

Kipco-Damaco
t.a.v. Eddy Bauts
Dentergemstraat 164
8780 Oostrozebeke
België

RAPPORT

Uw referentie	Onze referentie	Datum
OB 12/8/25 - Bauts E.	20250411_v0	30/09/2025

Geuronderzoek Kipco-Damaco naar aanleiding van geurmeldingen

Inleiding

Op dinsdag 2 september 2025 werd een geuraudit uitgevoerd bij het bedrijf Kipco Damaco te Oostrozebeke. De audit werd georganiseerd naar aanleiding van aanhoudende geurklachten uit de omgeving. De burens ondervinden voornamelijk overlast tijdens de warmere zomermaanden. Voorafgaand aan het terreinbezoek werd een geurwaarneming uitgevoerd in de omgeving van het bedrijf.

Situering



Figuur 1A: Situering bedrijf op luchtfoto



Figuur 1B: Situering bedrijf op gewestplan

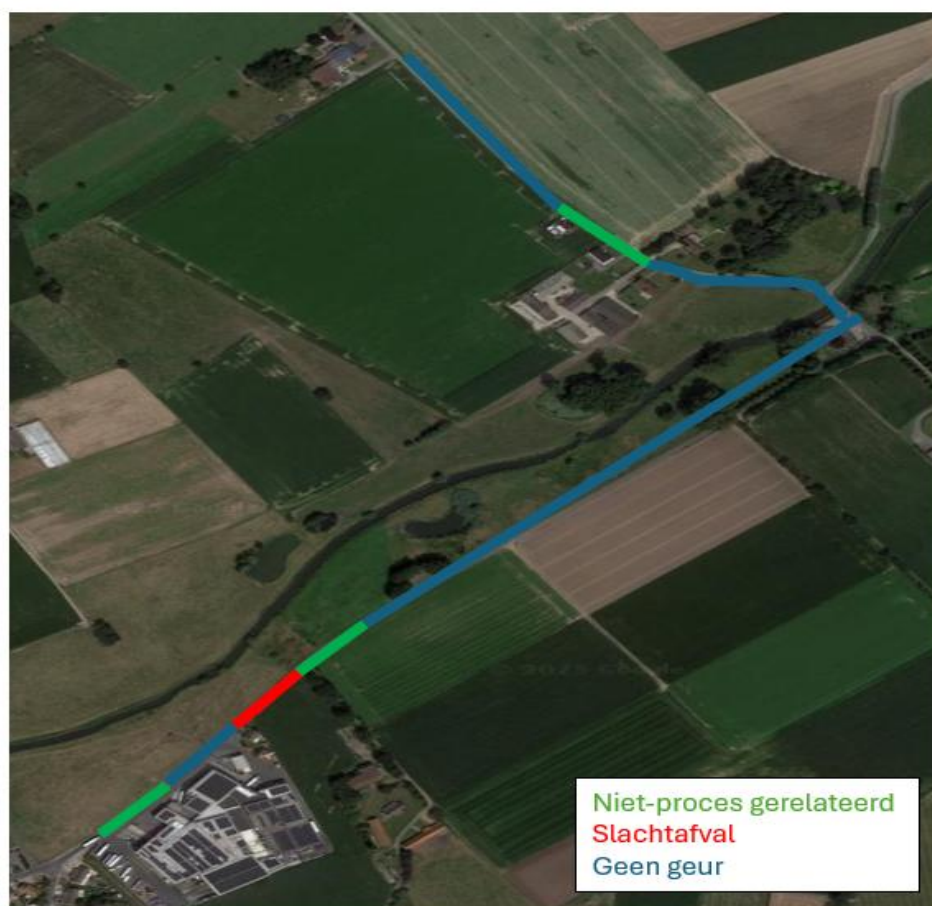
Figuur 1A en Figuur 1B tonen de ligging van het bedrijf respectievelijk vanuit de lucht en op het gewestplan. Uit Figuur 1B is duidelijk dat het bedrijf is gelegen op een locatie die deels industriegebied (paars), deels woongebied met een landelijk karakter (rood/wit) en deels agrarisch gebied (geel) omvat. Het woongebied op de figuur strekt zich uit tot op ongeveer 2.100 meter ten zuidwesten van het bedrijf. Het daaropvolgend dichtstbijzijnde woongebied (met landelijk karakter) is zo'n 1.100 meter van Kipco Damaco verwijderd.

