoets 2023 (Geopunt)	17
Figuur 8 Biologische waarderingskaart (Geopunt).....	17
Figuur 9 Schematische weergave van de ruimtelijke visie op Vlaanderen (Omgeving Vlaanderen)	18
Figuur 10 kaart selectie economische knooppunten en economisch netwerk (Omgeving Vlaanderen)	19
Figuur 11 Deelruimtes Oost-Vlaanderen (Provincie Oost-Vlaanderen)	20
Figuur 12 Gewenste ruimtelijke structuur Oost-Vlaanderen (Provincie Oost-Vlaanderen)	21
Figuur 13 Ruimtelijke visie voor het zuidelijk openruimtegebied (Provincie Oost-Vlaanderen)	21
Figuur 14 Ruimtelijke visie van de stad Zottegem met aanduiding De Clerck banden en velgen (Zottegem).....	22
Figuur 15 Globale ligging Zottegem (Geopunt)	24
Figuur 16 Situering plangebied (Geopunt).....	25
Figuur 17 Ontsluiting De Clerck banden & velgen.....	26
Figuur 18 Fietsnetwerk (Geopunt)	27
Figuur 19 Wandelnetwerk (Geopunt)	27
Figuur 20 Reiswegen en haltes De Lijn (Geopunt)	28
Figuur 21 Foto vanaf achterzijde van het perceel met zicht op de achterzijde van de loods.....	30
Figuur 22 Habitattype (Geopunt)	31
Figuur 23 VEN- en IVON-gebied (Geopunt).....	32
Figuur 24 Vastgesteld bouwkundig erfgoed (Geopunt)	33
Figuur 25 Geluidsbelastingskaart 2021 (belangrijke en aanvullende wegen; spoorwegen).....	34
Figuur 26 Habitat-, vogelrichtlijngebied en VEN/IVON (Geopunt).....	36
Figuur 27 Kadastraal plan (Geopunt)	37
Figuur 28 Luchtfoto 1971 (Geopunt).....	39
Figuur 29 Vergunningen aangeduid op luchtfoto (Geopunt).....	40
Figuur 30 Bedrijven in de omgeving.....	41

Figuur 31 Concurrerende bedrijven in de omgeving.....	42
Figuur 32 Plan PA Korte termijn	45

Lijst van tabellen

Tabel 1 Mobiliteitsprofiel: aantal transportbewegingen per categorie.....	9
Tabel 2 Overzicht voorkomende habitattypen	31
Tabel 3 Overzicht stedenbouwkundige vergunningen.....	39

Lijst van bijlagen

- Bijlage 1: Aanvraagformulier planologisch attest
- Bijlage 2: Stedenbouwkundige vergunningen
- Bijlage 3: Milieuvergunningen
- Bijlage 4: Uittreksel kadastraal plan Godveerdegemstraat 282, Zottegem
- Bijlage 5: Uittreksel uit kadasterplan met lijst aanpalende eigenaars
- Bijlage 6: Fotoreportage bedrijf en omgeving De Clerck banden & velgen
- Bijlage 7: Definitieve plan-m.e.r.-screening De Clerck banden & velgen
- Bijlage 8: Ontheffing plan-MER-plicht
- Bijlage 9: 3D-schets gewenste toestand
- Bijlage 10.1: Planologisch attest plannen bestaande toestand
- Bijlage 10.2: Planologisch attest plan vergunde toestand
- Bijlage 10.3: Planologisch attest plan korte termijn ontwikkeling
- Bijlage 11: Plan (macro) met sites in eigendom De Clerck banden & velgen
- Bijlage 12: Erkenning ruimtelijk planner Henri Naudts

1 Inleiding

Deskundige:

Henri Naudts, United Experts cvba

Naam en adres opdrachtgever:

De Clerck banden & velgen

Godveerdegemstraat 282,

9620 Zottegem

Onderwerp van de aanvraag:

Planologisch attest strekkende tot het wijzigen van het gemeentelijk RUP 'Sportstraat'. Het betreft de uitbreiding van de 'De Clerck banden & velgen' over de aanpalende percelen 888A3, 888R2 en 888Z2. Deze percelen heeft de aanvrager al in eigendom. Men wenst de werking van de huidige bandencentrale uit te breiden, aangezien de beschikbare ruimte in de bestaande bedrijfsloods te klein is geworden. Er zal een nieuwe loods gebouwd worden, die zal worden gebruikt als werkplaats, sociale ruimte en bergruimte in functie van het bedrijf. Daarnaast wordt er extra parkeergelegenheid gecreëerd voor het cliënteel en wordt er extra verharding aangelegd om de toegang tot de site te bevorderen.

Het planologisch attest heeft enkel betrekking tot korte termijn ontwikkelingen.

Zaakvoerder:

Patrick De Clerck

Kadastrale gegevens:

Onroerend goed gelegen te Zottegem: afdeling 1, sectie A, nrs. 887D2, 888A3, 888R2 en 888Z2

Op heden vinden alle bedrijfsactiviteiten plaats op kadastraal perceel 887D2.

2 Voorwerp van de aanvraag

2.1 Algemeen

Voorliggend document heeft betrekking op de aanvraag tot het verlenen van een planologisch attest ten behoeve van De Clerck banden & velgen, gelegen te Godveerdegemstraat 282-286, in Zottegem. De activiteit op de site betreft een bandencentrale dat zich bezighoudt met het verwisselen van banden en velgen.

De bedrijfsactiviteiten vinden op heden plaats op kadastraal perceel 887D2. De huidige site heeft een oppervlakte van ongeveer 1615 m², waarvan de huidige werkplaats 465 m² groot is. De aanvrager wenst de bedrijfsactiviteiten uit te breiden naar de aanpalende percelen 888A3, 888R2 en 888Z2.

Het betrokken bedrijf en de gewenste uitbreiding bevindt zich in het gemeentelijk RUP 'Sportstraat' vastgesteld op 24/11/2006 en het provinciaal RUP 'Afbakening van het kleinstedelijk gebied Zottegem' vastgesteld op 04/12/2008.

2.2 Noodzaak tot opmaak van een planologisch attest

De zaakvoerder wenst de bandencentrale graag uit te breiden door de bouw van een nieuwe loods met daarboven een opslagruimte en sociale ruimte. Er wordt ook extra parkeergelegenheid gecreëerd. Deze gewenste uitbreiding is niet mogelijk binnen het gemeentelijk RUP 'Sportstraat'. De stad Zottegem ziet de bandencentrale niet als kleinbedrijf, maar eerder als industrie waardoor de gewenste uitbreiding niet past binnen de voorschriften van het RUP artikel 3 residentieel woongebied.

De uitbreiding dringt zich op omdat de huidige loods verouderd is en niet langer beantwoordt aan de noden van een moderne bedrijfsvoering. De bestaande werkplaats werd reeds gebouwd voor de intrede van het gewestplan, waarbij de voormalige bouwheer er oorspronkelijk een andere activiteit in uitoefende. Patrick De Clerck kocht de site nadien aan in 1998, waarna hij in 1999 begon met de bandencentrale. Zo is de bedrijfsloods nooit gebouwd geweest met het achterliggende idee om er ooit een bandencentrale in te vestigen.

Bovendien is de bestaande toegang tot de garage te smal, wat het moeilijk maakt om met een wagen vlot in en uit de bandencentrale te rijden. Een bandencentrale werkt hoofdzakelijk met voertuigen, wat betekent dat de loods over voldoende ruimte moet beschikken om veilig en efficiënt te kunnen manoeuvreren. De huidige toegangspoort en oprit zijn ongeveer 3 meter breed waardoor maar één wagen tegelijk in of uit de loods kan rijden. Auto's kunnen immers elkaar niet kruisen binnen de loods. Dit zorgt ervoor dat de normale dagelijkse werking ernstig wordt verstoord. Daarbovenop komt dat hedendaagse auto's aanzienlijk groter en breder zijn dan die van enkele decennia geleden, wat de vlotte werking nog verder bemoeilijkt.

Daarnaast is er op de site geen parkeergelegenheid ter beschikking, waardoor auto's noodgedwongen langs de oprit parkeren. Wanneer een voertuig vanop de straat tot aan de hefbrug moet rijden, moeten vaak meerdere wagens die op de oprit geparkeerd staan worden verplaatst. De grootste hinder komt voor bij leveranciers, als vrachtwagens het terrein willen oprijden. Door de breedte van een vrachtwagen moet de volledige toegangsweg tot de loods obstakelvrij worden gemaakt. Op dat moment staat elke auto die langs de oprit staat geparkeerd in de weg.

De bandencentrale beschikt momenteel niet over een vaste parkeer- en manoeuvreerruimte, waardoor het voor klanten moeilijk is om de site vlot op te rijden en opnieuw te verlaten. De huidige infrastructuur botst tegen haar grenzen, waardoor uitbreiding noodzakelijk is.

Door deze structurele tekortkomingen kan het bedrijf momenteel niet optimaal functioneren. Met het oog op de toekomst, waarin de twee zonen in de bandencentrale zullen werken, wil de zaakvoerder de nodige investeringen doorvoeren.

Op die manier kan de bandencentrale in de toekomst efficiënter werken en tegelijkertijd het comfort verhogen, wat in lijn ligt met de kwaliteit en service die men wil aanbieden aan klanten.

De uitbreiding is tevens nodig om de economische rendabiliteit te verbeteren om in de toekomst te kunnen blijven concurreren met bandencentrales in de nabije omgeving.

Aangezien de uitbreidingswensen niet mogelijk zijn binnen de stedenbouwkundige voorschriften van het gemeentelijk RUP, moet eerst een planologisch attest worden opgesteld. Op basis daarvan kan de stad vervolgens op eigen initiatief een nieuw RUP opmaken.



Figuur 1 Luchtfoto projectsite (Geopunt)

2.3 Doel en opbouw van het dossier

Dit dossier heeft als doel een planologisch attest voor het bedrijf van Patrick De Clerck aan te vragen.

Om het dossier te onderbouwen worden de volgende items geschetst:

- Voorstelling van het bedrijf
- Analyse bestaande toestand
- Planningscontext
- Ruimtelijke context
- Ruimtelijk-economische benadering van het bedrijf
- Ruimtelijke behoeften van het bedrijf

2.4 Aanvraagformulier

Het aanvraagformulier is opgenomen als bijlage in het dossier.

2.5 Juridische omkadering

Artikel 4.4.24 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) stelt dat het planologisch attest enkel kan worden aangevraagd door een bedrijf waarvoor het maken of wijzigen van een ruimtelijk uitvoeringsplan of plan van aanleg overwogen moet worden om de uitbreiding of het herbouwen van het bedrijf mogelijk te maken. De Clerck banden & velgen voldoet aan deze noodzaak, aangezien het geldende RUP de uitbreidingswensen van het bedrijf onmogelijk maakt.

Bovendien dient volgens datzelfde artikel uit de VCRO bij de aanvraag het bewijs te worden toegevoegd dat het bedrijf voldoet aan een van de volgende voorwaarden:

- Het bedrijf is onderworpen aan de milieuvergunning- of meldingsplicht, vermeld in het decreet van 28 juni 1985;
- Het betreft een volwaardig land- of tuinbouwbedrijf;

Op 4 mei 1998 vond door de stad Zottegem een aktenaam van een milieuvergunning klasse 3 plaats voor het bedrijf De Clerck banden & velgen. In de vergunning werd geen eindtermijn opgenomen. De milieuvergunning kan worden teruggevonden in bijlage van het dossier. Het bedrijf voldoet bijgevolg aan één van bovenstaande voorwaarden, en komt dus in aanmerking voor een planologisch attest.

Deel 1: Administratieve voorstelling van het bedrijf

3 Positionering van het bedrijf en omschrijving van de activiteiten

3.1 Algemene geschiedenis van het bedrijf

Patrick De Clerck kocht in 1998 de projectsite te Zottegem aan. Een jaar later startte hij de bandencentrale op. Door mond- aan mondreclame heeft de bandencentrale een trouw klantennetwerk kunnen uitbouwen. Het bedrijf staat garant voor hun uitstekende service en vakmanschap.

De zaakvoerder Patrick De Clerck woont samen met zijn vrouw en twee zonen in de woning voor de bandencentrale. De woning betreft een halfopen bebouwing.

Het doel is op lange termijn dat de twee zonen van Patrick De Clerck de zaak zullen overnemen. De zoon Jonas is reeds een werknemer van het bedrijf geworden. De andere zoon is nog bezig met zijn schoolstudies. Nadien zou ook hij in het bedrijf komen werken.

Hieruit ontstaat de aanname dat De Clerck banden & velgen een familiebedrijf is, waarbij de toekomst van het bedrijf ook de komende decennia is verzekerd.

3.2 Omschrijving van de activiteiten

Momenteel vormt de voornaamste activiteit van het bedrijf het herstellen en wisselen van banden en velgen van voertuigen. Tot het klantenbestand behoren klanten met een personenwagen, bedrijfswagens, SUV's, 4X4, bestelwagens of elektrische auto's. Hierna worden de verschillende activiteiten op het bedrijf kort toegelicht.

Banden/velgen herstellen en vervangen

Voertuigen kunnen een lekke band krijgen door slijtage of door over een obstakel te rijden. Kleine lekken in het loopvlak van de band zijn herstelbaar. Als de schade zich voortdoet in de flank van de band, is de schade onherstelbaar en zal een nieuwe band nodig zijn. De bandencentrale wisselt ook banden bij de overgang van seizoenen. Afhankelijk van de winter- of zomermaanden is het aangeraden om respectievelijk met winter- of zomerbanden te rijden. Daarnaast worden op de site ook de velgen van banden verwisseld.

Balanceren

Banden dienen ook te worden uitgebalanceerd. De bandencentrale beschikt over een professionele balancemachine om de juiste vaststelling te kunnen doen. De banden kunnen uit balans geraken door slijtage van de band of door in een put van de weg te rijden. Een onbalans van 20 gram is al voldoende om onvoorziene trillingen te veroorzaken op het stuur of in de wagen. Het probleem kan worden aangepakt door aan de banden extra gewicht toe te voegen zodat de banden terug in balans zijn. Vaak worden hiervoor kleefgewichten of kloggewichten gebruikt.

Uitlijnen

Een uitlijning van de banden is nodig als de rijrichting van de wagen afwijkt ten opzichte van de rijrichting die de bestuurder voor ogen heeft. In dat geval dient de wagen opnieuw te worden uitgelijnd. Bij het uitlijnen wordt de ophanging van de banden zowel voor- als achteraan opnieuw afgesteld. Het is belangrijk dat dit exact gebeurt, anders verslijten de banden sneller als voorzien.

De bandencentrale beschikt over een professionele uitlijnmachine en een verlengde hefbrug om alle personenwagens, bestelwagens, SUV's of 4X4's uit te lijnen.



Bij het uitlijnen zelf moet er een ideale balans worden gezocht tussen het wielvlucht, de caster en de sponing. Dit wordt gedaan door de hoeken van de wielen te herstellen of juist af te stellen.

Bandenhotel

Het bedrijf beschikt sinds 2012 over een eigen bandenmagazijn. Dit bandenhotel is gelegen te Boskouter 9 in Zottegem. De Boskouter is een doodlopende straat gelegen in een zone voor ambachtelijke bedrijven en kmo's. Een voertuig beschikt vaak over twee sets van banden, namelijk zomer- en winterbanden. Aangezien er maar met één set tegelijk kan worden gereden, wordt de andere set van de klant steeds veilig bewaard op de externe locatie.

3.3 Personeelsbestand

Momenteel bestaat de dagelijkse werking van het bedrijf uit één zaakvoerder en twee werknemers, waarvan één werknemer de zoon is van de zaakvoerder. In de drukke seizoenen wordt er gewerkt met drie flexi-jobbers. Daarnaast werkt er af en toe een stagiair voor het bedrijf. De drukke seizoenen zijn de periodes waarin de autobanden worden verwisseld van het zomer- naar het winterseizoen en omgekeerd. Deze periodes lopen respectievelijk van maart tot en met mei, en van oktober tot half december.

Voor de zaakvoerder is het op dit moment niet noodzakelijk om het personeelsbestand uit te breiden. Het is mogelijk dat het bedrijf op lange termijn één extra werkkraft zoekt, maar dit gegeven is nog onzeker. Op termijn komt de tweede zoon, die momenteel nog studeert, ook in het bedrijf werken nadat zijn studies zijn afgerond.

3.4 Klantenbestand

Tot het klantenbestand behoren mensen die een personenwagen, bestelwagen, SUV's of 4X4 in eigendom hebben. De klanten van het bedrijf zijn particulieren uit zowel Zottegem als de omliggende buurtgemeenten. Het is mogelijk dat een klant uit een naastgelegen provincie komt door de naamsbekendheid van het bedrijf of via mond- aan mondreclame.

3.5 Mobiliteitsprofiel

Volgende tabel geeft het huidig mobiliteitsprofiel weer van De Clerck banden & velgen.

	Frequentie			Vrachtwagen, camionette of personenwagen	Tijdstip
	Per jaar	Per maand	Per dag		
Werknemers	480	40	2	Personenwagen	7:30 – 18:30
Klanten	12960	1080	54	Personenwagen, lichte vracht, 4x4	8:00 – 18:00
Leveranciers	480	40	2	Vrachtwagen, camionette	11:30 – 13:30
Totaal	13920	1160	58		

Tabel 1 Mobiliteitsprofiel: aantal transportbewegingen per categorie

Het betreft het aantal transportbewegingen, dat wil zeggen dat er bv. per werknemer die met de personenwagen naar het bedrijf komt, er per dag 2 transportbewegingen in rekening worden gebracht: 1 voor het toekomen op het bedrijf en 1 voor het vertrekken van het bedrijf.

Er zijn voorlopig weinig verplaatsingen aanwezig van **de werknemers**, aangezien de werknemers bij aanvang van de werkdag toekomen op het bedrijf en na de werkdag huiswaarts keren. Bovendien woont zowel de zaakvoerder als de zoon, die werknemer is van het bedrijf, in de woning voor de bestaande loods te Godveerdegemstraat 282 in Zottegem. De zaakvoerder en de zoon Jonas wonen in het huis voor het bedrijf waardoor voor hen geen transportbeweging hoeft meegerekend te worden.

Er vinden transportbewegingen plaats wanneer **klanten** met hun voertuig naar het bedrijf komen om herstellingen of vervangingen te laten uitvoeren aan hun wagen. Deze werkzaamheden gebeuren binnenin de loods. Terwijl de medewerkers aan het werk zijn, wachten de klanten in de voorziene wachtruimte. Bij het beëindigen van de herstellingswerken rijdt de werknemer de wagen tot uit de werkplaats, waarna de klant met zijn wagen het terrein verlaat. Dit resulteert in twee transportbewegingen per klant – één bij aankomst en één bij vertrek. Dergelijke bewegingen komen enkel voor op werkdagen.

Het aantal klanten is variabel afhankelijk van de periode, daardoor schommelt het aantal klanten tussen 16 en 40 per dag. Jaarlijks komt dit neer op ongeveer 13.920 transportbewegingen.

Daarnaast leveren ook **leveranciers** rechtstreeks tot in de loods. Er is een leverancier voor de banden en een leverancier voor de velgen. Deze leveringen vinden doorgaans dagelijks plaats op weekdays, meestal tussen 11u30 en 13u30. De leveranciers van banden zijn onder meer Bridgestone, Continental en Vredestein. Die leveranciers komen respectievelijk uit Zeebrugge, Nederland en Duitsland.

Het **afval** wordt op regelmatige basis weggebracht. Oude banden worden opgeslagen in metalen (gesloten) containers. Deze containers worden om de twee weken opgehaald door het bedrijf Siba Autobanden in Nederland. Het ijzer wordt regelmatig weggebracht naar de externe bedrijfsvestiging te Boskouter 9 in Zottegem. Eenmaal per jaar wordt het ijzer dat daar tijdelijk wordt opgeslagen volledig zelf weggebracht naar het containerpark.

Aangezien het verkeer dat wordt veroorzaakt beperkt is, en de toegangswegen naar het bedrijf een beperkte intensiteit en voldoende capaciteit hebben kunnen we concluderen dat de mobiliteitseffecten die worden veroorzaakt ten opzichte van het wegennet beperkt zijn. De wegen die het bedrijf ontsluiten kunnen het veroorzaakte verkeer goed dragen.

3.6 Beleidszekerheid en – continuïteit

3.6.1 Opvolging

De Clerck banden & velgen werd in 1999 opgericht door Patrick De Clerck. In 2022 is de zoon van de zaakvoerder Jonas De Clerck ook begonnen werken in het bedrijf. De andere zoon van Patrick De Clerck studeert nog. In de vakantieperiodes doet hij wel al aan vakantiewerk in de bandencentrale.

Op termijn is het de bedoeling dat hij ook in het bedrijf stapt. Op lange termijn zullen de zonen de zaak overnemen. Zo kan de continuïteit van het bedrijf worden verzekerd.

3.6.2 Milieuvergunning

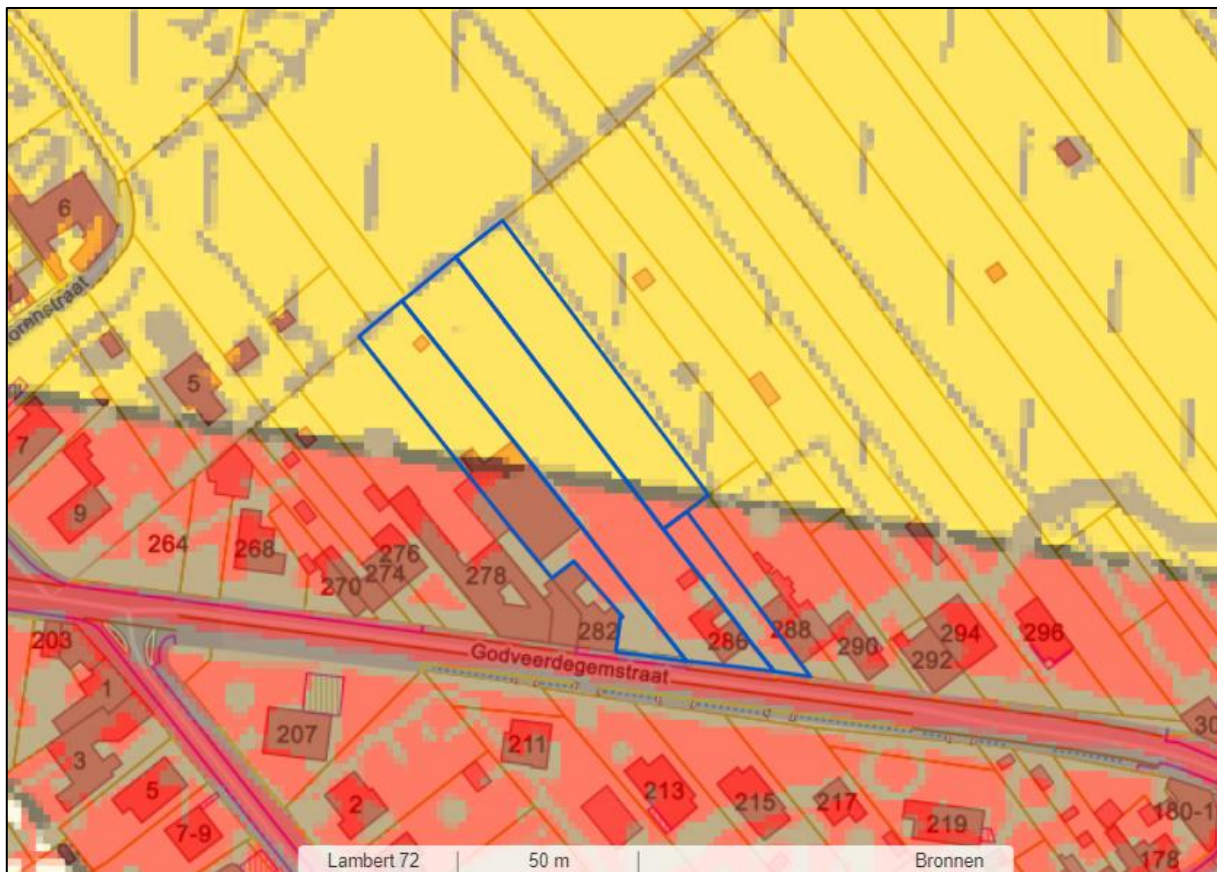
De milieuvergunning klasse 3 van het bedrijf is van onbepaalde duur. De vergunning is in bijlage opgenomen.

Deel 2: Analyse bestaande toestand

4 Planningscontext

4.1 Gewestplan

De bedrijfssite is volgens het origineel gewestplan Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem (K.B. 10/06/1978) deels gelegen in woongebied en deels gelegen in gebied voor dagrecreatie.



Figuur 2 Gewestplan (Geopunt)

4.2 RUP

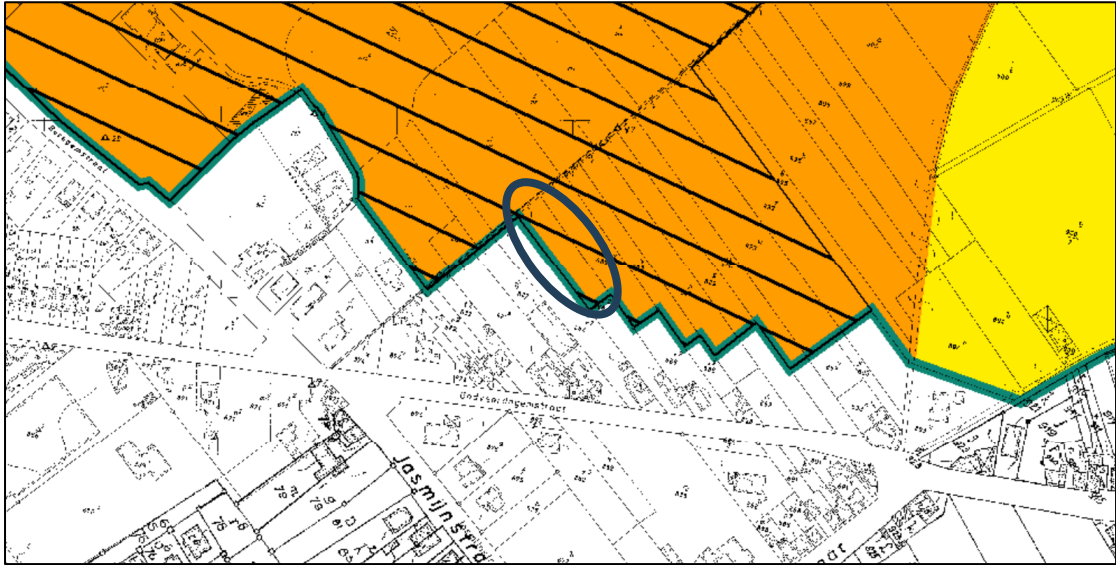
De projectsite is gelegen in zowel het gemeentelijk RUP 'Sportstraat' als in het provinciaal RUP 'Afbakening van het kleinstedelijk gebied Zottegem'.

Provinciaal RUP 'Afbakening van het kleinstedelijk gebied Zottegem'

Alle betreffende percelen in deze aanvraag liggen binnen Artikel 1 Grenslijn van dit PRUP. Dit artikel beschrijft dat de bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften van toepassing blijven, met uitzondering van de deelgebieden waarvoor in dit RUP extra voorschriften worden opgelegd.

Enkel een deel van het perceel 888A3 is gelegen in het deelgebied 'Randstedelijk groengebied Bevegemse Vijvers en doortreksterrein' (zie figuur 5). Meer bepaald is het noordelijke deel van dit perceel gelegen in Artikel 1 'Randstedelijk groengebied', Artikel 3 'Gebied voor dagrecreatie' en in een zone voor overdruk. Hiernavolgend wordt de inhoud van deze artikels kort toegelicht.

- Artikel 1 Randstedelijk groengebied: Het gebied is bestemd voor recreatie, bos-, landschaps- en natuurbehoud, -herstel en -ontwikkeling en landbouw. In het gebied zijn tevens maatregelen voor waterbeheersing en waterberging mogelijk.
- Artikel 3 Gebied voor dagrecreatie: Het gebied is bestemd voor dagrecreatie. Alle handelingen die nuttig zijn voor het realiseren van deze bestemming zijn toegelaten. Daarnaast bieden de voorschriften ook de mogelijkheid voor horeca gebonden aan deze activiteit, maneges, jeugdlokalen, en kinder- of zorgboerderijen.
- Zone in overdruk: Gebouwen, constructies en verharde parkings voor de exploitatie van het recreatiegebied met een vloeroppervlakte groter dan 25 m² zijn enkel toegelaten in zone met overdruk.

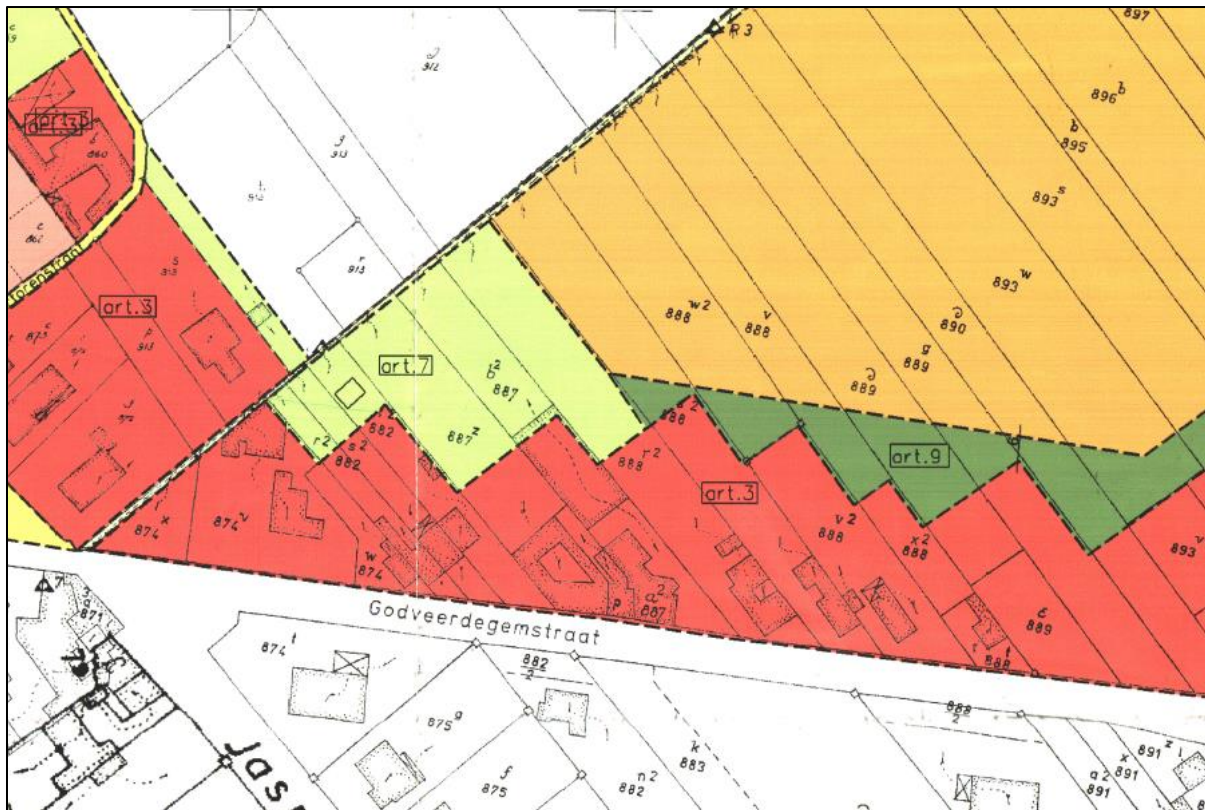


Figuur 3 Aanduiding van deel kadastraal perceel 888A3 gelegen in provinciaal RUP

Gemeentelijk RUP 'Sportstraat'

Op 21 november 2005 heeft de gemeenteraad van de stad Zottegem het 'RUP Sportstraat' goedgekeurd, met inwerkingtreding op 24 november 2006.

De huidige bedrijfssite, gelegen te kadastraal perceel 887D2, bevindt zich grotendeels binnen de zone aangeduid als Artikel 3 Residentieel woongebied volgens het geldende ruimtelijk uitvoeringsplan. Het achterste deel van deze site valt binnen Artikel 7 Tuinzone. De drie aanpalende percelen die mee zullen worden opgenomen in het planologisch attest, maken eveneens deel uit van het RUP. Kadastraal perceel 888R2 is deels gelegen in Artikel 3 Residentieel woongebied en deels in Artikel 7 Tuinzone. Perceel 888Z2 bevindt zich volledig binnen Artikel 3 Residentieel woongebied. Perceel 888A3 valt deels binnen drie verschillende zones, namelijk Artikel 3 Residentieel woongebied, Artikel 5b Recreatiezone en Artikel 9 Bufferzone. Daarnaast grenzen de achterzijden van de percelen 887D2, 888A3 en 888R2 gedeeltelijk aan de zone aangeduid als Artikel 10.1.3 Dienstweg.