Indicatieve geurwaarneming

Tabel 1: Meteocondities geurwaarneming Kipco Damaco

Meting uitgevoerd door OLFASCAN		Meteo	
Datum	02/09/2025	Station	Beitem
Tijd (begin/einde)	10h05-10h45	Windrichting	ZZW
Waarnemers	NDB/LH/JK	Windsnelheid	4,5 m/s
Max. afstand	Ca. 900 m	Bewolking	0/8
Opmerkingen	-	Temperatuur	16 °C

Zoals reeds vermeld werd als eerste een geurwaarneming uitgevoerd in de omgeving van het bedrijf. Figuur 2 toont het afgelegde pad met waargenomen geur per zone, terwijl Tabel 1 de toen heersende meteocondities bevat. Uit Figuur 2 is duidelijk dat enkel in de Dentergemstraat een slachtafvalgeur (rode zone) werd waargenomen. Deze geur, met een zwakke intensiteit, bevond zich in de directe nabijheid van het bedrijf en strookte met de heersende ZZW-windrichting. Verder weg werden geen geur (blauwe zone) of geen bedrijfsgerelateerde, agrarische geuren (groene zone) vastgesteld.



Figuur 2: Visuele weergave geurwaarneming Kipco Damaco

Proces- en geursituatie Kipco-Damaco

Kipco Damaco is een verwerker van kippenslachtafval. Elke week wordt circa 1.500 ton aan kippenkarkassen ~~per week~~ verwerkt. De kippenkarkassen komen toe per vrachtwagen, waarna het resterende vlees wordt afgescheiden van deze beenderen. Via een extrusieproces kan nog ongeveer 700 g vleesafval per kg karkas verkregen worden. Dit proces geeft twee stromen: een eerste stroom bedoeld voor humane consumptie en een tweede stroom niet bedoeld voor humane consumptie (de beenderpap). De beenderpap wordt ofwel via een vijzel vooruitgeduwd waarna het vleesafval in de vrachtwagens valt via de ronde gaten in het dak van de trailer. Dit laadproces gebeurt niet in de bedrijfsgebouwen en duurt zo'n 6 à 7 uur. De andere optie bestaat uit het vullen van laadbakken met het vleesafval waarna deze in de trailers worden geladen. Belangrijk op te merken is dat beide vleesfracties gekoeld worden en het geurprobleem dus niet veroorzaken. Na vullen van de trailers ~~wordt~~ de vleesfracties op een andere locatie verwerkt.

Bevindingen geuraudit

- **Laadplaats**

Op het moment van de audit werd een vrachtwagen geladen met ~~beenderpap~~. De aanvoer gebeurt met een vijzel die de beenderpap vooruitduwt, waarna het vleesafval via gravitatie in de gaten, aanwezig in het dak van de vrachtwagens, valt in vrachtwagen (Figuur 3). Tijdens het laden was een werknemer gemorste hoeveelheden en lekken vanuit de trailer aan het afspoelen.

Het reinigen is vereist, omdat de vrachtwagens niet volledig hermetisch afgesloten zijn waardoor kleine hoeveelheden beenderpap en bloed uit de voertuigen kunnen lekken (Figuur 4A; Figuur 4B). Eenmaal op de grond kunnen deze restanten beginnen opwarmen met geurontwikkeling tot gevolg.