Figuur 4 Gemeentelijk RUP Sportstraat

Hieronder volgt een beknopte toelichting van de verschillende bestemmingszones die van toepassing zijn op de betrokken percelen binnen deze aanvraag.

- **Artikel 3 Residentieel woongebied:** de zone dient hoofdzakelijk voor de ontwikkeling van ééngezinswoningen met bijhorende koeren en hovingen. De nevenbestemming betreft kleinschalige functies op wijkniveau die niet hinderlijk zijn voor de woonomgeving. Voorbeelden van mogelijkheden zijn diensten, gemeenschapsvoorzieningen en kleinhandel. Bedrijven die gericht zijn op het stapelen van goederen zijn niet toegelaten binnen de zone.
- **Artikel 5b Recreatiegebied B:** de zone is bestemd voor recreatieve en toeristische dagaccommodatie en bijhorende functies, sportinfrastructuur en als zone om te herlokalisieren zonevreemde recreatie op te vangen.
- **Artikel 7 Tuinzone:** deze zone is bestemd voor de inrichting van tuinen. Er zijn enkel constructies mogelijk die onder tuinuitrusting vallen en waarvoor geen stedenbouwkundige handeling nodig is.
- **Artikel 9 Bufferzone:** deze zone dient als bufferzone tussen de aanpalende woon- en tuinzone en de recreatiezone. In deze zone wordt geen enkele constructie toegelaten.
- **Artikel 10.1.3 Dienstweg:** de wegenis gelegen in deze zone is bedoeld als in-/uitrit en als circulatieruimte in functie van de aanpalende bergingen.

4.3 Impact planologisch attest op het RUP

De aanvraag voor een planologisch attest impliceert dat het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) voor bepaalde percelen zal moeten worden gewijzigd. De aanvraag omvat het oprichten van nieuwe constructies op de kadastrale percelen 887D2, 888R2, 888Z2 en 888A3. Alle geplande constructies bevinden zich binnen een zone van ongeveer 60 meter vanaf de straatzijde. Zo bevinden de nieuwe constructies op kadastrale percelen 887D2, 888A3, 888R2 en 888Z2 zich allen voor de voorgevel van de bestaande loods. Deze inplanting werd bewust gekozen om het achterliggende terrein maximaal te vrijwaren van bijkomend ruimtebeslag door verhardingen of bijkomende bebouwing.

In het kader van het provinciaal RUP 'Afbakening van het kleinstedelijk gebied Zottegem' betekent dit dat de voorgestelde constructies volledig binnen Artikel 1 Grenslijn worden gerealiseerd. Uit de hieraan gekoppelde voorschriften blijkt dat de bestaande bestemmingsvoorschriften worden gevolgd. Bovendien wordt het deel gelegen in randstedelijk groengebied (deelgebied van het PRUP) 'Bevegemse Vijvers en doortrekkersterrein' volledig gevrijwaard van constructies en zal dit deel in het planologisch attest een groene invulling krijgen. Meer bepaald gaat het over 'Artikel 3 gebied voor dagrecreatie' van het PRUP. Het ontvangen advies van Departement Omgeving stelt voor om het Provinciale RUP voor het deel 'Bevegemse Vijvers en doortrekkersterrein' te behouden aangezien dit niet is gelegen in het bouwprogramma van het planologisch attest. We wensen dit advies te volgen. Zo kan de huidige bestemming van het deelgebied van het Provinciaal RUP ook in de toekomst behouden blijven.

De aanvraag tot planologisch attest heeft voornamelijk impact op het gemeentelijk RUP 'Sportstraat'. De gevraagde planwijziging is gelegen binnen 'Artikel 3 Residentieel woongebied'. De aanvrager vraagt een herbestemming binnen deze zone. Deze zone is momenteel bestemd voor wonen en valt daarmee onder de 'harde bestemmingen'. Het planologisch attest beoogt een wijziging naar de bestemming industrie, wat eveneens tot de harde bestemmingen behoort. Er is dus geen sprake van een wijziging van een zachte naar een harde bestemming. Voor de aanvrager was het namelijk niet mogelijk om zijn bedrijf uit te breiden binnen Artikel 3 Residentieel woongebied van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Sportstraat'. Daarnaast wenst de aanvrager ter hoogte van het achterste deel van kadastraal perceel 888R2 en 888A3 de artikels 5b Recreatiezone, Artikel 7 Tuinzone en Artikel 9 Bufferzone van het gemeentelijk RUP Sportstraat te herbestemmen naar een strikt groene invulling van de site (bufferzone). In principe kan de stad Zottegem ervoor kiezen om bij de opmaak van het RUP voor het achterliggende deel van de site de bestaande voorschriften voor recreatiezone, tuinzone en bufferzone te behouden, aangezien in dit deel met het planologisch attest geen constructies worden ingeplant.

Daarnaast worden al de te plaatsen constructies zo dicht en compact mogelijk aan de straatzijde gebouwd. Zo blijft de oppervlakte aan bijkomend ruimtebeslag op het terrein beperkt. De totstandkoming van de inhoud van de aanvraag gebeurde doordacht, waarbij zo veel mogelijk wordt rekening gehouden met de courante principes van de goede ruimtelijke ordening.

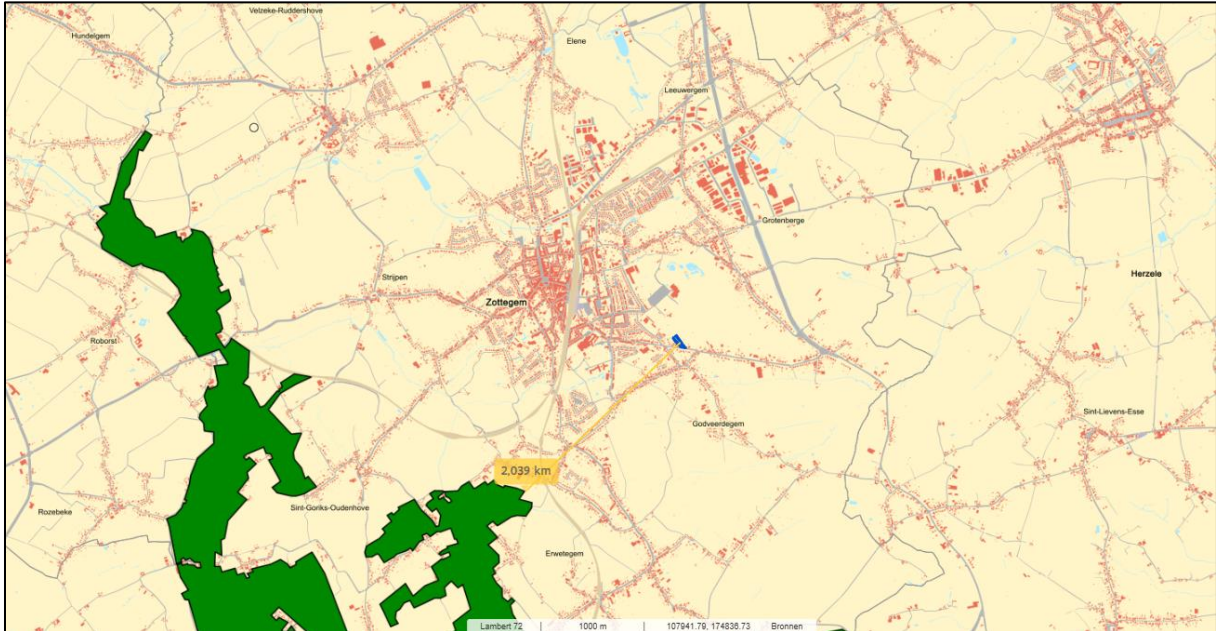
De huidige woning en de tuin achter de loods te Godveerdegemstraat 282 worden niet mee opgenomen in de aanvraag tot planologisch attest. Eveneens als het deel van kadastraal perceel 888R2 en 888Z2 dat zich voor de nieuw te bouwen loods bevindt. Hier blijven de geldende stedenbouwkundige bestemmingsvoorschriften van het gemeentelijk en provinciaal RUP kracht.

4.4 Verkavelingen

Het bedrijf is niet gelegen binnen de grenzen van een verkaveling.

4.5 Habitat- en vogelrichtlijgebied

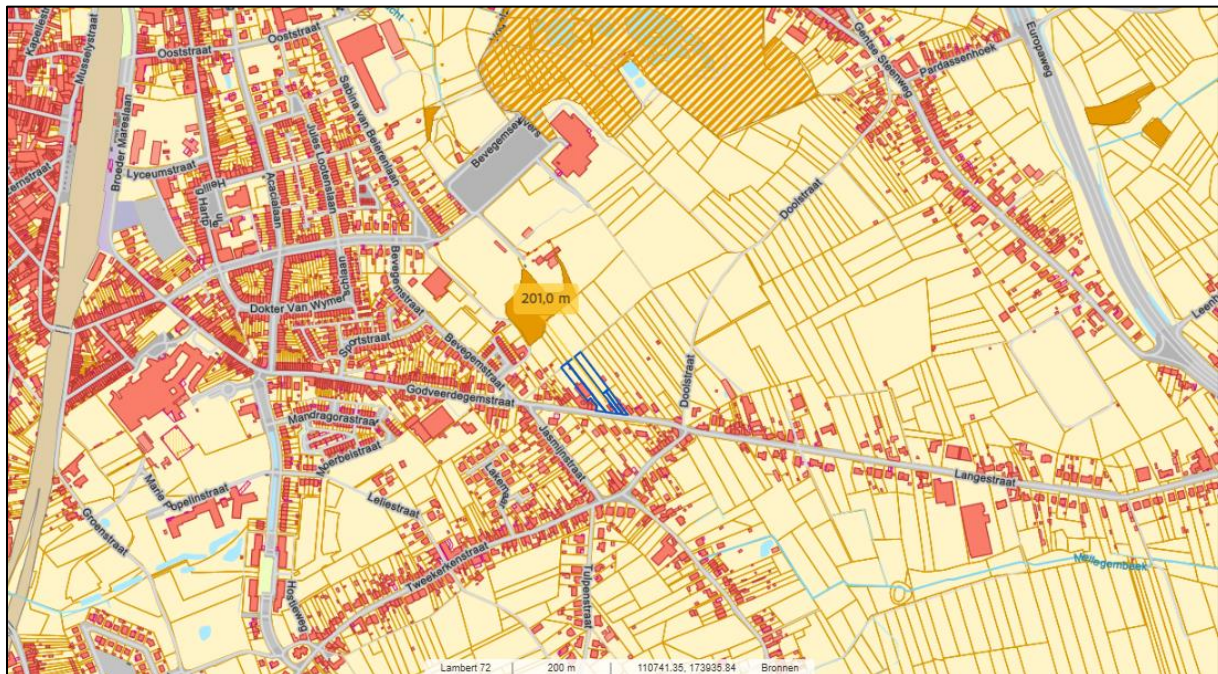
De aanvraag situeert zich verder niet binnen de perimeter van een habitat- of vogelrichtlijgebied zoals de wetgeving terzake dit voorziet. Het dichtst gelegen vogel- en habitatrichtlijgebied is gelegen op circa 2 kilometer van de projectsite. Zo kan worden gesteld dat het planologisch attest geen impact zal veroorzaken op dit gebied.



Figuur 5 Vogel- en habitatrichtlijgebied (Geopunt)

4.6 Natura 2000

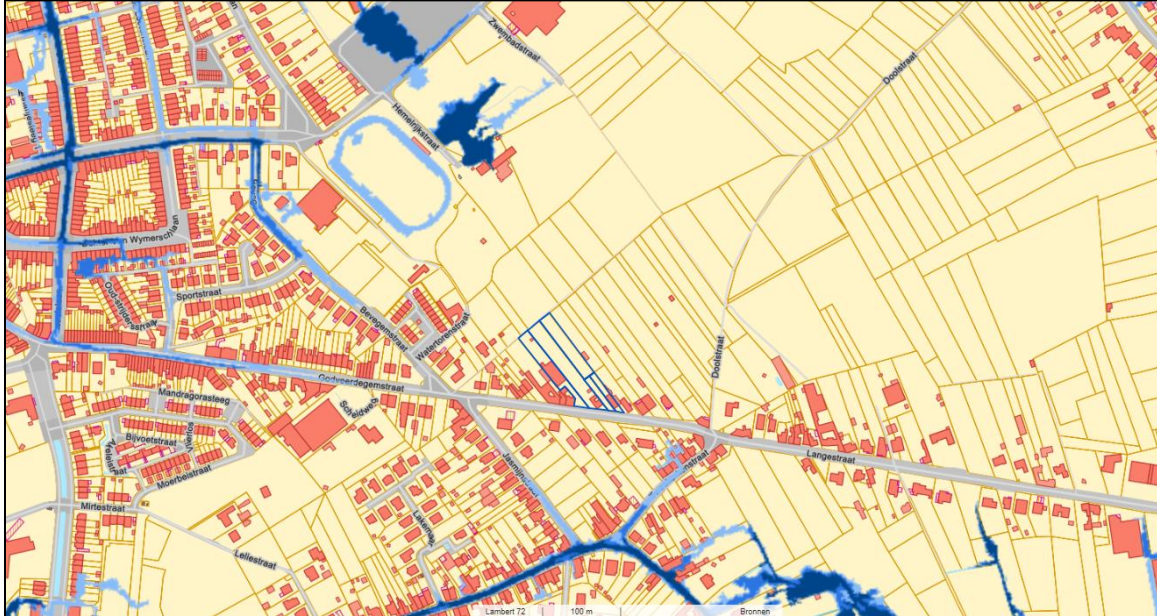
Het dichtste Natura 2000 gebied is gelegen op ongeveer 200 meter van de nieuw in te planten loods (zie figuur 8). De aanwezige Natura 2000-soort is de ‘Atlantische zuurminnende beukenbossen met ilex en soms ook taxus in de ondergroei’. Op 500 meter van het perceel bevindt zich de Natura 2000-soort ‘Beukenbos van het type Asperulo-Fagetum’. In de omliggende buurt rond de bedrijfssite is enkel het Natura 2000-gebied ‘Atlantische zuurminnende beukenbossen met ilex en soms ook Taxus in de ondergroei’ aanwezig. De beplanting komt voor op zure bodems in zowel laagland als montaan gebied onder een vochtig Atlantisch klimaat. De boomlaag wordt hierbij gedomineerd door eik als gevolg van het vroegere middel- en hakhoutbeheer. Specifieke beheermaatregelen zijn zoom- en mantelbeheer, open-plekken-beheer, exotenbestrijding, vrijstellen van soorten die onderdrukt worden door een dicht beukenscherm en maximaal behoud van dikke bomen en dood hout. De aanwezigheid van de bedrijfssite belemmert in geen enkel geval het Natura 2000-gebied en zijn beheer. In alle eerlijkheid dient geoordeeld te worden dat er dus geen invloed is van de bedrijfssite op het Natura 2000-gebied.



Figuur 6 Natura 2000 Habitatkaart (Geopunt)

4.7 Overstromingsgebied

Het voorliggend project heeft geen omvangrijke oppervlaktes en ligt niet in een recent overstromd gebied of een overstromingsgevoelig gebied (fluviaal, pluviaal of vanuit de zee), zodat in alle redelijkheid geoordeeld dient te worden dat geen schadelijk effect wordt veroorzaakt aan de projectsite.



Figuur 7 Overstromingsgevoelige gebieden fluviaal Watertoets 2023 (Geopunt)

4.8 Biologische waarderingskaart

De bedrijfssite is volledig gelegen in biologisch minder waardevol gebied, dit is eveneens het geval voor de uit te breiden zone. De verharde oppervlakte zal beperkt worden uitgebreid achter de bestaande woning te Godveerdegemstraat 286. De parking achter de op te richten loods wordt voornamelijk aangelegd in grasdallen zodat het hemelwater op eigen terrein kan infiltreren.

De biologische waarde van de bodem komt niet in gedrang door de gewenste ontwikkelingen.



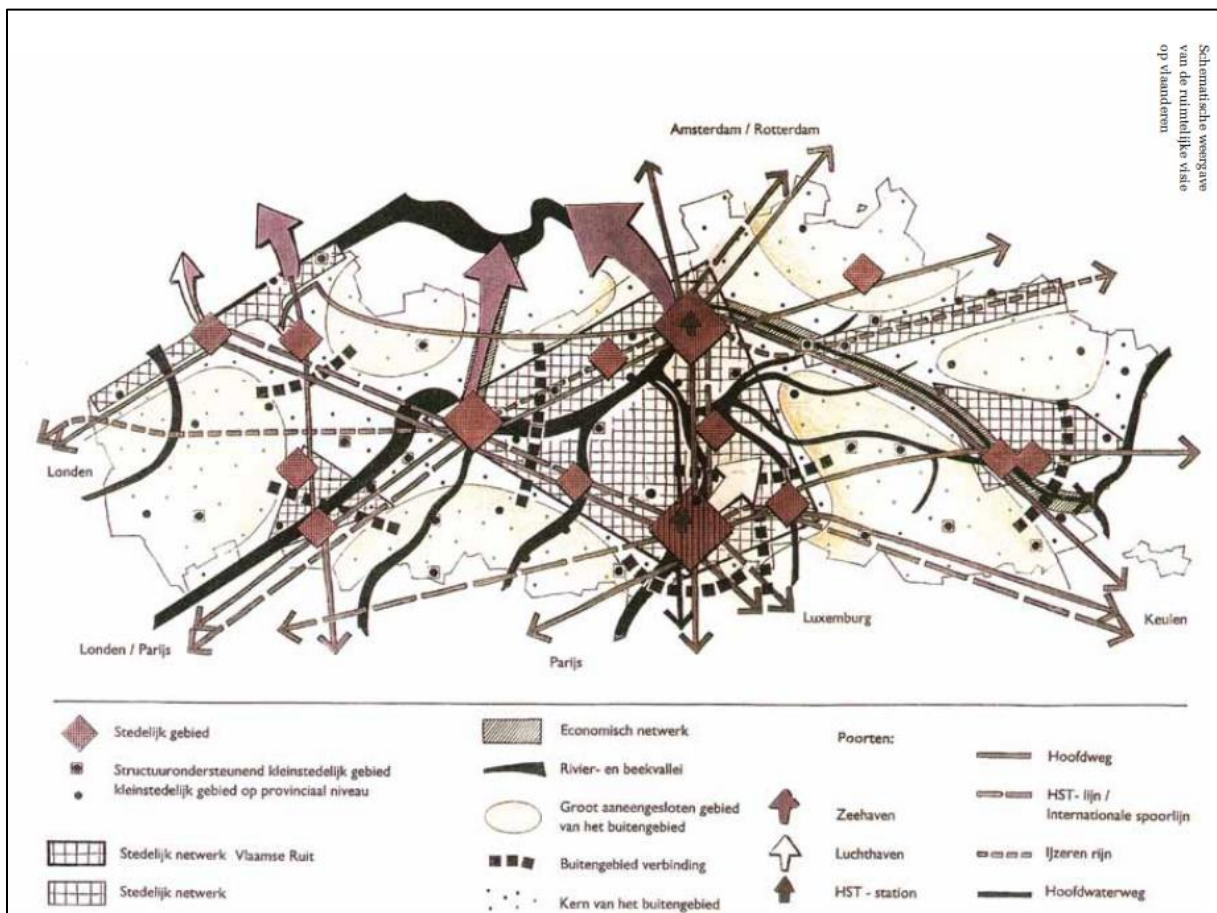
Figuur 8 Biologische waarderingskaart (Geopunt)

4.9 Ruimtelijk structuurplan

4.9.1 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

“De Vlaamse Overheid heeft een systeem uitgewerkt van ruimtelijke structuurplanning waarbinnen visie en concrete acties op elkaar aansluiten. De basis van dit beleid is een gewestelijk, provinciaal of gemeentelijk ruimtelijk structuurplan dat de krijtlijnen voor het ruimtelijk beleid uitzet.”

“Het RSV situeert Zottegem volledig in het groot aaneengesloten gebied van het buitengebied. In dit gebied is het wenselijk om de groei van de woonfunctie en de stedelijke voorzieningen op te nemen in de best uitgeruste kernen. De gewenste ruimtelijke ontwikkeling zet sterk in op verdichting binnen de stadskern en primaire kernen, met als doel verspreide bebouwing in landelijke gebieden te vermijden. Tegelijk wordt ingezet op het ondersteunen van functies zoals landbouw, natuur en recreatie, binnen duidelijk afgebakende en landschappelijk verantwoorde structuren. Om de versnippering van de open ruimte tegen te gaan, worden nieuwe ontwikkelingen zoveel mogelijk geconcentreerd, zodat waardevolle open ruimte gevrijwaard blijft. Tot slot wordt gestreefd naar een veerkrachtig ruimtegebruik door het voorzien van bufferzones en het respecteren van het fysisch systeem, zoals waterlopen, reliëf en biodiversiteit.”



Figuur 9 Schematische weergave van de ruimtelijke visie op Vlaanderen (Omgeving Vlaanderen)

“In het RSV wordt Zottegem aangeduid als een kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau. De stad moet haar rol als lokaal verzorgingscentrum verder uitbouwen door functies te bundelen, verdichting toe te laten binnen de kern, en tegelijk de open ruimte in het omliggende buitengebied te beschermen.”



Figuur 10 kaart selectie economische knooppunten en economisch netwerk (Omgeving Vlaanderen)

4.9.2 Ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen

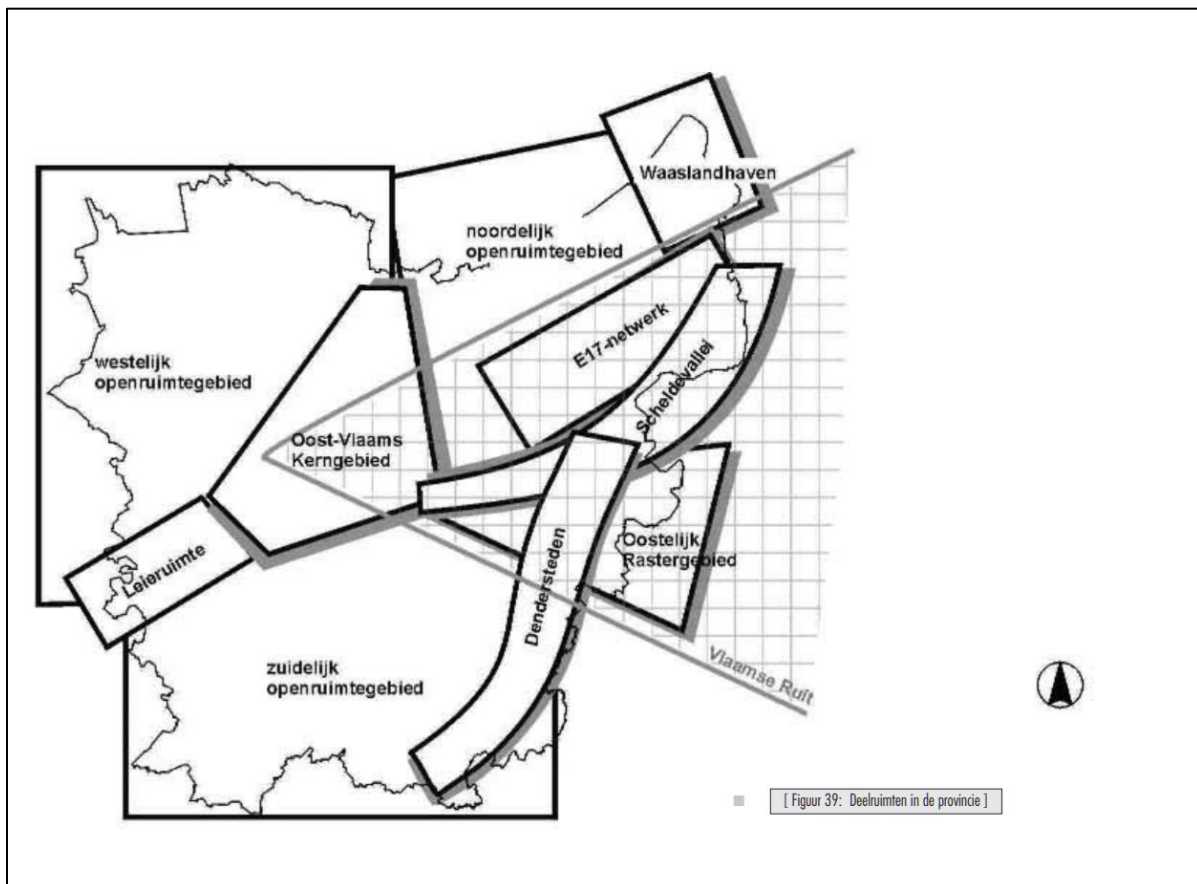
De site van De Clerck banden & velgen te Zottegem ligt in het zuidoosten van de provincie Oost-Vlaanderen, meer bepaald in het zuidelijk openruimtegebied, die door het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen beschreven wordt als:

“Het gehele Zuidelijk Openruimtegebied – maar vooral Vlaamse Ardennen en Zwalmstreek – wordt als landschappelijk zeer waardevol ervaren en heeft een bovenregionale toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht. De verstedelijkingsdruk neemt ertoe, vooral vanuit Gent richting Oudenaarde/Ronse.

Oudenaarde, Ronse en Zottegem, en ook Ninove en Geraardsbergen vormen subregionale en kleine stedelijke centra in het gebied. Het buitengebied wordt gekenmerkt door een dicht patroon van landelijke nederzettingen. Van west naar noordoost neemt het patroon van stratendorpen in dichtheid toe, evenredig met de bebouwingsdruk.

Langs belangrijke wegen in het noorden en oosten van het gebied (onder meer langs de N46 Aalst-Zottegem en N41 Aalst-Ninove) is een uitgroei van lintbebouwing waarneembaar. De woningdichtheid blijft er laag. In de stedelijke gemeenten (Oudenaarde, Ronse, Geraardsbergen, Zottegem, Ninove) komen hoge aantallen “slechte woningen” voor.

Het wegennetwerk is in verhouding tot andere delen van de provincie minder goed ontwikkeld. De zone Ronse-Oudenaarde-Zottegem-Ninove-Geraardsbergen ligt relatief ongunstig t.o.v. het autosnelwegennet”



Figuur 11 Deelruimtes Oost-Vlaanderen (Provincie Oost-Vlaanderen)

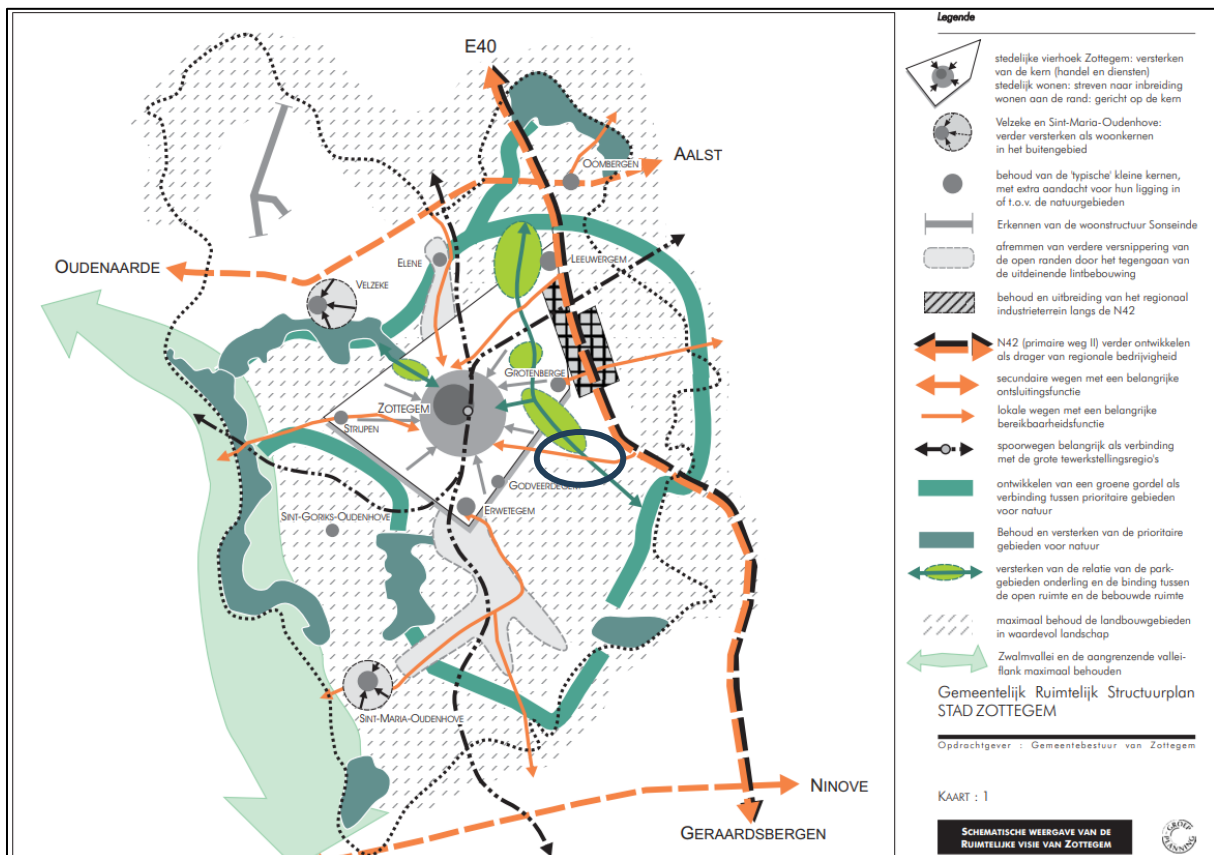
Als kleinstedelijk gebied is Zottegem gericht op ontwikkeling binnen de bestaande stadskern. Een bandencentrale in of aan de rand van die kern past perfect binnen het principe van verdichting en concentratie. Een bandencentrale is meestal afhankelijk van zichtbaarheid en goede ontsluiting naar verkeer. De kern biedt de juiste infrastructuur — zoals toegangswegen, bereikbaarheid, en nabijheid van klanten — zonder dat de open ruimte versnipperd wordt. De provincie wil bedrijvigheid binnen stedelijke knooppunten om landschappelijke kwaliteit en open ruimte te vrijwaren buiten de kernen. Een bandencentrale sluit dus goed aan bij het beleid om economische activiteiten dichtbij de kern te clusteren.

4.9.3 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van (GRS) van Zottegem is een beleidsdocument dat de krijtlijnen uittekent voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van het grondgebied.

- Volgens het GRS Zottegem is het bedrijf een geïsoleerd bedrijf die binnen de stad Zottegem verspreid liggen over het grondgebied. De meeste bedrijven maken deel uit van het straatdorpenpatroon.
- Het bedrijf is gelegen nabij de stedelijke kern van de stad Zottegem.

Volgens het richtinggevend deel van het structuurplan is de bandencentrale gelegen langs een secundaire weg met een belangrijke ontsluitingsfunctie. Specifieker op de rand van de stedelijke vierhoek van Zottegem. Binnen de stedelijke vierhoek van de stad Zottegem is het net de bedoeling om het handel- en dienstencentrum te versterken. Het bedrijf heeft bovendien een ideale ontsluiting via de Langestraat, die het centrum van de stad Zottegem rechtstreeks verbindt met de Europaweg.



Figuur 14 Ruimtelijke visie van de stad Zottegem met aanduiding De Clerck banden en velgen (Zottegem)

Op basis van bovenstaande analyse kan worden geconcludeerd dat de voorgestelde uitbreidingen in overeenstemming zijn met de geldende ruimtelijke structuurplannen op zowel Vlaams, provinciaal als gemeentelijk niveau. De bandencentrale is strategisch gelegen langs een belangrijke ontsluitingsweg die de stedelijke kern van Zottegem rechtstreeks verbindt met de Europaweg (N42), wat de bereikbaarheid en visibiliteit van het bedrijf aanzienlijk versterkt.