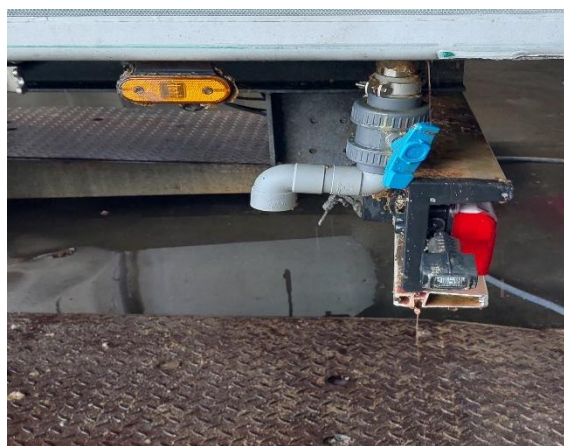


Figuur 3: Laadplaats met aanvoer van vlees via vijzel

Het reinigen gebeurt met een hogedrukreiniger, waarbij afvalwater met vleesresten wordt opgevangen en behandeld wordt in de eigen waterzuiveringsinstallatie. De laadplaats waar het overladen van beenderpap plaatsvindt, is niet afgesloten of volledig overdekt en er is ook geen afzuiging aanwezig in de nabijheid van de vijzel. Zoals reeds hierboven vermeld wordt het vlees gekoeld overgeladen (bij een temperatuur van 2 à 3°C) waardoor afzuiging van de vijzel geen must is. De geurlast is afkomstig van de gemorste restanten op de grond, aangezien deze brokstukken wel kunnen opwarmen en een rotte, slachtafvalgeur kunnen afgeven. Het laadproces duurt doorgaans zes tot zeven uur, maar kan in geval van miscommunicatie of calamiteiten langer aanslepen. Gedurende die periode blijven vrachtwagens vaak op de laadplaats staan, waardoor de periodes van geurhinder verlengt kunnen worden. De productie loopt door tot zaterdagmiddag waardoor het risico bestaat dat de burens ook in het weekend hinder kunnen ondervinden.



Figuur 4A: Afgespoelde vleesresten



Figuur 4B: Lekplaats trailer

Verder stonden er ook nog twee andere vrachtwagens op de laadplaats op het moment van de audit. De ene vrachtwagen was leeg, terwijl de andere vrachtwagen beladen was en gereed voor vertrek. Deze laatste vrachtwagen bevatte verzamelbakken met de beenderpap in (Figuur 5). Deze vrachtwagen had ook gaten in het dak, wat betekent dat deze ook gebruikt wordt voor laden via de vijzel. Uit beide vrachtwagens was dezelfde slachtafvalgeur merkbaar, was er geen lek zichtbaar, maar was de binnenkant van de vrachtwagen wel duidelijk vuil. Het feit dat zowel bij de lege als de volgeladen vrachtwagen een slachtafvalgeur waargenomen werd, doet vermoeden dat de restgeur van de vrachtwagens een bijkomende oorzaak is van de slachtafvalgeur in de buurt (want de beenderpap ruikt niet wegens koeling).

Het zou beter zijn om vrachtwagens die gebruikt worden voor lading via de vijzel niet te gebruiken voor lading met de bakken. Tijdens de audit stonden de deuren van de vrachtwagen en gaten in het dak namelijk open. Daarnaast wordt aangeraden om niet alleen de buitenkant af te spoelen, maar ook de binnenkant van de trailers regelmatig te reinigen. Het bedrijf gaf aan dat het lekken sterk gereduceerd wordt wanneer het laden met behulp van bakken gebeurt, maar dat dit wel resulteert in extra personeelskosten. In periodes met warm weer (en nadelige wind) zou kunnen geopteerd worden om toch tijdelijk te stoppen met laden via de vijzel. Daarnaast onderzoekt het bedrijf de overschakeling van walking floor-vrachtwagens naar zogenaamde push-off trailers, die gebruikmaken van een pistonsysteem. Het is belangrijk te

bekijken of deze vrachtwagens ook effectief meer lek dicht zijn. In principe lijkt de plaatsing van een zeer grote verzamelbak in de trailer en opvullen met de vijzel ook plausibel.



Figuur 5: Volgeladen vrachtwagen met beenderpap

Positief is dat de bedrijfsgebouwen zijn uitgerust met automatische poorten die snel openen en sluiten bij passage, waardoor eventuele geuren vanuit het productieproces/gebouw nauwelijks naar de omgeving ontsnappen. Daardoor wordt de nood aan ventilatiesystemen voor het gebouw minder noodzakelijk geacht.