Daarnaast bevindt het bedrijf zich aan de rand van de stedelijke vierhoek van Zottegem — een zone die in het gemeentelijk beleid wordt aangeduid als geschikt voor verdichting en functiebundeling. Door bedrijvigheid zoals deze bandencentrale net buiten maar aansluitend op de kern te positioneren, wordt tegemoetgekomen aan de beleidsdoelstelling om economische functies te clusteren nabij stedelijke kernen, en zo de open ruimte maximaal te vrijwaren. Bovendien sluit de ligging aan bij de bestaande handelskern, wat de verweving van economische activiteiten bevordert en bijdraagt aan een levendige en functioneel gemengde stadsstructuur.

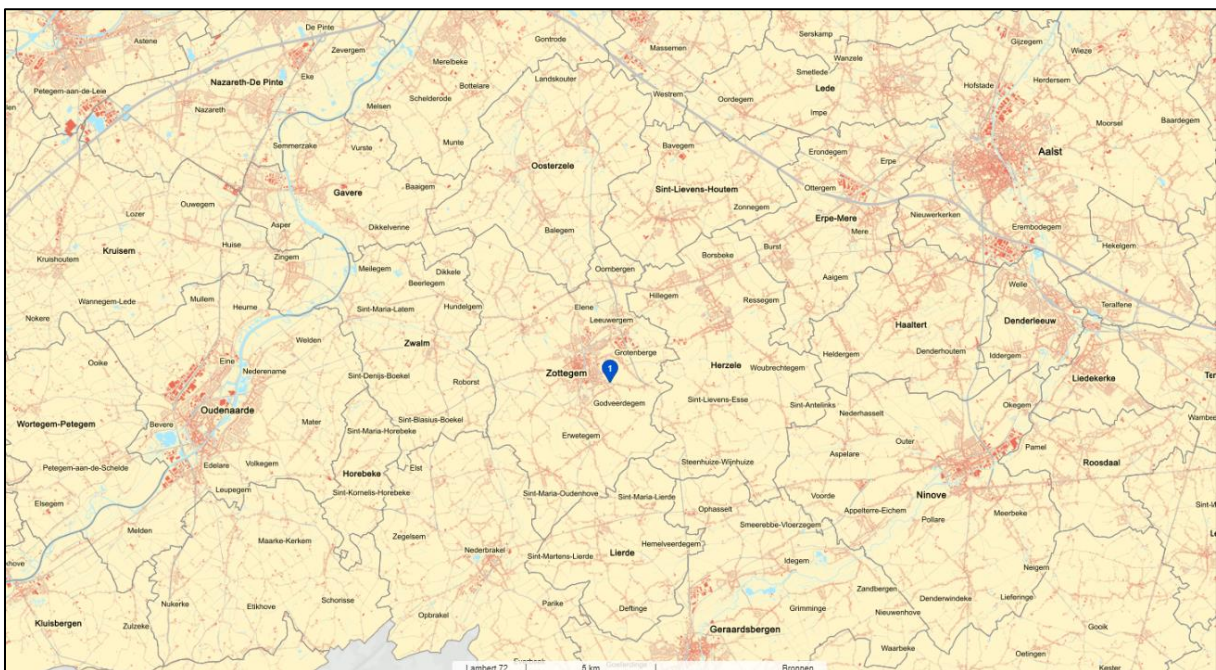
5 Ruimtelijke context

5.1 Ligging

De bedrijfslocatie bevindt zich ten zuidoosten van de kern van Zottegem. De Godveerdegemstraat wordt gekenmerkt door lintbebouwing als uitloper van de stedelijke kern van Zottegem. De Godveerdegemstraat is een voldoende uitgeruste gemeentelijke verbindingsweg richting de Europaweg (N42).

De stad Zottegem is gelegen tussen de steden Gent en Brussel, ten zuidoosten van de provincie Oost-Vlaanderen. De site is op ruime afstand gelegen van de Franse en Nederlandse grens, waardoor geen grensoverschrijdende effecten te verwachten zijn.

De bedrijfssite ligt nabij het centrum van Zottegem, met name op 1,5 km in vogelvlucht. De steden Oudenaarde en Ninove liggen in de nabije omgeving van Zottegem.



Figuur 15 Globale ligging Zottegem (Geopunt)

5.2 Situering plangebied

Het gebied is gesitueerd langs de Godveerdegemstraat, Zottegem: afdeling 1, sectie A, nrs. 887C2, 887D2, 888A3, 888R2 en 888Z2. De ingang van het bedrijf voor bezoekers en werknemers is gelegen langs de Godveerdegemstraat 282 te Zottegem.

Het bedrijf sluit ten oosten en westen aan op woningen, dit betreft zowel open- als halfopen bebouwing. Naar het noorden toe sluit de site aan op akkerland. Naar het zuiden toe wordt de site begrensd door de Godveerdegemstraat.



Figuur 16 Situering plangebied (Geopunt)

5.3 Troeven en/of voordelen van de huidige vestingsplaats

De bandencentrale is sinds 1999 op de huidige bedrijfssite gevestigd. Sindsdien werd op deze locatie een vast cliënteel opgebouwd. Andere troeven van het bedrijf zijn onder meer:

- De uitstekende ligging en vlotte ontsluiting via de Godveerdegemstraat en de Europaweg die aansluiting geeft met de E40 (Gent-Brussel). Mede door de aanwezige ontsluiting is er geen hinder naar de dicht gelegen woonkorrels toe.
- Het bedrijf verricht diensten naar de klanten toe. Door de aanwezigheid nabij de kern van Zottegem heeft het bedrijf een enorm klantenpotentieel. De Godveerdegemstraat is een verbindingsweg waardoor het bedrijf veel zichtbaarheid kent om nieuwe klanten te bereiken.
- In de dichte omgeving rond de stad Zottegem bevinden zich op heden twee bandencentrales waardoor de markt niet is verzadigd.

5.4 Ruimtelijke draagkracht van de omgeving

Om het bedrijf te kunnen uitbreiden dienen aantal aspecten te worden afgewogen tegen de dichte omgeving. In het hiernavolgende gedeelte worden de ruimtelijke, esthetische en maatschappelijke gevolgen onderzocht.

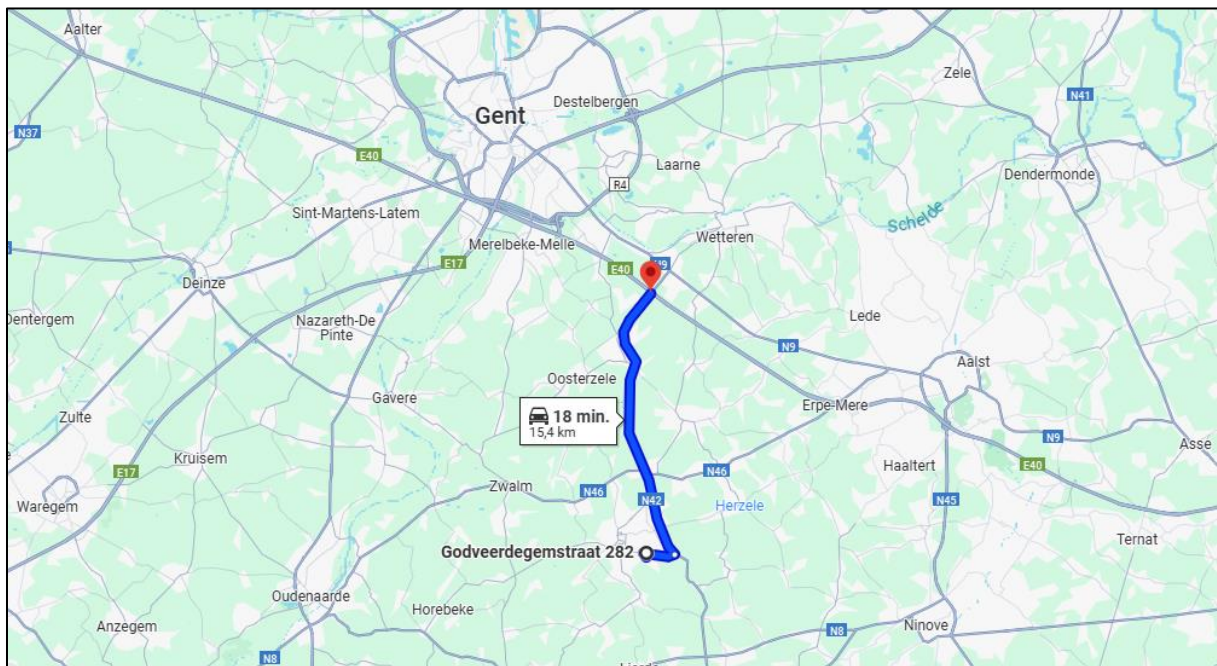
5.4.1 Visuele impact

Het bedrijf is sinds 1999 actief op de huidige locatie waardoor het bedrijf na 26 jaar is vergroeid met de omgeving rond Zottegem en bijhorend klantenbestand. Daarnaast is de bandencentrale inpasbaar binnen de ruime omgeving. Zo zijn een aantal bekende commerciële winkels gelegen langs de Godveerdegemstraat. Het straatbeeld zorgt bijgevolg voor een afwisseling van grote handelsruimten en gesloten -, halfopen- en open bebouwing met woonfunctie. De uitbreiding van de bandencentrale is bijgevolg perfect inpasbaar binnen het huidige straatbeeld.

5.4.2 Mobiliteit

5.4.2.1 Ontsluiting De Clerck banden & velgen

De bedrijfssite is gelegen te Godveerdegemstraat 282 te Zottegem. Dankzij de verbinding van de Godveerdegemstraat (N454) naar de Europaweg (N42), is er een rechtstreekse verbinding naar de snelweg E40. Er kan dus geconcludeerd worden dat het bedrijf over een goede ontsluiting beschikt.

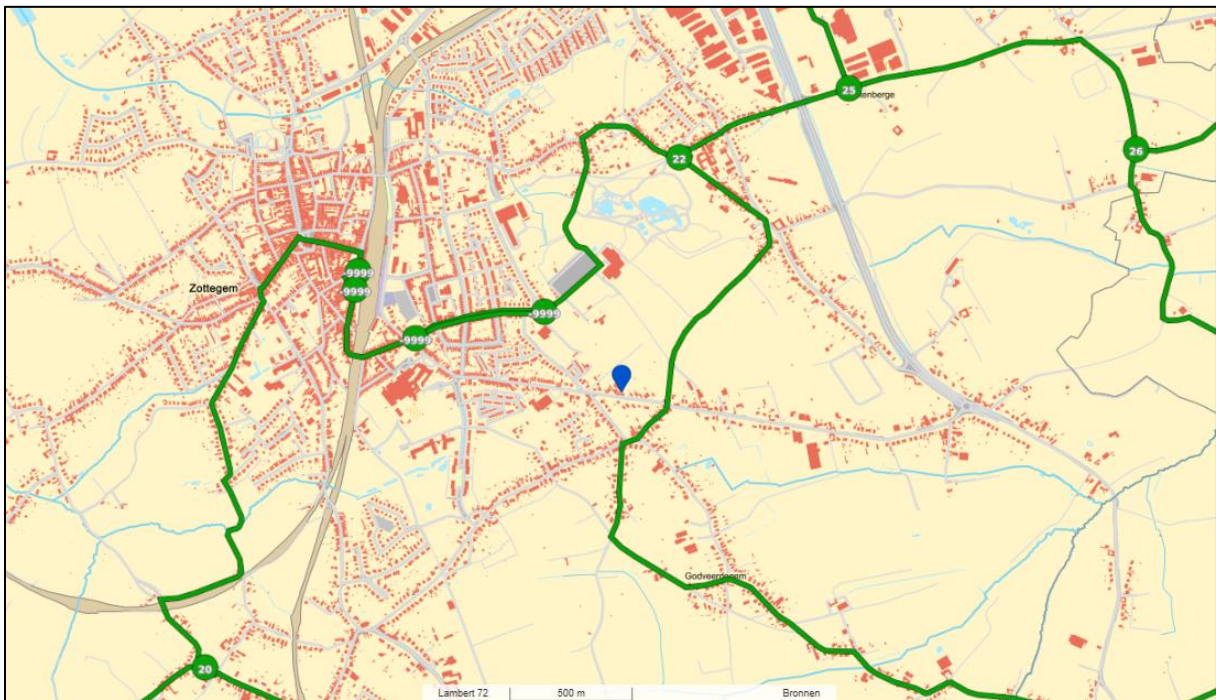


Figuur 17 Ontsluiting De Clerck banden & velgen

Godveerdegemstraat: De Godveerdegemstraat is een 1x1 weg en wordt vlot ontsloten via de Europaweg richting de snelweg. Het vrachtverkeer hindert de dichte woonkorrels en het centrum van Zottegem dus niet. Voertuigen kunnen op de weg elkaar makkelijk kruisen.

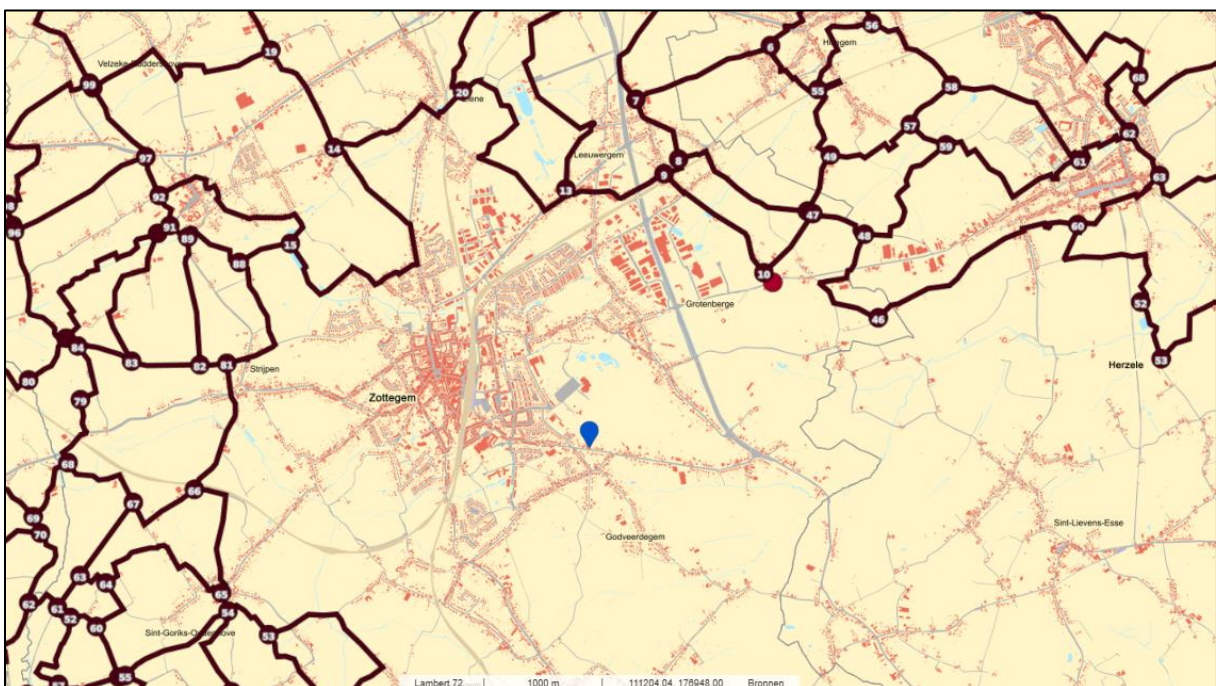
Europaweg: De Europaweg is een 2x2 weg dat uiterst geschikt is voor vrachtverkeer. Deze weg zorgt voor een verbinding met belangrijke invalswegen zoals de snelweg E40. Het verkeer dat wordt veroorzaakt door de uitbreiding van de bandencentrale is te verwaarlozen.

De site is niet gelegen aan een recreatief fietsnetwerk.



Figuur 18 Fietsnetwerk (Geopunt)

De site is niet gelegen aan een recreatief wandelnetwerk.



Figuur 19 Wandelnetwerk (Geopunt)

De site is gelegen langs een reisweg van De Lijn. De dichtst gelegen bushalte bevindt zich op ongeveer 200 meter van de projectsite.



Figuur 20 Reiswegen en haltes De Lijn (Geopunt)

5.4.2.2 Mobiliteitsprofiel De Clerck banden & velgen

Hieronder in de tabel worden de gemiddelde transportbewegingen per dag/maand/ jaar weergegeven voor de werknemers, klanten en leveranciers. Het betreft het aantal transportbewegingen, dat wil zeggen dat er bv. per werknemer die met de personenwagen naar het bedrijf komt, er per dag 2 transportbewegingen in rekening worden gebracht: 1 voor het toekomen op het bedrijf en 1 voor het vertrekken van het bedrijf.