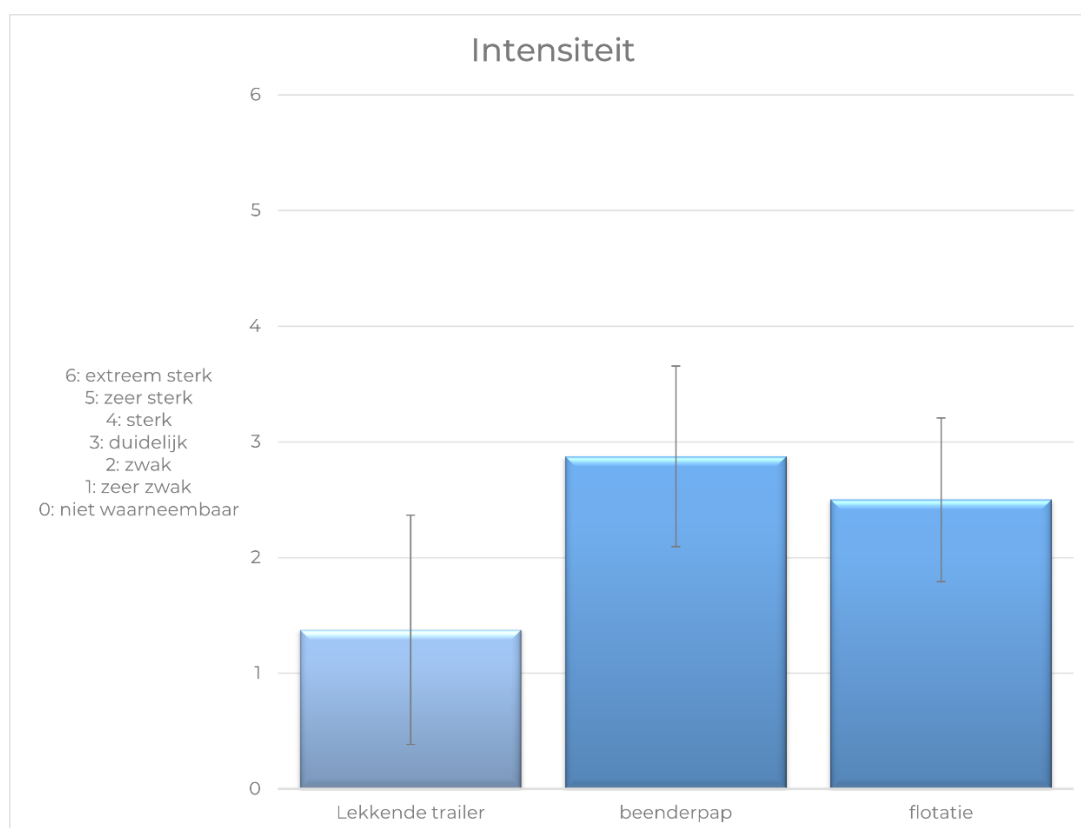
- **Reststromengebouw**

Bij de waterzuiveringsinstallatie werd geurhinder vastgesteld ter hoogte van de flotatiestap, waar bovendrijvende vleesresten worden verwijderd. De geur, omschreven als een combinatie van slib en slachtafval, was duidelijk aanwezig maar enkel zeer lokaal. Op normale werkdagen staat de automatische poort van dit gebouw één tot twee uur open, wat tot piekmissies van geur kan leiden. Tijdens de audit waren er geen werknemers in de buurt aanwezig en toch stond de poort open. Daarom wordt aangeraden om deze ruimte maximaal te sluiten en ook te voorzien van een snelsluitpoort om het risico op geurvrijstelling naar de omgeving maximaal te reduceren. Ook hier werd geen gebruik gemaakt van een ventilatiesysteem.