	Frequentie			Vrachtwagen, camionette of personenwagen	Tijdstip
	Per jaar	Per maand	Per dag		
Werknemers	480	40	2	Personenwagen	7:30 – 18:30
Klanten	12960	1080	54	Personenwagen, lichte vracht, 4x4	8:00 – 18:00
Leveranciers	480	40	2	Vrachtwagen, camionette	11:30 – 13:30
Totaal	13920	1160	58		

Tabel 1 Mobiliteitsprofiel: aantal transportbewegingen per categorie

De zaakvoerder Patrick en de zoon Jonas wonen in het huis voor het bedrijf waardoor voor hen geen transportbeweging hoeft meegerekend te worden. Het aantal klanten is variabel afhankelijk van de periode, daardoor schommelt het aantal klanten tussen 16 en 40 per dag. Jaarlijks komt dit neer op ongeveer 13.920 transportbewegingen.

Er vinden transportbewegingen plaats wanneer klanten met hun voertuig naar het bedrijf komen om herstellingen of vervangingen te laten uitvoeren aan hun wagen. Deze werkzaamheden gebeuren binnenin de loods. Terwijl de medewerkers aan het werk zijn, wachten de klanten in de voorziene wachtruimte.

Bij het beëindigen van de herstellingswerken rijdt de werknemer de wagen tot uit de werkplaats, waarna de klant met zijn wagen het terrein verlaat. Dit resulteert in twee transportbewegingen per klant – één bij aankomst en één bij vertrek. Dergelijke bewegingen komen enkel voor op werkdagen.

Aangezien het verkeer dat wordt veroorzaakt beperkt is, en de toegangswegen naar het bedrijf een beperkte intensiteit en voldoende capaciteit hebben kunnen we concluderen dat de mobiliteitseffecten die worden veroorzaakt ten opzichte van het wegennet beperkt zijn. De wegen die het bedrijf ontsluiten kunnen het veroorzaakte verkeer goed dragen.

5.4.3 Water

Het plangebied is niet gelegen binnen een grondwaterwingsgebied of een beschermingszone ervan. Op de watertoetskaarten kunnen volgende gegevens worden verzameld over het plangebied:

- Niet overstromingsgevoelig;
- Niet gelegen in een risicozone voor overstromingen;
- Terrein helt af richting achterliggende open ruimte;
- Behoort niet tot winterbed van een grote rivier

De bedrijfssite is voor een groot deel verhard en bebouwd. De uitbreiding zorgt voor een toename van de verharding. De achterliggende parking en manoeuvreerruimte zal volledig worden aangelegd in waterdoorlatende verharding.

Het bedrijf heeft enkel afvalwater afkomstig van het toilet of gelijkaardig 'huishoudelijk gebruik'. Aangezien de bedrijfsactiviteiten worden uitgevoerd zonder het gebruik van vloeistof genereert het bedrijf geen verontreinigde afvalwaterstromen.

Er worden geen negatieve effecten naar grondwaterkwantiteit verwacht, gezien er op de site geen grondwaterwinning aanwezig is.

Er zijn geen waterlopen aanwezig in de nabije omgeving, waardoor ook hierop geen invloed kan worden verwacht.

Volgens het zoneringsplan is het perceel gelegen in collectief te optimaliseren buitengebied

Bij de constructie van de nieuwbouw zal er een hemelwaterput en een infiltratievoorziening worden geplaatst.

Samengevat worden er dus geen aanzienlijke effecten voor het onderdeel water verwacht, ook niet na uitbreiding door middel van het planologisch attest.

5.4.4 Bodem

Het plangebied bestaat volgens de bodemkaart van Vlaanderen uit bebouwde zone. Het grootste deel van de oppervlakte van de huidige bedrijfssite is verhard, achter de bestaande loods is er een private tuin aanwezig bestaande uit gras en bomen. De tuin hoort bij de woonsfeer en maakt geen deel uit van het bedrijf.

De bedrijfshandelingen worden verricht zonder het gebruik van vloeistoffen. Er is bijgevolg ook geen kennis van bodemverontreiniging ten gevolge van de bestaande bedrijfsactiviteiten. De bedrijfssite is zo goed als volledig verhard waardoor al het materiaal kan worden gestald boven een verharde ondergrond.



Het geplande project houdt geen risico's in voor bodemverontreiniging.

Samengevat worden er dus geen aanzienlijke effecten voor het onderdeel bodem verwacht, ook niet na uitbreiding door middel van het planologisch attest.

5.4.5 Biodiversiteit

In de nabije omgeving (circa 200 meter) van de site bevindt zich een Natura 2000-gebied. De aanvraag heeft hier echter geen effect op. De exploitatie van de bedrijfsactiviteit is het verwisselen van banden en velgen en de opslag van daaraan gerelateerd materiaal. Alle bedrijfsactiviteiten voltrekken zich binnenin de bedrijfsloods. Er zijn dus geen gevolgen van een exterieure bedrijfsactiviteit op de omgeving. Net buiten de achterliggende perceelgrens is een voetweg aanwezig. Om het zicht vanaf de voetweg zo min mogelijk te verstoren, is de hele loods in het groen omgeven. Door de aanwezigheid van het groen, is de loods niet te zien vanaf de achterzijde van het perceel (zie figuur 23).



Figuur 21 Foto vanaf achterzijde van het perceel met zicht op de achterzijde van de loods

De biologische waarderingskaart (BWK) geeft een beeld van de aanwezige vegetatie. Hierin worden eveneens de belangrijkste kleine landschapselementen mee opgenomen. Per perceel wordt een uitspraak gedaan over de biologische waarde. De habitatkaart geeft weer welke (potentiële) habitatten en regionaal belangrijke biotopen voorkomen in het studiegebied en is gebaseerd op de BWK.

De betrokken percelen van het plangebied worden op de biologische waarderingskaart aangeduid als biologisch minder waardevol.

Een samenvatting van de voorkomende habitattypen, regionaal belangrijke biotopen en potentiële habitatten in de omgeving van het bedrijf (binnen een straal van 2 km) worden in onderstaande tabel en figuur weergegeven.

Element	
fs	Atlantische zuurminnende beukenbossen met Ilex en soms ook Taxus in de ondergroei
vn	Ruigte-elzenbos (Filipendulo-Alnetum)
qa + pop	Beukenbossen van het type Asperulo-Fagetum, subtype Atlantisch neutrofiel beukenbos
vc°	Goudveil-essenbos
va + pop	Beekbegeleidend vogelkers-essenbos en essen-iepenbos

Tabel 2 Overzicht voorkomende habitattypen



Figuur 22 Habitatype (Geopunt)

In de dichte omgeving van de site bevindt zich geen VEN- of IVON-gebied. Het dichtst gelegen gebied is 'De Vallei van de Molenbeek' op circa 1,2 km van de bandencentrale.



Figuur 23 VEN- en IVON-gebied (Geopunt)

Er kan dus besloten worden dat er geen impact te verwachten is van de bedrijfssite op de omliggende aanwezige biodiversiteit.

5.4.6 Lucht

Het bedrijf brengt geen geurhinder met zich mee, dit zal na het verkrijgen van het planologisch attest niet veranderen.

Emissies door transport zijn zeer beperkt waardoor er geen sprake is van een negatief effect.

Er worden geen aanzienlijke effecten verwacht naar de discipline lucht toe.

5.4.7 Klimaat

Voor de uitvoering van de uitbreiding van het project is een toename van de verharding nodig. De nieuwe verharding bevindt zich aan en rond de locatie waar de nieuwe loods gebouwd zal worden. Een deel van deze oppervlakte is al verhard door de bestaande woning te Godveerdegemstraat 286.

Verder wordt er nieuwe betonverharding (141,00 m²) aangelegd op de oprit tussen de bestaande loods en de nieuw te bouwen loods. De huidige opritverharding wordt verbreed om toegang te bieden tot de parkeerplaatsen die achter de nieuwe loods worden gerealiseerd. Deze betonverharding is tevens noodzakelijk om de nieuwe loods bereikbaar te maken voor voertuigen. Daarnaast wordt in beperkte mate extra verharding (grasdallen) aangelegd tussen de nieuwe parkeerplaatsen en de toegangen tot beide loodsen. De oppervlakte van de verharding in grasdallen bedraagt 248,50 m².

Er wordt weliswaar extra verharding aangelegd, maar de bijkomende oppervlakte blijft beperkt. Bovendien wordt, waar mogelijk, gebruikgemaakt van grasdallen om de waterdoorlatendheid te bevorderen. De zone achter de parkeerplaatsen wordt volledig als groene bufferruimte ingericht. De beoogde bestemmingswijziging zal dan ook geen noemenswaardige impact hebben op het klimaat.

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

5.4.8 Licht

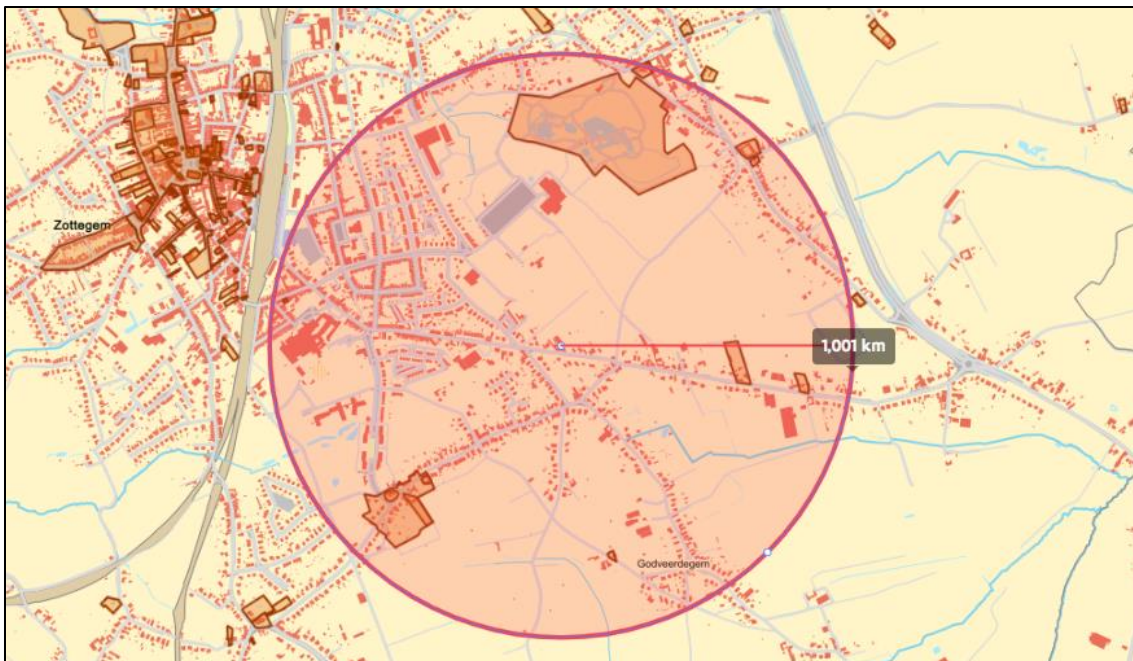
Afgezien van de noodzakelijke verlichting voor het waarborgen van de veiligheid op het perceel, wordt geen verlichting gebruikt die hinder zou veroorzaken naar de omgeving toe.

5.4.9 Erfgoed

De aanvraag betreft geen beschermd monument, dorp- of stadsgezicht, of is opgenomen in de inventaris van Bouwkundig Erfgoed. Binnen een straal van 1 km zijn er enkele relictien opgenomen in de inventaris bouwkundig erfgoed geclassificeerd als vastgesteld bouwkundig erfgoed.

Onderstaand overzicht geeft een opsomming van dichtgelegen vastgesteld bouwkundig erfgoed weer binnen een straal van één kilometer van de site.

- Semigesloten hoeve, Langestraat 42 te Zottegem
- Semigesloten hoeve, Langestraat 62 te Zottegem
- Kasteel Breivelde, Parkstraat 1 te Zottegem
- Afspanning Posterij, Gentse Steenweg 97-99 te Zottegem
- Parochiekerk Sint-Pieters-Banden en Sint-Berlindis, Parkstraat 2A te Zottegem
- Onze-Lieve-Vrouw-van-Lourdesgrot, Grotstraat te Zottegem
- Semigesloten hoeve, Gentse Steenweg 125 te Zottegem
- Dorpskern Godveerdegem; Groenstraat, Hostieweg, Moelde, Sint-Paulusplein, Tweekerkenstraat te Zottegem
- Gesloten hoeve, Tweekerkenstraat 79 te Zottegem
- Parochiekerk Sint-Paulus bekering met kerkhof, Sint-Paulusplein 2 te Zottegem
- Pastorie Sint-Paulus-Bekering met tuin; Tweekerkenstraat 67 te Zottegem
- Hoeve in L-vorm, Korenbloemstraat 2 te Zottegem
- Hoeve in U-vorm, Gentse Steenweg 30 te Zottegem



Figuur 24 Vastgesteld bouwkundig erfgoed (Geopunt)



5.4.10 Afvalstoffen

Afvalstoffen worden amper zelf gegenereerd. De oude banden worden opgeslagen in metalen (gesloten) containers. Deze containers worden om de twee weken opgehaald door het bedrijf Siba Autobanden in Nederland.

Het ijzer wordt regelmatig weggebracht naar de externe bedrijfsvestiging te Boskouter 9 in Zottegem. Eenmaal per jaar wordt het ijzer dat daar tijdelijk opgeslagen wordt, volledig zelf weggebracht.

Samengevat worden er dus geen aanzienlijke effecten naar bodem en water verwacht, ook niet na uitbreiding door middel van het planologisch attest.

5.4.11 Geurhinder

De bedrijfsactiviteit veroorzaakt geen hinder op vlak van geur. Zo wordt dit onderdeel niet verder toegelicht.

5.4.12 Geluidshinder

Het bedrijf produceert weinig geluid of trillingen. De bedrijfsactiviteiten vinden hoofdzakelijk overdag en binnenin de loods plaats. De meeste geluidsbronnen komen van binnen de loods zoals het opblazen van de voertuigbanden. Een exterieure geluidsbron is het op- en afrijden van de voertuigen. De toegangspoort van de bestaande loods is gericht naar het eigen terrein waardoor er zo min mogelijk hinder veroorzaakt wordt voor de omwonenden. Hetzelfde geldt voor de nieuw te bouwen loods die tevens gericht is naar het eigen terrein. Daarnaast wordt er in de nieuwe loods geluidsisolatie geplaatst.

De leveringen vinden éénmaal per dag plaats, dit gebeurt steeds rond de middag door een vrachtwagen of camionette. Een leverancier levert de banden terwijl een koerier de velgen levert. Er zijn geen klachten van geluidshinder bekend in de meer dan 20 jaar dat de bandencentrale aanwezig is op de site.

De grote geluidsbronnen van verkeer in de omgeving zijn afkomstig van de spoorweg en de Europaweg. Deze geluidsoverlast is niet waarneembaar in de omgeving van de bandencentrale.



Figuur 25 Geluidsbelastingskaart 2021 (belangrijke en aanvullende wegen; spoorwegen)

Na de geplande uitbreiding, zullen eveneens alle bedrijfsactiviteiten binnenin beide loodsen plaatsvinden. Zo valt de geluidshinder richting de omgeving toe als minimaal te beschouwen.

Er zijn dan ook geen negatieve gevolgen te verwachten van het toekennen van een positief planologisch attest voor het aspect geluid.

5.4.13 Overige aspecten discipline mens

Gezien er in de dichte omgeving geen gevoelige locaties (rusthuizen, hospitalen, scholen,...) aanwezig zijn, wordt er geen extra hinder verwacht door voorliggend plan.

5.4.14 Conclusie

Samenvattend kan worden gesteld dat de aard van de activiteiten weinig tot geen aanleiding kunnen geven tot hinder voor de omgeving.

6 Passende beoordeling/verscherpte natuurtoets

Overeenkomstig de uitvoeringsbesluiten en de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening dient de aanvraagprocedure voor een planologisch attest eveneens vergezeld te zijn van een passende beoordeling en een verscherpte natuurtoets, indien het bedrijf gelegen is in of nabij een speciale beschermingszone (vogelrichtlijn- of habitatrictlijngebied) of een VEN-gebied en indien de activiteiten een invloed kunnen hebben op de natuurwaarden van deze speciale beschermingszones of VEN-gebieden.

Het dichtst gelegen VEN- en IVON-gebied is gelegen op circa 1,17 kilometer van de projectsite. Het dichtst gelegen habitatrictlijngebied is gelegen op circa 2,02 kilometer van de projectsite.

Het voorwerp van de aanvraag ligt niet in een speciale beschermingszone (habitat- of vogelrichtlijngebied) of in een VEN-gebied. Bovendien is er geen potentiële band tussen de werking en ontsluiting van het bedrijf op eventuele speciale beschermingszones of VEN-gebieden. **Er is met andere woorden geen passende beoordeling noch verscherpte natuurtoets vereist in kader van deze aanvraag tot planologisch attest.**



Figuur 26 Habitat-, vogelrichtlijngebied en VEN/IVON (Geopunt)

8 Vergunningstoestand

8.1 Overzicht milieuvergunningen

Op 4 mei 1998 werd door de stad Zottegem aan De Clerck banden & velgen een aktename gedaan van een milieuvergunning voor onbepaalde duur. Het betreft een milieuvergunning klasse 3.

Aangezien het bedrijf over een milieuvergunning beschikt, komt het in aanmerking om een planologisch attest aan te vragen.

8.2 Vergunde situatie bedrijf

In dit deel wordt de vergunde situatie van het bedrijf besproken. Er kan zowel beroep worden gedaan op afgeleverde vergunningen als constructies die het vermoeden van vergunning hebben. Artikel 4.2.14 VCRO beschrijft het vermoeden van vergunning.

Artikel 4.2.14., VCRO

§ 1. Bestaande constructies waarvan door enig rechtens toegelaten bewijsmiddel wordt aangetoond dat ze gebouwd werden vóór 22 april 1962, worden voor de toepassing van deze codex te allen tijde geacht te zijn vergund.

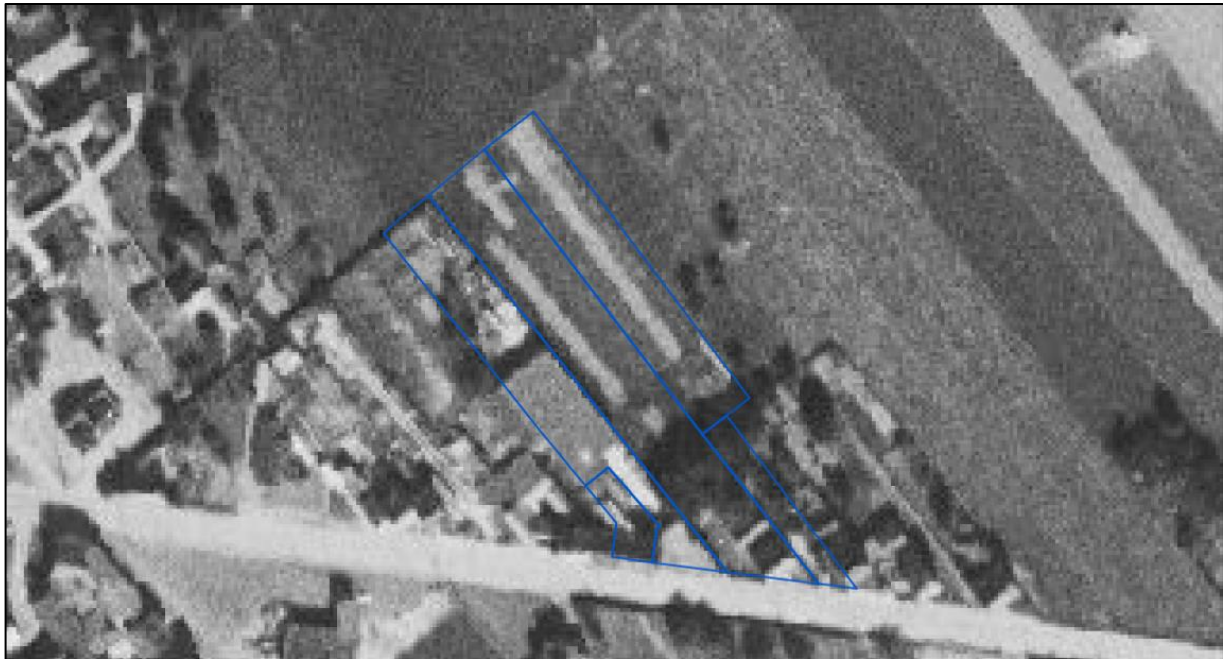
§ 2. Bestaande constructies waarvan door enig rechtens toegelaten bewijsmiddel wordt aangetoond dat ze gebouwd werden in de periode vanaf 22 april 1962 tot de eerste inwerkingtreding van het gewestplan waarbinnen zij gelegen zijn, worden voor de toepassing van deze codex geacht te zijn vergund, tenzij het vergund karakter wordt tegengesproken middels een proces-verbaal of een niet anoniem bezwaarschrift, telkens opgesteld binnen een termijn van vijf jaar na het optrekken of plaatsen van de constructie.

Het tegenbewijs, vermeld in het eerste lid, kan niet meer worden geleverd eens de constructie één jaar als vergund geacht opgenomen is in het vergunningenregister. 1 september 2009 geldt als eerste mogelijke startdatum voor deze termijn van één jaar. Deze regeling geldt niet indien de constructie gelegen is in een ruimtelijk kwetsbaar gebied.

§ 3. Indien met betrekking tot een vergund geachte constructie handelingen zijn verricht die niet aan de voorwaarden van § 1 en § 2, eerste lid, voldoen, worden deze handelingen niet door de vermoedens, vermeld in dit artikel, gedekt.

§ 4. Dit artikel heeft nimmer voor gevolg dat teruggekomen wordt op in kracht van gewijsde gegane rechterlijke beslissingen die het vergund karakter van een constructie tegenspreken.

Onderstaande luchtfoto (zie volgende bladzijde) van de projectsite is genomen op 8 september 1971. De foto is genomen in de periode tussen 22 april 1962 en de eerste inwerkingtreding van het origineel gewestplan Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem op 10 juni 1978. Op de historische luchtfoto is zowel de loods (werkplaats) met voorliggende verharding en de woning te Godveerdegemstraat 282 te zien, net als de naburige woning te Godveerdegemstraat 286. Zo worden de constructies zichtbaar op onderstaande luchtfoto geacht vergund te zijn.



Figuur 28 Luchtfoto 1971 (Geopunt)

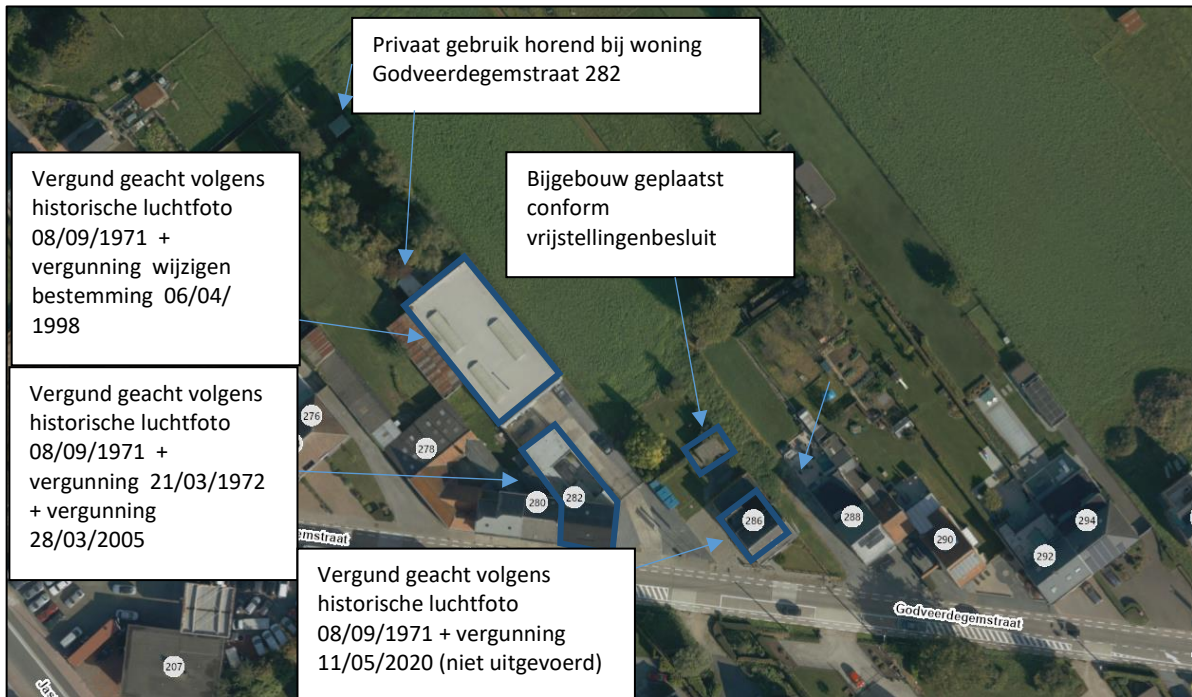
Nadien, vanaf de inwerkingtreding van het gewestplan zijn stedenbouwkundige handelingen vergunningsplichtig geworden. Voor de kadastrale percelen waarop het planologisch attest betrekking heeft zijn volgende vergunningen gekend:

Datum	Voorwerp	Toestand	Aanvrager
21/03/1972	Verbouwen van een woning	Vergund	De Cnijf Georges
06/04/1998	Aanvraag tot wijzigen bestemming berging tot werkplaats	Vergund	De Clerck Patrick
28/03/2005	Stedenbouwkundige vergunning verbouwen van een halfopen woning	Vergund	De Clerck-Sterck
11/05/2020	Omgevingsvergunning-SH-Depa Construct	Vergund	Deschepper Patrick

Tabel 3 Overzicht stedenbouwkundige vergunningen

De stedenbouwkundige vergunningen uit 1972 en 2005 hebben betrekking op de woning die zich voor de bedrijfsloods bevindt. De vergunning van 1998 betreft een bestemmingswijziging van de loods op kadastraal perceel 887D2 van berging naar werkplaats. In 2020 werd een vergunning verleend voor de bouw van een eengezinswoning op perceel 888Z2, maar werd nooit uitgevoerd.

Op onderstaande luchtfoto zijn de contouren van de gebouwen aangeduid waarop de vergunningen van toepassing zijn:



Figuur 29 Vergunningen aangeduid op luchtfoto (Geopunt)

Net achter de werkplaats bevindt zich een tuinhuis en een beperkte steenslagverharding. Beide worden gebruikt voor privédoeleinden, horend bij de woning van familie De Clerck. In de tuin staat een kleine serre, dat tevens deel uitmaakt van de privésfeer.

Zo kan worden beschouwd dat de gebouwen die deel uitmaken van het bedrijf allen correct en dus hoofdzakelijk zijn vergund.

8.3 Te slopen constructies

Te slopen constructies via normale omgevingsvergunningsprocedure:

- De sloop van de woning te Godveerdegemstraat 286 en achterliggend woningbijgebouw. Op deze plaats wordt de nieuwe loods gebouwd in kader van de bedrijfsactiviteit.

8.4 Te regulariseren constructies

Er zijn geen te regulariseren constructies. Alle constructies zijn vergund of vergund geacht.

8.5 Evaluatie van de vergunningstoestand

Het betreft een bestaand, hoofdzakelijk vergund, niet verkrot bedrijf. Algemeen kan worden gesteld dat het gebouw en de exploitatie van het gebouw als vergund kan worden beschouwd.

Deel 3: Ruimtelijk-economische benadering

9 Bedrijven in de omgeving

In de directe omgeving van het bedrijf van Patrick De Clerck bevinden zich te Godveerdegemstraat onder meer volgende bedrijven:

- 1) Torfs, ZEB, Basic-Fit
- 2) ACP-Center Telenet
- 3) Laperre hoorcentrum
- 4) Autohandel De Vroe Geert
- 5) Schoonheidssalon Van Caenegem/Anneleen
- 6) Trend Optical (opticien)

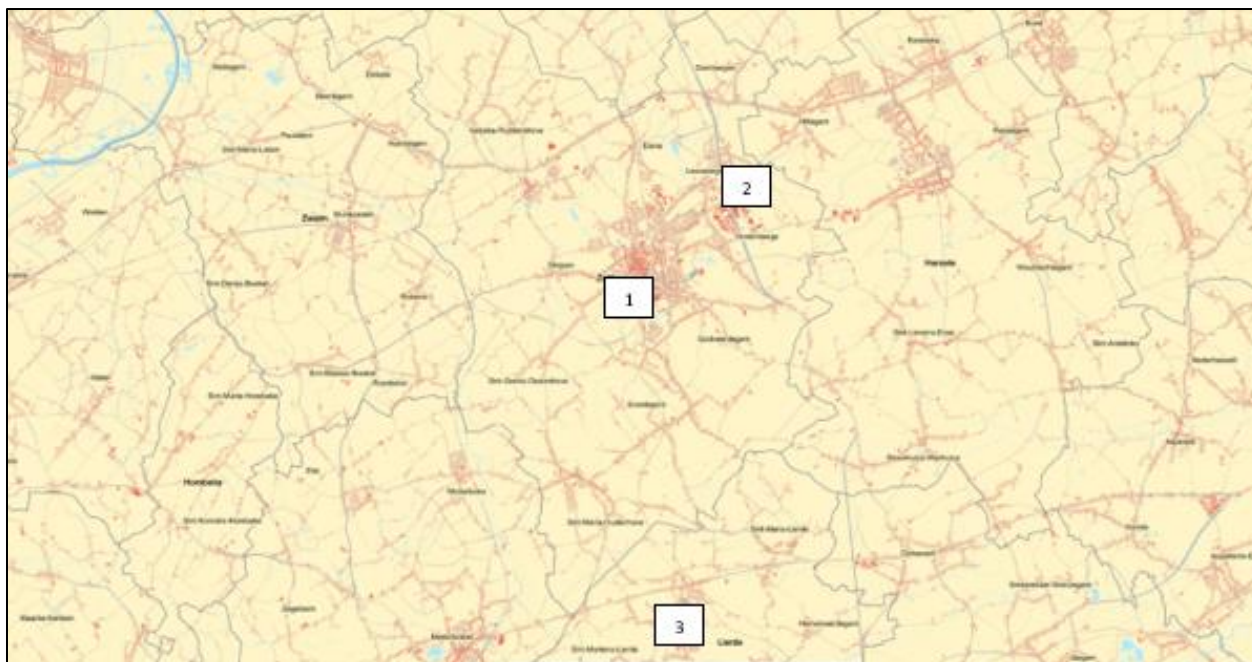


Figuur 30 Bedrijven in de omgeving

10 Concurrentiële bedrijven

In de omgeving rond de projectsite bevinden zich enkele bedrijven die gelijkaardige handelingen uitvoeren als bij 'De Clerck banden & velgen'.

- 1) Forrez Zottegem Meerlaan
- 2) Forrez Zottegem Ballingsweg
- 3) Banden JEF (Lierde)



Figuur 31 Concurrerende bedrijven in de omgeving

11 Omzetcijfers + verwachte ontwikkeling

Uit gebrek aan omzetcijfers wordt de brutomarge geraadpleegd. De brutomarge is het verschil tussen de totale opbrengsten van het bedrijf (de omzet) en de kosten om bij leveranciers de goederen en het materiaal aan te kopen om zo de bedrijfsopbrengsten te realiseren.

Jaar	Brutomarge (€)
2024	265 985
2023	232 774
2022	179 955
2021	190 738
2020	163 914

Bron: Balanscentrale (NBB)

Na de coronajaren bevindt het bedrijf zich in een positieve economische ontwikkeling, met een jaarlijkse stijging van de gepubliceerde brutomarge. Dankzij de geplande uitbreiding kan het bedrijf zich nog efficiënter organiseren, wat een verdere groei van de brutomarge tot een realistisch doel maakt. Om deze gunstige positie te behouden, blijft het bedrijf investeren in innovatie, duurzaamheid en verdere groei. De opvolging door de twee zonen van Patrick De Clerck waarborgt bovendien de continuïteit van de onderneming.

Deel 4: Ruimtelijke behoefte van het bedrijf

12 Ruimtelijke behoefte op korte termijn

De zaakvoerder wenst graag uit te breiden door de bouw van een nieuwe loods met daarboven een opslagruimte en sociale ruimte. Er wordt ook extra parkeergelegenheid gecreëerd.