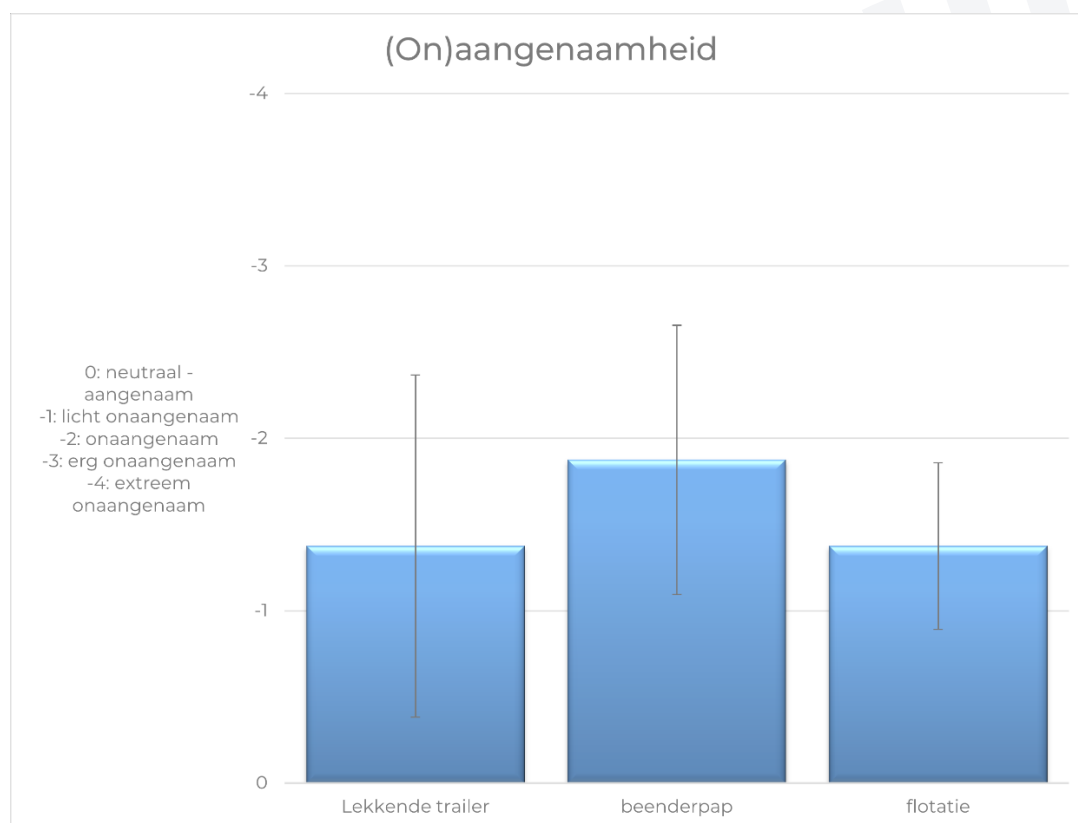
- **Sensorische analyse**

In totaal werden drie luchtstalen genomen: bij een lekkende trailer, bij een volgeladen vrachtwagen met beenderpap in bakken en ter hoogte van het flotatiesysteem. De geurintensiteit bleek het hoogst ter hoogte van de vrachtwagen met beenderpap en het laagst bij de lekkende trailer. Belangrijk te vermelden is dat er meer interferentie was van omgevingslucht bij deze lekkende trailer, wat zorgde voor verdunning. De intensiteit varieerde van duidelijk voor de vrachtwagen met beenderpap tot zeer zwak voor de lekkende trailer (Figuur 6).

Verder had de trailer met beenderpap ook de minst aangename geur. De twee overige stalen werden ervaren als licht onaangenaam (Figuur 7).



Figuur 6: Intensiteit van de sensorische analyse



Figuur 7: (On)aangenaamheid van de sensorische analyse

De geur ter hoogte van de lekkende trailer werd omschreven als weeïg en slachtafval. De geur van de vrachtwagen met beenderpap werd ervaren als rot en slachtafval. Als laatste heeft de waterzuiveringsinstallatie (flotatie) een rotte, slachtafval- en slibgeur.

Wanneer deze geuren vergeleken worden met de waargenomen geur in de omgeving kan besloten worden dat de geurhinder in de omgeving voornamelijk het gevolg is van het laadproces. De (lichte) slachtafvalgeur in de omgeving komt overeen met de procesgerelateerde geuren.

Conclusies en aanbevelingen

Op dinsdag 2 september 2025 werden een geuraudit uitgevoerd bij Kipco Damaco te Oostrozebeke door medewerkers van OLFASCAN. Deze geuraudit had als doel na te gaan wat de huidige situatie is op het bedrijf inzake geur en om mogelijke knelpunten in kaart te brengen. Volgende zaken werden opgemerkt:

- Tijdens de geurwaarneming in de omgeving van het bedrijf werd vastgesteld dat de bedrijfsactiviteiten resulteren in een slachtafvalgeur;
- Het laden zelf is niet het probleem, maar wel het morsen en blijven staan van (openstaande) trucks;
- De slachtafvalgeur is voornamelijk het gevolg van activiteiten ter hoogte van de laadplaats;
- Bij de waterzuiveringsinstallatie was er enkel zeer lokaal een slib- en slachtafvalgeur waarneembaar.

Om toekomstige klachten te reduceren of vermijden worden volgende aanbevelingen gedaan:

- Vrachtwagens voor vijzel niet gebruiken voor laden met bakken;
- Overschakelen naar bakkensysteem in warme periodes;
- Verder onderzoek doen naar lekdichte trailers;
- Binnenkant van trailers regelmatig reinigen;
- Poort van het reststromengebouw maximaal sluiten en/of snelsluitpoort installeren.

Wanneer deze maatregelen niet voldoende worden geacht dienen andere opties worden geëvalueerd zoals het plaatsen van ventilatie ter hoogte van de laadplaats of het overdekken ervan. Deze zijn echter alleen aan te raden wanneer de eerder genoemde suggesties niet voldoende worden geacht.

Hopelijk bent u hierbij voldoende geïnformeerd,

Met vriendelijke groeten,



Joren Kerkhof
Milieuadviseur
joren.kerkhof@olfascan.com



Griet Philips
voor Toon Van Elst,
gedelegeerd bestuurder
voor Castor & Co BV (afwezig)



OLFASCAN

© 2025 - Reproductie van het volledige rapport is toegestaan. Gedeelten van het rapport mogen slechts worden gereproduceerd na verkregen schriftelijke toestemming van MILVUS consulting NV.