De uitbreiding dringt zich op omdat de huidige loods **verouderd** is en niet langer beantwoordt aan de noden van een moderne bedrijfsvoering. De bestaande werkplaats werd reeds gebouwd voor de intrede van het gewestplan, waarbij de voormalige bouwheer er een andere activiteit in uitoefende. Patrick De Clerck kocht de site aan in 1998, waarna hij in 1999 begon met de bandencentrale. Zo is de bedrijfsloods nooit gebouwd geweest met het achterliggende idee om er ooit een bandencentrale in te vestigen.

Bovendien is de **bestaande toegang tot de garage te smal**, wat het moeilijk maakt om met een wagen vlot in en uit de bandencentrale te rijden. Een bandencentrale werkt hoofdzakelijk met voertuigen, wat betekent dat de loods over voldoende ruimte moet beschikken om veilig en efficiënt te kunnen manoeuvreren. De huidige toegangspoort en oprit zijn ongeveer 3 meter breed waardoor maar één wagen tegelijk in of uit de loods kan rijden. Auto's kunnen immers elkaar niet kruisen binnen de loods. Dit zorgt ervoor dat de normale dagelijkse werking ernstig wordt verstoord. Daarbovenop komt dat hedendaagse auto's aanzienlijk groter en breder zijn dan die van enkele decennia geleden, wat de vlotte werking nog verder bemoeilijkt.

Daarnaast is er op de site **geen parkeergelegenheid** ter beschikking, waardoor auto's noodgedwongen langs de oprit parkeren. Wanneer een voertuig vanop de straat tot aan de hefbrug moet rijden, moeten vaak meerdere wagens die op de oprit geparkeerd staan worden verplaatst. De grootste hinder komt voor bij leveranciers, als vrachtwagens het terrein willen oprijden. Door de breedte van een vrachtwagen moet de volledige toegangsweg tot de loods obstakelvrij worden gemaakt. Op dat moment staat elke auto die langs de oprit staat geparkeerd in de weg.

De bandencentrale beschikt momenteel niet over een vaste parkeer- en manoeuvreerruimte, waardoor het voor klanten moeilijk is om de site vlot op te rijden en opnieuw te verlaten. De huidige infrastructuur botst tegen haar grenzen, waardoor uitbreiding noodzakelijk is.

Door deze structurele tekortkomingen kan het bedrijf momenteel niet optimaal functioneren. Met het oog op de toekomst, waarin de twee zonen in de bandencentrale zullen werken, wil de zaakvoerder de nodige investeringen doorvoeren. Op die manier kan de bandencentrale in de toekomst efficiënter werken en tegelijkertijd het comfort verhogen, wat in lijn ligt met de kwaliteit en service die men wil aanbieden aan klanten. De uitbreiding is tevens nodig om de economische rendabiliteit te verbeteren om in de toekomst te kunnen blijven concurreren met bandencentrales in de nabije omgeving.

13 Integratie ruimtelijke behoefte op korte termijn

Het is belangrijk om te vermelden dat het voorste deel van kadastraal perceel 888R2 en 888Z2 geen deel uitmaakt van het planologisch attest (zie plan in bijlage). Aanvrager wenst dat de bestaande bestemming volgens het RUP op deze plaats wordt behouden.

De huidige woning aan de Godveerdegemstraat 286 bevindt zich deels binnen de zone van het planologisch attest en deels in de uitgesloten zone ervan.

Er wordt daarom gekozen om de bestaande woning en het achterliggende woningbijgebouw te slopen via de normale omgevingsvergunningsprocedure, aangezien deze sloop wel in overeenstemming is met de geldende stedenbouwkundige voorschriften.

De kortetermijnvisie omvat de realisatie van een nieuwe bedrijfsloods met werkplaats op het gelijkvloers en een sociale ruimte en opslagruimte op de verdieping. Verder wordt er op de site nieuwe parkeergelegenheden gecreëerd en extra verharding aangelegd om de loods toegankelijk te maken voor voertuigen. Het gebruik van de nieuwbouw zal complementair zijn aan de bestaande bedrijfsactiviteiten. De nieuwe loods zal worden opgetrokken op de kadastrale percelen 888R2 en 888Z2.

De nieuwe **bedrijfsloods** zal worden uitgerust met meerdere toegangspoorten, waardoor voertuigen veel vlotter kunnen binnen- en buitenrijden. Hierdoor kunnen auto's zonder omslachtig manoeuvreren rechtstreeks tot aan de hefbrug rijden, een belangrijk knelpunt bij de huidige loods. De toegang voor de voertuigen zal zich aan de linkerzijde van de loods bevinden. De verdieping omvat een opslagruimte voor het bedrijf en een sociale ruimte. De nieuwe loods zal een oppervlakte van 390 m² hebben. Boven op de loods komt een opslagruimte/sociale ruimte met een totale oppervlakte van 313 m². Daarnaast wordt op de eerste verdieping een terras met groendak aangelegd van 76,60 m².

Het planologisch attest omvat ook de aanleg van **bijkomende verharding** rond de nieuw te bouwen loods. Zo wil de aanvrager de bestaande oprit verbreden (toename verharding 141m²), zodat twee voertuigen elkaar vlot kunnen kruisen. De verbrede oprit zal worden uitgevoerd in beton, wat ook het comfort en de toegankelijkheid voor leverende vrachtwagens ten goede komt. De oprit leidt eveneens naar vier nieuwe parkeerplaatsen aan de achterzijde van de loods, bedoeld voor klanten van de bandencentrale. De totale oppervlakte van deze verharde uitbreiding bedraagt 248,50 m². De parkeerplaatsen worden volledig aangelegd in grasdallen, die waterdoorlatend zijn. Dit materiaalgebruik zorgt voor een klimaatvriendelijke inrichting van de projectsite. Aansluitend wordt een manoeuvreerruimte voorzien, eveneens in grasdallen, zodat zowel auto's als vrachtwagens vlot kunnen draaien en de site zonder veel hinder kunnen verlaten. De ruimte achter de waterdoorlatende parkeerplaatsen zal ook in de toekomst gebruikt worden als groene en onverharde zone en zal dus gevrijwaard blijven van enige vorm van constructies. Er zal hiervoor in de toekomst een beplantingsplan worden opgemaakt. Ter hoogte van de grens van percelen 888A3, 888R2 en 888Z2 wordt een infiltratievoorziening aangelegd.

Verder wil men op vlak van activiteiten de huidige werking van het bedrijf verderzetten. De uitbreiding zorgt ervoor dat de bestaande bedrijfsactiviteiten op een efficiëntere manier georganiseerd kunnen worden. Zo zal de nieuwe loods voornamelijk dienstdoen als werkruimte om aan de voertuigen te werken, terwijl de bestaande loods verder zal worden gebruikt als opslagruimte in functie van het bedrijf.

Het planologisch attest voorziet slechts één scenario en biedt geen alternatieven. De zaakvoerder wenst het bedrijf op de huidige locatie te behouden. Er werden bovendien reeds investeringen gedaan in de bestaande loods. In het verleden heeft de stad een functiewijziging naar werkplaats goedgekeurd, waarmee de exploitatie van de bandencentrale op de site werd bestendigd. Intussen zijn ook de percelen waarop de geplande uitbreiding zal plaatsvinden al aangekocht, en woont de zaakvoerder in de woning die voor het bedrijf gelegen is. De bedrijfsactiviteit veroorzaakt slechts een beperkte impact op de omgeving, waardoor een verhuis naar een bedrijventerrein niet aan de orde is. Dergelijke terreinen zijn bij voorkeur bestemd voor bedrijven met een grotere omgevingsimpact.

14 Ruimtelijke behoefte op middellange termijn

De lange termijnvisie bevat geen verdere stedenbouwkundige uitbreidingen. Bijgevolg bevat dit dossier tot planologisch attest geen plan lange termijn.

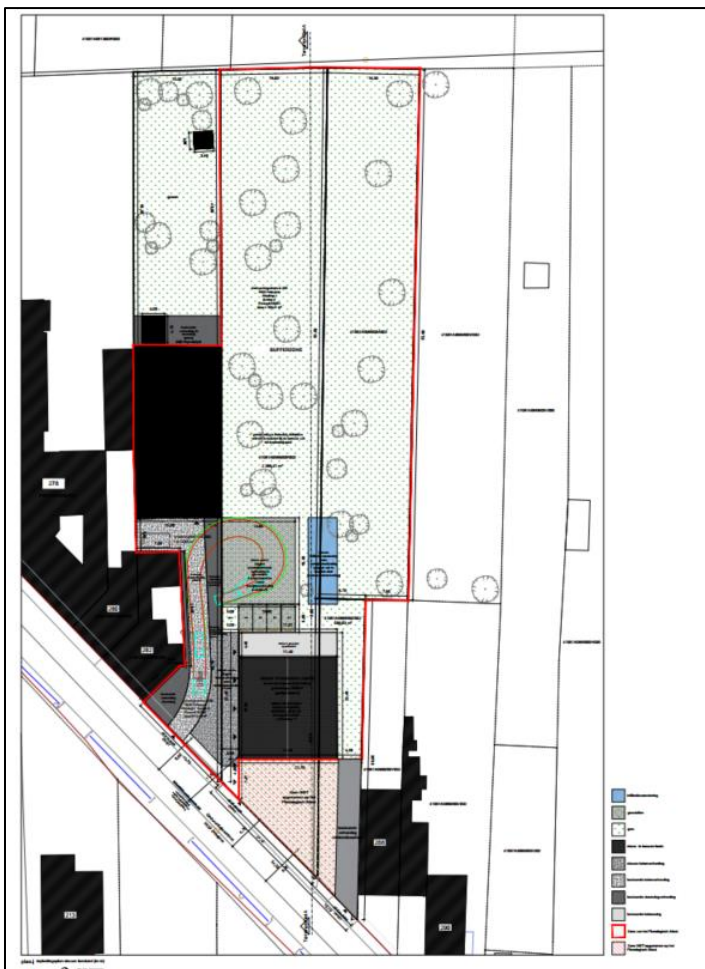
Het is wel mogelijk dat de activiteiten binnen de bandencentrale op lange termijn beperkt uitbreiden. Zo is het mogelijk dat het bedrijf, naast banden en velgen, ook remblokken zal vervangen. Dit zal gebeuren zonder het gebruik van vloeistof. Daarnaast is het eveneens mogelijk om de trekhaken van voertuigen te vervangen.

15 Tewerkstelling na realisatie ruimtelijke behoefte op korte termijn

Voor de zaakvoerder is het op dit moment niet noodzakelijk om het personeelsbestand uit te breiden. Het is mogelijk dat het bedrijf op lange termijn één extra werkracht zoekt, maar dit gegeven is nog onzeker. Op termijn komt de tweede zoon, die momenteel nog studeert, ook in het bedrijf werken nadat zijn studies zijn afgerond.

16 Bestemming

In bijlage is het plan korte termijn toegevoegd waarop de inplanting van de toekomstige constructies staat aangeduid. Bij het opstellen werd er rekening gehouden om de ruimtelijke draagkracht en de inpasbaarheid maximaal wordt verweven met de ruimtelijke behoeften.



Figuur 32 Plan PA Korte termijn



Gewenst via normale omgevingsvergunningsprocedure

- 1) De sloop van de woning en het woningbijgebouw op het adres Godveerdegemstraat 286 te Zottegem

Gewenst op KT

- 1) Bouw nieuwe loods met werkplaats (gelijkvloers) en sociale ruimte en opslagruimte (eerste verdiep);
- 2) De aanleg van betonverharding om de toegankelijkheid van de nieuwe loods te bevorderen;
- 3) De aanleg van parkeerplaatsen en de nodige manoeuvreerruimte (grasdallen);
- 4) Aanleg van een groenzone volgens beplantingsplan

17 Mobiliteit na realisatie ruimtelijke behoeften

De bouw van de nieuwe loods zal volgende extra transportbewegingen met zich meebrengen:

- De bouw van de nieuwe loods zorgt hoofdzakelijk voor een efficiëntere manier van werken. De voertuigen kunnen rechtstreeks op de hefbrug rijden zonder dat er tijdverlies optreedt bij het verplaatsen van voertuigen om de hefbrug toegankelijker te maken. De tijdswinst zorgt voor een toename van het aantal klanten die per dag worden geholpen. Dit uit zich in enerzijds meerdere bandensets of velgen die hersteld of vervangen worden en anderzijds meer banden die worden uitgelijnd of worden gebalanceerd.
- Er wordt verwacht dat het aantal leveringen niet stijgt. Wel zal de hoeveelheid materiaal dat wordt geleverd per levering toenemen.
- Naast de zoon die momenteel nog studeert, zullen er voorlopig geen nieuwe arbeidskrachten worden aangenomen.

18 Algemeen besluit

Er kan worden geconcludeerd dat:

- De besproken uitbreiding op korte termijn noodzakelijk is voor het bedrijf 'De Clerck banden & velgen'. Zo kan het bedrijf haar concurrentiepositie op de markt behouden en zich verder ontwikkelen. Met de gewenste uitbreiding kan het bedrijf zich efficiënter organiseren waardoor in het algemeen meer klanten kunnen worden geholpen. Dit leidt tot een verhoging van de klantentevredenheid en een potentiële uitbreiding van het cliënteel. De parkeervoorziening is noodzakelijk om voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein te creëren.
- Het voorstel houdt rekening met de omgeving. Bij het ontwerp van het planologisch attest werd bewust gestreefd naar een geoptimaliseerde footprint voor de nieuwe loods. De werkplaats wordt op het gelijkvloers voorzien, zodat voertuigen vlot in en uit kunnen rijden. De sociale ruimtes worden op de verdieping georganiseerd. Door deze functiestapelings wordt de ruimte-efficiëntie verhoogd en blijft de bijkomende ruimte-inname beperkt, wat getuigt van een doordachte ruimtelijke ordening.

Dankzij de zorgvuldig gekozen inplanting kan de nieuwbouw zich op een harmonieuze manier integreren in de omgeving, zonder de ruimtelijke draagkracht te overschrijden.

- De huidige bestemming van het plangebied omvat voornamelijk residentieel woongebied, tuingebied en recreatiegebied. Deze bestemmingen worden beschouwd als een harde bestemming. In het kader van de geplande bedrijfsuitbreiding is een herbestemming naar industrie noodzakelijk. Achter de voorziene parkeerplaatsen wordt een groenzone ingericht. Het planologisch attest impliceert daarmee een bestemmingswijziging van een harde bestemming naar een andere harde bestemming. Er is dus géén sprake van een overgang van een zachte naar een harde bestemming. Er wordt bijgevolg geen extra ruimte onttrokken van de zachte bestemmingen.
- Er wordt met dit planologisch attest geen gronden onttrokken van de actieve landbouw.

Bijgevolg zijn wij dan ook de mening toegedaan dat de voorgestelde uitbreiding te rechtvaardigen is op de voorgestelde locatie. De gewenste uitbreiding is een logische vervolgstap in de exploitatie van het bedrijf.

19 Verklaring

Ondergetekenden Henri Naudts, auteur planologisch attest, ir. Carl De Braeckeleer, bestuurder United Experts NV, en dhr. Patrick De Clerck, aanvrager en zaakvoerder van 'De Clerck banden & velgen', verklaren dat bovengenoemde gegevens correct en waarheidsgetrouw zijn.

Auteur Planologisch Attest,
Ruimtelijk Planner,
Henri Naudts

Bestuurder United Experts NV,
Ir. Carl De Braeckeleer

Aanvrager, zaakvoerder,
Patrick De Clerck



20 Bijlagen

Bijlage 1: Aanvraagformulier planologisch attest

Bijlage 2: Stedenbouwkundige vergunningen

Bijlage 3: Milieuvergunningen

Bijlage 4: Uittreksel kadastraal plan Godveerdegemstraat 282, Zottegem

Bijlage 5: Uittreksel uit kadasterplan met lijst aanpalende eigenaars

Bijlage 6: Fotoreportage bedrijf en omgeving De Clerck banden & velgen

Bijlage 7: Definitieve plan-m.e.r.-screening De Clerck banden & velgen

Bijlage 8: Ontheffing plan-MER-plicht

Bijlage 9: 3D-schets gewenste toestand

Bijlage 10.1: Planologisch attest plannen bestaande toestand

Bijlage 10.2: Planologisch attest plan vergunde toestand

Bijlage 10.3: Planologisch attest plan korte termijn ontwikkeling

Bijlage 11: Plan (macro) met sites in eigendom De Clerck banden & velgen

Bijlage 12: Erkenning ruimtelijk planner Henri Naudts